

LVM:n lausuntopyyntö Henkilöjunaliikenteen palvelut 2030 -luvulla

KH 08.05.2023 § 142
3325/08.01.00.01/2023

Valmistelija kehitysjohtaja Sampo Kangastalo

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) pyytää näkemyksiä henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla –arviomuistiosta.

Lausuntokierros alkaa 3.4.2023 ja päättyy 19.5.2023 klo 16:00.

Lausunnot pyydetään lähettämään vastaamalla osoitteessa lausuntopalvelu.fi julkaistuun lausuntopyyntöön.

Lausunnossa tulee mainita asiaan liittyvä diaarinumero VN/22799/2022.

Toissijaisesti lausunto voidaan lähettää liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamoon (kirjaamo.lvm@gov.fi) ja kopio Jani von Zansenille (jani.vonzansen@gov.fi), Emmi Nykäselle (emmi.nykanen@gov.fi) sekä Eetu Heijalalle (eetu.heijala@gov.fi). Lausunnossa tulee mainita asiaan liittyvä diaarinumero VN/22799/2022.

Tausta / Henkilöjunaliikenne 2030 muistio

EU-sääntely edellyttää tasapuolisia kilpailuolosuhteita markkinoilla ja EU kannustaa rautateiden kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen. Pääsääntönä julkisesti hankittujen palveluiden järjestämisessä on niiden kilpailuttaminen. Suomessa on tehty ensimmäisten jäsenmaiden joukossa tarvittavat lainsäädäntömuutokset, jotka takaavat rautatieyrityksille avoimen verkolle ja markkinoille pääsyn periaatteen. Henkilö- ja tavaraliikenteen markkinoilla on kuitenkin useampia rakenteellisia ja toiminnallisia esteitä, jotka tosiasiallisesti haittaavat kilpailua sekä markkinoiden toimintaa ja kehitystä.

Avoin verkolle pääsyn periaate (Open Access) mahdollistaa vain taloudellisesti kannattavien henkilöjunaliikennepalveluiden tarjonnan ja markkinaehtoiset investoinnit liikkuvaan kalustoon. Suomen henkilöjunaliikenteessä, kuten muuallakin Euroopassa tarvitaan julkisia hankintoja palvelutason turvaamiseksi ja kehittämiseksi. Tuetun julkisen palveluvelvoitteen henkilöliikennejärjestelyjä säännellään suoraan sovellettavalla rautateiden ja maanteiden henkilöliikennejärjestelyistä annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella 1370/2007 eli ns. palvelusopimusasetuksella (PSO-asetus). Vuoden 2022 alussa liikenne- ja viestintäministeriö ja VR tekivät sopimuksen henkilöjunaliikenteen ostamisesta vuosille 2022 – 2030.

Suomessa henkilöjunaliikenteen kilpailun tulisi toteutua erityisesti junien operoinnin sekä tukipalveluiden osalta. Mitä useampi toimija osallistuu Suomessa joukkoliikenteen ja henkilöjunaliikenteen julkisiin varoin tuetuille markkinoille, sitä enemmän markkinoiden on mahdollista houkuttaa investointeja ja tuottaa aidosti markkinahintaisia asiakaslähtöisiä palveluja. Suomen tulisi edelleen pyrkiä luomaan avoimen kilpailun edellyttämät olosuhteet, jossa yrityksillä on tosiasiallisesti tasapuoliset toimintaedellytykset ja että kilpailu ja julkisten hankintojen tuomat yhteiskunnalliset hyödyt voivat toteutua.

Arviomuistion tavoitteena on kuvata henkilöjunaliikenteen palveluhankintojen kannalta nykytila ja haasteet sekä vuonna 2023 alkavalla seuraavalla hallituskaudella tehtävät välttämättömät ratkaisut ja prosessi, jolla siirrytään hallitusti sääntelyn mukaiseen hankintajärjestelyihin vuoden 2030 alkupuolella. Muistiossa ei oteta kantaa rautateiden tavaraliikenteen erityiskysymyksiin. Muistiossa ei myöskään käsitellä laajemmin Helsingin seudun liikenteen (HSL) junaliikennettä, valtion ja HSL:n välistä yhteistyötä henkilöjunaliikenteessä tai valtion HSL:lle myöntämiä avustuksia.

Muistio on osa ministeriöiden tulevaisuuskatsauksia ja ministeriön maaliskuun 2023 alussa julkaisemaa virkamiespuheenvuoroa. Muistiossa esitetyt näkemykset edustavat liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijanäkemystä henkilöjunaliikenteen markkinoiden nykytilasta. Syvennämme samalla virkakuntamme näkemyksiä tulevaisuuden näkymistä, keskeisistä haasteista ja mahdollisuuksista 2030-luvulla. Asiakirjaa ei ole käsitelty poliittisesti.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Tornion kaupunkia vastaamaan alla oleviin kysymyksiin:

1. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?
2. Mielipiteenne Open access –periaatteen toimivuudesta palveluiden kehittämiseksi ja kilpailun lisäämiseksi Suomen rautatieliikenteen markkinoilla perusteluineen?
3. Mitä muita kuin muistiossa esitettyjä näkökulmia tulisi ottaa huomioon määrittäessä tulevaa palvelutasoa?
4. Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?
5. Kuinka parhaiten mielestänne taataan toimijoiden syrjimätön pääsy kalustoon, varikoille, asemille ja huoltopalveluihin
6. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?
7. Kuinka henkilöjunaliikenteen ostot tulisi organisoida, resursoida ja rahoittaa tulevaisuudessa?
8. Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?
9. Lisäksi lausunnonantaja voi jättää vapaan palautteen ja näkemyksen asiaan liittyen.

Valmistelijan esitys Tornion kaupungin lausunnoksi:

1. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?

Henkilöjunaliikenne on ympäristöystävällinen, mukava ja tehokas joukkoliikennemuoto, jolla on olemassa nykyistä suurempi asiakaspotentiaali maassamme. Henkilöjunayhteys on kaupunkiseutujen välinen keskeinen runkoyhteys suomalaisessa liikennejärjestelmässä.

Niin sanotussa Lento-Suomessa ja varsinkin Lapissa henkilöjunaliikenteellä ei kuitenkaan pystytä korvaamaan kotimaan ja kansainvälisen lentoliikenteen tarpeita kuin osittain matkaetäisyyksien ollessa erittäin pitkiä jo kotimaan sisällä.

Perämerenkaarella sekä koko maan tasolla korostuvat kansallisten yhteyksien ohella kansainväliset yhteystarpeet myös raideliikenteessä. Suomesta tulee pystyä matkustamaan henkilöjunaliikennettä

hyödyntäen myös naapurimaihin. Suomen ja Ruotsin välinen henkilöjunayhteys tulee palauttaa vuoden 2025 alusta alkaen. Tämä tukee mm. Perämerenkaaren työssäkäyntialueen vahvistumista ja laajenemista yli valtakunnan rajojen. Perämeren alueella on meneillään ”vihreän siirtymän teollinen vallankumous”, jossa tarvitaan rajat ylittävää työvoiman liikkuvuutta tukevia liikenneyhteyksiä aiempaa enemmän. TornioHaparanda on pohjoisen alueen miljardiluokan investointien keskiössä.

Myös Lapin matkailu omaa kv-raide liikenteessä edelleen suurta potentiaalia sillä henkilöjunaliikenteen rooli tulee kasvamaan vääjäämättä matkailijoiden sekä palvelun tuottajien ympäristötietoisuuden ja vastuullisuuden kasvaessa.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK julkaisi 20.4.2023 Itämeri -raportin, jossa tulevaa Suomen hallitusta kehoitetaan vahvistamaan Suomen ulkomaankaupan vaihtoehtoisia reittejä. Toimintaedellytykset tulee turvata sekä tavara- että henkilöjunaliikenteelle TornioHaparandan kautta.

2. Mielipiteenne Open access –periaatteen toimivuudesta palveluiden kehittymiseksi ja kilpailun lisäämiseksi Suomen rautatieliikenteen markkinoilla perusteluineen?

Suomi on henkilöjunaliikenteen avoimessa markkinassa poikkeuksellisen haastava maa johtuen pitkistä etäisyyksistä, harvasta asutuksesta, korkeasta kustannustasosta sekä itäisestä raidelevydestä. Liiketoimintamahdollisuudet ovat Suomessa rajalliset, mutta se ei tarkoita sitä etteikö mahdollisuuksia tulisi edistää. Suomessa tulisikin käydä aktiivista vuorovaikutusta potentiaalisten operaattoreiden kanssa niistä toimenpiteistä, joita asian edistäminen edellyttäisi markkinan synnyttämiseksi.

Open Access -mallissakin palvelun saatavuus pitää pystyä turvaamaan jatkossa myös esimerkiksi harvaan asutuilla alueilla kuten Lapissa. Esimerkiksi linja-autoliikenteessä markkinaehtoinen järjestämistapamalli on käytännössä romahduttanut palvelutason ja samojen virheiden toistamista tulee välttää henkilöjunaliikenteessä.

3. Mitä muita kuin muistiossa esitettyjä näkökulmia tulisi ottaa huomioon määrittäessä tulevaa palvelutasoa?

Palvelutasomäärittelyissä tulee laajentaa näkökulmaa ja määritellä palvelutaso valtakunnan rajat ylittävälle raide liikenteelle (esim. Helsinki-Oulu-Tornio-Haaparanta).

Lapin osalta tulee huomioida erityisolosuhteet ja matkailulliset sekä kansainvälisen liikenteen tarpeet. Liikenteen tulisi olla ympärivuotista ja säännöllistä, jotta pystytään palvelemaan säännöllistä matkustamista (esim. Helsinki-Kolari).

Harvaan asutuilla alueilla matkaketjujen toimivuus on olennaista. Lisäksi esimerkiksi rautatieasemaympäristöjä kehitettäessä tulee huomioida alueelliset erityispiirteet kuten vaikkapa pohjoisen olosuhteiden vaikutus liityntäpysäköinti-infraan.

Yleisesti ottaen LVM:n palvelutasomäärittelyissä tulee huomioida Lapin maakunnan linjaus kahdesta maakuntakeskuksesta (Rovaniemi, Kemi-Tornio). Tällainen linjaus on tietävästi tehty myös Kymenlaaksossa

(Kouvola, Kotka). Maakuntia tulee kohdella yhdenvertaisesti, kun esimerkiksi valtakunnan tasolla määritellään maakuntakeskuksiin kohdentuvia palvelutasotavoitteita.

Helsingin ja maakuntakeskusten (ml. Kemi-Tornio) välillä tulee olla asiointiyhteydenmahdollisuus julkisella joukkoliikennevälineellä yhden työpäivän aikana. Tämä tavoite ei täyty esimerkiksi Tornion osalta muuten kuin lentoliikenteen avulla omalta kotikentältä (Kemi-Tornion lentoasema).

Mahdollisen raideliikenteen kehittämisen varjolla ei voida ajaa alas Lapissa sijaitsevia lentoasemia (esim. Kemi-Tornion lentoasema).

4. Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?

Esimerkiksi kalustoinvestointeja joko markkinoille tulevan yhtiön toimesta vs. mahdollinen Ruotsin malli erillisestä kalustoyhtiöstä.

Kaksoisraide Suomen pääradalle Helsingistä Tornioon sujuvoittaisi raideliikennettä ja helpottaisi eri operaattoreiden kilpailua varsinkin ruuhkaisimmilla rataosuuksilla. Tämä tulisi toteuttaa jo pelkästään huoltovarmuuden takia mahdollisimman pikaisesti. Ensi vaiheessa kohtauspaikkoja tulee lisätä.

5. Kuinka parhaiten mielestänne taataan toimijoiden syrjimätön pääsy kalustoon, varikoille, asemille ja huoltopalveluihin

Lainsäädäntöä ja sopimuksellisuutta hyödyntämällä.

6. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?

Liikennepalveluiden rahoitusmalleissa tulee pystyä huomioimaan alueiden erilaiset lähtökohdat ja tasapuolisuus. Varsinkaan kasvukeskusten ulkopuolisten kuntien taloudellinen kantokyky ei kestä sitä, että valtio siirtäisi niille entistä enemmän liikennepalveluiden rahoitusvastuuta niin lento-, raide- kuin bussiliikenteessäkin.

Kansainvälisten liikenneyhteysien ja infrastuurin rahoitusvastuu tulee olla valtiolla.

EU-rahoitusta tulee hyödyntää aktiivisesti (esim. CEF) eri hankkeiden yhteydessä.

7. Kuinka henkilöjunaliikenteen ostot tulisi organisoida, resursoida ja rahoittaa tulevaisuudessa?

Henkilöjunaliikenteen hankintojen hajauttaminen alueille ei ole välttämättä realistista Suomessa riittävän hankintaosaamisen turvaamiseksi. Myös lainsäädäntö vaatisi kehittämistä. Jos toimivaltaa jaetaan alueille, niin tässäkin yhteydessä alueiden erilaisuus tulisi huomioida jo lainsäätäjän pöydällä. Esimerkiksi Lapin alueella ostajalla tulee olla toimivalta hankkia kansainvälistä henkilöjunaliikennettä.

Ruotsin mallia tulisi tarkastella yhtenä vaihtoehtona tarkemmin ja tehdä tarvittavat päätökset toimintamallista riittävän vertailupohjan perusteella.

8. Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?

Ei lausuntoa.

9. Lisäksi lausunnonantaja voi jättää vapaan palautteen ja näkemyksen asiaan liittyen.

Ei lausuntoa.

Liite

Lausunto

Esittelijä

Kaupunginjohtaja Kujala Jukka

Päätösehdotus

Hyväksytään annettavaksi Tornion kaupungin lausuntona henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla –arviomuistioon.

Päätös

Kaupunginhallitus päätti lisätä kohtaan kolme (3) huomioitavaksi huoltovarmuudenkin näkökulmasta henkilöjunaliikenteen palveluiden suunnittelussa Kolarin raiteen sähköistämisen Tornioista Kolariin.

Hyväksyttiin.
