

15.05.2023

107/08.01.01.01/2023
[Henkilöjunaliikenteen
palvelut 2030-luvulla]

Liikenne- ja viestintäministeriö
LVM:n kirjaamo (kirjaamo.lvm@gov.fi)
Jani von Zansen (jani.vonzansen@gov.fi)
Emmi Nykänen (emmi.nykanen@gov.fi)
Eetu Heijala (eetu.heijala@gov.fi)

Asia: VN/22799/2022

**Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymänlausunto Liikenne- ja viestintäministeriön
lausuntopyyntöön: Henkilöjunaliikenne 2030-luvulla arviomuistio**

HSL haluaa korostaa omaa asemaansa lausunnon antajana, sillä HSL on toistaiseksi ainoa toimivaltainen viranomainen Suomessa, joka on kilpailuttanut henkilöjunaliikennettä ja pyrkinyt avaamaan markkinoita. HSL:llä on kokemusta ja näkemyksiä, miten kilpailutus tulee tehdä, mitä siinä tulee huomioida ja miten siinä voidaan onnistua. Arviomuistiossa todetaan, että *"nykytilanteen jatkaminen ei ole vaihtoehto"*, joten HSL avustaa LVM:ää mielellään vaihtoehtojen ja tulevaisuuden pohdinnassa.

1. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?

Henkilöjunaliikenne on keskeinen osa kestävä liikennejärjestelmää, ja tulevaisuudessa sen merkitys kasvaa entisestään. Henkilöjunaliikenteen kehittäminen mahdollistaa kestävää liikkumista, kestävää maankäyttöä ja kytkee kaupunkiseutuja yhteen. Kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä ja entistä enemmän maankäytön keskittämistä esimerkiksi ratojen varsille. Suomen rataverkolla on vielä paljon hyödyntämätöntä kapasiteettia, myös siellä missä olisi kysyntää. Tämä saataisiin hyötykäyttöön kustannustehokkailla toimenpiteillä henkilöjunaliikennettä kehittämällä. Kustannustehokkuutta voidaan parantaa kilpailuttamalla henkilöjunaliikenne ja avaamalla Suomen raideliikennemarkkinat myös käytännössä.

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

Open access ei sellaisenaan mahdollista toimivan markkinan syntymistä Suomessa. Merkittävänä esteenä ovat pienet markkinat, ei yhteyttä Euroopan rataverkkoon ja eri raideleveys. Lisäksi VR:n hallitseva markkina-asema ja riskit kilpailijoille ovat esteitä.

KKV:n juuri julkaistu raportti henkilöjunaliikenteen järjestämisvaihtoehdoista

esittää hyvin perustelut markkinan avautumista rajoittavista tekijöistä ja sitä edistävistä toimenpiteistä. HSL tukee ko. selvityksen keskeisiä johtopäätöksiä ja suosituksia.

Uusia toimijoita Suomen raiteille ei tule ilman kattavaa kilpailutusohjelmaa ja rakenteellisia muutoksia toimintaympäristöön (esim. kunnossapidon toteuttamisen mahdollisuudet, kalustoyhtiö).

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

Palvelutasoon vaikuttavat potentiaalinen kysyntä, tavoitteet siirtää matkoja raiteille ja liikennetarjonnan reunaehdot sekä esimerkiksi kalusto-, varikko- ja muut investoinnit.

Esimerkiksi jos tarjonnan lisäys on mahdollista pelkillä marginaalikustannuksilla, niin palvelutasoa kannattaa kehittää pienemmälläkin kysynnällä. Jos taas vaaditaan isoja kynnysinvestointeja, kuten uutta junakalustoa, niin kynnys palvelutason parantamiselle on korkeampi.

Henkilöjunaliikenteen palvelutasoa ei ole perusteltua tarkastella erillisenä, vaan sekä valtakunnallisen että kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän runkona, jonka kehittämisessä tulee huomioida eri liikennemuotojen palvelujen ja yhteyksien toimiva yhteensovittaminen ja tehokas työnjako. Raskas raideliikenne ei ole taloudellisesti eikä ympäristövaikutuksiltaan aina kestävin vaihtoehto, kun huomioidaan muiden kulkutapojen sähköistyminen.

4. Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?

Kaluston ja varikoiden eriyttäminen omiin yhtiöihin aiheuttaa todennäköisesti hallinnon kustannuksia ja vaatii sitoutumista yhtiöiden pitkäjänteiseen resursointiin. Lisäksi kaluston ja varikoiden kehittäminen vaatii investointeja, jotta kilpailu voisi johtaa myös liikenteen tarjonnan kasvuun. Samoin kilpailutuksia toteuttavaan julkiseen tilaajatoimintaan on sitoutettava uusia asiantuntijaresursseja.

Myöskään rataverkon investointeja ei tule unohtaa, vaan niitä tulee tarkastella tapauskohtaisesti ja tehdä tarpeen mukaan, jotta kapasiteetin pullonkaulat tai luotettavuusriskit eivät rajoittaisi operointimarkkinan ja liikennetarjonnan kehittymistä ja siten vähentäisi kilpailun potentiaalisia hyötyjä.

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

Yhden tai useamman erillisen toimijan avulla, jotka ovat riippumattomia liikenteenharjoittajista ja hallinnoivat näitä kriittisiä tukitoimintoja tasapuolisesti. On myös tärkeää, että näillä erillisyyhtiöillä on velvoite edistää kilpailun ja liikennetarjonnan kehittymistä, jotta kapeasti katsottu taloudellinen osaoptimointi ei heikentäisi junaliikenteen kannattavuutta ja hidastaisi markkinan avautumista nostamalla kynnyskustannuksia.

Tarvitaan aidosti puolueeton toimintaympäristö, jotta markkinoille tulon esteitä ja riskejä voidaan madaltaa. Nykymalli ei ole riittävän uskottava ja houkutteleva uusille junaliikenteen harjoittajille.

6. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?

Valtion rahoitus painottuu uusiin infrahankkeisiin. Olemassa olevan rataverkon kunnosta ja palvelukyvystä tulee kuitenkin pitää parempaa huolta, samoin julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen tarjonnasta. Uusilla infrahankkeilla ei automaattisesti saavuteta toivottuja hyötyjä, jos liikenteen luotettavuus muulla rataverkolla kärsii tai palvelutaso heikkenee, kun palveluiden ostoon ei ole riittävästi rahaa. Puhtaasti markkinaehtoista ja tarjonnaltaan kilpailukykyistä liikennettä voi Suomeen syntyä väestörakenteen vuoksi vain harvoille yhteyksille.

Ratamaksujen tulee säilyä edullisella tasolla, eikä liikenteen operointia voi rasittaa mahdollisilla investointeihin perustuvilla käyttömaksuilla. Korkeat muuttuvat kustannukset estäisivät liikenteen tarjonnan ja matkustuskysynnän kehittymisen tasolle, jolla uuden infran hyödylliset ulkoisvaikutukset toteutuvat tavoitteiden mukaisesti.

Pienillä ja kustannustehokkailla investoinneilla voidaan saada myös paljon hyötyjä, joten näitä on kannattavaa edistää. Lisäksi edellytysinvestoinnit junaliikenteen jatkuvuuden turvaamiseksi ja palvelutason parantamiseksi ovat ehdottoman tarpeellisia (kuten Digirata).

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

Alueille (esim. kaupunkiseudut) tulisi luoda mahdollisuus rahoittaa liikennettä ja vaikuttaa palvelutasoon. Tulee kuitenkin huomioida, että rahoitusvastuuta ei realistisesti voida siirtää kokonaan pois valtiolta. Sekä valtakunnallisen junaliikenteen kilpailukyvyn että liikennejärjestelmän kestävyystavoitteiden kannalta seudullisten työmatka- ja liityntäyhteyksien toimivuus on elintärkeää.

Hyötyjä saadaan viranomaisten välisestä tiiviistä yhteistyöstä (osaaminen, resurssit) ja yhtenäisestä markkinanäkymästä (tarjouskilpailujen aikataulujen, hankintamallien ja sopimusehtojen yhteensovittaminen). HSL on mielellään auttamassa tämän näkymän luomisessa ja organisointivaihtoehtojen suunnittelussa. Suomessa raideliikenteen seudulliset kohteet ovat niin pieniä, että kellään tilaajalla ei yksin ole riittäviä edellytyksiä kestävän kilpailun mahdollistamiseen, vaan markkinaa on tarkasteltava kokonaisuutena.

8. Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?

Päätökset kilpailutuksen aloittamisesta ja sen vaatimista rakenteellisista muutoksista tulisi tehdä välittömästi. Toimintaympäristön muuttaminen on hidasta, ja siksi toimenpiteet tulee aloittaa viipymättä, jotta se saadaan valmiiksi ja houkuttelevaksi mahdollisille uusille toimijoille hyvissä ajoin ennen varsinaisten kilpailutusprosessien käynnistämistä. Arviomuistiossa esitetty aikataulu on realistinen, mutta viivytykset vaarantaisivat onnistumisen edellytykset ensimmäisissä valtakunnallisissa kilpailutuksissa.

9. Muut huomiot

HSL:n näkemyksen mukaan suurimmat hyödyt kilpailutuksista saadaan, kun kilpailtu markkina on mahdollisimman suuri. HSL tarkasteleekin henkilöraide liikennettä kokonaismarkkinana, sisältäen junaliikenteen ja kaupunkiraideliikenteen.

Jotta toimivaa kilpailua syntyisi kestäväällä pohjalla, markkinoilla tulee olla tilaa vähintään kolmelle raideliikenteen operaattorille. Kilpailutusten suunnittelussa ja toteutuksessa on tehtävä kaikki mahdollinen sen varmistamiseksi, että yksi toimija ei voita kaikkia sopimuksia, jotta 2030-luvulla Suomessa toimisi useita henkilöraide liikennettä harjoittavia kilpailukykyisiä yrityksiä.

Lisätietoja antaa johtaja Johanna Wallin sekä yksikön päällikkö Tuomo Lankinen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 17.5.2023. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.