

Avainkysymyksiä henkilöjunaliikenteen järjestämisestä

Henkilöjunaliikenteen järjestäminen muutoksessa, mikä muuttuu?

Henkilöjunaliikenteen järjestäminen Suomessa muuttuu nykyisen ostoliikenteen sopimuskauden päättyessä 2030 luvulle tultaessa. Euroopan unionin sääntely mm. (EY)1370/2007 velvoittaa järjestämään raideliikennemarkkinoille tasapuoliset kilpailuolosuhteet, joiden puitteissa Suomen tulisi pyrkiä luomaan rautatieyrityksille tasapuoliset toimintaedellytykset henkilöjunaliikenne-markkinoilla. Muuttuneen sääntelyn ja edelleen muuttuvan toimintaympäristön vaikutuksista johtuen, henkilöjunaliikenteen palveluiden osalta on tehtävä valintoja tulevaisuuden rakentamiseksi.

Taustalla Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman kirjaukset

Hallitus lisää tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Hallitus luo pitkän aikavälin näkymän kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi.

Suomessa raideliikenteen markkina on keskittynyttä ja kilpailu vähäistä moneen Länsi-Euroopan maahan verrattuna. Henkilöliikenne vapautui kilpailulle 2021 ja julkisen tilaajan liikennöintisopimukset 2023. Vaikka henkilöjunaliikenteen operointi on mahdollista myös valtionyhtiö VR:n kanssa kilpaileville toimijoille, kilpailua ei ole syntynyt markkinoille tulon korkean kynnyksen, monopoliyhtiön määräävän markkina-aseman, rajallisen raidekapasiteetin ja väestötiheyden vuoksi.

Suomen raideleveys poikkeaa suurimmasta osasta muuta Eurooppaa, mikä ei mahdollista kaluston käyttöä Suomessa ilman lisäinvestointeja. Raideliikenne on sekä henkilö- että tavaraliikenteen kannalta keskeinen liikkumisen muoto ja huoltovarmuustekijä. Kestävänä liikkumisen muotona raideliikenteen merkitys tulee entisestään korostumaan Suomessa tulevina vuosina.

Hallitus avaa markkinaehtoisien henkilöjunaliikenteen markkinat tosiasialliselle kilpailulle. Toimivan kilpailuneutraalin markkinan edellytykset varmistetaan tarvittavilla selvityksillä, vaikutusarvioilla ja erikseen arvioitavilla toimenpiteillä, pohjautumatta edellisten vaalikausien poliittiseen valmisteluun. Kilpailuneutraali ja houkutteleva toimintaympäristö edellyttää kaluston ja varikoiden saatavuuden järjestämistä puolueettomasti.

Henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalustoyhtiö julkisesti tuetulle ostoliikenteelle. Julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille. Kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tulemisen kynnystä.

Henkilö- ja tavaraliikenteen kalusto, jonka VR on päättänyt kierrättää, tulee laittaa julkiseen myyntiin tai siirtää perustettavaan kalustoyhtiöön, eikä sitä saa romuttaa ennen kalustoyhtiön perustamista. Junien tietoliikenneyhteyksien nopeutta ja toiminta-varmuutta edistetään. Sallitaan ulkomaille rekisteröityjen vaunujen pysyvä käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä kilpailun edistämiseksi rautateillä.

Palvelut näkyvät ihmisten arjessa

1. Paranevatko junayhteydet ja aikataulut?

Hallituksen kilpailutettaviksi myöhemmin päättämät palvelut määrittävät 2030-luvun junayhteyksien tarjonnan ja aikataulut eri puolille Suomea ostoliikenteen osalta.

2. Miten uudistus vaikuttaa lippujen hintoihin?

Todennäköisesti julkishallinto määrittää lippujen hinnat kilpailutettavilla henkilöjunaliikenteen reiteillä. Hinnat voivat laskea tai nousta.

3. Lisääntykö matkustusmukavuus?

Lähi- ja yöjunaliikenteeseen on jo tehty päätöksiä uusista kalustoinvestoinneista, mikä parantaa olennaisesti matkustusmukavuutta. Lähijunaliikenteessä uusi kalusto helpottaa matkustamista esimerkiksi lastenrattaiden, pyörätuolin ja polkupyörän kanssa. Tehtyjen päätösten lisäksi tarvitaan kuitenkin uusia päätöksiä, mikäli nykyistä liikennettä halutaan jatkaa tai liikenteen palvelutasoa kehittää.

4. Mikä on uudistuksen aikataulu?

Uuden järjestämistavan valmistelu on käynnissä 2020-luvulla. Nykyinen sopimus on voimassa vuoden 2030 loppuun asti, jonka jälkeen uuden sopimuksen on tarkoitus alkaa.

5. Haluaako Traficom lakkauttaa kiskobussit?

Traficom ei halua lakkauttaa kiskobusseja, tai mitään muutakaan liikennettä. Päätökset tulevasta palveluista ja niiden rahoituksesta tehdään poliittisesti. Traficomien rooli uudistuksen tässä vaiheessa on tuottaa tietopohjaa, taloudellisia laskelmia ja vaikutusarvioita päätöksenteon tueksi. Nykyiselle kiskobussikalustolle täytyy löytää vaihtoehtoja pidemmällä aikavälillä. Vaihtoehdot voivat olla esim. akkujunat, rataosien sähköistäminen tai palvelun tarjoaminen linja-autoilla.

Ostoliikenne on osa henkilöjunaliikennejärjestelmää

1. Mikä merkitys henkilöjunaliikenteellä on?

Henkilöjunaliikenteellä on keskeinen rooli maamme julkisen liikenteen runkoyhteyksinä ja saavutettavuuden turvaajana. Henkilöjunaliikenne edesauttaa alueiden saavutettavuutta, kaupungistumista sekä ihmisten arjen ja vapaa-ajan liikkumista.

2. Miten rataverkko ja muu infrastruktuuri sekä henkilöjunaliikenteen palvelut liittyvät toisiinsa?

Rataverkon suoritteista n. 70 % on henkilöjunaliikennettä. Päätettäessä rataverkon ylläpidosta ja kehittämisestä, olisi varmistettava, että myös ostoliikenteeseen ja kalustoon on riittävä rahoitus. Pelkät ratainfrastruktuuri-investoinnit eivät luo kasvavaa henkilöjunaliikenteen tarjontaa. Markkinaehtoisesti toteutuu vain taloudellisesti kannattava liikennepalvelu.

3. Miksi tarvitaan ostoliikennettä, eikä markkinaehtoinen kilpailu olisi parempi?

Kaikki junaliikenne ei ole kannattavaa, jolloin markkinaehtoista kilpailua ei synny. Junaliikenteen tarjonnan lisääminen ja markkinan kehittäminen edellyttävät julkisia hankintoja. Euroopassa valtaosa junaliikenteen suoritteista tapahtuu julkisina hankintoina tai sopimusjärjestelynä. Markkinaehtoisessa liikenteessä alalle tulon kynnyksellä ja isot investointitarpeet esimerkiksi kalustoon luovat merkittäviä esteitä kilpailulle ja uuden tarjonnan syntymiselle.

Raha saa junat liikkumaan

1. Millaisia vaikutuksia rautatieliikenteellä on julkiseen talouteen?

Rautatieliikennejärjestelmä on suurelta osin julkisesti rahoitettu kokonaisuus. Erityisesti rautaverkko, ostoliikenteen kalusto, varikot ja asemat sekä ostoliikenteen palvelut tarvitsevat julkista tukea ja rahoitusta toteutuakseen.

2. Miten kilpailu vaikuttaa julkiseen talouteen?

Henkilöjunaliikenteen palveluille saadaan parhaassa tapauksessa markkinahinta kilpailutuksen seurauksena. Yleisesti kustannustason nousu, järjestämistavan muuttaminen ja uusi rakenne sekä investoinnit lisäävät julkisen talouden kustannuksia ja vastuita. Mahdollinen palvelutason kehittäminen nostaa osaltaan kustannuksia.