

Länsi-Suomi: Kannanotto junaliikenteen järjestämisestä 2030-luvulla

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) valmistelee markkinaehtoisien henkilöjunaliikenteen avaamista tosiasialliselle kilpailulle. Samalla on tarkoitus mahdollistaa alueiden järjestämä henkilöjunaliikenne. LVM kuuli alueita ja sidosryhmiä lausuntopyynnöllä rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskevan lainsäädännön osalta. Alueet eivät ole kuitenkaan missään vaiheessa päässeet aidosti vaikuttamaan kokonaisuuteen ja mm. alueiden ja kuntien mahdolliseen junaliikenteen kustannusvastuuseen.

Yleisesti Länsi-Suomen maakuntien liitot pitävät alueellisen junaliikenteen mahdollistamista hyvänä ja toteavat myös kilpailun tuovan uusia mahdollisuuksia junaliikenteen järjestämiseen.

Seutujen sisäisen junaliikenteen järjestämisen mahdollistaminen kaupunkiseuduilla alueellisten toimivaltaisten viranomaisten toimesta on erittäin kannatettavaa, jolloin liikenne voidaan suunnitella osana koko seudun liikennejärjestelmää. Tällöin hankkeita voi olla järkevää toteuttaa myös yhteisrahoitteisesti. Länsi-Suomen liitot kuitenkin korostavat, että jatkossakin uusien rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten määrittelyn tulee perustua kuntien ja seutujen vapaaehtoisuuteen.

Maakuntarajat ylittävässä liikenteessä rahoitusvastuun tulee lähtökohtaisesti olla valtiolla

Maakuntarajat ylittävä lähijuna- ja kiskobussiliikenne eroaa merkittävästi seudun sisäisestä lähijunaliikenteestä. Länsi-Suomen liitot korostavat, että tällaisten yhteyksien järjestämis- ja kustannusvastuun tulee lähtökohtaisesti olla valtiolla. Tällaisen kansallisen rungon muodostavan ja kaukojunaliikennettä täydentävän ostopunaliikenteen (esim. R-junaliikenne, Seinäjoki-Haapamäki-Jyväskylä kiskobussiliikenne) kustannusten jakaminen tai siirtäminen kunnille ei ole tarkoituksenmukaista, etenkin kun kuntien taloudellinen tilanne on jo ennestään kireä, eikä uusia satojentuhansien tai jopa miljoonien eurojen kustannuksia yksinkertaisesti voida siirtää kuntien harteille.

Ostoliikenteen suunnittelun ja kilpailutuksen on perustuttava asiakaslähtöisyyteen

Hankittavien liikenteiden tulee olla maantieteellisesti järkeviä kokonaisuuksia. Hankinta-alueiden rajat ja hankintaprosessi ei saa ohjata reittien määrittelyä ja suunnittelua, vaan suunnittelun on tapahduttava kysynnän tarpeesta. Muuten riskinä on, että vuosikymmenessä romutetaan positiivinen kestävien matkaketjujen kehitys. Esimerkki tällaisesta ”epäluonnollisesta” rajasta on 2030-luvun henkilöjunaliikenteen vaihtoehtomalleissa esitetty ajatus siitä, että nykyinen R-junaliikenne ulottuisi Tampereelta Helsingin sijaan Riihimäelle, kilpailutettavien aluekokonaisuuksien ”raja-asemalle”. Muutos olisi epäsuotuisa suhteessa tunnistettuihin pendelöinti- ja muihin matkustajavirtoihin pääradalla. Muutosta on perusteltu sillä, että HSL-alueen liikenne ei voisi jatkua Tampereelle asti.

Nykyisin linja-autoliikenteessä on laajasti sovellettu mallia, jossa alueelliset toimivaltaiset viranomaiset vastaavat liikenteestä alueellaan, mutta lisäksi

kansallinen toimivaltainen viranomainen (ELY-keskus) voi hankkia useamman toimivalta-alueen läpi kulkevaa liikennettä. Länsi-Suomen liitot painottavat, että vastaavan mallin soveltaminen henkilöjunaliikenteessä tulee olla mahdollista ilman, että joukkoliikenteen käyttäjät joutuvat tuntemaan hallinnolliset rajat nahoissaan.

EU-sääntelyn tarjoamat mahdollisuudet tulee hyödyntää osana kilpailutuksen työkalupakkia

Länsi-Suomen maakuntien liitot ovat huolissaan myös EU-sääntelyn mahdollistaman suorahankintamenettelyn epäämisestä kansallisesti, jolloin käytännössä estetään tiettyjen liikenteiden mahdollisuudet. Suorahankinnan poisrajaaminen kansallisesti estää esimerkiksi uusien liikenteiden kokeiluluonteista kehittämistä, jolloin on mahdollista, että uusia liikenteitä ei tule syntymään toivotulla tavalla.

Suorahankintamenettelyn poissulkeminen kansallisessa lainsäädännössä aiheuttaisi ongelmia myös ennen uutta ostoliikennesopimuskautta, sillä lakiehdotuksen toteutuessa sellaisenaan uutta vähäistä henkilöjunaliikennepalvelua ei voisi järjestää vuosina 2026–2030, koska kilpailuttamiseen ei ole edellytyksiä eikä laki mahdollistaisi suorahankinnan käyttöä uusiin liikennepalveluihin. Tällainen tilanne on esimerkiksi Satakunnassa, jossa Rauman kaupunki suunnittelee henkilöjunaliikennepalvelun hankintaa. Laki asettaisikin Suomessa eri alueet hyvin epätasa-arvoiseen asemaan. Niillä alueilla, joilla on jo ostojunaliikennettä, lisäliikennettä voidaan hankkia nykyisen ostoliikennesopimuksen lisäyksinä. Näin on toimittu muun muassa Tampereen seudulla ja Itä-Lapissa.

Länsi-Suomen maakuntien liitot toteavatkin, että alueiden yhdenvertaisuuden varmistamiseksi kansallisesta suorahankintakiellosta on luovuttava tai sen soveltamiseen tulee asettaa siirtymäaika, nykyisen ostoliikennesopimuksen päättymiseen asti, eli 31.12.2030.

Länsi-Suomen liitot edellyttävät, että LVM:n ja vastuuvirastojen on varmistettava riittävä vuoropuhelu, alueellinen yhteistyö ja vuorovaikutus ostoliikennesopimuksen valmistelussa, kilpailutuksessa ja liikennöintikokonaisuuksien suunnittelussa sekä tilaamisessa.

Toni K. Laine
Maakuntajohtaja
Hämeen liitto

Mats Brandt
Maakuntajohtaja
Pohjanmaan liitto

Heli Seppelvirta
Maakuntajohtaja
Etelä-Pohjanmaan liitto

Pekka Hokkanen
Maakuntajohtaja
Keski-Suomen liitto

Anna-Mari Ahonen
Maakuntajohtaja
Pirkanmaan liitto

Kristiina Salonen
Maakuntajohtaja
Satakuntaliitto