



Rataverkko ja junaliikenteen kilpailu

Aika: Torstai 11.4.2013 klo 9.30 – 10.45

Paikka: Eduskunnan Pikkuparlamentin (uusi rakennus) kansalaisinfon auditorio

Seminaarissa oli yhteensä 18 osanottajaa, jotka edustivat Pro Rautatien jäsenistöä, eduskuntaa ja tiedotusvälineitä.

Tausta

Pro Rautatie on järjestänyt keväällä 2011 vuosikokouksen yhteydessä eduskuntavaalien alla liikennepoliittisen keskustelun ja keväällä 2012 keskustelun liikennepoliittiseen selontekoon kohdistuvista odotuksista. Nyt Suomessa istuu rautatiemyönteinen hallitus, jonka linjaukset näkyvät liikennepoliittikan kehittämisessä ja mm. rautateiden investoinneissa. Junaliikenteen kilpailu on avautunut tavaraliikenteessä. Myös Suomessa - tosin vielä vain teoriassa.

EU:n 4. rautatiepaketti on tuomassa kilpailun myös kansalliseen henkilöliikenteeseen. Euroopan komissio hyväksyi 30.1 neljännen rautatiepaketin, joka muodostuu kuudesta lainsäädäntöehdotuksesta. Paketissa on neljä keskeistä osa-aluetta:

1. **EU:n laajuiset hyväksynät.** Yritysten ajan ja rahan säästämiseksi yhden sertifiointin pitäisi riittää junien ja muun liikkuvan kaluston liikennöintiin kaikkialla Euroopassa. Yhden turvallisuustodistuksen pitäisi antaa yrityksille oikeus harjoittaa toimintaa koko Euroopan laajuisesti.
2. **Toimivat rakenteet.** Rataverkon tehokkaan ja ketään syrjimättömän käytön turvaamiseksi komissio ehdottaa rataverkon haltijoiden aseman vahvistamista ja varmistaa, että radanpito ja junien käyttö pidetään erillisinä toisistaan.
3. **Rautateiden käyttöoikeuden laajentaminen.** Innovaatioiden ja tehokkuuden lisäämiseksi komissio ehdottaa jäsenvaltioiden sisäisen henkilöliikenteen avaamista uusille toimijoille ja palveluille.
4. **Ammattitaitoinen työvoima.** Rautatiesektorin elinvoimaisuuden edellytys on ammattitaitoinen ja motivoitunut työvoima. Rautatiepaketilla varmistetaan, että jäsenvaltiot tekevät kaikkensa henkilöstön etujen suojelemiseksi, kun julkisen palvelun sopimuksia siirretään.

Kilpailu on avattu jo useimmissa EU-maissa, joskin järjestelyt vaihtelevat. Suomen lisäksi vain Irlannissa, Kreikassa, Luxemburgissa ja Portugalissa liikennettä hoitaa ainoastaan yksi toimija. Suomessakin kilpailuun liittyviä selvityksiä on tehty. Viimeksi valmistui joulukuussa 2012 Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen (VATT) dosentti Juha Honkatukian kokonaistaloudellinen arvio henkilöliikenteen avaamisen vaikutuksista. Sen mukaan kilpailu voi lisätä tehokkuutta mittakaavaetujen hyötynä liikenteen lisääntyessä. Käytännössä kilpailutuksen hyödyistä on kuitenkin näyttöä lähinnä ostoliikenteen kilpailutuksesta, jossa on saavutettu 10-30 prosentin kustannussäästöjä. Toisaalta kokemus muissa maissa on osoittanut, että infrastruktuurin ylläpidolle on taattava riittävä rahoitus, jotta hyödyt voisivat toteutua. Kaukoliikenteen osalta tehostamishyötyjen arvioidaan selvityksessä toteutuvan todennäköisimmin, jos rautatieinfrastruktuurin pullonkaulat poistettaisiin. Tällöin



rautatieliikenteen kasvu syrjäyttäisi muita liikennemuotoja, jolloin sillä olisi myös myönteisiä ympäristövaikutuksia.

Selvitysraportin keskeiset suositukset koskevat VR:n läpinäkyvyyden lisäämistä, pääkaupunkiseudun lähiliikenteen kilpailuttamista ja muun ostoliikenteen kilpailuttamista sen tullessa mahdolliseksi vuosikymmenen lopulla. Tässä vaiheessa tulisi sopia henkilöstön asemasta ja viranomaisten tehtävistä kilpailutuksen alkaessa. Kaukoliikenteessä tulisi toteuttaa rautateiden pullonkaulojen poistamisen vaatimat investoinnit.

Eri maissa kilpailu on toteutunut eri tavoin ja kokemukset kilpailusta vaihtelevat. Ennen kaikkea tulkinta kokemuksista tuntuu vaihtelevan. Esimerkiksi Englannissa kilpailun avaaminen laajasti myös ratainfrastruktuuria koskevana aiheutti merkittäviä ongelmia, joiden seurauksena sitä jouduttiin rajaamaan. Viimevuosina matkustaja ja rahtimäärät ovat olleet hyvässä kasvussa ja kilpailu on vienyt kehitystä positiiviseen suuntaan. Ruotsia on pidetty junaliikenteen kilpailutuksen mallimaana. Sielläkin on voimakasta kritiikkiä noussut mm. ”sekasorrosta” raiteilla sekä palvelujen ja tiedottamisen heikosta hoidosta (mm. Mikael Nyqvist kirjassaan ”Det stora tågrånet” v.2011)

Pro Rautatie haluaa avata keskustelua kilpailusta positiivisessa hengessä myös rataverkon näkökulmasta. Junaliikenteen kilpailusta olisi oltava aidosti hyötyä myös käyttäjille. Keskustelun avaukseksi kuullaan lyhyt tilannekatsaus, jonka on koonnut yhdistyksen toiminnanjohtaja.. Keskustelun tavoitteena on antaa mukanaolijoille mahdollisuus tuoda esille omia näkemyksiä ja luoda taustaa Pro Rautatien junaliikenteen kilpailua koskeviin kannanottoihin.

Lisätietoa www.prorausatie.fi

ASIAKKAAT

Pro Rautatie

Organisaatiot ja hallinto
Lainsäädäntö ja ohjaus

Kooste keskustelun taustaksi 11.4.2013
Reijo Lehtinen
Lähteet:
Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle, LVM 21/2012 *
VR nettisivusto, LVM tiedotteet, EU:n 4. rautatiepaketti, VRLeaks,

Seminaari 11.4.2013

Avaus

Pro Rautatien puheenjohtaja Johannes Koskinen avasi keskustelun todeten asian hyvin ajankohtaiseksi EU:n 4. rautatiepakettiluonnoksen ollessa parhaillaan esillä eduskunnassa.

Avautuuko junaliikenteen kilpailu Suomessa, toimiiko rataverkko?

Pro Rautatien toiminnanjohtaja Reijo Lehtinen esitteli junaliikenteen kilpailun tilannetta ja rataverkon liittymistä siihen. Kilpailu tavaraliikenteessä on ollut mahdollista jo useita vuosia, mutta toistaiseksi ei VR:n kanssa kilpailevaa toimintaa ole syntynyt. Henkilöliikenteen kilpailu myös kotimaan junaliikenteessä tulee ajankohtaiseksi EU:n 4. rautatiepaketin pohjalta tämän vuosikymmenen lopulla. Muualla junaliikenteen kilpailusta saatujen kokemusten ja tehtyjen selvitysten perusteella on ilmeistä, että merkittäviä hyötyjä kilpailun avaamisesta saadaan vain, jos rataverkko on kunnossa ja mahdollistaa kilpailun tuomien etujen hyväksikäytön. Tällöin henkilökuntasäästöjen ohella myös niitä merkittävämmät liikenteen kasvusta johtuvat edut voivat toteutua. (esityksen kalvosarja erillisenä liitteenä).

Keskustelu

Jo nykyisellään voitaisiin omistajaohjauksen kautta vaikuttaa mm. vanhan kaluston käyttömahdollisuuksiin mahdollistamalla kaluston saneeraus ja käyttö vähemmän kannattavilla alueilla sekä jatkossa mahdollisten pienliikennöitsijöiden kalustona.

Suomen ongelmana kilpailutilanteessa ovat pienet markkinat eurooppalaisesta raidelevydestä poikkeavalla alueellamme. Keski-Euroopassa ovat toimivat kalustomarkkinat, jotka mahdollistavat kaluston saannin myös pienille yrityksille esim. edullisen käytetyn kaluston hankinnalla. Suomen olosuhteissa on perustettava erillinen kalustoyhtiö kuten pääkaupunkiseudulla on jo tehtykin. Toinen mahdollisuus voisi olla Venäjä-yhteistyön mahdollisuuksien käyttö.

Nykyisellään VR:n monopoliasema ja monen toimijan mukanaolo erityisesti asemien ja kiinteistöjen osalta tuo ongelmia kehittämiselle. Hyvästä tahdosta huolimatta uusien junaliikenteeseen kytkeytyvien palvelujen on osoittautunut yllättävän vaikeaksi mm. Akaassa.

Pääradan kapasiteetti, jonka Pro Rautatie nosti esille jo 2000-luvun alussa, on edelleen suurin este junaliikenteen kehittämiselle. Kehittämistarpeet ja osin suunnitelmatkin tilanteen parantamiselle ovat olemassa. Poliittiset päätökset liikennepoliittisen selonteon ja hallituksen väliarvioinnin pohjalta ovat oikeansuuntaiset. Resursseja kehittämiseen ei kuitenkaan ole riittävässä määrin osoitettu. Pääkaupunkiseudun kalustoyhtiö mahdollistaa kaluston osalta kilpailuttamisen metropolialueella. Mutta riittääkö poliittinen tahto ja resurssit tarpeellisiin, mittaaviin rataverkon kehittämistoimenpiteisiin; Kehärata, Pisara, Päärata ...

Nykyisen hallituksen päätösten linjaus on kirjattu jo hallitusohjelmaan. Merkittävin ongelma on rahanpuute. Rajattuja resursseja ei juuri nykyistä enempää voida osoittaa liikennesektorille ja sen sisällä on kyettävä hoitamaan raideliikenteen ohella myös muiden liikennemuotojen tarpeet. Pitäisikin löytää uusia malleja raideliikenteen hankkeiden rahoitukseen.

Intermodaalisuus on kuljetusten arkea. Tulevaisuudessa nettikaupan lisääntyessä nopeiden kuljetusten (lentokuljetukset) tarve kasvaa. Eri kuljetusmuotojen rajapintojen merkitys lisääntyy ja koko toimitusketjun hallinta ja tehokkuus nousevat keskeisiksi. Samalla myös erityistä huomiota tulisi kiinnittää solmupisteiden mm. logistiikkakeskusten ja asemien kehittämiseen.

Henkilöliikenteessä seudullinen liikenne suurilla kaupunkiseuduilla (Hki, Tre, Tku, Oulu) korostuu. Raideliikenteen kehittämiseen tarvitaan kaupunkiseutukohtaisia kalustoyhtiöitä.

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere – akseli on Suomen ainoa merkittävä sisäinen liikennekäytävä. Maankäytön ja yritystoiminnan kehittyessä alueen liikennejärjestelmä tarvitsee lisäkapasiteettia. Sitä saadaan tehokkaimmin pääradan raiteita lisäämällä. Tähän on varauduttava kaavatasolla välittömästi, vaikka toteuttaminen siirtyisikin tuleville vuosille. Kuntien omat toimet vaikuttavat liikenteeseen merkittävästi. Menestyvien kokonaisratkaisujen syntyminen edellyttää kuitenkin valtion ja yritysten mukanaoloa. Nykyisellään raideliikenne ei ole kilpailukykyinen edes metropolialueen kunnissa. Menossa ja tulossa olevien investointien tehokas hyödyntäminen edellyttää ennen kaikkea maankäytön ja niihin liittyvien liikennepalvelujen kehittämistä. Kilpailu voi olla palvelujen kehittämistä tukeva toimenpide.

Kaupunkiseuduilla, joilla on vahva keskuskunta tulisi kyetä rakentamaan laajaa yhteistyötä liikenteen ja logistiikan kehittämisessä myös mahdollisen raideliikenteeseen perustuvan liikennejärjestelmän luomiseksi. Järkevä yhteistyö ja resurssien keskittäminen estäisi sirpaloitumisen, joka merkittävästi heikentää liikenne- ja kuljetusjärjestelmän tehoa.

Raideliikenteen isot infrastruktuurihankkeet ovat helposti miljardiluokkaa. Niiden toteuttamisessa tulisi löytää uusia rahoitus- ja ansaintalogiikkamalleja. Esimerkiksi kansainvälisten infrarahastojen kehittäminen voisi avata mahdollisuuksia suurillekin hankkeille ilman turvautumista budjettirahoitukseen. Myös pitkäaikaiset PPP - sopimukset Ruotsin Arlandabanan tapaan voisivat olla käyttökelpoinen vaihtoehto. Eri tilanteisiin tarvittaisiin niihin soveltuva oma toimintamalli.

Maankäytön suunnittelussa aluetasolla voitaisiin jakaa nykyistä selkeämmin maa erityyppisiin vyöhykkeisiin ja alueisiin. Kasvavavilla alueilla, jotka usein tukeutuvat vahvoihin liikennekäytäviin, voitaisiin soveltaa nykyistä laajempaa ja sitovampaa kehittämissopimusta, jossa maankäyttö ja rakentaminen liitettäisiin liikennehankkeiden toteutukseen. Tällöin matka- ja kuljetusketjujen kokonaisratkaisut liittyisivät osaksi alueiden rakentamista.

Eri osatekijöiden yhteensovittaminen edellyttää nykyistä voimakkaampaa ja suunnitelmallisempaa ohjausta valtakunnallisellakin tasolla. Ohjauksen taustalla on oltava vahva LVM:n, YM:n ja TEM:n yhteistyö. Alueellisella tasolla ELY-keskusten rakenne periaatteessa mahdollistaisi nykyistä paljon vahvemman yhteisen ohjauksen.

Keskustelun lyhyt yhteenveto

Kilpailu junien henkilöliikenteeseen on eurooppalaisittain tosiasia, joka kehittynee Suomessakin. Suomen muista EU-maista poikkeavat olosuhteet ja toimintaympäristö edellyttävät kuitenkin hallittua siirtymistä kilpailun käyttöön. Jos kilpailusta halutaan hyötyä, tarvitaan rataverkon kehittämistä ja merkittäviä investointeja junaliikenteen infrastruktuuriin.