

TIEDOTE

Henkilöjunaliikenteen tulevaisuus puhutti – kilpailutus, kalustoinvestoinnit ja kuntien sitoutuminen keskiössä

Suomen raideliikenne on suuren muutoksen kynnyksellä, ja sen tulevaisuus herättää vilkasta keskustelua. Yhdistyksemme järjestämässä webinaarissa 28.8. alan asiantuntijat, viranomaiset ja kuntien edustajat pohtivat, miten henkilöjunaliikenne järjestetään tulevina vuosina. Koolla oli kaikkiaan noin 190 osallistujaa. Puhujat olivat yhtä mieltä siitä, että ratkaisut vaativat pitkäjänteisiä päätöksiä ja tiivistä yhteistyötä.

Tilaisuuden tervetuliaissanat lausui Pro Rautatie ry:n hallituksen puheenjohtaja **Tuula Petäkoski-Hult**, joka toi esille muun muassa raideliikenteen roolia osana suomalaista liikennejärjestelmää ja maankäytön suunnittelua.

Pipsa Eklund liikenne- ja viestintävirasto Traficomista taustoitti, että EU-lainsäädännön myötä nykyinen henkilöjunaliikenteen hankintatapa muuttuu. Jatkossa Traficom ottaa vastuun valtion järjestämän, ei markkinaehtoisena, junaliikenteen hankinnoista kilpailuttamalla ne. Ostojunaliikenteen kilpailutus vie resursseja ja paljon aikaa, ja Traficom tavoitteena on, että 2030-luvun liikenteen kilpailutus tapahtuu koordinoitusti ja siten, että kaikki 2031 alkava ostoliikenne kilpailutettaisiin samassa prosessissa alkaen ensi vuonna. Kilpailutuskohteita voi kuitenkin olla useita. Keskeinen asia uudessa hankinnassa on kalustokysymykset ja uuden kaluston hankinnat. Hallitus on linjannut, että lähtökohtaisesti nykyinen ostojunaliikenteen laajuus jatkuu 2030-luvulla nykyisen sopimuskauden päättyessä vuoden 2030 loppuun. Tämän lisäksi kunnilla, kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla on mahdollisuus rahoittaa lisäliikennettä osana valtion hankintaa. Keskusteluja kuntien kanssa lisäliikenteen hankinnasta käy ministeriö, ja kuntien tulee tehdä päätökset lähijunaliikenteen hankinnoista jo alkuvuoteen 2026 mennessä, jotta valtio voi muun muassa tehdä sopimukset lisäkaluston hankinnoista.

Juho Hannukainen VR:ltä painotti puheenvuorossaan kilpailun lisäämisen tärkeyttä ja totesi VR:n valmistautuvan osaltaan kilpailuneutraaliteettiin. VR näkee myös markkinaehtoisessa liikenteessä kasvumahdollisuuksia tulevaisuudessakin. Kilpailutuksen ja liikennekokonaisuuksien valmisteluun liittyen Hannukainen nosti esiin matkustajien kannalta tärkeän kysymyksen vaihdottomista yhteyksistä. Hän totesi myös, että kustannusten hillitsemiseksi kalustoa tulisi uusia vasta elinkaaren lopussa. VR:n perustama Suomen Ostoliikennekalusto Oy on määrä siirtää valtion omistukseen vielä kuluvan vuoden aikana. Tarkempia päätöksiä siirtävistä kalustoyksiköistä ei ole vielä tehty.

Tampereen seudun valmistautumisesta 2030-luvun junaliikenteeseen kertoi **Mika Periviita**. Kaupunkiseudulla tehtiin jo viime vuosikymmenen alussa strategiaa, jonka mukaisesti on sittemmin suunniteltu ja avattu uusia juna-asemia, lisätty junavuoroja omarahoitteisesti ja kehitetty lippuyhteistyötä. Seudun sisäisen liikenteen lisäksi lähijunilla on tärkeä rooli liittää asukkaita paremmin myös kaukoliikenteeseen. Tampereen kaupunkiseutu pitää lähijunaliikennettä keskeisenä ja on valmis tekemään päätöksiä nopeasti. MAL-sopimuksilla haetaan ratkaisuja asemien ja infran kehittämiseen yhdessä valtion kanssa. Periviita kertoi myös, että alueella on perustettu raidereformityöryhmä, joka vie pitkäjänteisiä suunnitelmia eteenpäin.

Olli Alho Lahden kaupungilta toi puheenvuorossaan esille Kerava–Lahti-oikoradan tuoman vaikutuksen sekä mm. Lentoradan tarjoaman mahdollisuuden Lahden seudulle. Kuntien sitoutuminen pitkän aikavälin valtion ostosopimukseen on haaste mm. tiukan kuntatalouden vuoksi. Lähtökohtana seudulla onkin, että valtiolla on jatkossakin rahoitusvastuu kilpailutettavasta henkilöjunaliikenteestä.

Keskusteluita osapuolten kanssa käydään kuitenkin mielellään myös Lahden seudulla. Valtion vahvempi rooli kestävän kaupunkiliikenteen edistäjänä on välttämätön tulevilla MAL-kierroksilla, totesi Alho lopuksi.

Tilaisuuden lopuksi yhdistyksemme hallituksen varapuheenjohtaja **Petteri Portaankorva** muistutti, että henkilöjunaliikenteen järjestämisessä tehdään nyt strategisesti merkittäviä päätöksiä, jotka vaikuttavat pitkälle tulevaisuuteen. Raideliikenne ei ole nollasummapeli, vaan oikein tehdyt ratkaisut voivat vahvistaa kilpailukykyä ja houkutella raiteille lisää matkustajia. Portaankorva painotti tarvetta pitkäjänteiselle raideliikennestrategialle, joka ulottuu jopa vuosisadan loppupuolelle. Sen avulla kukin toimija voi tehdä oikeita ratkaisuja yhteisen päämäärän hyväksi.

Keskustelu Pro Rautatien elokuisessa webinaarissa osoitti selvästi, että raideliikenteen rooli kestävän liikumisen runkona tunnustetaan laajasti. Palvelutason säilyttäminen ja kehittäminen edellyttää ajoissa tehtyjä päätöksiä, riittäviä investointeja ja matkustajien tarpeiden huomioimista. Tarjonta luo kysyntää, mutta sen edellytyksenä on, että infrastruktuuri, kapasiteetti ja junakalusto ovat kunnossa.

Yhdistys jatkaa keskustelua ja järjestää ajankohtaisia webinaareja. Lisätietoja tapahtumista ja Pro Rautatie ry:n jäseneksi liittymisestä löytyy verkkosivuiltamme: prorautatie.fi.