

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Eivät vastaa. Liikennejärjestelmään kohdistuu strategisia tavoitteita ja keinomäärittelyjä sekä EU:n että valtakunnan tasolla. Valtakunnan tasolla strategisia linjauksia on tehty myös hallitusohjelmassa. Suunnitelman tulee toteuttaa myös hallitusohjelmaa sekä tavoitteiden että keinojen osalta. Hallitusohjelman alueellinen junaliikenne ja rautatiealan markkinoiden luominen puuttuvat luonnoksesta kokonaan. Liikenne 12:n tulee sisältää valtiovallan toimet ja keinot, joilla hallitusohjelma toteutetaan.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu on Suomessa ollut vuosikymmenet yksipuolisesti autoilukeskeistä ja fatalistista. Suunnittelu on siten tukenut autoilun kasvua ja autoiluun perustuvaa yhdyskuntarakennetta ja kulttuuria. Rautateiden paikallisjunaliikenne lakkautettiin 1990-alkuun mennessä jo 1962 VR:n 100-vuotishistoriikissa sanotulla perusteella, että tieliikenne hoitaa paikallisjunien eli alueellisen junaliikenteen tehtävän. Vaikutusarvioinneissa autoilun on todettu kasvavan ja arviointien tuloksina on vain todettu, mitä vaikutuksia autoilun kasvusta seuraa. Autoilun kasvua on pidetty ilmiönä, johon ei voi vaikuttaa, vaan siihen on kaikessa sopeuduttava ja kielteiset vaikutukset on siedettävä.

Euroopassa on jo 1970-luvulta lähtien ymmärretty, että liikennejärjestelmä on suunniteltavissa osana yhdyskuntarakennetta sellaiseksi kuin elinympäristö halutaan rakentaa. Autoilun vahingoittamia ympäristöjä on palautettu elinkelpoisiksi ja osin autottomiksi. On myös rakennettu uusia ympäristöjä, joiden liikenne ei perustu autoiluun. Kansalaisille on luotu vaihtoehtoja autoilukeskeisen kehityksen yksipuolisuudelle ja autoilun pakolle kieltämättä kuitenkaan myös autoiluun perustuvaa elämäntapaa. Vaihtoehdot ovat tarjonneet mm. sosiaalista kestävyyttä ja turvallisuutta, kun tieliikenne ei ole läsnä kaikessa liikkumisessa.

Suomen Lähijunat Oy nostaa merkittävänä tavoitteiden ja ohjelman välisenä ristiriitana alueellisen henkilöjunaliikenteen ja rautatiealan avoimien markkinoiden luomisen puuttumisen suunnitelmaluonnoksesta. Kumpikin on hallitusohjelman tavoite, joille on välittömät edellytykset sekä osaltaan lakiin perustuva pakko. Mutta kumpikin on erinomainen keino toteuttaa strategisia tavoitteita käytännössä kaikilla suunnitelmaluonnoksen tavoitesektoreilla. Lisäksi muualta Euroopasta on pitkän ajan kokemus ja väkevä näyttö siitä, että alueellinen henkilöjunaliikenne ja avoimet rautatiealan markkinat tuottavat toivottuja vaikutuksia. Paikallisjunaliikenteen palauttamisen alue- ja elinvoimavaikutuksista oli erinomainen Väinö Jalkasen esitys Ratapäivillä 12.2.2025.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Liikenne 12 -suunnitelman sisältö on pääpiirteissään historiaa toistava. Perusteluna tälle on esitetty rahoituksen rajallisuus. Suomen autoilukeskeinen liikennejärjestelmä siis on rahoituskykyyn nähden liian kallis, joten liikennejärjestelmän hyväksytään rapautuvan ja todetaan mahdollisuus väyläverkoston supistumiseen. Tämä johtaa autoistumisen ajan vallinneen maaseudun rapistumisen ja tyhjenemisen kiihtymiseen, joka koskee jo Suomen pienimpiä kaupunkeja. Tämä ei ole strategisten tavoitteiden eikä hallitusohjelman mukaista.

Suunnitelmassa ei ole toimenpiteitä, joilla vallinnut tilanne ja kehityssuunta voivat muuttua. Liikennejärjestelmän korjausvelan kasvun vähentäminen ei ole toimenpide, joka tukee liikennejärjestelmän kehittymistä tavoitteiden mukaiseksi. Henkilöautojen sähköistyminen vähentää tieliikenteen paikallisia päästöjä, mutta ei muuta mitään muuta autoiluun liittyvää liikennejärjestelmän ominaisuutta, kuten tieverkon kustannuksia. Autojen sähköistyminen on lisäksi ilmiö, joka ei ole suomalaisen liikennejärjestelmäsuunnittelun hallittavissa, vaikka suunnitelma sisältäisikin mm. Norjassa toteutetun tapaisen voimakkaan sähköautoilun tuen.

Suunnitelman myönteisiä vaikutuksia voidaan saavuttaa saamalla välittömästi käyntiin alueellisen henkilöjunaliikenteen synty ja kasvaminen Suomessa sekä tukemalla valtiohallinnon käytettävissä olevin keinoin monimuotoisen ja monen toimijan rautatiealan markkinoiden syntymistä Suomeen. Näitä hallitusohjelmaan kirjattuja toimia ei ole suunnitelmaluonnoksessa mukana lainkaan.

Ottaen huomioon suunnitelman toteuttamiseksi tehdyn Liikenne- ja viestintäviraston 23.1.2025 julkaiseman selvityksen, suunnitelmaluonnoksen käytännön toimenpide on estää alueellisen henkilöjunaliikenteen syntyminen minnekään Suomeen. Sen sijaan tarkoitus on hallitusohjelman avoimien markkinoiden synnyttämisen tavoitteen vastaisesti, että HSL-alueita lukuun ottamatta, kaikki henkilöjunaliikenne ja sen tuotanto pysyvät edelleen yhden omistajan eli valtion kontrollissa. Käytännössä tämä kaikki tarkoittaa nykytilan jatkumista vallitsevine vaikutuksineen. Suunnitelmaluonnoksessa ei kuitenkaan ole esitetty em. selvityksen esittämää rahoitusta edes henkilöjunaliikenteen nykytilan (nykyisen ostojunaliikenteen jatkaminen) rahoitukselle sillä rahoituksen määrällä, joka 23.1. selvityksessä on esitetty.

Kokonaisuutena Suomen liikennejärjestelmä ei suunnitelmaluonnoksen perusteella tule kehittymään myönteiseen suuntaan miltään osin, koska suunnitelmaluonnoksessa ei ole toimenpiteitä eikä keinoja, jotka poikkeavat Suomessa vuosikymmeniä vallinneesta liikennejärjestelmän tilasta ja kehityksestä. Käsittelemme vaihtoehtoisia keinoja ja niiden vaikutuksia lausuntomme liitteessä.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Ei ole. Yleinen kokemus liikennehankkeista ja liikennejärjestelmäsuunnitelmista on, että vaihtoehtoina on aina mittavia uudishankkeita tai pieniä ja kustannustehokkaita olemassa olevan järjestelmän kehittämistoimia. Kaikilla tavoin laskettuna pienet toimet ovat lähes aina tuottavampia sekä talouden että toiminnallisuuden ja laadun mittareilla. Tämä ei tarkoita, etteivätkö suuretkin hankkeet ole tarpeellisia. Hyödyllisyys- ja kannattavuusanalyysit eivät vain mittaa pitkävaikutteisia ja rakenteellisia hyötyjä, jotka edellyttävät suuria uudishankkeita.

Kun suunnitelmaluonnoksessa on todettu rahoituksen niukkuus, on tarkoituksenmukaista kohdistaa käytettävissä oleva rahoitus olemassa olevan infran käytettävyyden parantamiseen, tehostamiseen ja käytön lisäämiseen. Saatu hyöty luo edellytyksiä rahoituksen niukkuuden vähenemiseen ja siten pitkävaikutteisten hankkeiden toteuttamiseen myöhemmin.

Rautatieverkon osalta tämä tarkoittaa käytännössä toimia, joilla edistetään verkon käytettävyyttä ja käyttömahdollisuuksia. Esimerkiksi olemassa olevan radan parantaminen sulkemisen sijasta edistää ratavarren ja sen pääte pisteiden yhdyskuntarakenteen elinvoimaisuutta enemmän, kuin rakentaa kokonaan uusi rata, jonka varrella ei ole siitä hyötyvää yhdyskuntarakennetta.

Alueellisen henkilöjunaliikenteen kannalta välttämätöntä mutta kustannuksiltaan vähäistä on palautettavien lähijunareittien liikennepaikkojen palauttaminen käyttöön. Koska entisille asemille on valmiiksi tieyhteydet ja asemien maa-alueet on rakennettu jo rautatietä perustettaessa, kyse on käytännössä vain nykyaikaisen laiturin rakentamisesta tai vanhan laiturin kunnostuksesta. Kustannus on satoja tuhansia asemaa kohden, kun uuden radan rakentaminen on miljoonia kilometriä kohden.

Liikennejärjestelmän rahoituksessa ei tule tarkastella vain väyläinvestointeja ja väylien kunnossapitoa, vaan myös väylillä toimivaa julkisen liikenteen palvelua. Autoilun ja muun tieliikenteen rahoitusrakenteen vuoksi julkinen henkilöliikenne edellyttää autoilulle maksuttomien teiden tapaan julkista rahoitusta henkilöliikenteen palvelutuotantoon. Infran ja palveluiden rahoitusta tulee käsitellä kokonaisuutena, jolloin voidaan verrata julkisen talouden menoja vertailukelpoisesti ja suhteutettuna paikka- ja henkilökilometrisuoritetta kohden.

Edelleen, kun kyse on valtakunnallisesta suunnitelmasta, tulee kustannuksia käsitellä kokonaisuutena myös riippumatta siitä, onko rahoittajana valtio vai alue (kunnat). Muussa

tapauksessa taloudellinen arviointi vääristyy siten, että näennäisesti rahoitustarve muuttuu riippuen siitä, milloin valtio ja milloin alueet kustantavat sekä infraa että palveluita.

Kuntien osuus on suunnitelmaluonnoksessa kuitattu lausumalla, ettei suunnitelmaluonnoksella ole kuin mahdollisesti välillisiä vaikutuksia kuntiin. Toteamushan ei pidä edes paikkaansa, koska kunnat kustantavat hyvin laajasti joukkoliikennettä, joka tosin muiden kuin Helsingin ja Tampereen seutujen tapauksessa on ollut vain bussiliikennettä. Tämä on johtunut siitä, että valtion omistama monopoliasemassa ollut rautatielaitos (eri aikoina virasto, liikelaitos ja osakeyhtiö) on lopettanut lähijunat muualta Suomesta, eikä kunnilla ole ollut oikeutta hankkia junaliikennettä.

#### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

Vaikutusarvioinnissa korostuu yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden arviointi. Tähän sisältyy vakava taloudellinen vääristymä. Suunnitelmaluonnos ei avaa vaikutusarvioinnissaan kannattavuuden osatekijöitä eikä esitä kannattavuutta numeroarvoina. Liikennesektorilla tehtyjen yhteiskuntataloudellisten kannattavuuslaskelmien tuloksista tiedetään, että lähes aina kannattavuuden ratkaisevat ”aikahyödyt”, eli liikenteen nopeutuminen ja sille esitetty rahana mitattu arvo. Laskelmissa tämä ajasta laskettu raha-arvo on usein ylivoimaisesti suurin hyötyarvo, joka voi olla 70–90 % lasketuista hyödyistä. Eli yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden ratkaisee käytännössä vain liikenteen nopeus.

Aikahyödyn käytön peruste ja korostuminen ovat ymmärrettäviä historiallisen taustan vuoksi. Yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden laskenta luotiin perustelemaan 1960-luvun moottoritierakentamista. Kun teiden käyttö on maksutonta, tierakentamisen hyötyä mitattiin tieliikenteen nopeuden kasvulla. Joukkoliikennehankkeille tällainen arviointi ei sovellu, koska tavoitteena ei ole nopeuden vaan kapasiteetin kasvu.

Historiasta tiedetään, että liikenteen nopeutuminen ei säästä aikaa vaan laajentaa päivittäisen liikkumisen etäisyyttä. On esitetty, että ajan raha-arvo kuvaa täten yhdyskuntarakenteen arvonnousua, jonka paraneva saavutettavuus aiheuttaa. Perustelu tälle on varsin löyhä, kun ajalle määritely raha-arvo perustuu väestön palkkatasosta johdettuun rahamäärään aikayksikköä kohden. Tämän vuoksi on tarpeen esittää aikalaskelmien sijasta todettuihin kiinteistöjen arvoihin perustuvat laskelmat saavutettavuuden arvosta ja käsitellä liikennetalous erillisenä todellisten talousvaikutustensa kautta. Kuten siten, että mikäli nopeuden kasvu johtaa nopeutta vastaten samassa ajassa kuljettavan matkan pituuden mukaiseen kasvuun, tämän pituuden kasvun aiheuttama liikenteen kustannusten kasvu lasketaan talousvaikutuksiin liikenteen kustannusten kasvuna.

Aikahyötyjen laskennan yksi merkittävä puute on myös siinä, että matka-ajan merkitys on erilainen eri liikennemuodoilla. Joukkoliikenteessä ja erityisesti junaliikenteessä matka-aika voi olla osin negatiivinen, koska matka-ajan voi junassa käyttää monella tavoin hyödyksi. Nykyään on toimistotyössä varsin yleinen käytäntö, että junalla tehtävillä matkoilla matka-aika luetaan ansiotyön

ajaksi, kun matkustaja tekee työtään junassa. Yleisesti matka-ajan junassa voi käyttää hyödyksi myös virkistyksen, levon, aterioinnin ja opiskelun muodossa.

Vaikutusarvioinnissa ei ole arvioitu elinvoimavaikutuksia. Esimerkiksi Suomea vastaavasta yhteiskunnasta Ruotsista tiedetään, miten 40 vuoden aikana tapahtunut alueellisen junaliikenteen kehitys on vaikuttanut palvelualueidensa elinvoiman ja väestön myönteiseen kehitykseen. Tiedämme Suomen Lähijunat Oy:ssä omien kontaktiemme kautta, että juuri elinvoimavaikutukset ovat alueiden ja kuntien tavoitteena, kun ne haluavat järjestää lähijunaliikennettä alueillaan valmiina oleville radoille.

Sosiaalinen kestävyys on osa elinvoimavaikutuksia tai elinvoimavaikutusten yksi peruste. Kun suunnitelmaluonnoksessa ei ole mukana hallitusohjelman alueellista henkilöjunaliikennettä, rautatieliikenteeltä jää puuttumaan myönteisiä sosiaalisen kestävyden vaikutuksia. Tämä ei tietenkään ilmene vaikutusarvioinnissa, koska suunnitelmaluonnosta ei ole verrattu sellaiseen vertailuvaihtoehtoon, jossa asiat olisivat paremmin kuin esitetyssä suunnitelmaluonnoksessa.

Ympäristöarvioinnin puute on, ettei arvioinnissa ole käsitelty materiaalitehokkuutta. EU:n tasolla yksi kestävyden ja ympäristövaikutusten tavoite on, että käytöstä poistuvalla esineelle ensisijainen ratkaisu on aina uusiokäyttö. Materiaalikierrätys on toissijainen ratkaisu ja viimesijainen on päätyminen jätteeksi. Rautatiekalusto on pitkäikäistä ja oikein hoidetulla elinkaarella raskaat ja ympäristöä valmistuksessa kuormittaneet runkorakenteet ovat uusiokäytettävissä kymmeniä vuosia. Suomessa rautatiekalustoa on käytetty menestyksellä jopa 60 vuotta (esim. veturisarjat Dv12 ja Sr1 alkaen 1960- ja 1970-luvuilta). Viime vuosina valtion rautatieyhtiö on kuitenkin ottanut tässä asiassa täyskäännöksen, kun se on alkanut romuttaa 25–30 -vuotiasta kalustoa samaan aikaan kuin 30 vuotta aiemmin hankittua kalustoa.

Materiaalitehokkuus tulee ottaa osaksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Suunnitelmassa tulee edellyttää materiaalitehokkuutta ja pitkää elinkaaren hallintaa. Materiaalitehokkuus on myös arvioitava vaikutuksissa, sekä ekologisissa vaikutuksissa ympäristöön, kestävyteen ja ympäristön kuormitukseen ja luonnonvaroihin, mutta myös liikennetalouteen. Suunnitelmaluonnoksessa on viitattu vain rakentamisen maa- ja kiviaineksiin, ja niidenkin vaikutus on jätetty arvioimatta.

Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, ettei suunnitelmalla ole haitallisia vaikutuksia. Haitallisuudesta voidaan lausua näin vain sillä oletuksella, että suunnitelman vaikutuksia verrataan menneisyyteen, ja haitalliseksi vaikutukseksi määritellään ainoastaan se, että tulevaisuus olisi suunnitelman toteutuessa haittavaikutuksiltaan huonompi kuin menneisyys. Rehellistä on arvioida haittavaikutuksia absoluuttisesti, kuten luvussa 7.3 onkin osittain tehty. Luvussa ei kuitenkaan ole mitattu vaikutuksia eikä asetettu mitään tavoitteita vaikutusten vähentämiseksi. Tässä kiteytyy suunnitelmaluonnoksen fatalistisuus. Jos ja kun liikenteen määrälle kokonaisuutena, kulkumuotojakauman kehittämiseksi, yhdyskuntarakenteen parantamiseksi ja elinvoimaisuuden

vahvistamiselle ei pidetä mahdollisena asettaa tavoitteita eikä nähdä keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi, tyydytään vain toteamaan, mitä haittoja on siedettävä.

## Muut huomiot?

Esitämme muut huomiomme lausunnon liitteenä.

### LIITE

#### Alueellinen henkilöjunaliikenne (hallitusohjelmassa)

Suunnitelmassa tulee olla selkeä ja yksiselitteinen lausuma siitä, että valtiovalta luo edellytykset ja olosuhteet, joilla alueellisen henkilöjunaliikenteen palauttaminen Suomeen alkaa suunnitelmakauden alussa eli meneillään olevalla eduskuntakaudella. Palauttaminen perustuu alueiden omaan toimivaltaan, jota valtiovalta tukee lainsäädännöllisin, hallinnollisin ja taloudellisin toimin EU:n joukkoliikenteen palvelusopimusasetuksen (PSA EY 1370/2007) periaatteiden ja mahdollisuuksien mukaan.

Valtiovallan Liikenne 12 -suunnitelmaa kirjattavia toimia ovat

- Alueellisen junaliikenteen järjestäjinä toimivat vain alueelliset toimivaltaiset viranomaiset
- Valtakunnallisen henkilöjunaliikenteen toimivalta on valtiolla
- Vapautuvan alueelliseen junaliikenteeseen soveltuvan vanhan junakaluston varaaminen uusiokäyttöön alueellista henkilöjunaliikennettä varten mahdollisimman nopean kaluston saatavuuden vuoksi, mitään soveltuvaa kalustoa ei romuteta (= kierrätetä)
- Julkinen rahoitus tai takaus alueellisen henkilöjunaliikenteen kalustohankintoihin ja uusiokäytön kunnostus- ja muutuskustannuksiin (PSA artikla 5 a)

Alueellisessa henkilöliikenteessä toimivaltaisia viranomaisia ovat paikalliset viranomaiset. HSL-alueen tapaan paikallinen toimivalta on sekä oikeus että velvollisuus. Perusteena maankäytön suunnittelun toimivalta, joka lain mukaan on paikallinen kuntien tehtävä ja maakuntatasolla maakuntaliiton velvollisuus. Alueellinen junaliikenne on osa alueen liikennejärjestelmää, joka on osa maankäyttöä ja välttämättä suunniteltava ja hallittava yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa. Valtion toimivalta on ainoastaan valtakunnallinen eli alueiden välinen palvelu. Valtiolla ei tule olla velvollisuutta eikä oikeutta puuttua alueelliseen maankäytön ja sen liikennejärjestelmän suunnitteluun pakottamalla alueen maankäytön ratkaisut valtion päättämän alueellisen junaliikennepalvelun mukaisiksi. Tällainen menettely rikkoo kunnan itsehallinnon periaatetta.

Suunnitelman tulee olla alueellisen junaliikenteen perustamisessa realistinen ja vallitsevaan tilanteeseen, sen rajoituksiin ja mahdollisuuksiin perustuva.

Olellainen kysymys on, että alueellinen junaliikenne on uutta, eikä sille ole olemassa tarvittavaa junakalustoa. Valtiovallan toimien seurauksena Suomessa on venäläinen raideleveys, joka estää nopeat keinot lisätä junia vuokraamalla tai ostamalla uusia junia. Ainoa ratkaisu käynnistää alueellinen junaliikenne tällä vuosikymmenellä on käytöstä poistuvan valtion omistaman junakaluston uusiokäyttö. Suunnitelmaan tulee kirjata, että valtio varaa kaiken alueelliseen junaliikenteeseen soveltuvan vapaan tai vapautuvan omistamansa junakaluston uusiokäytettäväksi alueellisen junaliikenteen tarpeisiin.

Toinen olellainen kysymys on junakaluston hankinnan tai uusiokäytön rahoitus. Kansallisilta tai kansainvälisiltä rahoitusmarkkinoilta ei ole mahdollista saada pitkäikäiseen (kymmeninä vuosia) junakalustoon rahoitusta Suomeen venäläisen raideleveyden vuoksi. Syy tähän on, ettei Suomeen hankitulle junakalustolle ole jälkimarkkinoita ensimmäisen sopimuskauden jälkeen. PSA-asetus sisältää oikeuden julkiseen rahoitukseen tai takaukseen junakaluston hankintaan (artikla 5 a).

Suunnitelmaan tulee kirjata, että valtio on tarvittaessa valmis takaamaan alueellisen junaliikenteen junakalustohankintojen rahoituksia. Tämän lisäksi tulee kirjata, että valtio kannustaa alueellisia toimivaltaisia viranomaisia rahoitukseen ja takauksiin. Todettakoon, että viime kädessä julkinen rahoitus ja takaus ovat edullisin ja merkittävästi taloudellisempi ratkaisu kuin yksityinen rahoitus erityisesti Suomeen tulevan junakaluston rahoitusriekin vuoksi.

Rautatiealan avoimien markkinoiden syntyminen (hallitusohjelmassa)

Rautatieala on ollut Suomessa kansallisilla päätöksillä ja lainsäädännöllä valtion omistaman rautatieyhtiön yksinoikeus. Suomi on noudattanut EU:n asiaa koskevaa lainsäädäntöä vasta pakottavassa vaiheessa siirtymäaikojen päätyttyä. Muodollisesti tavarajunaliikenne avautui kilpailulle 2007 ja henkilöjunaliikenne 2021. Suomen venäläinen raideleveys on käytännössä estänyt merkittävän yksityisen liiketoiminnan syntyminen edellä sanotuista syistä siitä, että junakalustoa ei ole mahdollista vuokrata Euroopan markkinoilta eikä kalustohankintoihin saa jälkimarkkinariskin vuoksi rahoitusta.

Valtiovallan Liikenne 12 -suunnitelmaa kirjattavia toimia ovat

- VR-konsernin jako markkinoilla elinkelpoisesti toimiviin itsenäisiin yrityksiin, jotka samasta omistajasta huolimatta eivät toimi kartellimaisesti

- VR:lle ylimääräisen ja vapautuvan junakaluston siirtäminen valtion kalustoyhtiölle uusiokäyttöön, jalostettavaksi ja tarjottavaksi tukemaan mm. alueellisia viranomaisia alueellisen henkilöjunaliikenteen synnyttämisessä
- Valtion kalustoyhtiön strategiana on tukea monipuolisella kalustovalikoimalla myös muita asiakkaita kuin valtio-omistajaa sen omassa ostoliikenteessä
- Valtion kalustoyhtiön tehtävä on tukea siirtymävaihetta erityisesti henkilöjunaliikenteen monopolista monen toimijan markkinoille sekä vuokrauksella että kaluston myynnillä
- Alueellisen junaliikenteen tarvitsemia kalustomarkkinoita tuetaan käytöstä poistuvan ja vapautuvan nykyisen junakaluston uusiokäytöllä mm. sähköistämättömien ratojen henkilöliikenteen edistämiseksi jo 2020-luvulla
- Junakaluston uusiokäyttö ja jalostus hankitaan sellaisin hankintamenettelyin ja hankintakokonaisuuksin, jotka tukevat uutta yritystoimintaa ja alan avointen markkinoiden syntymistä
- Rataverkon asema-, varikko-, konepaja- ja muut kiinteistöt järjestetään rataverkoin toimijoista riippumattomiksi avoimesti markkinoiden saatavilla oleviksi tiloiksi välittömästi suunnitelmakauden alkaessa

Avoimet markkinat eivät ole itsetarkoitus, vaan kansantalouden etu. Avoimilla markkinoilla tuotanto on tehokkaampaa ja innovatiivisempaa ja siten paremmin kehittyvää kuin yhtiömuodossa toimivalla monopolilla tai kuten nykytilassa, yhden yrityksen määräävässä markkina-asetuksessa, joka on käytännössä monopoli yli 90 %:n markkinaosuudella (tavaraliikenne 91 %, henkilöliikenne 100 %).

Valtion keinot edistää markkinoiden syntymistä ovat luoda Suomen rautatiesektorille olosuhteet, joissa venäläisestä raideleveydestä huolimatta on mahdollisuudet elinkelpoiselle liiketoiminnalle. Kun valtio on määräävässä markkina-asetuksessa olevan yhtiön omistaja, valtion toimet voivat olla myös omistajan valtaa järjestää valtion konserniyhtiö siten, että järjestely tukee avoimien markkinoiden syntymistä. Periaatteena on jakaa liiketoiminta konsernista itsenäisiin yhtiöihin, jotka toimivat aidosti markkinoilla elinkelpoisina itsenäisesti, eivät kartellina saman omistajan alla.

Venäläisen raideleveyden tuoma erityishaaste on edellä sanotun mukaisesti kaluston saatavuus. Hallitusohjelmassa on jo päätetty, että ostoliikenteessä käytettävä junakalusto erotetaan erilliseen kalustoyhtiöön, joka on jo muodollisesti perustettu. Kalustoyhtiön strategia tulee kytkeä kansalliseen junaliikenteen strategiaan siten, että yhtiön toiminta tukee alueellisen henkilöjunaliikenteen syntyä ja sen toimivaltaisia viranomaisia siten, että tarvittavaa ja käyttötarkoitukseen sopivaa monipuolista junakalustoa on saatavilla.

Valtion kalustoyhtiön tehtävä on aluksi siirtymävaihe monopolista avoimiin monen toimijan markkinoihin. Siksi valtion kalustoyhtiö voi myös jalostaa ja myydä kalustoa. Kaluston uusiokäyttö ja



jalostus hankitaan avoimilta markkinoilta sellaisin hankintakokonaisuuksin, jotka tukevat uutta liiketoimintaa ja uusien yritysten tuloa markkinoille.

Avoimien markkinoiden syntymiseksi tällä kalustoyhtiöllä tulee olla muitakin asiakkaita kuin omistaja itse. Se on mahdollista siten, että yhtiöllä on tarjolla kalustoa myös alueellisen junaliikenteen toimivaltaisille viranomaisille. Tällaista kalustoa voi olla edellä mainittu poistuva kalusto, joka osoitetaan uusiokäyttöön.

Esimerkkinä ratkaisu sähköistämättömien rataosien liikenteeseen sen jatkumisena ja palvelun kehittämisenä vanhentuneilla Dm12-kiskobusseilla hoidetun palvelun tuomisena 2020-luvun palvelutasolle. Valtion kalustoyhtiö voi jalostaa poistuvia junia uusiokäyttöön hybridijunina, jotka korvaavat kiskobussit jo 2020-luvulla. Näin alueellinen junaliikenne saadaan turvatuksi ja kasvuun myös sähköistämättömillä radoilla jo lähivuosina ennen valtion nykyisen ostoliikennesopimuksen päättymistä.

Toinen elintärkeä osa avoimien markkinoiden syntymistä on rautatieliikenteen tukitoimintojen tilojen välitön avoin saatavuus uuden alueellisen junaliikenteen kasvavaan tarpeeseen. VR:n vielä omistamat asemat ja varikot sekä konepajat tulee irrottaa VR-konsernista ja osoittaa aloittavien yritysten näkökulmasta elinkelpoisella tavalla näiden yritysten käyttöön. Tämä tarkoittaa tilojen varustelua sekä hinnoittelua, jossa on noudatettava teollisuustilojen hintatasoa ilman lisää siitä, että rakennuksiin on raideyhteys.

Henkilöliikennepaikkojen palauttaminen käyttöön (alueellisen junaliikenteen käynnistäminen)

Alueellinen henkilöjunaliikenne loppui Suomessa 1990-luvun alkuun Helsingin seutua lukuun ottamatta. Parhaimmillaan Suomessa oli 1960-luvulla yli 1500 henkilöliikenteen liikennepaikkaa. Reilusti yli tuhat liikennepaikkaa jäi pois käytöstä ja niiden annettiin rappeutua tai niitä purettiin. Useissa tapauksissa vanhat asemakylät ja asemien tieyhteydet ovat kuitenkin edelleen olemassa. Liikennepaikkojen palauttaminen käyttöön edellyttää vain vanhan laiturin kunnostuksen tai uuden rakentamisen sekä nykyisen palvelutason mukaiset varustukset, kuten liityntäpysäköintialueen.

Valtiovallan Liikenne 12 -suunnitelmaa kirjattavia toimia ovat

- Luodaan Väylävirastolle kevyt ja nopea menettely entisten liikennepaikkojen palauttamiseksi liikennekäyttöön alueellisen henkilöjunaliikenteen tarpeisiin
- Kevennettyä liikennepaikkojen käyttöön palauttamisen menettelyä pilotoidaan 2025–2026 rataosalla Uusikaupunki–Turku

- Rahoituskehukseen sisällytetään esimerkiksi kymmenen entisen liikennepaikan käyttöönottoa vastaava summa vuosittain ennalta nimeämättömien liikennepaikkojen palauttamiseen henkilöliikennekäyttöön

Alueellisen henkilöjunaliikenteen päättyminen oli 1960-luvun yhdyskuntarakenteen ja liikenteen murroksen ajan päätös. Autotuonti vapautui ja rautatielaitos oli itse haluton tarjoamaan paikallisjunapalveluita. Palveluita ryhdyttiin karsimaan ja 1950- ja 1960-luvuilla valmistettujen kevytrakenteisten moottorivaunujen, kiskobussien, elinkaaren päättymiseen 1980-luvulla, kun kiskobussien poistumiseen ei varauduttu hankkimalla korvaavaa kalustoa.

Ruotsissa tilanne oli valtion rautatielaitoksen kanssa sama kuin Suomessa. Ruotsissa kuitenkin läänit vastustivat palvelun lopettamista. Aluksi läänit ostivat valtiolta palveluita, joita valtion rautatieyhtiö suostui myymään lääneille. Myöhemmin läänit ostivat valtiolta junat ja jatkoivat liikennettä järjestämällä liikenteen itse. 40 vuoden aikana lähijunaliikenne on käytännössä palautunut kaikkialle Ruotsissa. Läänit ovat ostaneet kokonaan uuden junakaluston. Ruotsin junaliikenteen matkamäärät ovat kasvaneet voimakkaasti tämän ajan, ja kasvu on tapahtunut pääosin juuri lähijunaliikenteen matkamäärien kasvuna.

Käytöstä poistuneet laiturit ovat alueellisen junaliikenteen este Suomessa. Väyläviraston rataverkon ylläpidon järjestelmä ei sisällä yksinkertaista ja kevyttä menettelyä laitureiden kunnostamiseksi. Jokainen laiturit pitäisi palauttaa samalla menettelyllä kuin mittava täysikokoinen rautatieasema perustetaan.

Turhan byrokratian, suunnittelun ja budjetoituvuuden välttämiseksi Väyläviraston tulee luoda kevyt vakiomenettely, jolla alueellisen junaliikenteen lähijunan laiturit voidaan toteuttaa nopeasti ja halvalla normiratkaisulla. Tällaisen menettelyn pilottina voidaan käynnistää heti esimerkiksi Uusikaupunki–Turku -rataosuuden liikennepaikkojen käyttöön saattaminen alkavan kahden vuoden kuluessa.

Tästä edelleen Väylävirasto varaa vuosittain määrärahan ennalta nimeämättömien alueellisen junaliikenteen liikennepaikkojen toteutukseen. Siten liikennepaikkojen käyttöönotto voidaan tehdä nopeasti tarvitsematta odottaa valtion tulevan vuoden budjettikäsittelyä valmisteluineen. Määrärahasi riittää 300–400 tuhatta euroa liikennepaikkaa kohden (lähde: Väyläviraston toteuttamat hankkeet), joten kyse on hyvin pienestä summasta LVM:n rahoituskehityksessä.

Digiradan toteutus (avoimien markkinoiden edistäminen)

Suomen rataverkon kulunvalvontajärjestelmä on keskeinen turvallisuustekijä, jonka olennainen tehtävä on pysäyttää juna, joka ei noudata seis-opastetta. Nyt käytössä oleva tekniikka on kaupallisesti vanhentunut. Samaan aikaan on EU:ssa päätetty pakottavasta siirtymisestä yhteiseen eurooppalaiseen järjestelmään. Digirata-hankkeessa vanhentunut järjestelmä uusitaan eurooppalaisella järjestelmällä.

Valtiovallan Liikenne 12 -suunnitelmaan on kirjattava

- Digirata-hankkeen yhteydessä valtio ja Väylävirasto vastaavat siitä, että digiradan edistymisen myötä Suomen rataverkolle hyväksytyt vetokalusto on turvalaitteiden osalta käytettävissä koko elinkaarensa hyväksymishetken määräysten mukaisena.
- Digiratahankkeen edellyttäessä turvalaitemuutoksia vetokalustoon, muutoksista ja niiden kustannuksista vastaa valtio ja Väylävirasto. Näin kaikkia rataverkon käyttäjiä kohdellaan mm. kilpailulainsäädännön mukaan yhdenvertaisesti ja syrjimättömästi.

Turvalaitejärjestelmä jakautuu radassa ja veturissa oleviin laitteisiin. Eurooppalainen veturilaite on määrätty eurooppalaisessa järjestelmässä pakolliseksi uusissa kalustotoimituksissa. Siirtymävaiheen järjestelyt on jätetty kansallisella sääntelyllä ratkaistavaksi. Suomessa on otettu periaatteeksi, että veturit on varustettava siirtymäajaksi kaksinkertaisella laitteistolla. Valtio siis purkaa vanhat laitteet pois niin, että rataverkolla on koko siirtymäajan, ehkä 20 vuotta, kahdenlaisia rataosia.

Siirtymäajan ratkaisulla ei ole valtiolle merkitystä VR:n vetureiden osalta, sillä sama omistaja maksaa koko järjestelmän, eli rata- ja veturilaitteet. Kaksinkertaiset veturilaitteiden kulut voivat olla kokonaisuuden kannalta halvempi ja helpompi ratkaisu, joten valtion kannalta veturilaitteiden kahdentaminen on ehkä tarkoituksenmukainen valinta. Muiden kaluston omistajien ja haltijoiden kohdalla tilanne muodostuu kohtuuttomaksi, koska valtio on ottanut kannan, jonka mukaan se ei maksa ylimääräisiä veturilaitteita Digiratahankkeesta, vaikka tosiasiallisesti valtio maksaa laitteet omistamastaan VR-yhtymästä.

Valittu menettely on merkittävä este rautatiealan avoimien markkinoiden synnylle ja menestymiselle. Yksittäinen turvalaite voi jälkikäteen asennettuna maksaa miljoona euroa suunnittelu- ja testauskuluineen. Uuden veturin hankinnan yhteydessä eurooppalainen turvalaite maksaa noin 150.000 euroa.

Syntyvä tilanne on avoimien markkinoiden ja vapaan kilpailun vastainen. Ratkaisu on piilotuki valtion omistamalle rautatieyhtiölle, kun rataverkon omistaja maksaa VR:n turvalaitekulut, mutta muiden kalusto-omistajien kulut joutuvat maksamaan kalustoa omistavien yhtiöiden omistajat.

Katsomme, että sekä kilpailulainsäädäntö että rautatiekaluston sääntelyn henki on, että kaluston omistajalta on oikeudenmukaista vaatia vain kaluston valmistus- ja hyväksyntähetken määräysten mukainen varustelu. Radanpitäjän velvollisuus on vastata siitä, että käyttöön hyväksytty veturi on hyväksytyllä käyttöalueellaan käytettävissä elinkaarensa loppuun. Sillä on kohtuutonta mielivaltaa saada muuttaa rata milloin hyvänsä sellaiseksi, että käyttöön hyväksytty investointi voi ennakoimatta muuttua käyttökelvottomaksi.

Jos syntyy tilanne, jossa hyväksyntäajankohdan vaatimustenmukaisuus ei enää riitä rataverkon haltijan aiheuttamasta syystä, rataverkon haltija vastaa tarvittavista veturin muutoksista ja niiden kustannuksista.

## Raideleveys

Suomessa on historiallisista syistä käytössä venäläinen raideleveys, 1524 mm. Muutamia entisen Neuvostoliiton maita lukuun ottamatta venäläinen raideleveys ei ole Euroopassa käytössä. Raideleveyskysymys on noussut julkisuuteen Venäjän turvallisuusuhan ja NATO-jäsenyyden yhteydessä. Venäläinen raideleveys on myös merkittävä ongelma siinä, että Suomi ei voi olla osa Euroopan rautatiealan markkinoita, koska täällä ei voi käyttää samaa junakalustoa kuin muualla Euroopassa. Eikä suomalaisella kalustolla ole myöskään markkinoita missään muualla. EU ehdotti Suomelle pari vuotta sitten tukea raideleveyden muuttamiseksi Suomessa.

Valtiovallan Liikenne 12 -suunnitelmaa kirjattavia toimia ovat

- Suomessa tehdään kiireellisesti suunnitelma venäläisestä raideleveydestä luopumisesta
- Suunnitelman tulee sisältää tiedot, joita kaluston omistajat tarvitsevat kalustohankintojen ja niiden rahoitusjärjestelyiden toteuttamiseen sekä raideleveysmuutosten tekemiseksi
- Suunnitelmassa muutos on toteutettava sellaisissa kokonaisuuksissa ja sellaisessa järjestyksessä, alan toimijoiden on mahdollista tuottaa palveluita kokonaisuuksina, jossa raideleveys on sama
- Muutosvaiheen aikana tullaan tarvittaessa hyödyntämään myös vaihtuvan raideleveyden kalustoa

Raideleveyden muutos ei ole tavaton asia. Ensimmäisiä suuria raideleveyden muutoksia oli Britanniassa Great Western -rautatieyhtiön raideleveyden muutos, jossa viimeinen 171 km:n osuus muutettiin 1892 ”viikonlopun yli”. Suomessa Lahti–Loviisa -rata (77 km) muutettiin leveäraiteiseksi 1960.

Vallitsevassa tilanteessa on ilmeisen selvää, että Suomessa eivät vaihtoehdot ole raideleveyden muutos tai sen tekemättä jättäminen, vaan missä laajuudessa ja millä aikataululla asiassa edetään. Kaikkien osapuolien kannalta on parempi edetä muutoksen kanssa. Jos olosuhteet muuttuvat, raideleveyden muutosta voi viivyttää tai prosessi keskeytyä. Tällainen muutokseen varautuva järjestely on parempi kuin päätyä edes osittaiseen pikaiseen toteutukseen ilman ennakointia ja hyvää valmistelua.

Raideleveyden muutos on merkittävä toimintaan ja talouteen vaikuttava tekijä rataverkon käyttäjille. Rautatiealan markkinoiden kehittymisen kannalta merkittävää on, että alan kasvulle raideleveyden muutos ei ole lisäkustannus vaan kustannusten väheneminen, koska junakalusto voidaan hankkia sellaisenaan EU:n markkinoilta. Kalustoa on vuokrattavissa ja ostettavaan kalustoon on saatavissa rahoitusta, kun kalustolle on Euroopan laajuiset jälkimarkkinat.

Nykyään on mahdollista valmistaa liiketaloudellisesti kannattavasti vaunukalustoa, jossa on vaihtuva raideleveys. Muutosprojektin suunnittelussa tällaisen kaluston käytön mahdollisuus kannattaa ottaa huomioon, jolloin prosessiin saadaan joustavuutta.

On myös ilmeistä, että Suomella on tilaisuus hyötyä synergiasta Ukrainan tulevasta raideleveysmuutoksesta. Hyöty voi olla molemminpuolista. Kun Suomi etenee asiassa ripeästi, meillä on tarjota kokemusta, osaamista ja liiketoimintaa muutosprosessin hallinnassa ja ylimenokauden ratkaisuisissa.

Suomessa ei pidä toistaa virhettä, joka tapahtui EU:n taannoisen ehdotuksen suoraviivaisessa tyrmäämisessä. Alkamassa olevat kalustotoimitukset olisi voitu osittain muuttaa toimitettavaksi eurooppalaisella raideleveydellä. Nyt kun valtion on valmistauduttava oman ostoliikenteensä osalta kaluston uusimiseen, on aiheellista selvittää ja suunnitella raideleveysmuutos, jotta prosessi voidaan ottaa huomioon tulevilla hankinnoissa.

Alku Antero  
Suomen Lähijunat Oy