

Lausuntoyhteenveto: Henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi lausuntoja Henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla – arviomuistiosta. Arviomuistion tavoitteena oli kuvata henkilöjunaliikenteen palveluhankintojen kannalta nykytila ja haasteet sekä vuonna 2023 alkavalla hallituskaudella tehtävät välttämättömät ratkaisut ja prosessi, jolla siirrytään hallitusti sääntelyn mukaiseen hankintajärjestelyihin vuoden 2030 alkupuolella. Muistio oli jatkumoa ministeriöiden tulevaisuuskatsaukselle ja ministeriön maaliskuun 2023 alussa julkaisemalle virkamiespuheenvuorolle. Muistiossa esitetyt näkemykset edustivat liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijanäkemyistä henkilöjunaliikenteen markkinoiden nykytilasta.

Lausuntoaika oli 3.4.2023-19.5.2023. Lausunnot pyydettiin niiltä ministeriöiltä, viranomaisilta, maakuntien liitoilta ja muilta toimijoilta, joiden toimialaan tai tehtäviin arviomuistio olennaisesti liittyy. Lausuntopyyntö lähetettiin 113 taholle. Esitys oli myös vapaasti lausuttavana lausuntopalvelu.fi – palvelussa.

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti lausuntopyyntöstä suomeksi, ruotsiksi ja englanniksi 4.4.2023. Lausuntokierroksen taustatiedoissa annettiin lyhyt tiivistelmä henkilöjunaliikenteen nykytilanteesta ja markkinoiden kehittämishaasteista tämän vuosikymmenen aikana. Lisäksi tuotiin esille, ettei muistiossa käsitellä tavaraliikennettä, Helsingin seudun liikenteen (HSL) junaliikennettä, valtion ja HSL:n välistä yhteistyötä henkilöjunaliikenteessä tai valtion HSL:lle myöntämiä avustuksia.

Lausuntopyyntössä liikenne- ja viestintäministeriö pyysi näkemyksiä arviomuistiosta seuraavien kysymysten pohjalta:

- Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?
- Mielenpitemme Open Access –periaatteen toimivuudesta palveluiden kehittymiseksi ja kilpailun lisäämiseksi Suomen rautatieliikenteen markkinoilla perusteluineen?
- Mitä muita kuin muistiossa esitetyjä näkökulmia tulisi ottaa huomioon määrittäessä tulevaa palvelutasoa?
- Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?
- Kuinka parhaiten mielestänne taataan toimijoiden syrjimätön pääsy kalustoon, varikoille, asemille ja huolto-palveluihin?
- Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?
- Kuinka henkilöjunaliikenteen ostot tulisi organisoida, resursoida ja rahoittaa tulevaisuudessa?
- Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?

Lisäksi tarjottiin mahdollisuus tuoda esille myös muita näkemyksiä muistion aihepiiriin liittyen.

Saadut lausunnot

Liikenne- ja viestintäministeriö sai lausuntopyyntöön yhteensä 77 lausuntoa. Lista lausunnonantajista on yhteenvedon lopussa. Lausunnonantajat on jaoteltu yhteenvedossa alueisiin ja muihin sidosryhmiin. Osa lausunnoista on sisällytetty tiivistettyinä kokonaisuuksina yhteenvedon loppuun, osa taas on jaoteltu kysymyskohtaisesti.

Yleinen yhteenveto lausuntopalautteesta

Muistion keskeiset arviot ja johtopäätökset saivat suurilta osin tukea lausunnonantajilta. Henkilöjunaliikenne nähtiin tärkeänä ja kasvavana osana kestävästä liikennejärjestelmästä. Henkilöjunaliikenteen kehittämisestä on yhteinen tahtotila, keinojen luonnollisesti vaihdellen. Open Access-periaate nähtiin yleisesti toimivan parhaiten täydentävänä osana julkisesti kilpailutettua liikennettä, ei itsessään riittävänä. Malli sai myös sellaisenaan jonkin verran tukea. Investoinneissa nähtiin valtiolla olevan tärkeä rooli, mutta myös alueita voitaisiin osallistaa rahoitukseen sekä eritoten palvelutason ja hankintojen suunnitteluun. Palvelutason määrittelyssä pidettiin tärkeänä etenkin alueiden erityispiirteiden huomioimista. Kalustoyhtiön ja mahdollisten muiden palvelutoimintoyhtiöiden perustaminen nähtiin tarpeellisina toimina. Kalustoyhtiön laajuudesta oli erilaisia näkemyksiä. Keskitetty kilpailutusmalli sai eniten tukea, eri toimijoiden välisen vuoropuhelun noustessa myös paljon esille. Aikataulua koko hankkeelle pidettiin suurelta osin realistisena, joiltain osin tiukkana ja joiltain hitaana (esimerkiksi alueellisen liikenteen näkökulmasta). Laadukasta valmisteluprosessia pidettiin kuitenkin tärkeänä.

Lausunnoista tärkeimmät esille nousseet asiat.

1. Henkilöjunaliikenne on tärkeä ja kasvava osa kestävästä liikennejärjestelmästä. Henkilöjunaliikennettä tulee kehittää entisestään.
2. Nykyinen Open Access –periaate nähtiin yleisesti toimivan parhaiten julkisesti kilpailutetun liikenteen täydentäjänä, ei itsessään riittävänä.
3. Erilaiset rakennejärjestelyt nähtiin välttämättömiksi kilpailun lisäämiseksi ja junaliikenteen kehittämiseksi. Erityisesti kalustoyhtiö nähtiin tärkeänä. Syrjimätön pääsy varikoille, asemille ja huoltoon nousi myös lausunnoissa esille.
4. Palvelutason määrittelyssä esille nousivat erityisesti alueellinen henkilöjunaliikenne sekä alueiden erityistarpeiden huomioon ottaminen.
5. Valtion nähtiin olevan tärkeä toimija henkilöjunaliikenteen infrainvestoinneissa. Eri lausunnoissa korostuivat tarpeet erilaisille alueellisille infrainvestoinneille.
6. Keskitetty kilpailutusmalli sai eniten tukea. Eri toimijoiden ja alueiden välisen vuoropuhelun tärkeyttä kuitenkin korostettiin.
7. Hankkeen aikataulua pidettiin suurelta osin realistiselta. Laadukasta valmisteluprosessia ja sidosryhmien laajaa kuulemistä hankkeen eri vaiheissa pidettiin myös tärkeänä.

Henkilöjunaliikenteen rooli liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät

Pohjois-Suomi (Pohjois-Pohjanmaa ja Lappi)

Pohjoisen lausunnonantajien lausunnoissa korostui huomioina huoltovarmuus, turvallisuus ja sotilaallinen liikkuvuus. Myös rajat ylittävä junaliikenne mainittiin ja erityisesti Tornio-Haaparanta-yhteysväliä pidettiin tärkeänä. Lapin radoilla olisi paljon investointitarpeita ja pohjoisen erityispiirteet sekä koko maan saavutettavuus toivottiin otettavan huomioon.

Lapin kauppakamarin, Lapin liiton ja Lapin matkailuelinkeinon liiton lausunnoissa Lapin matkailun kasvu nähtiin kulkevan käsi kädessä junaliikenteen kehittämisen kanssa. **Tornion kaupunki** nosti myös esiin, että junaliikenteellä ei voida täysin korvata lentoja.

Itä-Suomi (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo)

Etelä-Savon kauppakamari, Pohjois-Savon ELY ja Kuopion alueen kauppakamari korostivat lausunnoissaan kestävästä liikkumisesta, kilpailukykyä ja saavutettavuutta.

Savon ja Karjalan radat ovat tärkeitä kehittämiskohteita kaikille idän lausujille. **Pohjois-Karjalan kauppakamari** nosti lausunnoissaan myös esiin opiskelijaliikkuvuuden merkityksen.

Kuopion kaupungin mukaan raideliikennettä tulisi kehittää osana valtakunnallista liikennejärjestelmää. Heidän näkemyksensä mukaan tulevaisuudessa tulisi olla vain yksi toimivaltainen viranomainen junaliikenteen järjestämiseen (HSL:n pysyessä omana kokonaisuutenaan).

Keski-Suomi, Etelä- ja Keski-Pohjanmaa sekä Pohjanmaa

Pohjanmaan kauppakamari nosti lausunnossaan esiin junaliikenteen merkityksen alueiden saavutettavuudelle ja elinkeinoelämälle sekä päästöjen vähentämiselle ja heidän mielestään raideliikenteen osuutta tulisi edistää monin tavoin. Myös **Vaasanseudun kehitys Oy VASEK** piti junaliikennettä tärkeänä seudullisen kilpailukyvyyn kannalta ja sen kasvuille nähtiin olevan monia edellytyksiä. **Kurikan kaupungin** mukaan Suomessa junaliikenteen osuus liikenteen kokonaissuoritteesta on jäänyt alhaiseksi. Potentiaalia on enempäänkin ja kasvumahdollisuudet ovat merkittäviä. Valinnoilla voidaan lisätä junaliikenteen käyttöä autojen sijaan. Esimerkiksi Kantatie 67:n liikennettä olisi mielekästä siirtää kiskobusseihin.

Etelä-Pohjanmaan liitto piti junaliikennettä tärkeänä vaihtoehtona autoilulle esimerkiksi taloudellisen tasa-arvon näkökulmasta. Lentoliikenteen mahdollisesti vähentyessä maakuntakeskuksista on oltava yhteys Helsinki-Vantaalle. Junaliikenteen kasvu ei kuitenkaan ole automaatio, esimerkiksi investointien määrän lasku voi tyrehdyttää matkustajamäärien kasvun.

Keski-Suomen ELY piti muistiota hyvin laadittuna ja kannatti Traficomien roolia koordinaattorina sekä kilpailuttajana. Palvelutasoa ja hankintoja tulisi heidän mielestään tarkastella kokonaisuutena ja yhteistyössä eri viranomaisten kesken. **Keski-Suomen liitto** piti todennäköisenä, että henkilöjunaliikenteen merkitys tulee kasvamaan tulevaisuudessa.

Etelä-Suomi (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso)

Kymenlaakson kauppakamari ja **Kymenlaakson liitto** totesivat lausunnoissaan, että nykyisen ostoliikennesopimuksen mukainen lähijunaliikenne tulee olla tulevaisuudessakin minimitasona.

Hämeen liitto korosti lausunnossaan pääradan kehittämistä ja matkaketjujen merkitystä esimerkiksi pendelöintiä ajatellen. **Päijät-Hämeen liitto** piti tärkeänä sekä lähi- että kaukoliikenteen kehittämistä, esimerkiksi Savon oikoratahankkeen nousten esille. **Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen** totesi, että junaliikenteen palvelut tulisi suunnitella ensisijaisesti kansallisina kokonaisuuksina huomioiden alueelliset tarpeet.

Uudenmaan ELY-keskus ja **Uudenmaan liitto** totesivat junaliikenteen roolin olevan tärkeä etenkin pidemmällä valtakunnallisilla runkoyhteyksillä, joita liityntäliikenne tukee. **Uudenmaan ELY-keskus** toivoi lisää viranomaisyhteistyötä mm. liikenteen suunnittelun, yhtenäisen lippuratkaisun ja informaatiopalveluiden kehittämisen suhteen. **Siuntion kunta** ja **Raaseporin kaupunki** pitivät rantaradan parantamista kiireellisenä hankkeena ja korostavat myös Hanko-Hyvinkää-välin kehittämisen merkitystä pääradan liikenteen kannalta.

Pirkanmaa ja Satakunta

Pirkanmaan liitto totesi, että maakunnassa on tunnistettu merkittävää potentiaalia junaliikenteen roolin vahvistamiseen osana liikennejärjestelmää. Palvelutasossa on huomattavan paljon parantamisen varaa, esimerkiksi Oriveden suunnan lähiliikenteessä ja Tampere-Pori- sekä Tampere-Turku-väleillä. Vastuut, rahoitus ja järjestäminen tulisi saada selkeiksi ja infraa parantaa. **Tampereen kaupungin** mukaan raideliikennettä tulisi suosia kestävässä liikennemuotona nykyistä enemmän. Myös **Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymällä** on vahva tahtotila kehittää junaliikennettä. Lähijunaliikennettä selvitetään ja kehitetään seudulla jatkuvasti.

Satakuntaliitto totesi lausunnossaan muistion onnistuneen tarkastelussaan hyvin, vaikka ratkaisuehdotuksia ei kaikilta osin tuodakaan esiin. Junaliikenteen kehittämiseksi nähdään monia hyötyjä ja se on useiden satakuntaliiton seutukuntien tavoitteena. Tarjonnan lisäämisellä voidaan myös lisätä kysyntää. Tähän yhtyvät **Rauman kauppakamari** ja **Rauman kaupunki**, jotka näkivät myös Tampere-Rauma-välillä paljon potentiaalia sekä korostavat henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeiden yhteensovittamista, esimerkiksi Digiradan avulla.

Porin kaupunki korosti saumattomia vaihtoyhteyksiä Tampereella toimivia matkaketjuja ajatellen. Raideliikenteen merkitys myös korostuu, kun bussien kaukoliikenne vähenee.

Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin kaupunki näki henkilöjunaliikenteessä monia hyviä puolia, kuten kestävyuden, alueiden elinvoiman lisäämisen ja turvallisuuden. **Turun kauppakamari** yhti liikenne- ja viestintäministeriön näkemykseen siinä, että alkavan hallituskauden alussa on käynnistettävä toimenpiteet julkisen henkilöjunaliikenteen järjestämisen uudistamiseksi. Kauppakamari puolsi erityisesti alueellisen henkilöjunaliikenteen käynnistämistä omalla seudullaan. **Varsinais-Suomen liitto** muistutti lausunnossaan, että alue on edellyttänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä Etelä-Suomen taajama- ja lähijunaliikenteen ostoliikenteen laajentamista Varsinais-Suomeen.

Muut sidosryhmät

Suomen Lähijunat Oy Totesi lausunnossaan, että henkilöjunaliikenteellä on Suomessa hyvät kasvun edellytykset alueellisessa henkilöjunaliikenteessä, joka palvelee alueen tai seudun sisäistä päivittäistä liikkumista ja sen palauttamiselle heti on edellytykset. Suomen Lähijunat Oy:n näkemyksen mukaan alueellinen junaliikenne ei ole kytköksissä valtakunnalliseen ostoliikenteeseen ja siitä nyt voimassa olevaan LVM:n ja VR:n väliseen sopimukseen. He toivat myös esiin, että todellista alueellista henkilöjunaliikennettä ei HSL-liikenteen ulkopuolella ole, eikä siihen ole myöskään junakalustoa kaiken kaluston sitoutuessa nykyisin ajettavaan junaliikenteeseen.

Skoda Transtech Oy:n näkemyksen mukaan ilmastotavoitteet ja kaupungistuminen edellyttävät raideliikenteen merkittävää kasvua. Kaupunkiseutujen välisiä matkoja tulisivat ohjata raideliikenteeseen sekä luoda valtakunnallinen aikataulujärjestelmä, joka mahdollistaa maksimaaliset vaihtoyhteydet.

HSL totesi lausunnossaan, että Suomen rataverkolla on vielä paljon hyödyntämätöntä kapasiteettia, myös siellä missä olisi kysyntää. Tämä saataisiin hyötykäyttöön kustannustehokkailla toimenpiteillä henkilöjunaliikennettä kehittämällä.

Open Access ja kilpailun lisääminen

Pohjois-Suomi (Pohjois-Pohjanmaa ja Lappi)

Pohjois-Pohjanmaan liiton mukaan aktiivinen vuorovaikutus operaattoreiden, muun elinkeinoelämän sekä alueiden kanssa on tärkeää kilpailun edistämiseksi. Pohjois-Pohjanmaan liitto nosti lausunnossaan myös esiin koko maan laajuisen kehittämisen ja kilpailukyvyn turvaamisen harvaan asutuilla seuduilla. Myös **Oulun seudun kunnat pitivät** kilpailun lisäämistä, ja eri toimijoiden välistä vuorovaikutusta tärkeänä lausunnossaan. Lisäksi he nostivat esille Open Access-mallissa palvelujen saatavuuden turvaamisen pohjoisessa. **Itä-Lapin kuntayhtymä** piti kilpailun avaamista Suomelle mahdollisuutena. Heidän mielestään Suomen poikkeava raideleveys on ratkaistavissa oleva ongelma ja Open Accessia tulisi arvioida tarkemmin esimerkiksi eri tahojen muodostamassa työryhmässä. **Lapin kauppakamarin** mukaan Open Access-malli ei toimi tällä hetkellä käytännössä. Pelkkä markkinaehtoinen liikenne ei ole heidän mielestään toimiva vaihtoehto; esimerkiksi alueiden tasa-arvon

kannalta tarvitaan myös sopimusliikennettä. **Lapin matkailuelinkeinon liitto** piti uusia toimijoita tervetulleina, kuitenkin uskoen myös julkisesti tuetun liikenteen roolin pysyvän tärkeänä. **Tunturi-Lapin Kehitys** piti raidelevyeyden todennäköistä muutosta tulevilla uusilla yhteyksillä suurena mahdollisuutena Lapin matkailulle ja heidän mielestään Open Accessia tulisi arvioida tarkemmin. **Tornion kaupunki** näki Open Accessin olevan hankala malli Suomeen, mutta sitä voi heidän näkemyksensä mukaan silti edistää.

Itä-Suomi (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo)

Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Karjalan maakuntaliitto nostivat lausunnossaan esiin julkisen kalustoyhtiön merkityksen. Heidän näkemyksensä mukaan yhden toimijan asemaa tulisi purkaa. Lausunnonantajat näkivät Suomen pienen markkinan ja raidelevyeyden haasteina ja totesivatkin että kilpailun lisääminen vaatii pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa. **Kuopion ja Etelä-Savon kauppakamarit** totesivat launnonissaan, että Open Accessia on täydennettävä muilla malleilla. **Pohjois-Karjalan kauppakamarin** mukaan tähän mennessä on puuttunut tahto saada valtionyhtiön monopolille vaihtoehtoja ja mahdollista kilpailua on vaikeutettu erinäköisin perustein. **Pohjois-Savon ELY-keskuksen** mukaan Open Access-periaate ei ole mahdollistanut uusien toimijoiden tuleamista markkinoille korkeiden kynnyskustannusten vuoksi ja liikennemarkkinan ollessa yhden toimijan täyttämä.

Kuopion kaupunki totesi lausunnossaan, että Suomen henkilöjunaliikennemarkkinat ovat liian pienet Open Access-mallille suurten investointikustannusten vuoksi. Uhkana markkinaehtoisella henkilöjunaliikenteellä on sen lakkauttaminen nopeallakin aikataululla. Kuopion kaupungin mukaan toiminta voisi olla mahdollista yhdistelemällä sopimusliikennettä ja markkinaehtoista liikennettä, kunhan varmistetaan se, että markkinaehtoisen liikenteen lakkautuessa löytyy korvaavaa liikennettä välittömästi.

Keski-Suomi, Etelä- ja Keski-Pohjanmaa sekä Pohjanmaa

Pohjanmaan kauppakamari ja Etelä-Pohjanmaan liitto pitivät Open Access –periaatetta sinällään kannatettavana. Open Access-malli mahdollistaa heidän näkemyksensä mukaan liikennöidyimmillä reiteillä ja kaupunkiseudulla kustannusten hillinnän sekä laadulla ja tarjonnalla kilpailun. He kuitenkin pitivät launnonissaan hyvin epätodennäköistä, että Open Access-periaate tulee yksin lisäämään rautatieliikenteen kilpailua tai kehittämään liikenteen palveluja. Samalla olisi myös huomioitava, että Open Access –periaatteen tulisi koskea raideinfran lisäksi tosiasiallisesti myös mm. huoltovarikkotiloja, palveluinfraa ja henkilöliikenteen lippujärjestelmiä. **Keski-Suomen** liitto oli Open Access-mallista samoilla linjoilla arviomuistiossa esitetyn kanssa. **Kurikan kaupunki** ei pitänyt Open Access-mallia toimivana nykytilanteessa, sen sijaan osana julkisesti hankittuja palveluja se voisi heidän mielestään toimia.

Etelä-Suomi (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso)

Kymenlaakson kauppakamari ja Kymenlaakson liitto pitivät arviomuistion näkemystä Open Access-mallin nykytilasta hyvänä. He toivat myös esiin, että palvelutason säilyminen minimissään nykyisenä tulisi varmistaa kilpailun lisääntyessä.

Hämeen liitto piti kaluston omistajuutta, raidelevyettä ja VR:n asemaa suurimpina esteinä markkinoille tulolle ja he kannattivat julkisomisteisen kalustoyhtiön perustamista. Yhtiön kautta olisi mahdollista määrittää kaluston minimilaatutaso. Toisaalta lausunnossa tuotiin esiin, että malli vaikuttaisi todennäköisesti siihen, että kalustolla ja sen laadulla ei syntyisi kilpailua. Kilpailua olisi syytä edistää resurssien tehokkaan käytön vuoksi. Myös **Päijät-Hämeen liitto nosti samat asiat esiin** lausunnossaan, joka myös yhtyi arviomuistion näkemykseen siitä, ettei Open Access -malli yksin takaa

kilpailun syntymistä henkilöjunaliikenteessä, vaan se sopisi täydentämään julkisesti hankittuja henkilöjunaliikenteen palveluja. **Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen** ei myöskään uskonut, että puhdas Open Access-malli takaisi riittävää palvelutasoa. Heidän mielestään tavoiteltu palvelutaso tulisi määritellä ja toteuttaa bruttomallina ostettuna.

Uudenmaan ELY-keskus piti Suomen toimintaympäristöä haasteellisena ja tärkeänä sitä, että sen erityispiirteet otetaan huomioon todellisen kilpailutuksen edellytyksiä mietittäessä. **Uudenmaan liitto** piti epätodennäköisenä, että Open Access-malli edistäisi palveluiden kehittymistä merkittävästi tulevaisuudessakaan. Liitto totesi myös, että VR:n tosiasiallinen monopoliasema heikentää uusien toimijoiden mahdollisuuksia. Tilanne saattaa myös hidastaa alueellisen junaliikenteen laajentumista sekä heikentää uusien liikennöintitapojen syntymistä. **Siuntion kunta** totesi, että henkilöliikenteen avaaminen julkisesti kilpailulle markkinalle tulisi tehdä siten, että kilpailutus tehdään ensisijaisesti niillä rataosuuksilla, joilla markkinaehtoinen liikennöinti on mahdollista. **Raaseporin kaupunki** vastusti kilpailuttamista eikä nähnyt siinä olevan mitään hyötyä. Junaliikenteen käytön lisäämiseksi on heidän mielestään ensisijaisesti tärkeää, että liikenne on riittävää ja käyttäjälle kustannustehokasta. Tämä tarkoittaa sitä, että on joitakin vuoroja, jotka eivät ole niin suuressa käytössä, mutta jotka ovat tärkeitä käyttäjille.

Pirkanmaa ja Satakunta

Pirkanmaan liitto yhtyi arviomuistion näkemykseen siitä, että Open Access-mallin ei tulisi olla henkilöjunaliikenteen kehittämisen perusratkaisu tulevaisuudessa. Pääradalla malli voi toimia jatkossakin, mutta markkinan kokonaisuuden kehittämiseksi ja kilpailun aidoksi avaamiseksi on jokin muu malli tarpeen. **Tampereen kaupungin** mukaan Suomen erityispiirteet eivät luo otollisia olosuhteita Open Access-mallille, sillä VR:n kanssa olisi vaikea kilpailla. **Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän** näkemyksen mukaan Open Access -malli ei mahdollistane 2020-luvulla lisääntyvää kilpailua, ja sen jälkeenkin kilpailun lisääntyminen voi olla epävarmaa ilman muistiossa esitettyjä toimenpiteitä.

Satakuntaliitto yhtyi arviomuistion näkemykseen siitä, että Suomessa ei tulisi pyrkiä säilyttämään yhden toimijan asemaa ja suljettuja markkinaolosuhteita. Kilpailun alaisiksi tulisi tarjota ne osat palveluista ja markkinoista, joilla kilpailu voisi toteutua. Jos liikkumisen tarpeisiin ei löydy riittävää markkinaehtoista ratkaisua, on kilpailutettava toivottua palvelutasoa vastaavat hankinnat PSO-asetuksen mukaisesti. **Rauman kaupungin** ja **Rauman kauppakamarin** mukaan on tärkeää, että palvelutason kehittymisen ja kilpailun lisääntymisen edellytyksiä viedään eteenpäin. Heidän arvionsa mukaan ennen valtion ja VR:n sopimuksen päättymistä on todellinen kilpailun lisääntyminen kuitenkin mahdotonta. Open Access-malli toimii heidän näkemyksensä mukaan vain kannattavilla väleillä, joten jatkossakin tarvitaan subventoitua (valtion ja/tai kuntien) liikennettä. Rauman kaupungin ja Rauman kauppakamarin mukaan kunnille tulisi antaa laajempi mahdollisuus ostaa henkilöjunaliikennettä. **Porin kaupungin** mukaan Open Access-malli itsessään ei todennäköisesti synnytä laajamittaista kilpailua henkilöjunaliikenteeseen.

Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin kaupungin mukaan Open Access-malli ei toimi Suomessa kalustoriskin ja pienen markkinan vuoksi. **Turun kauppakamari** lausui, että Open Access-malli ei vielä tosiasiallisesti toimi Suomessa. **Varsinais-Suomen liitto** piti merkittävimpänä syynä kilpailun esteelle VR:n monopoliasemaa. Alue näkee omaavansa valmiudet toimia junaliikenteen viranomaisena, ja heidän näkemyksensä mukaan uuden hallituksen olisi linjattava toimijoiden rooleista ja tarvittavasta toimivallan hajautuksesta.

Muut sidosryhmät

Suomen Lähijunat Oy totesi, että jos Open Access-malli yksin riittäisi, markkinat olisivat jo syntyneet. Markkinat eivät ole heidän mielestään syntyneet ensi sijassa siksi, että Suomi on liian pieni teknisesti erillinen rautatiealan markkina-alue. Täällä ei voi käyttää samaa junakalustoa kuin muualla Euroopassa. Tästä syystä kalustoa ei voi sellaisenaan vuokrata Suomeen eikä Suomea varten tehtyä kalustoa voi jälkimarkkinoida Suomen ulkopuolelle. Sijoittajalle on liian suuri riski sijoittaa junakalustoon Suomessa. Suomen Lähijunat Oy:n mukaan valtiovalta on itse toiminut markkinoiden syntymisen estämiseksi sallimalla valtion junayhtiön olla tarjoamatta itselleen tarpeettoman rautatiekaluston jälkimarkkinoille uusiokäyttöön. Open Access-periaatteen toimivuus ja merkitys paranevat heidän mielestään oleellisesti, mikäli Suomi tarttuu EU:n tarjoamaan mahdollisuuteen yhtenäistää Suomen rautatiejärjestelmä eurooppalaiseen järjestelmään raideleveysmuutoksella.

Skoda Transtech Oy:n mukaan Open Accessin toimivuudesta ei ole todisteita ja he näkevät kaluston ja raideleveyden markkinoiden ongelmina.

Paikallisliikenneliitto näki henkilöjunaliikenteessä kysyntää ja potentiaalia. Alueellinen liikenne voitaisiin heidän näkemyksensä mukaan hoitaa kuten Ruotsissa. Open Access ei toimi järjestelmän perustana, vaan tarvitaan vähintään kalustoyhtiö ja tasapuoliset varikkomahdollisuudet. Alueet tulee ottaa mukaan liikenteen suunnitteluun.

Fenniarail Oy totesi lausunnossaan, että Open Access ei poista tarvetta kalustoyhtiölle.

HSL:n mukaan Open Access ei sellaisenaan mahdollista toimivan markkinan syntymistä Suomessa pienen markkinan, raideleveyden ja VR:n aseman takia. HSL totesi lausunnossaan tukevansa KKV:n raportin keskeisiä suosituksia. HSL:n mukaan uusia toimijoita Suomen raiteille ei tule ilman kattavaa kilpailutusohjelmaa ja rakenteellisia muutoksia toimintaympäristöön.

Rautatiealan unioni RAU ry katsoi lausunnossaan, että kannattava liikenne toimii hyvin Open Access-mallilla. Poliittinen keskustelu sekä koronapandemia ovat todennäköisesti hidastaneet uusien operaattoreiden markkinoille tuloa. Investoinnit odottavat varmistusta sille, että Suomi pitää jatkossakin rautatieliikenteen avoimena kilpailulle, eikä rakenna mitään käyttöoikeusmallia, johon sisällytetään kannattavaa ja kannattamatonta liikennettä ilman kannustumia investoida tai kehittää asiakaslähtöisesti henkilöjunaliikennettä. Ostoliikenteelle tulee määrittää oma palvelutaso. Kannattamattoman ja kannattavan liikenteen välillä ei saisi olla ristisubventiota ja jokaisen operaattorin tulisi ostaa oma kalusto ja järjestää sen huolto. RAU ry katsoi Väylävirastolla olevan hyvät suunnitelmat rataverkon kehittämiseksi. Valtion tulisi ostaa jatkossa kannattamatonta junaliikennettä ja kunnille tulisi antaa HSL-mallin mukaisesti mahdollisuus järjestää alueellista liikennettä. Rakenteelliset muutokset tulisi tehdä lähellä muutosta, ettei budjettivaroja kulu turhaan. Myös henkilöstön edustus muistettava muutoksen valmistelussa.

Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry näki henkilöjunaliikenteen merkityksen kasvavan. Markkinaehtoisessa liikenteessä Open Access on toimiva periaate. Markkinaehtoisesta liikenteen kehittymistä ei tulisi rajoittaa tarpeettoman laajoilla julkisilla hankinnoilla, joten reitit tai vuorot, jotka joko ovat tai joille voisi syntyä markkinaehtoista liikennettä tulisi rajata julkisten hankintojen ulkopuolelle. JHL viittasi lausunnossaan KKV:n raporttiin. Heidän mielestään palvelutaso on määriteltävä julkisesti hankitussa liikenteessä, kun taas kilpailu määrittää tason markkinaehtoisessa liikenteessä. Kalustoyhtiönä voisi toimia Sipilän kaudella valmisteltu Junakalusto Oy, ja siihen sijoitettaisiin kilpailutetussa liikenteessä käytettävä kalusto. Muussa liikenteessä oma kalustoriski. Julkisesti hankittu liikenne ja markkinaehtoinen liikenne on tärkeää pitää erillään.

Kuntaliitto korosti Suomen ja eri alueiden erityispiirteiden huomioimista. Liitto yhtyi arviomuiston Open Access-näkemykseen, eli malli olisi realistinen täydentävänä osana julkisesti hankittuja palveluita. Asemien rooli tulee miettiä tarkkaan, esimerkiksi Ruotsista oppien.

Pyöräliiton mukaan Open Access ei yksin riitä, valtion tulisi toimia tilaajana bruttomallilla. Kilpailun avaaminen ei edellytä suuria investointeja, jos VR- konsernin omaisuus siirretään tilaajalle ja kalustoyhtiölle valtion sisäisenä siirtona.

Suomen yrittäjät totesi lausunnossaan kilpailulla olevan paljon hyötyjä. Hanke voitaisiin aloittaa antamalla paikallisille joukkoliikenneviranomaisille oikeus lähiliikenteen järjestämiseen ja kilpailuttamiseen. Linja-autoliikenne muistettava osana järjestelmää. Tärkeitä tekijöitä reittikohtainen kilpailu ja kalustoyhtiö. Tosiasiallinen kilpailu vaatii VR:n monopoliaseman poistamista. Tulee muistaa elinkeinoelämän huomioiminen palvelutasossa. Vaaditaan investointeja infraan. Julkinen kalustoyhtiö, kunnossapitoyhtiö ja kiinteistö/varikkoyhtiö ratkaisevat pääsyongelmia, VR:n tulisi keskittyä operointiin. Palveluissa pitäisi pyrkiä mahdollisimman markkinaehtoiseen malliin, ollen kuitenkin selvää, että tarvitaan myös julkista tukea. Hankkeessa ei pidä viivytellä.

Yhteinen Toimialaliitto ry, Raidealan neuvottelukunta RAINE totesi, että Open Access ei ole toiminut. Kiinteät kulut, ns. kalustoriski, ja yhden hallitsevan toimijan markkina eivät mahdollista uusien toimijoiden tuloa markkinaan.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom totesi lausunnossaan, että jos halutaan panostaa henkilöjunaliikenteeseen, edellyttää se julkisen tuen kasvattamista. Open Access-malli ei ole riittävä. Palvelutason määrittely ja kilpailutettavan alueen koon määrittely toteutettava ensimmäiseksi, liikennejärjestelmän yhteensovittaminen muistaen. Pitäisi perustaa kalustoyhtiö, joka vuokraisi kaluston tarjouskilpailun voittaneen yhtiön käyttöön. Kalustoyhtiön rahoitusmalli olisi pohdittava tarkkaan. Varikot, asemat ja huoltopalvelut tulisi kuulua kolmannelle osapuolelle, joka ei itse olisi kyseessä olevien toimintojen käyttäjä eikä kilpailutukseen osallistuva taho.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston arvion mukaan nykyinen markkinaehtoinen liikenne Suomessa on suurelta osin kannattavaa pitkällä aikavälillä. Toisaalta ilman uusia ratainvestointeja tai merkittäviä muutoksia henkilöjunaliikenteen operointipalveluiden kustannuksissa ja kysyntätekijöissä, markkinaehtoista liikennettä ei todennäköisesti synny uusille reiteille. Tuetun liikenteen syntyminen on riippuvainen päätöksistä. Open Access-liikennettä voisi syntyä pääradan varrelle sekä Helsingin ja isompien maakuntakeskusten välisille reiteille. Kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä nykyistä laajemmin voidaan kasvattaa alalle tulon todennäköisyyttä kannattavassa liikenteessä. Reittikohtainen kilpailu johtaisi merkittäviin kuluttajahyötyihin, joten sitä ei pidä rajoittaa liiallisilla hankinnoilla. Nykyinen markkinaehtoinen liikenne sisältää huomattavan määrän reittejä, joilla ei ole edellytyksiä Open Access -kilpailulle. Näiden reittien ainakin osittaista sisällyttämistä hankintoihin voidaan harkita. Palvelutasoa ja julkisia investointeja suunniteltaessa huolellinen arviointi, ml. ulkoisvaikutukset. Kilpailutetussa liikenteessä käytettävä kalusto tulisi julkisesta kalustoyhtiöstä. liikenteen rahoitusvastuuta tulisi olla niillä alueilla, joilla hankittu liikenne on ja jonne sen hyödyt kohdistuvat. muistion aikataulu vaikuttaa järkevältä.

Työ- ja elinkeinoministeriö kannatti lausunnossaan kilpailun ja kilpailuttamisen lisäämistä henkilöjunaliikenteessä ja julkisesti tuetun junaliikenteen kilpailuttamista sekä julkisen kalustoyhtiön perustamista rautatiekaluston vuokraamiseen tosiallisen kilpailun mahdollistamiseksi. Kilpailutetussa liikenteessä käytettävä kalusto tulisi siirtää kalustoyhtiölle. Tulisi arvioida myös tarve ja mahdollisuudet muille palvelutoimintoyhtiöille. Kilpailutetun liikenteen lisääminen kasvattaisi todennäköisyyttä siitä, että myös markkinaehtoisien liikenteeseen tulisi uusi operaattori. Jos Open Access -malli on joillain reiteillä mahdollista, tulisi sitä mahdollistaa. Reittikohtaista kilpailua ei tule rajoittaa liiallisilla julkisilla hankinnoilla. Kilpailutukseen tulisi sisällyttää tarpeeksi isoja kokonaisuuksia, ei kuitenkaan vain yhtä tai kahta. Ostoliikennesopimusten ei tule olla liian pitkiä. Kannattavien ja kannattamattomien reittien paketointi voi vähentää läpinäkyvyyttä siitä, mikä reitti hoituisi markkinaehtoisesti ja mitä puolestaan katsotaan tarpeelliseksi tukea liikennepoliittisista syistä.

VR Group totesi lausunnossaan olevansa sitoutunut edistämään kilpailua raideliikenteessä. Tärkeimmät kaksi tavoitetta hankkeelle ovat VR:n mukaan luoda tehokas ja asiakaslähtöinen raideliikennemarkkina, jonne on syntynyt lisää kilpailua ja palveluja niin markkinaehtoiseen liikenteeseen kuin ostoliikenteeseen, sekä kasvattaa raideliikenteen kulkumuoto-osuutta. Kannattavilla markkinoilla kauko- ja tavaraliikenteessä kilpailun tulisi antaa kehittyä markkinaehtoisesti Euroopassa käytössä olevan mallin mukaisesti. Julkista rahaa ei tulisi käyttää liikenteeseen tai kalustoon, joka järjestyy jo nyt markkinaehtoisesti.

VR näki Open Access-mallin kannatettavana. Kannattamaton ostoliikenne täydentäisi järjestelmää ja viranomainen voisi myös edistää markkinoille tuloa Open Access-liikenteeseen lisäämällä ostoliikennettä. VR ei jaa arviomuistion näkemyksiä Open Accessiin liittyen. Kaukoliikennemarkkina on VR:n mukaan riittävän kokoinen mallin toimivuuden kannalta, eivätkä raideleveys tai kaluston saatavuus toimi markkinoille tulon esteinä. VR näki potentiaalia myös alueellisen junaliikenteen sekä metro- ja raitiovaunuliikenteen kilpailutuksissa. Ruotsin mallin mukaisesti alueelliset kilpailutukset toisivat säästöjä, eikä Open Access-malli tarvitse lainkaan julkista tukea.

VR kannatti lausunnossaan Ruotsin mallia. Norjan korimallia se ei näe soveltuvaksi Suomeen, sillä korimallissa ilman julkista tukea toimiva markkinaehtoinen raideliikenne katoaisi kokonaan Suomessa. Samalla se käytännössä lakkauttaisi VR:n nykymuotoisen liiketoiminnan ja heikentäisi VR:n omistaja-arvoa. VR:n arvion mukaan korimalli on kallis ja epäonnistunut muissa maissa, missä sitä on kokeiltu. VR pitää Kilpailu- ja kuluttajaviraston suosituksia henkilöjunaliikenteen järjestämismallivaihtoehdoista hyvänä perustana. Liiketoimintaa ja palveluja tulisi kehittää todellisten asiakastarpeiden pohjalta markkinaehtoisesti ja sopimuksiin perustuen viranomaispäätösten sijaan.

Valtioneuvoston kanslian omistajaohjausosasto piti henkilöjunaliikenteen roolia Suomen liikennejärjestelmässä keskeisenä ja kulkutapaosuuden kasvattamista tärkeänä tavoitteena. Open Accessin toimivuuteen on Suomessa vaikuttanut esimerkiksi koronapandemia. Tarvittaisiin pitkäjänteistä raidepolitiikkaa. Verrokkimaissa Open Access on tuonut merkittäviä hyötyjä ja se olisi asiakaslähtöinen malli viranomaislähtöisen vaihtoehdon sijaan. Omistajaohjaus katsoo, että julkisesti tuetun alueellisen liikenteen kilpailutusta lisäämällä on mahdollista saada Suomeen toimijoita, jotka markkinalle etabloiduttuaan hyödyntäisivät Open Access-mahdollisuutta ja synnyttäisivät kilpailua markkinaehtoiseen liikenteeseen. Tarpeettoman laajasti julkisesti hankittu liikenne voi estää kilpailun syntymistä markkinaehtoisessa liikenteessä. Kilpailun lisääminen markkinaehtoisessa liikenteessä ei edellytä valtiolta investointeja muuhun kuin raideinfraan. Kalustoyhtiön tulisi kattaa vain julkisesti hankittu liikenne.

Fenniarail Oy muistutti lausunnossaan tavaraliikenteen toimintaedellytysten huomioimisesta. Koko rautatiesektori hyötyisi kilpailun mahdollistamisesta, mikä vaatii VR:stä liikennöinnin, kaluston ja kunnossapidon eriyttämistä omiin erillisiin yhtiöihin.

Muut palvelutason määrittelyyn liittyvät huomiot

Pohjois-Suomi (Pohjois-Pohjanmaa, Lappi)

Pohjois-Pohjanmaan liitto korosti lausunnossaan rajat ylittävän liikenteen merkitystä pohjoisen ratakapasiteetin kasvattamisen ohella. Heidän mukaansa myös alueellisen junaliikenteen edellytyksiä on kehitettävä. Myös **Oulun seudun kunnat** alleviivasivat alueellisen ja lähijunaliikenteen tärkeyttä sekä rajat ylittäviä yhteyksiä, joille tulisi määrittellä oma palvelutasonsa. Rajat ylittävien yhteyksien määrittelyä korostivat myös **Lapin liitto** ja **Tornion kaupunki** lausunnossaan, alueellisten erityispiirteiden huomioimisen ohella. **Tornion kaupunki** toivoi lisäksi, ettei Lapin lentoasemia ajettaisi alas raideliikenteen varjolla. **Itä-Lapin kuntayhtymä** piti arviomuistiota kohtuullisena, mutta kapeana keskustelunavauksena ja heidän mielestään koko Suomi tulisi ottaa paremmin huomioon tulevissa

valmisteluissa. Tähän näkemykseen yhtyi myös **Tunturi-Lapin Kehitys** lausunnossaan. **Lapin kauppakamarille** tärkeää oli koko Suomen saavutettavuus ja pohjoisen erityisaseman huomioiminen sekä asiakasnäkökulma. Myös he nostivat lausunnossaan esiin rajat ylittävän liikenteen. **Lapin matkailuelinkeinon liitto** toivoi yöjunien tarjonnan lisäämistä ja autojunapalvelun säilyttämistä. Matkaketjujen toimivuus, myös rajojen yli, on niin ikään tärkeää heidän mielestään Lapissa.

Itä-Suomi (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo)

Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Karjalan maakuntaliitot korostivat alueellista saavutettavuutta, matkaketjuja, matkustusmukavuutta sekä yöjunaliikenteen palvelutarjonnan parantamista. Idässä maakuntakeskusten välisiin 90 minuutin tai alle työmatkoihin, joita arviomuistiossa tarkoitetaan, tarvitaan rataverkon parantamista ja nopeustason nostoa.

Etelä-Savon kauppakamari, Pohjois-Karjalan kauppakamari ja Kuopion kauppakamari nostivat lausunnoissaan esiin alueellisen saavutettavuuden ja yhdenvertaisuuden. Itä-Suomi on jäänyt jälkeen yhteyksiltään, mikä olisi heidän mielestään korjattava.

Kuopion kaupunki korosti mahdollisimman tasapuolista palvelutasoa koko verkolla. Kuopio-Joensuu välin palvelutason parantaminen opiskelijaliikkuvuuden näkökulmasta on tärkeää ja myös yöjunavuoroja tulisi lisätä.

Keski-Suomi, Etelä- ja Keski-Pohjanmaa sekä Pohjanmaa

Pohjanmaan kauppakamari ja Etelä-Pohjanmaan liitto peräänkuuluttivat vuoropuhelua alueiden kanssa. Jälkimmäinen piti tärkeänä myös muiden joukkoliikenteen muotojen huomioimista, kansainvälistä saavutettavuutta sekä sitä, ettei vähimmäispalvelutason aikaraja tulevaisuudessa rajoittaisi julkisesti rahoitetun liikenteen tarjontaa välillä Seinäjoki-Jyväskylä. Samat aiheet olivat esillä myös **Keski-Suomen liiton** lausunnossa. **Vaasan seudun kehitys** totesi lausunnossaan, että Ruotsissa ja Englannissa ilmenneitä palvelutasohaasteita markkinoiden avauduttua kannattaa kartoittaa ja välttää. **Kurikan kaupungin** mukaan olisi tärkeää eriyttää palvelutasotarkastelu rataosa/yhteysvälikohtaisesti. Lisäksi olisi tarpeen selvittää liikenteen uudelleen käynnistämistä osuuksilla, joista henkilöliikenne on aiemmin loppunut.

Etelä-Suomi (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso)

Kymenlaakson kauppakamari ja Kymenlaakson liitto toivoivat, että alueelliset erityispiirteet, saavutettavuus ja aluekehitys otetaan huomioon palvelutasomäärityksessä. He myös suosittelivat alueella kokeiltuja yhdistelmälippuja. Liitto oli huolissaan lähijunaliikenteen ja asemien sekä seisakkeiden esteettömyydestä ja turvallisuudesta.

Hämeen liitto totesi lausunnossaan, että riittävä palvelutaso tulisi taata myös ruuhka-aikojen ulkopuolella. **Päijät-Hämeen liitto** katsoi, että MAL-sopimus tulee vakiinnuttaa nykyisillä MAL-seuduilla ja pitää tärkeänä Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen ostoliikennesopimuksen jatkamista 2030-luvulla. Myös rataanfran ylläpito ja kehittäminen nousivat lausunnossa esiin. **Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen** totesi lausunnossaan, että kaupunkien välinen palvelutaso tulisi olla riittävä. Tason määrittelyssä tulisi ottaa mukaan paikalliset ja seudulliset viranomaiset.

Uudenmaan ELY-keskuksen mukaan palvelutason määrittelyssä tulisi huomioida taksa- ja lippujärjestelmät sekä informaatiopalvelu muiden liikennemuotojen kanssa matkaketjuja ajatellen. Uudenmaan ELY-keskus kiinnitti myös huomiota eri viranomaisten välisen yhteistyön merkitykseen eri liikennemuotojen välillä sekä matkustajanäkökulmaan (matkaketjut, yhtenäinen lippujärjestelmä). LVM:n rooli ylimpänä lupaviranomaisena tulisi olla selkeästi ohjaava mm. Yhtenäisen lippuratkaisun ja

informaatiopalvelun toteutumiseksi. Junaliikenteen hankinnoissa olisi hyvä päästä liikenteen kokonaishankintoihin.

Uudenmaan liiton mukaan palvelutason määrittelyssä tulisi huomioida väestönkehitys sekä elinkeinoelämän tarpeet. Alueiden ja suurimpien kaupunkiseutujen tulisi olla mukana palvelutason määrittelyssä. **Siuntion kunnan ja Raaseporin kaupungin** mukaan julkista liikennettä tulisi arvioida kannattavuuden sijaan palvelutason ja saavutettavuuden kriteerein. Julkisella liikenteellä on merkitystä myös nuorten osallisuuden kannalta. Länsi-Uusimaa on heidän näkemyksensä mukaan myös tärkeä alue työllisyyden ja syöttöliikenteen kannalta.

Pirkanmaa ja Satakunta

Pirkanmaan liiton mukaan määrittelyssä tulee olla merkittävä painoarvo alueellisilla erityispiirteillä ja junaliikenteen sovittamisella muuhun alueelliseen liikennejärjestelmään. **Tampereen kaupunki** ja **Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä** totesivat lausunnoissaan, että on perusteltua lisätä julkisten varojen käyttöä myös kaukoliikenteeseen parempien palvelujen saavuttamiseksi. Kilpailupaketteihin olisi perusteltua ottaa mukaan riittävästi nykyisiä markkinaehtoisia palveluja järkevien kokonaisuuksien aikaansaamiseksi. Lisäksi palvelutason määrittelyssä on tarpeellista ottaa palvelujen lisäämisestä kiinnostuneiden seutujen ja alueiden kunnat mukaan. **Tampereen kaupunki** totesi lausunnossaan myös, että lipunmyyntiin liittyvissä selvityksissä heidän mielestään kannattaa selvittää, miten seudulliset lippujärjestelmät saadaan kytkettyä henkilöjunaliikenteeseen parhaiten.

Satakuntaliitto muistutti lausunnossaan alueiden erityispiirteiden ja tavaraliikenteen huomioimisesta. Infran tarkastelussa on heidän näkemyksensä mukaan huomioitava muuttunut turvallisuusympäristö ja maailmantilanne. **Rauman kaupungin** ja **Rauman kauppakamarin** mukaan muistio sivuuttaa kuntien itse järjestämän henkilöjunaliikenteen. **Porin kaupunki** totesi lausunnossaan, että kilpailun lisääntyminen ja uusien operaattorien tulo eivät saa heikentää junaliikennöinnin ja matkustajien turvallisuutta. Matkaketjujen toimivuus ja vaihtolippujen ostaminen tulee muistaa. Rautatiealan työpaikkoja tulee olla myös tarjolla eri puolilla Suomea.

Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin kaupunki nosti palvelutasotekijöistä esiin matkustusajan, vaihtoyhteydet ja yhteisen lippujärjestelmän. Lisäksi junien tulisi kulkea heidän näkemyksensä mukaan koko päivän ajan. Kaupungin mukaan muistiossa ei ole käsitelty alueellista lähijunaliikennettä matkustajan kannalta oikealla tavalla. **Turun kauppakamarin** ja **Varsinais-Suomen liiton** mukaan palvelutasoa määriteltäessä tulee ottaa huomioon alueelliset erityispiirteet ja junaliikenteen aluekehitysvaikutusten merkitys.

Salon kaupunki lausui, että alueellinen junaliikenne tulisi aloittaa uudelleen Varsinais-Suomessa. Kaupunki on varautunut omalta osaltaan siihen sekä myös Espoo-Salo-välin nopean yhteyden rakentamiseen ja Salosta Turun suuntaan kulkevan ratayhteyden kaksiraiteistamiseen.

Uudenkaupungin kaupunki totesi, että valtion tasolla tulee määritellä tätä muistiota vastaava suunnitelma, joka tähtää alueellisen junaliikenteen käynnistymiseen mahdollisimman nopeasti ja riippumatta nykyisestä ostoliikennesopimuksesta. Pitkään valmisteltu Uudenkaupungin radan liikenne voi olla parissa vuodessa käynnistyvä ensimmäinen uuden alueellisen junaliikenteen hanke, jota LVM:n on perusteltua tukea sekä hallinnollisesti että taloudellisesti.

Muut sidosryhmät

Suomen Lähijunat Oy:n mukaan alueellista junaliikennettä ei ole käsitelty muistiossa oikein.

Skoda Transtech Oy:n mukaan tarvitaan lisää kalustokapasiteettia ja viranomaisosaamista.

HSL totesi lausunnossaan, että jos tarjonnan lisäys on mahdollista pelkillä marginaalikustannuksilla, kannattaa palvelutasoa kehittää pienemmälläkin kysynnällä. Jos taas vaaditaan isoja kynnysinvestointeja, kuten uutta kalustoa, on kynnys palvelutason parantamiselle korkeampi. Palvelutasoa ei ole perusteltua tarkastella erillisenä, vaan sekä valtakunnallisen että kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän runkona. Määrittelyssä on huomioitava myös eri liikennemuotojen yhteensovittaminen.

Pyöräliitto korosti junamatkustamisen ja pyöräilyn yhdistämistä ja synergiaa infrahankkeissa. Tärkeitä palvelutekijöitä ovat mm. pysäköinti, pyöräverkot ja asemapyörät.

Vanhustyön keskusliitto korosti lausunnossaan junaliikenteen tärkeyttä ikääntyneille, kohtuullista hinnoittelua, riittävää asemaverkosta ja digisaavutettavuutta, etenkin lipun hankkimisessa. Avustamispalvelut tulee pitää vähintään nykytasolla ja esteettömyyttä tulee edistää.

Invalidiliitto ry piti niin ikään lausunnossaan esillä esteettömyyttä ja avustamispalveluja. Tärkeää olisi myös aikataulujen yhteensovittaminen muun esteettömän julkisen liikenteen kanssa sekä tiedottaminen.

Yhdenvertaisuusvaltuutettu totesi lausunnossaan, että matkaketjujen esteettömyyteen ja yhdistettävyyteen sekä tiedonsaantiin tulee panostaa. Matkustamisen esteettömyyttä on edistettävä jo nyt. Digitaalisten palvelujen aito saavutettavuus on myös tärkeää. Valtuutettu toteaa, että jos vastuuta esimerkiksi kaluston hankinnasta keskitetään yhdelle virastolle, tulisi pohtia myös yhdenvertaisuusvaikutusten, kaluston ja matkaketjujen esteettömyyden koordinoitua nykyistä selkeämmin yhdelle vastuuviranomaiselle. Avustamispalvelun saatavuus ja maantieteellinen kattavuus myös olennaista.

Skoda Transtech Oy totesi, että yöjunaliikenteellä voitaisiin korvata sisäisiä lentoja. Matkaketjujen ja lippupalvelujen kehittäminen mahdollistaisi toimivat vaihtoyhteydet eri kulkumuotojen kesken.

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry korosti kansainvälistä ja sisäistä saavutettavuutta. Valtion tulisi heidän mielestään huolehtia infrasta ja palvelutasosta. Ennen kuin mahdollisesta julkisomisteisesta kalustoyhtiöstä ja sen laajuudesta tehdään päätöksiä, vaihtoehtoista on tehtävä huolelliset vaikutusarviot. Hankkeessa ei heidän mielestään pidä toistaa samoja virheitä kuin taksisääntelyn purussa.

Suomen Taksiliitto totesi taksiliikenteen toimivan hyvin syöttöliikenteenä, tarvitaan vain tarjontaa. Taksipalveluiden saatavuuden heikkeneminen viime vuosina on johtanut julkisen liikenteen palvelutason heikentymiseen monilla alueilla. Siksi on tärkeää tarkastella julkisen liikenteen saatavuutta kokonaisvaltaisesti ja selvittää taksipalveluiden tarjontaa ja saatavuutta koko maassa. Lisäksi on määriteltävä alueelliset taksiliikenteen palvelutasot.

Suomen kommunistisen puolueen mukaan muistion lähtökohdat ovat vääränlaiset tavoitteiden, kuten junaliikenteen matkustusosuuden lisäämisen, kannalta. Puolue suhtautuu kriittisesti raideliikenteen yksityistämiseen ja toivoo, että muun muassa palveluista ja turvallisuudesta pidetään huolta valtion toimesta. Junaliikennettä olisi pyrittävä lisäämään kaikkialla, missä jo olemassa oleva rataverkko antaa siihen mahdollisuuden.

Yksi yksityishenkilö toivoi parempaa palvelumuotoilua, esimerkiksi dynaamisempaa lipunhankkimisjärjestelmää.

Investoinnit kilpailun avaamiseksi

Pohjois-Suomi (Pohjois-Pohjanmaa, Lappi)

Lähes kaikki pohjoisen lausunnonantajat korostivat lausunnoissaan kalusto- ja infrainvestointeja. Heidän näkemyksensä mukaan pääradalle tarvittaisiin kaksoisraide Helsingistä Oulun kautta Tornioon ja Tornio-Kolari-väli tulisi sähköistää.

Itä-Lapin kuntayhtymän mukaan kunnille ja maakunnille ei tulisi esittää lisärahoitusvaatimuksia. **Lapin liitto** nosti lausunnoissaan esiin ostoliikenteen riskit kilpailun avautuessa. Valtion tulisi heidän näkemyksensä mukaan turvata kaukoliikenteen jatkuvuus etelästä Lappiin ja varmistaa yhteys Ruotsiin.

Itä-Suomi (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo)

Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Karjalan maakuntaliitot pitivät julkisomisteisen kalustoyhtiön perustamista tärkeänä uusien yritysten markkinoille tulemisen edellytyksenä. Lisäksi raitinfran välityskykyä tulisi parantaa sähköistämisen ohella. **Kuopion kaupunki, Kuopion alueen kauppakamari, Pohjois-Karjalan kauppakamari** sekä **Etelä-Savon kauppakamari** totesivat niin ikään raide- ja kalustoinvestointien olevan tarpeellisia. **Pohjois-Savon ELY-keskuksen** mukaan onnistunut kilpailun avaaminen voisi pitää investoinnit maltillisina.

Keski-Suomi, Etelä- ja Keski-Pohjanmaa sekä Pohjanmaa

Pohjanmaan kauppakamari ja **Vaasanseudun kehitys** pitivät infrainvestointeja tärkeinä ja nostivat esiin Seinäjoki-Vaasa-Vaskiluoto-yhteyden, jolla on merkitystä esimerkiksi huoltovarmuuden kannalta. Infrainvestointien tarve nousi esiin myös **Kurikan kaupungin** lausunnoissa. **Keski-Suomen liitto** toivoi rataverkon parannuksia, esimerkiksi Seinäjoki-Jyväskylä-välille. **Etelä-Pohjanmaan liitto** toi esiin kalustoinvestointien tarpeen, eritoten kiskobusseja koskien. Lisäksi heidän mielestään päärataa, kohtaamispaikkoja ja asemanseutuja tulisi kehittää.

Etelä-Suomi (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso)

Kymenlaakson kauppakamari ja **Kymenlaakson liitto** toivoivat kaksoisraidetta Juurikorpi-Mussalovälille ja erityistä huomiota Kotka-Kouvola-raiteen kokonaisturvallisuuteen.

Hämeen liiton mukaan pullonkaulojen poistaminen pääradalla välillä Helsinki–Tampere on keskeistä. **Päijät-Hämeen liiton** tavoitteena on heidän lausuntonsa mukaan sähköistäminen Lahti-Heinola ja Lahti-Orimattila-radoilla. Liitto toivoi myös valtion edistävän osaltaan asemapaikkojen suunnittelua. **Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen** nosti esille olemassa olevien raideyhteyksien kehittämisen, matka-aikojen nopeuttamisen ja liikenteen välityskyvyn parantamisen.

Uudenmaan liiton mukaan todellisen kilpailun avaaminen edellyttää joko uusien ratojen rakentamista normaaliraideteveydellä tai kalustoyhtiön perustamista hankkimaan ja hallinnoimaan 1524 mm raidelevyyden kalustoa. Väyläviraston tai kalustoyhtiön omistukseen olisi hankittava tai rakennettava tarvittavat asemat ja varikot. **Siuntion kunnan** ja **Raaseporin kaupungin** mukaan rantaradan kehittämiseksi tulee osoittaa hankemääräraha. Ratainvestointiohjelman laadinnassa vaikutusalueen kuntien tulee voida vaikuttaa sisältöön. Nykyiseen rataverkoston kehittämiseen tulee investoida huolimatta siitä, avataanko henkilöliikenne kilpailulle vai ei.

Pirkanmaa ja Satakunta

Pirkanmaan liitto piti pääradan peruskorjausta välillä Helsinki-Tampere kiireellisenä. Myös Tornioon asti tulee varmistaa kapasiteetin riittävyys. Myös Tampereen henkilöratapiha on keskeinen investointikohde liiton, **Tampereen kaupungin** sekä **Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän** mielestä. Kahden jälkimmäisen mukaan tarvitaan myös investointeja kalustoon ja seisakkeisiin.

Satakuntaliitto korosti lausunnossaan avoimen lippujärjestelmän kehittämistä, investointeja digitaalisiin palveluihin sekä lähiliikenteen edellytysten huomiointia. Kaksi jälkimmäistä ovat esillä myös **Rauman kaupungin** ja **Rauman kauppakamarin** lausunnoissa, joissa todettiin lisäksi, että VR:n käytöstä poistuvaa kalustoa tulisi saada markkinoille entistä tehokkaammin. **Porin kaupunki** korosti rataverkon kuntoon panostamista ja ratakapasiteetin lisäämistä ruuhkaisilla alueilla.

Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin kaupungin mukaan nykyisen ostoliikenteen kilpailuttaminen ei vaadi uusia investointeja, koska junat ja liikennepaikat ovat jo olemassa. Laajentumiseen ei ole heidän mielestään kalustoa, joten on tuettava uuden kaluston hankintaa ja tulevaisuudessa VR:ltä poistuvan kaluston uusiokäyttöä. Uusi junaliikenne edellyttää heidän näkemyksensä mukaan valtiolta myönteistä ja aktiivista suhtautumista laitureiden palauttamiseen sekä rahoitusta hankkeisiin. **Turun kauppakamarin** ja **Varsinais-Suomen liiton** mukaan Varsinais-Suomen lähiliikenteen lopettaminen on johtanut korjausvelan kasvuun. Ennen kilpailun avaamista ja liikenteen palauttamista tulee toteuttaa Väyläviraston investiohjelman mukaiset hankkeet. Kauppakamarin mukaan junaliikennettä tulisi hyödyntää siellä, missä sille on luontaiset edellytykset, eli kysyntää.

Muut sidosryhmät

Suomen Lähijunat Oy totesi lausunnossaan, että henkilöjunaliikenteen määrällinen ja alueellinen laajeneminen edellyttävät investointeja. Kaluston uusiokäyttö on nopea keino. Alkuvaiheessa valtio voisi tukea alueellisen liikenteen syntyä esimerkiksi takuutyypisesti.

Fenniarail Oy:n mukaan tarvitaan kalustoyhtiötä ja esimerkiksi Tampere-Pori-radon välityskyvyn parantamista.

HSL totesi lausunnossaan, että tarvitaan resursseja kalusto- ja varikkoyhtiöiden perustamiseen sekä asiantuntijaresursseja kilpailutukseen. Myöskään rataverkon investointeja ei tule unohtaa.

VR:n mukaan riittävät ja oikein kohdennetut infrainvestoinnit ovat edellytys muistion tavoitteille.

Yksi yksityishenkilö pitää todennäköisinä investointitarpeina tilaajamallin uudelleenjärjestelyä ja ERTMS-järjestelmän käyttöönottoa.

Syrjimätön pääsy kalustoon, varikoille, asemille ja huoltoon

Pohjois-Suomi (Pohjois-Pohjanmaa, Lappi)

Oulun seudun kuntien ja **Tornion kaupungin** mukaan syrjimätön pääsy kalustoon, varikoille, asemille ja huoltoon onnistuu lainsäädäntöä ja sopimuksellisuutta kehittämällä ja hyödyntämällä. **Itä-Lapin kuntayhtymän** mukaan toiminnat on järjestettävä selkeästi ja vaikutukset ennakkoon arvioiden. **Lapin liitto** tuo esille esteettömyysnäkökulman ja asemien avustamispalveluiden merkityksen, joihin liittyvät vastuukysymykset tulisi määritellä tarkoin. **Tunturi-Lapin Kehityksen** mukaan kilpailutuksessa tulee osoittaa riittävät edellytykset kaluston, varikoiden, asemien ja huoltopalveluiden tuottamiselle, jotta kilpailu ei vääristy.

Itä-Suomi (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo)

Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Karjalan maakuntaliitot pitivät tarkoituksenmukaisena kaluston keskittämistä julkisomisteiseen kalustoyhtiöön. **Etelä-Savon kauppakamari, Pohjois-Savon ELY-keskus, Kuopion alueen kauppakamari ja Kuopion kaupunki** ovat kaikki kalustoyhtiön ja huolto- sekä varikkotoimien eriyttämisen kannalla. **Kuopion kaupunki** esittää myös asemien valtakunnallista haltuun ottoa. **Etelä-Savon kauppakamari** toteaa, että julkisen toimijan tulisi huolehtia asemien tasosta ja riittävästä palveluista. **Pohjois-Karjalan kauppakamari** ehdottaa kilpailutusta toimintojen järjestämisestä. Kaluston saatavuutta voitaisiin heidän mukaansa parantaa operaattoreille erilaisin yhtiömallein.

Keski-Suomi, Etelä- ja Keski-Pohjanmaa sekä Pohjanmaa

Pohjanmaan kauppakamari, Etelä-Pohjanmaan liitto, Keski-Suomen liitto ja Kurikan kaupunki kannattavat kalustoyhtiön perustamista.

Etelä-Suomi (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso)

Kymenlaakson kauppakamari ja Kymenlaakson liitto totesivat lausunnossaan, että kalustoyhtiön perustaminen edistäisi uusien toimijoiden pääsyä markkinoille. Hankintojen keskittäminen kalustoyhtiölle toisi kustannustehokkuutta ja varmistaisi korkeatasoisen kaluston riittävän määrän. Myös työntekijöiden saatavuus tulee varmistaa uusien toimijoiden tarpeisiin.

Päijät-Hämeen liitto näki mahdollisuutena valtion omistaman kalustoyhtiön perustamisen. Yhtiö vuokraisi kalustoa operaattoreiden käyttöön erikseen kilpailutettavaan liikenteeseen ja hankkisi uutta kalustoa riittävän palvelutason takaamiseksi. Lisäksi liitto näki, että erillisten kunnossapito- ja kiinteistöyhtiöiden perustaminen turvaisi tasapuolisen pääsyn varikoille, asemille ja huoltopalveluihin. **Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen** mukaan kalusto ja varikot, sekä mahdollisesti huoltopalvelut, tulisi sijoittaa kalustoyhtiöön ja vuokrata operaattoreille osana kilpailutusta. Yksi taho vastaisi asemista ja paikalliset tai seudulliset toimijat ympäröivästä maankäytöstä ja joukkoliikenteestä.

Uudenmaan liiton mukaan kalustoa hankkimaan ja hallinnoimaan tarvitaan kalustoyhtiö. Väylävirastolle tai kalustoyhtiölle olisi rakennettava uudet varikot ainakin hankittavan lähiliikennekaluston säilytystä ja huoltoa varten. Kaikki kilpailutettavan liikenteen asemat on hankittava joko Väyläviraston tai kalustoyhtiön omistukseen. Vaihtoehtoisesti on laadittava pitkäaikaiset sopimukset oikeudesta käyttää muiden toimijoiden omistamia kiinteistöjä. **Siuntion kunta ja Raaseporin kaupunki** toteavat, että mahdollisessa kilpailutuksessa tulee osoittaa riittävät edellytykset kaluston, varikoiden, asemien ja huoltopalveluiden tuottamiselle, jotta kilpailu ei vääristy.

Pirkanmaa ja Satakunta

Pirkanmaan liitto yhtyi muistion näkemykseen kalustoyhtiön perustamisesta. Heidän näkemyksensä mukaan vastaavalla tavalla voidaan ratkaista muutkin kysymykset. Myös **Tampereen kaupunki ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä** kannattavat kalustoyhtiötä ja uskovat, että yhtiö voisi järjestää tarvittavat varikkotilat ja kiinteistöt omistamalleen kalustolle sekä huoltopalvelut. Kaupungin mukaan asemat voisi omistaa Ruotsin tapaan valtionyhtiö, kuntayhtymän mukaan omistamisjärjestelyä on perusteltua selkeyttää ja kehittää.

Satakuntaliitto kannatti osatekijöiden vastuiden selkeyttämistä ja keskittämistä. Omistajapolitiikalla ja -ohjauksella tulisi heidän mukaan myötävaikuttaa VR:n yhteistyön varmistamiseksi. **Rauman kaupunki ja Rauman kauppakamari** korostivat selkeiden pelisääntöjen merkitystä ja asioista sopimista infran omistajan johdolla. **Porin kaupungin** mukaan kilpailun syntyminen edellyttää kaluston huolto- ja

kunnossapitopalvelujen syrjimätöntä saatavuutta. Väyläviraston pitää säännellä nykyistä tarkemmin ratakapasiteetin jakoa myös ratapihoilla.

Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin kaupunki korosti, että palveluiden tulee olla aidosti erillisiä ja riippumattomia VR:stä. **Turun kauppakamari** ja **Varsinais-Suomen liitto** pitivät valtakunnallista tai alueiden yhteistyönä perustettua kalustoyhtiötä tärkeänä. Myös huolto- ja varikkokysymys tulee ratkaista yhdessä. Liiton mukaan ratkaisujen jääminen operaattoreiden vastuulle synnyttäisi epätasa-arvoisen kilpailutilanteen.

Muut sidosryhmät

Suomen Lähijunat Oy:n mukaan kaikki asemat, kunnossapidon kiinteistöt ja maa-alueet raiteistoineen, jotka liittyvät junaliikenteen käyttöön ja ylläpitoon osana rataverkkoa, tulee rinnastaa julkisesti omistettuun rataverkkoon ja siirtää VR:n omistuksesta osaksi rataverkkoa ja sen hallintaa. Hyvinkään konepaja-aluetta ei nähdä soveliaana kuuluvan yhden operaattorin hallintaan.

Skoda Transtech Oy:n mukaan tarvitaan kalustoyhtiö ja kiinteistöyhtiö.

HSL:n mukaan pääsy kalustoon, varikoille, asemille ja huoltoon tulisi järjestää yhden tai useamman erillisen toimijan avulla, jotka ovat riippumattomia liikenteenharjoittajista. On myös tärkeää, että näillä erillisyyhtiöillä on velvoite edistää kilpailun ja liikennetarjonnan kehittymistä.

Yhteinen Toimialaliitto ry, Raidealan neuvottelukunta RAINE totesi, että asemat ja varikot vaativat oman yhtiön, huoltopalvelut niin ikään. Valtion kalustoyhtiön tulee toimia markkinaehtoisesti siten, että se ei estä yksityisrahoitteista kalustoliiketoimintaa.

VR:n mukaan tulee perustaa julkinen ostoliikenteen kalustoyhtiö, ja sillä on valmius myydä yhtiölle alueelliseen ostoliikenteeseen soveltuvaa kalustoa. Kalustoyhtiön ulottaminen markkinaehtoiseen kalustoon aiheuttaisi merkittäviä kustannuksia ja purkaisi kalustosynergioita.

Senaatin Asema-alueet Oy näki, että olisi tärkeää jatkossa päättää, mikä taho määrittää asemille järjestettävät palvelut, palvelutason ja palveluverkoston laajuuden sekä millä taholla on koordinoitvelvoite palveluiden toimivuudesta ja järjestämisestä. Asemapalveluista tulisi määrittää kokonaisratkaisu ja sen ansaintalogiikka, esimerkkinä Ruotsin Jernhusen AB.

Palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitus

Pohjois-Suomi (Pohjois-Pohjanmaa, Lappi)

Pohjois-Pohjanmaan liitto, Lapin kauppakamari ja **Lapin liitto** toivoivat valtiolta enemmän investointeja pohjoisille rataosuuksille sekä EU-rahoituksen hyödyntämistä. Rataverkon kehittämisessä on otettava huomioon myös sotilaallinen liikkuvuus ja NATO-jäsenyyden tuomat tarpeet. **Oulun seudun kuntien** mukaan alueella pystytään kehittämään liikennettä markkinaehtoisesti, väyläinvestointien ja ostoliikenteen ollen kuitenkin valtion vastuulla. **Itä-Lapin kuntayhtymä** ei toivonut lausunnossaan kunnille tai maakunnille rahoitusvelvoitteita, sillä niillä on jo hyvin haastava taloustilanne. Rahoituksen uudistamista on tarkasteltava osana kansallista teollisuuspolitiikkaa. Kaikki pohjoisen lausujat korostivat EU-rahoitusta ja melkein kaikki palvelutason turvaamista valtion toimesta.

Itä-Suomi (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo)

Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Karjalan maakuntaliitot totesivat lausunnoissaan, että yhteiskunnan ostamaa liikennettä tarvitaan jatkossakin palvelutason turvaamiseksi koko maassa. On oltava mahdollisuus lisätä ostoliikennettä nopeallakin aikataululla tilanteissa, missä markkinaehtoinen liikenne on loppunut. Liitot pitivät ajatusta nykyisen markkinaehtoisesta liikenteen mahdollisesta lisäämisestä kilpailutettaviin kokonaisuuksiin hyvänä, kuitenkin sisältäen riskejä. Asemainfra voi heidän mukaansa tuottaa haasteita, jolloin valtion tulisi osallistua mahdollisiin rakentamiskustannuksiin merkittävästi. Alleviivasivat lausunnoissaan Lentoradan tärkeyttä. Myös rataverkon digitalisaatiota tulisi heidän mielestään edistää.

Kuopion ja Lappeenrannan kaupungit toivoivat rahoituksen tulevan kokonaan valtiolta. Lappeenrannan kaupunki toivoi myös Karjalan radalle investointeja, alueiden erityispiirteiden huomioon ottamista sekä aitoa vuoropuhelua. Toimintaympäristön muutoksen seurauksena turvallisuus ja huoltovarmuus on myös otettava huomioon. He myös nostivat lausunnossaan EU-rahoituksen paremman hyödyntämisen esiin.

Etelä-Savon kauppakamari totesi ostoliikenteen olevan tulevaisuudessakin tietyillä alueilla välttämätöntä. Lähiliikenteen osalta pääkaupunkiseudun ulkopuolella tulisi luoda toimiva malli kuntien ja yksityisten tahojen osallistumisesta rahoitukseen. Myös **Kuopion alueen kauppakamari** ja **Pohjois-Karjalan kauppakamarit** totesivat valtion rahoituksen olevan tärkeää palvelutason varmistamiseksi koko maassa.

Keski-Suomi, Etelä- ja Keski-Pohjanmaa sekä Pohjanmaa

Pohjanmaan kauppakamari korosti infra- ja palveluinvestointeja sekä valtion rahoitusta kannattamattomille yhteyksille. **Etelä-Pohjanmaan liitto** peräänkuulutti pitkäjänteisyyttä ja linjausten kytkemistä Liikenne12-suunnitelmaan, sekä mahdollisuutta rahoittaa ostoja valtion ja muiden toimijoiden yhteistyönä. Liitto nosti myös lausunnossaan esiin EU-rahoituksen hyödyntämisen. Myös **Keski-Suomen liiton** nosti tämän esiin lausunnossa, jossa todetaan lisäksi, että infran ja liikenteen rahoitusvastuun tulisi olla valtiolla. Julkista rahoitusta kannatti myös **Kurikan kaupunki. Vaasanseudun kehitys** totesi, että henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovittamistarpeet tulisi huomioida. Esille lausunnossa nousi myös palvelujen ja lippuhinnoittelun joustavuus sekä infran merkitys.

Etelä-Suomi (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso)

Kymenlaakson kauppakamari ja **Kymenlaakson liitto** pitivät tärkeänä, että on tehty vertailua muihin maihin. Mallia valittaessa tulee heidän mielestään varmistaa, että alueiden eriytymistä ei pääse tapahtumaan. Julkisesti tuettua liikennettä tullaan jatkossakin tarvitsemaan koko maan palvelutason varmistamiseksi.

Hämeen liitto totesi, että infran ylläpitoon ja kehittämiseen tulee turvata riittävä rahoitus valtion toimesta sekä parantaa EU-rahoituksen hyödyntämistä. Päärata on heidän näkemyksensä mukaan kriittisin investointikohde. **Päijät-Hämeen liitto** piti tärkeänä nykyisen rataverkon hyödyntämistä ja kehittämistä sekä uusien ratahankkeiden arviointia riittävän tietopohjan avulla. Maakunnassa selvitetään ja etsitään ratkaisuja junaliikenteen jatkokehittämiseksi. **Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen** mukaan määriteltävän tavoitepalvelutason mukainen palveluiden rahoitus tulisi rahoittaa täysin valtion budjetista. Bruttomallissa myös lipputulot jäisivät valtiolle. Seudulliset ja paikalliset joukkoliikenneviranomaiset voisivat osallistua rahoitukseen lipputulosten kautta yhteisten lipputuotteiden tai yhteensopivan lippujärjestelmän avulla mahdollistamalla isomman käyttäjäpotentiaalin ja maksamalla nousukorvauksia. Infrarahoitus tulisi niin ikään tulla lähtökohtaisesti valtiolta.

Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen korosti myös pitkäjänteisyyttä hankkeessa; vain pitkäjänteisellä kehittämisellä ja rahoituksella saadaan pitkän aikavälin hyötyjä. Nykyinen rahoitustilanne aiheuttaa epävarmuutta sidosryhmissä, joten valtion tulisi antaa signaali pitkäjänteisyydestä. Käyttäjänäkökulmasta panostukset palvelun kehittämisessä tulisi laittaa matka-aikaan ja matkaan liittyvään vaivaan vaikuttaviin asioihin.

Uudenmaan liiton mukaan on epärealistista odottaa merkittävää yksityistä rahoitusta infraan, viitaten VM:n julkaisuun 2023:5 koskien suurten ratahankkeiden rahoitusta ja investointimahdollisuuksia. Pääosa rahoituksesta on heidän näkemyksensä mukaan tultava valtiolta, EU-rahoitusta hyödyntäen. Kuntien ja alueiden liikennöintikustannuksiin osallistumiselle on kuitenkin muodostettava rakenteet. **Siuntion kunta** ja **Raaseporin kaupungin** mukaan valtion rahoitus on välttämätöntä, sillä joukkoliikennettä ei voida tarkastella voittoa tavoittelevana toimintana kokonaisuudessaan. Rantaradan investoinnit nostetaan jälleen esille, esimerkiksi kestävyuden näkökulmasta.

Pirkanmaa ja Satakunta

Pirkanmaan liitto näki, että tarjonnan lisääminen tarvitsee julkista rahaa. Riittävällä lisäpanostuksella sekä oikein mitoitetuilla infrainvestoinneilla junaliikennettä olisi heidän mukaansa mahdollista lisätä merkittävästi. Kustannusten reilu jako vaatii vuoropuhelua. **Tampereen kaupunki ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä** kannattavat hyötyjä maksaa-periaatetta, jossa siis hyötyvät kunnat osallistuisivat valtion lisäksi rahoitukseen. Kuntayhtymän mukaan päävastuu rataverkosta on kuitenkin valtiolla.

Satakuntaliitto piti todennäköisenä, että kehittäminen vaatii lisää julkista rahoitusta, kenties jopa merkittävästi. Liitto yhtyy arviomuistion näkemykseen siitä, että julkisesti rahoitetun järjestelmän tuottoja voitaisiin hyödyntää palvelukokonaisuuden kehittämisessä. **Rauman kaupunki ja Rauman kauppakamari** totesivat, että entistä laajemmat rahoituspohjat ja elinkaarimallit lisääntynevät. Kilpailun lisääntyessä yksityiset investoijat voisivat tulla mukaan. **Porin kaupungin** mukaan rataverkon tulee säilyä valtion omistuksessa. Asemanseutuja ja maankäyttöä voivat kehittää kunnat ja alueet.

Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin kaupungin mukaan nykyinen malli toteutettuna käytännössä on hyvä. **Turun kauppakamari** ja **Varsinais-Suomen liitto** totesivat lausunnossaan, että Varsinais-Suomessa alueellisen junaliikenteen alkaessa uudelleen tulee varsinkin alussa varautua vertailualueita suurempaan subventioon. Tämän vuoksi on tärkeää, että suunnittelu tehdään yhdessä kuntien kanssa.

Muut sidosryhmät

Suomen Lähijunat Oy korosti lausunnossaan tarvetta alueellisen toimivallan osoittamisesta alueellisille viranomaisille.

Skoda Transtech Oy totesi lausunnossaan, että kannattava liikenne on rahoitettava lipputuloilla ja kannattamatonta subventoitava julkisella tuella. Heidän näkemyksensä mukaan kaupunkiseutujen joukkoliikenteen järjestäjille tulee antaa oikeus järjestää alueellista liikennettä. Valtion tulisi myös antaa jokaiselle kaupunkiseudulle sama osuus tukea. Infrarahoituksen pitäisi lähtökohtaisesti tulla valtiolta.

HSL totesi lausunnossaan, että valtion rahoitus painottuu uusiin infrahankkeisiin. Olemassa olevasta verkosta on pidettävä parempaa huolta, kuten myös julkisesti tuetun junaliikenteen tarjonnasta. Pienillä

ja kustannustehokkailla investoinneilla voidaan saada myös paljon hyötyjä. Esimerkiksi Digirata nähdään ehdottoman tarpeellisena.

JHL totesi lausunnossaan, että infrarahojen on tultava valtiolta. Alueille voitaisiin antaa osarahoitusvastuu liikenteestä ja mahdollisuus vaikuttaa julkisiin hankintoihin. Kulkuosuuden kasvattaminen vaatii lisäyksiä julkisesti rahoitettuun liikenteeseen, joka todennäköisesti kehittyy markkinaehtoiseksi.

Raidealan neuvottelukunnan mukaan infrarahoitus on valtion perustoimintaa, johon hyötyjä voisivat osallistua.

Yksi yksityishenkilö pitää todennäköisenä, että kunnilla on halua investoida palveluihin, lisäksi tunturiradalla ehkä voisi saada yksityisiltä rahoitusta. Tämä vaatisi ongelmien ratkaisemista markkinaehtoisen ja ostoliikenteen välillä.

Ostojen organisointi, resurssit ja rahoitus

Pohjois-Suomi (Pohjois-Pohjanmaa, Lappi)

Oulun seudun kunnat ja **Tornion kaupunki** kehottivat lausunnossaan ottamaan organisoinnissa mallia Ruotsista. **Tornion kaupunki** ei kuitenkaan pidä hankintojen hajauttamista alueille realistisena. **Lapin liitto** korosti lausunnossaan yhteistyötä ruotsalaisten viranomaisten kanssa ja valtion lisäinvestointeja verkkoon, sekä toivoi kilpailutuksessa alueiden erityispiirteiden huomiointia. **Itä-Lapin kuntayhtymä** ja **Tunturi-Lapin Kehitys** hoitaisivat hankinnat Liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimivan viraston järjestämän julkisen kilpailutuksen kautta. Jälkimmäinen esitti vaihtoehdoksi myös sopimusliikenteen ja markkinaehtoisen liikenteen yhdistelmää.

Itä-Suomi (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo)

Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Karjalan maakuntaliittojen mukaan kaukoliikenne voi olla jatkossakin pääosin markkinaehtoista, kunhan kalusto on kaikkien hyödynnettävissä. Kannattamattomat reitit hoidettaisiin ostoliikenteellä kilpailuttaen. Alueellinen junaliikenne voisi toimia Tampereen mallin tapaan.

Kuopion kaupunki piti valtiota ainoana mahdollisena rahoittajana ja toimivaltaisena viranomaisena.

Etelä-Savon kauppakamarin mukaan kilpailutukseen kannattaa ottaa kokonaisuuksia, joissa on mukana myös kannattamattomampia reittejä. Matkaketjut tulee ottaa huomioon kokonaisuuksina. Myös **Pohjois-Savon ELY-keskus** toi esiin kokonaisuusajattelun palvelutasossa ja hankinnoissa. Liikenne- ja viestintävirasto, Traficomia kannatettiin toimivaltaiseksi viranomaiseksi. **Kuopion alueen kauppakamari** kannatti koordinoitua ja palveluja paketoivaa, valtakunnallista mallia kilpailutukseen ja ostopalveluihin. **Pohjois-Karjalan kauppakamari** kannatti myös paketoitua.

Keski-Suomi, Etelä- ja Keski-Pohjanmaa sekä Pohjanmaa

Pohjanmaan kauppakamari ja **Vaasanseudun kehitys** totesivat, että henkilöjunaliikenne tulisi nähdä osana liikennejärjestelmää ja valtion tulisi olla valmiina osallistumaan kannattamattomien välien rahoitukseen. **Etelä-Pohjanmaan liitto** piti yhden viranomaisen mallia parhaana kilpailutukseen, mutta mahdollisuus alueellisten toimijoiden yhteisrahoitukseen tulisi säilyttää. Mahdolliset paketoinnit tulisi tehdä huolellisesti. **Keski-Suomen liitto** kannatti muistion alustavia linjauksia, toivoen kuitenkin tarkempaa tarkastelua. **Kurikan kaupunki** kannatti keskitettyä kilpailutusta ja tehtävän siirtämistä

muulle taholle kuin liikenne- ja viestintäministeriölle. Kaupunki totesi lisäksi molempien sopimusmallien vaativan vielä kehittämistä.

Etelä-Suomi (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso)

Kymenlaakson kauppakamari ja Kymenlaakson liitto pitivät julkista tukea tärkeänä alueiden eriytymisen estämiseksi. Liitto piti keskitettyä mallia parempana kuin hajautettua. Osaamisen merkitystä alleviivataan ja yhtenäisen lippujärjestelmän käyttöönottoa toivottiin.

Hämeen liitto oli toimivaltakysymyksissä pitkälti samaa mieltä arviomuiston kanssa. Liitto totesi lisäksi, että joka tapauksessa prosesseissa on huomioitava alueelliset tarpeet. **Päijät-Hämeen liitto** piti tärkeänä, että alueellisilla viranomaisilla on tulevaisuudessa mahdollisuus tilata alueellista henkilöjunaliikennettä. Maakunnilla tulisi myös olla mahdollisuus vaikuttaa kaukoliikenteen kehittämiseen. Vaikka alueilla olisi mahdollisuus päättää alueliikenteestä, voitaisiin liikenteen kilpailutus ja suunnittelu toteuttaa heidän mielestään keskitetymin. **Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen** mukaan hankinnat tulisi organisoida yhden kansallisen viranomaisen alle, johon keskitettäisi myös tarvittava osaaminen. He myös kannattivat bruttomallia tulevissa hankinnoissa.

Uudenmaan liitto kannatti hankintojen keskittämistä Liikenne- ja viestintävirastolle, alueiden mahdollisuus osallistua säilyttäen.

Pirkanmaa ja Satakunta

Pirkanmaan liitto totesi, että ostoissa tulisi siirtyä kohti järjestelmää, jossa osto- ja tilausvastuu on alueellisilla viranomaisilla. **Tampereen kaupungin** ja **Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän** mukaan ei ole perusteltua hajauttaa hankintoja, vaan esimerkiksi Traficom voisi sopia tilaajaksi. Alueet olisivat mukana yhteistyössä ja rahoituksessa, hyötyjä maksaa-periaatteella.

Satakuntaliitto kannatti keskitettyä mallia, jossa alueet pääsevät mukaan yhteistyöhön. **Rauman kaupungin** ja **Rauman kauppakamarin** mukaan tämä tulisi järjestää kuntien, alueiden, valtion ja yritysten vuoropuhelun kautta kohti avointa, kilpailun mahdollistavaa ostopolitiikkaa. **Porin kaupungin** mukaan junaliikenteen toimivalta kannattaa säilyttää edelleen valtakunnallisella toimijalla.

Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin kaupunki totesi, että alueellisten palveluiden hankinnan tulee olla paikallisten toimijoiden hallinnassa, minkä vuoksi liikennepalvelulakia tulee muuttaa. Valtion tulisi ainakin alussa osallistua rahoitukseen esimerkiksi takuutyypisesti. **Turun kauppakamari** ja **Varsinais-Suomen liitto** korostavat valtion ja alueen kuntien keskustelua vaihtoehtoisista poluista kohti alueellista henkilöjunaliikennettä, tarvittavat lakimuutokset huomioiden.

Muut sidosryhmät

Suomen Lähijunat Oy korosti lausunnossaan, jotta henkilöjunaliikenne voi kasvaa ja alueellinen junaliikenne voidaan saada valtakunnan laajuiseksi, alueellinen toimivalta on lailla osoitettava alueellisille viranomaisille. Toimivaltajärjestely johtaa siihen, että alueellisesta junaliikenteestä rahoitusvastuu on ensisijaisesti alueilla. Muutosvaiheessa olisi kuitenkin heidän mielestään perusteltua, että valtion puolesta tuetaan alueellisen junaliikenteen käynnistymisvaihetta käynnistystakuuavustuksella. Rahoitusmahdollisuuksissa tulisi ottaa huomioon ja sallia, että alueet, kunnat ja yksityiset toimijat voivat toteuttaa junaliikenteeseen liittyviä ja tukeutuvia hankkeita joustavasti yhdessä siten, että Väylävirasto voi vastata sille kuuluvasta osuudesta myös jälkikäteen. Alueiden

väläinen junaliikenne voitaisiin antaa vierekkäisten alueellisten vastuuviranomaisten yhdessä järjestettäväksi. Alueelliset viranomaiset ja LVM valtakunnallisena viranomaisena voivat myös sopia menettelyistä keskenään.

Skoda Transtech Oy:n mukaan kaukoliikenteen kilpailutus muutamassa isossa "lohkossa" sisältäen markkinaehtoisena ja ostoliikenteen pienentäisi valtion tukitarvetta.

HSL:n mukaan alueille (esim. kaupunkiseudut) tulisi luoda mahdollisuus rahoittaa liikennettä ja vaikuttaa palvelutasoon. Tässä tulee kuitenkin huomioida, että rahoitusvastuuta ei realistisesti voida siirtää kokonaan pois valtiolta. Hyötyjä saadaan viranomaisten välisestä tiiviistä yhteistyöstä (osaaminen, resurssit) ja yhtenäisestä markkinanäkymästä (tarjouskilpailujen aikataulujen, hankintamallien ja sopimusehtojen yhteensovittaminen). Suomessa raideliikenteen seudulliset kohteet ovat niin pieniä, että kellään tilaajalla ei yksin ole riittäviä edellytyksiä kestävän kilpailun mahdollistamiseen, vaan markkinaa on tarkasteltava kokonaisuutena. HSL:n näkemyksen mukaan suurimmat hyödyt kilpailutuksista saadaan, kun kilpailtu markkina on mahdollisimman suuri. Jotta toimivaa kilpailua syntyisi kestäväällä pohjalla, markkinoilla tulee olla tilaa vähintään kolmelle operaattorille. Kilpailutuksissa on tehtävä kaikki mahdollinen sen varmistamiseksi, että yksi toimija ei voita kaikkia sopimuksia.

Paikallisliikenneliiton mukaan toimivalta hankinnoissa tulisi antaa esimerkiksi Traficomille ja valtion tulisi säilyä pääasiallisena verkkorahoittajana.

Yhteinen Toimialaliitto ry, Raidealan neuvottelukunta RAINEEN mukaan ei ole tarkoituksenmukaista, että tulevaisuudessa liikenteen tilaamisoikeus rajautuu vain LVM:lle ja HSL:lle, vaan alueilla tulee olla keskeinen rooli joko suoraan tai keskitetyn viranomaisen toiminnassa. Tässä on kuitenkin olemassa heidän mielestään se ristiriita, että alueilla ei ole omaa rahoitusta tilausliikenteeseen (omaa verotusoikeutta). Valtion on toimittava kumppanina alueliikenteen järjestämisessä rahoittajana. Tilaamisoikeuden osalta on tehtävä liikennepalvelulakiin tarpeellinen muutos. Ostojen eli kilpailutusten järjestämiseen tarvitaan toimijaksi siitä vastaava, ministeriöstä irrallinen, virasto.

VR katsoo, että kilpailua edistettäisiin nopeimmin kilpailuttamalla julkisesti alueellista ostoliikennettä ja lisäämällä ostoliikenteen rahoitusta. Kunnille ja kuntayhtymille tulisi mahdollistaa alueellisen ostoliikenteen järjestäminen.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin mukaan junaliikenteen turvallisuusviranomaisen, sääntelyelimen sekä junaliikenteen hankintatoiminnon ei pitäisi olla samassa organisaatiossa. Mikäli tehtävä tulisi Traficomille, hankintatoiminnon on oltava selkeästi riippumaton turvallisuustoiminnosta sekä sääntelyelimestä. Virasto tarvitsee lisäresursseja tehtävänhoitoon. Tilaajatoiminnon hajauttaminen ei ole tehokasta, mutta jos alueellisesti halutaan ostaa lisää junaliikennekapasiteettia, se olisi hyväksyttävissä tarkka pohdinta muistaen. Valmistelu aloitettava heti, sillä aikataulu on tiukka. Hanke on myös huomioitava julkisessa taloudessa.

Työ- ja elinkeinoministeriö ei ottanut tarkemmin kantaa alueiden rooliin, mutta piti kuitenkin myönteisenä, jos alueiden mahdollista nykyistä suurempaa roolia kilpailutuksissa arvioitaisiin.

Yhden yksityishenkilön mukaan Liikenne- ja viestintäviraston toiminnan tulisi muistuttaa Hansel Oy:n toimintaa.

Aikataulu

Pohjois-Suomi (Pohjois-Pohjanmaa, Lappi)

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 4	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@gov.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo.lvm@gov.fi

Oulun seudun kunnat näkivät hankkeen aikataulun realistisena, ja korostavat pikaisen aloittamisen tärkeyttä. **Itä-Lapin kuntayhtymä** toivoi sujuvaa valmisteluun ryhtymistä lausuntopalautteen huomioimisen ja kokonaisemman tilannekuvan muodostamisen jälkeen. **Lapin kauppakamarin** mukaan hanke on kytkettävä yhteen Liikenne 12-uudistamisen kanssa ja valmistelu käynnistettävä pian. **Lapin liitto** piti tärkeänä, että hankkeen järjestelyihin käytetään tarpeeksi aikaa ja pidetään avoin vuorovaikutus mahdollisena. **Tunturi-Lapin** Kehityksen mukaan lähtökohta siitä, että henkilöjunaliikenteen tarjonta voisi lisääntyä vasta 2030-luvulla, on liian hidas.

Itä-Suomi (Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo)

Pohjois-Savon, Etelä-Savon, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Etelä-Karjalan maakuntaliittojen mukaan muistion aikataulusta on pidettävä kiinni. Liikenteen siirtämistä maanteiltä rautateille tulee kiirehtiä Suomen hiilineutraaliustavoitteita ajatellen. **Etelä-Savon kauppakamari** piti muistion aikataulua sopivana. **Pohjois-Savon ELY-keskus** toteaa, että on varattava aikaa tarvittaviin muutoksiin. Yhteistyötä ja tiedonvaihtoa tarvitaan ennustettavan muuntautumisen kannalta.

Kuopion alueen kauppakamarin ja Pohjois-Karjalan kauppakamarin mukaan hanke on kytkettävä yhteen seuraavan Liikenne12-suunnitelman uudistamisen kanssa. **Kuopion kaupunki** arvioi aikatauluksi +10 vuotta, jos tarkoitetaan toimivaltaisesta viranomaisesta päättämistä, rahoituksen järjestymistä, muiden resurssien varmistumista, palvelutason määrittelemistä ja muista toimivuuksista päättämistä. Jos tarkoitetaan koko henkilöjunaliikenteen uudelleen suunnittelua, hankintaa ja kilpailuttamista ja uuden henkilöjunaliikenteen aloittamista arvioisi Kuopio hankkeen aikatauluksi 10-15 vuotta.

Keski-Suomi, Etelä- ja Keski-Pohjanmaa sekä Pohjanmaa

Pohjanmaan kauppakamari toivoi, että hanke kytkettäisiin yhteen Liikenne12-suunnitelman kanssa. **Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Suomen liitot** pitivät muistiossa esitettyä aikataulua tiukkana ja toivovat riittävää sidosryhmien kuulemista eri vaiheissa. **Kurikan kaupunki** puolestaan piti aikataulua pitkänä ja toivoo ripeää etenemistä.

Etelä-Suomi (Uusimaa, Kanta-Häme, Päijät-Häme ja Kymenlaakso)

Kymenlaakson liitto näki muistion aikataulun tiukkana, pitäen kuitenkin keskustelun avaamista hyvänä alkuna.

Hämeen liitto piti esitettyä etenemispolkua hyvänä. **Päijät-Hämeen liitto** totesi, että hanke tulee viemään aikaa ja siksi valmistelu tulisi käynnistää jo seuraavalla hallituskaudella. **Lahden seudun joukkoliikenneviranomaisen** mukaan työhön tulisi ryhtyä heti, jotta ratkaisut eivät synny kiireessä vaan suunnitelmallisesti.

Uudenmaan liitto piti tärkeänä, että hanke etenee mahdollisimman nopeasti. **Siuntion kunta ja Raaseporin kaupunki** korostivat rantaradan parannusten kiireellisyyttä sekä vuoropuhelun merkitystä.

Pirkanmaa ja Satakunta

Pirkanmaan liitto, Satakuntaliitto ja Tampereen kaupunki tukivat muistion aikataulua. **Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä** piti aikataulua tarkoituksenmukaisena ja kunnianhimoisena sekä on halukas osallistumaan valmisteluun yhdessä seudun muiden keskeisten sidosryhmien kanssa.

Porin kaupungin mukaan aikataulu ei ainakaan voi olla kireämpi. **Rauman kaupunki** ja **Rauman kauppakamari** totesivat, että kilpailu on lähes mahdotonta ennen kuin valtion ja VR:n sopimus päättyy. Murrosvaiheessa tarvitaan myös pilottihankkeita.

Varsinais-Suomi

Uudenkaupungin kaupungin mukaan muistion lähtökohta tarjonnan lisääntymisestä vasta 2030-luvulla on liian hidas, minkä vuoksi tulisi edetä niin nopeasti kuin teknisesti mahdollista. **Turun kauppakamarin** mukaan hanke edellyttää nopeita toimenpiteitä, **Varsinais-Suomen liiton** mukaan välittömiä.

Muut sidosryhmät

Suomen Lähijunat Oy totesi, että alueellisen junaliikenteen valmisteluun tulisi ryhtyä heti.

HSL totesi, että päätökset kilpailutuksen aloittamisesta ja sen vaatimista rakenteellisista muutoksista tulisi tehdä välittömästi. Muistion aikataulu on realistinen.

Raidealan neuvottelukunnan mukaan hankkeessa tulee edetä siten, että lainsäädännölliset esteet toimivien markkinoiden syntyä poistetaan mahdollisimman nopeasti uuden eduskuntakauden alussa. Tässä keskeisin asia on henkilöjunaliikenteen viranomaistoimivallan myöntäminen alueellisille ja seudullisille viranomaisille vastaavalla tavalla kuin linja-autoliikenteessä sekä koordinoitun tilausmallin luominen.

Yksi yksityishenkilö toivoi rauhallista valmistelua.

Muut näkemykset ja lausunnot

Itä-Lapin kuntayhtymän mukaan arviomuistio on perusrakenteeltaan hyvä, mutta siitä ei välity viestiä koko Suomen henkilöjunaliikenteestä huolehtimisesta.

Kurikan kaupunki esitti, että alueellisessa junaliikenteessä voitaisiin hyödyntää yhteiskunnallisia yrityksiä. Alueellisen yhteiskunnallisen rautatieyrityksen omistajatahona voisivat olla kunnat ja maakunnat sekä muut maakunnalliset tahot.

Pro Rautatie ry:n mukaan raideliikenteen osuutta on nostettava. Kilpailu ei nyt toimi, minkä vuoksi on lähetettävä signaaleja pitkäaikaisesta panostamisesta henkilöjunaliikenteeseen. Markkinaehtoisesti nykyisin järjestävän liikenteen mukaan ottamista kilpailutettavaan kokonaisuuteen on selvitettävä. On perustettava kalustoyhtiö. Liikennepalvelulakiin muutos, niin että muusta joukkoliikenteestä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset pystyisivät suunnittelemaan kaikkia julkisesti tuettuja avoimia liikennepalveluita. Yhdistys ei voi yhtyä arviomuistion pohdintaan osan nykyisistä palveluiden lopettamisesta 2030-luvulle tullessa, vaan päinvastoin on paljon lisäämistarpeita. Alue liikenne kannattaa hankkia riittävän isoina kokonaisuuksina ja rahoitukseen voisivat tarvittaessa osallistua valtion lisäksi esimerkiksi kunnat tai muut alueelliset toimijat. Myös kalustoyhtiö voisi olla yhteisomisteinen.

Rautatiealan sääntelyelin totesi lausunnossaan, että lippujen hintojen pitäminen kilpailukykyisellä tasolla verrattuna muihin liikennemuotoihin vaatii huomattavan määrän julkista tukea ja infrainvestointeja. Kaikki liikenne on saatettava kilpailun piiriin. Open Access-liikenteellä saattaisi olla kilpailutetun PSO-liikenteen rinnalla rooli. Useamman "paketin" kilpailuttaminen erikseen lisäisi todennäköisyyttä sille, että myös Open Access-liikenteeseen syntyisi yritysten läsnäolon vuoksi kilpailua. Kalustoyhtiön tarjoaman kaluston lisäksi Open Access-liikennettä voisi harjoittaa myös omalla

kalustolla. Markkinaehtoisen liikenteen selkeä erottaminen kilpailutetuista PSO-sopimuksista tekisi julkisen tuen käytön läpinäkyvämmäksi. Rataverkon haltijan roolia vahvistettava. Rakenteelliset järjestelyt olisivat syrjimättömän pääsyn kannalta toimivin vaihtoehto. Kalustoyhtiön osalta sääntelyelin yhtyy arviomuistion johtopäätöksiin; sen perustaminen on tehtävä nopeasti.

Valtiovarainministeriö totesi muistion olevan kattava ja realistinen aikataulultaan. VM:n mukaan KKV:n raportit tukevat muistion valmistelua. VM pitää tärkeänä, että henkilöjunaliikenteen järjestämistavasta linjattaisiin pitkäjänteisesti ja parlamentaarisesti. Muistiossa olisi voitu tuoda enemmän esiin, missä aikataulussa muissa Euroopan maissa Open Access –periaate on tuonut uusia toimijoita markkinoille, joissa raideleveys ei ole hidaste. Ministeriö pitää lisäksi tärkeänä KKV:n suositusten mukaista ja muistiossa linjattavaksi todettua alueiden vastuun lisäämistä. Ministeriö painotti lausunnossaan, että henkilöjunaliikenteen kilpailutuksen myötä on pyrittävä voimakkaasti siihen, että kustannus julkiselle taloudelle olisi nykyisellä tai sitä matalammalla tasolla.

Väylävirasto näkee kilpailtujen junaliikenteen henkilöliikennemarkkinoiden edistävän alan kehitystä ja edesauttavan asetettuihin tavoitteisiin pääsemistä. Virasto pitää muistiota kattavana ja laadukkaana. Viraston rooli tukee kilpailtujen markkinoiden synnyttämistä. Vastuita voitaisiin selkeyttää. Infran on kyettävä vastaamaan liikennöintitarpeisiin. Asemien kunto ja esteettömyys muistettava rahoituksessa.

Yksi yksityishenkilö pohtii, onko välttämättä raideleveyden muuttuessa edes järkevää lisätä kaikkia reittejä nimenomaan lähijunalla esimerkiksi metrosuunnittelun sijasta.

Lausunnonantajat

Alueelliset toimijat

- | | |
|--|---|
| 1. Etelä-Karjalan maakuntaliitto | 22. Pohjanmaan kauppakamari |
| 2. Etelä-Pohjanmaan liitto | 23. Pohjois-Karjalan kauppakamari |
| 3. Etelä-Savon kauppakamari | 24. Pohjois-Karjalan maakuntaliitto |
| 4. Etelä-Savon maakuntaliitto | 25. Pohjois-Pohjanmaan liitto |
| 5. Hämeen liitto | 26. Pohjois-Savon ELY |
| 6. Itä-Lapin kuntayhtymä | 27. Pohjois-Savon maakuntaliitto |
| 7. Kainuun liitto | 28. Porin kaupunki |
| 8. Keski-Suomen ELY | 29. Päijät-Hämeen liitto |
| 9. Keski-Suomen liitto | 30. Raseborgs stad/Raaseporin kaupunki |
| 10. Kuopion alueen kauppakamari | 31. Rauman kauppakamari |
| 11. Kuopion kaupunki | 32. Rauman kaupunki |
| 12. Kurikan kaupunki | 33. Salon kaupunki |
| 13. Kymenlaakson kauppakamari | 34. Satakuntaliitto |
| 14. Kymenlaakson liitto | 35. Siuntion kaupunki |
| 15. Lahden seudun
joukkoliikenneviranomaisen/Lahden
kaupunki | 36. Tampereen kaupunki |
| 16. Lapin kauppakamari | 37. Tampereen kaupunkiseudun
kuntayhtymä |
| 17. Lapin liitto | 38. Tornion kaupunki |
| 18. Lapin matkailuelinkeinon liitto | 39. Tunturi-Lapin Kehitys |
| 19. Lappeenrannan kaupunki | 40. Turun kauppakamari |
| 20. Oulun seudun kunnat/Oulun kaupunki | 41. Uudenkaupungin kaupunki |
| 21. Pirkanmaan liitto | 42. Uudenmaan ELY |
| | 43. Uudenmaan liitto |
| | 44. Vaasanseudun kehitys Oy VASEK |
| | 45. Varsinais-Suomen liitto |

Yhdistykset ja yritykset

- | | |
|-------------------|---------|
| 46. Fenniarail Oy | 47. HSL |
|-------------------|---------|

- 48. Invalidiliitto ry
- 49. Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL ry
- 50. Kuluttajaliitto ry
- 51. Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- 52. Paikallisliikenneliitto ry
- 53. Pro Rautatie ry
- 54. Pyöräliitto ry
- 55. Rautatiealan Unioni RAU ry
- 56. Senaatin Asema-alueet Oy
- 57. Skoda Transtech Oy

- 58. Suomen kommunistinen puolue
- 59. Suomen Kuntaliitto ry
- 60. Suomen Lähijunat Oy
- 61. Suomen Taksiliitto ry
- 62. Suomen Yrittäjät ry
- 63. Vanhustyön keskusliitto -
Centralförbundet för de gamlas väl ry
- 64. VR Group
- 65. Yhteinen Toimialaliitto ry, Raidealan neuvottelukunta RAINE

Ministeriöt ja virastot

- 66. Huoltovarmuuskeskus
- 67. Kilpailu- ja kuluttajavirasto
- 68. Rautatiealan sääntelyelin
- 69. Traficom
- 70. Työ- ja elinkeinoministeriö
- 71. Valtioneuvoston kanslia
- 72. Valtiovarainministeriö
- 73. Väylävirasto
- 74. Yhdenvertaisuusvaltuutettu

Yksityishenkilöt

Lausunnon antaneita yksityishenkilöjä oli 3 kappaletta.