SUOMEN LÄHIJUNAT

Lausunto: HE 95/2023 hallituksen esitys laiksi raideliikennelain ja liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Suomen Lähijunat Oy:n tavoitteena on nostaa Suomen raideliikenteen kulkutapaosuus eurooppalaiselle tasolle. Eurostatin 2019 tilaston mukaan Suomen raideliikenteen kulkutapaosuus on 6,2 prosenttiyksikköä, kun taas lähijunamaa Ruotsissa kulkutapaosuus on 12,2 prosenttiyksikköä.

Yhtiömme kiittää mahdollisuudesta lausua, ja nostaa kaksi näkökulmaa esiin lakiesityksestä sekä ratainfran rakentamisen haasteista:

1.

Lähijunaliikenteen kannalta esitetty ratamaksun investointikohtainen viisinkertainen korotusmahdollisuus on kohtuullinen, kun investointi tuottaa hyötyä esimerkiksi nopeuden nostona, ratakapasiteetin kasvuna tai henkilöliikennepaikkojen lisäyksenä. Tällöin investointikohtainen korotusmahdollisuus on myönteinen mahdollisuus edistää sekä lähijunaliikenteen että muun junaliikenteen toimintamahdollisuuksia ja tuottavuutta sekä jo olemassa olevan rataverkon käyttöä kevyin ja nopeasti toteutettavin investoinnein.

Rataverkon käyttäjän kannalta olennaista on, että ratamaksun korotusmahdollisuutta käytetään investointeihin, jotka ovat kustannustehokkaita ja edistävät junaliikenteen kulkutapaosuuden kasvua. Tällaisia investointeja ovat usein pienet, nopeasti toteutettavat ja siten myös nopeasti vaikuttavat parannus ja kehittämistoimet, kuten lähijunaseisakkeet. Lähijunaliikenteen näkökulmasta tällaisia ovat mm. lähijunille riittävien laitureiden palauttaminen entisille asemille. Esitetty ratamaksun korotusvara ja laiturin ja liikennepaikan muun kunnostuksen kustannus ovat järkevässä suurusluokassa keskenään.

Päätettävistä korotuksista on aina tehtävä huolellinen suunnitelma ja vaikutusarvio, joissa otetaan huomioon liikennejärjestelmän kokonaisuus sekä kestävän liikennepolitiikan tavoitteet. Tilapäinen korotusmahdollisuus ja lähijunaliikenteen tarpeet tulee huomioida myös Liikenne 12 -suunnitelmassa sekä Väyläviraston suunnitelmissa ja ohjeistuksessa. Tavoitteena tulee olla nopea toteutettavuus ja lähijunaliikenteen tarpeista lähtevät ratkaisut erillään vuosikymmenteen aikajänteellä toteutettavista suurista hankkeista.

2.

Ratamaksun mahdollisena korotusperusteena esitetään myös eurooppalaisen kulunvalvonnan käyttöönottoa (Suomessa Digirata-hanke). Kulunvalvonnan uusimisen taustalla on paitsi eurooppalainen pakottava sääntely, myös Suomessa nyt käytössä olevan tekniikan vanhentuminen.

Lakiehdotuksen 140 §:n 1 momentti antaa rataverkon haltijalle oikeuden kannustaa rataverkon käyttäjää uuden kulunvalvontatekniikan käyttöönottoon ratamaksun alennuksella. Suomen Lähijunat Oy:n näkökulmasta 100 %:n ratamaksun alennus voisi

vastata käyttäjälle pakollisen määräysten mukaisen kulunvalvontainvestoinnin määrää noin 5–10 vuoden aikana.

Suomen Lähijunat Oy pitää selkeimpänä menettelyä, jossa rataverkon käyttäjälle määräysten perusteella pakollinen eurooppalainen kulunvalvontalaite on riittävä osa junakaluston kustannusta. Kulunvalvonnan uusimisesta aiheutuu ylimenokausi, jolloin junien on toimittava sekä vanhan että uuden kulunvalvontajärjestelmä kanssa. Ratamaksun muuttamisen sijasta selkeintä on, että rataverkon haltija kantaa ylimenokauden edellyttämän rataverkon käyttäjän lisäinvestoinnin, joka tarvitaan junan määräystenmukaisen eurooppalaisen kulunvalvontavarustuksen lisäksi.

Lisätiedot:
Suomen Lähijunat Oy

Antero Alku, toimitusjohtaja
Puh. 0400 446 841, s-posti antero.alku@lahijunat.fi

Jaakko Mustakallio, varatoimitusjohtaja, yhteiskuntasuhteet
Puh: 045 652 0589, s-posti: jaakko.mustakallio@lahijunat.fi