

Päiväys/ Datum 19.12.2023

Dnro/Dnr TRAFICOM/359988/03.06.03/2023

Rautateiden henkilöliikennepalvelun käyttäjien edustajien kuuleminen 2023: Rautatiemarkkinoiden nykytila ja kehittäminen

Lausunnon antajat

Rautatiealan sääntelyelin pyysi lausuntoja otsikossa mainitusta asiasta Lausuntopalvelu.fi:n kautta. Lausunnot saatiin Pyöräliitto ry:ltä, Näkövammaisten liitto ry:ltä, Suomen Kuntaliitto ry:ltä, Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf:ltä, Kynnys ry:ltä, Vanhusasiavaltuutetulta, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry:ltä, Rauman kaupungilta, SAK ry:ltä, Kuuloliitto ry:ltä, Kuluttajaliitolta, Invalidiliitto ry:ltä, Rauman kauppakamarilta, Yhteinen Toimialaliitto ry:ltä, Joukkoliikenneuudistusryhmältä Facebookissa ja Suomen Kommunistiselta Puolueelta.

Seuraavassa käydään läpi lausunnoissa esitettyjä kommentteja aihepiireittäin.

Lausunnot

Palveluiden toimivuus ja saatavuus

Lausunnon antajat tunnistivat seuraavia haasteita palveluiden toimivuudessa ja saatavuudessa:

Junayhteydet, -vuorot ja -kapasiteetti eivät aina ole riittäviä.

- Alueiden sisäinen lähiliikenne toimii tyydyttävästi ainoastaan Helsingin seudulla, muualta maasta se puuttuu lähes kokonaan.
- Kaukoliikenteessä Helsinkiin suuntautuneet vuorot koettiin pääasiassa toimiviksi, tosin joidenkin suurimpien kaupunkien ja Helsingin välille kaivattiin lisää myöhäisvuoroja.
- Rataverkon poikittaiset junavuorot koettiin hyvin puutteellisiksi, erityisesti pääradan ja Karjalanradan sekä Savonradan ja Karjalanradan yhteydet ovat huonot.
- Raideliikennettä on ylipäätään ajettu lausujien mielestä alas liian innokkaasti, monessa kaupungissa on rautatie, mutta ei ole henkilöjunaliikenteen palvelua. Useassa lausunnossa toistui tyytymättömyys puuttuviin tai liian harvoihin yhteyksiin.
- Yö- ja autonjunapalveluissa on vajausta erityisesti lomasesonkien aikana.

Rautatieasemien palvelut ovat usein puutteellisia.

- Lausunnon antajien mukaan palvelut on ajettu kokonaan alas tai ne ovat suurimpia asemia lukuun ottamatta hyvin puutteellisia.
- Vaihtoyhteyksiä tarjoavilla rautatieasemilla tulisi olla
 - o lämmin odotustila, WC ja istumapaikkoja,
 - o riittävä matkustajainformaatio,
 - o liityntäpysäköintiä autoille ja polkupyörille,

- o vammaisille tarjottava avustamispalvelu. Tällä hetkellä sitä saa 34 asemalla.
- o Esteetön kulku. Useassa lausunnossa painotettiin esteettömyyden merkitystä paitsi erityisryhmille, myös kaikille muillekin matkustajille.
- o Liikuntavammaisten kannalta konkreettisia haasteita turvalliselle junamatkustamiselle ovat mm. epäkunnossa olevat hissit laiturialueilla, toimimattomat juniin ja junista siirtymiseen tarkoitetut luiskat sekä junan ja asemalaiturin väliin jäävät raot.

Junakalustossa ja -palveluissa on kehittämisen varaa.

- Esteettömyys nousi tärkeänä esille myös junakalustoon liittyvissä kommentteissa. Junakalustossa tulisi huomioida esteettömät ratkaisut ja tilat, pyörätuolien ja lastenrattaiden kuljetusta varten. Erityisesti wc-tilojen ja ravintolavaunujen esteettömyys koettiin tärkeäksi.
- Junakalustoon ja -palveluihin liittyen lausunnon antajat esittivät myös seuraavia havaintoja:
 - o Junien wifi-verkko koetaan erittäin hitaaksi ja suora yhteys mobiiliverkkoon (4G tai 5G) katkeilee.
 - o Matkalaukuille ei ole tarpeeksi tilaa eikä lukitsemismahdollisuutta. Talvimatkailijoiden näkökulmasta matkatavaratilat on koettu liian pieniksi.
 - o Wc-tilat ovat liian usein epäsiistejä tai rikki.
 - o Junien sähköjärjestelmissä on katkoksia. Tällöin sähköisten laitteiden lataaminen ja käyttö estyvät.
 - o Konduktöörin apu ja palvelut niin junaan siirryttäessä kuin sieltä poistuttaessa koetaan tärkeiksi. Matkan aikana voidaan apua tarvita myös matkatavaroiden siirtämiseen tai säilytykseen liittyen. Mahdollisia ongelmatilanteita varten tulisi olla erillinen kutsujärjestelmä junan henkilökunnan tavoittamiseksi.

Matkaketjujen esteettömyyttä olisi parannettava.

- Useassa lausunnossa tuotiin esiin, että erityisryhmien näkökulmasta koko matkaketjun tulisi olla esteetön. Eräissä lausunnossa mainittu matkaketjudemoselvitys osoitti useita puutteita matkaketjujen esteettömyydessä ja saavutettavuudessa.
- Riittävä ja oikeanlainen opastus, kuten kuulutukset asemilla ja junissa, olisi järjestettävä siten, että ne palvelevat luotettavasti kaikkia.
- Kuulovammaisten henkilöiden näkökulmasta tärkeintä on viestinnän monikanavaisuus ja sen tulisi koskea myös poikkeustilanteita, kuten laiturei- tai aikataulumuutoksia. Kuulutusten ohella puhelimeen annettava push-ilmoitus tai tekstiviesti helpottaisi kuulovammaisten tiedonsaantia.

Kilpailun puuttuminen haittaa palveluiden kehittämistä.

- Kilpailun puuttumisen koettiin monessa lausunnossa haittaavan palveluiden kehittämistä. Alalla on markkinarakenne, jossa ei ole juurikaan kilpailua, joka kehittäisi palveluita ja toisi kuluttajille enemmän vaihtoehtoja.
- Erään lausunnon mukaan kilpailun puuttumisen seurauksena eurooppalaisella ja pohjoismaisella asteikolla mitaten Suomessa junapalveluiden toimivuuden, matkaketjujen ja lipputuotteiden koetaan olevan kehnolla tasolla verrokkimaihin nähden.
- Linjaliikenteessä on kohtuulliset palvelut mutta ei hinta- ja kapasiteettikilpailua, mikä ilmeni lausunnon antajien mielestä viime kesänä hinnoittelussa ja vajaakapasiteettiajona. Palveluratkaisut kehittyisivät kilpailullisessa tilanteessa nopeammin.
- Rautateille tarvitaan VR:lle vaihtoehtoisia palveluntuottajia, jotta syntyy kilpailua, joka vaikuttaa myönteisesti hintoihin ja palvelun laatuun.

- Yhdessä lausunnossa suhtauduttiin varauksella kilpailun lisäämiseen. Lausunnon mukaan yhteiskunnan toimintojen pitkän aikavälin suunnittelu edellyttää liikenteen pysyttämistä demokraattisesti johdetun yhteiskunnallisen laitoksen yksinoikeutena.

Palveluiden hinnoittelu

Lausunnon antajat tunnistivat seuraavia haasteita palveluiden hinnoittelussa:

Hinnoittelu ei ole kilpailukykyistä verrattuna muihin kulkumuotoihin.

- Useat lausunnon antajat pitivät hintoja niin korkeina, että ne ohjaavat käyttämään muita liikennemuotoja.
- Junalla matkustaminen koettiin ajoittain kalliimmaksi kuin esimerkiksi lentäminen tai yksityisautolla saman matkan ajaminen. Tämänkaltainen tilanne ei tue kuluttajien siirtymistä käyttämään raideliikennepalveluita.
- Jotkut lausunnon antajista kokivat VR:n hintojen olevan jopa kestävämmällä tasolla. Auto voittaa kuluissa junan nyt monessa tapauksessa jopa yhden matkustajan kohdalla.
- Ilmasto- ja liikennepoliittisten tavoitteiden mukaista olisi, että henkilöjunaliikenteen hintataso on kilpailukykyinen yksityisauton käyttöön verrattuna.
- Kohtuuttomuuteen johtaa myös poikittaisten junayhteyksien puuttuminen, jolloin lyhyestä matkasta tulee pitkä ja lipunhinnaltaan kallis matka.
- Moni pitää matkalippuja kalliina, mutta vaihtoehtoisen liikkumismuodon puuttumisen vuoksi matkustivat kuitenkin junalla.

Joustava hinnoittelu lähinnä nostaa hintoja.

- Moni lausunnon antaja piti joustavaa hinnoittelua sekavana ja huonosti ennakoitavana, ja sen koettiin usein myös nostavan hintoja. Tämä korostui erityisesti sesonkien aikana.
- Lausunnon antajien mielestä VR:n nykyinen muuttuva hinnoittelu ja paikkatarjonnan määrä johtavat ajoittain kohtuuttomaan hinnoitteluun.
- VR:n käyttöönottama dynaaminen hinnoittelu ohjaa kysyntää, mutta jos matkustaja kokee hinnan nousseen itselleen tai perheelleen liian korkeaksi, se ohjaa liikkumista muihin kulkumuotoihin (oma auto, lentokone, bussi).
- VR:n joustavan hinnoittelun haittana on myös junan muuttuminen epävarmaksi palveluksi. Junalippuja voi ostaa kohtuullisella hinnalla vain reilusti etukäteen.
- Nykyinen lippujen hintojen suuri vaihtelevuus ja vaikea ennakoitavuus ei houkuttele junan vakituiseksi käyttäjäksi.
- Lausujien mukaan hinnoittelu meni viime kesänä aika sekaisin. Ajettiin vajaalla kapasiteetilla ja päästettiin hinnat nousemaan. Kuluttajia ihmetytti viime hetken tarjoukset.
- Eräs lausunnon antaja oli päinvastaista mieltä, eli että viime hetken alennukset puuttuvat kokonaan. Vaikka junavuorossa olisi paljonkin tilaa, niin hinnalla ei houkutella sitä täydemmäksi.
- Joidenkin lausujien mielestä porrastettu hinnoittelujärjestelmä, jossa pystyy itse vaikuttamaan lippuhintaan, on erittäin tervetullut uudistus.

Lausunnonantajat kaipaavat vaihtoehtoja lippujen hinnoitteluun.

- Muissa maissa käytössä olevia lipputuotteita toivottiin saatavan myös Suomeen. Tällaisia tuotteita ovat mm. kanta-asiakasjärjestelmät ja paljon matkustavien määräalennukset. Kaupungin näkökulmasta toivottavia lipputuotteita ovat esimerkiksi kaupungista muualle kohdistuva työ- tai opiskelumatkalippu, johon voidaan liittää mahdollinen kaupungin tukiosa. Matkailun kannalta toivottava on

yhdistelmälippu, jolla matkustaminen kaupunkiin sekä liikkuminen kaupungin sisällä ja pääsy matkakohteisiin voidaan yhdistää.

- Lausunnon antajien mielestä Suomesta puuttuu sarja- ja kausilippua lukuun ottamatta sellaiset lipputuotteet, jotka houkuttelevat tehokkaammin junan käyttöön. Saksassa käytössä olevalla ns. "Bahn Cardilla" asiakas saa mihin tahansa vuoroon koska vain 25-100 % alennuksen hankintahetken hinnasta. VR:n lomalippu maksaa kahdelle viikolle noin neljä kertaa enemmän kuin Ruotsissa vastaava lomalippu yksityisellä Norrtåg-operaattorilla.
- Hinnoittelulla tulisi ohjata kuluttajia ympäristön kannalta kestävämpien liikkumismuotojen käyttämiseen.

Yhden yhtiön hallitseva asema ja muut valtiovallan toimet pitävät hintoja korkeina.

- Joidenkin lausuntojen mukaan VR:n monopoli nostaa hintoja. Rautatieliikennettä tuetaan vähemmän kuin esim. lentoliikennettä, eivätkä tukisummat näy hinnoissa.
- Junaliikenteen kilpailun esteiden poistaminen ja tarjonnan monipuolistuminen todennäköisesti edistäisivät erilaisia palvelu- ja hinnoitteluratkaisuja. Myös valtion veroratkaisuissa ja liikenteen verotuksen uudistamisessa tulisi huomioida kestävä liikkuamisen kilpailukyky suhteessa yksityisauton käyttöön.
- Lausunnon antajat kokivat, että kaluston puute ja kilpailun puuttuminen johtavat siihen, että joustava hinnoittelu vain korottaa hintatasoa.
- Bussiliikenne on monin paikoin vähentynyt ja tämän vuoksi junaliikenteen kysyntä on kasvanut ja lippujen hinnat paikoin jo todella kalliita.

Erityisryhmien alennukset ovat lausuntojen mukaan tärkeitä.

- Opiskelija- ja eläkeläisalennukset ovat kannatettavia. Opiskelijoiden alennus on tiputettu 30 prosenttiin ja eläkeläisten 20 prosenttiin. Kummankin ryhmän alennus olisi palautettava aikaisemmin käytössä olleeseen 50 prosenttiin.
- Maksuton saattajalippu turvaa osaltaan näkövammaisen matkustamista, mutta sen rinnalla olisi kehitettävä muita itsenäisen matkustamisen mahdollistavia palveluita.
- Lausunnoissa nostettiin esiin, että hinnoittelussa on tärkeää pitää huolta siitä, että kaikilla ihmisillä, myös taloudellisesti heikommassa asemassa olevilla, on tosiasiallinen mahdollisuus käyttää oikeuttaan liikkumiseen ja matkantekoon myös rautateitse.
- Invalidiliitto pitää tärkeänä nykyistä käytäntöä, jonka mukaan vammaisen henkilön avustaja saa maksuttoman saattajalipun VR:n junaliikenteessä. Tämä tukee vammaisten ihmisten matkustusmahdollisuuksia.

Lippujärjestelmät

Lausunnon antajat tunnistivat seuraavia haasteita lippujärjestelmissä:

Digitaaliset lippujärjestelmät ovat helppokäyttöisiä, mutta eivät sovi kaikille.

- VR:n uutta sovellusta/verkkokauppaa kiitettiin monessa lausunnossa onnistuneeksi. Samalla kuitenkin muistutettiin, että merkittävällä osalla suomalaisista ei ole digitaalisia laitteita tai osaamista, jota ostamiseen tarvittaisiin.
- Monet ikääntyneet toivovat, että matkalippu olisi edelleen mahdollista ostaa junasta ja sen voisi maksaa pankkikortilla lähimaksuna tai käteisellä.
- Näkövammaisten käyttämin apuvälinein ei voi valita paikkaansa junassa digitaalisessa palvelussa, vaunukartta on saavuttamaton. Näkövammaisen pitää vaihtaa sovelluksen ehdottama lippu puhelinpalvelussa haluamaansa.
- Asemilla sijaitsevat lippuautomaatit ovat usein liian korkealla esimerkiksi pyörätuolia käyttäville henkilöille.

- Fyysiset toimintarajoitteet ja maksukortin puuttuminen voivat kokonaan estää lippuautomaatin käytön.
- Lausunnon antajien mukaan VR:n verkkosivu-uudistuksen myötä etenkin saattaja-/avustajalippujen varaus hankaloitui. Verkkokauppa ehdottaa henkilökohtaiselle avustajalle istumapaikkaa lähes aina eri vaunusta kuin missä vammaisen henkilö matkustaa.
- R-kioskien lipunmyynnistä ei ole mahdollista ostaa saattajalippua. VR:n vammaisille matkustajille tarkoitetusta puhelinalueesta lipun voi ostaa, mutta sen toimittaminen henkilölle, jolla ei ole sähköpostiosoitetta käytössään, on mahdotonta.

Lipun ostamisessa on haasteita myös erityisryhmiin kuulumattomien näkökulmasta.

- Saatujen lausuntojen mukaan lipunmyyntipisteet sekä automaattit puuttuvat monilta asemilta eikä R-kioskeja, joista lipun voisi ostaa, ole kaikilla asemilla tai niiden lähistöllä. Lisäksi matkalippuihin liittyvät lisäpalvelut ovat eri tavoin saatavilla eri myyntipisteissä. Esimerkiksi R-kioskilta ei ole mahdollista ostaa makuupaikkaa junayhteydelle.
- Erään lausujan mielestä ylivoimaisesti suurin puute on, ettei pyöräpaikan sijaintivaunua voi valita.
- Lippujen ostamisen olisi oltava mahdollista myös puhelimitse soittamalla tai junassa maksamalla. Lipunmyyntijärjestelmän olisi jätettävä osa paikoista myytäväksi vasta junassa.

Matkaketjun järjestäminen ei ole helppoa.

- Useassa lausunnossa todettiin, ettei matkaketjun järjestäminen ole helppoa. Pääsääntönä katsottiin olevan, että VR myy vain omat lippunsa ja muut matkaliput on ostettava erikseen ja eri palveluista.
- Monen lausunnonantajan mukaan matkaketjujen lippu- ja maksujärjestelmiä tulisi kehittää niin, että yhdellä matkalipulla pystyy jouhevasti matkustamaan eri liikennevälineissä. Erityisesti painotettiin henkilöjunaliikenteen ja seudullisten lippujärjestelmien yhteen toimivuutta.
- Matkaketjun eri osien yhteen toimivuus tulisi varmistaa myös niissä tilanteissa, missä jokin osa viivästyy.
- Matkaketjuista puhuttaessa tulisi huomioida myös junaliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen muun esteettömän julkisen liikenteen kanssa.
- Erään lausunnon mukaan ongelmia matkaketjujen järjestämisessä on paljon: Tiedon löytäminen eri matkaketjuista, pyörien pysäköinnistä tai kaupunkipyöräpalveluista on paikoin hyvin haastavaa. Yhteislippuja esim. juna + kaupunkipyörä on vain harvoissa yhteyksissä tarjolla.

Palveluiden tulevaisuuden näkymät

Lausunnonantajilla oli seuraavia toiveita palveluiden tulevaisuuden suhteen:

Kilpailun lisääminen markkinoilla parantaisi markkinoiden toimivuutta.

- Moni lausunnon antaja kannatti kilpailun lisäämistä henkilöliikenteen markkinoilla. Osa lausunnon antajista kannatti open access -periaatetta, jolloin rautatieyritykset osallistuisivat liikenteen järjestämiseen omalla kalusto- ja markkinariskillä.
- Toiset lausunnon antajat painottivat ostoliikenteen kilpailuttamista. Ostoliikenteen osalta tulisi luoda yhdenvertainen mahdollisuus osallistua kilpailutukseen. Markkinaa tervehdyttäisi useamman toimijan mukanaolo ja määräaikaisten kilpailutukset ostoliikenteen tilaamiselle.
- Myös asemien, varikoiden ja huoltopalveluiden ylläpito tulisi olla kilpailuneutraalin yhtiön hallinnassa.

Kalustoyhtiö mahdollistaisi kilpailutukset.

- Toivomus kalustoyhtiön perustamisesta oli monessa lausunnossa. Tarvittaisiin valtion kalustoyhtiö, jonne VR:n taseessa oleva junakalusto siirrettäisiin kokonaisuudessaan. Kalustoyhtiö mahdollistaa kilpailutukset ja markkinan nykyistä tehokkaamman toiminnan. VR ja sen kilpailijat voisivat vuokrata kalustoaan kalustoyhtiöltä.
- Jotta kaupunkien ja kuntien ei tarvitse ryhtyä hankkimaan tarvittavaa junakalustoa pienissä erissä itse, tarvitaan valtakunnallisesti toimiva junakalustoyhtiö.
- Moni piti huonona sellaista käytäntöä, jossa käytöstä poistettu kalusto joko romutetaan tai käytetään varaosiksi. Junakaluston kaikenlainen hävittäminen tulisi kieltää. Kaiken kaluston tulee olla vähintään siinä kunnossa ja varustuksessa kuin se on tällä hetkellä niin, että se on siirrettävissä kalustoyhtiöön.

Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) ja VR:n välisen suorahankinta-sopimuksen lakkauttaminen.

- Joissakin lausunnoissa ehdotettiin LVM:n ja VR:n välisen suorahankintasopimuksen purkamista.
- Seutujen yhdenvertainen kohtelu voi edellyttää LVM:n ja VR:n välisen nykyisen sopimuksen lakkauttamista, jotta valtion budjetista maksettava ostoliikenteen rahoitus voidaan kohdistaa yhdenvertaisesti. Todennäköisesti valtion tuki kilpailutettuna riittää nykyistä laajempaan henkilöjunaliikenteen määrään.
- Peräti 9-vuotinen suorahankintasopimus VR:n kanssa pitäisi erään lausunnon antajan mukaan purkaa pala kerrallaan ja kilpailuttaa sisältö osissa uudelleen. Vahingollista sopimusta ei voi laittaa kerralla uusiksi, eli vahinkoa ei voi enää korjata kokonaan. Paras tapa olisi toteuttaa se pieni askel kerrallaan, kilpailuttamalla esimerkiksi yksi reitti uusiksi 1-2 vuoden välein.

Alueellista junaliikennettä tulisi kehittää.

- Monen lausunnonantajan mielestä kuntien ja alueiden tulisi saada toimivalta järjestää henkilöjunaliikenne omalla alueellaan joko yksin tai yhdessä Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.
- Alueellisen junaliikenteen tilausoikeus tulisi kirjata lakiin jo tänä vuonna, jotta jokainen alue saisi halutessaan yhdenvertaisesti suunnitella ja kilpailuttaa oman alueensa junaliikenteen HSL-alueen tavoin.
- Yhdenvertaisuuden vuoksi valtion rahoitus paikalliselle lähijunaliikenteelle tulisi osoittaa kaikille lähijunaliikennettä perustaville kaupungeille ja seuduille, ei vain niille, joista LVM ja VR ovat keskenään sopineet.
- Lausuntojen mukaan alueellisella junaliikenteellä on potentiaalia myös muilla kaupunkiseuduilla kuin Helsingissä ja Tampereella ja sille tulisi kestäväenä liikennemuotona luoda edellytyksiä.
- Valtakunnallisesti voitaisiin järjestää tukitoiminnot alueellisen liikenteen järjestämiselle: yhteensovitus joukkoliikennetuen kanssa, valtion rahoitusosuus alueliikenteelle, osaamisen tuki kilpailutuksille ja mahdollisille pienemmille hankinnoille.

Kaluston ja infran laatua tulisi parantaa.

- Lausunnoissa oli useita ehdotuksia rautatiekaluston ja -infran laadun parantamiseksi.
- Esimerkiksi VR:n kiskobussit sopivat huonosti niiden nykyisille reiteille, joiden ajallinen kesto päästä päähän on usein jopa yli 2 h. Kiskobussit ovat erään lausunnon antajan mukaan tarkoitettu alle 20 minuutin matkoille. Saman lausunnon mukaan junapalveluja ajetaan Suomessa liian monilla reiteillä vääryntyyppisellä kalustolla. Esimerkiksi R-junan ja IC:n välistä puuttuvat kokonaan muualta Euroopasta tutut RE ja IR -junat.

- Väyläviraston strategiseksi tavoitteeksi olisi asetettava edellytysten luominen lähijunaliikenteen palautumiseen Suomen rataverkolle. Ratkaisujen tulisi olla kevyitä ja nopeasti toteutettavia, kuten muutamat 2000-luvun aikana toteutetut seisakkeet ovat olleet. Lähtökohtana entiset puretut ja lakkautetut asemat, koska laitureiden palauttaminen niille on lausunnon antajan mukaan helppoa ja yksinkertaista ja useissa tapauksissa tie- ja katuyhteydet ovat jo olemassa.
- Yksiraiteisten rataosien kapasiteetin palautus palauttamalla laitureiden yhteydessä myös purettuja kohtausraiteita olisi osa lähijunaliikenteen edellytysten luomista.
- Lausunnoissa todettiin myös, että palvelutarjontaan tarvitaan ihmisten liikuttamisen lisäksi kapasiteettia polkupyörille ja muulle kuljetettavalle, työn tekemisen mahdollisuudet junassa, yöjuna- ja autopaikkojen tarjontaa sekä työmatkalippuja.

Rautatieasemien ja asemaseutujen toimivuutta tulisi kehittää.

- Joissain lausunnoissa toivottiin asemapalveluiden ja -seutujen kehittämistä. Kehittämisen tavat vaihtelivat lausunnoittain.
- Asemanseutujen esteettömyyttä, matkaketjujen toimivuutta ja raideliikenteen houkuttelevuutta tulisi lisätä.
- Asemanseuduilla on Suomessa useita toimijoita: VR, Väylävirasto, Senaatti, Senaatin Asema-alueet Oy, Fintraffic, kunnat ja muut tahot kuten yritykset. Toimijoiden intressit ja tavoitteet ovat toisinaan ristiriidassa keskenään, mikä saattaa johtaa asemanseutujen kehityshankkeet vaikeaan tilanteeseen tai umpikujaan.
- Kunnat toivovat, että valtio keskittää omistajuuttaan raideliikennettä edistävälle valtiotoimijalle ja lisää rakentavaa yhteistyötä kuntien kanssa. Tämä edistäisi matkustajien tarvitsemien palveluiden saatavuutta ja matkaketjujen toimivuutta.

Esteettömyyden kehittäminen.

- Moni lausunnon antaja toivoi rautatiekaluston ja -infran esteettömyyden kehittämistä.
- Tulevaisuuden ratkaisujen tulisi olla esteettömiä ja saavutettavia ja niiden tulisi koskea kaikkia toimijoita ja toimintoja. Lausunnon antajan mukaan on halvempaa ottaa esteettömyys ja saavutettavuus huomioon alusta alkaen, kuin korjata puutteita myöhemmin.
- Asemarakennusten yhteyksissä olevat pysäköintialueet ovat osa esteetöntä matkaketjua. Huomioitavaksi tulee, onko niissä riittävästi esteettömiä pysäköintipaikkoja ja miten siirtyminen sieltä mm. apuvälinein liikkuen onnistuu asema- ja laiturialueelle.
- Esteettömyys laiturialueilla sekä junan sisällä palvelee monia asiakasryhmiä, kuten apuvälinein liikkuvia ihmisiä tai lapsiperheitä lastenvaunuineen. Apuvälineenä voi vammaisella henkilöllä olla myös avustaja- tai opaskoira, jonka tulee pystyä matkustamaan käyttäjänsä kanssa.
- Junassa voi samanaikaisesti matkustaa useampi pyörätuolissa istuva matkustaja. Tällöin olisi hyvä, että kaikkien käytössä olisi mm. pöytätaaso. Myös junassa olevat työskentelytila tai hiljainen tila tulisi olla apuvälinein liikkuvien ihmisten käytettävissä.
- Lausunnoissa korostettiin, että kun alalle tulee uusia toimijoita, vammaisten henkilöiden tarvitsemat palvelut ja erityisjärjestelyt eivät saisi heikentyä nykytasosta. Palvelutason turvaaminen edellyttäne uutta, kaikkia rautatieliikenteen toimijoita velvoittavaa sääntelyä.

Matkaketjuja tulisi parantaa.

- Jotkut lausunnon antajat painottivat koko matkaketjun parantamisen merkitystä.
- Matkaketjuja ja aikataulutusta suhteessa muihin liikkumispalveluihin kuten linja-autoliikenteeseen tulisi parantaa.

- Erään lausunnon antajan mukaan matkaketjujen kehittäminen edellyttää panostuksia infraan. Suomi tarvitsee enemmän investointeja tie- ja rautatieverkoston kehittämiseen ja kunnan heikkenemisen pysäyttämiseen sekä riittäviä määrärahoja perusväylänpitoon.
- Matkaketjuja tulisi kehittää niin, että matka lähtöpisteestä saapumispaikkaan muodostaa eri liikkumisvälineitä yhdistämällä saumattoman ja helpon kokemuksen.
- Jatkoyhteyksien järjestäminen rautatieasemalta matkailukohteeseen jää liian usein matkailukohteen itsensä vastuulle. Rautatieaseman ja lentokentän väliset sujuvat yhteydet ovat tärkeitä. Niihin ei olla oltu tyytyväisiä joidenkin juna-asemien osalta.
- Merkittävää markkinoiden kehityksessä olisi myös se, että kuka ja miten ratkotaan pyörä - juna - pyörä -matkaketjujen toteutus. Suomessa vastuutus vaihtelee asemakohtaisesti eikä kukaan vastaa kokonaisuudesta. Pitäisikö pyörien liityntäpysäköinti siirtää jollekin yksittäiselle taholle?

Muita kommentteja

Muita näkemyksiä ja ajatuksia, joita lausunnonantajat halusivat kertoa rautateiden henkilöliikennepalvelun markkinoista:

- Liikenteen päästövähennysten ja kansanterveyden parantamisen kannalta on äärimmäisen tärkeää, että rautatiemarkkinat kasvavat merkittävästi Suomessa.
- Rautatieyritys huomioi suurtapahtumat varsin hyvin. Suurtapahtumia pienempien isojen yleistapahtumien (esimerkiksi messut ja kongressit) osalta vuoropuhelun on sen sijaan koettu heikentyneen eikä tarvittavaa lisäkapasiteettia ole saatu sovittua juniin entiseen tapaan.
- Rautateiden henkilöliikennettä ei pidä käsitellä markkinoina, vaan kansalaisille tarjottuna laadukkaana palveluna sekä keinona parantaa ympäristön tilaa ja yhteiskunnan toimintaa ja rakenteita. Liikennöinnin pilkkominen ja siirtäminen voittoa havittelevien yhtiöiden vastuulle estää järkevän suunnittelun ja yhteiskunnan ja kansalaisten etujen mukaisten tavoitteiden saavuttamisen.
- Kaupunkisuunnittelu voi hyödyntää junaliikenteen etuja ja mahdollisuuksia vain silloin, kun kaupungilla tai kunnalla on kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä mahdollisuus ja toimivalta suunnitella myös junaliikenne.
- VR:n mittavat kalustoromutukset ovat johtaneet tilanteeseen, jossa Suomessa ei juurikaan ole joustovaraa junaliikenteen kasvulle. Tämä on koko Suomen liikennepolitiikan ongelma, ei ainoastaan VR:n liiketoiminnan ongelma.