

Asia: VN/22799/2022

Henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää teitä vastaamaan oheisiin kysymyksiin:

1. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?

Lausuntopyyntönne 4.4.2023 Dnro VN/22799/2022

Huoltovarmuus ja NATO-yhteistyön myötä sotilaallinen liikkuvuus, military mobility, ovat asettaneet Pohjois-Suomen geopoliittisen muutoksen keskiöön, joten korjausvelan katkaisemiseksi panostukset Pohjoisen Suomen ja Tunturi-Lapin liikenneinfraan ovat välttämättömiä.

Pohjois-Kalotin alueella (Suomi, Ruotsi, Norja) on käynnissä mittavat investoinnit teollisuuteen ja vihreään siirtymään, jossa tarvitaan rajat ylittävää työvoiman liikkuvuutta tukevia henkilöliikenneyhteyksiä aiempaa enemmän jo olemassa olevan ja rajat ylittävän kasvavan matkailun lisäksi. Sekä Pohjois-Ruotsista että Pohjois-Norjasta on ilmaistu kansallisesti merkittävillä päätöksenteon ja kansainvälisen elinkeinoelämän tasolla mielenkiintoa harkita yhteistyössä Suomen kanssa rajat ylittävän liikennejärjestelmän ja palveluketjujen kehittämistä. Tämä mahdollisuus on perusteltua tarkastella ministeriötasolla yhdessä pohjoisten alueiden suunnittelu- ym. viranomaisten kanssa sekä esim. elinkeinoelämän ja turvallisuusalan edustajien kanssa.

2. Mielipiteenne Open access –periaatteen toimivuudesta palveluiden kehittämiseksi ja kilpailun lisäämiseksi Suomen rautatieliikenteen markkinoilla perusteluineen? sikkko avoimelle kysymykselle

Yleisesti ottaen Open Access -periaate on keino lisätä kilpailua rautatieliikenteen markkinoilla. Periaatteen mukaan radanomistajan tulee tarjota tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuolosuhteet rautatieliikenteen harjoittamiseen kaikille liikenteenharjoittajille. Tämä tarkoittaa, että liikkuvan kaluston tulee olla neutraalilla osapuolella omistuksessa siten, että kaikki mahdolliset kilpailutukseen osallistuvat voivat hyödyntää kalustoa.

Tulevaisuudessa todennäköisesti kaikki uudet raideyhteydet Suomeen rakennetaan nykyistä kapeammalla raideleveydellä, kyseessä vajaa 9 cm kiskojen kaventaminen nykyisten kiskojen rinnalle. Se mahdollistaisi myös eurooppalaisille rautatieyhtiöille pääsyn Suomeen. Tässä raideleveyden muutoksessa olisi valtava tuleva kansainvälinen potentiaali myös Lapin Matkailulle. Jos eurooppalaiset heräisivät yöjunistaan Lapista tunturien juurilta aamulla, niin olisihan se upea kilpailuetu Lapin matkailun kansainvälisen matkailijan saavutettavuuteen. Koko 6000km raideyhteyksien korjaaminen veisi todennäköisesti vuosikymmeniä, mutta Lapista aloittaen tällä voisi olla Ruotsin ja Haaparannan kautta merkittävä vaikutus myös Lapin matkailun saavutettavuuden kehittämiseen.

Tätä Open acces-periaatetta olisi hyvä arvioida ennakkovaikutusten arvioinnin mukaisesti laajemmin eri tahojen asiantuntijoiden muodostamassa työryhmässä.

3. Mitä muita kuin muistiossa esitettyjä näkökulmia tulisi ottaa huomioon määrittäessä tulevaa palvelutasoa?

Nykyisestä arviosta ei valitettavasti välity viesti KOKO Suomen henkilöjunaliikenteestä huolehtimisesta. Liian usein Pohjoisen-Suomen tarpeet on sivuutettu riittämättöminä vedoten arvioituihin käyttäjämääriin, mutta naapurimaiden kautta ja uuden sotilaallisen liikkuvuuden sekä huoltovarmuuden kannalta kaikki aiemmat laskelmat ja arviot tulisi uudelleen arvioida. Lapin liikennejärjestelmäsuunnitelma vuodelle 2040 on kattava ja tulisi huomioida, koska se tukee rajat ylittävän henkilöliikenteen kehittämistä eikä pysähdy ainoastaan Suomen kansallisiin suunnitelmiin.

4. Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?

Suomen rataverkolle tarvitaan henkilö- ja tavaraliikenteen näkökulmasta laajoja kehittämistoimenpiteitä TEN-T -ydinverkolle kuuluvalla pääradalle ja erityisesti sen pohjoisille osuuksille. Tornio-Kolari rataosan (186 km) sähköistäminen on luonnollinen jatkumo, kun v. 2024 loppuun mennessä Suomen puolella ja 03/2026 mennessä myös Ruotsin puolella Laurila-Tornio on jo sähköistetty. Teollisuuden investoinnit biotuotetuotantoon lisäävät puukuljetuksia alueella, jonka tehokas operointi kasvavin kuljetusvolyymein edellyttää radan sähköistämistä. Tulevaisuudessa mahdollisesti mukana laskelmissa olisivat myös kaivosten rikastekuljetukset.

5. Kuinka parhaiten mielestänne taataan toimijoiden syrjimätön pääsy kalustoon, varikoille, asemille ja huoltopalveluihin

Mahdollisessa kilpailutuksessa tulee osoittaa riittävät edellytykset kaluston, varikoiden, asemien ja huoltopalveluiden tuottamiselle, jotta edellä mainitut seikat eivät vääristä kilpailua

6. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?

Suomen tulee turvata investointien osalta EU-rahoituksen mahdollisuudet täysimääräisesti toimimalla kaukonäköisesti muun muassa TENT- verkoston suunnittelussa. Suomen, Ruotsin ja Norjan yhteiset tarpeet sekä EU-rahoitteiset hankemahdollisuudet infratoteutuksissa ja -rahoituksissa on tarpeen selvittää.

7. Kuinka henkilöjunaliikenteen ostot tulisi organisoida, resursoida ja rahoittaa tulevaisuudessa?

Liikenneministeriön alaisuudessa toimivan viraston järjestämän julkisen kilpailutuksen kautta. Toisena vaihtoehtona sopimusliikenteen ja markkinaehtoisen liikenteen yhdistelmä.

8. Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?

Arviointimuistion lähtökohta siitä, että henkilöjunaliikenteen tarjonta voisi lisääntyä vasta 2030-luvulla, on auttamatta liian hidaskas. Uuden junaliikenteen perustamisessa tulee voida edetä niin nopeasti kuin se vain teknisesti on mahdollista luonnollisesti huomioiden Ruotsin ja Norjan vastaavat tarpeet ja aikataulut.

Muut näkemyksenne aiheesta

Vapaa vastauksenne:

Lapin liikennejärjestelmän visiossa Lapin hiilineutraali ja älykäs liikennejärjestelmä on keskeinen osa EU:n ja arktisen alueen kestävä, innovatiivista ja rajat ylittävää liikennejärjestelmää. Se tukee maakunnan elinvoimaa ja saavutettavuutta sekä parantaa lappilaisten arjen toimivuutta ja turvallisuutta.

Erytyspiirteitä on olla osa myös Pohjoista Ruotsin ja Norjan liikennejärjestelmää: Norjan sisäisiä kuljetuksia operoidaan Ruotsin ja Suomen kautta johtuen nopeammista ja sujuvammista tieyhteyksistä. Suomen, Ruotsin ja Norjan erilaiset kalustovaatimukset ovatkin aiheuttaneet turvallisuushaasteita erityisesti Tunturi-Lapissa, jossa Norjan lohirekkaliikenne haastaa koko liikennejärjestelmäämme.

Tämä rajat ylittävän yhteistyön näkeminen myös henkilöjunaliikenteen kehittymiselle Pohjois-Kalotin alueella on erittäin tärkeää, koska yksin määrämme eivät kansallisesti riitä, mutta uudessa muuttuneessa globaalissa tilanteessa ja yhteenlaskettuna määrätkin ovat jo huomattavasti rohkaisevampia.

Lapin maakunnan sijainti keskellä arktista aluetta ja merkittävänä solmukohtana edellyttää investointeja infrastruktuuriin ja kansainväliseen saavutettavuuteen. Keskeisiä investointitarpeita ovat TEN-T-verkon laajennus Lappiin, datakaapeli sekä pääväylän lisäksi junarata Kolarin ja Kilpisjärven kautta Norjan Tromssaan. Lappi-sopimuksen läpileikkaavina teemoina ovat mm. kansainvälisyys, vähähiilisyys, kestävä kehitys, digitalisaatio ja yhdenvertaisuus. Sopimuksen painopisteitä ovat älyliikenne, tienpidon merkitys, matkaketjut ja liikennemarkkinan riittävä kilpailu.

Päärata sekä vt 4 ja vt 29 ovat Tornioon asti osa TEN-T-ydinverkkoa, lisäksi verkkoon kuuluvat Lapin kaikki lentoasemat sekä Kemin satama. Valtatie 4 Inariin sekä valtatie 21 Kilpisjärvelle asti on määritelty maanteiden pääväyläksi. Rautateiden pääväylää tulisi laajentaa myös Tunturi-Lappiin aina Kolarista Kilpisjärvelle ja Tromssaan saakka. Alustavasti myös Pohjois-Lapin osalta valmistelussa on raideyhteyden kaavamerkintä alkaen Tunturi-Lapista Kolari-Kittilä-Sodankylä-Kemijärvi välille.

Raide-, tie-, meri- ja lentoliityntäliikenteen tulee toimia yhteen sujuvina matkaketjuina koko maassa ja myös Lapissa. Sujuvat matkaketjut tukevat myös matkailupalvelujen tuotteistamista. Matkailijan tulee sujuvasti löytää tietoa vaihtoehtoisista liikennepalveluista, reiteistä, aikatauluista ja hinnoista. Matkaketjujen kehittymisen edellytyksenä on liikennepalveluiden tietopohjan ja sitä hyödyntävien reittioppaiden kehittäminen (esimerkiksi rajapintojen ja yhteensopivien tietostandardien käyttöönotto). Tästä esimerkkinä VTT ja Lapin yliopisto kehittävät tulevaisuuden liikkumisen alustaa, FIT ME! – Foreign Individual Travelers’ hospitality and Mobility Ecosystem -hankkeessa. Siinä rakennetaan kansallista liikkumisen palveluiden ekosysteemiä, joka ulottuu ruohonjuuritasolta alueellisille ja kansainvälisille tasoille.: <https://transdigi.fi/fi/uutinen/vtt-ja-lapin-yliopisto-kehittavat-tulevaisuuden-liikkumisen-alustaa> Matkailupalveluiden kehittämiseksi, alan kilpailukykyyn tukemiseksi sekä saavutettavuuden parantamiseksi tulisi kehittää koko matkaketjun, myös eri liikennevälineet (esim. lento-juna-bussi) kattavia lipputuotteita nykyistä enemmän.

Hettula Veli-Matti
Tunturi-Lapin Kehitys