

A 1825/tillväxt

Käsittelijä Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunnan mietintö, joka koskee
**jäsenehdotusta
yöjunista Pohjoismaissa**

Ehdotus

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta ehdottaa, että

Pohjoismaiden neuvosto suositaa Pohjoismaiden hallituksille,

että teetetään nykytilanteesta ja tarpeista selvitys, johon sisältyy kustannus- ja rahoitussuunnitelma ja jossa selvitetään yöjunaliikenteen laajentamisen mahdollisuuksia ja edellytyksiä sekä Pohjoismaissa että Pohjoismaista sellaisiin Euroopan maihin, jotka ovat kohtuullisella etäisyydellä yöjunalla matkustettaessa. Selvityksessä tulee kiinnittää huomiota muun muassa siihen, millaisia vaikutuksia yöjunaliikenteen laajentamisella voisi olla lentoliikenteeseen ja autoiluun sekä tavaraliikenteeseen. Työssä on hyödynnettävä jo tehtyjen selvitysten tuloksia.

että lisätään yhteistyötä yöjunayhteyksien avaamiseksi uudelleen Pohjoismaiden välille ja Eurooppaan sillä edellytyksellä, että selvityksen mukaan tällaiset toimet edesauttaisivat pyrkimystä tehdä Pohjolasta maailman kestävin ja integroitunein alue ja niistä olisi hyötyä maille.

että parannetaan tavarankuljetuksen koordinointia Pohjoismaissa, jotta tavaratonneja saataisiin siirrettyä teiltä rautateille ja merelle ilman, että rai-teilla kulkevan tavaraliikenteen on kilpailtava matkustajaliikenteen kanssa.

että tehdään yhteistyötä uusien junavaunujen mahdollisissa hankinnoissa resurssien säästämiseksi ja junien käytettävyyden parantamiseksi Pohjoismaissa ja Manner-Euroopassa.

että tehdään yhteistyötä yhteisen (digitaalisen) lippujärjestelmän mahdollistamiseksi Pohjoismaihin ja niiden välille niin kansalliseen kuin alueelliseenkin joukkoliikenteeseen.



Taustaa

Meidän on mukautettava yhteiskuntiamme nopeasti torjuaksemme hallitsematonta ja vaarallista ilmastonmuutosta. Liikenne tuottaa noin kolmasosan ilmastopäästöistämme.

Pohjoismaiden liikennesektorilla on panostettava aktiivisesti lentämiselle tarjolla olevaan kestävään vaihtoehtoon: junaan. Pohjoismaiden ja Euroopan välinen kaukojunaliikenne ei ole tällä hetkellä useinkaan kilpailukykyinen. Esimerkiksi yöjunatarjonta on päin vastoin jopa huonontunut: aikaisemmin Tukholmasta ja Oslostä pääsi Kööpenhaminaan ja sieltä edelleen Saksaan yöjunalla, mutta tätä yhteyttä ei enää ole. Pohjoismaiden neuvosto peräänkuuluttaa mahdollisimman nopeita panostuksia luotijuniin sekä raidekapasiteetin laajentamiseen, kuten Fehmarnin salmen tunneli ja Ruotsin ja Norjan väliset uudet ratayhteydet, jotta helpotetaan Pohjoismaista Euroopan mantereelle suuntautuvaa junaliikennettä.

Tällaiset investoinnit vievät aikaa. Siksi tarvitaan myös ratahankkeita, joiden tulokset näkyvät jo lähitulevaisuudessa. Pohjoismaisten kaupunkien välille tarvitaan parempia junayhteyksiä. Mielestämme junan tulisi olla itsestäänselvä vaihtoehto matkustettaessa välillä Oslo–Göteborg–Kööpenhamina, Tukholma–Oslo ja Tukholma–Kööpenhamina. Vetureihin, vaunukantaan ja signaalijärjestelmiin tehtävillä muutoksilla sekä sovittamalla yhteen aikatauluja ja lippujärjestelmiä matka-aikoja voidaan lyhentää merkittävästi ja matkustamista helpottaa nykytilanteeseen verrattuna. Lautta- ja junamatkoja voidaan sovittaa yhteen yhteisillä aikatauluilla ja lippujärjestelmillä.

Junan tulisi olla ensisijainen vaihtoehto myös matkustettaessa lomalle Pohjoismaihin ja kauemmaksi Eurooppaan. Mikäli yöjunayhteyksiä olisi tarjolla useampaan kaupunkiin, junasta voisi tulla luonteva tapa matkustaa esimerkiksi Pariisiin, Lontooseen, Milanoon ja Barcelonaan. Pohjoismaiden neuvoston mielestä tarvitaan toimivia yöjunayhteyksiä Tukholmasta ja Oslostä Kööpenhaminaan ja sieltä edelleen Euroopan kaupunkeihin, joissa on hyvät yhteydet eurooppalaiseen luotijunaverkostoon.

Kiinnostus junamatkustamista kohtaan on lyhyessä ajassa kasvanut räjähdysmäisesti. Junamatkustamisen osuus henkilökilometreinä mitattuna on kasvanut vuodesta 1990 lähtien huomattavasti kaikissa Pohjoismaissa; Ruotsissa kasvua on ollut 105 prosenttia, Norjassa 70 prosenttia ja Tanskassa 25 prosenttia. Nopeasti kasvavaan kysyntään on vastattava lisäämällä kapasiteettia, tarjoamalla joustavia lippujärjestelmiä ja helpottamalla kansainvälistä matkustamista. Muutoin riskinä on menettää ainutkertainen tilaisuus.

Ihmisten käyttäytymiseen on täysin mahdollista vaikuttaa. Siellä, missä on panostettu raideliikenteeseen, junamatkustaminen on vienyt matkustajaosuuksia lentämiseltä. Madridin ja Barcelonan välisen luotijunayhteyden avaamisen jälkeen lentomat-kustajien määrä romahti ja junamatkustamisen osuus yli kolminkertaistui. Kokemukset ovat samankaltaisia uusimpien luotijunainvestointien ansiosta esimerkiksi reitillä Pariisi–Bryssel–Amsterdam ja viimeksi välillä Berliini–München.



Myös Itävallan rautatieyhtiö ÖBB liikennöi nykyisin 18:aa eri yöjunareittiä, ja yhteistyössä muiden junayhtiöiden kanssa liikennöityjen peräti 30 yöjunareitin suosio kasvaa jatkuvasti.

Junamatkustamisen kasvattamiseksi Pohjoismaissa tarvitaan yhteistä pohjoismaista politiikkaa. Pohjoismaiden neuvoston mielestä etenkin Ruotsin, Norjan ja Tanskan tulee lisätä yhteistyötä yöjunayhteyksien uudelleen avaamiseksi ja parantamiseksi Skandinavian pääkaupunkien välillä ja niistä Eurooppaan. Kyseessä ei ole pelkästään yksi vastaus ilmastohaasteeseen vaan myös konkreettisen vaihtoehdon luominen lentoliikenteelle.

Ruotsin hallitus on antanut maan liikenneviraston tehtäväksi selvittää edellytyksiä yöjunayhteyksien avaamiselle Euroopan eri kaupunkeihin: <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2019-072/trafikverket-utredning-for-utredning-av-nattag-till-kontinenten/>. Lopullinen selvitys esiteltiin 27. huhtikuuta 2020. Raportissa esitetään mahdollisia reittejä, joilla voisi olla yöjunaliikennettä joko 2–3 vuoden tai useamman vuoden kuluttua. Mainittujen yhteyksien joukossa ovat esimerkiksi Malmö–Köln–Bryssel, Tukholma–Hampuri sekä näistä kaupungeista eteenpäin Frankfurtiin, Brysseliin, Berliiniin ja Baseliin. Yöjunaliikenteen laajentaminen näillä reiteillä edellyttää kuitenkin asianomaisten maiden keskinäisiä sopimuksia sekä sitä, että eri liikennöitsijät hyväksyvät yleisen liikennöintivelvoitteen, mikä tarkoittaa tiettyä jatkuvaa perustarjontaa. Toinen tärkeä asia on sopivien veturien ja vaunujen nopea saatavuus. Yhteisen vaunuyhtiön muodostaminen voisi olla mielenkiintoinen malli.

Tanskalla ei ole tällä hetkellä yöjunaliikennettä koskevia aktiivisia (tai aikaisempia) suunnitelmia. Ehkä Tanskan mahdolliset tarpeet voidaan täyttää Ruotsin ja Saksan välisellä yöjunaliikenteellä? Myös Saksa ja Itävalta tekevät aktiivista yhteistyötä, joka voi vaikuttaa Tanskaan. Tanskan hallitus tarjoaa kuitenkin apuaan muille maille tai liikenneyhtiöille, jotka suunnittelevat Tanskasta lähteviä, sinne päättyviä tai maan läpi kulkevia yöjunayhteyksiä. Joulukuusta 2019 lähtien toiminut tanskalais-ruotsalais-saksalainen työryhmä selvittää mahdollisuuksia yhteistyöhön Ruotsista Tanskan kautta Saksaan kulkevan yöjunayhteyden avaamiseksi. Työryhmä on välitön tulos Ruotsin hallituksen antamasta toimeksiannosta maan liikennevirastolle. Ryhmän perustamisen taustalla on lisäksi Tanskan vuoden 2020 budjettisopimus, jonka mukaan hallitus ja valtion rautatieyhtiö DSB selvittävät mahdollisuuksia avata yöjunayhteyksiä Tanskassa sekä koordinoita Saksan ja Ruotsin välillä mahdollisesti käynnistettävää yöjunaliikennettä. Työryhmän jäsenet ovat virkamiehiä Tanskan liikenne- ja asuntoministeriöstä, Ruotsin infrastruktuuriministeriöstä sekä Saksan liikenteen ja digitaalisen infrastruktuurin ministeriöstä (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur).

Norjassa maan rautatieviranomaisen Jernbanedirektoratet on saanut tehtäväksi selvittää mahdollisuuksia kehittää rajat ylittävää matkustajajunaliikennettä Ruotsiin ja sieltä edelleen Manner-Eurooppaan. Norjassa on todettu kiinnostuksen kasvaneen hidasta ja vihreää matkustamista kohtaan ja junamatkustamiseen yleisestikin.



Maassa on viime vuosina panostettu merkittävästi myös Osloon-alueen intercity-verkoston laajentamiseen, ja työtä aiotaan jatkaa samaan malliin.

Suomessa on eri raideleveys kuin Skandinaviassa, ja siksi sujuvat yöjunayhteydet ovat hankalia toteuttaa jo ilman välissä olevaa mertakin. Ei ole selvillä, onko Suomessa suunnitelmia laajentaa yöjunaliikennettä Tornionlaakson läpi, Baltiaan/Puolaan tai Pietariin ja sieltä itään. Suomen hallitus on kuitenkin tehnyt päätöksen Kemin ja Haaparannan välisen sähköistämättä olevan osuuden sähköistämisestä, mikä helpottaa maiden välistä junaliikennettä.

Edellytyksenä toimivalle yöjunaliikenteelle Pohjoismaissa ja sieltä eteenpäin Euroopan mantereelle on, että rautatieverkoston puuttuvia osuuksia täydennetään, sähköistämättömiä osuuksia sähköistetään, opastinjärjestelmien yhdenmukaisuus ja yhteensopivuus varmistetaan ja muita tekniikkaan ja valvontaan liittyviä eroja ratkotaan. Todennäköisesti tulee myös olemaan tarpeen tukea uuden yhteisen, liikennöitäville osuuksille soveltuvan vaunukannan hankintaa sekä logistiikkaan ja aikataulutamiseen liittyvää yhteistyötä. Tähän liittyen voidaan mainita EU:n alueella toimiva yksityinen juna- ja bussilippujen varausjärjestelmä Trainline (www.thetrainline.com).

Yöjunaliikenteen aikataulujen suunnittelussa on otettava huomioon tärkeät tavarakuljetukset sekä eurooppalaisten suurkaupunkien kauko- ja paikallisjunaliikenne. On myös tärkeää ylläpitää hyviä yhteyksiä Euroopan luotijunaverkoston.

Koska joukkoliikenne on usein alueellisesti järjestettyä, jopa yhden maan sisälle muodostuu helposti useita rinnakkaisia lippujärjestelmiä. Siksi joukkoliikenne on usein erityisen hankala vaihtoehto verrattuna autolla liikkumiseen maiden välillä. Useita EU-direktiivejä (esimerkiksi älykkäitä liikennejärjestelmiä koskeva direktiivi 2010/40/EU) on hyväksytty varmistamaan, että matkustaja- ja liikennetilastot ovat liikennöitsijöiden, hallintoelinten ja palveluntarjoajien saatavilla ja käytettävissä. Lisäksi useiden Euroopan maiden hallitukset ovat hyväksyneet tai esitelleet lakiehdotuksia integroiduista matkalipuista. Tällaisten kattavien lippujärjestelmien avulla matkustaja voi hyödyntää useampaa matkustustapaa yhdellä lipulla.

Pohjoismaissa on käynnistetty erilaisia kansallisia toimia joukkoliikenteen lippujärjestelmien yhtenäistämiseksi. Greater Copenhagen -yhteistyön puitteissa pyritään luomaan alueellinen, rajat ylittävä lippujärjestelmä. Mikäli Pohjoismaissa halutaan helpottaa ja tukea junalla ja linja-autolla matkustamista autoilun ja lentomatkustamisen sijaan, yhteispohjoismainen joukkoliikenteen matkalippujärjestelmä olisi vahva edistävä tekijä. Myös ulkomaisten matkailijoiden ja vierailijoiden liikkuminen eri Pohjoismaiden ja niiden alueiden välillä muuttuisi yksinkertaisemmaksi ja helppotajuisemmaksi. Järjestelmä toisi lisäksi helpotusta raja-alueiden työmatkaliikenteeseen. Pohjola sopii erityisen hyvin maailman ensimmäisen integroidun, rajat ylittävän matkalippujärjestelmän alueeksi, sillä monissa Pohjoismaissa ollaan jo luomassa kansallisia puitteita ja Pohjoismaat ovat pitkällä digitalisaation laajentamisessa ja hyödyntämisessä.



Valiokunnan näkemykset

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta on käsitellyt Pohjoismaiden vihreän vasemiston alun perin laatimaa jäsen ehdotusta. Valiokunta piti ehdotusta hyvänä, mutta päätti lisäksi painottaa matkustajajunien yöliikenteen ja yöaikaan tehtävien tavarankuljetusten välistä kytköstä ja mahdollista eturistiriitaa. Nuorten Pohjoismaiden neuvostolta (UNR) saadun ehdotuksen ja lippujärjestelmiä koskevan päätöslauselman perusteella valiokunta päätti ottaa mietinnössään esiin myös tämän näkökulman.

Kuten tiedetään, valiokunnan (ja koko Pohjoismaiden neuvoston) mielestä tämän kaltaisia kysymyksiä käsittelemään tarvittaisiin liikennepolitiikan ministerineuvosto. Vaikuttaa ilmeiseltä, että strateginen, ylemmän tason pohjoismainen yhteistyö puuttuu liikennepolitiikan kaikilta osa-alueilta. Edellytysten luominen yhteiselle yöjunaliikenteelle on sen vuoksi hyvä pilottihanke.

Valiokunta toivoo, että Pohjoismaiden hallitukset käynnistävät toimet yöjunaliikenteen pohjoismaisen yhteistyön tiivistämiseksi tekemällä selvityksen tarpeista ja kysynnästä, vaikutuksista nykyiseen (muuhun) liikenteeseen sekä rahoituksen osatekijöistä. Lähtökohtana voidaan käyttää muun muassa Pohjoismaissa jo tehtyjä selvityksiä. Selvityksissä on otettava huomioon sekä yritystalouden että kansantalouden näkökulma. Lisäksi on otettava huomioon yleiset investointitarpeet. Investointeja tarvitaan muun muassa teknisten laitteistojen yhdenmukaistamiseen ja hallinnon järjestämiseen. Myös edellytykset junavaunujen yhteisille hankinnoille tulee selvittää. Tällaisessa selvityksessä tulee tarkastella sekä tavara- että matkustajaliikennettä asettamatta kumpaakaan lähtökohtaisesti ensi sijalle.

Pohjolassa 15. syyskuuta 2020

Anders Eriksson (ÅF)

Arman Teimouri (L)

Eveliina Heinäluoma (sd)

Freddy André Øvstegård (SV)

Helge André Njåstad (FrP)

Jaspur Langgaard (sb)

Joakim Strand (sv)

Juhana Vartiainen (kok.)

Lorena Delgado Varas (V)

Lulu Ranne (ps.)

Nils Aage Jegstad (H)

Orla Hav (S)

Pyry Niemi (S)

Pål Jonson (M)

Ruth Mari Grung (A)

Stein Erik Lauvås (A)

Tore Storehaug (KrF)