

Suositus 37/2024
Ehdotus A 1955/UVU
Käsittelijä Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta

Mietintö vastauksesta suositukseen 37/2024

Kasvu ja kehitys Pohjolassa -valiokunta ehdottaa, että Pohjoismaiden neuvosto merkitsee tiedoksi vastauksen suositukseen 37/2024: Matkustusmahdollisuuksien parantaminen ja yksinkertaistaminen Pohjoismaissa ja katsoo sen neuvoston osalta *loppuun käsitellyksi*.

Taustaa

Suosituksen sanamuoto on seuraava:

Pohjoismaiden neuvosto suosittaa Pohjoismaiden hallituksille,

että laajennetaan Pohjoismaiden olemassa olevaa joukkoliikenneverkostoa ja vahvistetaan ympärivuorokautisia kuljetuksia esimerkiksi lisäämällä yöjunayhteyksiä.

että laajennetaan ja yhdistetään Pohjoismaiden välisiä joukkoliikenteen infrastruktuureja.

että kehitetään yhteinen lippujärjestelmä, jossa kansallisesta lippujärjestelmästä voi ostaa lipun koko matkaa varten tarvitsematta kääntyä eri palveluntarjoajien puoleen.

että pyritään parantamaan ja yhdenmukaistamaan infrastruktuuria esimerkiksi kehittämällä yhteiset standardit.

että otetaan käyttöön pohjoismainen Interrail-lippu, mikä tiivistäisi entisestään Pohjoismaiden välisiä yhteyksiä.



Pohjoismaiden hallitusten vastaus

Kohta 1

Pohjoismaat kannustavat paikallisviranomaisia tekemään tiivistä yhteistyötä Pohjoismaiden joukkoliikenneverkoston laajentamiseksi. Rajat ylittävät tie- ja rautatieliikenneyhteydet palvelevat sekä henkilö- että tavaraliikennettä ja vahvistavat huoltovarmuutta. Maantieteellisistä syistä myös meri- ja lentoliikenneyhteydet ovat tärkeä osa pohjoismaista joukkoliikenneverkkoa.

Yöjunayhteydet voivat parantaa alueiden saavutettavuutta ja edistää matkailua. Yöjuna tarjoaa matkailijoille ja lomailijoille ympäristöä säästävän ja miellyttävän tavan taittaa pitkiä matkoja, sillä junassa on mahdollista levätä ja matkustaa samanaikaisesti. Henkilöjunaliikenteen palvelujen kehittämisessä on otettava huomioon se, että liikennepalvelut järjestetään periaatteessa markkinaehtoisesti. Toimivaltaiset viranomaiset voivat toteuttaa toimenpiteitä varmistaakseen yleishyödyllisten palvelujen tarjoaminen. Tämä voi tarkoittaa muun muassa tiheämpää vuoroväliä, parempaa laatua tai edullisempia hintoja kuin mitä vapaat markkinat voisivat tarjota. Näissä tapauksissa on noudatettava yhteisön sääntöjä ja muita asiaankuuluvia säädöksiä.

Kohta 2

Suomen, Norjan, Ruotsin ja Islannin liikenneministerit tapasivat Norjan Fredrikstadissa marraskuussa 2022. Ministerit antoivat yhteisen julkilausuman, jonka mukaan pohjoismaisen liikennejärjestelmän kehittämistä jatkettaisiin, jotta siitä tulisi entistä integroituneempi. Kaikki liikennemuodot ovat tärkeitä, ja niitä kehitetään yhteistyössä.

Kohta 3

Pohjoismaiset joukkoliikenneoperaattorit ovat tehneet yhteistyötä ODIN-hankkeessa (Open Mobility Data In the Nordics) vuodesta 2017. Hankkeella on ollut tärkeä merkitys liikennealan pohjoismaisten yhtenäismarkkinoiden luomisessa. Hankkeen nykyiset jäsenet ovat Tanskan liikenne-, kiinteistö- ja rakennusvirasto, Entur, Helsingin seudun liikenne, LMJ (Walitti Solutions Oy), Norjan rautatieviranomaiset, Rejseplanen, Samtrafiken, SFMCon (Smart Ticketing Consulting), Ruotsin liikennevirasto sekä Suomen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan kuuluvat Traficom ja Fintraffic. ODIN-hankkeen tavoitteena on madaltaa kynnystä päästä pohjoismaisille markkinoille ja nopeuttaa Pohjoismaiden kansalaisille suunnattujen liikkuvuuspalvelujen käyttöönottoa. ODINilla on myös ollut tärkeä rooli, kun Pohjoismaat ovat koordinoineet yhteisiä kantojaan suhteessa EU-lainsäädäntöön. Lipunmyynnin kannalta on tärkeää luoda yhteisen lippujärjestelmän lisäksi ennen pitkää myös yhteinen lipunmyynti- ja varauskäyttöliittymä. Tässä yhteydessä tulisi priorisoida hyvin toimivien kansallisten ratkaisujen kehittämistä, sillä niitä voitaisiin laajentaa pohjoismaiselle tasolle. Kansallisten multimodaalisten liikkuvuuspalveluiden hyvä toimivuus on edellytys sille, että palvelut voidaan avata kansainväliselle matkustukselle



Pohjoismaissa. Tässä yhteydessä on kiinnitettävä huomiota siihen, että kansallisten liikkuvuuspalvelujen käytön laajentaminen ei vaatisi muuta sääntelyä kuin mitä Euroopan unionissa parhaillaan valmistellaan.

Kohta 4

Suomi ja Tanska ovat kansallisessa lainsäädännössään edistäneet multimodaalisten digitaalisten liikkuvuuspalvelujen luomista. Haluamme jakaa näkemyksiämme multimodaalisten digitaalisten liikkuvuuspalvelujen keskeisistä kehittämishaasteista ja keskustella yhdessä ratkaisusta, joilla voidaan tukea multimodaalisen henkilöliikenteen laajempaa käyttöönottoa. Yhtenä haasteena on ollut epäselvyys siitä, mikä on julkisten ja yksityisten sidosryhmien rooli multimodaalisissa digitaalisissa liikkuvuuspalveluissa.

Tarvitsemme entistä läpinäkyvämpiä ja johdonmukaisempia sääntöjä sekä enemmän vaihtoehtoja liikkuvuuspalvelujen käyttäjille. ODIN-verkostossa katsotaan, että on keskeistä luoda yhteinen perustaso tietoaaineistoille ja palveluille, jotka muodostavat perustan innovatiivisten pohjoismaisten palvelujen luomiselle. Tanskan lainsäädännössä edellytetään jo nyt datan jakamista, jotta yksityishenkilöt voisivat luoda digitaalisia liikkuvuuspalveluja.

Kohta 5

Pohjoismaat tukevat infrastruktuurin ja standardien kehittämistä. Infrastruktuurin tulisi mahdollistaa nykyisten ja uusien palvelujen kehittäminen.

Rajat ylittävän liikennejärjestelmän on oltava kestävä ja tehokas, joten yhteisten vaatimusten asettaminen infrastruktuuristandardeille on tärkeä toimenpide. EU on asettanut standardivaatimukset ja määritellyt yhteisen eurooppalaisen liikenneverkon asetuksessa (EU) 2024/1679. Islanti ja Norja liittyivät aikaisempaan asetukseen, ja Etämaina ne harkitsevat liittymistä tähänkin vuonna 2025. TEN-T-verkko auttaa saavuttamaan kunnianhimoiset tavoitteet, jotka koskevat kestäviä, turvallisia ja tehokkaita liikenneratkaisuja osana standardoitua pohjoismaista ja eurooppalaista liikenneverkkoa.

ODIN-hankkeella on keskeinen rooli digitaalista infrastruktuuria koskevassa yhteistyössä. Tavoitteena on luoda pohjoismainen ekosysteemi, joka mahdollistaa liikkuvuuden tulevaisuudessa. Keskeisenä lähestymistapana on avoin pohjoismainen ympäristö, joka edistää yhteistyötä ja innovointia. ODIN-hankkeessa tunnustetaan tarve yhteisesti sovittuihin standardeihin ja toimintamalleihin, jotka mahdollistavat datan ja palveluiden hyödyntämisen koko Pohjolassa. Tämä on tärkeää, koska standardit ovat tehokkaita välineitä uusien globaalien liikkuvuusekosysteemien luomisessa.



On myös tärkeää tunnistaa tekijät, jotka rajoittavat pohjoismaisten palvelujen kehittämistä. Pohjoismaiden julkisessa liikenteessä on käytössä erilaisia standardeja, mitä on pidetty haasteena uusien palvelujen luomisessa. Siksi on tärkeää keskittyä julkisen liikenteen standardien käytön tai yhteensopivuuden kehittämiseen, mistä mainittakoon esimerkiksi NeTEx-, OSDM- ja SIRI Nordic -standardit. Tavoitteena on edistää yhteispohjoismaista liikennepalvelujärjestelmää, jossa pysäkinimet ovat yhteensopivia. Tärkeintä on edistää yhteistä näkemystä järjestelmien yhteentoimivuudesta, mikä kattaa myös lippujen varaamisen ja maksamisen. Tässä yhteydessä on myös keskeistä, ettei alalle aseteta rajoituksia, jotka aiheuttavat kohtuuttomia lisäkustannuksia ja luovat niin paljon joustavuutta, että se voi tehdä tyhjäksi koko tavoitteen: liikkuvuuden varmistamisen.

Kohta 6

Pohjoismaat pitävät tärkeänä, että niiden välinen henkilöliikenne sujuu helposti ja ilman tarpeettomia esteitä.

Samalla on otettava huomioon, että mikäli henkilöliikenne ei saa julkista tukea, sitä harjoitetaan markkinaehtoisesti. Silloin rautatieyritykset päättävät itsenäisesti, mitä palveluja tarjotaan markkinaehtoisesti ja miten ne hinnoitellaan. Rautatieliikenteen yhteisöoikeudellisen kehyksen vahvistaa rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta annettu asetusta (EY) N:o 1370/2007, jonka mukaisesti jäsenvaltiot voivat tarjota, tilata ja järjestää yleisen taloudellisen edun mukaisia palveluja rautateiden ja maanteiden julkisessa henkilöliikenteessä.

Valiokunnan näkemykset

Hallituksilta on saatu vastaus, ja kuhunkin että-lauseeseen on annettu erilliset vastaukset. Alla on lyhyt tiivistelmä kuhunkin suositukseen annetusta vastauksesta.

- 1) Pohjoismaat kannustavat paikallisviranomaisia tekemään tiivistä yhteistyötä Pohjoismaiden joukkoliikenneverkoston laajentamiseksi. Henkilöjunaliikenteen palvelujen kehittämisessä on otettava huomioon se, että liikennepalvelut järjestetään periaatteessa markkinaehtoisesti.
- 2) Suomen, Norjan, Ruotsin ja Islannin liikenneministerit tapasivat Norjan Fredrikstadissa marraskuussa 2022 ja allekirjoittivat yhteisen julkilausuman, jonka mukaan pohjoismaisen liikennejärjestelmän kehittämistä jatkettaisiin, jotta siitä tulisi entistä integroituneempi.
- 3) Pohjoismaiset joukkoliikenneoperaattorit ovat tehneet yhteistyötä ODIN-hankkeessa (Open Mobility Data In the Nordics) vuodesta 2017. ODIN-hankkeen tavoitteena on madaltaa kynnystä päästä pohjoismaisille



markkinoille ja nopeuttaa Pohjoismaiden kansalaisille suunnattujen liikkuvuuspalvelujen käyttöönottoa. Tässä yhteydessä tulisi priorisoida hyvin toimivien kansallisten ratkaisujen kehittämistä, sillä niitä voitaisiin laajentaa pohjoismaiselle tasolle.

- 4) Suomi ja Tanska ovat kansallisessa lainsäädännössään edistäneet multimodaalisten digitaalisten liikkuvuuspalvelujen luomista. Yhtenä haasteena on ollut epäselvyys siitä, mikä on julkisten ja yksityisten sidosryhmien rooli multimodaalisissa digitaalisissa liikkuvuuspalveluissa.
- 5) ODIN-hankkeella on keskeinen rooli digitaalista infrastruktuuria koskevassa yhteistyössä. Tavoitteena on luoda pohjoismainen ekosysteemi, joka mahdollistaa liikkuvuuden tulevaisuudessa. Pohjoismaiden julkisessa liikenteessä on käytössä erilaisia standardeja, mitä on pidetty haasteena uusien palvelujen luomisessa. Tavoitteena on edistää yhteispohjoismaista liikennepalvelujärjestelmää, jossa pysäkinimet ovat yhteensopivia.
- 6) On huomattava, että mikäli henkilöliikenne ei saa julkista tukea, sitä harjoitetaan markkinaehtoisesti. Silloin rautatieyritykset päättävät itsenäisesti, mitä palveluja tarjotaan markkinaehtoisesti ja miten ne hinnoitellaan.

Valiokunta toteaa, että vastaus on kirjoitettu yksityiskohtaisesti ja että kuhunkin että-lauseeseen on vastattu erikseen, mikä on myönteistä. Vastaukset ovat jokseenkin epämääräisiä ja yleisluontoisia ja sisältävät ilmauksia, kuten "Pohjoismaat kannustavat", "on otettava huomioon", "tulisi priorisoida", "on edellytys sille", "tarvitsemme", "katsotaan" ja "Pohjoismaat tukevat", mutta joistakin vastauksista puuttuu konkreettisia toimenpiteitä tai toimenpide-ehdotuksia. Vastauksissa viitataan myös siihen, että monet matkustusmahdollisuuksien yksinkertaistamiseen liittyvät kysymykset kuuluvat markkinavoimille ja toteutetaan markkinaehtoisesti.

Kaiken kaikkiaan vastausta voidaan pitää epämääräisenä, ja on epäselvää, vastaako se valiokunnan suositukseen. Koska Pohjoismailla ei ole liikenneministerineuvostoa vaan ainoastaan epävirallista liikenneyhteistyötä, valiokunta ei saa tietoa siitä, mitä milloinkin tapahtuu ja mitä suunnitellaan. Tämän vuoksi valiokunta kutsuu liikenneministerit Tukholman-istunnossa pidettävään neuvonpitoon saadakseen tilannekatsauksen siitä, mitä on tapahtunut ja miten tämä asia etenee.

Yllä olevan perusteella valiokunta ehdottaa, että Pohjoismaiden neuvosto merkitsee ilmoituksen tiedoksi ja katsoo suosituksen neuvoston osalta loppuun käsitellyksi.

Helsingissä 31. maaliskuuta 2025

Gunilla Carlsson (S)
Kim Aas (S)

Markku Siponen (kesk.)
Ann-Sofie Alm (M)



Mirja Räihä, (S)
Ragnhild Male Hartviksen (A)
Kjell-Arne Ottosson (KD)
Johan Dahl (sb)
Liz Mattsson (ÅC)

Lars Püss (M)
Liv Kari Eskeland (H)
Ann-Christine Frohm (SD)
Liljan Weihe, (T)
Silje Hjemdal (FrP)