

Lausunto - Diaarin numero : VN/22799/2022

## LVM:n arviointimuistio henkilöjunaliikenteen kehittämisestä 2030 luvulla

Virkatyönä laaditussa arviomuistiossa on ehdotettu, että 2030-luvun palveluiden järjestäminen valmisteltaisiin liikenne- ja viestintäministeriössä vuosina 2023-2025. Henkilöliikenteen kilpailutus toteutettaisiin vuosina 2026-2028. Kilpailutettu liikenne alkaisi 2031.

### 1) Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista....

Henkilöjunaliikenteen määrällisiä ja laadullisia palveluita tarvitaan enenevässä määrin tulevaisuudessa kestävän kehityksen, ilmastokehityksen, vihreän siirtymän ja lukuisten kansainvälisten kestävään kehitykseen tähtäävien kansallisten ja kansainvälisten sitoumusten takia.

Henkilöjunaliikenteen kehittämisessä eri puolilta Suomea löytyy erilaisia, hyvin relevantteja perusteluita ja tarpeita palvelukehittämiselle. Nämä alueelliset tarpeet ja potentiaalit sekä kestävän kehityksen monialaiset tavoitteet täytyy ottaa huomioon henkilöjunaliikenteen suunnittelussa, rahoituksen suunnittelussa, rahoituksen jakoperusteiden kriteereiden määrittelyssä. Arvioperusteiden ja kriteereiden määrittely ei tuota tarpeisiin vastaavaa tulosta ekonomisesti, ekologisesti, sosiaalisesti ja luonnon kantokyvyn kannalta kannattavasti, mikäli alueiden erityispiirteitä ei oteta suunnittelussa ja rahoituksen kriteeristön uudistamistarpeissa huomioon. Henkilöjunaliikenne ei ole muusta inhimillisestä toiminnasta erillään oleva komponentti vaan hyvin merkittävällä tavalla kytketty koko liikenteen, saavutettavuuden, elinkeino- ja yhteiskunnallisen toiminnan kokonaisuuteen. Huoltovarmuuteen ja turvallisuuteen liittyvät tarpeet on perusteluta ottaa perusteellisesti ja paremmin huomioon kuin mitä ne nyt esitettyssä liikenneministeriön arviomuistiossa on otettu.

Muistiossa näkökulma keskittyy pääkaupunkiseudun, suurimpien kaupunkien ja näiden välisen liikenteen tilanteeseen ja kehitystarpeisiin sekä EU:lta tulevaan kehitystyön ohjauksivaikutuksen arviointiin. Liikenteen, myös henkilöjunaliikenteen palveluita tarvitaan koko Suomeen.

Pohjoisen henkilöjunaliikenne nähdään Lappiin suuntautuvan lomaliikenteen tarpeena. Itä- ja Pohjois-Suomen henkilöjunaliikenteen tarpeesta ei kovin monta riviä arviomuistioon ole kirjoitettu. Kainuussa asukkaita on n 70 000, Pohjois-Pohjanmaalla n 417 000 ja Lapissa noin 176 000, yhteensä siis noin 663 000 asukasta. Myös nämä asukkaat tarvitsevat ja käyttävät henkilöjunaliikenteen palveluja työ- ja asiointi- sekä lomamatkoillaan. Matkailusesonkien aikana Lapin läsnäolevan väestön määrä kaksinkertaistuu ja kansainvälistyy ja siis myös liikenteen palvelutarpeet kasvavat. Lapin, Kainuun ja Itä-Suomen teollisen toiminnan (mm. metsät, malmit, matkailu, pv-saavutettavuustarpeet) palvelut tarvitsevat myös henkilöjunaliikennettä.

Lapissa maakuntakaavaan on merkitty valtuuston päätöksellä raideyhteyttä varten alustava tarvevaraus Kemijärven ja Kajaanin välille, parhaillaan valmistelussa on Pohjois-Lapin kaava,

johon valmistuu raideyhteyden kaavamerkintä Kemijärvi-Sodankylä-Kittilä-Kolari. Pohjoiset kehittyvät elinkeinoalat tarvitsevat raideyhteyksiä ja siten myös henkilöjunaliikenteen palveluita niin kansainvälisen matkailun, jalostavan teollisuuden, turvallisuuden kuin huoltovarmuudenkin tarpeisiin.

Suomen kilpailukyvyyn, turvallisuuden ja huoltovarmuuden vuoksi ministeriössä on perusteltua paneutua näiden pohjoisten alueiden kehitystilanteeseen ja merkitykseen koko Suomelle erityisesti muuttuneen geopolittisen tilanteen takia. Henkilöjunaliikenteen kehittäminen Lapista Ruotsiin ja Norjaan on Suomella on koko Euroopan pohjoiselle liikennejärjestelmälle sekä logistiikkaketjuille suuri mahdollisuus elinkeinon kilpailukyvyille, välttämättömyys Suomen turvallisuudelle ja huoltovarmuudelle.

Sekä Ruotsista että 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. Valmiutta ja konkreettisia tarpeita pohjoismaiseen yhteistyöhön esim. EU- ja kansallisten rahoitusten kokonaisuuksien logistiikka-infra- ja liikennepalveluiden tuottamiselle ja rakentamiselle on olemassa.

Henkilöjunaliikenteen 2030-luvulle tähtäävässä valmistelussa olisi hyvä tehdä yhteistyötä tiedon hankkimiseksi em. asioista Pohjois-Suomen maakuntaliittojen, liikennetyöryhmien, kauppakamarien, matkailu-, metsä- ja malmialan jalostuksen edustajien sekä pohjoisen tiedeyhteisöjen.

## 2) Mieliapteenne Open access-periaateen toimivuudesta....

Kysymys on merkittävä ja tarkkaa, kansallisten eri toimijatahojen tarkastelua ja yhteistä strategista harkintaa vaativa.

On selvää, että kilpailun avautumisen myötä markkinoilla näköpiirissä olevan elinkeinoelämän ja esim. raaka-aine ja energiemarkkinoiden kehitystilanteen vuoksi kiinnostus Suomen ja sen mahdollisuuksia kohtaan kasvaa. Myös Suomen sijainti geopolitiikan ja Arktisen alueiden globaalien kiinnostuksen vuoksi kääntää katseita pohjoisen sijoituspotentiaaleja kohtaan, jotta mahdollistetaan oma sijoittuminen tulevaisuuden tuottavilla markkinoilla.

Rakennetuilla raideyhteyksillä nykyiset raidelevyydet ovat käytännössä hillitsevä tekijä henkilöjunaliikenteen kalustoon sijoittamiselle – mutta toki teknisesti ja rahalla ratkaistavissa.

Mikäli henkilöjunaliikenteen kokonaisuudesta irrotetaan osia kilpailulle, se kenties vaikuttaa kustannuskehitykseen mutta samalla myös on otettava huomioon palvelun laatu-, turvallisuus- ja saavutettavuushaasteet, lukuisat muutostarpeet nyt toimintaa ohjaavaan lainsäädäntöön.

Tätä Open acces-periaatetta olisi hyvä arvioida ennakkovaikutusten arvioinnin mukaisesti laajemmin eri tahojaen asiantuntijoiden muodostamassa työryhmässä ja muodostaa sen pohjalta vaihtoehtoisia skenaarioita päättäjien arvioitavaksi.

Onko arvioitava myös mahdollisuuksia pilkkoa kilpailutukseen joitakin osia? Edellyttääkö tämä minkälaisia toimenpiteitä, kuten yhtiöittämisä – kuinka kannattavaa se on? Vastauksia kysymykseen voi antaa paremmin em. ehdotetun asiantuntijatyöryhmän tuottaman tiedon perusteella. Arviomuistiossa asiaa kuvattiin vähän, joten jatkotyö on tarpeen.

3) Mitä muita kuin muistiossa esitettyjä näkökulmia tulisi...

Arviomuistion on kohtuullinen mutta kapea-alainen avaus keskustelulle erittäin merkittävästä liikenteen palvelumuodon kehitystyöstä. Näkökulma on asiakirjassa vielä kapea työn tässä kehitysvaiheessa, tietoa tarvitaan lisää po asiasta koko Suomen henkilöjunaliikenteen kehittämiseksi. Valmisteluun on tarpeellista käyttää aikaa ja lisätä ajantasaisella toimintaympäristötiedolla tarkastelua ja reaali maailmassa mm. Pohjois-Suomessa jo työn alla olevien kehityskulkujen huomioon ottamista.

Henkilöjunaliikenne tulee olemaan tulevaisuudessa eräs kestävän kehityksen ja kilpailukyvyyn vahvuuksista niin kaupunkikeskusten, satamien, maakuntakeskusten kuin paikallisemmankin liikenteen toteuttajana.

4) Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun...

Nykyisillä raiteilla toimivalle ja käyttökelpoiselle junakalustolle se edellyttää raiteille sopivaan kalustoon investointia. Teknisesti asia on ratkaistavissa ja taloudellisesti myös jos nähdään Suomen sijainnin ja elinkeinoelämän kasvupotentiaali raideliikenteen kehittäjä Arktisen alueen äärellä Koillis-Euroopassa

Mikäli henkilöjunaliikenteen palveluketjuun kuuluvia osia pilkotaan yhtiöiksi, myös tämä ratkaisu tulee vaatimaan varoja ja oheispalveluinfraan investointeja. Digitalisaation käyttöönotto ja liikenteen ilmastovaikutusten minimointi niin ikään.

Investointien rahoittamista ei voi odottaa saatikka edes esittää kunnille tai maakunnille, koska niiden rahoituksen riittävyys perustehtävien osaltakin on jatkuvaa kamppailua.

Eurooppalainen käytäntö junaliikenteen investointien huomioon ottamisena osana kansallista teollisuuspolitiikkaa voisi olla hyvinkin harkitsemisen arvioinen, ainakin arvioinnin arvoinen toimintatapa myös Suomessa.

5) Kuinka parhaiten mielestänne taataan toimijoiden syrjimätön ...

On muodostettava kullekin toiminnalle selkeä hallintarakenne ja johtamisjärjestelmä, säännöin järjestetty palveluprosessi, hinnoittelu- ja varausjärjestelmä, tarvittaessa kilpailutukset lainsäädännön mukaisesti. Kun em muotoja toteutetaan, on vaikutuksia arvioitava ennakkoon useasta eri näkökulmasta (palvelutuottajat, toimintaympäristö, luontoympäristö, verotulovaikutukset, kannattavuus, työllisyys, kyberturvallisuus jne)

6) Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen ja infrastruktuurin tulevaisuuden ....

Kuntia ja maakuntia ei voida velvoittaa rahoittamaan liikennettä varsinkaan kaupunkikeskusten ulkopuolella, hädin tuskin sielläkään, koska kunnilla ja maakunnilla on hyvin haasteellista selvittää nykyisellä rahoituksella pelkästään jo peruspalveluiden tuottamisesta.

Rahoituksen uudistamista on tarkasteltava osana kansallista teollisuuspolitiikkaa, harkittava mahdollisuuksia sijoitusrahoituksesta ja hyödynnettävä tehokkaammin EU:n rahoitustyökaluja investointeihin esim. kuten Ruotsi tai Keski-Euroopan maat ovat tehneet väyläinvestoinneissaan.

Pohjoisessa naapurimaiden yhteiset, EU-rahoitteiset hankkeet ifratoteutuksissa ja -rahoituksissa on tarpeen selvittää.

7) Kuinka henkilöjunaliikenteen ostot tulisi ....

Liikenneministeriön alaisuudessa toimivan viraston järjestämän julkisen kilpailutuksen kautta

8) Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta....

Valmistelevaan työhön on tarpeellista ryhtyä sujuvasti sen jälkeen, kun tämän arviomuistion palautelausunnoissa vastaanotetut toimenpiteet tilannekuvan syvällisemmästä ja koko maata tarkastelevassa henkilöjunaliikenteen toimintaympäristöstä on hahmotettu ja tulevaisuuden ne mahdollisuuksineen on saatu yhteen arvioon kirjatuksi.

9) Pulmalliseksi tärkeän asian lausunnonantajalle saa arviomuistion läpäisemä sektorinäkökulma, kapea tiedontila koko maan toimintaympäristöstä, voimakkaista muutoksista ja uusista painopisteistä, tulevista palvelutarpeista. Hyvä perusrakenne mutta arviosta ei välity viesti koko Suomen henkilöjunaliikenteestä huolehtimisesta.