

Viite Lausuntopyyntö LVM/1436/03/2018  
Asia Lausunto ehdotuksesta runkoverkkosuunnitelmaksi

#### Esitys runkoverkon laajuudesta:

Henkilöjunaliikenteen runkoverkkoon pitää lisätä tavaraliikenteen suhteen asetusluonnoksessa jo mainitut rataosat Tampere – Pori / Rauma, Jyväskylä – Pieksämäki, Kouvola – Mikkeli – Pieksämäki – Kuopio – Kajaani – Oulu ja Lappeenranta – Joensuu. Lisäksi siihen on sisällytettävä rataosat

- Turku – Toijala (osana yhteyttä Turku – Toijala – Tampere – Jyväskylä – Pieksämäki – Joensuu)
- Riihimäki – Lahti (Riihimäen kolmioraide osana Itä- ja Länsi-Suomen välisiä yhteyksiä)
- Jyväskylä – Haapajärvi – Ylivieska (osana yhteyttä Jyväskylä – Oulu)
- Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki (osana yhteyttä Jyväskylä – Haapamäki – Seinäjoki – Vaasa)
- Viinijärvi – Siilinjärvi (osana yhteyttä Joensuu – Kuopio)
- Joensuu – Kontiomäki (osana yhteyttä Joensuu – Oulu) ja
- Joensuu – Pieksämäki (osana yhteyttä Joensuu – Pieksämäki – Jyväskylä – Tampere – Toijala – Turku).

#### Perustelut:

Ehdotuksen mukaan se perustuu vallitsevaan tilanteeseen eli mukana ei ole uusia ratalinjauksia eikä edes merkittäviä parannustavoitteita. Periaate on sinänsä selkeä, mutta sen vaarana on nykytilan sementointi ja mahdollisuus tyrmätä kaikenlaiset parannustoimet. Asetusluonnos on myös tehty ikään kuin ratalain 4 §:n 1 momentissa puhuttaisiin vain Helsingin ja muun maan välisestä pitkämatkaisesta liikenteestä.

Luonnos onkin henkilöliikenteen osalta tarpeettoman vaatimaton. Lain sanavalintakin olisi voinut olla onnistuneempi, koska palvelutaso viittaa nähdäksemme paremminkin liikenteen laatuun kuten junatiheyteen ja kalustoratkaisuihin, jotka kuuluvat liikenteen kilpailuttamisen yhteyteen eivätkä tähän luonnokseen.

Ratalain esitöiden mukaan (s. 117<sup>1</sup>):

”4 §. Rautateiden luokitus. Pykälässä säädetään rautateiden luokituksesta, ja erityisesti rautateiden runkoverkosta. Rautateiden runkoverkko koostuu 1 momentin mukaan nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen. Tämä voidaan pitää rautateiden runkoverkon palvelutasoa koskevana perussäännöksenä. Muu rataverkko koostuu 2 momentin mukaan henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Pykälän 3 momentissa säädetään runkoverkon määrittämistä koskevasta päätöksenteosta. Momenttia muutettaisiin selkeyttämään päätöksenteon muotoa niin, että liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädettäisiin siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Pykälän 3 momentin nykyinen sanamuoto ei vastaa nykyisen perustuslain vaatimuksia, ja on ollut epäselvä sen suhteen, tarkoittaako liikenne- ja viestintäministeriölle säädetty toimivalta normipäätöksen vai hallintopäätöksen antamista. Rautateiden runkoverkon määrittelyä koskevaa päätöstä ei tähän mennessä ole annettu.

Liikenne- ja viestintäministeriön päätös olisi hallinnon sisäinen määräys, joiden tulisi koskea vain omaa hallinnon-alaa. Sellaisten antamiseen suositellaan myös suhtautumaan pidättyvästi nykyisen perustuslain johdosta, jos vaikutukset ovat tätä laajempia. Aineellisen oikeussäännöksen tulisi nykyään aina olla laki tai asetus. Koska runkoverkon

<sup>1</sup> [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE\\_45+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/HallituksenEsitys/Documents/HE_45+2018.pdf)

määrittelyssä on kyseessä asia, jonka merkitys ulottuu ja jolla myös nimenomaisesti pyritään vaikuttamaan muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja alueidenkäyttöön, olisi siitä siten tarpeen antaa oikeussäännös hallinnollisen määräyksen sijaan.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voitaisiin lisäksi antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä. Tämän asetuksenantovaltuuden nojalla voitaisiin antaa 1 momentissa runkoverkon palvelutasolle asetettuja lähtökohtia täydentäviä säännöksiä asetuksella. Rataverkon palvelutasoa tarkastellaan runkoverkon liikenneprofiiliin mukaan (tavaraliikenne ja henkilöliikenne). Rataverkon palvelutason määrittämisessä keskeistä on rataosien riittävän välityskyvyn ja rautatieliikenteen toimivuuden näkökulmat. Myös radan mahdollistama nopeus ja akselipaino ovat olennaisia ratojen palvelutason tekijöitä.”

Lisäksi esitöiden 5 kappaleen mukaan ainakin TEN-ydinverkkoon kuuluvien rautateiden tulisi sisältyä 3 momentin nojalla määriteltävään runkoverkkoon.

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta puolestaan lausuu (s. 4 ja 5)<sup>2</sup>:

”Runkoverkon määrittely

Valiokunta pitää hyvänä, että esityksen perusteella valtioneuvoston päätöksellä määriteltäisiin valtakunnallisesti merkittävä liikenteen runkoverkko. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin tuotu esille huolia runkoverkkoon kuulumattomien teiden asemasta jatkossa. Huolena on ollut, että kaikille muun muassa maa- ja metsätalouden kuljetusten kannalta tärkeille reiteille ei löydy jatkossa riittävästi rahoitusta, jos keskitytään liiaksi runkoverkon palvelutason ylläpitoon. Valiokunta toteaa, että runkoverkon määrittely ei saa johtaa siihen, että muiden väylien rahoitustaso jää liian matalaksi niille säädetyn palvelutason toteuttamiseksi.

Esityksen mukaan tavoitteena on, että korjausvelka ei kasva runkoverkolla tai muilla valta- tai kantateillä ja että se pysyy hallinnassa myös seutu- ja yhdysteillä. Valiokunta toteaa, että selkeänä tavoitteena tulee olla, että korjausvelkaa saadaan pidemmällä aikavälillä pienennettyä. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että runkoverkon määrittelyssä on tärkeää ottaa huomioon myös länsi- ja itäsuuntaisen liikenteen tarpeet.”

Ratalain hyväksytyt teksti ei ole ristiriidassa esitöiden kanssa:

”4 § ([13.7.2018/573](#)) Rautateiden luokitus

Rautateiden runkoverkko koostuu nopean henkilöliikenteen ja raskaan tavaraliikenteen radoista, joilla on valtakunnallista merkitystä ja jotka palvelevat lisäksi maakuntien välistä pitkämatkaista liikennettä. Runkoverkon tulee tarjota mahdollisuus sekä nopean henkilöliikenteen että tehokkaan tavaraliikenteen harjoittamiseen.

Muu rataverkko koostuu henkilö- ja tavaraliikenteen radoista, jotka täydentävät runkoverkkoa.

Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella säädetään siitä, mitkä radat kuuluvat rautateiden runkoverkkoon. Liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella voidaan antaa tarkemmat säännökset rautateiden runkoverkon palvelutasosta koskien välityskykyä, toimivuutta, nopeutta, akselipainoja sekä muita palvelutasoon vaikuttavia tekijöitä.”

Siteeraamamme Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan kannanotto koskee tarkkaan ottaen vain maanteitä, mutta johdonmukaisuuden nimissä sen voidaan olettaa tarkoittavan myös rautateitä. Lausumasta on niin ikään pääteltävissä, että lainsäätäjä edellyttää poikittaisyhteyksienkin sisällyttämistä runkoverkkoon ja sen ulkopuolisten väylien huomioon ottamista. Lisäksi jo lain esityöt edellyttävät määrittelyltä tavoitteellisuutta (kts. esitöiden kolmas kappale).

Joillakin ehdottamillamme rataosilla henkilöliikenne on olematonta (Viinijärvi – Siilinjärvi) tai erittäin vähäistä (Joensuu – Pieksämäki). Esitykseemme sisältyy siis kannanotto henkilöjuna-liikenneverkon laajentamisesta: Tätä voidaan ehkä pitää liikennepoliittisesti rohkeana avauksena, mutta lisäykset ovat kuitenkin mielestämme sopusoinnussa lain tarkoituksen kanssa.

Esitys runkoverkon tavoitenopeudesta ja suhteesta muuhun rataverkkoon:

Esitämme asetuksen muuttamista ja lisäämistä näin:

”4 § Rautateiden runkoverkon palvelutaso

Rautateiden runkoverkon rataosuksilla noudatettava palvelutaso määräytyy kunkin rataosuuden liikenteellisen profiilin mukaan.

<sup>2</sup> [https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Documents/LiVM\\_15+2018.pdf](https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Mietinto/Documents/LiVM_15+2018.pdf)

Rautateiden runkoverkon henkilöliikenteen radoilla nopeus on lähtökohtaisesti vähintään 160 km/h tai tätä enemmän, jos suurempi nopeus on jo nykyhetkellä sallittu. Poikkeuksellisesti voidaan tyytyä 140 kilometrin tuntinopeuteen. Nykyhetkenä pidetään tämän asetuksen kannalta tilannetta, joka ilmenee Rautateiden verkkoselostuksen 2019 liitteestä 6 ja joka on tämän asetuksen liitteenä. [tässä vain linkkinä liitteeseen]<sup>3</sup>

---

Rautateiden runkoverkolla tulee erityisesti ottaa huomioon rataosat, joilla on sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Tällaisten rataosien tulee lähtökohtaisesti täyttää sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ratojen palvelutasojen vähimmäisvaatimukset.

Rautateiden runkoverkkoon kuuluvat rataosuudet on luokiteltu niiden pääasiallisen liikenneprofiilin mukaan tämän asetuksen liitteessä IV.

5 § Runkoverkon suhde muihin väyliin

Muulla kuin runkoverkolla on pyrittävä runkoverkkoja vastaavaan palvelutasoon.”

#### Perustelut:

Henkilöjunaliikenteen runkoverkon suppeuden lisäksi esitetty tavoitenopeus on matala nykytilaan verrattuna: esitetty minimi 120 km/h vastaa lähinnä kaikkein hitaimpien taajamajunayhteyksien tasoa. Seuraavilla rataosilla huippunopeus on kuitenkin ainakin osalla matkaa 200 km/h:

- Helsinki – Turku
- Helsinki – Oulu
- Tampere – Jyväskylä
- Helsinki – Joensuu ja
- Kouvola – Kuopio.

Jonkinlaisena rajapyykkinä voidaan pitää 140 kilometrin tuntinopeutta, jota suuremmilla nopeuksilla tasoristeykset eivät enää ole sallittuja<sup>4</sup>. Siksi nopean henkilöjunaliikenteen minimiksi sopii 160 km/h tai enemmänkin niillä osuuksilla, joilla suurempi nopeus on jo nykyään sallittu. Poikkeuksellisesti voitaisiin tyytyä 140 kilometrin nopeuteen (lähinnä kenties jotkin poikkaisreitit).

Selvyyden vuoksi on myös todettava, ettei väyläverkkomme voi muodostua ”kahden kerroksen väestä”, kuten Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokuntakin edellyttää. Lähinnä on kysymys siitä, missä järjestyksessä väyliemme teknistä tasoa (lakitekstissä hieman epäonnistuneesti palvelutasoa) kohennetaan.

#### Lopuksi:

Erityisesti laskevat matkustajamäärät kaksi Suomen suurimpiin kuuluvaa kaupunkia yhdistävällä reitillä Turku-Toijala-Tampere viittaavat nykyisen operaattorin flegmaattisuuteen (myös suorat junat Turusta Jyväskylään on lakkautettu). Tämän ei pidä kuitenkaan antaa sanella runkoverkkoa koskevia ratkaisuja.

Kemijärvellä lokakuun 1. päivänä 2018

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

[www.rautatiematkustajat.fi](http://www.rautatiematkustajat.fi)

*Allekirjoitus*

Kalevi Kämäräinen  
puheenjohtaja

*Allekirjoitus*

Juha P. Korhonen  
varapuheenjohtaja

<sup>3</sup> [https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lv\\_2017-02\\_vs2019\\_liitteet\\_web.pdf](https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lv_2017-02_vs2019_liitteet_web.pdf)

<sup>4</sup> <https://www.liikennevirasto.fi/rataverkko/tasoristeykset/tasoristeysten-poistaminen#.W6yyZmgzZPY>