

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto: Hallituksen esitys eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Raideliikenteen kehittymisellä on iso merkitys alueiden kehittymiselle. Raideliikenne generoi uusia yhteistyöverkostoja alueiden sisällä (esim. erikoispalvelut laajemman alueen palveluna); se siis synnyttää suuremman lähimarkkinan alueen palveluihin. Raideliikenne mahdollistaa matalamman kynnyksen matkustamiseen, mikä synnyttää taloudellista aktiviteettia, esim. asuinpaikan valintaan enemmän vaihtoehtoja, kiinteistömarkkina kehittyä, sijainti yrityksille on houkuttelevampi, enemmän työntekijöitä rekrytoitavana ja enemmän työpaikkoja tarjolla. Jopa matkailun mahdollisuuden kehittyvät monella tavalla, kun majoituspaikat ovat paremmin saavutettavissa ja matkailuun voi ottaa mukaan polkupyörän ja kulkemiset laajemmalla alueella mahdollistuu. Uuden raideliikenteen syntyminen Suomeen on mitä suurimmassa määrin yhteiskunnallisen kehityksen generaattori. Tällainen kehityspolku raideliikenteen kehittymisen myötä on todennettavissa Ruotsissa ja Saksassa monilla alueilla.

Raidealan neuvottelukunnan näkemyksen mukaan tavoiteltava Suomessa tulisi olla, että alueiden välinen henkilöjunaliikenne toimii markkinaehtoisesti ja sitä täydentää valtion kilpailuttama (ja tukema) liikenne liikenneväleillä, missä markkinaehtoisuus ei toimi (halutaan laaja palvelutarjonta). Näiden yhteyksien lisäksi tarvitaan joustava liikenteen tilausmahdollisuus aluetason liikenteeseen, missä toimivaltaisina viranomaisina olisivat alueelliset viranomaiset - mielellään saman tahot, jotka tilaavat myös muuta joukkoliikennettä.

Alueellisen joukkoliikenteen tilaamiseen liittyy keskeisesti rahoitus ja sen muodoista päättäminen. Ilman rahoitusta alueliikenne ei kehity halutulla tavalla. Valtion on luotava tukijärjestelmä, jolla se

tukee joukkoliikenteen järjestämistä yhteisesti hyväksytyjen perusteiden mukaan alueita yhdenvertaisesti kohdellen. Alueilla itsellään tulee olla vetovastuu liikennemuotojen suunnittelusta. Tämä liittyy vahvasti maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteiseen suunnitelmallisuuteen. Alueviranomaisen voi olla kuntayhtymän sijasta alueen ”isäntäkunta”, malli, jossa kunnat yhdessä sopivat vastuusta.

Henkilöjunaliikenne on Suomessa haluttu liikkumismuoto sen hyvän palvelutason takia. Junassa matkustaa mieluummin ja väljemmin kuin busseissa. Parhaimmillaan se on myös vähäpäästöinen liikkumismuoto. Suomessa kannattaa panostaa alueellisen junaliikenteen kehittämiseen rahoituksellisesti ja edesauttamalla ”rautatiealueiden” muodostumista kuntien yhteistyönä. Rautatieliikenteen toiminta-alueet eivät ole yks-yhteen kuntarajoja mutta silti toimivat rakenteet pitäisi pystyä luomaan. Junaliikenne merkitsee alueille elinvoimaa ja työssäkäyntialueen laajentumista. Optimitalanne on, kun junaliikenne muodostaa sujuvan matkaketjun rungon ja bussi-, taksi- ja kutsuliikenne täydentävät sitä. Joukkoliikenteen tukirahoituksen kokonaisuutta tulisikin tarkastella jo tämän hallituksen esityksen yhteydessä. Maakunnissa olisi haluja laajentaa liikennettä esimerkiksi Haaparantaan, Orivedelle, Turun seudulla Naantaliin ja Uusikaupunkiin, Raumalle sekä Oulun seudulla ja Seinäjoen alueilla. Useissa tapauksissa liikenne voi lähteä alkuun kehittymään pienimuotoisemmastakin liikenteestä.

Olisi hyvä, että lakiehdotus tukisi alueiden tosiasiallista mahdollisuutta aloittaa junaliikenne alueella. Tähän näkökohtaan liittyy tukirahoituksen lisäksi kysymys, kuinka alueviranomaiselle aiheutuvan ennakoivan valmistelun vastuita voitaisiin helpottaa, erityisesti kun varmuutta liikenteen aloittamista ei olisi. Jos ns. toimivaltaiseksi viranomaiseksi hakeutumisen ennakkokriteerit ovat raskaat ja vastuu valmistelusta pelkästään kunnilla, kynnys uuteen toimintaa on suuri. Traficomilla voisi olla tässä avustava ja palveleva rooli. Esimerkiksi asetuksin ja määräyksin voidaan asettaa pätevyysvaatimuksia ja antaa ohjeita ja hyviä käytäntöjä toimivallan avuksi. Traficomin luonteva rooli on siinä, mikä koskee laajempaa valtakunnallisen liikenteen järjestämistä ja koordinoitua alueiden välisen liikenteen järjestämisessä. Uudessa toimintamallissa tulee hakea tasapaino siihen, että Traficomiin 30-luvun liikenteen tilaamiseen kehittyvä osaaminen palvelee myös alueiden omaa täydentävää tilaustoimintaa.

Toimivaltaisen viranomaisen määrittely pykälässä 182 tulisi tehdä niin, että riittävän vahva alueellinen viranomaisen voisi saada sen roolin LVM:n hyväksymänä. Puoltaisimme ajattelua, että alueiden yhdenvertaisen kohtelun mukaisesti myös muiden alueiden viranomaisen aseman ja toimivallan tulee olla samankaltainen kuin HSL:n toimivalta.

Hallituksen esityksessä poistetaan junaliikenteen tilaamisen osalta kynnysarvo tehdä suorahankintaa pienissäkin hankkeissa. Tämä olisi mahdollista vain poikkeustapauksissa. Vaikka periaatteellisesti kilpailutus on aina hyväksi, niin tätä muutosta on syytä edelleen harkita, sillä kilpailutuksen järjestäminen on aina raskas prosessi. Palvelusopimusasetus sisältää jo pakottavat vaatimukset markkinatilanteen selvittämiseksi ennakoilmoituksin ja markkinavuoropuhelulla ja lisäksi veloitteet tehtyjen sopimusten seurannasta vääristyneiden hintojen ja sopimusehtojen estämiseksi. Näin ollen voitaisiin ajatella suorahankinnankin olevan mahdollinen, perustuhan siinäkin hinnan

määritys tarjouspyyntöön ja annettavaan tarjoukseen. Pakottava, hankintaan suhteutettuna raskas kilpailutus voi jopa heikentää viranomaisen tilannetta, koska raskas kilpailutus vähentää halukkuutta ottaa osaa kilpailuun. Joka tapauksessa kilpailuttaminen on aina mahdollinen viranomaisen niin halutessa, koska hankintalaeista poiketen, palvelusopimusasetusta sovelletaan aina.

Kilpailun ja markkinoiden edistämiseksi olisi aiheellista selkiyttää ehtoja ja rajoittaa mahdollisuuksia kiertää pakollisia hankintamenettelyitä sopimusten muutoksina tai laajennuksina; sopimuksen laajennuksia voivat olla ainoastaan sopimuksessa jo sovitut optiot. Kaikissa muissa lisäsopimuksissa ja laajennuksissa on noudatettava yleisiä palvelusopimusasetuksen hankintamenettelyitä. Kilpailutukset kiinnostavat uusia toimijoita silloin, kun luodaan uskottava näkymä Suomen raideliikenteeseen ja markkinan avautumiseen. Kilpailutusten aikataulu edellyttää, että valmistelevat toimet toteutetaan riittävän nopeasti, jotta hyvälle kilpailutukselle jää tarpeeksi aikaa.

Lopuksi toteamme, että kilpailutusten järjestämiseen tarvitaan kalustoa, julkisen ostoliikenteen kalustoyhtiötä. Ostoliikenteen kalustoyhtiö tulisi perustaa jo vuoden 2025 aikana, jotta tulevat kilpailutukset ehditään käynnistää suunnitellusti. Pidämme tärkeänä, että vaikeassa taloustilanteessa ostojunaliikenne on järjestettävä kustannustehokkaasti. Esimerkiksi perustettavan uuden ostoliikenteen kalustoyhtiön kaluston elinkaari tulee käyttää tehokkaasti hyödyksi. Ostoliikenteen nykykalustosta suurimmalla osalla elinkaarta vielä pitkälti jäljellä.

Lisätiedot: jouni.lind@palta.fi p. 050 5213305

Lind Jouni
Palvelualojen työnantajat Palta ry. - Raidealan neuvottelukunta