

Asia: VN/3785/2024

## **Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Esityksessä ehdotetaan, että nykyisin liikenne- ja viestintäministeriöllä oleva rautatieliikenteen toimivalta siirretään Liikenne- ja viestintävirastolle. Muutoksen myötä Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi rautatieliikenteen julkisesti tuetusta ostoliikenteestä HSL-alueen ulkopuolella. Etelä-Karjalan liitto pitää muutosta kannatettavana, koska vuoden 2026 alussa lakkaavien ELY-keskusten linja-autoliikenteen toimivalta siirretään niin ikään Liikenne- ja viestintävirastolle. Näin ollen Liikenne- ja viestintävirastolla on lakiluonnoksen 182 a §:n mukaisesti hyvät edellytykset sovittaa alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelutaso muuhun rautatieliikenteeseen ja muihin liikenteen palveluihin.

Lakiluonnoksen 182 §:ssä esitetään, että ” Palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat liikenne- ja viestintävirasto ja alueellisessa rautatieliikenteessä Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Keravan kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella. Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.”.

Etelä-Karjalan liitto huomauttaa, että lakiluonnoksen 182 §:n viimeinen lause on sisällöltään epäselvä. Pykälän ensimmäisessä lauseessa puhutaan rautatieliikenteestä, ja viimeisessä lauseessa raideliikenteestä. Viitataanko raideliikenteellä metro- ja raitiovaunuliikenteeseen vai yleisesti rautateillä järjestettävään liikenteeseen? Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että kyseinen lause joko poistetaan tai kirjoitetaan niin, että siitä käy yksiselitteisesti ilmi, mitä sillä tarkoitetaan. Missään nimessä lause ei saa tarkoittaa sitä, että nykyiset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset olisivat automaattisesti rautateillä järjestettävän liikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, että jatkossakin uusien rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten määrittely perustuu kuntien ja seutujen vapaaehtoisuuteen, jolloin ne voivat omasta

aloitteestaan lakiluonnoksen 182 a §:n mukaisesti esittää liikenne- ja viestintäministeriölle alueellisia muutoksia rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

Etelä-Karjalan liitto pitää hyvänä sitä, että lakiluonnoksessa on tuotu selkeästi esille se, miten vaativa tehtävä raideliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimiminen on. Se vaatii laaja-alaista osaamista ja resursseja, joita ei ole nykyisillä lain 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainituilla joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla. Tämä huomioiden on ymmärrettävää, että nykyiset tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset eivät näe rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävää itselleen mahdollisena ja järkevänä nykyisten tehtäviensä lisäksi.

Lakiluonnoksen keskeisistä ehdotuksista käy melko selkeästi ilmi, että valtio yrittää päästä eroon mm. nykyisistä kiskobussiliikenteistä. Esityksen ehdotuksissa mainitaan, että alueellinen junaliikenne palvelee ensisijaisesti alueellisia liikkumistarpeita, ja alueellisessa junaliikenteessä on lyhyemmät pysähtymisvälit kuin kaukoliikenteessä, ja matkat ovat tyypillisesti lyhyempiä, usein toistuvia asiointi- ja työmatkoja. Nämä liikenteet haluttaisiin selkeästi siirtää alueiden vastuulle.

Etelä-Karjalassa on nykyisin liikenne- ja viestintäministeriön hankkimaa ostoliikennettä ainoastaan yhteysvälillä Parikkala–Savonlinna. Vaikka seisakkeita kyseisellä yhteysvälillä onkin tiheämmässä kuin Karjalan radan kaukojunaliikenteessä, vertautuu yhteysvälin liikenne kuitenkin enemmän kaukojunaliikenteeseen kuin alueelliseen tai lähijunaliikenteeseen. Ostoliikenne tällä yhteysvälillä täydentää markkinaehtoista kaukojunaliikennettä ja on elinehto alueen kilpailukykyiselle ja kestäväälle saavutettavuudelle. Etelä-Karjalan liitto pitää tärkeänä, ettei valtio mielivaltaisesti määrittele kaikkea ostoliikennettä alueelliseksi junaliikenteeksi, kun kyse monessa tapauksessa on markkinaehtoisen kaukojunaliikenteen jatkoyhteyksistä. Valtio ei voi vetäytyä vastuustaan järjestää julkisesti tuettua ostoliikennettä yhteysväleillä, joilla kaukojunaliikenne ei markkinaehtoisesti toteudu.

Lopuksi Etelä-Karjalan liitto muistuttaa, että valtion pitää turvata rautatieliikenteelle riittävä rahoitus, jotta kilpailun avaaminen henkilöjunaliikenteessä ei johda palvelutason laskuun ja alueiden saavutettavuuden heikkenemiseen. Juuri lausunnoilla olleessa Liikenne 12 -suunnitelman luonnoksessa esitettiin, että kunnat ja kaupungit osallistuvat ostoliikenteen vaatimien infratoimenpiteiden kustannuksiin, ja kustannusjaoista sovitaan samalla, kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Etelä-Karjalan liitto pitää esitystä erittäin huonona, koska se tuo merkittäviä lisäkustannuksia kunnille. Lainsäädännön muutokset ja Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet eivät saa johtaa tilanteeseen, jossa valtio siirtää kustannuksia ratainfraan ylläpidosta ja kehittämisestä kunnille ja alueille. Eihän linja-autoliikenteessäkään tienpidon kustannuksia siirretä tieverkon käyttäjille.

Sikanen Satu  
Etelä-Karjalan liitto

Tynkkynen Sonja  
Etelä-Karjalan liitto