

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Kuopion kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua lakiluonnoksesta. Yleisesti ottaen rautatieliikenne on toimivan liikennejärjestelmän kannalta erittäin tärkeä osa-alue. Tästä syystä Kuopion kaupunki katsoo, että kaikki vuoropuhelu valtion ja kuntien välillä asiaa koskien on merkityksellistä sekä valtakunnallisen että seudullisten liikennejärjestelmien kehittämiseksi tulevaisuudessa mm. kestävyiden ja saavutettavuuden osalta.

Kuopion ja laajemmin Kuopion kaupunkiseudun osalta tärkeimmät ylimaakunnalliset henkilöjunayhteydet ovat Kuopion ja Helsingin sekä Kuopion ja Tampereen kaupunkiseutujen välillä. Näiden lisäksi seudullisesti tärkeinä junayhteyksinä pidetään Kuopion ja Oulun kaupunkiseutujen välistä yhteyttä Kajaanin kautta. Lisäksi maakunnan sisällä Suomenjoen, Kuopion ja Iisalmen välinen ratayhteys on laajemman työssäkäyntialueen kannalta tärkeä. Näillä reiteillä juna-liikenne nykytilassa Savon radalla on pääosin markkinaehtoista. Kuopion etelään suuntautuvat junavuorot ovat kokonaisuudessaan markkinaehtoista liikennettä, mutta Kuopion ja Kajaanin (Iisalmi) välillä on markkinaehtoisen liikenteen lisäksi valtion ostoliikenteenä yksittäisiä kaukojunaliikenteen reittejä. Kajaanin ja Oulun välinen liikenne on kokonaisuudessaan ostoliikennettä. Poikittaisista yhteyksistä Kuopion kaupunkiseudun kannalta merkityksellinen on myös Iisalmen ja Ylivieskan välinen kiskobussiyhteys, mikä on nykytilassa valtion ostoliikennettä.

Lakiesityksen periaate, jossa Liikenne- ja viestintävirasto tulevaisuudessa vastaisi rautatieliikenteen julkisesti tuetusta ostoliikenteestä HSL-alueen ulkopuolella, on jatkossakin hyvä perusta, ja mikäli kunnilla on tahtotilaa järjestää omaa rautatieliikennettä kunnan tai kuntien sisällä (kaupunkiseudut), niin se on hyvä mahdollistaa. Kuopio kannattaa myös periaatetta, missä uusien rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten määrittely tulee kaikissa tapauksissa perustua pelkästään toimivaltaiseksi viranomaiseksi hakevan tahon omaan aloitteeseen. Lisäksi toimivaltaiset rautatieliikenteen viranomaiset tulee kirjata suoraan lainsäädäntöön, kuten HSL:n tapauksessa on tähän asti tehty, mutta lainsäädännössä tulisi vielä tarkastella onko kuntatarkkuus hyvä, vai pitäisikö

toimivalta alue voida kirjata muutoin, esim. yhteysväleittäin (asema/seisake)? Tämä voisi mahdollistaa tarkoituksenmukaisemmat rautatieliikenteen toimivalta-alueet.

Kuopio kaupunki kuitenkin korostaa, että alueellisen saavutettavuuden osalta lainsäädännön muutos ei saa johtaa tilanteeseen, jossa valtio vetäytyy vastuustaan tai lisää kuntien vastuuta järjestää julkisesti tuettua ostoliikennettä siellä, missä kaukojunaliikenne ei markkinaehtoisesti toteudu. Tämän osalta on huolehdittava tarvittavasta valtion lisärahoituksesta joukkoliikenteelle, jotta kilpailun avaaminen henkilöjunaliikenteessä ei johda palvelutason laskuun ja alueiden saavutettavuuden heikkenemiseen. Valtion on yksiselitteisesti jatkossakin vastattava kaikesta tarpeelliseksi katsottavasta pitkämatkaisesta joukkoliikenteestä. Pitkämatkaista joukkoliikennettä radoilla on kaikki maakuntarajat ylittävä ja usein myös kuntarajat ylittävä liikenne, kuten esimerkiksi Iisalmi-Lapinlahti-Siilinjärvi-Kuopio-Suonenjoki-Pieksämäki yhteysväleillä tapahtuva nykytilan kaltainen henkilöjunaliikenne. Valtion ja kuntien välistä työn-/kustannusjakoa kaukoliikenteen järjestämisessä ei saa terminologian tai lainsäädännön keinoin hämärtää, eikä junakaluston tai ratainfrastruktuurin kustannuksia saa säilyttää jatkossakaan kunnille, elleivät kunnat itse ole siihen aloitteellisia.

Kuntien maksuosuuksia ei saa kasvattaa nykyisten olosuhteiden säilyttämiseksi. Jos kunnille osoitettaisiin lisää kuluja tulisi se talouden osalta arvioida tarkasti. Taloudellisten vaikutusten arvioinnissa ei uudistukselle ole juurikaan löydetty taloudellisia vaikutuksia. Silloin täytyy olla niin, ettei laista automaattisesti synny kustannusvaikutuksia nykyisille tieliikenteen toimivaltaisille viranomaisille, koska muutoinhan kuntien maksutaakka kasvaisi.

Kuopion kaupunkiseutu on strategisesti kiinnostunut kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisestä nykyisen valtion järjestämän kaukoliikenteen lisäpalveluksi, mutta Kuopion seudun tieliikenteen toimivaltainen joukkoliikenneviranomaisen ei ole nykytilassa rautatieliikenteen toimivaltainen viranomaisen eikä sillä ole myöskään lähitulevaisuudessa riittävästi resursseja rautatieliikenteen järjestämiseen. Näin ollen Kuopion seudun tieliikenteen toimivaltaisella viranomaisella ei ole mahdollisuutta laajentua rautatieliikenteeseen, eikä myöskään Kuopion kaupunkiseudulla nähdä rautatieliikenteen resurssointia kokonaistaloudellisesti järkevänä ratkaisuna tällä hetkellä. Lisäksi rautatieliikenteen järjestäminen seudullisesti järkevänä laajentaisi Kuopion seudun tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen aluetta merkittävästi. Näin ollen lainsäädännön tulisi mahdollistaa rautatieliikenteen osalta erillinen toimivalta-alue tieliikenteeseen nähden. Muutoin rautatieliikenteeseen laajentuminen lisäksi samalla myös tieliikenteen toimivalta- aluetta ja toisi mukanaan myös sen osalta merkittäviä lisäresurssitarpeita. Rautatieliikenteen järjestäminen tuo lisäksi mukanaan runsaasti velvollisuuksia, mikä kasvattaisi merkittävästi kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen resurssointi-tarvetta tulevaisuudessa.

Kuntien ja kaupunkien rooli voi olla vain tiiviimmän kaupunkiseudun alueellisen lähijunaliikenteen seisakkeiden edellyttämän infran kustannuksiin osallistumisessa, ja tämän osalta kustannusjaosta tulee sopia erikseen. Mikäli kunnat tai nykyiset tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset ilmaisevat tahtotilan järjestää alueellista lähijunaliikennettä, tulee palveluiden ostojen osalta mahdollinen

kustannusjako määritellä alueittain erillisneuvotteluissa, mutta kustannusjaon tulee olla läpinäkyvä ja periaatteiden tulee olla yhtenevät kaikilla alueilla.

Toteamme lisäksi, että lakiluonnoksen perusteluissa laajalti käytetty termi "alueelliset viranomaiset" on epämääräinen. Tämän sijaan tulisi puhua kunnallisista tai seudullisista toimivaltaisista tie-/rautatieliikenneviranomaisista. Lienee hyvin epätodennäköistä, että muut viranomaistahot, käytännössä hyvinvointialueet, alkaisivat järjestää rautatieliikennettä.

Kuopion kaupunki esittää lakiluonnokseen muutoksia seuraavasti:

Lakiluonnoksen § 182:

Lause "Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan" on epämääräinen, ja se tulisi joko muuttaa siten, että se viittaa selkeästi kaupunkiraideliikenteeseen (metro-, raitiotie- tai pikaraitiotieliikenne), tai poistaa kokonaisuudessaan.

Laine Ilkka
Kuopion kaupunki

Vänskä Matti
Kuopion kaupunki / strateginen maankäyttö