

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Taustaa

Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman tavoitetta mahdollistaa alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestäminen ja siten edistää kilpailua henkilöjunaliikenteessä. Liikenteen palvelusta annettuun lakiin ehdotetuilla muutoksilla säädettäisiin perusteista, joita vasten rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksia arvioitaisiin. Säättämällä toimivaltamuutosten täsmällisistä perusteista mahdollistetaan rautatieliikenteen toimivaltamuutosten esittäminen tasapuolisesti ja läpinäkyvästi alueellisille viranomaisille.

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton lausunto

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto toteaa, että lakiluonnoksen terminologia on epämääräinen, mikä osaltaan vähentää lakiluonnoksen hyväksyttävyyttä. Esityksessä puhutaan ”alueellisista viranomaisista”, vaikka tarkoitetaan käytännössä yksiselitteisesti kunnallisia ja seudullisia tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Suomessa ei kuntien lisäksi ole muita alueellisia viranomaisia kuin hyvinvointialueet, eikä niille olla tällä lainsäädännöllä esittämässä joukkoliikenteen järjestämistä. Toinen hyvin epämääräisesti määritelty termi on ”alueellinen liikenne”, ja kyseistä termiä ei sen epämääräisyyden takia saa käyttää lainsäädännössä.

Lisäksi ehdotuksen 182 §:stä lause on hämmentävä ”Muuta raideliikennettä koskevissa asioissa toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.” Lause tulee poistaa tai se tulee määritellä siten, että muulla raideliikenteellä viitataan kaupunkiraideliikenteeseen (metro, ratikka tai pikaratikka).

Valtion on yksiselitteisesti jatkossakin vastattava kaikesta tarpeelliseksi katsottavasta pitkämatkaisesta joukkoliikenteestä. Pitkämatkaista joukkoliikennettä sekä maanteillä että radoilla ovat kaikki maakuntarajat ylittävä ja usein myös kuntarajat ylittävä liikenne, kuten esimerkiksi Joensuu-Varkaus-Pieksämäki ja Joensuu-Nurmes yhteysvälien henkilöjunaliikenne. Valtion ja kuntien välistä työnjakoa kaukoliikenteen järjestämisessä ei saa terminologian ja lainsäädännön keinoin hämärryttää.

Rautatie Joensuusta länteen Joensuun ja Pieksämäen välillä on osa valtakunnan keskeisintä rautatieliikenteen poikittaisyhteyttä välillä Turku-Tampere-Jyväskylä-Joensuu. Pieksämäen ja Joensuun väli on yhteysvälin ainoa rataosuus, jossa ei ole sähköistystä ja joka ei kuulu pääväyläverkkoon. Tämän rataosuuden sähköistämistä tulee kiirehtiä ja henkilöjunaliikenne tässä valtakunnallisesti merkittävässä kaukojunaliikenteessä tulee turvata myös jatkossa. Joensuun ja Pieksämäen välinen henkilöjunaliikenne ei ole lähijunaliikennettä vaan kaukoliikennettä. Liikenne ei palvele pääasiassa alueen työssäkäyntiä tai muuta asiointiliikennettä vaan on osa maakuntarajat ylittävää kaukoliikennettä. Asemavälistys on sama kuin tyypillisesti kaukojunaliikenteessä ja matkustajista suurin osa jatkaa matkaansa Pieksämäeltä kaukoliikenteen junilla. Yhteysvälin suurin merkitys tulee vaihdollisista kaukoliikenteen yhteyksistä eri puolille Suomea. Kaukoliikenteen järjestämisvastuu Joensuu-Pieksämäki välillä kuuluu jatkossakin valtiolle.

Rataosuudella Joensuusta pohjoiseen Joensuu-Kontiomäki on henkilöjunaliikennettä Nurmeksen ja Joensuun välillä. Yhteys on kaukojunaliikennettä. Valtaosa matkustajista jatkaa Joensuusta kaukoliikenteen yhteyksillä eteenpäin. Kyseessä ei ole pääasiallisesti aluetta palvelevaa sisäistä liikennettä esim. työssäkäyntiin vaan liikenne on osa valtakunnallista liikkumista. Lisäksi junaliikenne on nyt ja tulevaisuudessa erittäin tärkeä myös Pielisen Karjalan mkl. Kolin alueen matkailuelinkeinolle. Kaukoliikenteen järjestämisvastuu Joensuun ja Nurmeksen välillä kuuluu jatkossakin valtiolle.

Esityksessä ehdotetaan, että liikenne- ja viestintäministeriöllä voimassa olevan lain mukaan oleva rautatieliikenteen toimivalta siirretään Liikenne- ja viestintävirastolle. Muutoksen myötä Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi rautatieliikenteen julkisesti tuetusta ostoliikenteestä HSL-alueen ulkopuolella. Tämä on jatkossakin hyvä perusta ja mikäli kunnille halutaan antaa oikeus järjestää rautatieliikennettä kunnan tai kuntien sisällä, niin se pitää mahdollistaa. Uusien rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten määrittely tulee kaikissa tapauksissa perustua pelkästään toimivaltaiseksi viranomaiseksi hakevan tahon omaan aloitteeseen. Lainsäädäntö ei saa johtaa tilanteeseen, missä valtio vetäytyy vastuustaan järjestää julkisesti tuettua ostoliikennettä siellä, missä kaukojunaliikenne ei markkinaehtoisesti toteudu. Toimivaltaiset rautatieliikenteen viranomaiset tulee kirjata suoraan lainsäädäntöön, kuten HSL:n tapauksessa on tähän asti tehty.

Lisäksi on huolehdittava valtion lisärahoituksesta joukkoliikenteelle, jotta kilpailun avaaminen henkilöjunaliikenteessä ei johda palvelutason laskuun ja alueiden saavutettavuuden heikkenemiseen. 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. Junakaluston tai ratainfrastruktuurin kustannuksia ei saa sisällyttää jatkossa kuntien harteille, elleivät kunnat itse ole siihen aloitteellisia.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto toteaa, ettei esitetystä muodossa hallituksen lakiesitystä tule viedä eteenpäin.

Romppanen Johanna
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto