

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Satakuntaliitto pitää lähtökohtaisesti hyvinä esityksen tavoitteita mahdollistaa alueellisten viranomaisten järjestämä ostoliikenne rautateillä ja selkeyttää hankintamenettelyjä. Rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtäminen liikenne- ja viestintäministeriöltä Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille voi parhaimmillaan tuoda synergiahyötyjä lento-, linja-auto- ja junaliikenteen hankintojen ja liikenteen suunnittelun osalta, kun myös joukkoliikenteen (linja-autot) toimivaltatehtävät tullaan keskittämään ELYistä Traficomiin.

Alueellisen toimivallan mahdollistaminen lisää kuitenkin rautatieliikenteen järjestämisestä aiheutuvia hallinnollisia tehtäviä ja kustannuksia kunnille, jos uusia, kunnista tai seuduista muodostuvia alueellisia viranomaisia syntyy. Satakuntaliitto on huolissaan kuntatalouteen kaatuvasta taakasta, joka syntyisi rautatieliikenteen hankinnoista toimivalta-alueita ja hankintakokonaisuuksia pilkkomalla. Kokonaisuudesta voi tulla monella tavalla haastava erityisesti usean maakunnan läpi kulkevien junavuorojen osalta.

Jos junaliikennettä ja sen kustannuksia jaetaan usealle hankintaviranomaiselle, sekä myös erikseen niille kunnille, jotka eivät olisi junaliikenteen toimivaltaisia viranomaisia, niin hankinta kuormittaa sekä hallinnollisesti että taloudellisesti laajasti kuntia ja viranomaisia, millä on merkittävä vaikutus julkiseen talouteen. Satakuntaliitto katsookin, että ainakin maakuntarajat ja toimivalta-alueet ylittävä junaliikenne tulisi hankkia nykyisen kaltaisesta siten, että valtiolla kansallisena viranomaisena olisi edelleen kokonaisvastuu liikenteen hankinnasta ja järjestämisestä.

Henkilöjunaliikenteen vastuiden selkeyttämisen ja keskittämisen kautta voidaan varmistaa riittävät resurssit ja osaaminen sekä vahva yhteinen tietopohja ja koordinointi resurssien tehokkaaksi ohjaamiseksi. Yhteisrahoitettujen hankintamallien kautta kunnat ja alueelliset toimijat voivat

osallistua kilpailutettujen palveluiden suunnitteluun ja rahoittamiseen, mutta kuntien ei pidä eikä ole mahdollista automaattisesti rahoittaa peruspalvelutason ylläpitämistä.

Esityksen mukaan kansallinen toimivaltainen viranomainen ei voisi järjestää alueellista junaliikennettä sellaisella alueella, jonka toimivalta kuuluu toiselle viranomaiselle. Tällä hetkellä linja-autoliikenteessä alueelliset toimivaltaiset viranomaiset vastaavat liikenteestä alueellaan, mutta kansallinen toimivaltainen viranomainen voi silti hankkia useamman toimivalta-alueen läpi kulkevaa liikennettä. Satakuntaliitto toteaa, että tämäntyyppinen malli tulee mahdollistaa myös henkilöjunaliikenteessä.

Lakiehdotus liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta esittää, että 1.1.2026 alkaen ei voida tehdä suorahankintasopimuksia palvelusopimusasetuksen 5 artiklan 4 kohdan perusteella. Käytännössä lakiluonnos johtaisi siihen, että vuoden 2026 alkaen uusia rautatieliikenteen palveluiden hankintoja saisi tehdä vain kilpailuttamalla. Esitys on hyvin rajoittava, koska Suomessa ei vielä ole tosiasiallisia mahdollisuuksia rautatieliikenteen kilpailuttamiseen muualla kuin HSL-alueella.

Satakunnassa Rauman kaupunki suunnittelee henkilöjunaliikennepalvelun hankintaa Rauman ja Tampereen välille. Lakiehdotuksen toteutuessa sellaisenaan Rauman liikennettä tai muuta uutta vähäistä henkilöjunaliikennepalvelua ei voisi järjestää vuosina 2026-2030, koska kilpailuttamiseen ei ole edellytyksiä eikä laki mahdollistaisi suorahankinnan käyttöä uusiin liikennepalveluihin. Tämä asettaisi Suomessa eri alueet hyvin epätasa-arvoiseen asemaan. Niillä alueilla, joilla on jo ostopalveluliikennettä, lisäliikennettä voidaan hankkia nykyisen ostoliikennesopimuksen lisäyksinä. Näin on toimittu muun muassa Tampereen seudulla ja Itä-Lapissa. Jos ministeriö tulkitsee, että nykyistä ostoliikennesopimusta ei voi laajentaa uusille reiteille (kuten Rauma-Kokemäki) ja lakiluonnoksella kielletään vähäisten liikennepalvelujen hankinta suorahankintasopimuksella, henkilöjunaliikennepalveluiden kehittäminen nykyisen ostoliikennesopimuksen ulkopuolella tehdään käytännössä mahdottomaksi aikavälillä 2026-2030.

Palvelusopimusasetuksen 5 kohdan 4 artiklan poissulkemiseen tulee asettaa siirtymäaika, joka päättyy 31.12.2030. Muutoksella varmistetaan, että uuden henkilöjunaliikenteen järjestämiselle lähivuosina ei aseteta tarpeettomia esteitä, mutta toisaalta voidaan tukea pitkän aikavälin siirtymää tarjouskilpailumenettelyn käyttöön kaikessa junaliikenteessä.

Toimivaltaisesta viranomaisesta riippumatta on varmistettava riittävä vuoropuhelu sekä alueellinen yhteistyö ja vuorovaikutus liikennöintikokonaisuuksien suunnittelussa ja tilaamisessa. Alueellisten näkökulmien huomiointi ja paikallistuntemuksen ja -osaamisen hyödyntäminen on tärkeää.

Lopuksi Satakuntaliitto haluaa muistuttaa, että henkilöjunaliikenteen järjestelyjä uudistettaessa tulee huomioida liikenne raiteilla laajana kokonaisuutena ja mahdolliset vaikutukset myös tavaraliikenteen kannalta. Raideliikenteen yhteensovittaminen, koordinaation ohjaus ja

liikennöinnin turvallisuus tulee erityisesti varmistaa, jos liikenteellä on useita toimivaltaisia viranomaisia.

Salonen Kristiina
Satakuntaliitto

Luoma Marika
Satakuntaliitto