

Asia: VN/3785/2024

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Varsinais-Suomessa on erinomaiset aluerakenteelliset lähtökohdat ja edellytykset kestäväälle asunto- ja työmarkkina-alueelle, mikäli junaliikenne otetaan alueellisen joukkoliikenteen rungoksi. Varsinais-Suomessa alueellinen junaliikenne on käynnistävissä kaikilla ratasuunnilla: Turusta Saloon, Naantaliin, Loimaan kautta Tampereen suuntaan sekä Uuteenkaupunkiin.

Varsinais-Suomi on edellyttänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä Etelä-Suomen taajama- ja lähijunaliikenteen ostoliikenteen laajentamista nykyisestä Helsingin, Tampereen sekä Lahden, Kouvolan ja Kotkan muodostamalta alueelta Varsinais-Suomeen. Nykyisen liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välisen ostoliikennesopimuksen päättyminen vuonna 2030 ja uusien sopimusten kilpailuttaminen vuosina 2026–2028 mahdollistaa laajennuksen.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien selvityksen mukaan Etelä-Suomen ostoliikenteen laajentaminen on mahdollista ensimmäisessä vaiheessa Turusta Saloon, Naantaliin ja Loimaan kautta Tampereen suuntaa (VE1+) ja myöhemmin 2030-luvulla Uuteenkaupunkiin (VE2). Varsinais-Suomessa kaikilla ratasuunnilla on kiinnostusta alueellisen junaliikenteen käynnistämiseen. Lisäksi Uudenkaupungin ratasuunnan kunnat ovat pyytäneet Väylävirastolta tarkentavia tietoja mahdollisista esteistä liikennöidä radalla annettua aikataulua aiemmin. Ratasuuntien yhteisen tietopohjan laajentamiseksi on elokuussa 2024 perustettu Varsinais-Suomen lähijuna -projekti.

Varsinais-Suomen liitto korostaa, että alueellisen henkilöjunaliikenteen laajentaminen edellyttää valtion vuosittaisen 35 miljoonan euron rahoituskehyyksen kasvattamista. Valtion ostoliikenteessä on lisäksi syytä tunnistaa liikennemuotojen erot taajamajunaliikenteen eli maakuntakeskusten välisen liikenteen ja alueen sisäisen lähijunaliikenteen välillä. Varsinais-Suomessa, jossa lähijunaliikenteen lakkauttaminen 1990-luvulla on synnyttänyt raideinfran korjausvelkaa, on varauduttava lisäksi rata-

ja asemainvestointeihin sekä asemapaikkojen suunnitteluun. Liikennöinti edellyttää Turku–Raisio–Naantali-radon parantamista ja sähköistämistä, Länsirata-hankkeen etenemistä sekä sitä edesauttaa Turku–Uusikaupunki-raiteen peruskorjaus. Valtiolle väyläverkon omistajana kuuluu täysi vastuu verkon kunnostamisesta ja kehittämisestä. Seisakkeet ja liikennöinnin käynnistäminen edellyttävät valtion ja alueen välistä kumppanuutta.

Lakimuutos henkilöjunaliikenteen toimivaltaisesta viranomaisesta on tärkeä osa raidemarkkinan avaamista. Pitkällä aikavälillä toimivalta ostoliikenteen tilaamisesta voisi olla valtion lisäksi myös Varsinais-Suomessa. Ensi vaiheessa kokonaisuuksien kilpailutus kannattaa toteuttaa Traficom-vetoisesti kuitenkin huomioimalla alueellinen erityistuntemus. Samalla Varsinais-Suomen liitto kuitenkin huomauttaa, ettei lakiesityksellä tule haitata kilpailun avaamista ja hidastaa lähijunaliikenteen käynnistämistä uusilla yhteysväleillä. Pykälään 168 esitetty suorahankintojen kieltä myös pienissä EU:n kynnyksarvorajan alittavissa sopimuksessa on vaarassa tosiasiaa haitata uusien toimijoiden markkinoille pääsyä.

Varsinais-Suomen liitto pitää myös julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiötä merkittävänä tekijänä toimivan markkinan syntymisessä. Suomen poikkeavan raidelevyden vuoksi valtakunnallinen tai alueiden yhteistyönä perustettu kalustoyhtiö on edellytys avoimelle kilpailulle ja markkinoille pääsulle. Kalustoyhtiö takaa syrjimättömän menettelyn yrityksille. Keskitetty yhtiö myös mahdollistaa hankintojen mittakaavan, joka on kalustotoimittajille kiinnostava. Myös huoltotoiminnot ja varikkokysymys tulee ratkaista yhdessä.

Mäkeläinen Erika  
Varsinais-Suomen liitto