

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pohjois-Savon liitto esittää lausuntonaan seuraavaa:

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. Pohjois-Savon liitto pitää muutosta kannatettavana, koska vuoden 2026 alussa aluehallintouudistuksen myötä 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 henkilöliikenteen 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 koskevilla asioilla toimivaltaisia viranomaisia ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan."

Pohjois-Savon 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? Pohjois-Savon liiton mielestä kyseinen lause on ensisijaisesti poistettava tai kirjoitettava sellaiseen muotoon, että siitä käy yksiselitteisesti ilmi, mitä

sillä tarkoitetaan. Lause ei missään nimessä saa tarkoittaa sitä, että nykyiset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset olisivat automaattisesti rautateillä järjestettävän liikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Pohjois-Savon 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.

Pohjois-Savon liitto pitää hyvänä, että lakiluonnoksessa on tuotu selkeästi esille, miten vaativa tehtävä raideliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimiminen on. Se vaatii laaja-alaista kilpailutuksen ym. osaamista ja resursseja, joita ei ole nykyisillä lain 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainituilla joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla. Tämä huomioon ottaen 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. Esityksessä nämä liikenteet haluttaisiin selkeästi siirtää alueiden vastuulle.

Pohjois-Savon liitto huomauttaa, että nykyinen kiskobussiliikenne täydentää markkinaehtoista kaukojunaliikennettä ja on elinehto alueiden kilpailukykyiselle ja kestäväälle saavutettavuudelle. Pohjois-Savon liitto pitää tärkeänä, ettei valtio mielivaltaisesti määrittele kaikkea ostoliikennettä alueelliseksi junaliikenteeksi. Kyse on markkinaehtoisen kaukojunaliikenteen syöttöliikenteestä ja jatkoyhteyksistä, ei paikallisesta päivittäispendelöinnistä. Kokonaisuutta on tarkasteltava kaukoliikenteen matkaketjujen näkökulmasta, ei junakaluston näkökulmasta. Valtio ei voi vetäytyä vastuustaan järjestää julkisesti tuettua ostoliikennettä yhteysväleillä, joilla kaukojunaliikenne ei markkinaehtoisesti toteudu. Kysymys on eri tilanteissa olevien alueiden yhdenvertaisesta kohtelusta.

Lopuksi Pohjois-Savon liitto muistuttaa, että valtion pitää turvata rautatieliikenteelle riittävä rahoitus, jotta kilpailun avaaminen henkilöjunaliikenteessä ei johda palvelutason laskuun ja alueiden saavutettavuuden heikkenemiseen. Juuri lausunnoilla olleessa Liikenne12 -suunnitelman luonnoksessa esitettiin, että kunnat ja kaupungit osallistuvat ostoliikenteen vaatimien infratoimenpiteiden kustannuksiin, ja kustannusjaoista sovitaan samalla, kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen. Pohjois-Savon liitto pitää esitystä erittäin huonona, koska se tuo merkittäviä lisäkustannuksia ja muita lisärasitteita kunnille. Lainsäädännön muutokset ja Liikenne 12 -suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet eivät saa johtaa tilanteeseen, jossa valtio siirtää kustannuksia ratainfraan ylläpidosta ja kehittämisestä kunnille ja alueille. Valtion tulee satsata poikittaisratojen parantamiseen ja sähköistämiseen, mikä mahdollistaa kaukohenkilöliikenteiden ja vuorotarjonnan pitkäjänteisen kehittämisen.

Huttunen Tuulikki
Pohjois-Savon liitto