

Lausunto

14.03.2025

Asia: VN/3785/2024

Lausuntopyyntö: hallituksen esitysluonnos eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lausunto koskien ”Hallituksen esitystä eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevaksi lainsäädännöksi” (17.02.2025, VN/3785/2024)

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevasta lainsäädännöstä.

Lausunnot tulee jättää 14.3. mennessä.

(Esitys luettavissa Valtioneuvoston hankeikkunasta: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/ae21a84c-8d70-4954-8f6d-cd19732ce649/7f232ee8-17c2-4b8b-95d6-89a21c28af6b/LAUSUNTOPYYNTO_20250217064845.PDF)

Lausunto

Esityksen selostusosassa todetaan, että rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevien muutosten tavoitteena on selkiyttää palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten sääntelyä. Tavoitteena on mahdollistaa alueellisten viranomaisten

järjestämä ostoliikenne rautateilla sekä lisätä kilpailua Suomen raideliikennemarkkinalla mahdollistamalla julkisesti tuetun ostoliikenteen järjestäminen uusille toimivaltaisille viranomaisille.

Pohjanmaan liiton mielestä rautatieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtäminen (yhdessä mm. linja-autoliikenteen viranomaistehtävien kanssa) LVM:ltä Traficomille voi parhaimmassa tapauksessa tuoda synergiahyötyjä ainakin linja-auto- ja junaliikenteen suunnitteluun, hankintoihin sekä matkaketjujen toimivuuteen. Joissain tapauksissa myös raide- ja lentoliikenteen yhteensovittamiseen. Kuitenkin myös haasteena on paikallistuntemuksen ja osaamisen siirtyminen yhä etäämmäksi itse palveluiden käyttäjistä.

Tausta-aineistoissa (Sidosryhmätilaisuuden esitys 11.4.2024 VN:n hankeikkunassa) todetaan, että ”LVM on vastannut koko Suomea koskevista junaliikenteen ostoista. Tulevaisuudessa ministeriö ei ole tarkoituksenmukainen viranomaisen tehtävään.” Mikäli tehtävä siirretään esityksen mukaisesti toiselle viranomaiselle, tulisi myös tehtävään varattujen resurssien samalla siirtyä vastaavalle viranomaiselle.

Näkemyksemme mukaan maakuntarajat ja toimivalta-alueet ylittävä junaliikenne tulee hankkia niin, että valtiolla kansallisena viranomaisena on edelleen kokonaisvastuu liikenteen hankinnasta ja järjestämisestä. Tämä etenkin siellä missä liikenteen palvelut eivät synny markkinaehtoisesti.

Lähijuna- tai seutujunaliikenne (ostoliikenne) voisi monessa tapauksessa täydentää markkinaehtoista pitkämatkaista liikennettä ja on elinehtoa alueiden kilpailukykyiselle ja kestäväälle saavutettavuudelle.

Olemme samaa mieltä ehdotuksen esityksestä (s.26), että ”Joukkoliikennejärjestelmän näkökulmasta olisi luontevaa, että tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset olisivat toimivaltaisia viranomaisia myös rautatieliikenteessä.”

Esitysluonnoksessa (s.16, 26) mainitaan, että ”kansallinen toimivaltainen viranomaisen ei voi järjestää alueellista junaliikennettä sellaisella alueella, jonka toimivalta kuuluu toiselle viranomaiselle”. Nykyisin linja-autoliikenteessä alueelliset toimivaltaiset viranomaiset vastaavat liikenteestä alueellaan, mutta lisäksi kansallinen toimivaltainen viranomaisen (ELY-keskus) voi silti hankkia useamman toimivalta-alueen läpi kulkevaa liikennettä. Vastaavan linja-autoliikenteessä sovelletun mallin tulisi olla käytössä myös raideliikenteessä.

Luonnoksessa (s.23) todetaan, että alueellisen toimivallan mahdollistaminen lisää rautatieliikenteen järjestämisestä aiheutuvia hallinnollisia kustannuksia kunnille, jos uusia, kunnista muodostuvia alueellisia viranomaisia syntyy. Useimmiten seudullinen junaliikenne (HSL-alue pois lukien) on

kuitenkin melko selkeä kokonaisuus, kun joukkoliikennettä voidaan seudun sisällä suunnitella kaikki kulkumuodot huomioon ottaen. Alueellisen toimivaltaisen viranomaisen tehtävät voitaisiin hyvin yhdistää, niin että sama viranomainen vastaisi sekä alueellisen joukkoliikenteen että raideliikenteen järjestämisestä ja yhteensovittamisesta.

Esitysluonnoksessa on hyvin tunnistettu, että useimmat uudet rautatieliikenteen palveluhankinnat edellyttävät investointeja myös rautatieinfrastruktuuriin.

Esityksen mukaan (s.22) ”Taloudellisten kokonaisvaikutusten kannalta on huomattava, että uudet palvelut voivat synnyttää merkittäviäkin julkiseen talouteen kohdistuvia kustannuksia, sillä useissa tapauksissa uudet palvelut edellyttävät investointeja rautatieinfrastruktuuriin.” Pohjanmaan liiton mielestä esitystä ei pitäisi perustella puutteellisilla talouden luvuilla tai vaikutusten arvioinneilla. Aluetalouden kannalta, saavutettavuuden, työvoiman liikkuvuuden, teollisuusinvestointien ja päästöjen vähentämisen kannalta raideliikennepalveluiden synnyttämät vaikutukset voivat olla päinvastoin hyvin positiivisia.

Kuten esityksessä todetaan, ”Henkilöjunaliikenne EU:ssa on suurelta osin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten hankkimaa liikennettä, jota toimivaltaiset viranomaiset tukevat.” (s. 6) ”Lähijunaliikenne Suomessa on julkisesti tuettua liikennettä” (s.13). Lähtökohtana tulisikin olla, että valtio pääosin varaa riittävät resurssit myös alueellisten toimivaltaisten viranomaisisten toiminnalle.

Voldi Tero
Österbottens förbund - Pohjanmaan liitto