

Asia: VN/14164/2024

## Asemanhaltijan tehtävien järjestäminen Suomessa

### Lausuntopyynnön kysymykset

#### 1. Haluatteko esittää yleisiä huomioita arviomuistioluonnoksesta?

Liikenne- ja viestintäministeriössä selvitetään rautatieliikenteen EU-asetuksiin perustuvien rautatieaseman asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien järjestämistä. Arviomuistioluonnoksessa käsitellään EU-asetuksissa asemanhaltijalle osoitettuja velvoitteita ja niiden hoitamisen nykytilaa sekä arvioidaan tarvetta osoittaa asemanhaltijan tehtäviä lainsäädännössä määritellylle toimijalle/toimijoille.

Voimassa olevassa rautatievastuuasetuksessa asemanhaltija on määritelty seuraavasti: ”asemanhaltijalla’ (tarkoitetaan) jäsenvaltiossa olevaa organisaatiossa olevaa organisaatiossa, jolle on annettu vastuu yhden tai useamman rautatie-aseman hallinnosta ja joka voi olla rataverkon haltija. Rataverkon haltija on Suomessa Väylävirasto. Rautatievastuuasetuksessa aseman käsite sisältää myös sellaiset henkilöliikenteen pysähdyspaikat, joissa ei ole asemarakennusta.

Arviomuistion mukaan Suomessa on 186 sellaista toiminnassa olevaa asemaa, joilla harjoitetaan henkilöliikennettä. Suurimmalla osalla asemista ei ole asemarakennusta ja kyse on lähinnä valtion omistamasta seisakkeesta. Suomessa on kaikkiaan 64 matkustajaliikennettä palvelevaa asemarakennusta, joiden omistus on jakaantunut useille eri toimijoille. VR omistaa 25 matkustajaliikenneasemaa. Senaatin Asema-alueet Oy omisti elokuussa 2024 asemarakennuksia 20 paikkakunnalla. Lisäksi rautatieasemia omistavat Väylävirasto, kaupungit ja kunnat ja yksittäiset liikeyritykset.

Toteamme, että Suomessa asemien/asema-alueiden omistus ja hallinnointi on pirstoutunut, eikä lainsäädännössä ole tähän mennessä kyetty määrittämään asemanhaltijaa. Tämä tilanne on aiheuttanut haittaa matkustajien palveluille ja asema-alueiden toimintojen järjestämiselle ja kehittämiselle.

Arviomuistiossa todetaan, että siinä ei oteta kantaa yleiseen asemanseutujen kehittämistyöhön tai sellaisiin asemanseutujen prosesseihin, jotka eivät ole kytköksissä asemanhaltijan lakisäätteisiin tehtäviin. Arviomuistiossa kuitenkin todetaan, että yhteisen tilannekuvan ja lakisäätteisten vastuiden selventäminen voi tuoda selkeyttä myös muuhun asemansuilla tapahtuvaan eri toimijoiden yhteistyöhön ja että matkustajien sujuvien ja esteettömien matkaketjujen kehittymisen kannalta toimijoiden yhteistyö on vähintään yhtä tärkeää kuin mahdolliset lakimuutokset.

Arviomuistoluonnos on Kuntaliiton näkemyksen mukaan hyvin valmisteltu ja antaa nykytilanteesta ja vaihtoehtoista asemanhaltija-kysymyksen näkökulmasta riittävät tiedot. Kuntaliitto lähestyy kuitenkin kysymystä asemanhaltijasta laajemmasta näkökulmasta kuin ainoastaan lakisäätteisten tehtävien hoitamisena. Katsomme, että ajankohta laajempaan tarkasteluun ja rakennejärjestelyjen tekemiselle on nyt, kun Petteri Orpon hallituksen tavoitteena on raideliikenteen markkinoiden kilpailun lisääminen ja markkinoille pääsyn helpottaminen. Paine asian laajempaan tarkasteluun ja ratkaisujen tekemiseen tulee myös EU-säädöksistä kuten esteettömyysdirektiivistä, jonka implementointi edellyttää selkeitä vastuutahoja.

Korostamme, että asemanhaltijan lakisäätteisten tehtävien ratkaisun tulee tukea myös raideliikenteen käytön ja kehittämisen edistämistä Suomessa. Tällä hetkellä matkustajien tarpeita ei huomioida riittävästi palvelujen järjestämisessä. Tässä yhteydessä tuleekin asema-alueiden omistusta keskittää raideliikenteen käyttöä edistävälle valtiotoimijalle ja määrittää vastuu- ja valvontatahot selkeästi sekä asiakkaiden että yhteistyötahojen kuten kuntien näkökulmasta.

Mikäli markkinoille halutaan useampi operaattori, on välttämätöntä määrittää myös VR:stä ja muista mahdollisista operaattoreista erillinen, selkeä vastuutaho palvelupaikan ylläpitäjän vastuisiin (kuten tuki- ja huoltopalvelut sekä tilan tarjoaminen lipunmyyntipisteille ja automaateille tasapuolisin ja yhtäläisin ehdoin). Tällä hetkellä arviomuistion mukaan VR vastaa monista asemanhaltijan lakisäätteisistä tehtävistä, jotka liittyvät asiakkaiden turvalliseen ja esteettömään liikkumiseen sekä asema-alueiden palveluihin. Lisäksi VR omistaa asemarakennuksia ja asema-alueita.

Kuntien toimivalta asema-alueilla liittyy erityisesti kaavoitukseen, rakentamisen ohjaukseen ja maapolitiikan hoitamiseen kuten arviomuistiossa todetaan. Kuntien mahdollisuuksia kehittää asema-alueita on heikentänyt se, että samoillakin asemilla on useita valtiotoimijoita ja myös muita toimijoita, joiden intressit eroavat myös keskenään.

Kunnilla tai niiden joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole resursseja eikä asiantuntemusta ottaa asemanhaltijan tehtäviä hoitaakseen. Asema-alueet liittyvät keskeisesti rataverkkoon ja sen käyttöön, eikä niitä voi tarkastella niistä erillisenä asiana. Valtiolla tuleekin olla tästä kokonaisvastuu jatkossakin - edellä mainituista muutoksista johtuen (lainsäädännön vaateet, markkinoiden avaaminen) myös vahvemmin ja selkeämmin kuin tällä hetkellä.

**a) Säännöt oikeudesta kuljetukseen**

-

**b) Avunanto rautatieasemilla ja junissa sekä avunannon edellytykset**

-

**c) Tiedot lähimmistä asemista, joilta on saatavissa avustamispalvelua**

-

**d) Liikkumisvälineiden, apuvälineiden ja avustavien koirien korvaaminen**

-

**e) Henkilöstön koulutus**

-

**f) Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus**

-

**g) Valitusten käsittelymenettelyt**

-

**h) Palvelujen laatuvaatimukset**

-

**i) Matkustajien oikeuksista tiedottaminen**

-

**j) Sopimus junaan pääsyä helpottavien laitteiden tarjoamisesta ja hallinnasta sekä avun ja vaihtoehtoisten kuljetusten tarjoamisesta**

-

**k) Avun tarjoaminen laitteiden huollon aikana**

-

**l) Kirjalliset toimintaohjeet ja käyttösäännöt**

-

**m) Kuulemismenettely asemien rakentamisessa**

-

**n) Liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen käsittely**

-

**o) Asemalla tapahtuva tiedottaminen**

-

**p) Rautatieasemien esteettömyyttä koskevat tiedot ja tiedon päivittäminen**

-

**q) Asemanhaltijan mahdolliset uudet tehtävät:**

- Matkustajien oikeuksia koskevat velvoitteet, joita on ehdotettu laajennettaviksi multimodaalisiin matkustajaliikennekeskuksiin (yllä kohdat a, b, e, h ja i, kommentit voi esittää myös nykyisten velvoitteiden kommentoinnin yhteydessä)
- Kokonaan uudet asemanhaltijalle mahdollisesti osoitettavat velvoitteet (matkustajien kanssa käytettävät viestintävälineet, keskitetyt yhteyspisteet multimodaaleissa matkustajaliikennekeskuksissa, asemien minimivaihtoajan määrittely)

-

**3. Arviomuistiolounnoksen yhteenvedossa on esitetty neljä karkeaa etenemisevaihtoehtoa. Mikä muistiossa tarkemmin kuvatuista alustavista etenemisevaihtoehtoista olisi mielestänne toimivin?**

1. Asema-alueiden omistusta tai asemien sopimusperusteista hallinnointia keskitetään ja nämä toimijat määritetään lainsäädännössä asemanhaltijoiksi koko Suomessa tai tietyillä asemilla.
2. Asema-alueiden omistajat määritetään asemanhaltijoiksi lainsäädännössä.
3. Asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä, mutta asemanhaltijan lakisääteiset tehtävät osoitetaan tarvittaessa lainsäädännössä tehtäväperusteisesti tietyille toimijoille.
4. Asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä eikä asemanhaltijan tehtäviä erikseen osoiteta toimijoille, vaan asemanhaltijan EU-asetuksen mukaisten tehtävien hoitamiseen puututaan tarvittaessa tapauskohtaisesti valvonnan keinoin.

Koska Kuntaliitto arvioi etenemistapoja siitä näkökulmasta, mikä parhaiten edistää lakisääteisten tehtävien hoitamisen lisäksi raideliikenteen käytön lisäämistä ja asema-alueiden toimivuuden parantamista, vaikuttaa etenemistapa 1 kannatettavimmalta.

Asemanhaltija-kysymyksen ratkaisun yhteydessä valtion tulisi keskittää omistustaan asema-alueilla sellaiselle toimijalle, jonka tehtäväksi annetaan lakisääteisten tehtävien ohella raideliikenteen edistäminen asemilla ja raideliikenteeseen kytkeytyvissä multimodaaliterminaaleissa (TEN-T asetuksen toimeenpano) liikennemuodosta toiseen vaihtamisen helpottamiseksi.

**4. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 1? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?**

Keskitetty malli mahdollistaisi näkemyksemme mukaan parhaiten asemanhaltijan tehtävään tarvittavan osaamisen ja asiantuntemuksen, toiminnan kehittämisen sekä palveluiden laadun ja yhtenäisyyden asiakkaille ja muille toimijoille.

Tavoitteena tulisi olla, että asemanhaltijan vastuuta varten on keskitetty toimija, joka voi myös sopimusteitse jakaa tehtäviä eri toimijoille. Asemanhaltijan tulisi kuitenkin olla raideliikenteen asiakkaisiin ja yhteistyötahoille kuten kunnille päin yksi taho, jolla on riittävä valta, vastuu ja rahoitus toiminnan järjestämiseen ja kehittämiseen. Toki on selvää, että rautatieyrityksille on luontevaa osoittaa osa niistä tehtävistä, jotka asetuksen mukaan voidaan osoittaa asemanhaltijalle tai rautatieyritykselle.

Näkemyksemme mukaan myös etenemistavan 1 mukaisessa mallissa voitaisiin esimerkiksi avustamispalveluja ja odotustiloja toteuttaa myös sopimus pohjaisesti keskitetyn yrityksen toimesta Ruotsin mallia soveltaen. Ruotsissa Svenska Reseterminaler AB järjestää 135 asemalla odotustiloja. Riksfärdtjänsten Sverige AB puolestaan hoitaa vammaisten henkilöiden kuljetuspalveluiden ja myös laajemmin avustamispalveluiden järjestämistä.

Kuntaliitto ei tässä yhteydessä ota kantaa siihen, mille valtiotoimijalle asemakiinteistöjen omistusta ja asemanhaltijan tehtäviä tulisi keskittää. Nykyisistä toimijoista luontevin vaihtoehto olisi Väylävirasto, joka omistaa ja hallinnoi raidealueita ja seisakkeita ja joukkoa asemarakennuksia ja jonka vastuulle kuuluvat kaikki valtion rataverkon asemien laiturialueet ja siihen välittömästi liittyvät rakenteet sekä kulkuyhteydet laitureille. Senaatin Asema-alueet Oy, joka omistaa asemien kiinteistöjä ja pyrkii niitä kehittämään, ei ole kuitenkaan näyttäytynyt raideliikenteen käyttöä ja asema-alueiden toimivuutta edistävänä toimijana.

**5. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 2? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?**

-

**6. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 3? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?**

-

**7. Mikä on näkemyksenne etenemistavasta 4? Millaisia vaikutuksia tällä etenemistavalla olisi?**

Jälkikäteisvalvontaan perustuva määrittelemätön malli on Kuntaliiton näkemyksen mukaan toimimaton, raskas ja vaikeuttaa raideliikenteen käytön edistämistä ja asema-alueiden kehittämistä.

Arviomuistion mukaan Ruotsissa toimii tähän etenemisvaihtoon 4 perustuva malli, mutta sen toimivuuden kerrotaan perustuvan lähinnä palveluja tarjoavien yritysten pitkään kokemukseen. Koska Suomesta puuttuu vastaavat valtio-omisteiset yritykset (Svenska Reseterminaler AB, Riksfärdtjänsten Sverige AB) tämä malli toimisi Suomessa Ruotsia heikommin. Näkemyksemme

mukaan myös etenemistavan 1 mukaisessa mallissa voitaisiin palveluja toteuttaa sopimus pohjaisesti keskitetyn yrityksen toimesta Ruotsin mallia soveltaen.

**8. Puuttuuko arviomuistiolounnoksesta näkemyksenne mukaan jokin etenemismvaihtoehto? Miten arvioitte sen vaikutuksia verrattuna arviomuistiossa esitettyihin etenemismvaihtoehtoihin?**

-

**9. Haluatteko täydentää tai korjata arviomuistiolounnoksessa asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien valvonnan nykytilasta tai muutostarpeista esitettyä?**

-

**10. Onko teillä muita kommentteja, jotka toivotte huomioitavan muistiossa kuvattujen asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien järjestämisessä?**

-

Vilkuna Johanna  
Suomen Kuntaliitto ry