

Asia: VN/14164/2024

## Asemanhaltijan tehtävien järjestäminen Suomessa

### Lausuntopyynnön kysymykset

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

HSL kiittää mahdollisuudesta lausua arviomuistioluonnoksesta ja avustaa mielellään rautatiealan sääntelyelintä tässä asiassa. HSL lausuu seuraavalla tavalla:

HSL toteaa, että arviomuistiossa on kuvattu nykytilanne ja tunnistettu nykytilanteen ongelmat erittäin

hyvin. Yhteenvetona voidaan todeta, että luvun 7.1 kuvaus nykytilanteesta on osuva "Suomen rautatieasemista on ajan myötä muodostunut monitoimijaympäristöjä ja myös asema-alueiden omistus

on yleensä jakautunut useille toimijoille. Asemien omistusmuutoksissa ja asemaseutujen kehittämisessä

matkustajaliikenteen tarpeet eivät ole olleet erityinen painopiste."

HSL pitää tärkeänä, että arviomuistiossa selkeytetään HSL:n roolia suhteessa rautatiejärjestelmän toimijoihin. HSL ei ole unionin säädännössä määritelty rataverkon haltijaksi, asemanhaltijaksi tai rautatieyritykseksi, eikä se vastaa esimerkiksi rautatiejärjestelmään liittyvän tiedon tuottamisesta. HSL

esittää muiden tuottamaa ja ylläpitämää sisältöä omassa roolissaan. On keskeistä, että sääntelyn vaatimat tiedot esitetään vakiomuotoisesti ja yhtenäisesti, ja että tiedon tuottamisesta ja ylläpidosta vastaa selkeästi määritelty toimija.

HSL näkee positiivisena, että muistiossa pyritään tarkentamaan ja selkeyttämään asemanhaltijoiden vastuita ja tehtäviä. Tämä tukee yhtenäisemmän ja saumattomamman matkaketjun toteutumista, mikä

on erityisen tärkeää matkustajien näkökulmasta. HSL:n näkökulmasta on tärkeää, että toimijoiden roolit

ovat selkeät ja että vastuut on määritelty niin, että ne tukevat kokonaisuuden hallintaa. Lisäksi haluamme

korostaa, että asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien ratkaisun tulee tukea myös raideliikenteen käytön

ja kehittämisen edistämistä Suomessa.

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

HSL haluaa kuitenkin lähestyä kysymystä asemanhaltijasta laajemmasta näkökulmasta, kuin ainoastaan

lakisääteisten tehtävien hoitamisesta. HSL tunnistaa hankaluuden saada aitoa kilpailua raidemarkkinoille

sekä tunnistaa markkinoille pääsyn vaikeuden ja siksi toivoo aiheesta laajempaa keskustelua. Paine asian laajempaan tarkasteluun ja ratkaisujen tekemiseen tulee myös EU-säädöksistä kuten esteettömyysdirektiivistä, jonka implementointi edellyttää selkeitä vastuutahoja.

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 lakisääteisistä

tehtävistä, jotka liittyvät asiakkaiden turvalliseen ja esteettömään liikkumiseen sekä asema-alueiden palveluihin. Lisäksi VR omistaa asemarakennuksia ja asema-alueita.

HSL:n omistajien strategiassa määrittelemän tavoitteen mukaan verovaroista katetaan enintään 50-55

prosenttia HSL:n kokonaiskustannuksista. Tästä seuraa, että toinen puoli kustannuksista tulee katettavaksi lipputuloilla ja muilla tuloilla.

HSL maksaa omistajakunnilleen joukkoliikenneinfrastruktuurin rakentamisesta ja käytöstä infrakorvauksia.

Tämän vuoksi myös osa juna-asemarakennusten rakentamis- ja ylläpitokustannuksista kuuluvat infrakorvausjärjestelmään ja siten HSL:n maksuvelvollisuuteen. HSL:n alueella juna-asetat kuuluvat vain

osittain infrasopimuksen piiriin. Tällä hetkellä tilanne on se, että eri asemarakennuksista muodostuu

HSL:lle erisuuruisia kustannuksia sen perusteella, mikä organisaatio omistaa aseman. Erilaiset omistus- ja hallintamallit johtavat myös siihen, että eri asemien kohdalla mm. kunnossapitoa on priorisoitu eri

tarkkuudella, eikä HSL:llä ole ollut mahdollisuutta vaikuttaa ylläpidon tasoon tai kustannusten muodostumiseen.

Arvomuiistiossa todetaan, että kuntien toimivalta asema-alueilla liittyy erityisesti kaavoitukseen, rakentamisen ohjaukseen ja maapolitiikan hoitamiseen. HSL tekee kuntien kanssa tiivistä yhteistyötä ja

tarjoaa asiantuntemustaan, jotta aseman ympäristöt palvelisivat mahdollisimman hyvin sekä matkustajia

että alueen asukkaita ja tukisivat kestävästä liikkumisesta tavoitteita. Monien asemien yhteydessä on myös

linja-autotermiinaali, josta liikennöidään HSL:n tilaamaa liikennettä ja sitäkin kautta HSL haluaa varmistaa

aseman ja sen ympäristön toimivuuden. Kuitenkin kuntien ja sitä kautta HSL:n mahdollisuuksia kehittää

asema-alueita paremmin matkustajia palveleviksi on heikentänyt se, että samoillakin asemilla on useita

valtiotoimijoita ja myös muita toimijoita, joiden intressit eroavat myös keskenään, eikä kestävien kulkumuotojen kannalta parhaat ratkaisut aina toteudu.

HSL haluaa muistuttaa, ettei sillä joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena 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 ja vastuut selkeytettynä paremmin kuin tällä hetkellä.

#### **a) Säännöt oikeudesta kuljetukseen**

HSL:n rooli tässä asiassa rajoittuu muiden tuottaman tiedon esittämiseen, eikä sillä ole omia velvoitteita tai sääntöjä, jotka liittyvät rautatiekuljetuksen järjestämiseen.

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

Avunannon järjestämisessä keskeisessä asemassa on asemanhaltija, rautatieyritykset ja toisaalta rataverkon infrastruktuurin omistava Väylävirasto.

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

HSL katsoo, että tiedottamisen osalta on tärkeää varmistaa yhtenäinen ja selkeä esitystapa koko maassa, mukaan lukien HSL-alueen asemat. Vaikka nykytila on arviomuistion mukaan pääosin toimiva, on kuitenkin suositeltavaa, että kaikki matkustajat saisivat samanlaisen, selkeän tiedon asemien avustamispalveluista riippumatta siitä, missä päin Suomea he matkustavat.

HSL on toistaiseksi sitoutunut hoitamaan lähialuekarttojen päivittämisen yhteistyössä Väyläviraston kanssa, mutta korostaa, että kansallinen esitystapa tulisi olla yhtenäinen eli samankaltainen ja samalla sijainnilla oleva informaatiotuote. Tämä varmistaisi matkustajille kattavat ja yhdenmukaiset tiedot koko maan laajuisesti, parantaen samalla matkustuskokemusta ja esteettömyyden toteutumista.

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

HSL:llä ei lausuttavaa.

#### **e) Henkilöstön koulutus**

HSL:llä ei lausuttavaa.

#### **f) Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus**

Juna-asemien turvallisuudesta vastaa Fintraffic Raide Oy. Käytännössä Fintraffic Raide Oy hankkii vartiointipalvelut puitejärjestelyn avulla, jota hyödyntävät myös eri toimijat kuten VR, HSL ja kaupungit.

#### **g) Valitusten käsittelymenettelyt**

Luontevinta olisi keskittää valitusten käsittely yhteen yhteiseen kontaktipisteeseen, kuten kansalliseen palauteväylään. Tämä varmistaisi, että matkustajat voivat helposti antaa palautetta tai tehdä valituksia riippumatta siitä, mikä toimija vastaa asemasta tai sen palveluista. Yhteisen palautekanavan kautta käsitellyt valitukset olisivat selkeämpiä ja tehokkaampia niin matkustajille kuin asemanhaltijoille ja rautatieyrityksillekin. Tämä lähestymistapa tukisi myös asetuksen mukaisen valitusten käsittelymenettelyn sujuvaa ja yhdenmukaista toteuttamista erityisesti vilkkaimmilla asemilla ja mahdollisissa

multimodaalisissa keskuksissa sekä sallisi valitusten läpinäkyvän käsittelyn.

#### **h) Palvelujen laatuvaatimukset**

HSL:llä ei lausuttavaa.

#### **i) Matkustajien oikeuksista tiedottaminen**

HSL katsoo, että tiedottamisen osalta on tärkeää varmistaa yhtenäinen ja selkeä esitystapa koko maassa, mukaan lukien HSL-alueen asemat. Vaikka nykytila on arviomuiston mukaan pääosin toimiva, on kuitenkin suositeltavaa, että kaikki matkustajat saisivat samanlaisen, selkeän tiedon asemien avustamispalveluista riippumatta siitä, missä päin Suomea he matkustavat.

HSL on toistaiseksi sitoutunut hoitamaan lähialuekarttojen päivittämisen yhteistyössä Väyläviraston kanssa, mutta korostaa, että kansallinen esitystapa tulisi olla yhtenäinen eli samankaltainen ja samalla sijainnilla oleva informaatiotuote. Tämä varmistaisi matkustajille kattavat ja yhdenmukaiset tiedot koko maan laajuisesti myös matkustajien oikeuksien tiedottamisen osalta.

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

HSL-liikenteessä käytettävä junakalusto on matalalattiaista, mikä tarkoittaa, että erillisiä apuvälineitä junaan nousua varten ei tarvita. Tämä poistaa tarpeen pelkästään HSL-liikennettä palvelevilla esteettömillä asemilla säilytettävillä tai kiinteästi asennettavilla laitteille, joita käytettäisiin liikkuvan kaluston ja laiturin välisen esteettömyyden varmistamiseksi.

#### **k) Avun tarjoaminen laitteiden huollon aikana**

HSL:llä ei lausuttavaa.

#### **l) Kirjalliset toimintaohjeet ja käytösäännöt**

Fintraffic ja Väylävirasto ovat keskeisiä toimijoita aseman ympäristön toimintaohjeiden ja

käyttösääntöjen mahdollisessa tuottamisessa. Fintraffic Raide Oy tarjoaa dynaamisia matkustajainformaatiopalveluita ja vastaan myös liikenteenohjauksesta. Väylävirasto puolestaan vastaa laiturialueiden opasteista ja muista infrastruktuuriin liittyvistä asioista. Näiden toimijoiden rooli on erityisen tärkeä, koska pääosa kirjallisista ohjeista liittyy näihin toimintoihin.

#### **m) Kuulemismenettely asemien rakentamisessa**

HSL:llä ei lausuttavaa.

#### **n) Liikuntarajotteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen käsittely**

Kun rautatieliikenteen markkinat kehittyvät ja mukaan tulee useita toimijoita, on tarpeen luoda kansallisesti yhteinen järjestelmä, joka varmistaa esteettömyyden kaikilla asemilla, kaikkiin juniin. Tällainen yhteinen järjestelmä voisi helpottaa avustamispalvelujen koordinoitua ja varmistaa, että esteettömyysratkaisut ovat yhdenmukaisia eri toimijoiden alueilla ja palveluissa.

#### **o) Asemalla tapahtuva tiedottaminen**

Nykyinen toimintatapa, jossa Väylävirasto ja Fintraffic Raide Oy huolehtivat staattiset ja dynaamiset asemien matkustajainformaatiopalvelut, on selkeä ja yksiselitteinen.

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

Esteettömyyden osalta on tärkeää, että vastuu tiedon tuottamisesta ja ylläpidosta on selkeästi määritellyllä toimijalla. HSL ei ole suoraan vastuussa esteettömyystiedon päivittämisestä, mutta voi tukea tiedon jakamista esittämällä sitä omissa palveluissaan.

#### **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)**

Multimodaalien matkustajaliikennekeskusten osalta kansallinen ja keskitetty yhteyspiste olisi paras vaihtoehto, sillä se tarjoaisi yhdenmukaisen ja tehokkaan ratkaisun avuntarpeen ilmoittamiseen ja palveluiden koordinoituihin. Näissä keskuksissa tyypillistä on monitoimijaympäristö, jolloin yksittäinen terminaalikohtainen vastuutaho ei välttämättä kata toiminnan eri tasoja ja mahdollista katkeamattomia matkaketjuja.

**3. Arviomuistioluonnoksen yhteenvedossa on esitetty neljä karkeaa etenemisvaihtoehtoa. Mikä muistiossa tarkemmin kuvatuista alustavista etenemisvaihtoehdoista olisi mielestänne toimivin?**

- 1. Asema-alueiden omistusta tai asemien sopimus pohjaista 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.**

Vaihtoehto 1 on HSL:n kannalta toimivin. 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 vastuita varten on keskitetty toimija, joka voi myös sopimusteitse jakaa tehtäviä eri toimijoille. Asemanhaltijan tulisi kuitenkin olla raideliikenteen asiakkaisiin ja yhteistyötahoille 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.

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

HSL: näkökulmasta selkeintä olisi, jos laissa määritettäisiin tietty toimija, joka toimii asemanhaltijana. Yksityisomistuksessa olevilla asemilla on ilmennyt ongelmia, kuten korkeammat käyttömaksut ja korvauksen sidonnaisuus indeksiin, mikä voi aiheuttaa kustannusten nousua. Lisäksi erisuuret

korvaussummat eri käyttäjien, kuten liikenteen tilaaja (HSL) ja operaattori (VR), kanssa tehdyissä sopimuksissa voivat luoda epätasa-arvoa. Selkeintä olisi, jos yksi ja sama toimija vastaisi kaikista asemista ja asemarakennusten käytöstä aiheutuvat kustannukset olisivat kaikille toimijoille samat.

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

Mikäli keskitetty vaihto 1 ei ole mahdollinen, on tärkeää, että infrastruktuurivastaavat tahot merkitään keskeisiksi toimijoiksi, erityisesti esteettömyyden toteutumisen varmistamisessa. Asema-alueiden omistus tai asemien sopimus pohjainen hallinnointi tulisi keskittää, ja nämä toimijat tulisi määritellä

lainsäädännössä asemanhaltijoiksi.

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

Tässä vaihtoehdossa tehtävien ja vastuiden määrittäminen muodostuu hankalaksi, koska monitoimijaympäristössä ei ole yksiselitteistä työnjakoa. Jos keskitetty asemanhaltija ei ole

mahdollinen, tärkeintä olisi, että infrastruktuurin vastuutahot, kuten esteettömyyden toteutumisesta vastaavat toimijat, määriteltäisiin keskeisiksi tahoiksi yhdenmukaisesti kansallisesti.

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

Olemme todenneet nykytilanteen ongelmalliseksi ja toimimattomaksi, joten muutoksia on syytä tehdä. Erityisesti asema-alueiden kehittäminen on hankalaa, koska vastuutahot eivät ole selkeitä. Esimerkiksi on tärkeää selvittää, kenen toimesta asemahaltijan tehtävät tehtäisiin ja millä resursseilla se hoidettaisiin

monitoimijaympäristössä.

**8. Puuttuuko arviomuistioluonnoksesta näkemyksenne mukaan jokin etenemisvaihtoehto? Miten arvioitte sen vaikutuksia verrattuna arviomuistiossa esitettyihin etenemisvaihtoehtoihin?**

HSL:llä ei lausuttavaa.

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

HSL:llä ei lausuttavaa.

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

Tehtävien järjestämisessä tulee varmistaa myös muiden osapuolien, kuten liikennepalveluiden tuottajien, mahdollisuus järjestää liike- tai palvelutoimintaansa ja siihen liittyvät sopimukset (kuten kuljettaja-, lipunmyynti- tai tarkastustoiminnan tilat). Tältä osin sääntely koskee vain rautatieliikenteen käytössä

olevia tiloja ja alueita. On tärkeää, että tämä rajausta pidetään tarkkana, jotta voidaan varmistaa, ettei se ulotu muihin liikennealueisiin tai -palveluihin tarpeettomasti.

Maijala Kaisa  
HSL