



Lausuntoyhteenvedo – Arviomuistiolounnos asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien järjestämisestä Suomessa

1. Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriössä selvitetään rautatieliikenteen EU-asetuksiin perustuvien rautatieaseman asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien järjestämistä Suomessa. Ministeriössä laadittiin virkamiestyönä asiasta arviomuistiolounnos, jonka laatimisessa hyödynnettiin myös aiempia ulkopuolisia taustaselvityksiä.

Arviomuistiolounnoksessa käsiteltiin suoraan sovellettavissa EU-asetuksissa asemanhaltijalle osoitettuja velvoitteita ja niiden hoitamisen nykytilaa sekä arvioitiin tarvetta osoittaa asemanhaltijan tehtäviä lainsäädännössä jollekin toimijalle. Tavoitteena oli myös selvittää, onko asemanhaltijan tehtäviin liittyvät kansallisten viranomaisten valvontavastuut ja toimivalta määritelty lainsäädännössä riittävän selkeästi.

Liikenne- ja viestintäministeriö lähetti arviomuistiolounnoksen lausunnoille 16.8.2024. Lausuntokierroksen tavoitteena on koota sidosryhmiltä tietoa ja näkemyksiä arviomuistiolounnoksessa esitystä asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien nykytilasta ja sen arvioinnista sekä muistion lopussa esitettyjen alustavien etenemismahdollisuuksien vaikutuksista.

Arviomuistiolounnos oli lausunnoilla 6 viikkoa lausuntopalvelu.fi –järjestelmän kautta ja lausuntoaika päättyi 27.9.2024. Lausuntopalvelun kautta jätetyt lausunnot ovat julkisia ja löytyvät palvelusta. Valtioneuvoston julkiseen hankeikkunaan on viety sekä lausuntopalveluun että suoraan ministeriön kirjaamoon jätetyt lausunnot ja ne löytyvät osoitteesta <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM018:00/2024>.

Lausuntoja saatiin yhteensä 32 kappaletta, minkä lisäksi kaksi organisaatiota ilmoitti, ettei jätä lausuntoa (liite 1). Joissain lausunnoissa kommentoitiin vain osaa arviomuistiolounnoksesta. Yrityksiltä lausuntoja saatiin 6 kappaletta, etujärjestöjen ja liittojen edustajilta 5, vammais- ja ikäjärjestöjen edustajilta 8 kappaletta ja viranomaisilta ja julkisen sektorin edustajilta 13 kappaletta. Rautatievastuuasetuksen kansallisesta täytäntöönpanosta vastannut oikeusministeriö ei jättänyt asiassa lausuntoa.

2. Yhteenvedo

Lähes kaikki lausunnonantajat pitivät tarpeellisenä selkeyttää asema-alueiden hallintaa ja niihin liittyviä vastuita erityisesti nyt, kun henkilöjunaliikenteen kilpailua ollaan avaamassa ja pitivät asian selvittämisen jatkamista tärkeänä. Arviomuistiolounnoksessa luotua tilannekuvaa pidettiin hyödyllisenä keskustelun pohjana. Monitoimijaympäristö ja avoin kilpailu henkilöjunaliikenteessä



edellyttävät lausunnonantajien näkemyksen mukaan selkeyttä toimijoiden tehtävien ja vastuiden jaossa sekä yhtenäisiä, parempia toimintamalleja. Asemien pirstoutuneen toimintaympäristön koetaan yleisesti hankaloittaneen asema-alueiden kehittämistä. Useissa lausunnoissa katsottiin myös, että matkustajien näkökulma ja palvelutarpeet asemilla eivät tule riittävästi huomioiduksi, kun kenelläkään ei ole vastuuta kokonaistilanteesta.

Valtioneuvoston kanslia katsoi tiiviissä lausunnossaan, että asiaa koskeva valmistelu tulisi liittää osaksi asema- ja varikkoja koskevan työryhmän työtä. Myös rautatieyritykset ehdottavat lisäksi jonkinlaisen työryhmän perustamista asemanhaltijan tehtävien jatkopohdintaa varten.

Monissa lausunnoissa, kuten kuntien, paikallisliikenteen ja toimialojen edustajien lausunnoissa katsotaan, että valtiolla tulisi olla keskeinen rooli asemanhaltijan lakisääteisten vastuiden järjestämisessä. Lausunnoissa kuitenkin toivotaan, että asemanhaltija-asiaa tehtävät ratkaisut tukisivat asemapalveluiden laatua ja raideliikenteen kehittämistä laajemminkin kuin arviomuistiossa käsiteltyjen lakisääteisten tehtävien osalta. Viranomaiset pitävät tarpeellisenä vastuiden järjestämisen jatkoselvittämistä, mutta esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirastolla ja Väylävirastolla on erisuuntaiset näkemykset etenemistavoista. Molemmat virastot toivat kuitenkin esiin, että asemien määrittely eroaa matkustajanoikeus- ja rautatiemarkkinasääntelyssä, mikä on syytä huomioida jatkotyössä.

Arviomuistioluonnoksessa käsiteltiin sekä asemanhaltijan yksittäisiä lakisääteisiä tehtäviä ja niiden nykytilaa, että alustavia ratkaisuvaihtoehtoja tehtäviin liittyvien vastuiden selkeyttämiseksi jatkossa. Osassa lausunnoista kommentoitiin melko yleisellä tasolla lähestymistapaa vastuiden järjestämiseen tai arviomuistiossa esitettyjä ratkaisuvaihtoehtoja, ja osassa kommentoitiin yksityiskohtaisemmin myös arviomuistion nykytilan kuvausta yksittäisten asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien osalta. Aiheen laajuuden vuoksi tässä yhteenvedossa ei käsitellä lausunnonantajien tehtäväkohtaisia huomioita, vaan keskitytään etenemiskäytäntöihin. Yksittäisiä tehtäviä koskevat huomiot edistävät kuitenkin tilannekuvan tarkentamista.

Arviomuistioluonnoksessa esitettiin neljä pääasiallista vaihtoehtoa asemanhaltijan tehtävien vastuuttamisessa etenemiseksi. Monet lausunnonantajat pitivät useampaa kuin yhtä esitetyistä etenemistavoista mahdollisen jatkoselvittelyn arvoisena.

Ratkaisuvaihtoehtoista eniten kannatusta eri tahoilta sai vaihtoehto, jossa asema-alueiden omistusta tai asemien sopimuspohjaista hallinnointia keskitettäisiin ja nämä toimijat määriteltäisiin lainsäädännössä asemanhaltijoiksi koko Suomessa tai tietyillä asemilla. Toiseksi eniten kannatettiin vaihtoehtoa, jossa asemanhaltijan lakisääteiset tehtävät osoitetaan lainsäädännössä tehtäväperusteisesti tietyille toimijoille määrittämättä mitään toimijaa tai toimijoita asemanhaltijaksi lainsäädännössä. Vaihtoehtoa, jossa asemanhaltijaa ei määritellä eikä tehtäviä erikseen osoiteta lainsäädännössä toimijoille, vaan tehtävien hoitamiseen puututaan tarvittaessa tapauskohtaisesti valvonnan keinoin, kannatti lausunnonantajista selkeimmin Väylävirasto.

Asema-alueiden omistuksen tai hallinnoinnin keskittämisen kannattajat katsoivat sen yksinkertaistavan asemien hallintaa ja selkeyttävän vastuutahoja sekä asemien ja liikenteen muihin toimijoihin, että matkustajiin nähden. Erityisesti matkustajien näkökulmaa esillä pitäneet lausunnonantajat korostivat kuitenkin melko yleisesti asemiin liittyvien matkustajien oikeuksiin ja palveluihin liittyvien vastuiden keskittämisen tarvetta ottamatta kantaa siihen, miten keskittäminen järjestettäisiin. Useat vastuiden keskittämistä kannattaneet lausunnonantajat pitivät Väylävirastoa luontevana toimijana asemanhaltijan rooliin, koska se hallinnoi jo laiturialueita ja niihin liittyviä



rakenteita. Kuntien ja asemien muiden omistajien, kuten Senaatin Asema-alueet Oy:n, valmiudet vastata asemanhaltijan tehtävistä koetaan näissä lausunnoissa selvästi heikommiksi. Myös rautatieyrittäjä koettiin sopivaksi tahoksi edelleen huolehtimaan ainakin tietyistä asemanhaltijan tehtävistä. Keskitetyssä mallissa tehtäviä voitaisiin kuitenkin jakaa sopimuspohjaisesti muun muassa Kuntaliiton, HSL:n Suomen Lähijunat Oy:n ja Senaatin Asema-alueet Oy:n mielestä. VR puolestaan kannattaa Ruotsin mallin (ainakin tietyjen asematoimintojen keskittäminen valtionyhtiöille) mukaisen toimintatavan tarkastelua Suomen olosuhteissa, huomioiden olemassa olevien rautatietoihmien vastuut ja osaamisalueet.

Luontevaksi keskitetyksi toimijaksi monissa lausunnoissa esitetty Väylävirasto ei itse kannata keskitettyä ratkaisua. Väylävirasto toteaa muun muassa, että asemien omistuksen keskittäminen pelkästään hallinnollisen selkeyden vuoksi olisi vaikeaa, kallista, ja haastaisi nykyomistajien omaisuudensuojan. Väylävirasto korostaa, ettei sillä ole historiallisesti ollut asemanhaltijan roolia eivätkä matkustaja-asemat kuulu rautatieinfrastruktuuriin, vaan ne ovat palvelupaikkoja, joiden hallinnointi muualla kuin laiturialueilla on usein muiden kuin rataverkon haltijan vastuulla. Jos keskittämismallia kuitenkin päädyttäisiin, tulisi Väyläviraston mielestä harkita erityistehtäväyhtiön perustamista tätä varten. Tällöin myös mahdollisen erityistehtäväyhtiön rahoitus tulisi kyetä ratkaisemaan.

Asemanhaltijan määrittäminen asema-alueiden omistuksen kautta katsottiin lausunnoissa yleisesti voivan selkeyttää vastuutahoja ja tämän vaihtoehdon tarkempaa selvittämistä kannattivat erityisesti matkustajanäkökulmaa edustavat järjestöt, maakuntaliitot, sekä Liikenne- ja viestintävirasto. Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa tunnistettiin, että tässä vaihtoehdossa ratkaistavaksi tulisivat kuitenkin vastuiden sopimiseen liittyvät taloudelliset kysymykset. Erityisesti Valtionvarainministeriö, Senaatin Asema-alueet Oy ja Väylävirasto näkivät tämän vaihtoehdon epätoivottuna ratkaisuna. Väyläviraston mukaan normitasolla määrätty asemanhaltijan tehtävien vastuunjako tilanteessa, jossa asema-alueiden omistus- ja hallintatilanteet ovat hyvin erilaisia ja ajan myötä vaihtuvia, voi käytännössä olla varsin haastava toteuttaa ja pitää yllä. Asemanhaltijan määrittämisessä asema-alueiden omistamisen kautta nähtiin lausunnoissa ongelmaksi esimerkiksi se, että asema-alueita hallinnoivat myös yksityiset toimijat, joilla ei ole varsinaista kytkentää raideliikenteeseen.

Asemanhaltijan tehtävien osoittaminen laissa asemanhaltijaa määrittelemättä katsottiin esimerkiksi valtiovarainministeriön lausunnossa toimivimmaksi vaihtoehdoksi, koska asemanhaltijan tehtävissä on kyse erilaisista palvelutyyppeistä tehtävistä. Tähän vaihtoehtoon suhtautuivat myönteisesti myös mm. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Liikenteenohjaus Fintraffic ja Senaatin Asema-alueet Oy. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom lausunnossa todetaan, että tämä etenemismalli voisi ratkaista haasteita, jotka liittyisivät yhden tai useamman tahon nimeämiseen asemanhaltijaksi, sillä asemanhaltijan vastuuta on joka tapauksessa tarpeen tarkentaa lainsäädännössä, mutta toisaalta asemanhaltijalle määrättyjen tehtävien hallinta säädösten avulla saattaisi monimutkaistua. Useampi vastuutaho samalla asemalla edellyttää toimivaa yhteistyötä asemien toimijoilta. Väylävirasto korostaa, että tässä vaihtoehdossa myös menettelytavoista, esimerkiksi pääsystä tiloihin, voi olla tarpeellista sopia.

Väyläviraston lausunnossa arvioidaan parhaaksi etenemistapa, jossa ei tehdä mitään asemanhaltijan tehtävien vastuuttamiseen liittyviä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön, vaan asemanhaltijan EU-asetuksen mukaisten tehtävien hoitamiseen puututaan tarvittaessa tapauskohtaisesti valvonnan keinoin. Joissakin lausunnoissa tämä vaihtoehto arvioidaan joustavaksi, mutta useissa lausunnoissa sen ei toisaalta katsota vähentävän asemanhaltijan



vastuiden jakautumiseen liittyvää epätietoisuutta. Esimerkiksi Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Kuntaliitto, HSL ja Senaatin Asema-alueet Oy eivät näe mallin riittävällä tavalla korjaavan toimimattomaksi katsottua nykytilaa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin sekä Liikenteenohjaus Fintrafficin lausunnoissa kommentoitiin asemanhaltijan tehtävien luonnetta, eikä niiden katsottu olevan luonteeltaan julkisia hallintotehtäviä. Asemanhaltijan roolin tarkentaminen lainsäädännössä voisi kuitenkin Fintrafficin mukaan selvittää Väyläviraston, asemanhaltijan ja Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n keskinäisiä vastuita ja mahdollista rikosoikeudellista virkavastuuta esimerkiksi tilanteessa, jossa Väylävirasto on ulkoistanut asemanhaltijuuteen liittyviä tehtäviä.

Vammais- ja ikäjärjestöt korostavat asemanhaltijan tehtävien selkeyttämisen merkitystä erityisesti esteettömyyden, avustamisen ja yhdenvertaisen palvelun varmistamiseksi. Järjestöt esittivät lausunnoissaan myös asemanhaltijan lakisääteisiä tehtäviä laajempia näkemyksiä asemanhaltijan tehtävistä ja toisaalta myös yleisempiä ehdotuksia siitä, miten liikennepalveluita ja -infrastruktuuria tulisi kehittää vammaiset ja ikääntyneet henkilöt paremmin huomioiviksi.

Liikenne- ja viestintäviraston lausunnossa todettiin, että asemanhaltijalle kuuluvien tehtävien valvontavastuu on jaettu liikenne- ja viestintäviraston ja kuluttaja-asiamiehen kesken, mutta vastuunjako ei ole täysin selkeä. Viranomaisten toimivaltaa olisi syytä selkeyttää samassa yhteydessä kuin pohditaan ratkaisua asemanhaltijoiden tehtävien hoitamiseksi.

3. Yksityiskohtaisempi yhteenveto lausunnoista

Tässä luvussa on kuvattu yksityiskohtaisemmin lausunnoissa esitettyjä huomioita teemoittain lausuntopyynnön otsikoiden mukaisesti. Yhteenvedon loppuun on koottu lausunnonantajien laajempia näkemyksiä ja kehitysideoita, joilla ei ole suoraa kytköstä lausuntopyyntöön.

3.1. Yleisiä huomioita arviomuistioluonnoksesta

Valtioneuvoston kanslia tuo esiin, että asema- ja varikkokiinteistöjen osalta on käynnistynyt viranomaistahojen ja VR:n välinen työryhmätyöskentely. Asemanhaltijuutta koskevat kysymykset tulisi kanslian mukaan integroida osaksi tätä valmistelua.

Väyläviraston mukaan monitoimijaympäristö on jo nyt todellisuutta asemien omistuksen ja hallinnan osalta ja myös rautatieyritysten osalta monitoimijaympäristö lienee näköpiirissä. Myös matkustajaliikenteeseen käytettävän rataverkon haltijuus voisi Väyläviraston mukaan tulevaisuudessa joissain tilanteissa olla osiltaan muulla kuin suoraan valtiolla. Väylävirasto katsoo, että jatkotyössä asemanhaltijan tehtävien järjestämisen tulevaisuuden kannalta lienee tarpeellista tarkastella myös tilannetta, jossa kaikki kolme toimijaryhmää ovat hajautuneita. Sellaiseen tilanteeseen soveltuva ratkaisu toimisi viraston mukaan myös osittain hajautumattomassa tilanteessa.

Kilpailu- ja kuluttajaviraston (KKV) mukaan on tärkeää, että asemanhaltijoiden lakisääteisten tehtävien järjestäminen hoidetaan niin, että tuleva kilpailu raideliikenneoperaattoreiden välillä ei vääristy. KKV ei arviomuistion perusteella tunnistanut, että mikään esitetyistä vaihtoehdoista olisi tästä näkökulmasta ongelmallinen.



Kuntaliitto nostaa esiin asema-alueiden pirstoutuneen omistuksen ja hallinnoinnin. Asemanhaltijan puuttuminen lainsäädännöstä on Kuntaliiton mukaan haitannut matkustajien palvelujen ja asema-alueiden toimintojen järjestämistä ja kehittämistä.

Kuntaliiton ja Helsingin seudun liikenteen (HSL) näkemyksen mukaan nyt olisi oikea aika arvioida asiaa myös lakisääteisiä velvoitteita laajemmin. Tämä perustuu hallitusohjelmakirjauksiin raideliikenteen kilpailun lisäämisestä ja markkinoille pääsyn helpottamisesta. HSL puolestaan tunnistaa hankaluuden saada aitoa kilpailua raidemarkkinoille sekä tunnistaa markkinoille pääsyn vaikeuden ja myös siksi toivoo aiheesta laajempaa keskustelua. Painetta laajempaan tarkasteluun syntyy Kuntaliiton ja HSL:n mukaan myös EU-säädöksistä, kuten esteettömyysdirektiivistä.

Kuntaliitto ja HSL katsovat myös, että jos markkinoille halutaan useampi operaattori, olisi välttämätöntä määrittää VR:stä ja muista rautatieyrityksistä erillinen vastuutaho huolehtimaan palvelupaikan ylläpitäjän vastuista (kuten tuki- ja huoltopalvelut sekä tilan tarjoaminen lipunmyyntipisteille ja automaateille tasapuolisin ja yhtäläisin ehdoin).

Kuntaliitto korostaa, että asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien ratkaisun tulee tukea raideliikenteen käytön ja kehittämisen edistämistä Suomessa. Tätä mieltä on myös HSL. Matkustajien tarpeita ei tällä hetkellä huomioida riittävästi palvelujen järjestämisessä.

Kuntaliiton ja HSL:n lausunnoissa todetaan, että kuntien toimivalta asema-alueilla liittyy arviomuistiossakin todetulla tavalla erityisesti kaavoitukseen, rakentamisen ohjaukseen ja maapolitiikan hoitamiseen. Lausunnoissa todetaan, että kuntien ja HSL:n mahdollisuuksia kehittää asema-alueita on heikentänyt se, että samoillakin asemilla on useita valtiotoimijoita ja muita toimijoita, joiden intressit eroavat keskenään.

Kuntaliiton mukaan kunnilla tai niiden joukkoliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole resursseja eikä asiantuntemusta ottaa asemanhaltijan tehtäviä hoitaakseen. Myös HSL toimivaltaisena viranomaisena yhtyy tähän näkemykseen. Asema-alueet liittyvät keskeisesti rataverkkoon ja sen käyttöön, eikä niitä Kuntaliiton mukaan voi tarkastella niistä erillisenä asiana. Kuntaliitto ja HSL katsovat, että valtiolla tulee olla asiasta kokonaisvastuu jatkossakin ja markkinoiden avaamisesta ja lainsäädännön vaatimuksista johtuen, myös aiempaa vahvemmin ja selkeämmin. **Helsingin kaupungin** mukaan asemanseudut ovat liikenteen solmukohtia, joiden kehittäminen on keskeistä useiden kaupunkien kehittämiselle. Epäselvyydet asemien hallinnassa ovat vaikeuttaneet asemanseutujen kehittämistä. Elinkeinonäkökulmasta tämä on merkittävä asia, koska juna- ja metrolinjojen asemanseuduilla on noin kolmannes Helsingin yritystoimipaikoista.

Helsingin kaupunki kiinnittää lausunnossaan lisäksi huomiota siihen, että epäviihtyisäksi ja turvattomaksi koettu ympäristö vaikuttaa aina myös asemalla toimiviin yrityksiin ja yritysten henkilöstöön, ja tämä tulisi huomioida arviomuistiossa.

Kuopion kaupungin lausunnossa todetaan, että junamatkustajien näkökulmaa ei oteta monitoimijaympäristössä riittävästi huomioon, eikä junaliikenteen toiminta- ja palvelukokonaisuus ole matkustajan näkökulmasta riittävän selkeästi minkään tahon hallinnassa.

Keski-Pohjanmaan ja Etelä-Karjalan liitot katsovat, että asemanhaltijan tehtävien hoidon jättäminen rautatieyritysten varaan ei välttämättä ole enää toimiva ratkaisu tulevaisuudessa. Etelä-Karjalan liiton mukaan asemanhaltijan tehtäviin pitäisi löytää sellaiset toimintamallit, joita voi



hyödyntää kaikenkokoisilla asemilla, eikä millekään osapuolelle saisi kohdentaa liiallisia vaatimuksia.

VR korostaa, että laiturialueet, kunnossapito ja hissien toimivuus ovat keskeisiä matkaketjun toimivuuden kannalta, etenkin talvella ja esteettömyyden näkökulmasta. Nykyinen vastuunjako eri toimijoiden välillä on asiakkaille epäselvä, eivätkä he aina tiedä, mihin ottaa yhteyttä ongelmatilanteissa. VR toivoo tähän selkeyttä ja asiakaslähtöistä ratkaisua.

VR kertoo lausunnossaan asemien roolin muuttuneen merkittävästi viime vuosina lipunmyynnin ja muun matkustajainformaation siirryttyä digitaalisiin kanaviin. Samalla asiakaskäyttäytyminen ja odotustilojen tarve on VR:n näkemyksen mukaan vähentynyt, kun matkustajat näkevät reaaliaikaisesti tiedon oman junansa saapumisesta suoraan digitaalisista kanavista.

VR on lausuntonsa mukaan luopumassa matkustaja-asemien omistuksesta osana henkilöraide liikenteen kilpailuun valmistautumista. VR tuo esiin, että asemanhaltijuutta koskeva tarkastelu tulisi kytkeä osaksi parhaillaan käynnissä olevaa hallitusohjelman toteuttamiseen tähtäävää selvitystyötä raideliikenteen infraan ja kiinteistöihin liittyen.

Lisäksi VR ehdottaa työryhmän perustamista asemanhaltijan määrittelyn jatkotyöstämistä varten. VR toivoo asian ratkaisemista monitoimijaympäristön asettamat kilpailuneutraalisuusvaatimukset, toimivat multimodaaliset matkaketjut ja asiakaskokemuksen huomioivalla tavalla. Tämä mahdollistaa osaltaan houkuttelevan joukkoliikenteen huomioiden erityisesti esteettömän junamatkustamisen tarpeet asema-alueilla ja junissa. Rautatieliikenteen järjestämiseen osallistuu lukuisia toimijoita, joiden tehokas yhteistyö takaa junamatkustamisen sujuvuuden.

Suomen Lähijunat Oy katsoo lausunnossaan, että siirtyminen monitoimijamalliin henkilöjunaliikenteessä edellyttää asemapalveluiden eriyttämistä VR:stä, jotta kaikille henkilöjunaliikenteen palveluntarjoajille voidaan taata tasavertaiset toimintaedellytykset. Suomen Lähijunat Oy ehdottaa toimikunnan perustamista ministeriön ja alan toimijoiden kesken, jotta voidaan keskustella eri palveluiden vastuiden jakamisesta. Esimerkiksi esteettömyyspalveluiden tarve määräytyy kaluston ominaisuuksista kaluston omistajan, junaoperaattorin ja viranomaisten valinnoista sekä laiturikorkeuden ja pääsyn osalta Väyläviraston, kuntien ja rakennusten omistajien ratkaisuista.

Suomen Yrittäjien lausunnossa korostetaan, että asemanhaltijan tehtävien hoitaminen tulisi määritellä selkeästi. Lisäksi tulisi ottaa huomioon moninaiset henkilöliikenteen tarpeet.

Yhteinen toimialaliitto ry:n lausunnossa katsotaan, että nykyinen pirstaleinen järjestelmä, jossa yksi operaattori hallitsee osaa asemista, ei sovi yhteen rautatieliikenteen kilpailun kanssa ja asian selvittäminen on siksi ajankohtaista.

Yhdenvertaisuusvaltuutetun näkemyksen mukaan sillä, että asemanhaltijan tehtävissä ei ole kokonaisvastuullista toimijaa, vaikuttaisi olevan kielteinen vaikutus vammaisten henkilöiden oikeuksien toteutumiseen ja edistämiseen. Lausunnossa todetaan, että rautatieasemien monitoimijaympäristö ei sinänsä ole välttämättä ongelmallinen, kunhan vammaisten henkilöiden oikeudet toteutuvat täysimääräisesti. Arviomuiston perusteella vaikuttaa kuitenkin siltä, että esteettömyystietojen hajanaisuus ja tarjoamisvastuiden epäselvyys aiheuttavat ongelmia näiden tietojen välittämisessä matkustajille, minkä seurauksena saatavilla olevat tiedot ovat usein riittämättömiä.



Yhdenvertaisuusvaltuutetun lausunnossa korostetaan, että jos tulevaisuudessa useampi rautatieyrittäjä harjoittaa henkilöjunaliikennettä Suomessa, vastuiden tulee olla selvästi määritelty, jotta vammaiset henkilöt pääsevät yhdenvertaisesti käyttämään junaliikennettä. Epäselvyydet voisivat valtuutetun näkemyksen mukaan johtaa siihen, ettei esimerkiksi liikuntarajoitteisten henkilöiden junaan pääsystä huolehdittaisi riittävästi.

Eläkeliiton ja Vanhus- ja lähimmäispalveluliitto VALLI ry:n lausunnoissa korostetaan, että vastuuttamista tulee järjestelmänäkökulman sijaan arvioida käyttäjien tarpeista ja oikeusturvasta käsin. VALLI ry katsoo, että esteettömyyden varmistamiseksi asemanhaltijan tehtävät tulee määritellä yksiselitteisesti, jotta asemanhaltijaan kohdistuvat oikeudet ja velvollisuudet voidaan kohdentaa oikein. Vastuutaho tulee liiton näkemyksen mukaan olla mahdollisuuksien mukaan tiedossa, jotta vasta valituksien kautta tapahtuvalta selvittelyltä välttyään.

3.2. Asemanhaltijan tehtäviä koskevat näkemykset

Arviomuistiolounnoksessa on kuvattu EU-säännöksissä asemanhaltijalle asetettu tehtävät ja pyydetty näkemyksiä tehtävien järjestämisestä. Lisäksi on kuvattu asemanhaltijalle mahdollisesti annettavia uusia tehtäviä.

3.2.1. Säännöt oikeudesta kuljetukseen

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom nostaa esiin, että arviomuistiolounnoksessa todetaan, että asemanhaltijoiden tulisi jatkossa huolehtia sääntöjen laatimisesta ainakin omalle vastuulleen kuuluvien relevanttien palvelujen ja niihin liittyvien yhteisten käytäntöjen osalta ja huolehtia niiden julkistamisesta ja että tämän voisi ajatella ulottuvan myös tilanteeseen, jossa tietyille toimijalle erikseen osoitettaisiin lainsäädännössä sääntöjen sisällön kannalta relevantteja asemanhaltijan tehtäviä. Traficom:n näkemyksen mukaan kohdassa pitäisi huomioida myös se, että erityisesti tilanteissa, joissa tehtävät jakautuvat samalla asemalla usean toimijan kesken, pitäisi varmistaa sääntöjen yhteneväisyys ja niiden löytyminen yhdestä paikasta.

HSL katsoo roolinsa asiassa rajoittuvan muiden tuottaman tiedon esittämiseen, eikä HSL katso sillä olevan omia velvoitteita tai sääntöjä, jotka liittyvät rautatiekuljetuksen järjestämiseen.

Senaatin Asema-alueet Oy:n mukaan rataverkon haltijan tulisi huolehtia siitä, rautatieyritykset laativat esteettömään matkustamiseen liittyvät säännöt oikeudesta kuljetukseen ja ilmoittavat sivustoillaan vammaisen matkustajan tarvitsemista tiedoista.

Invalidiliitto katsoo, että rautatieliikenteen kilpailutukseen varautuminen edellyttää, että asemanhaltijalle, oli se mikä tahansa, tulee laatia omat säännöt. **Vammaisfoorumin** mukaan säännöt tulisi laatia siten, että ne ovat siten yhtenäiset asemahaltijoista riippumatta, että vammaisen henkilö voi asioida kaikilla asemilla sujuvasti, yhtenäisiin käytäntöihin perustuen. Asemanhaltijoiden ja rautatieyritysten käyttöön laadittavien sääntöjen tulee taata katkeamaton ja toimiva palvelu.

Yhdenvertaisuusvaltuutettu katsoo, että asemanhaltijan tulisi laatia omat säännöt. Pelkästään VR:n sääntöjä ei voi pitää riittävinä ottaen huomioon toimintaympäristön muutoksen sekä VR:n omistamien asemien vähentymisen. Lisäksi valtuutettu tuo esiin, että yhdenvertaisuuslain 5 § edellyttää edistämään yhdenvertaisuutta. Jos nykyinen tilanne, aiheuttaa sen, etteivät vammaisten



henkilöiden oikeudet täysimääräisesti toteudu, on viranomaisilla velvollisuus edistää asiaa ja tehdä tarvittavia toimenpiteitä.

3.2.2. Avunanto rautatieasemilla

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom viittaa lausunnossaan muistioloannoksen asetuksen avustamisvelvoitetta koskevan kohtaan s. 38 jossa pohditaan asemilla olevan henkilöstön merkitystä nykyisen laajuisen asemien avustamispalvelun lakisääteisen järjestämisvelvoitteen kannalta. Traficom kiinnittää huomiota myös rautatievastuuasetuksen 23 artiklan g kohtaan, jossa todetaan, että jos junassa tai asemalla ei ole saattamista varten koulutettua henkilöstöä, asemanhaltijoiden tai rautatieyritysten on kaikin kohtuullisin keinoin pyrittävä mahdollistamaan se, että vammaiset henkilöt tai liikuntarajoitteiset henkilöt voivat matkustaa rautateitse. Tämän asetuksen kohdan tulkinnasta vastaa viime kädessä Euroopan unionin tuomioistuin.

Traficom lausunnossa katsotaan, että Ruotsin malli avustuspalveluiden järjestämiseksi vaikuttaa toimivalta, mutta se ei näyttäisi perustuvan EU:n rautatievastuuasetuksen velvoitteisiin. Mallin käyttöönotto Suomessa olisi poliittinen päätös, joka vaatisi yhteiskunnallista keskustelua. Tällöin tulisi pohtia, halutaanko Suomessa tarjota avustuspalveluja kaikilla tai valituilla asemilla esimerkiksi vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille Ruotsin mallin tapaan. Lisäksi tulisi käsitellä asemanhaltijoiden ansaintalogiikkaa avustuspalvelun rahoittamiseksi.

Väylävirasto katsoo, että koska asemilla ei nykytilanteessa eikä nähtävissä olevassa tulevaisuudessakaan ole asemanhaltijatahon henkilökuntaa avustamassa matkustajia, on rautatieyritysten rooli matkustajiensa avustamisessa täysin keskeinen. Rautatieyritysten junissa on jo nykyään henkilökuntaa, joka saumattomassa yhteistyössä alihankkijoidensa tai jopa yhteisen alihankkijan koulutetun paikallisen henkilökunnan kanssa pystyisi tarjoamaan matkustajilleen parhaiten toimivat matkaketjun avustamispalvelut yhden luukun periaatteella.

Rautatieyritysten rooli pääasiallisena avustamispalvelujen tarjoajana toimisi viraston mukaan myös mahdollisessa monitoimijaympäristössä joko osamatkojen erillismyynnin tai ristiinmyyntisopimusten kautta. Tällöin myös matkaa ostettaessa tarjottava avustamispalveluja koskeva informaatio on luotettavimmin saatavilla ajantasaisena ja kattavana. Rautatieyritysten keskeinen rooli matkustajapalveluiden, mukaan lukien avustuspalveluiden, kannalta tulee yksiselitteisesti ilmi muun muassa rautatievastuuasetuksen artikloissa 20(3) ja 22(2). Virasto katsoo, että yhden tai useamman alue- tai tehtäväperustaisen asemanhaltijan lisääminen avustuspalvelukokonaisuuteen kohottaa riskiä vastuun hajautumisesta ja tiedonkulun ketjujen hajoamisesta.

Senaatin Asema-alueet Oy:n mukaan arviomuistioloannoksen yhteenvedon perusteella olisi luontevaa vastuuttaa rautatieyritykset järjestämään avustuspalvelut, eikä tehtävään siten tarvittaisi asemanhaltijaa.

HSL:n näkemyksen mukaan avunannon järjestämisessä keskeisessä asemassa on asemanhaltija, rautatieyritykset ja toisaalta rataverkon infrastruktuurin omistava Väylävirasto.

VR tuo esiin Sitowisen selvityksen, jossa on suositeltu avustamispalveluiden tarjoamista multimodaalisesti ostopalveluna, jonka rahoitus on ratkaistava. VR:n mukaan avustamispalveluiden määrät ovat olleet vahvasti nousujohteisia ja vuositasolla käsittävät useita



tuhansia palvelutapahtumia. Viimeisen neljän vuoden syklillä avustamispalveluiden määrät ovat lähes kaksinkertaistuneet, ja palvelun tarpeen ennakoidaan kasvavan myös tulevaisuudessa.

Myös **Eläkeläisliittojen etujärjestö EETU ry** näkee, että raideliikenteen avustustapahtumien määrä tulee kasvamaan tulevien vuosien aikana. EETU ry:n mukaan vastuuta avustuspalveluista jatkossa ei voida yksiselitteisesti määritellä, vaan palvelutarpeeseen vaikuttaa mm. asemakohtainen matkustajamäärä. Jos henkilöjunaliikennepalveluita tarjoaa jatkossa useampi yritys, syntyy EETU ry:n mukaan tarve tarkemmalle määrittelylle. EETU ry ehdottaa selvitettäväksi Ruotsin mallia, jossa esteettömyyspalveluita tuottaa palvelu, johon voivat liittyä eri liikenneoperaattorit.

VALLI ry:n mukaan avustuspalveluiden kohdalla on selkeästi määriteltävä, kuka on lopulta vastuussa tarvittavien palveluiden järjestämisestä kullakin asemalla. Määrittelyssä on huomioitava myös monitoimijaympäristössä toimivien palveluntuottajien osuus. **Invalidiliitto** kannattaa toimintamallia, että avustaminen rautatieasemilla kuuluu yhdelle toimijalle, joka on asemakohtaisesti etukäteen määrätty.

Vammaisfoorumin mukaan avustamisen rautatieasemilla tulisi kuulua sekä asemanhaltijan sekä rautatieyrityksen tehtäviin. Sekä Invalidiliiton että Vammaisfoorumin mukaan olennaista on kuitenkin välttää epäselvyydet, joiden seurauksena vammaisen ihminen jäisi tosiasiallisesti ilman avustamista. Vastuutaho, yhteystietoineen, tulisi olla asema-alueella sekä aseman internet-sivuilla selkeästi matkustajien nähtävissä.

Vammaisfoorumi korostaa, että rautatieyrityksen ja asemanhaltijan on pyrittävä kaikin tavoin huolehtimaan avun antamisesta myös silloin, kun ilmoitusta tarpeesta ei ole tehty 24 tuntia ennen matkaa. Lisäksi Vammaisfoorumi pitää avustamispalvelua tärkeänä myös lähiliikenteessä, ja korostaa ramppipalvelun tärkeyttä, sekä myös siihen liittyvien vastuiden määrittelyä. Vammaisfoorumin mukaan avustamispisteen paikasta tulee olla helposti matkustajan saatavilla ja yhdenmukaisesti merkitty.

Paikallisliikenneliiton mukaan eri lainsäädäntösuunnitelmien oikeasuhtaisuuden arvioimiseksi ja julkisten resurssien tehokkaan käytön suunnittelemiseksi on tärkeä kirkastaa sitä, minne syntyisi velvoite järjestää avustamispalveluja ja kenellä tämä velvoite Suomessa olisi.

3.2.3. Tiedot lähimmistä asemista, joilla on saatavissa avustamispalvelua

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic tuo esiin, että Väylävirastoa koskevan lain 2 § 3 kohdan mukaan Väylävirasto ”vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä”, mutta laissa ei ole nimenomaista mainintaa siitä, että matkustajainformaation hallinnointi sisältyisi liikenteenohjaukseen tai Väyläviraston tehtäviin.

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 kertoo olevansa toistaiseksi sitoutunut hoitamaan lähialuekarttojen päivittämisen yhteistyössä Väyläviraston kanssa, mutta korostaa, että kansallinen esitystapa tulisi olla yhtenäinen eli samankaltainen ja samalla sijainnilla oleva informaatiotuote.



Vammaisfoorumi katsoo lausunnossaan, että velvoitteen antaa tietoa avustamispalvelua antavista asemista tulisi koskea sekä asemanhaltijoita sekä rautatieyrityksiä, ja tietojen tulisi löytyä yhdenmukaisina molempien tahojen palveluista. Foorumin näkemyksen mukaan tämän tiedon tulisi kuulua osaksi myös Väyläviraston liikenteenohjaustehtävää. Vammaisfoorumi tuo esiin, että tällä hetkellä käytettävissä oleva esteettömän matkustamisen puhelinnumero on yksi toimiva käytänne, kun on kyse tiedon saamisesta sellaisilla asemilla, joissa ei ole henkilökuntaa. Vammaisfoorumin mukaan lähiliikenteen osalta nykyisiä toimivaksi osoittautuneita yhteistyökäytänteitä on hyvä jatkaa ja hyödyntää tulevassa lähiliikenteessä. Tietojen lisääminen myös HSL-alueen lähialuekarttoihin on kannatettavaa.

3.2.4. Henkilöstön koulutus

Näkövammaisten liitto ja **Vammaisfoorumi** kokevat VR:n järjestämän henkilöstön koulutuksen olevan nykyisellään toimivaa. Henkilöstön koulutusvelvoite tulee ulottaa myös mahdollisiin uusiin rautatieyrityksiin. Vammaisfoorumi katsoo, että jos ja kun jatkossa asemanhaltijoiden tehtäväkuva selkeytyy, tulee myös asemanhaltijoilla olla valmiuksia avustaa vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä.

3.2.5. Matkustajien henkilökohtainen turvallisuus

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin mukaan muistiossa todetusti asemahaltijan tehtäviä matkustajien turvallisuuteen liittyvissä asioissa ei ole yksityiskohtaisemmin määritelty ja vastuu tehtävästä on ainakin lämpimien odotustilojen osalta epäselvä. Myös viranomaisrooleja matkustajien henkilökohtaiseen turvallisuuteen liittyvissä kysymyksissä voi olla tarvetta täsmentää. Matkustajien henkilökohtaiseen turvallisuuteen liittyviä tehtäviä ja vastuita voisi olla hyvä tulevaisuudessa tarkastella kokonaisuutena.

Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin mukaan matkustajien turvallisuutta on rautatieasemilla toteutettu järjestämällä järjestyksenvailvonta- ja vartiointipalveluita rataverkolla, asema-alueilla ja junissa sekä toteuttamalla kameravailvontaa erityisesti asema-alueilla ja junissa. Yhtiön mukaan esimerkiksi pääkaupunkiseudun kunnat, VR, HSL, Helsingin kaupunkiliikenne ja Väylävirasto ovat yhdessä olleet organisoimassa järjestyksenvailvonta- ja vartiointipalveluita toiminta-alueellaan. Myös Fintraffic Raide Oy on aikaisemmin ollut keskeisessä roolissa järjestyksenvailvonta- ja vartiointipalveluiden toteuttamisessa, mutta toimeksianto on päätynyt rautatievastuuasetuksen soveltamisen alettua 7.6.2023 ja tehtävä on siirtynyt takaisin Väyläviraston hoidettavaksi. Nykyisin Fintraffic Raide Oy:llä ei ole toimilupaa järjestyksenvailvonta- ja vartiointipalvelujen tuottamiseksi.

Fintraffic Raide Oy tuottaa edelleen turvallisuuden valvontapalvelua Väylävirastolle. Tehtävä sisältää mm. pääkaupunkiseudun asema-alueiden valvontakamerakuva käsittelyä. Fintrafficin käsityksen mukaan valvontapalvelu ei sisältyisi julkisena hallintotehtävänä hoidettavaan liikenteenohjauspalveluun, vaan kyse olisi ostopalveluna hankitusta toimeksiannosta.

Koska Fintraffic Raide Oy osana toimeksiantotehtävää käsittelee henkilötietoja sisältävää kuvamateriaalia, toimii se myös henkilötiedon käsittelijänä. Koska asemanhaltijaa ei Suomen lainsäädännössä ole määritetty, jää epäselväksi, mikä taho toimii rekisterinpitäjänä rautatieasema-alueen valvontakameroiden kuvamateriaalin osalta esimerkiksi pääkaupunkiseudulla: Väylävirasto, VR, HKL, kaupungit, vai Senaatti-kiinteistöt? Kyse saattaisi olla myös yhteisrekisterinpitäjyydestä. Käsittelyperuste on Fintrafficin mukaan selvä: tietosuoja-asetus 6 artikla 1c: lakisääteisen



velvoitteen noudattaminen, rautatievastuuasetus 27 artikla: matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistaminen rautatieasemilla.

Koska asemanhaltijaa ei Suomessa pystytä määrittämään yksiselitteisesti, riskinä on, ettei mikään taho ei hoida tietosuoja-asetuksen mukaisia rekisterinpitäjän velvoitteita, jolloin rekisteröidyn oikeudet asema-alueella saattavat jäädä toteutumatta. Tilanne, jossa asemanhaltijan tehtäviä ja vastuita ei ole osoitettu selkeästi minkään toimijan vastuulle, käytännössä johtaa tietosuoja-asetuksen kannalta ongelmalliseen tilanteeseen, josta henkilötiedon käsittelijän tulee tietosuoja-asetuksen mukaisesti informoida myös lainsäätäjää.

Asemanhaltijan roolin tarkentaminen lainsäädännössä selventäisi yhtiön näkemyksen mukaan Väyläviraston ja asemanhaltijan asemaa sekä mahdollisesti Fintraffic Raide Oy:n vastuuta myös tietosuoja-asetuksen osalta, ml. rikosoikeudellisen virkavastuun poissulkemiseen liittyen.

Vammaisfoorumi katsoo, että matkustajaturvallisuuteen liittyviä tehtäviä tulee selkeyttää niin asemarakennuksen sisällä kuin sen ulkopuolellakin.

3.2.6. Valitusten käsittelymenettelyt

Senaatin Asema-alueet Oy ja HSL kannattavat yhtä rataverkon haltijan vastuulla olevaa palautekanavaa. Asiakkaan ei tällöin tarvitsisi tietää, kenelle palaute mistäkin asiasta osoitetaan. HSL:n mukaan yhteisen palautekanavan kautta käsitellyt valitukset olisivat selkeämpiä ja tehokkaampia niin matkustajille kuin asemanhaltijoille ja rautatieyrityksillekin. Lähestymistapa tukisi myös asetuksen mukaisen valitusten käsittelymenettelyn sujuvaa ja yhdenmukaista toteuttamista erityisesti vilkkaimmilla asemilla ja mahdollisissa multimodaalisissa keskuksissa sekä sallisi valitusten läpinäkyvän käsittelyn. **Vammaisfoorumin** mukaan vastuutahon selkiyttäminen on tärkeää, jotta matkustaja tietää, mille taholle korvausvaatimus tulee osoittaa.

3.2.7. Palvelujen laatuvaatimukset

Vammaisfoorumi näkee laatuvaatimusten toteutumisen ja vastuun kannalta välttämättömänä selkeyttää asema-alueiden hallinnointia asemanhaltijan, rautatieyrityksen ja Väyläviraston kesken. Vammaisfoorumin mukaan on perusteltua, että asemanhaltijalle kohdennettavat laatuvaatimukset pohjautuvat voimassa olevaan rautatievastuuasetukseen, jossa asemanhaltijalle tulee tulla velvoite vahvistaa palvelujensa laatuvaatimukset ja valvoa niiden toteutumista.

3.2.8. Matkustajien oikeuksista tiedottaminen

HSL katsoo, että tiedottamisen osalta on tärkeää varmistaa yhtenäinen ja selkeä esitystapa koko maassa, mukaan lukien HSL-alueen asemat. Tietojen yhtenäisyys on sijainnista riippumatta tärkeää. HSL on toistaiseksi sitoutunut hoitamaan lähialuekarttojen päivittämisen yhteistyössä Väyläviraston kanssa, mutta korostaa lausunnossaan, että kansallisen esitystavan 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.



Senaatin Asema-alueet Oy kannattaa, että tietoja matkustajien oikeuksista ja valvovista viranomaisista lisättäisiin Väyläviraston ja HSL:n tuottamiin lähialuekarttoihin. Myös **Vammaisfoorumi** kannattaa ajatusta. Lisäksi Vammaisfoorumi pitää perusteltuna, että asemalla on myös fyysisesti saatavissa tietoa siitä, miten matkustajan tulee toimia, jos matkustajaoikeudet eivät toteudu.

3.2.9. Sopimus junaan pääsyä helpottavien laitteiden tarjoamisesta ja hallinnasta sekä avun ja vaihtoehtoisten kuljetusten tarjoamisesta

HSL kertoo, että HSL-liikenteessä käytettävä junakalusto on matalalattiaista, jolloin erillisiä apuvälineitä junaan nousua varten ei tarvita.

Senaatin Asema-alueet Oy:n mukaan tarkoituksenmukaista olisi, että rataverkon haltija tekisi rautatieyrityksen kanssa kullekin asemalle sopimuksen junaan pääsyä helpottavien laitteiden tarjoamisesta ja hallinnasta sekä avun ja vaihtoehtoisten kuljetusten tarjoamisesta.

Vammaisfoorumi pitää tärkeänä, että PRM-YTE-asetuksen vaatimusten mukainen sopimus tehtäisiin vastaamaan nykyisiä vaatimuksia. Vammaisfoorumin mukaan vaihtoehtoiset kuljetukset eivät aina ole vastanneet matkustajan tarpeita. Junaan pääsyä helpottavien laitteiden merkitys on vammaisen ja liikuntarajoitteisen henkilön matkustamisen varmistamisessa korostunut. Laitteiden merkitys konkretisoituu tilanteissa, joissa tasoeroa junan uloskäynnin ja asemalaiturin välillä ei ole, mutta ylitettävä väli on liian leveä ja pyörätuolin etu- tai takarenkaat voivat pudota väliin, mikä voi estää junaan nousun tai poistumisen.

3.2.10. Avun tarjoaminen laitteiden huollon aikana

Vammaisfoorumi pitää kysymystä avun tarjoamisesta laitteiden huollon aikana perusteltuna. Huoltotoimenpiteet eivät saa rajoittaa vammaisten ihmisten yhdenvertaista liikkumista.

3.2.11. Kirjalliset toimintaohjeet ja käytösaännöt

Liikenne- ja viestintävirasto Trafcomin näkemyksen mukaan kirjallisissa toimintaohjeissa ja käytösaännöissä pitäisi huomioida myös se, että erityisesti tilanteissa, joissa tehtävät jakautuvat samalla asemalla usean toimijan kesken, sääntöjen tulisi olla yhtenäisiä ja löytyä yhdestä paikasta.

HSL katsoo, että Fintraffic ja Väylävirasto ovat keskeisiä toimijoita aseman ympäristön toimintaohjeiden ja käytösaäntöjen mahdollisessa tuottamisessa. Fintraffic Raide Oy tarjoaa dynaamisia matkustajainformaatiopalveluita ja vastaa myös liikenteenohjauksesta. Väylävirasto puolestaan vastaa laiturialueiden opasteista ja muista infrastruktuuriin liittyvistä asioista. Toimijoiden rooli on erityisen tärkeä, koska pääosa kirjallisista ohjeista liittyy näihin toimintoihin.

Vammaisfoorumi pitää tärkeänä kirjallisten toimintaohjeiden ja käytösaäntöjen laatimista sekä niissä olevan tiedon välittämistä työntekijöille. Jaettu toimintamalli vastuutahoineen vaikuttaa selkeältä saavutettavuuden käytösaäntöä lukuun ottamatta. Toimintaohjeiden yhtenäisyys lisäisi luotettavuutta.



3.2.12. Kuulemismenettely asemien rakentamisessa

Yhdenvertaisuusvaltuutettu tuo esiin, että YK:n vammaisyleissopimuksen sopimusosapuolena Suomen on otettava osalliseksi vammaiset henkilöt heitä koskevaan päätöksentekoon. Osallistamisvelvoite kattaa kaiken, mikä koskee suoraan tai välillisesti vammaisia henkilöitä. Osallistaminen edellyttää sopimusvaltioilta, että ne ovat järjestelmällisesti ja avoimesti yhteydessä vammaisia henkilöitä edustaviin järjestöihin, neuvottelevat niiden kanssa ja hyödyntävät niiden osaamista merkityksellisellä tavalla ja oikea-aikaisesti. Vammaisia henkilöitä ja heitä edustavia järjestöjä ei pidä kuulla pelkästään näennäisesti tai muodollisuuden takia, vaan näkemyksille on annettava asianmukainen painoarvo. Vammaisia henkilöitä ja heitä edustavia järjestöjä tulee kuulla prosessin kaikissa vaiheissa.

3.2.13. Liikuntarajoitteisten henkilöiden kuljetusta ja avustamista koskevien tietojen käsittely

HSL arvioi, että on tarpeen luoda kansallisesti yhteinen järjestelmä, joka voisi helpottaa avustamispalvelujen koordinoimista ja varmistaa, että esteettömyysratkaisut ovat yhdenmukaisia eri toimijoiden alueilla ja palveluissa.

Vammaisfoorumi katsoo, että nykytilannetta tulee arvioida uudelleen siinä tilanteessa, jos asemanhaltija järjestää avustajapalvelua.

3.2.14. Asemalla tapahtuva tiedottaminen

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kertoo, että tällä hetkellä Fintraffic Raide Oy tuottaa raideliikenteen matkustajainformaatiopalvelua (sis. asemalla näkyvät ja kuuluvat matkustajainformaatiojärjestelmät) Väyläviraston tilaamana palveluna. Väylävirasto tilaa asemanhaltijan vastuulle kuuluvaa palvelua sekä vastaa siitä aiheutuvista kustannuksista. Asemanhaltijan roolin tarkentaminen lainsäädännössä selventäisi Väyläviraston asemaa, ja edelleen mahdollisesti myös Fintraffic Raide Oy:n asemaa ja vastuita, mukaan lukien julkisen rikosoikeudellisen virkavastuun poissulkeminen.

HSL:n mukaan nykyinen toimintatapa, jossa Väylävirasto ja Fintraffic Raide Oy huolehtivat staattiset ja dynaamiset asemien matkustajainformaatiopalvelut, on selkeä ja yksiselitteinen.

Vammaisfoorumi lausuu asemalla tapahtuvaan tiedottamiseen liittyen, että samassa yhteydessä olisi tärkeä ilmoittaa myös kaluston esteettömyystiedot. Vammaisfoorumi kannattaa suositusta siitä, että asemanhaltijan tulisi tuoda saataville kaikki sen hallussa olevat aikataulutiedot sekä varmistaa, että aikataulutiedot ovat paikkansa pitäviä ja ajantasaisia. Tähän suositukseen kytkeytyy myös asemanhaltijan velvollisuus taata rautatieyrityksille, julkisille elimille sekä kolmansille osapuolille pääsy edellä tarkoitettuihin vaihto- ja siirtymäaikoja koskeviin aikataulutietoihin. Lisäksi Vammaisfoorumi muistuttaa esteettömyyden huomioimisesta, kun uusia dynaamisia opasteita asennetaan asema-alueille.

3.2.15. Rautatieasemien esteettömyyttä koskevat tiedot ja tiedon päivittäminen

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin mukaan arviomuistiossa on jätetty varsin avoimeksi se, kenen vastuulle tietojen päivittäminen esim. LIPA-lain 154 a § mukaiseen ERSAD-tietokantaan



kuuluisi. Traficom toteaa, että kyseisen vastuutahon määrittely tulevaisuudessa on tärkeää. Helpointa olisi, jos tiedon päivittäminen olisi määritelty yhdelle toimijalle kullakin asemalla.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n näkemyksen mukaan Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n tuottamaa, erilaiseen EU-lainsäädäntöön perustuvaa liikenteen kansallisten tietopalvelujen kokonaisuutta tulisi tarkastella kokonaisuutena, jotta tietopalvelusta ja sen kautta tarjottavasta tietosisällöstä olisi mahdollista saada paras hyöty irti, ja jotta kokonaisuuden ylläpidossa olisi saavutettavissa kustannushyötyjä.

Fintrafficin näkemyksen mukaan vastuu matkustaja-asemien esteettömyystietojen keräämisestä ja ylläpitämisestä kuuluisi luontevasti rautatieasemaa hallinnoivalle asemanhaltijalle. Näillä tahoilla tulisi olla velvollisuus siirtää tarvittavat esteettömyystiedot liikenteen palveluista annetun lain 154 a §:n mukaiseen kansalliseen tietopalveluun, josta tiedot siirrettäisiin eteenpäin ERSAD-tietokantaan.

Fintraffic kertoo, että se on rautatieasemien esteettömyyspalvelua koskevassa lausunnossaan esittänyt kolme vaihtoehtoista mallia järjestää esteettömyystietopalvelu ja/tai laajemmassa kontekstissa liikenteen kansalliset tietopalvelut. Samassa lausunnossa Fintraffic on ottanut kantaa myös asemanhaltijan roolin juridiseen arviointiin. Lisäksi Fintraffic viittaa esteettömyysdirektiivin täytäntöönpanoa koskevaan hallituksen esitykseen (HE 41/2022), jossa on todettu esteettömyysdirektiivin koskevan rautatieyrityksiä, ja asemanhaltijoita, sekä PRM YTE 7 a § 3 kohtaan, jonka mukaan *”jokaista asemaa varten on oltava yksikkö, joka vastaa esteettömyystietojen vaihdosta”*.

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

Paikallisliikenneliitto kannattaa kaiken infratiedon toimittamisen keskittämistä infrastruktuurin omistajille ja palvelutiedon tuottamisen velvoitetta palvelujen järjestäjälle. Tieliikenteen toimivaltaisilla viranomaisilla ei ole Paikallisliikenneliiton mukaan mahdollisuutta vastata siitä, että niillä olisi ajantasainen häiriötieto ja muu tieto pysäkkien esteettömyydestä esimerkiksi katutöiden yhteydessä.

Kuluttajan suojan toteutumisen vuoksi liityntäpisteen esteettömyys (ja määrittelyn tietolajit) tulee Paikallisliikenneliiton mukaan määritellä kansallisesti tarkemmin. Palveluarkkitehtuurin laadun kehittämisessä tarvitaan nimikkeistön ja ominaisuustiedon vakiointia. Häiriötiedottamiselta vaadittu taso nojaa hyvään ja laadukkaaseen tiedon tuotantoon ja saatavuuteen. Lakiin tiedoista lain tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä on kirjattu myös vastuusta. Lain mukaan Väylävirasto ei vastaa Maanmittauslaitoksen tai kunnan sille toimittaman ja Väyläviraston tie- ja katuverkon tietojärjestelmästä edelleen luovuttaman tiedon sisällön puutteellisuudesta tai virheestä mahdollisesti aiheutuvasta vahingosta. Väylävirasto kuitenkin korjaa viipymättä ja korvauksetta luovutetussa aineistossa todetut virheet ja puutteellisuudet. Paikallisliikenneliiton mukaan vastaavantyyppisiä kirjauksia tiedon ylläpitäjästä ja toimitusvelvoitteista tarvitaan koskien asemia ja liityntäpisteitä.

HAMK:n mukaan asemia koskevien tietojen hallinnoinnin vastuutahoksi tulisi osoittaa yksi toimija. Tämä vastuutaho voisi luontevasti olla Väylävirasto, joka voisi myös pyytää muita toimijoita tuottamaan terminaalitietoa puolestaan. **Näkövammaisten liiton** mukaan tiedon ja sen



päivittämisen tulisi olla saman tahon vastuulla, joka vastaa tiedon tuottamisesta vammattomille matkustajille. **Vammaisfoorumi** pitää välttämättömänä vastuiden selkiyttämistä. Laaja-alainen reaaliaikainen esteettömyystieto tulisi olla keskitetysti löydettävissä; asema-alueella liikkuminen, asema-alueen pysäköinti, asemarakennus, wc-tilat, lipun ostaminen, avustamispalvelut, laiturialueet, liikennöivä kalusto.

Näkövammaisten liiton mukaan tiedoissa tulisi mainita asemakohtaisesti toimintarajoitteisille tarjolla olevat esteettömyystiedot sekä verkkosivuilla että koneluettavassa muodossa kolmansien osapuolien sovellusten käyttöä varten.

3.2.16. Asemanhaltijan mahdolliset uudet tehtävät

Arviomuistiossa käsitellään myös asemanhaltijalle komission kahdessa asetusehdotuksessa ehdotettuja tehtäviä.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom muistuttaa uusien tehtävien osalta, että erityisesti yhteentoimivuuden tekniset eritelmät nähdään komissiossa usein teknisinä vaatimuksina, joiden osalta asetuksen julkaisemisen ja voimaantulon välillä oleva aika on varsin lyhyt. Erityisesti, silloin jos asemanhaltijan määrittely jätetään kyseisessä tilanteessa määriteltäväksi, sitä ei välttämättä ehditä ratkaista ennen asetuksen voimaantuloa. Tilanne on erityisen haasteellinen, jos ratkaisu edellyttää muutoksia sääntelyyn.

KKV:n mukaan matkustajien oikeuksia koskevien EU-aloitteiden myötä on mahdollista, että matkustajan oikeuksien valvontamalliin on tulossa suuria muutoksia. Ehdotettu riskiperusteinen valvontamalli poikkeaisi merkittävästi nykyisestä Suomen valvontamallista. KKV:n kuluttaja-asiamies haluaa säilyttää yleistoimivaltansa kuluttajamatkustajien oikeuksien valvojana, mutta kertoo arvioivansa kansallisen implementoinnin yhteydessä valvontavastuitaan uudelleen riippuen siitä, minkälaisena matkustajien oikeuksien valvontamalli lopulta toteutuu. Ehdotettu uusi riskiperusteinen valvontamalli on luonteeltaan regulaattorille kuuluvaa valvontaa, mikä sopii KKV:n näkemyksen mukaan huonosti kuluttaja-asiamiehen kaltaiselle laajan yleistoimivallan omaavalle valvontaviranomaiselle.

Senaatin Asema-alueet Oy toteaa, että uusia velvoitteita asema-alueiden omistajille asetettaessa on tärkeää huomioida, että monet suunnitteilla olevat multimodaaliset asemat ovat yksityisomistuksessa. Lisäksi on syytä muistaa, että asemien omistus on tällä hetkellä huomattavan hajautunutta, ja useat mahdolliset multimodaalisten matkustajaliikennekeskusten omistajat ovat yksityisiä tahoja.

Senaatin Asema-alueet Oy:n mukaan multimodaalisten rautatieasemien kohdalla olisi tarkoituksenmukaista, että rataverkon haltija vastaisi asemanhaltijuudesta, tai vaihtoehtoisesti asemanhaltijana toimisi haluttujen asemakeskusten osalta asemapalveluita tuottava toimija.

Paikallisliikenneliitto katsoo, että valtiolla tulisi olla oma perusteltu käsitys niistä asemista, jotka kuuluisivat avustamispalveluihin ja tuleviin multimodaaliterminaaleihin, ja aktiivisesti vaikuttaa asiaan. Tarvitaan kansallisia suunnitelmia siitä, miten koko terminaali- ja liityntäpisteverkko palvelee asiakkaita ja liikennepalvelun tuottajia, kansallisia tarpeita ja matkailijoita, parhaalla mahdollisella tavalla, ja mitä kulkumuotojen yhteen kytkennältä TEN-T verkon solmupisteissä odotetaan.



Invalidiliitto ja Vammaisfoorumi pitävät tarkoituksenmukaisena, että multimodaalisen matkustajaliikennekeskuksen pitäjä olisi rautatievastuuasetuksessa tarkoitettu asemanhaltija, silloin, kun multimodaalinen matkustajaliikennekeskus on perustettu rautatieasemalle.

Multimodaalisten matkustajaliikennekeskusten kohdalla korostuu Vammaisfoorumin mukaan tiedonvälitys eri liikennepalvelujen välisistä vähimmäisvaihtoaajoista. Foorumi kannattaa Euroopan rautatieviraston suositusta siitä, että rautatieyritysten tulisi tuoda kattavasti saataville palvelujensa aikataulutietoja sekä ehdotusta asemanhaltijalle säädettävästä velvoitteesta tuoda tietyt vaihtoaikoihin ja siirtymiin liittyvät tiedot saataville.

Kokonaan uusiin asemanhaltijalle mahdollisesti osoitettaviin velvoitteisiin liittyen Vammaisfoorumi pitää välttämättömänä selkeyttää asemanhaltijoiden tehtäviä. Matkustajien oikeuksista informointi kuuluu tähän oleellisena.

HSL:n mukaan multimodaalien matkustajaliikennekeskusten osalta ehdotettu kansallinen keskitetty yhteyspiste tarjoaisi yhdenmukaisen ja tehokkaan ratkaisun avuntarpeen ilmoittamiseen ja palveluiden koordinointiin.

Myös **HAMK** ja **Vammaisfoorumi** kannattavat sitä, että ehdotettuun asetukseen multimodaalisista matkustajanoikeuksista sisällytettäisiin määräyksiä keskitettyjen yhteyspisteiden perustamisesta multimodaalisiin matkustajaliikennekeskuksiin.

HSL:n mukaan ehdotetuissa multimodaaleissa säännöissä oikeudesta kuljetukseen tärkeää on yhdenmukaisuus liikennemuotokohtaisten asetusten kanssa. Tätä mieltä on myös HAMK. Vammaisfoorumille on tärkeä YK:n vammaisyleissopimuksen mukainen kirjaus siitä, että säännöt on laadittava vammaisia henkilöitä ja liikuntarajoitteisia henkilöitä edustavien järjestöjen kanssa.

VR katsoo, että EU:n uudet aloitteet multimodaalisista matkustajien oikeuksista tulevat lisäämään avustamispalveluiden järjestämisen kompleksisuutta multimodaalisten matkaketjujen järjestämisen yhteydessä sekä rajapintoja eri liikennemuotojen välillä, mikä VR:n mukaan puoltaisi muuhun kuin puhtaasti liikenteenharjoittajien vastuisiin pohjautuvaa ratkaisua.

Vammaisfoorumi kannattaa sitä, että ehdotuksessa asetukseksi multimodaalisista matkustajanoikeuksista säädettäisiin vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudesta avustukseen yhtenäisen multimodaalisopimuksen yhteydessä. Tässä keskeistä on liikenteenharjoittajien, terminaalipitäjien ja välittäjien yhteistyö sekä avun antaminen korvauksetta vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille. Tämä tulisi huomioitavaksi multimodaalisten sopimusten yhteydessä. Niissä keskuksissa, joissa yhdistyy useampi liikennemuoto tulisi olla yhteinen piste, jonne keskittyy kaikkia toimijoita koskeva tieto ja kaikille toimijoille ohjattava tieto sekä tiedon koordinointi. Avuntarvetta koskevan ilmoituksen tulisi ulottua kaikkiin matkustusmuotoihin sujuvasti yhdellä ilmoituksella myös silloin, kun siihen sisältyy useamman julkisen liikennevälineen käyttö.

Avustamispalvelun toteutumisen ja sujuvuuden varmistaminen edellyttää Vammaisfoorumin näkemyksen mukaan toimivaa yhteistyötä oikea-aikaisen informaation välittämisessä rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien kesken. Tässä oma tehtävä on keskitetyillä yhteyspisteillä, joilla on velvollisuus ottaa vastaan avunantoa asemilla koskevat pyynnöt, tiedottaa yksittäisistä avunantopyynnöistä asemanhaltijoille ja rautatieyrityksille sekä



jakaa esteettömyystietoa. Nämä kaikki tiedot tulisi olla käytettävissä kaikissa tilanteissa erikseen myös rautatieyrittäjillä, asemanhaltijoilla, lipunmyyjillä ja matkanjärjestäjillä.

Vammaisfoorumi pitää tärkeänä, että avun tarpeesta riittäisi vain yksi ilmoitus, joka välittyisi kaikille toimijoille tiedoksi. Tulevassa asetusehdotuksessa on huomioitava rautatieasetusta vastaavia säännöksiä avuntarpeen ilmoittamista koskevasta aikarajasta, matkustajan oikeudesta tehdä vain yksi ilmoitus avuntarpeesta, ilmoitusten maksuttomuudesta ja niiden välittämisestä eri toimijoiden välillä, liikenteenharjoittajien ja terminaalinpitäjien velvoitteesta järjestää avustaminen, jos ilmoitus on tehty aikarajan puitteissa sekä tarkempia säännöksiä avunannon edellytyksistä.

Vammaisfoorumi korostaa vammaisten henkilöiden ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeutta matkustaa ja saada tarvitsemaansa apua, vaikka ilmoitusta ei ole tehty aikarajan puitteissa tai se on jätetty tekemättä.

Vammaisfoorumi kannattaa ehdotetun multimodaaliasetuksen mukaista korvausvastuuta. Korvausvastuun tulee kohdistua siihen tahoon, joka kulloinkin vastaa avustamisesta tai on aiheuttanut vahingon välineille.

Vammaisfoorumi katsoo, että ehdotettu säännös palvelujen laatuvaatimuksista multimodaalissa matkustajien oikeuksia koskevassa aloitteessa tulisi kohdentua multimodaalisten keskusten ylläpitäjiin sekä sellaisiin liikenteenharjoittajiin, jotka myyvät yhtenäisiä multimodaalisopimuksia. Multimodaalisen matkustajaliikennekeskuksen pitäjän olisi vahvistettava omat palvelunsa laatuvaatimukset.

3.3. Näkemykset etenemisvaihtoehtoista

Arviomuistiolounnoksessa esitettiin neljä karkeaa etenemistapaa asemanhaltijan tehtävien järjestämiseksi. Lausunnonantajia pyydettiin antamaan näkemyksensä parhaista etenemistavoista, sekä kommentoimaan etenemisvaihtoehtoja tarkemmin.

3.3.1. Yleisiä näkemyksiä toimivimmista etenemisvaihtoehtoista

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kannattaa asemanhaltijan vastuiden selkeämpää vastuuttamista. Traficom:n näkemys on, että arviomuistiossa esitetyistä etenemistavoista vaihtoehdot 1-3 voisivat olla jatkoselvittelyn kohteena. Traficom ei näe vaihtoehtoa 4 kannatettavana ratkaisuna, koska siinä ei esitetä riittävän selkeää muutosta ongelmalliseksi koettuun nykytilanteeseen.

Jatkoselvityksessä pitäisi viraston mukaan huomioida erityisesti puutteellisesti hoidettujen tehtävien vastuuttaminen ja vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdollisuudet matkustaa. Lisäksi olisi tärkeää huomioida esimerkiksi uusien tehtävien määrittelyn aikataulut sekä ohjeistusten ja menettelyjen löytyminen yhdestä paikasta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom:n mukaan arviomuistion pohjalta on vaikeaa täsmällisemmin arvioida eri vaihtoehtojen vaikutuksia. Kunkin ratkaisujen vaikutukset toimijoille, viranomaisille ja matkustajille riippuvat vahvasti myös niiden sisällä tehtävistä ratkaisuista. Vaihtoehtojen vaikutukset riippuvat viraston mukaan vahvasti siitä, annetaanko asemanhaltijan vastuut ja tehtävät sellaiselle taholle, joka tuntee rautatiejärjestelmän toimintakentän ja sääntelyn ennestään, vai sellaiselle taholle, jolle rautatiemaailma on uusi. Uusien tehtävien omaksuminen voi vaatia



toimijoilta paljon resursseja ja erityisesti jos uusia toimijoita olisi paljon, vaatisi se myös viranomaisille uusia resursseja tehtävien hoitamiseen.

Traficom kannattaa lausunnossaan asian edelleen selvittämistä ja tarkempaa vaikutustenarviointia huomioiden erikseen eri vaihtoehtojen vaikutukset matkustajien palveluiden saatavuuteen, viranomaistoimintaan sekä kiinteistön ja maa-alueen omistajan mahdolliseen rooliin ja tehtävien muuttumiseen. Lisäksi Traficom suosittelee, että tarkemmassa selvityksessä käsiteltäisiin arviomuistiossa käsitellyn Ruotsin mallin lisäksi Keski-Euroopan maissa tehtyjä ratkaisuja.

Väylävirasto katsoo, että etenemistapa 4 on toteuttamiskelpoisiin. Mikäli joidenkin yksittäisten tehtävien hoidossa yhdellä tai useammalla asemalla havaitaan valvonnassa tai asiakaspalautteen kautta toistuvia rakenteellisia ongelmia, voidaan näiden tehtävien osalta näillä tai kaikilla asemilla harkita etenemistapaa 3.

Suomen Lähijunat Oy pitää jatkotyön lähtökohtana vaihtoehtoa 1.

Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n mukaan toimivimmat etenemisvaihtoehdot olisivat vaihtoehto 1 tai 3.

Kuopion kaupungin arvion mukaan vaihtoehdot 1 ja 3 olisivat toimivimmat.

Senaatin Asema-alueet Oy:n mukaan vaihtoehto 3 olisi toimivin. Toiseksi paras olisi vaihtoehto 1, kuitenkin siten, että rataverkon haltijan tehtäväksi määritetään esim. sopimuspohjaisesti haluttujen palvelujen tuottaminen.

Näkövammaisten liitto katsoo, että mikä tahansa vaihtoehdoista valitaan, olisi näkövammaisten opastaminen hoidettava yhtenäisesti suhteessa näkevien matkustajien opastamiseen.

Invalidiliitto ei lausunnossaan ota kantaa ehdotettuihin etenemisvaihtoehtoihin, mutta toteaa, että asemanhaltijan tehtävien tulee olla selkeät, jotta avustamista tarvitsevat matkustajat saavat asianmukaisen avustuksen ja heidän matkustusoikeutensa toteutuvat. Vammaisvaikutukset tulee huomioida osana arviota.

3.3.2. Näkemykset etenemistavasta 1

Etenemistavassa 1 asema-alueiden omistusta tai asemien sopimuspohjaista hallinnointia keskitetään ja nämä toimijat määritetään lainsäädännössä asemanhaltijoiksi koko Suomessa tai tietyillä asemilla.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin mukaan vaihtoehdot 1 ja 2 antaisivat asemanhaltijan vastuun selkeästi yhdelle taholle, jolloin mm. uusien tehtävien vastuuttaminen olisi helppoa ja menettelyjen ja ohjeiden yhteneväisyys samalla asemalla olisi varmempaa. Lisäksi ohjeistus matkustajille löytyisi varmemmin yhdestä paikasta. Virasto kiinnittää huomiota siihen, että ensimmäiseen etenemistapaan sisältyvää mahdollisuutta jakaa asemanhaltijan tehtäviä usean toimijan kesken ei ole arviomuistiossa tarkasteltu tarkemmin.

Väyläviraston mukaan asema-alueiden rajauksen määrittely on hankalaa, ja rajauksen sisään mahtuu useilla asemilla yksityisiä tahoja, joilla ei ole mitään tekemistä matkustajaliikenteen kanssa. Asemien omistuksen tai hallinnoinnin keskittäminen yksistään asemanhaltijuuden selkeyden vuoksi olisi kaavamuutoksineen ja lunastustoimituksineen äärimmäisen työläs ja kallis



ratkaisu. Se olisi myös hyvin kyseenalaista nykyomistajien omaisuudensuojan kannalta. Mikäli keskittämiseen ryhdyttäisiin, tulisi asemarakennusten omistajaksi ja päävastuulliseksi asemanhaltijaksi osoittaa erillinen erityistehtäväyhtiö, jonka rahoitus pitäisi järjestää kestäväälle pohjalle.

Väyläviraston mukaan sen mahdollista rinnakkaista roolia asemanhaltijuuden tai sen osan kannalta tarkastellessa on syytä ottaa huomioon, että vaikka Väylävirasto infranhaltijana omistaa raiteiden lisäksi valtaosan matkustajalaitureista, henkilöliikenteen liikennepaikkojen mahdollisia matkustajapalvelutiloja sisältäviä asemarakennuksia virastolla on enää vain 12, nekin lähinnä niissä vielä sijaitsevien teknisten laittilojen vuoksi. Näistä yli puolet sijaitsee pääkaupunkiseudun lähiliikenneasemilla, lähinnä alikulkukäytävien yhteydessä. Lopuista vain yhdessä on käytössä oleva odotustila. Myöskään asema-alueiden maanomistus ei laiturialueita lukuun ottamatta pääsääntöisesti ole enää yksin Väylävirastolla. Muistiossa esiin tuotu ajatus asemien hallinnoinnin keskittämisestä Väylävirastolle tarkoittaisi merkittävää muutosta jo 1980-luvulla aloitettuun linjaan, jonka mukaan virastot ja valtio ylipäättäänkin luopuvat tehtäviensä kannalta tarpeettomasta kiinteästä omaisuudesta.

Väylävirasto toteaa lisäksi, että se tai rataverkon haltijoina toimineet edeltävävirastot eivät EU-lainsäädännön voimassa ollessa missään vaiheessa toimineet asemanhaltijoina, eikä niillä ole missään vaiheessa ollut asemilla myöskään omaa henkilökuntaa. Huomionarvoista on myös se, etteivät matkustaja-asemat edes kuulu rautatieinfrastruktuuriin EU:n rautatiemarkkinadirektiivin liitteen 1 mukaan. Matkustaja-asemat ovat direktiivin liitteen 2 mukaan palvelupaikkoja, joita voi ja usein ylläpitääkin täysin muu taho kuin rataverkon haltija. Esimerkiksi VR-Yhtymä luokittelee matkustaja-asemat palvelupaikoiksi.

Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin näkemyksen mukaan voimassa olevan lainsäädännön nojalla matkustaja-asemat olisivat yksi palvelupaikan alalajeista. Jos matkustaja-asemalle (tai palvelupaikalle) ei olisi erikseen nimetty ylläpitäjää, olisi johdonmukaista, että asemanhaltijan vastuulle kuuluvista tehtävistä huolehtisi toissijaisesti rataverkon haltija. Fintrafficin käsityksen mukaan tiedot asemanhaltijoista voisi olla merkittynä ja julkaistuna rataverkonhaltijan ylläpitämässä verkkoselostuksessa.

Kuntaliiton ja HSL:n näkemyksen mukaan etenemistapa 1 on kannatettavin, sillä se parhaiten edistäisi lakisääteisten tehtävien hoitamisen lisäksi raideliikenteen käytön lisäämistä ja asema-alueiden toimivuuden parantamista. Kuntaliitto katsoo, asemanhaltijan tehtävien järjestämisen yhteydessä valtion tulisi keskittää omistustaan asema-alueilla sellaiselle toimijalle, jonka tehtäväksi annettaisiin lakisääteisten tehtävien ohella raideliikenteen edistäminen asemilla ja raideliikenteeseen kytkeytyvissä multimodaaliterminaaleissa liikennemuodosta toiseen vaihtamisen helpottamiseksi. Keskitetty malli mahdollistaisi parhaiten asemanhaltijan tehtävään tarvittavan osaamisen ja asiantuntemuksen, toiminnan kehittämisen sekä palveluiden laadun ja yhtenäisyyden asiakkaille ja muille toimijoille.

Kuntaliiton ja HSL:n mukaan tässä mallissa tulisi tavoitella sitä, että asemanhaltijan vastuita varten keskitetään toimija, joka voi myös sopimusteitse jakaa tehtäviä eri toimijoille. Kuntaliitto ja HSL katsovat, että asemanhaltijan tulisi kuitenkin olla raideliikenteen asiakkaille ja yhteistyötahoille, kuten kunnille päin yksi taho, jolla on riittävä valta, vastuu ja rahoitus toiminnan järjestämiseen ja kehittämiseen. Osa tehtävistä, jotka asetuksen mukaan voidaan osoittaa asemanhaltijalle tai rautatieyritykselle, on kuitenkin tässäkin mallissa mukaan luontevaa osoittaa rautatieyrityksille. Kuntaliitto katsoo, että tiettyjen asemapalveluiden järjestämisen osalta (vrt. odotustilat Svenska



Reseterminaler AB, avustamispalvelut Riksfärdtjänsten Sverige AB) etenemistavassa 1 voisi kuitenkin olla järkevää noudattaa sopimus pohjaisesti keskitetyn yrityksen toimesta Ruotsin mallia.

Kuntaliitto ei ottanut lausunnossaan suoraan kantaa siihen, mille valtiotoimijalle tehtäviä tulisi keskittää, mutta sen mukaan 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 ja kehittää asemien kiinteistöjä, ei ole Kuntaliiton näkemyksen mukaan näyttäytynyt raideliikenteen käyttöä ja asema-alueiden toimivuutta edistävänä toimijana.

Kuopion kaupungin mukaan asemanhaltijan rooli ja siihen liittyvät vastuut on määritettävä kokonaisvastuuna sellaiselle taholle/tahoille, joilla on tosiasiallinen vaikutus- ja järjestämismahdollisuus junaliikenteeseen eli rataverkon haltijalle (Väylävirasto) ja junaliikennettä järjestävälle taholle/tahoille. Asemanhaltijuus ei siten voi olla sidoksissa esim. konkreettisen rautatieasemarakennuksen omistukseen vaan rataverkkoon.

Vaikutusmahdollisuuksiltaan paras taho kokonaisvastuulliseksi asemahaltijaksi olisi Kuopion kaupungin mukaan Väylävirasto, joka voi esim. sopimuksilla edellyttää rataverkolla tapahtuvan junaliikenteen järjestäjätahoille (tällä hetkellä VR Yhtymä) ja muille rautatieyrityksille kuuluvien tehtävien hoidon. Koska raideliikenne on liikennemuotona joukkoliikenteen ydin, kokonaisvastuu pätsi myös sellaisissa matkustajaliikenteen keskittymissä tai monitoimijaympäristöissä, jotka kokoavat yhteen muita liikennemuotoja (esim. linja-autoliikenne).

Asemanhaltijuutta määriteltäessä tulisi lisäksi varmistaa, että asemanhaltijalla on myös tosiasiallinen mahdollisuus järjestää mm. esteettömyyteen liittyvät asiat lakien ja ohjeiden edellyttämälle tasolle huolimatta asema-alueella mahdollisesti olevista kiinteistörajoista tai eri omistajuuksista koskien esimerkiksi asemarakennuksia. Asemanhaltijan tulisi voida hallinnoida ja operoida asema-aluetta kokonaisuutena samalla suorittaen esim. sopimusperusteisesti asianmukaiset mahdollisesti tarvittavat korvaukset järjestelyjen käytännön toteuttamisesta muille liittyville.

Kaupunki katsoo, että VR pyrkii asemakiinteistöistä myymällä eroon ja vähentää asemien henkilökuntaa samalla siirtäen palvelujen järjestämisen olosuhteita sellaisille tahoille (esim. kunnille), jotka eivät hallitse rataverkkoa liittyvine asematoimintoihin tai järjestä junaliikennettä. Kaupungin mielestä on perusteltua, että VR:llä on vastuu jatkaa matkustajien palvelujen järjestämistä.

VR Group Oy (VR) katsoo lausunnossaan, että asemien hajautetut vastuut heikentävät asiakaskokemusta, ja kehottaa ottamaan mallia Ruotsista. Siellä 21 joukkoliikennelaitos kilpailuttaa liikenteen 8–10 vuoden välein, ja valtionyhtiö Jernhusen sekä yksityiset toimijat vastaavat asemista.

VR kannattaa Ruotsin mallin mukaisen toimintatavan tarkastelua Suomen olosuhteissa, huomioiden olemassa olevien rautatietoihmijoiden (Väylä, Fintraffic) vastuut ja osaamisalueet. Asemakiinteistöjen omistusten keskittäminen, niiltä osin kuin se on mahdollista, saattaisi tukea asemanhaltijuuden ja siihen liittyvien tehtävien määrittelyä.



EU-lainsäädännön määritelmä, hallitusohjelman kilpailuneutraalisuustavoitteet, asemakiinteistöjen omistajuuden hajautuneisuus sekä VR:n päätös luopua asemakiinteistöjen omistajuudesta puoltavat VR:n näkemyksen mukaan Suomeen mallia, jossa asemanhaltijan määrittelyä ei kytketä liikenteen harjoittamiseen.

VR toivoo, että mahdollisten asemien siirron osalta edettäisiin ripeästi kilpailuneutraalin toimintaympäristön luomiseksi. VR katsoo päätöksensä tukevan henkilöjunaliikenteen kilpailuneutraaliteettia. VR:n omistuksessa on 25 matkustaja-asemaa, ja se katsoo, että luopumispäätöksen myötä kunnille ja kaupungeille on tarjoutunut mahdollisuus paikallisten asema-alueiden, matkaketjujen ja liikkumisen palvelujen kehittämiseksi kaupunkirakenne huomioiden.

Suomen lähijunat Oy:n mukaan Väylävirasto on aina henkilöliikenneaseman keskeisen osan, laitureiden ja niiden välittömien kulkuyhteyksien omistaja laissa asetetun vastuun perusteella. Asemaan liittyvillä alueilla ja rakennuksilla voi kuitenkin yhtiön mukaan olla muitakin omistajia kuin Väylävirasto. Siten tässä vaihtoehdossa omistuksen kautta määritelty asemanhaltijuus on Väyläviraston kautta luonnostaan keskittynyt Väylävirastolle asemien ydinosan omistajana. Aseman palvelukokonaisuus ei kuitenkaan muodostu pelkästään Väyläviraston omaisuutena olevasta osasta, vaan koko asema-alueella on muitakin omistajia, kuten katuverkon tai tieverkon osalta kunta tai Väylävirasto valtion teiden osalta. Lähialueiden yksityisetkin maanomistajat voivat olla kiinnostuneita asemista niiden luodessa saavutettavuutta, joka lisää tonttimaan arvoa.

Suomen Lähijunat Oy:n näkemyksen mukaan asemanhaltijuus voidaan osoittaa jollekin toisellekin tehtävään osoitettavalle viranomaiselle kuin Väylävirastolle vastaavalla tavalla, kuin junaliikenteen ohjaus ja ratakapasiteetin hallinta ja jakaminen. Käytännön tehtävät voidaan kuitenkin hankkia viranomaisen oman henkilöstön ja organisaation vaihtoehtona kilpailuttamalla asemanhaltijuuteen kuuluvat palvelut. Vastaavalla tavalla on jo kilpailutettu rataverkon ja myös asemien kunnossapito. Niitä tapauksia varten, joissa asemapalveluihin tarvittavien alueiden omistus tai hallinta on myös muilla toimijoilla, tarvitaan sopimusjärjestely Väyläviraston ja muiden toimijoiden välille. Muistioloennoksen viittaukset satama- ja lentokenttätoimintoihin ja niiden järjestämiseen esimerkkinä ovat yhtiön mukaan perusteluja.

Suomen Lähijunat Oy nostaa esiin, että asemanhaltijuuteen liittyvien tehtävien toteuttaminen aiheuttaa kustannuksia. Osalla asemia, erityisesti kaupunkien keskusasemilla, rautatieasema muodostaa liiketoiminnalle houkuttelevan paikan. Tuottoja on mahdollista saada sekä myymälä- ja ravintolatoiminnasta että liiketilojen vuokrauksesta tai pysäköinnistä. Tällaisessa tilanteessa on tarkoituksenmukaista järjestää asemapalveluiden tuottaminen kilpailuttamalla palvelut kytkettynä tiloista saataviin tuottoihin, kuten satama- ja lentokenttätoiminnassa. Tapauksesta riippuen kilpailutus voi olla oikeudesta tulla asemanhaltijaksi, joka voi ansaita tällä toiminnalla tai velvollisuudesta tuottaa asemapalvelut julkisesti rahoitettua korvausta vastaan. Ratkaisevaa kokonaisuuden kannalta on muodostaa kilpailutuskokonaisuuksia, joissa hyvin tuottavia asemapaikkoja yhdistetään huonosti tai ei ollenkaan tuottaviin tavoitteena vähintään viranomaiselle nollatulos asemanhaltijan tehtävien tuotannosta.

Mall of Tripla kertoo hallinnoivansa Pasilan aseman alueella kokonaisuutta, johon kuuluvat muun muassa kauppakeskus, Pasilan juna-asema ja pysäköintilaitos. Junalaitureille kuljetaan kauppakeskuksen läpi. Omistajat ovat tehneet sopimukset HSL:n kanssa asemahallin käytöstä joukkoliikenteelle sekä Liikenneviraston kanssa tasonvaihtolaitteiden ylläpidosta. Mall of Triplan mukaan tulevaisuudessa yhä useammat juna-asemakiinteistöjen omistajat eivät välttämättä ole raideliikenteen toimijoita, ja omistukset voivat vaihtua. Asemahaltijan tehtävien kannalta tärkeät



alueet voivat jakautua eri kiinteistöihin, joilla on eri omistajia. Triplan tapauksessa kiinteistön omistuksen keskittäminen ei ole enää mahdollista.

Mall of Triplan lausunnon mukaan matkustajan oikeuksien toteutumisen kannalta olisi selkeintä, että asemahaltijana toimisi omistajista ja liikennöitsijöistä riippumaton taho, jolla on riittävä asiantuntemus ja resurssit tehtävien hoitamiseen. Väylävirastolla on jo Mall of Triplan mukaan tärkeä rooli rataverkon haltijana. Asemahaltijan tehtävien keskittäminen koko maassa olisi tehokkainta, ja tehtävät, kuten asiakaspalvelutilojen ja opasteiden ylläpito, voitaisiin turvata sopimuksilla kiinteistönomistajien kanssa korvausta vastaan.

Keski-Pohjanmaan ja Etelä-Karjalan liitot näkevät, että keskittämällä omistusta tai hallinnointia ja määrittämällä toimijat lainsäädännössä asemanhaltijoiksi, voidaan selkeyttää vastuuta ja velvollisuuksia. Tämä voi parantaa asema-alueiden hallintaa ja varmistaa, että kaikki osapuolet tietävät roolinsa ja tehtävänsä. Keskitetty hallinnointi voi johtaa tehokkaampaan resurssien käyttöön ja parempaan koordinointiin. Tämä voi vähentää päällekkäisyyksiä ja parantaa palveluiden laatua matkustajille ja erityistä palvelua tarvitseville. Selkeät vastuut voivat auttaa varmistamaan, että asema-alueet ovat esteettömiä ja että matkustajille tarjotaan tarvittavat palvelut, kuten avustuspalvelut ja opasteet liikkumiseen. Tähän

Pohjois-Karjalan maakuntaliiton mukaan vastuun keskittäminen harvemmille toimijoille yksinkertaistaisi tehtävien järjestämistä ja tehostaisi asemien hallintaa, vaikka kaikki lakisääteiset tehtävät eivät siirtyisikään niille tahoille, joille vastuuta keskitettäisiin. Maakuntaliitto nostaa esiin, että tässä mallissa Väyläviraston rooli saattaisi vaatia merkittäviä muutoksia, mutta kokonaisvaltaisempi hallinnointimalli voisi tuoda mukanaan myös kustannussäästöjä ja selkeyttää rautatiejärjestelmän kilpailutusta.

Senaatin Asema-alueet Oy:n näkökulmasta etenemistapa 1 on toiseksi kannatettavin vaihtoehto tietyt reunaehdot huomioiden. Arviomuistiolounnoksessa mainittuun mahdolliseen asemien hallinnoinnin keskittämiseen Senaatin Asema-alueille tai jollekin kokonaan uudelle toimijalle liittyen Senaatin Asema-alueet Oy haluaa korostaa yhtiön liiketoiminnan perustuvan kiinteistökehittämiseen ja kohteiden myyntiin. Asemien hallinnoinnin keskittäminen sille tai asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien hoitaminen edellyttäisi yhtiöltä uudenlaista organisoitumista sekä asemakohteisiin liittyvien vastuiden ja ansaintalogiikan ratkaisemista.

Senaatin Asema-alueiden mukaan etenemistavassa 1 luontevin asemanhaltija olisi Väylävirasto rataverkon haltijana, koska asemanhaltijan vastuulle kuuluvat myös sellaiset asemat, joissa ei ole asemarakennusta. Rataverkon haltijan vastuulle kuuluvat myös kaikkien valtion rataverkon asemien laiturialueet ja siihen välittömästi liittyvät rakenteet sekä kulkuyhteydet laiturille. Lisäksi Väylävirasto rataverkon haltijana vastaa jo nykyisin useista asemahaltijan tehtävistä. Senaatin Asema-alueiden näkemyksen mukaan asemanhaltijan tehtävät eivät liity niinkään asemarakennuksen omistajuuteen, vaan kyse on pikemminkin palvelutyypisistä tehtävistä, tai vastaava tehtävä kuuluu muun lainsäädännön nojalla rataverkon haltijalle.

Senaatin Asema-alueet Oy katsoo, että useita asemanhaltijan tehtäviä olisi mahdollista osoittaa rautatieyritykselle. Tällaisia tehtäviä olisivat esimerkiksi avustuspalvelut ja tiedottaminen esteettömästä junamatkustamisesta. Näiden palveluiden järjestäminen tulisi sisällyttää rautatieyritysten kilpailutusvaateisiin.



Senaatin Asema-alueet Oy:n mukaan tiettyjen tärkeämpien asemien ja multimodaalisten matkustajaliikennekeskusten omistajuus voisi olla hyvä pitää valtionhallinnon toimijalla (esim. erityistehtävyhtiöllä), jolloin näillä asemilla aseman omistaja tai asemapalveluita tuottava toimija voisi toimia asemanhaltijana. Tässä tapauksessa tulee ratkaista, mikä olisi toimijan ansaintalogiikka, tai miten tehtävät rahoitettaisiin. Tähän liittyen on hyvä huomioida, että asemien omistus on tällä hetkellä jo merkittävästi hajautunut ja useat mahdollisista multimodaalisen matkustajaliikennekeskuksen omistajista ovat yksityisiä tahoja.

Suomen Yrittäjät arvioi, että jatkovalmistelussa tulisi edetä vaihtoehdon 1 pohjalta, jossa asema-alueiden omistusta tai asemien sopimus pohjaista hallinnointia keskitetään ja nämä toimijat määritetään lainsäädännössä asemanhaltijoiksi koko Suomessa tai tietyillä asemilla.

Yhteisen toimialaliiton mukaan ratkaisuvaihtoehtoa tulee miettiä niin, että asema-alueet liittyvät keskeisesti rataverkkoon ja sen käyttöön. Tällöin valtiolla on keskeinen kokonaisvastuu. Vastuuta voisi liiton näkemyksen mukaan hoitaa virasto tai mieluummin asiaan vihkiytynyt neutraali valtionyhtiö (ei kuitenkaan liikennettä operoiva yritys). Toimialaliiton mukaan vaihtoehto 1 keskittämistä palvelisi tässä mielessä parhaiten. Keskitetyllä toimijalla tulisi olla oikeus ja velvoite tehdä yhteistyötä paikallisten ja alueellisten muiden toimijoiden kanssa ja lisäksi halu siihen. Rahoitus saattaa kuitenkin aiheuttaa haasteita. Liitto arvelee, että keskittäminen voisi toimia laajemman yritystoiminnan puitteissa, jolloin toiminnasta olisi myös joitakin tuloja. Toimialaliitto kokee, että viranomaistoiminnassa haittana on tietty jäykkyys ja esittää pohdittavaksi, voisiko toiminta olla yritysmuotoista, kuten Ruotsissa.

Paikallisliikenneliiton lausunnossa katsotaan, että yhdenvertaisuusperiaatteen ja tasapuolisten kilpailuolosuhteiden toteuttamiseksi asemanhaltijuuden ja vastuun avustajapalveluista tulisi olla kansallinen silloin, kun kyseessä ei ole liikennepalvelun henkilökuntaa koskeva velvoite. Asema-alueiden omistusta tai asemien sopimus pohjaista hallinnoimista tulisi liiton mukaan keskittää valtiolle. Asemanhaltijan rooli olisi liiton arvion mukaan ulkoistettujen palvelujen hankkija ja vaatisi palvelujen rahoittamista.

Yhdenvertaisuusvaltuutettu katsoo, että pidemmällä aikavälillä asema-alueiden omistajuuden tai asemien sopimus pohjaisten hallinnoinnin keskittäminen sekä näiden toimijoiden määrittäminen lainsäädännössä asemanhaltijoiksi koko Suomessa tai tietyillä asemilla edistäisi parhaiten esteettömyyden toteutumista. Mikäli esteettömyyden toteuttaminen keskitettäisiin tietyille toimijoille, toimivat esteettömyysratkaisut toteutuisivat todennäköisemmin valtakunnallisesti. Tällöin ei olisi epäselvyyttä siitä, kenelle eri vastuut kuuluisivat ja toteutus olisi mahdollisesti yhdenmukaista.

Eläkeliiton lausunnon mukaan asemanhaltijan tehtävät olisi perusteltua järjestää keskitetysti. Eläkeliiton mukaan on olennaista arvioida, mikä taho pystyy hoitamaan asemanhaltijan tehtävät tehokkaimmin ja varmistamaan rautatieliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden sekä yhdenvertaisen palvelun eri matkustajille.

Kuuloliitto katsoo lausunnossaan, että liikennejärjestelmän esteettömyysvision linjausten toteuttamisen ja esteettömyyden varmistamisen näkökulmasta paras vaihtoehto on asemanhaltijan tehtävien keskittäminen. Vammaisilla henkilöillä ei välttämättä ole resursseja, eikä heidän Kuuloliiton näkemyksen mukaan myöskään tulisi joutua itse navigoimaan sen suhteen, kenelle mikäkin esteettömyyden osanen kuuluu, eli kuka on oikea taho ottaa yhteyttä esimerkiksi ongelmatilanteissa.



3.3.3. Näkemykset etenemistavasta 2

Etenemistavassa 2 asema-alueiden omistajat määritetään asemanhaltijoiksi lainsäädännössä.

Valtiovarainministeriö ei pidä vaihtoehtoa 2 kannatettavana.

Edellä kerrotusti **Liikenne- ja viestintävirasto Traficom**in mukaan vaihtoehdot 1 ja 2 antaisivat asemanhaltijan vastuun selkeästi yhdelle taholle, jolloin mm. uusien tehtävien vastuuttaminen olisi helppoa ja menettelyjen ja ohjeiden yhteneväisyys samalla asemalla olisi varmempaa. Lisäksi ohjeistus matkustajille löytyisi varmemmin yhdestä paikasta. Viraston mukaan erityisesti toisen vaihtoehdon osalta ratkaistavaksi tulisi erityisesti mahdolliseen sopimiseen liittyvät taloudelliset kysymykset sekä nk. sopimisen vetovastuu. Sopimukseen perustuvassa vaihtoehdossa vaikutuksia voi myös olla vaikea arvioida ennen kuin sopimusten sisältö ja kattavuus on tiedossa.

Väyläviraston mukaan normitasolla määrätty vastuunjako hyvin erilaisten ja ajan myötä vaihtuvien omistus- ja hallintatilanteiden kirjossa voi olla varsin haastavaa. Asema-alueiden rajauksen määrittely on hankalaa, ja rajauksen sisään mahtuu useilla asemilla yksityisiä tahoja, joilla ei ole mitään tekemistä matkustajaliikenteen kanssa.

HSL katsoo, että mikäli keskitetty vaihtoehto 1 ei ole mahdollinen, on tärkeää, että infrastruktuurista vastaavat 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.

Keski-Pohjanmaan ja Etelä-Karjalan liitot näkevät, että mikäli asema-alueiden omistajat määritellään asemanhaltijoiksi lainsäädännössä, määritellyt asemanhaltijat tietävät tarkasti vastuunsa ja velvollisuutensa, mikä vähentää epäselvyyksiä ja parantaa toiminnan ennakoitavuutta. Tällöin kaikilla asema-alueilla on yhteiset säännöt ja niillä toimitaan samojen yhteisten sääntöjen mukaan, mikä lisää yhdenmukaisuutta ja oikeudenmukaisuutta. Selkeä vastuunjako voi parantaa toiminnan tehokkuutta, kun kaikki osapuolet tietävät roolinsa ja tehtävänsä.

Asema-alueiden omistajille asetetut velvollisuudet voivat vaatia merkittäviä resursseja, mikä voi olla haasteellista erityisesti pienemmille toimijoille. Lainsäädännöllä määritellyt vastuut voivat olla jäykkiä ja vaikeasti mukautettavissa muuttuviin olosuhteisiin tai erityistilanteisiin. Keski-Pohjanmaan liitto näkee, että lainsäädännöllä määritellyt vastuut voivat lisätä byrokratiaa ja hallinnollista taakkaa, mikä voi hidastaa päätöksentekoa ja toimintaa. Selkeä lainsäädäntö voi kuitenkin parantaa toiminnan ennakoitavuutta ja vähentää riskejä, kun kaikki osapuolet tietävät tarkasti vastuunsa.

Senaatin Asema-alueet Oy:n mukaan asemarakennusten omistajia ei ole tarkoituksenmukaista asettaa asemanhaltijoiksi. Asemanhaltijan tehtävät eivät yhtiön mukaan liity niinkään rakennukseen, vaan enemminkin henkilöjuna liikenteen kirjallisiin toimintaohjeisiin, käytösaäntöihin, avustamispalveluihin, tiedottamiseen ja valitusten käsittelyyn sekä matkustajien turvallisuuteen. Asemanhaltijan rooli jäisi Senaatin Asema-alueet Oy:n arvion mukaan ulkoistettujen palvelujen hankkijaksi eli olisi luonteeltaan palveluyksikkö, eikä niinkään sidottu fyysisen rakennuksen omistajuuteen. Yhtiön mukaan edellä kuvattujen palvelujen järjestäminen aiheuttaisi kustannuksia, eikä niitä siten voitaisi asettaa yritykselle tehtäväksi ilman sopimusta kustannusten korvaamisesta.



HAMK:n mukaan asema-alueiden keskeisten omistajien määrittelemisen yhteisesti asemanhaltijoiksi olisi tarkoituksenmukaista. Näin omistajille tulisi jatkuvasti jäsentynvä käsitys kokonaisuudesta, enemmän vastuuta keskeisistä lainsäädännöllisistä velvoitteista ja niiden operatiivisista toteutusmahdollisuuksista. Asemanhaltijoiden määrittely roolit, vastuualueet ja tehtävien määrittely osana asemakokonaisuuden laadukkaita asiakaspalveluprosesseja voi tuoda merkittävää parannusta olemassa olevaan tilanteeseen.

Yhdenvertaisuusvaltuutettu katsoo, että asema-alueiden omistajien määrittelemisen asemanhaltijoiksi olisi tarkoituksenmukainen etenemistapa nykyisen tilanteen parantamiseksi mahdollisimman pian. Tällöin nykyiset omistajuussuhteet eivät lähtökohtaisesti muuttuisi, mutta asemien omistajille tulisi enemmän vastuuta. Tämä saattaisi toisaalta johtaa omistusrakenteen muutoksiin.

3.3.4. Näkemykset etenemistavasta 3

Etenemistavassa 3 asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä, mutta asemanhaltijan lakisääteiset tehtävät osoitetaan lainsäädännössä tehtäväperusteisesti tietyille toimijoille.

Valtiovarainministeriö pitää vaihtoehtoa 3 kannatettavimpana. Asemanhaltijan tehtävät ovat luonteeltaan erilaisia palvelutyyppejä tehtäviä, jotka liittyvät mm. esteettömyyteen, avustamiseen, tiedottamiseen tai valitusten käsittelyyn. Tehtävät olisi tarkoituksenmukaista osoittaa tehtäväperusteisesti esimerkiksi rataverkon haltijalle tai rautatieyrittäjälle, joiden muuhun toimintaan asemanhaltijan tehtävät luontevasti liittyvät.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin mukaan vaihtoehto 3 todennäköisesti ratkaisisi yhden tai useamman tahon nimeämiseen liittyviä arviomuistiossa esitettyjä haasteita. Useiden arviomuistiossa esitettyjen tehtävien tarkentaminen lainsäädännössä on joka tapauksessa tarpeen. Toisaalta tämä lähestymistapa ei poista tarvetta sopia asioista eikä tee asemanhaltijalle määrättyjen tehtävien hallinnasta säädöstasolla yksinkertaista. Haasteena olisi myös uusien tehtävien valtuuttamisen aikataulu ja erityisesti samaa asemaa koskevien toimintatapojen ja ohjeistuksen yhteneväisyyden varmistaminen. Kaikki vaihtoehdot, joissa samalla asemalla on useita toimijoita edellyttävät myös toimivaa yhteistyötä eri toimijoiden välillä.

Väyläviraston mukaan pelkkä tehtävien osoittaminen ei riittäisi, sillä lisäksi pitäisi osoittaa menettelyt, joilla tehtävävastuussa oleva taho voi toimia muiden omistamilla alueilla tai huonetoiloissa, jotka ovat välttämättömiä tehtävän toteuttamiseksi. Menettelyiden tulisi ottaa huomioon myös ne tilanteet, joissa omistaja ei vapaaehtoisesti luovuta aluettaan tai tiloja käyttöön taikka vaatii käytöstä kohtuuttoman suurta korvausta.

Edellä kerrotusti **Liikenteenohjaus Fintraffic Oy:n** mukaan toimivimmat etenemisvaihtoehdot olisivat vaihtoehto 1 tai 3.

HSL:n mukaan 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.

Pohjois-Karjalan maakuntaliitto pitää etenemistapaa 3 parhaana vaihtoehtona. Tässäkin vaihtoehdossa olisi kuitenkin liiton mukaan huolehdittava siitä, ettei asemanhaltijan tehtäviä ja



niiden rahoitusta säilyttäisi kunnille. VR:n luovuttua asemarakennuksista vastuu odotustilojen järjestämisestä ja rahoituksesta on liiton mukaan jäänyt usein kunnille. Liiton näkemyksen mukaan tämä asettaa kunnat keskenään eriarvoiseen asemaan sekä uhkaa aiheuttaa niille kohtuuttomia kustannuksia. Liiton näkemyksen mukaan Väyläviraston valtion edustajana tulisi yhdessä kuntien kanssa sopia odotustilojen järjestämisestä ja niiden kustannusten kattamisesta.

Keski-Pohjanmaan ja Etelä-Karjalan liitot katsovat, että lähestymistapa, jossa asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä, mutta lakisääteiset tehtävät osoitetaan tarvittaessa tietyille toimijoille, voi luoda joustavuutta. Tehtävät voidaan antaa parhaiten niitä hoitaville toimijoille, mikä on erityisen hyödyllistä muuttuvissa olosuhteissa tai erityistarpeiden ilmetessä. Vaikka asemanhaltijaa ei ole lainsäädännössä määritelty, selkeä tehtävien osoittaminen voi varmistaa vastuiden ja velvollisuuksien selkeyden, parantaen palveluiden laatua ja matkustajien tarpeiden huomioimista.

Tehtäväperusteinen osoittaminen vaatii kuitenkin tehokasta valvontaa ja seurantaa, jotta varmistetaan toimijoiden asianmukainen suoriutuminen. On myös tärkeää, että sidosryhmät, kuten matkustajat, paikalliset yhteisöt ja liikenneoperaattorit, osallistuvat prosessiin. Tämä lähestymistapa voi auttaa hallitsemaan riskejä, koska tehtävät voidaan jakaa useille toimijoille.

Senaatin Asema-alueet Oy:n mukaan etenemistapa 3 olisi toimivin vaihtoehto. Asemanhaltijan tehtävät ovat luonteeltaan yhtiön näkemyksen mukaan palvelutyyppejä tehtäviä, jotka eivät ole sidoksissa asemarakennuksen omistajuuteen tai vastaava tehtävä kuuluu muun lainsäädännön nojalla rataverkon haltijalle. Senaatin Asema-alueet Oy näkee tehtävien sopivan hyvin rataverkon haltijalle ja rautatieyrityksille. Mahdollisen multimodaalisen matkustajaliikennekeskuksen asemapalveluita tuottava toimija tai haluttujen asemakeskusten omistaja voisi kuitenkin toimia näillä multimodaalisilla asemilla asemanhaltijana.

VALLI ry katsoo monitoimijaympäristön vuoksi tärkeäksi, että asemalla tapahtuvien toimintojen ja asemien välittömän ympäristön osalta asemanhaltijan tehtäviä koordinoidaan tehtäväkohtaisesti. Jos hajautetun mallin vuoksi jollakin asemalla puuttuu jokin tietty palvelu tai toiminto, on tärkeää erikseen määritellä taho, joka vastaa kyseisestä toiminnosta.

3.3.5. Näkemykset etenemistavasta 4

Etenemistavassa 4 asemanhaltijaa ei kansallisessa laissa määritetä eikä asemanhaltijan tehtäviä erikseen osoiteta toimijoille, vaan asemanhaltijan EU-asetuksen mukaisten tehtävien hoitamiseen puututaan tarvittaessa tapauskohtaisesti valvonnan keinoin.

Edellä todetusti **Liikenne- ja viestintävirasto Traficom** ei näe vaihtoehtoa 4 kannatettavana ratkaisuna, koska siinä ei esitetä riittävän selkeää muutosta ongelmalliseksi koettuun nykytilanteeseen.

Kuntaliiton näkemyksen mukaan etenemistapa 4 olisi toimimaton ja raskas sekä vaikeuttaisi raideliikenteen käytön edistämistä ja asema-alueiden kehittämistä. Kuntaliitto tuo esiin, että arviomuistion mukaan Ruotsissa käytössä oleva jälkikäteisvalvontaan perustuva malli nojaa ensisijaisesti palveluntarjoajayritysten pitkään kokemukseen. Tämä malli ei Kuntaliiton mukaan toimisi Suomessa vastaavien valtio-omisteisten yhtiöiden puuttuessa. Kuntaliitto arvioi, että myös etenemistavan 1 mukaisessa mallissa palveluja voitaisiin toteuttaa sopimusperusteisesti keskitetyn yrityksen toimesta Ruotsin mallia soveltaen.



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

Keski-Pohjanmaan ja Etelä-Karjalan liitot katsovat, että jos asemanhaltijaa ei määritetä lainsäädännössä eikä tehtäviä erikseen osoiteta, toimijat ja viranomaiset voivat reagoida joustavammin ja tehokkaammin ongelmiin. Kuitenkin tapauskohtainen valvonta voi aiheuttaa epäjohtonmukaisuuksia, mikäli vastuuta ei ole tarkasti määritelty. Tämä lähestymistapa antaa toimijoille enemmän vapautta kehittää omia ratkaisujaan, mutta voi myös aiheuttaa epäselvyyksiä odotuksista, mikä johtaa virheisiin tai asioiden laiminlyöntiin. Liittojen mukaan toimijoiden on oltava tietoisia EU-säännösten vaatimuksista ja valmiita sopeutumaan nopeasti lainsäädännön puuttuessa. Viranomaisten tulee tarjota selkeitä ohjeita ja tukea sekä varmistaa johdonmukainen ja oikeudenmukainen valvonta.

Senaatin Asema-alueet Oy ei pidä etenemistapaa 4 kannatettavana, sillä monet asemanhaltijan tehtävät ovat asemanhaltijan tai rautatieyrityksen vastuulla tai vastaava tehtävä kuuluu muun lainsäädännön nojalla rataverkon haltijalle. Senaatin Asema-alueiden mukaan vaihtoehto 4 voisi lisätä epätietoisuutta siitä, kenen vastuulle tietyt tehtävät kuuluvat.

Kuuloliitto katsoo, että etenemistapa 4 olisi hyvin raskas niin viranomaisen, kuin kuluttajien näkökulmasta, ja edistäisi esteettömyyden ja vammaisten matkustajien oikeuksien toteutumista heikoiten.

3.4. Huomioita asemanhaltijan tehtävien valvontaan liittyen

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom katsoo, että asemanhaltijan roolista vastaavan tahon tai tahojen perusteellinen selkeyttäminen mahdollistaisi myös sille valvovana viranomaisena valvonnan kohdentamisen oikeaan tahoon. Virasto tuo esiin, että asemanhaltijalle kuuluvien tehtävien valvontavastuu on jaettu liikenne- ja viestintäviraston ja kuluttaja-asiamiehen kesken. Vastuunjako ei viraston mukaan ole nykyisin täysin selkeä. Myös viranomaisten toimivaltaa on tarpeen selkeyttää samassa yhteydessä.

3.5. Muita huomiota asemanhaltijan lakisääteisten tehtävien järjestämiseen liittyen

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom pitää erittäin epätodennäköisenä, että asemanhaltijalle EU-sääntelyssä vastuutettuja tehtäviä pitäisi pitää julkisina hallintotehtävinä.

Muistiossa kuvatun rautatiealan sääntelyelimen roolin osalta Traficom toteaa, että matkustaja-asemien määrittely eroaa toisistaan markkinasääntelyssä ja matkustajanoikeussääntelyssä. Matkustajanoikeusasetuksen mukaan "asema" tarkoittaa "rautatiellä olevaa paikkaa, josta rautateiden matkustajaliikennepalvelu voi alkaa, jossa se voi pysähtyä tai jonne se voi päättyä". Rautatiemarkkinasääntelyssä on puolestaan oikeuskäytännön kautta katsottu, että esimerkiksi matkustajalaiturit ja kulkutiet niihin kuuluvat infrastruktuuriin eivätkä ole rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II alakohdan 2a tarkoitettuja palvelupaikkoja eli matkustaja-asemia. Toisaalta myös komissio tulkinut, että asemahaltijat ovat palvelupaikan ylläpitäjiä, joten erityisesti, jos asemanhaltijan tehtävien vastuita Suomessa eriytetään eri tahoille, pitää tämän eron merkitystä asemanhaltijan vastuiden määrittelyssä mahdollisesti vielä selvittää.



Väylävirasto katsoo, että koska henkilöliikennettä harjoittavien rautatieyritysten kenttä hajautunee lähitulevaisuudessa ja rataverkkojenkin osalta hajautuminen on mahdollista, on asemilla tarjottavien matkustajapalvelutehtävien osoittamisessa syytä tarkastella mallia, jossa tehtävien käytännön järjestelyjä varten on perustettu yksi tai useampia erityistehtävayhtiöitä. Yhtiöiden rahoitus voisi perustua esimerkiksi edellä mainittujen kolmen hajautuneen ryhmän keskinäisiin maksuosuuksiin.

Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin mukaan asemanhaltijan tehtävissä ei olisi kyse julkisesta hallintotehtävästä. Asemanhaltijalla olisi halutessaan mahdollisuus hankkia palvelut ulkopuoliselta palveluntarjoajalta, kuten tähänkin mennessä. Fintrafficin käsityksen mukaan muutokset kohdistuisivat ennen kaikkea lakisääteisen roolituksen täsmentämiseen, mutta niillä ei olisi juuri merkitystä käytännön toiminnan järjestämiseen.

Helsingin kaupungin mukaan neljän muistiossa ehdotetun kehityspolun sijaan tulisi selvittää laajemmin mahdollisuuksia muuttaa asemien omistusta. Helsinki pitää tärkeänä, että valtio luopuu tarpeettomista kiinteistöomistuksista asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä luovuttamalla maaomaisuuttaan kaupungeille rakentamiseen. Kehityspolusta riippumatta tulee kehittää yhteistyömalli tai konsepti, jossa asemien kehittäminen onnistuu nykyistä paremmin.

HSL tuo esiin, että asemanhaltijan tehtävien järjestämisessä tulee varmistaa myös muiden osapuolien, kuten liikennepalveluiden tuottajien, mahdollisuus järjestää liike- tai palvelutoimintaansa.

3.6. Muita huomioita

Lausunnoissa tuotiin esiin myös yleisemmin asemanhaltijan tehtävien, asemapalveluiden ja toisaalta koko liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä näkemyksiä. Näitä näkemyksiä on koottu tähän alalukuun.

3.6.1. Huomioita asemaympäristöistä ja liikennejärjestelmästä

Suomen Yrittäjät kantaa huolta pitkämatkaisen linja-auto- ja junaliikenteen asemapalvelujen puutteista ja heikentymisestä. Liikennepalvelujen käyttö vaatii matkaketjun sujuvuuden varmistamiseksi myös oheispalveluja solmupisteissä, kuten lämpimiä odotustiloja, wc-tiloja ja matkatavarasäilytystä. Näitä palveluja on merkittävästi vähennetty, kun palvelut ovat keskittyneet yhä enemmän varsinaiseen liikennöintiin. Suomen Yrittäjien mukaan asemat ja niiden palvelut ovat osa julkista liikenneinfrastruktuuria, josta julkisten toimijoiden tulee vastata. Solmupisteet tulee huomioida kansallisissa kaukoliikenteen palvelutasotavoitteissa sekä niiden minimitason varmistamisessa.

Paikallisliikenneliitto tuo esiin, että valtion tulisi harjoittaa pitkäjänteistä ja joukkoliikenteen kehittämistä tukevaa politiikkaa, jotta liikennejärjestelmäsuunnitelman ja esteettömyysvision tavoitteet saavutetaan. Samanaikaisesti infrastruktuurin korjausvelka Suomessa kasvaa ja palvelujen rahoitukseen käytettävät valtion määrärahat heikkenevät ostovoimaltaan ja tasoltaan.

Paikallisliikenneliiton mukaan matkustajanoikeuksien selkiyttäminen ja matkustajien tiedottaminen oikeuksista ja palveluehdoista on välttämätöntä. Samalla kun pitkämatkaisten matkaketjujen kehittämisessä korostuu tiedon tuottaminen, fyysiset palvelut ja alueellinen saavutettavuus



heikkenevät, erityisesti asemien miehitettyjen palveluiden ja odotustilojen vähentyessä. Liitto korostaa, ettei pelkkä lainsäädäntö riitä, vaan valtion ja kuntien on panostettava asema-alueisiin, liityntäpisteisiin ja esteettömyyteen erityisesti heikoimpien liikkujien tarpeet huomioiden.

3.6.3. Huomioita asema- ja liikennepalveluiden esteettömyyden kehittämisestä

Erityisesti vammaisia ja ikääntyneitä edustavat järjestöt toivat lausunnoissaan esiin tekijöitä, joita asemanhaltijan tehtävien kehittämisessä, ja asema-alueiden esteettömyyden edistämiseksi tulisi huomioida, ja jotka vaikuttavat junalla matkustamiseen erityisesti näiden käyttäjäryhmien keskuudessa.

EETU ry:n, HAMK:n ja Näkövammaisten liiton mukaan avustuspäalvelut ja esteettömyyttä koskevat käytännöt ovat nykyisin melko toimivia useimmilla asemilla Suomessa. HAMK:n mukaan sellaisilla matkoilla, joihin sisältyy useita vaihtoja eri asemilla, on kuitenkin esiintynyt haasteita. Näissä tapauksissa paikalla ei ole aina ollut avustajaa, vaikka palvelu on tilattu koko matkalle, mikä on aiheuttanut kaoottisia tilanteita lyhyiden junien vaihtoaikojen takia. Näkövammaisten liitto kertoo, että avustamispalvelun henkilöiden vartijan uniformut on joskus koettu kielteisinä.

HAMK nostaa esiin, että avustuspäalvelua voidaan tarvita äkillisesti tilanteissa, joita matkustaja ei pysty ennakoimaan 24 tunnin varoajalla. Matkaketjun aikana voi syntyä häiriötilanne, kuten vaihtoasemalla hajonnut hissi, jolloin reititys on tehtävä uudestaan. HAMK ehdottaa, että ensisijaisten esteettömyysratkaisujen pettäessä tulisi varmistaa toissijaiset vaihtoehdot. Esimerkiksi hissin vikatilanteessa päivystävä avustuspäalvelu voisi tulla tilattavaksi turvaamaan matkustajan turvallisen pääsyn jatkoyhteysjunaan. Matkustajan tulee saada tästä ennakoon tieto esimerkiksi digitaalisena.

HAMK:n näkemyksen mukaan olemassa olevat ratkaisut junaan pääsyä helpottavien laitteiden tarjonnassa ovat muilta osin suhteellisen toimivia, mutta pääsyn mahdollistaminen esteelliseen kalustoon vaatii huomiota. Kaluston osalta, joka ei täytä esteettömyysvaatimuksia, voisi luoda olemassa olevista linjauksista poikkeavia käytänteitä. Esimerkiksi erilaiset kevythissiratkaisut voisivat olla käytössä merkityillä laiturialueilla.

Näkövammaisten liitto tuo esiin, että vammaiset henkilöt ovat erityisen haavoittuvassa asemassa turvallisuuden suhteen. VR on liiton mukaan tehnyt toimia esimerkiksi junien hälytyspainikkeiden merkitsemisestä pistekirjoituksella. Laiturialueella näkyvä videovalvonta ja esteetön avunpyyntöpainike avustamispisteessä toisi lisää turvallisuuden tunnetta.

Vammaisfoorumin mukaan tiedon avustamistarpeesta tulee välittyä asemanhaltijalle ja rautatieyritykselle. Tämän tiedon merkitys korostuu etenkin poikkeavissa tilanteissa, jotta mahdolliset vammaisen matkustajan erityistarpeet tulevat huomioiduiksi. Lähtökohtaisesti asemien ja junakaluston esteettömyys ja toiminnan saavutettavuus tukevat vammaisen ihmisen itsenäistä toimintaa. Tilanteissa, joissa junassa tai asemalla ei ole saattamista varten koulutettua henkilöstöä tai asema ja juna ovat miehittämätön, asemanhaltijoiden tai rautatieyritysten on varmistettava, ettei vammaisten tai liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeus matkustaa rautateitse esty. Tällöin asemalla tulee olla toimivia siirtymistä avustavia apulaitteita. Lisäksi on tärkeää, että matkustajilla on etukäteen tieto palvelutason puutteista.

Vammaisfoorumi korostaa lausunnossaan, että vammaisilla henkilöillä ja liikuntarajoitteisilla henkilöillä tulee olla mahdollisuus myös spontaaneihin matkustusratkaisuihin yhdenvertaisesti



muiden matkustajaryhmien kanssa. Tässä keskeistä on tarjota edelleen ns. ramppipalvelua, mutta myös junan henkilökunnan antama apu. Ramppipalvelua tulisi olla saatavilla myös yllättäviin matkustamistarpeisiin. Vammaisfoorumin mukaan lähiliikenteessä tulisi toteutua kaikki samat vammaisten ihmisten matkustamista tukevat palvelut kuin kaukoliikenteessä. Päivittäisen elämän kannalta sujuvan lähiliikenteen merkitys on oleellinen, sillä se mahdollistaa esim. työssäkäynnin.

Esteettömyyttä koskevia palveluita voitaisiin EETU ry:n ja HAMK:n mukaan kehittää digitalisaation avulla. Esimerkiksi avustuspalvelun varaamisessa, hissirikoista tai aikataulumuutoksista tiedottamisessa tai asemien esteettömyydestä viestittäessä voitaisiin hyödyntää digitalisaatiota.

EETU ry korostaa, että digitaalisten kanavien rinnalla tulee säilyttää perinteiset asiointi- ja tiedonsaantikanavat. Tähän on järjestön mukaan kiinnittänyt huomiota myös vanhusasiavaltuutettu kertomuksessaan. Myös **KKV:n** mukaan monikanavainen tiedottaminen ja tiedon nopea saatavuus liikenteen häiriötilanteissa ovat keskeisiä eri kuluttajaryhmien tavoittamiseksi. Kaikilla matkustajilla ei välttämättä ole älypuhelinta tai digitaalisia sovelluksia, joiden avulla he voisivat vastaanottaa tietoa sähköisten kanavien kautta. Pelkästään sähköisessä muodossa annettu tieto ei riitä tavoittamaan kaikkia matkustajaryhmiä, vaikka sähköiset kanavat ja digitaaliset sovellukset palvelevatkin osaa kuluttajista tehokkaasti. Myös Muistiliitto ry ja Keski-Pohjanmaan liitto korostavat lausunnossaan perinteisten, ei-digitaalisten kanavien tärkeyttä.

Muistiliiton mukaan matkustajalle annettavan tiedon lisäksi tulee asemalla olla selkeät opasteet aseman eri toiminnoista ja esimerkiksi raiteiden sijainnista ja pääsystä niille. Lisäksi avunantoon rautatieasemilla tulisi fyysisen avustamisen lisäksi sisältyä neuvonta rautatieasemilla esimerkiksi muistisairaiden liikkumisen helpottamiseksi. Kouluttaminen eri vammaisryhmien tarpeista on niin ikään tärkeää.

Näkövammaisten liitto kertoo asemien rakentamiseen liittyviin kuulemismenettelyihin liittyen, että nykyisin suunnittelussa ottaa otetaan joskus yhteyttä vammaisjärjestöön tai paikalliseen vammaisneuvostoon. Tällainen vuoropuhelu on koettu hyödylliseksi, ja liiton mukaan sen pitäisi olla mainittu aseman rakentamisen tai korjauksen lupaehdoissa. Vaihtoehtoisesti suunnitelmat tulisi tarkistuttaa esteettömyysasiantuntijalla tai esteettömyyskonsultointiyrityksellä.

Kuulovammaisia edustavat järjestöt tuovat esiin, että kuulovammaisten henkilöiden näkökulmasta tärkeintä on palveluiden ja viestinnän moniaistisuus ja -kanavaisuus sekä reaaliaikaisuus. Näkövammaisten liitto kertoo lausunnossaan, että asemien staattisen ja dynaamisen opastuksen pitäisi tapahtua niin teksti- kuin äänimuodossa. Tekstimuotoista informaatiota voidaan muuttaa ääneksi kuulutuksilla ja äänimajakoilla. Äänikuulutuksia voidaan puolestaan muuntaa huonokuuloisille äänensiirtolaitteilla, kuten induktiosilmukoilla tai kuulolaitteyhteensopivilla Bluetooth-lähettimillä.

Svenska hörsel förbundetin mukaan asemarakennuksissa ja junissa tulisi olla induktiosilmukat ja hyvin toimivat kaiutinjärjestelmät, jotka tarjoavat selkeää ääntä. Kaikki äänen muodossa annettava tieto tulee myös välittää visuaalisesti tekstinä tai merkkivaloina (esim. palohälytys). **Kuuloliiton** ja Svenska hörsel förbundetin mukaan myös poikkeuksista on viestittävä saavutettavasti eli kuulutusten lisäksi esimerkiksi asemalta löytyvillä näytöillä tai tekstiviestitse tai mobiilisovelluksen push-ilmoituksen kautta suoraan palvelunkäyttäjälle. Kuuloliitto arvioi, että tällä hetkellä tämä toteutuu rautatieasemilla pääasiassa hyvin.

Svenska hörsel förbundet korostaa, että on tärkeää, että tiedot ovat saatavilla myös ruotsiksi.



Kuurojen Liitto ry toteaa, että viittomakieltä käyttävät kuurot voivat toimia itsenäisesti asemilla, kunhan ääneen perustuva tieto, kuten aikataulut ja hälytykset, on saatavilla visuaalisessa muodossa. Tiedot, kuten junien lähtöraiteet ja poikkeustilanteet, ovat tällä hetkellä hyvin saatavilla, eikä liitolla ole tältä osin huomautettavaa

Eläkeliiton mukaan liikkumisvaikeudet voivat hankaloittaa junaan nousua ja poistumista erityisesti, jos junissa ja asemilla voi olla korkeita askelmia tai suuria välimatkoja. Laiturille pääsy portaita tai pitkiä kävelyreittejä pitkin voi olla haastavaa erityisesti sellaisille ikääntyneille, jotka tarvitsevat liikkumiseen apuvälinettä. Hankaluuksia voi liittyä myös raskaiden matkatavaroiden käsittelyyn.

Myös heikentynyt terveys, kuten yleiset pitkäaikaissairaudet, voivat liiton mukaan lisätä tarvetta avulle erityisesti multimodaaleilla matkoilla. Heikentynyt terveys voi myös aiheuttaa tarpeen käyttää lääkitystä matkan aikana. Kognitiiviset haasteet, kuten muistisairaudet, hankaloittavat navigoimista ja matkan aikaisen tiedon seuraamista, jolloin esimerkiksi aikatauluja, vaihtoyhteyksiä tai reaaliaikaisia muutoksia voi olla hankala ymmärtää. Digitaalisten palveluiden käyttö on myös ongelmallista, sillä monet ikääntyneet eivät hallitse mobiililaitteita tai verkkopalveluita sujuvasti.

VALLI ry tuo esiin, että lipunostomahdollisuuden puuttuessa liikennepalveluntuottajan tulisi huolehtia siitä, että kyseiset asemat ovat myös niiden matkustajien hyödynnettävissä, jotka eivät pysty matkalippua sähköisesti hankkimaan esimerkiksi korkean iän, muistisairauden tai muiden näihin verrattavissa olevien syiden vuoksi. Myös heikentynyt näkö ja kuulo voi Eläkeliiton mukaan hankaloittaa asemilla olevien opasteiden ja kuulutusten ymmärtämistä, mikä lisää matkan aikaista epävarmuutta ja mahdollisia katkoksia. Myös EETU ry ja VALLI ry ovat huolissaan edellä mainittujen seikkojen vaikutuksesta liikkumisen yhdenvertaisuuteen.

Eläkeliiton mukaan apua tulee olla saatavilla riittävän helposti. Pitkät odotusajat ja viivästykset saattavat olla hankalia erityisesti silloin, jos asemien varustelu on heikko. Junan tai asemien WC-tilojen puutteellisuus tai niiden vaikeasaavutettavuus voivat olla ongelma. VALLI ry:n mukaan asemilla on kiinnitettävä huomiota odotustiloihin Suomen vaihtelevat sääolosuhteet huomioiden. Ikääntyneen voi olla mahdotonta odottaa ulkona talviolosuhteissa tai vastaavasti kesällä kuumassa auringossa. Odotustilat varsinkin sellaisten matkustajien osalta, joita avustetaan, tulisi järjestää sääolosuhteista suojattuun tilaan ja niissä tulisi olla tarvittavat istumapaikat.

Eläkeliiton mukaan tarvitaan toimintoja, palveluja ja rakenteita, jotka vastaavat ikääntyneiden matkustajien ongelmiin. EETU ry:n mukaan asemien esteettömyyspalveluita kehittäessä tulee muistaa ikääntyneiden moniliikuntarajoitteet ja kognitiiviset tarpeet. VALLI ry:n mukaan on tärkeää, että aseman tai seisakkeen esteettömyydestä poikkeustilanteissa vastaisi poikkeustilanteissa asemanhaltijan tehtävissä erikseen määritelty taso. Tiedon siitä, kuka asemanhaltijan tehtävistä vastaa kullakin asemalla, tulisi olla sekä asemalla että mahdollisissa asemankäyttöön liittyvissä digitaalisissa palveluissa selkeästi ja tosiasiallisesti esteettömästi ja saavutettavasti saatavilla. Eläkeliitto arvioi, että asemanhaltijan tehtävien sisältöä tulisi mahdollisesti laajentaa nykyisestäään liikkumisen yhdenvertaisuuden varmistamiseksi.

3.6.4. Huomioita tietosääntelyn kehittämiseen ja vastuutahoihin liittyen

Paikallisliikenneliiton lausunnon mukaan tietosääntelyn kunnianhimo EU-lainsäädännössä on nousussa ja omistuksen hajautumisesta koituvia ongelmia matkaketjujen nivelkohdissa ollaan



ratkaisemassa tavalla, joka ei voi onnistua kuluttajan eikä henkilöliikennepalvelun tuottajan kannalta.

Paikallisliikenneliitto kertoo vastustaneensa aiemmassa lausunnossaan liityntäpisteiden ominaisuustietojen vastuun osoittamista palveluja järjestäville toimivaltaisille viranomaisille. Paikallisliikenneliiton mukaan infraa koskevan ominaisuustiedon tuottamisesta tulisi vastata infrastruktuurin omistaja. Viranomaiset eivät liiton mukaan omista katuinfraa eivätkä vastaa sen rakentamisesta tai ylläpidosta, joten he eivät voi seurata pysäkkien palvelutasoa ja esteettömyyttä.

Lakeja laadittaessa Paikallisliikenneliitto kehottaa kiinnittämään huomiota EU-lainsäädännöstä tulevaan yksityiskohtaisuuden tasoon, millä kuluttajan suoja ja matkustajanoikeudet toteutuvat. Paikallisliikenneliitto tuo esiin multimodaalisia matkatietopalveluita koskevan komission delegoidun asetuksen (EU) 2024/490 (ns. MMTIS-asetus) vaatimukset. Paikallisliikenneliiton mielestä vaatimusten täyttäminen yksityiskohtaisuudessaan on erityisen suunnittelun ja tiedon tarkkuuden tasoa. Tehtävän suorittaminen vaatii ymmärrystä ja osaamista, mitä esteettömyystietolajeja joukkoliikenteen tiedonsiirtoon ja EU-lainsäädännön edellyttämään tietoformaattiin (NeTex) sisältyy ja mitä ne toimialueen liityntäpisteiden osalta tarkoittaisivat.

Liikenteenohjaus Fintraffic Oy ylläpitää kansallista yhteyspistettä (MMTIS NAP) avustavana julkisena hallintotehtävänä. ITS-direktiiviä ja MMTIS-asetusta on päivitetty, mikä tekee tiettyjen liikenne- ja matkatietojen toimittamisesta pakollista. Lainsäädäntöhankkeissa "Data-avaruus I ja II" on tarkoitus tarkastella kansallisten yhteyspisteiden yhdistämistä yhdeksi keskitetyksi liikenteen kansalliseksi yhteyspisteeksi. Lainvalmistelun yhteydessä on yhtiön mukaan tarkoitus tarkastella myös sitä, voitaisiinko tietopalvelutehtävä siirtää itsenäisellä toimivaltuudella hoidettavana julkisena hallintotehtävänä emoyhtiön eli Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n hoidettavaksi. Vastaavasti emoyhtiö Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy ylläpitää liikenteen palveluista annetun lain 154 a §:n mukaista rautatieasemien esteettömyystietopalvelua Traficomia avustavana julkisena hallintotehtävänä.

MMTIS-asetus määrittelee datan käyttäjät ja haltijat, velvoittaen jälkimmäiset tarjoamaan tiedot yhteyspisteeseen tietyssä muodossa. Fintrafficin käsityksen mukaan datan haltijana toimivalla rataverkonhaltijalla tai liikenteenohjausyhtiöllä – mutta määrättyjen asemaa/liityntäpistettä koskevien tietojen osalta myös asemanhaltijalla – olisi velvollisuus rautatievastuuasetuksen 10 artiklan 5 kohtaan perustuen toimittaa raideliikenteen reaaliaikaiset/dynaamiset matka- ja liikennedatan MMTIS NAP:n kautta datan käyttäjien saataville. Tämä todennäköisesti tarkoittaisi, että vastuu staattisen ja dynaamisen tiedon konvertoimisesta MMTIS-asetuksen mukaiseen formaattiin ja siitä aiheutuvista kustannuksista jäisi jatkossa datan haltijan eli viime kädessä rataverkon haltijan vastuulle.

Nykytilanteessa MMTIS NAP:in vastuuviranomainen, eli Traficom, on vastannut tarvittaessa formaatin muutoksista ja/tai yhteensopivuuden validoinnista aiheutuvista kustannuksista. Fintraffic ei näe järkevänä asettaa formaatin muutoksista aiheutuvaa kustannusvastuuta kansallisen yhteyspisteen ylläpitäjälle – etenään tilanteessa, jossa datan haltijoiden tyypit ja lukumäärä tulee kasvamaan merkittävässä määrin ITS-direktiivin päivityksen seurauksena.

Fintrafficin näkemyksen mukaan tässä mallissa Väylävirasto rataverkon haltijana ja/tai Fintraffic Raide Oy liikenteenohjausyhtiönä toimisivat datan haltijan asemassa. Myös asemanhaltijat toimisivat osaltaan datan haltijan asemassa, mutta myös dynaamisen datan käyttäjänä. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää vastuutahon eli datan lähteenä toimivan infrastruktuurin haltijan



määrittämiseen tilanteessa, jossa rautatieasemalla toimii usea eri toimija (rataverkon haltija, palvelupaikan pitäjä, asemanhaltija) taikka kyse on eri liikennemuotoja palvelevasta multimodaalisesta liityntäpisteestä.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kertoo olevansa valmis ottamaan MMTIS NAP:n ja laajemminkin ITS-direktiivin mukaiset kansalliset yhteyspisteet/liikenteen tietopalvelun itsenäisellä toimivaltuudella hoidettavana julkisena hallintotehtävänä tehtäväkseen

3.6.5. Muita huomioita

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteaa lausunnossan, PRM YTE:n soveltamisalan mukaan YTE:ää sovelletaan julkisiin alueisiin kaikilla matkustajaliikenteelle tarkoitetuilla rautatieasemilla, joita hallinnoi rautatieyhtiö, rataverkon haltija tai aseman haltija. Tämä tarkoittaa neuvonnan järjestämistä, lipun ostamista ja tarvittaessa leimaamista sekä mahdollisuutta odottaa junaa. Koska asemanhaltijaa ei ole Suomessa määritetty. Traficom on Infrastruktuuriosajärjestelmän käyttöönottolupia myönnettäessä tulkinnut tätä niin, että PRM YTE:ä on noudatettava tiloissa, jotka on tarkoitettu rautatietoimintaan, eli neuvonnan järjestämiseen, lipun ostamiseen ja tarvittaessa leimaamiseen sekä mahdollisuuteen odottaa junaa. Tähän kuuluu myös mm. esteettömien kulkureittien järjestäminen näiden välillä ja esim. laitureille. Asematoimintoja järjestetään yhä useammin tiloissa, jotka on tarkoitettu myös johonkin muuhun käyttöön ja asemien rakennuttajana onkin nykyään joskus jokin muu taho kuin Väylävirasto. PRM YTE:n noudattaminen, silloin kuin aseman rakennuttajana on joku muu kuin Väylävirasto on varmistettava myös tulevaisuudessa.

Liikenteenohjaus Fintraffic kertoo, että liikenneviraston liikenteenohjaus- ja hallintapalveluiden muuttamisesta osakeyhtiöksi koskevan lain (574/2018) perusteella liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut siirrettiin Liikennevirastolta Fintraffic-konsernille. Siirto on tuonut mukanaan tiettyjä oikeudellisia kysymyksiä, jotka liittyvät siihen, miten tarkasti lainsäädännön tulisi määritellä Fintrafficin toimivaltuudet ja rikosoikeudellinen virkavastuu.

Raideliikennelain 136 §:n liikenteen ohjauspalvelua koskevasta määritelmästä ei ole suoraan tulkittavissa, että matkustajainformaation antaminen tai sen edellyttämän laiteinfrastruktuurin hallinnointi kuuluisi osaksi liikenteenohjausta. Fintraffic kertoo jo aiemmissa keskusteluissa ja lausunnoissa korostaneensa tarvetta määritellä julkisena hallintotehtävänä hoidettavan liikenteenohjauspalvelun sisältö tarkemmin lainsäädännön tasolla. Raideliikennelain 136 §:ssä on säädetty myös liikenteenohjauspalvelun hoitamiseen liittyvästä rikosoikeudellisesta virkavastuusta. Fintraffic konsernin ja erityisesti Fintraffic Raide Oy:n oikeusturvan kannalta ei ole hyväksyttävää, että julkisen hallintotehtävän ja rikosoikeudellisen virkavastuun rajat käytännössä perustuvat Väyläviraston ja Fintrafficin väliseen sopimukseen, jonka sisältö muuttuu ja kehittyy ajan myötä.

Senaatin Asema-alueet Oy tarkensi sillä olevan kiinteistöomistuksia 20 paikkakunnalla, mutta omistavansa asemarakennuksia ainoastaan kuudella paikkakunnalla.

HSL kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, 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. Erisuuruiset 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.

Yhdenvertaisuusvaltuutettu toteaa, että vaikka esteettömyysdirektiivin soveltaminen alkaa vasta 28.6.2025, soveltuu yhdenvertaisuuslaki jo nyt täysimääräisesti esimerkiksi rautatieasemilla tarjottavien palveluiden järjestämiseen. Jos palvelu on toteutettu esteellisesti, voi kyse olla jo voimassa olevan sääntelyn perusteella vammaisten henkilöiden syrjinnästä. Toimija ei voi käytännössä vedota siihen, että esteettömyysdirektiivi ei vielä ole voimassa, ja jättää muuttamatta käytäntöjään, jos toiminta tosiasiaassa on esteellistä.

Liite 1. Lista lausunnonantajista

Eläkeliiitto ry

Eläkeläisliittojen etujärjestö EETU ry

Etelä-Karjalan liitto

Hämeen ammattikorkeakoulu Oy

Helsingin kaupunki

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Invalidiliitto ry

Keski-Pohjanmaan liitto

Kilpailu- ja kuluttajavirasto

Kuluttajariitalautakunta (ei lausuttavaa)

Kuopion kaupunki

Kuuloliitto ry

Kuurojen Liitto ry

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy

Mall of Tripla

Muistiliitto ry

Näkövammaisten liitto ry



Paikallisliikenneliitto ry
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Senaatin Asema-alueet Oy
Suomen Kuntaliitto ry
Suomen Lähijunat Oy
Suomen Yrittäjät ry
Svenska hörsselförbundet rf
Terveystieteiden tutkimuskeskus THL (ei lausuttavaa)
Valtioneuvoston kanslia
Valtiovarainministeriö
Vammaisfoorumi ry
Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry
VR Group Oy
Väylävirasto
Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimisto
Yhteinen toimialaliitto ry