

Asia: VN/4258/2022

## **Lausuntopyyntö hallituksen esitysluonnoksesta eduskunnalle laiksi rautatiekuljetuslain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

HSL kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja toteaa lausuntonaan seuraavaa:

HSL kannattaa lakiluonnoksen linjausta siitä, että Suomessa edelleen käytetään uuden asetuksen mukaista mahdollisuutta jättää soveltamatta sen eräitä säännöksiä kaupunki-, esikaupunki- ja alueellisen liikenteen matkustajaliikennepalveluihin. Lakiluonnoksessa tunnistetaan siten lähijunaliikenteen erityisluonne, jossa matkustetaan tyypillisesti kaupunkiseudun sisäisiä lyhyitä matkoja, jossa ei ole paikanvarausmahdollisuutta, ja jossa asemaverkko ja pysähtymisväli ovat tiheitä. Tyypillisiä erityisominaisuuksia ovat myös liikenteen tiheä vuoroväli, vaihtoehtoisten joukkoliikennesyhteyksien tarjonta ja liikennöinti ilman matkustamohenkilökuntaa. Säännökset esimerkiksi aterial- ja majoittamisvelvollisuudesta eivät olisi tarkoituksenmukaisia lähijunaliikenteessä. Pidämme perusteltuna myös sitä, että lähijunaliikenteessä ei sovelleta säännöstä näyttö- ja kausilippujen voimassaoloaikana tapahtuvista toistuvista myöhästymisistä ja peruuttamista, sillä kansallisiin säännöksiin ja oikeusperiaatteisiin pohjautuva korvauskäytäntö on asianmukainen ja riittävä.

HSL pitää tärkeänä, että liikenteen järjestäjällä säilyy mahdollisuus turvata lippujen esteetön saatavuus erilaisilla vaihtoehtoisilla myyntikanavilla, eikä lähijunaliikenteeseen tule velvoitetta tarjota lipunmyyntiä junissa. Lähijunaliikenteen toimintamalli ei mahdollista kustannustehokasta ja toimivaa lipunmyynnin järjestämistä junaan nousemisen jälkeen. Paluu viime vuosisadan toimintamalliin johtaisi merkittäviin lisäkustannuksiin, lippujen hinnan korotuspaineeseen ja liputta matkustamisen lisääntymiseen. HSL ja muut kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tarjoajat panostavat lipputuotteiden, myyntikanavien ja asiakaspalvelun kehittämiseen niin, että lippujen ostaminen ennen liikennevälineeseen nousemista on mahdollisimman helppoa ja houkuttelevaa kaikilla matkustajaryhmille. Lippujen ostamiseen ei ole liittynyt merkittäviä ongelmia, kuten lakiluonnoksessa on tunnistettu. Niille erityisryhmille, joille tarjotut lipunmyyntikanavat eivät sovellu, voidaan tarvittaessa turvata esteetön matkustaminen muilla järjestelyillä, esim. HSL-

liikenteessä näkövammaisten vapaalippu ja pyörätuolin käyttäjien ilmainen matkustusoikeus. Asetuksessa säädettyjä erityisryhmien oikeuksia palvelun saatavuuteen ei ole perusteita laajentaa hallitsemattomasti sellaisille ryhmille, joiden palvelutarpeet voidaan turvata muilla keinoin.

HSL kannattaa nykyisessä laissa käytetyn taajamajunaliikenteen käsitteen päivittämistä lähijunaliikenteeksi. Tämä on oikea ajanmukainen käsite, ja sen piiriin tulee lainsäädännössä kuulua kaikki valtion ja kaupunkiseutujen viranomaisten tilaama lähijunaliikenne. Siksi on tärkeää, että lakiehdotuksen mukaisten poikkeuksien soveltamisen laajuus on määritelty joustavalla ja helposti päivitettävällä tavalla, joka tukee lähijunaliikenteen tarjonnan kehittämistä ja laajentamista tulevaisuudessa. Lakiluonnoksen mukainen ehdotus, että poikkeuksen piiriin kuuluvista lähijunaliikenteen yhteysväleistä säädettäisiin jatkossa valtioneuvoston asetuksella, on hyväksyttävä mutta kevyempi ja tarkoitukseen riittävä menettely olisi, että laissa säädetty poikkeus koskee kaikkea joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tilaamaa lähijunaliikennettä.

HSL pitää myös perusteltuna, että polkupyöräpaikkojen määrälle junissa ei aseteta kansallisesti suurempaa vähimmäisvaatimusta. Nykyisellään HSL:n lähijunaliikenteessä jo toteutuu asetuksen vaatima paikkatarjonta. Pyöräilyn edistäminen on mukana kaikkien kaupunkiseudun liikenneviranomaisten tavoitteissa, ja pyöräpaikkojen tarjontaa tullaan kehittämään eri liikennevälineissä kysynnän ja kaluston uudistamismahdollisuuksien mukaisesti.

HSL ei tue ehdotusta, että asetuksen mahdollisuutta jättää yksinomaan historialliseen tai matkailukäyttöön tarkoitetut palvelut soveltamisalan ulkopuolelle ei käytettäisi Suomessa. Tämä voi tarpeettomasti rajoittaa uusien matkailua edistävien rautatiepalvelujen tarjonnan kehittymistä. Vaikka nykyinen museoliikennetarjonta on pienimuotoista harrasteluonteista toimintaa ilman rautatieliikenteen toimilupaa, tulevaisuudessa junamatkailun erityispalvelujen kehittäminen voisi hyvin olla osa rautatieyritysten liiketoimintaa.

Uuden rautatievastuuasetuksen 24 artiklan mukaan rautatieyritysten, asemanhaltijoiden, lipunmyyjien ja matkanjärjestäjien on toimittava yhteistyössä avun antamiseksi korvauksetta vammaisille henkilöille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, kun asiakas on ilmoittanut avuntarpeesta ennakkoon säädettyssä määräajassa. Kiinnitämme huomiota siihen, että asemanhaltija-käsite on Suomen olosuhteissa hyvin epäselvä, jolloin vastuun osoittaminen em. tehtävässä jää epätarkaksi. Suomessa asemalla on tyypillisesti useita toimijoita omine vastuineen. Näitä ovat esimerkiksi kunta (kadunpito, jalankulkuyhteydet, yleiset alueet), Väylävirasto (asemalaiturit ja niiden kiinteä opastus), Fintraffic Raide Oy (asemien ja laitureiden aikataulunäytöt ja niiden tiedot sekä kuulutukset asemilla), VR Group (asemakeskus- ja matkakeskustoimintoja) ja Senaatin asema-alueet Oy (omistaa kiinteistöjä). Siksi olisi suotavaa, että asemanhaltijaa koskevien tehtävien ja vastuiden soveltamisesta Suomessa annettaisiin kansallisen viranomaisen tulkintaohjeistus.

Sinisalo Kimmo  
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä