

18.9.2025

Lausunto Liikennevaliokunnalle: Hallituksen esitys eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskevaksi lainsäädännöksi

Raideliikenteen kehittämisellä on iso merkitys alueiden kehittymiselle. Raideliikenne generoi uusia yhteistyöverkostoja alueiden sisällä. Se synnyttää suuremman lähimarkkinan alueen palveluihin, mm. esimerkiksi jotkut erikoisliikkeet – ja palvelut, joihin yhden kunnan väestöpohja ei riitä. Raideliikenne mahdollistaa matalamman kynnyksen matkustamiseen, mikä synnyttää taloudellista aktiviteettia, esim. asuinpaikan valinnassa enemmän vaihtoehtoja, kiinteistömarkkina kehittyä, sijainti yrityksille on houkuttelevampi, enemmän työntekijöitä rekrytoitavana ja enemmän työpaikkoja tarjolla. Jopa matkailun mahdollisuuden kehittyvät monella tavalla, kun majoituspaikat ovat paremmin saavutettavissa ja matkailuun voi ottaa mukaan polkupyörän ja kulkemiset laajemmalla alueella mahdollistuu.

Uuden raideliikenteen syntyminen Suomeen on mitä suurimmassa määrin yhteiskunnallisen kehityksen generaattori. Tällainen kehityspolku raideliikenteen kehittymisen myötä on todennettavissa Ruotsissa ja Saksassa monilla alueilla.

Raidealan neuvottelukunnan näkemyksen mukaan tavoitella Suomessa tulisi olla, että alueiden tavoittelemalle (omalle) henkilöjunaliikenteelle syntyy kannustava toimintakehys, johon kytkeytyy myös alueen muun joukkoliikenteen palvelutarjonta. Tähän liikenteen järjestämiseen on järkevää kytkeä alueellisen työliikenteen matkakortit, jotka käyvät eri liikennemuotoihin. Valtion tulisi järjestää uuden liikenteen syntymiselle kannusteet ja tukimalli.

Koska junaliikenne on haasteellista järjestää markkinaehtoisesti, on järkevää, että valtio täydentää markkinaehtoista (pitkänmatkan) liikennettä ostoliikenteellä eli kilpailuttaa palvelusopimukset tuetun liikenteen liikenneväleillä, missä markkinaehtoisuus ei toimi. Valmistelua tehdään 2030-luvun liikennepalvelutilauksista ja tuossa yhteydessä on myös järkevää huomioida alueiden tarpeita ja yhteensovittaa palvelukokonaisuuksiin mm. juna-, lento- ja bussiliikenteen yhteensopivuutta. Traficomilla on tässä keskeinen rooli. Puollamme Traficomille annettavaa valmistelutehtävää ja koordinoitua. Kunnat ovat ilmaisseet, että he haluavat Traficomien asiantuntemusta hankintoihin.

Valtion ostoliikennepaketin lisäksi tarvitaan esitetyn kaltainen liikenteen tilausmahdollisuus aluetason liikenteeseen. Maakunnissa olisi haluja laajentaa liikennettä esimerkiksi Haaparantaan, Orivedelle, Turun seudulla Naantaliin ja Uusikaupunkiin, Raumalle sekä Oulun seudulla ja Seinäjoen alueilla. Useissa tapauksissa liikenne voi lähteä alkuun kehittymään pienimuotoisemmastakin liikenteestä.

Alueellisen joukkoliikenteen tilaamiseen liittyy keskeisesti rahoitus ja sen muodoista päättäminen. Ilman rahoitusta alueliikenne ei kehity halutulla tavalla. **Valtion on luotava tukijärjestelmä, jolla se tukee joukkoliikenteen järjestämistä yhteisesti hyväksytyjen perusteiden mukaan alueita yhdenvertaisesti kohdellen.** Alueilla itsellään tulee olla vetovastuu täydentävien liikennemuotojen suunnittelusta. Tämä liittyy vahvasti maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteiseen suunnitelmallisuuteen. Alueviranomainen voi olla kuntayhtymän sijasta alueen myös isäntäkuntamalli, jossa kunnat yhdessä sopivat vastuusta. **Joukkoliikenteen tukirahoituksen**

18.9.2025

kokonaisuutta, kuntien roolia täydentävän liikenteen järjestämisessä valtion avustamana, tulisikin tarkastella jo 2030-luvun ostopalvelukokonaisuuden yhteydessä.

Henkilöjunaliikenne on Suomessa haluttu liikkumismuoto sen hyvän palvelutason takia. Junassa matkustaa mieluummin ja väljemmin kuin busseissa. Parhaimmillaan se on myös vähäpäästöinen liikkumismuoto. Olisi hyvä, että lakiehdotus tukisi alueiden tosiasiallista mahdollisuutta aloittaa junaliikenne alueella. Tähän näkökohtaan liittyy tukirahoituksen lisäksi kysymys, **kuinka alueviranomaiselle aiheutuvan ennakoivan valmistelun vastuita voitaisiin helpottaa, erityisesti kun varmuutta liikenteen aloittamista ei olisi. Jos ns. toimivaltaiseksi viranomaiseksi hakeutumisen ennakkokriteerit ovat raskaat ja vastuu valmistelusta pelkästään kunnilla, kynnys uuteen toimintaa on suuri. Traficomilla voisi olla tässä avustava ja palveleva rooli.** Esimerkiksi asetuksin ja määräyksin voidaan asettaa pätevyysvaatimuksia ja antaa ohjeita ja hyviä käytäntöjä toimivallan avuksi. Traficomin luonteva rooli on siinä, mikä koskee laajempaa valtakunnallisen liikenteen järjestämistä ja koordinointia alueiden välisen liikenteen järjestämisessä. **Uudessa toimintamallissa tulee hakea tasapaino siihen, että Traficomiin 30-luvun liikenteen tilaamiseen kehittyvä osaaminen palvelee myös alueiden omaa täydentävää tilaustoimintaa.**

Puolamme hallituksen esityksessä korjattua linjausta, että suorahankintakin on mahdollinen, perustuuhan siinäkin hinnan määrittäminen tarjouspyyntöön ja annettavaan tarjoukseen. Pakottava, hankintaan suhteutettuna raskas kilpailutus voisi jopa heikentää viranomaisen tilannetta, koska raskas kilpailutus vähentää halukkuutta ottaa osaa kilpailuun.

Lopuksi toteamme, että alueiden omien kilpailutusten järjestämiseen tarvitaan kalustoa, joko omaa, yksityiseltä vuokrattua tai julkisen ostoliikenteen kalustoyhtiöltä vuokrattua kalustoa. **Kannatamme joustavia mahdollisuuksia toimintapuitteen järjestämisessä, eikä turhia rajoituksia siihen, että valtiolta vuokrattua kalustoa saisi käyttää ainoastaan valtion ostoliikenteen palvelutoteutukseen.**

Lisätiedot: jouni.lind@palta.fi p. 050 5213305