

Vastaanottaja:
Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
Helsinki

Viite: HE 66/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Paikallisliikenneliiton lausunto rautatieliikenteen toimivallasta

Esityksellä mahdollisesta ostoliikenteen järjestämisen alueellisille viranomaisille ja viranomaisten hakeutuminen rautatieliikenteen alueelliseksi viranomaiseksi. Samalla siirretään liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva toimivalta rautatieliikenteen ostoista Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Traficomista tulee rautatieliikenteen toimivaltainen pääosaan Suomea, mikäli muita hakeutumisia viranomaiseksi ei toteudu.

Traficomilla on jo samankaltaisia tehtäviä mm. lentoliikenteen ostoissa ja aluehallintouudistuksen myötä joukkoliikenteessä teillä. Syntyy mahdollisuudet yhteensovittaa ja parantaa eri liikennemuodoilla järjestetyn julkisen liikenteen tehokkuutta. Viranomaiselle tulee varmistaa riittävät henkilöresurssit, asiantuntemus ja rahoitus palveluihin riittävän pitkäjänteisesti.

Sääntelyelimen sijoittaminen erilleen viranomaistehtävästä on tarpeellinen ratkaisu. Sääntelyelimelle tulee kilpailuoikeudellisen osaamisen lisäksi varmistaa toimialan tuntemusta rautatieliikenteen operoinnista ja liiketoiminnasta.

Laki mahdollistaa alueellisten organisaatioiden hakeutumisen toimivaltaiseksi viranomaiseksi. Toimivaltamuutoksia ehdottavia ja rautatieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi hakeutuvia viranomaisia voivat esityksen mukaan olla julkisyhteisöt kuten kunnat, kuntayhtymät, maakuntaliitot tai 181 §:n kaltaiset seudulliset viranomaiset, joissa yhdellä kunnalla on vastuu liikenteen järjestämisestä usean kunnan alueella.

On perusteltua mahdollistaa hakeutuminen rautatieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi. Käytännössä raideliikenteen verkostoa ei pystytä rakentamaan yhtä joustavasti kuin bussiliikenteen verkostoa. Merkittävin hyöty palveluista syntyy asemien välittömään vaikutuspiiriin, mutta parempi alueellinen saavutettavuus kehittyy liityntäyhteyksien myötä laajemmin.

Ainoastaan HSL:llä on tällä hetkellä tosiasiallinen osaaminen ja resurssit toimia alueellisen rautatieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena Suomessa. Todennäköisesti moni tieliikenteen toimivaltainen viranomainen ei hae rautatieliikenteen toimivaltaa, vaan valtion tulee varautua olemaan pääasiallinen tilaajatehtävien ja hankintojen asiantuntija muualla Suomessa. Sopimuskoon ja tilaajatoimintojen työ määrän takia keskitetty tilaajatoiminta on tarpeellinen.

Riippumatta hakeutumisesta viranomaiseksi tärkeintä alueellisen rautatieliikenteen kehittämisessä on palvelujen vaikutuspiirissä oleville kunnille ja kaupungeille tärkeintä mahdollisuus vaikuttaa palvelutasoon.

Nyt ostoliikenteen kilpailuttamiseen lähdetään valtion poliittisten päätösten ja nykyisen palvelutaso- ja rahoitustilanteen pohjalta. Mukaan kehittyviä yhteyksiä rahoittamaan ehtinevät ensimmäisissä kilpailutuksissa muutamat nykyisten ostoliikennesopimusten yhteyteen kytkeytyvät suunnitelmat. Yhteyksien kehittämisen myötä tulee kunnille varmasti myös palvelujen rahoittamisen tehtävä yhteistyössä valtion toimivaltaisen hankintaviranomaisen kanssa.

Raideliikennemarkkinan avaamiseen Suomessa lähdetään tilanteesta, missä on käytetty lainsäädännön kaikki enimmäispituudet suorahankintoihin nykyiseltä operaattorilta ja valtion hankkima ostoliikenne on nyt avattava kilpailulle.

Toimivallasta päättäminen on tärkeä vaihe hankinnan käytännön tekemisen ja etenemisen kannalta. Tämän lisäksi tarvitaan kaikkien muiden syrjimättömien ja toimivien kilpailuolosuhteiden onnistunutta perustamista ja prosessien sujumista.

Näitä ovat:

- Alueelliset ja paikalliset tarpeet mukaan suunnitteluun, päätöksentekoprosessit ja aikataulut.

- Todellinen pääsy raideleveyteemme sopivaan kalustoon, kalustoyhtiö.
- Markkinaehtoisten palvelujen, alueellisten ostoliikenteiden ja kaupunkiseutujen integroitujen joukkoliikennepalvelujen yhteen kytkentä lippujärjestelmäratkaisulla; käytännön vaatimukset ja ratkaisut kuvattuna hankintoihin.
- Ratakapasiteettiin, ratojen kuntoon ja infrastruktuurin kehittämiseen liittyvien asioiden hoito palveluhankintojen rinnalla.
- Kustannusten kasvun ja palvelutarpeiden mukana kehittyvä rahoitustaso.

Muutoksessa on riskejä matkustajakokemuksen heikentymiseen, sillä nykyiset yhden operaattorin kyydissä tehdyt raidematkat voivat muuntua eri toimijoiden järjestämäksi ja riippuvaiseksi markkinaehtoista palvelua järjestävän yrityksen ja yhteiskunnan tilaaman palvelun yhteistyön onnistumisesta.

Matkaketjujen sujuvuuden ylläpito ja mahdollisten ongelmien minimointi ostoliikenteessä edellyttää vahvaa tilaaja- ja sopimusohjausta, palvelujen aikataulujen onnistunutta suunnittelua ja näkemystä millaista lippujärjestelmää ostoliikenteessä tavoitellaan. Tilaajan määrittelemä joukkoliikenteen lippujärjestelmä on kaupunkiseutujen bussiliikenteessä olennainen osa avointa ja syrjimätöntä liikennepalvelun kilpailutusta.

Käytännön ratkaisuissa tulee huomioida ratkaisujen yhteensopivuus nykyiseen lainsäädäntöön tiedosta ja lippujärjestelmästä sekä EU:ssa valmisteilla olevaan multimodaalisten informaatioalustojen sääntelyyn (MDMS) ja raidepalvelutietoa avaavaan (SBTR, Single Digital Booking and Ticketing in Rail) sääntelyyn. Lippu- ja informaatoratkaisujen on tuettava myös EU-sääntelyä raidematkojen ja multimodaalimatkojen matkustajanoikeuksista.

Kotimaassa valmisteilla olevalla sidosyksikkösääntelyllä tullaan muuttamaan nykyisten tieliikenteen toimivaltaisten mahdollisuuksia yhteistyöhön. Liikennemarkkinaa avaavassa sääntelyssä ja eri lainsäädäntöhankkeiden kokonaisvaikutusten arvioinnissa tulee varmistaa, että sidosyksikkösääntely ja hankintalain muutokset eivät vaikeuta kilpailutetun ja syrjimättömän liikennepalvelumarkkinan toteuttamista. Erityisesti pienten toimivaltaisten viranomaisten lippujärjestelmäratkaisut hankaloituvat ja tulevat kalliimmaksi järjestää sidosyksikkösääntelyehdotuksen myötä.

Esityksessä viitataan siihen, että julkisesti tuettu junaliikenne lisääntyy, jos toimivaltaiset viranomaiset näkevät tarpeelliseksi lisätä junaliikenteen palveluja ja ovat valmiita investoimaan palvelun hankintaan. Olennaista Suomen eri alueiden saavutettavuuden kehittymiselle on paitsi alueiden ymmärrys palvelutarpeista ja -potentiaalista, valtion tahtotila ja tuki maajoukkoliikennepalveluiden kehittämiseksi - se miten valtio toteuttaa liikennejärjestelmän visiota "toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava".

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto.

Paikallisliikenneliitto edustaa 16 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kotkan, Kuopion, Kouvolan, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyritykset. Yhteistyöjäseniämme ovat kolme ELY-keskusta, Kaupunkiliikenne Oy, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja Waltti Solutions Oy.