



Savonlinnan kaupungin lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskevaksi lainsäädännöksi

Tausta:

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskevasta lainsäädännöstä. Esityksellä toteutetaan pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman toimenpidettä ostoliikenteen järjestämisen mahdollistamisesta alueellisille viranomaisille. Samalla siirretään liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva toimivalta rautatieliikenteen ostoista Liikenne- ja viestintävirastolle, millä parannetaan eri liikennemuodoilla järjestetyn julkisen liikenteen tehokkuutta ja yhteensovittamista. Esitykseen sisältyvillä hankintamenettelyjen päivityksillä annetaan toimivaltaisille viranomaisille nykyistä kattavammat ja selkeämmät menettelytapanormit, jotka kattavat hankintamenettelyn eri vaiheet.

Esitysluonnos liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman Reilumman kilpailun Suomi – toimenpidealueen raideliikenneosioon. Hallitusohjelman mukaan kilpailua henkilöjunaliikenteessä lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. Kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tulemisen kynnystä.

Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/3785/2024

Lausuntoja pyydetään 14.3.2025 mennessä. Esityksen valmistelu jatkuu lausuntokierroksen jälkeen ja saatu lausuntopalaute huomioidaan jatkovalmistelussa. Tavoitteena on antaa lakiehdotus eduskunnan käsiteltäväksi kesäkuussa 2025.

Lausuntopyyntö aineistoinen on osoitteessa:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=1185a90c-addb-4a84-8f81-c7d180f3286d&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744>

Savonlinnan kaupungin lausunto:

Savonlinnan kaupunki kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto. Savonlinnan kaupunki ei tule missään nimessä hyväksymään Parikkala - Savonlinna raideväylällä olevan valtion järjestämän ostoliikenteen tai raideinfran kustannusten vyöryttämistä Savonlinnan kaupungin vastuulle. Parikkala – Savonlinna raideväli on syöttöliikennettä ennen kaikkea Karjalan radalla Joensuuhun ja Helsinkiin meneviin kaukojuniin. Kyse on seutukunnan saavutettavuudesta ja seudun palvelu- ja teollisuusyrityksille kriittisestä raidevälistä, josta valtion tulee kantaa aiheutuneet kustannukset. Kaupunki edellyttää, että raideväli Parikkala – Savonlinna välillä turvataan nykyisentasoinen valtion kustantama ostoliikenne myös vuoden 2030 jälkeen.

Esitettyssä luonnosversioisessa hallituksen esityksessä Liikenne- ja viestintäministeriöllä nykyisin oleva rautatieliikenteen toimivalta ehdotetaan siirrettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Käytännön tasolla rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista ovat jatkossa liikenne- ja viestintävirasto ja alueellisessa rautatieliikenteessä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä Espoon, Helsingin, Kauniaisten ja Keravan kaupunkien, Kirkkonummen, Sipoon, Siuntion ja Tuusulan kuntien



sekä Vantaan kaupungin muodostamalla alueella. Muuta raideliikennettä koskevista asioista toimivaltaisista viranomaisista ovat 181 §:n 2 ja 3 momentissa mainitut kunnalliset ja seudulliset viranomaiset omalla toimivalta-alueellaan.

Esityksen mukaan ehdotetulla muutoksella parannetaan eri liikennemuodoilla järjestetyn julkisen liikenteen tehokkuutta ja yhteensovittamista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä. Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia, joilla tarkennetaan rautatieliikenteen sopimusten sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten tekemiseen liittyviä menettelysääntöjä. Lisäksi tavoitteena on myös lisätä kilpailua henkilöliikenteessä mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.

Savonlinna – Parikkala välillä on voimassa vuoteen 2030 asti valtion ja VR:n välinen ostoliikennesopimus. Sopimus mahdollistaa kiskobussiliikennettä noin kolmen tunnin vuorovälillä, tarjoten Parikkalassa vaihtoyhteydet Helsingin ja Joensuun välisiin kaukojuniin. Vuosittain Savonlinna – Parikkala välillä on noin 110 000 matkustajaa. Savonlinna – Parikkala välillä on myös tavaraliikennettä muutaman kerran viikossa. Vanhentuneiden henkilö- ja tavaraliikenteen tietojen ja investointitarpeiden päivittämiseksi radanvarren kunnat ja Etelä-Savon, Etelä-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntaliitot ovat tilanneet Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala raideliikenneselvityksen, joka valmistuu huhtikuussa 2025. Selvitys käsittelee raidevälin henkilö- ja tavaraliikennettä, investointitarpeita sekä henkilö- ja tavaraliikenteen potentiaalia.

Luonnosversioisessa hallituksen esityksessä todetaan, että 182 a §:n 2 momentin mukaan liikenne- ja viestintäministeriön olisi toimivaltamuutoksissa rautatiejärjestelmän näkökulmasta otettava huomioon uuden alueellisen henkilöjunaliikenteen yhteensovittaminen muuhun rautatieliikenteeseen sekä selvitykset tarkoituksenmukaisen rautatieinfrastruktuurista ja sen mahdollisesti vaatimista investoinneista. Mahdolliset muutokset tehtäisiin suoraan lakiin. Jatkossa uudessa 182 a §:n 2 momentissa todetaan, että Kunnalliset ja seudulliset viranomaiset voivat kirjallisesti esittää liikenne- ja viestintäministeriölle alueellisia muutoksia rautatieliikenteen toimivaltaisiin viranomaisiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö ottaa toimivaltamuutoksissa huomioon:

- 1) Sen, miten alueellisen henkilöjunaliikenteen palvelutason on suunniteltu sovitettavan yhteen muuhun rautatieliikenteeseen ja muihin liikenteen palveluihin.
- 2) Selvitykset alueellisen henkilöjunaliikenteen edellyttämistä infrastruktuuritarpeista.
- 3) Viranomaisen tekemä palvelusopimusasetuksen mukainen arvio toimenpiteistä sen varmistamiseksi, että suunniteltuun liikenteeseen sopivan liikkuvan kaluston käyttöön on tosiasiallinen ja syrjimätön pääsy.
- 4) Viranomaisen tekemät päätökset henkilöjunaliikenteen järjestämisestä ja palveluiden rahoittamisesta suunnitellun sopimuskauden ajan.

Savonlinnan kaupunki pitää hyvänä, että jatkossa liikenne- ja viestintäministeriöstä olisi mahdollista hakea esimerkiksi seudullisena kuntien yhteistyönä henkilöliikennettä järjestettäväksi Pieksämäki – Savonlinna välille, mikäli seutukunnalla näin päätettäisiin tehdä. Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että hallituksen esityksessä esitetty toimintatapa tuo kuitenkin merkittävästi lisää kustannuksia esimerkiksi raidevälin Pieksämäki – Savonlinna välin henkilöliikenteen avaamiseen. Käytännön tasolla raidevälin käyttö edellyttäisi, että alueen kunnat ja valtio yhdessä vastaisivat henkilöliikenteen kilpailuttamisesta, raidevälin liikennöinti- ja subventiokuluista ja lisäksi raidevälin investoinneista. Lisäksi toimivaltainen seudun alueviranomaisen vastaisi esimerkiksi raidevälin rahoituksen hankinnasta ja taloudenpidosta, sopimuksista ja sopimusmalleista, kaluston järjestämisestä ja sopimuksista kalustoyhtiön kanssa, esteettömyydestä, ratakapasiteetista ja infrasta, liikenteen



sovittamisesta muuhun liikenteeseen sekä ongelmatilanteiden aikana korvaavista järjestelyistä. Erityisen ongelmallista on, että esimerkiksi valtion prosentuaalisia osuuksia käyttö- tai investointikustannuksista ei ole määritelty lakitekstiin. Käytännössä lainsäädäntö on rakennettu ajatuksella, että alueellinen henkilöjunaliikenne palvelee ensisijaisesti vain alueellisia liikkumistarpeita ja samalla kustannukset siirretään täysimääräisesti pitkällä aikavälillä kuntien vastuulle.

Tavara- ja henkilöliikenteen aloittaminen Pieksämäki – Savonlinna välillä edellyttäisi Laitaatsalmen sillan investointia, yksittäisten laitureiden investointia sekä esimerkiksi raidevälin turvalaitteiden päivittämistä. Lisäksi esimerkiksi henkilöliikenteen osalta tulisi maksettavaksi vuosittainen henkilöliikenteen subventio liikennöitsijälle sekä muita hallinnollisia kuluja. Tarkat summat selviävät osana Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala raidevälin kehittämisselvitystä huhtikuussa 2025. Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että erityisesti infraa koskevia investointeja tulisi miettiä valtion tasolla kokonaisuutena, eikä esimerkiksi siirtää näitä yksittäisten alueellisten toimivaltaisten viranomaisten vastuulle ja rahoitettavaksi. Vain niin, että kokonaisuus raideinfran osalta olisi valtion hallinnoima ja investoima, voidaan taata esimerkiksi tavaraliikennettä, henkilöliikennettä tai esimerkiksi huoltovarmuutta koskevien tavoitteiden yhteensovittaminen. Esimerkiksi Savonlinnassa pelkästään henkilöliikenne Pieksämäelle voitaisiin aloittaa ilman Laitaatsalmen ratasiltaa. Kuitenkin tavaraliikenteen ja koko Itäisen Suomen teollisuus- ja vientiyritysten näkökulmasta Laitaatsalmen siltainvestointi on erittäin tärkeä ja kriittinen.

Savonlinnan kaupunki toteaa, että valtio on esityksellä siirtämässä henkilöliikennettä, raideinfraa ja kalustoa koskevia kustannuksia liikennettä mahdollisesti hankkivien kuntien tai alueellisten kuntayhtymien vastuulle. Esitys ei ole yhdenvertainen esimerkiksi sellaisten seutujen kanssa, jossa suuret raideinvestoinnit on jo tehty. Samaan aikaan ei ole vielä tiedossa, minkälaisilla prosentuaalisilla jaoilla mahdolliset kulut investointien tai henkilöliikenteen subvention osalta jakautuvat kuntien ja valtion välillä, esimerkiksi lentoliikenteen osalta vastaava kohtelu eroaa tällä hetkellä eri seutukuntien välillä. Hallituksen luonnosversioisessa esityksessä kirjaukset lähtevät siitä, että alueellinen junaliikenne olisi vain alueelliseen tarpeeseen. Tosiasiallisesti esimerkiksi henkilöliikenne Pieksämäen ja Savonlinnan välillä olisi syöttöliikennettä Kuopion, Kajaanin ja esimerkiksi Jyväskylän suuntiin.

Hallituksen esityksen vaikutusarvioissa julkiselle taloudelle on todettu, että taloudellisten kokonaisvaikutusten kannalta on huomattava, että uudet palvelut voivat synnyttää merkittäviäkin julkiseen talouteen kohdistuvia kustannuksia, sillä useissa tapauksissa uudet palvelut edellyttävät investointeja rautatieinfrastruktuuriin. Keskeinen lähtökohta infrastruktuurin kehittämiselle on junaliikenteen kehittyminen kyseisellä rataverkon osalla. Väyläviraston alueellisen junaliikenteen selvityksessä on tarkasteltu alueellisen junaliikenteen ratakapasiteettia, infrastruktuurin kehittämistarpeita ja kalustovaihtoehtoja. Monilla rataosilla on rajoitteita kapasiteetin riittävyyden suhteen.

Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että vaikutusarviointeja tulisi miettiä laaja-alaisesti ja erityisesti yhteisvaikutusten näkökulmasta. Ei ole tarkoituksenmukaista miettiä yksittäisiä raideliikennehankkeita ja ratkaisuita hanke- tai toimenpidekokonaisuus kerrallaan. Olennaista olisi arvioida esimerkiksi Itä-Suomen osalta laaja-alaisia yhteisvaikutuksia esimerkiksi huoltovarmuuteen, alueiden välisiin kehittämisedellytyksiin ja saavutettavuuteen, ilmastotavoitteisiin sekä maan kilpailukyvyyn varmistamiseen.

Savonlinnan kaupunki esittää, että jatkossa valmistelussa huomioidaan elinkeinoelämän tarpeet aiempaa paremmin. Jatkossa valmistelussa huomioitaisiin myös teollisten kuljetusten taloudellinen ja



strateginen arvo seutukunnalle ja Suomen valtiolle. Esimerkiksi vuonna 2023 Savonlinnassa olevissa teollisuusalan yrityksissä oli noin 637 097 000 euron liikevaihto. Savonlinnassa valmistetut tuotteet liikkuvat pääosin maantietä tai rautateitä pitkin satamiin ja lähtevät vientiin ympäri maailman. Samaan aikaan esimerkiksi aiempaa painavimmat yksittäiset kuljetukset aiheuttavat kovemman kulutuksen tieverkolle.

Lopuksi Savonlinnan kaupunki haluaa todeta, että käytännön tasolla erityisen ongelmalliseksi esityksen tekee se, että samaan aikaan vastaavanlaista keskustelua käydään myös lentoliikenteen ja Finavian lentokenttäverkoston ympärillä. Kunnat ja seutukunnat ympäri maan ajetaan vastaamaan taloudellisesti maakuntien ja seutukuntien saavutettavuudesta liikennöinnin ja tarvittavan infran osalta. Samaan aikaan maan hallitus valmistelee valtiosuusuudistusta, joka tulee muuttamaan merkittävästi kuntien rahoituspohjaa. Esimerkiksi Savonlinnan kaupungin osalta vuosittain tulee erilaisia valtiosuusia 7 miljoonaa euroa ja kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja noin 83 miljoonaa euroa. Kaupungin on ensisijaisesti pidettävä huolta peruspalveluistaan ja tehtävistään, suurten valtiolle kuuluvien raideinfrainvestointien sijaan.