



## Lausunto rautatieliikenteen toimivaltaisista viranomaisista koskevaksi lainsäädännöksi

Kaupunginhallitus 03.03.2025 § 62  
3237/03.00/2025

Valmistelija: Kaupunginarkkitehti Leena Arvela-Hellén  
etunimi.sukunimi(ät)uusikaupunki.fi

### Lakiluonnoksen tavoitteet

Rautatieliikenteen alueellista toimivaltaa koskevien muutosten tavoitteena on selkiyttää palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten sääntelyä. Ehdotettujen muutosten tavoitteena on luoda puitteet rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksille ja siten mahdollistaa uusien alueellisten viranomaisten järjestämä ostoliikenne rautateillä. Tavoitteena on lisätä kilpailua Suomen raideliikennemarkkinoilla mahdollistamalla julkisesti tuetun ostoliikenteen järjestäminen uusille toimivaltaisille viranomaisille. Julkisesti tuetun liikenteen kilpailuttaminen tukee kilpailun syntymistä myös markkinaehtoiseen liikenteeseen, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tulemisen kynnystä.

Liikennepalvelulain hankintamenettelysäännöksiä koskevilla muutoksilla on tavoitteena selkiyttää ja johdonmukaistaa sääntelyä hankintamenettelyjen osalta. Liikennepalvelulain hankintamenettelysäännökset täydentävät palvelusopimusasetuksen säännöksiä linja-auto- ja raitiovaunuliikenteen käyttöoikeussopimuksia ja kaikkia rautatieliikenteen sopimuksia tehtäessä. Nykyisiä hankintamenettelysäännöksiä ehdotetaan muutettavaksi, jotta toimivaltaisilla viranomaisilla on hankintoihin riittävät ja mahdollisimman selkeät menettelytapanormit.

LVM:n nykyisin hoitaman toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtämisellä Traficomiin voidaan hyödyntää nykyistä paremmin synergioita valtion tekemissä julkisen liikenteen hankinnoissa. Lisäksi toimivaltaisen viranomaisen tehtävän siirtämisellä virastoon tavoitellaan eri liikennemuodoilla järjestetyn liikenteen parempaa yhteensovittamista tukemaan alueellista liikkumista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä. Ehdotuksella sääntelyelimen siirtämisessä turvataan rautatiemarkkinadirektiivin edellyttämä sääntelyelimen toiminnallinen riippumattomuus julkisia palveluhankintoja tekevästä viranomaisesta. Lisäksi Orpon hallitusohjelman tavoitteen mukainen kilpailun lisääntyminen



rautatiemarkkinoilla edellyttää toimivaa markkinavalvontaa sekä markkinoiden tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden varmistamista.

### **Keskeiset ehdotukset lakimuutoksesta pähkinäkuoressa:**

LVM:llä nykyisin oleva toimivalta junaliikenteen hankinnoissa siirtyisi Traficomiin (huom! myös ELY-keskusten tilaama bussiliikenne on siirtymässä Traficomiin)

Liikennepalvelulakiin tulisi uusi 182 a §, johon kirjattaisiin ehdot toimivallan siirron mahdollistamiseksi muille viranomaisille kuin Traficom ja HSL.

Alueellista toimivaltaa koskevien muutosehdotusten lähtökohtana olisivat alueiden omat tarpeet, kunnalliset ja seudulliset viranomaiset tekisivät itse aloitteen rautatieliikenteen alueellisen toimivallan muutoksista.

Toimivaltamuutokset toteutettaisiin kunnallisten ja seudullisten viranomaisten aloitteesta liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemilla lainsäädäntömuutoksilla.

Perustelu: kansallinen toimivaltainen viranomainen ei voi järjestää alueellista junaliikennettä sellaisella alueella, jonka toimivalta kuuluu toiselle viranomaiselle. Näin vähennetään riskiä siitä, että lainsäädännössä annetaan toimivalta viranomaiselle, joka ei sen jälkeen kuitenkaan järjestäisi palveluita toimivalta-alueellaan.

Lakiluonnokseen näyttää sisältyvän myös huomioitavia yksityiskohtia, kuten PSA:n 5 artiklan 4 kohdan sallimien suoraankintojen kieltäminen alle 7,5M€ vuosiarvon junaliikennehankinnoilta, mikä hankaloittaa oleellisesti suoraankintoja silloinkin, kun se olisi hankinnan pienen koon takia järkevintä (esim. Suomen Lähijunat Oy:ltä tai vastaavalta pieneltä junaliikenneyhtiöltä).

### **Lausunto**

Uusikaupunki on ollut raidekaupunki jo vuodesta 1924. Turusta Raision ja Mynämäen kautta kulkeva rataosuus on myös sähköistetty 2020-luvulla. Henkilöliikenne radalla päättyi 1993, mutta radalla ja junaliikenteellä on suuri alueellinen ja elinkeinopoliittinen merkitys erityisesti Uudessakaupungissa sijaitsevan lannoitetehtaan kuljetusten osalta.



Lakiesityksen tavoite on pääasiassa oikeasuuntainen tavoitellessaan hallitusohjelman mukaista pyrkimystä mahdollistaa kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.

Lausunnossa kiinnitetään huomioita erityisesti seuraaviin seikkoihin:

#### 1. Suorahankinnat mahdollistettava EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti

Lakiesityksessä on tarkoitus poistaa EU:n palvelusopimusasetuksen antama mahdollisuus toteuttaa suorahankintana alle 7,5 miljoonan euron vuotuisen arvon tai alle 500 000 junakilometrin suuruisia junaliikennepalveluhankintoja. Tämä on erityisesti mahdollisten pienempien junaliikenneviranomaisten kannalta haitallinen muutos. Esimerkiksi Uusikaupunki–Turku-liikenteessä ja muissa vastaavissa mittakaavaltaan pienissä raideliikenteen kehityskohteissa voi suorahankinta olla huomattavasti kevyemmän hankintaprosessinsa ansiosta kokonaistaloudellisesti edullisempi kuin täysimittainen, useita henkilötyövuosia vievä kilpailutusprosessi, vaikka kilpailutuksen tuloksena liikennöintikustannukset olisivatkin matalammat. Kilpailutuspakko pienissäkin hankinnoissa saattaa jopa nousta junaliikenteen käynnistämisen tosiasialliseksi esteeksi, vaikka sen tavoite on päinvastainen.

Suorahankintojen salliminen ei automaattisesti tarkoita, että toimivaltaiset seudut tilaisivat junaliikenteen suoraan VR:ltä. Sen sijaan ne voisivat suorahankkia liikennettä myös uusilta liikennöitsijöiltä, esimerkiksi pieniltä ja ketteriltä lähiliikenteeseen erikoistuneilta toimijoilta, joilla ei välttämättä ole mahdollisuutta osallistua Traficomien suuriin kilpailutuspaketteihin.

EU:n palvelusopimusasetuksen mahdollistaman jouston täysimääräinen hyödyntäminen suomalaisessa lainsäädännössä olisi myös Petteri Orpon hallitusohjelman EU-linjausten mukaista.

#### 2. Seudullisen toimivallan siirron toteutus

Valtakunnallisen toimivallan keskittäminen Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin on järkevin vaihtoehto, kun ELY-keskukset lakkaavat olemasta ja niissä olevat linja-autoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset keskitetään myös vuoden 2026 alusta Traficomiin.

Lakiesitys jättää kuitenkin avoimeksi toimivallan siirron käytännön toteutuksen. Laki ei näytä itsessään madaltavan kuntien ja alueiden kynnystä päästä halutessaan rautatieliikenteen toimivaltaiseksi viranomaiseksi verrattuna nykyiseen. Esitetty pykälä 182 a §



vaikuttaa tarpeettomalta ylisääteilyltä suhteessa nykytilanteeseen. Esimerkiksi nykyisten seudullisten joukkoliikenneviranomaisten synty 2010-luvulla tapahtui kyseisten seutujen aloitteesta ilman erillistä joukkoliikennelain pykälää, jossa olisi esitetty kriteeristö seudullisten viranomaisten perustamiseksi. Vastaavasti jo nykytilanteessa seudulliset viranomaiset voisivat anoa toimivallan muutoksen antavan lakimuutoksen käynnistämistä. Lakiesitys ei siten suoranaisesti helpota toimivallan hakemista vaan luo sille jopa ylimääräisen esteen 182 a §:ssä lueteltujen edellytysten muodossa.

Jotta laista saadaan aidosti junaliikenteen järjestämisen mahdollistava, tulisi ainakin seudullisten viranomaisten toimivallan laajentuminen muuttaa ilmoitusluontoisempaan suuntaan. Perustelutekstin mukaan ”toimivaltaisen viranomaisen tulee ilmetä laista yksiselitteisesti tai muuten täsmällisesti tai että ainakin viranomaisten toimivaltasuhteiden lähtökohtien samoin kuin toimivallan siirtämisen edellytysten tulee ilmetä laista riittävän täsmällisesti”. Katsomme, että tämän ei tarvitse tarkoittaa sitä, että jokainen toimivaltainen kunta tai kuntayhtymä luetellaan erikseen, vaan se tulisi voida säätää esimerkiksi sanamuodolla ”junaliikenteen toimivaltaiset seudulliset viranomaiset vahvistetaan valtioneuvoston asetuksella, mikäli asianomaiset kunnat ovat sopineet yhteisen junaliikenteen viranomaistehtäviä hoitavan toimielimen perustamisesta tai olemassaolevan joukkoliikenneviranomaisen tehtävän laajentamisesta junaliikenteeseen”.

### 3. Kansallisen ja seudullisen liikenteen yhtäaikaisuus

Kiinnitämme myös huomiota perustelumuiiston väitteeseen: ”On matkustajien edun mukaista, että toimivaltamuutoksissa huomioidaan suunnitelmien toteuttamiskelpoisuus, sillä kansallinen toimivaltainen viranomainen ei voi järjestää alueellista junaliikennettä sellaisella alueella, jonka toimivalta kuuluu toiselle viranomaiselle. Näin vähennetään riskiä siitä, että lainsäädännössä annetaan toimivalta viranomaiselle, joka ei sen jälkeen kuitenkaan järjestäisi palveluita toimivalta-alueellaan.”

Vertailukohtaa voi hakea esimerkiksi bussiliikenteestä, jossa ELY-keskusten bussiliikennettä harjoitetaan kaupunkiseutujen tilaaman bussiliikenteen kanssa rinnan. Seudullinen viranomainen vastaa seudun sisäisestä liikenteestä, mutta seudun rajat ylittävä, ELY-keskuksen hankkima liikenne voi silti täydentää ja usein täydentääkin seutujen bussiliikenteen tarjontaa. Vastaavasti junaliikenteessä LVM:n tilaama lähiliikenne täydentää HSL:n tilaamaa lähiliikennettä pääradalla osuudella Helsinki–Jokela.



Toimivallan laajentaminen ei siis estäisi Traficomia tilaamasta nykyisen kaltaista seuturajat ylittävää lähiliikennettä, vaan lähinnä mahdollistaisi seuduille halutessaan ostaa omaa seudun sisäistä junaliikennettä sinne, missä sitä ei tätä nykyä ole.

Linkki [lausuntopalveluun](#)

Esittelijä: Kaupunginjohtaja Atso Vainio

Päätösehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa edellä esitetyn lausunnon lausuntonaan rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevasta lainsäädännöstä lausuntopalveluun.

Kaupunginjohtaja teki kokouksessa muutetun päätösehdotuksen. Muutettu luonnos lausunnosta liitteenä.

Päätös: Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti hyväksyä kaupunginjohtajan muutetun päätösehdotuksen ja antaa liitteenä olevan lausunnon lausuntonaan rautatieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskevasta lainsäädännöstä lausuntopalveluun.

---