16.10.2018

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

HE 105/2018 vp
Hallituksen esitys eduskunnalle raideliikennelaiksi ja laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Lausunto ehdotuksesta raideliikennelaiksi

Kiitämme lausuntopyynnöstä. Porvoon Museorautatie ry harjoittaa rautatielain mukaista museoliikennettä lähinnä Helsingin ja Porvoon välillä kesäkaudella. Toiminnan tarkoituksena on säilyttää historiallinen Porvoon rata liikennekäytössä. Toimintamme palvelee myös Porvoon kaupungin matkailua.

Yleistä

Lakiesitys on museoliikennöitsijän näkökulmasta pääosin toimiva ja mahdollistaa liikenteen harjoittamisen EU-sääntelyn sallimissa puitteissa. Lain taustalla oleva yleinen pyrkimys hallinnon keventämisestä on kannatettava. Sitä tulisi edistää edelleen, ja myös EU:n suuntaan. Tärkein muutosehdotuksemme kohdistuu palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluviin palveluihin (133 §).

29 §
Yksityisraiteen hallinnasta ilmoittaminen ja 30 § Turvallisuuden hallintajärjestelmä

Ehdotamme, että vähäliikenteisimmiltä yksityisraiteilta (ja joilla ei kuljeteta vaarallisia aineita) ei vaadittaisi turvallisuuden hallintajärjestelmää, vaan sen sijaan riittäisi luotettava selvitys raiteiston kunnossapidosta ja kunnon valvonnasta sekä liikennöintiä koskeva ohjeistus.

35 §
Yhteentoimivuuden perusteet
Pykälän 3 momentin luettelon kohta 4) ”rautateillä käytettävistä turvalaitteista, opastimista, opasteista ja merkeistä”

Sana ”rautateillä” on yleiskielinen ilmaisu, joka voi tarkoittaa muitakin kuin lakiesityksen soveltamisalaan kuuluvia ratoja. Ehdotamme korvaavaksi termiksi ”rataverkolla”, joka sisältyy lain määritelmiin, ja vastaa pykälässä tarkoitettua asiasisältöä.

14 luku, otsikko
”Kiinteiden osajärjestelmien käyttöönotto 5 luvun mukaisilla yksityisraiteilla ja liikkuvan kaluston käyttöönotto Venäjän liikenteessä, museoliikenteessä ja siirtoajossa”

Otsikon termi ”siirtoajossa” tarkoittanee 79 §:ssä kuvattua siirtotyötä. Ehdotamme korjattavaksi muotoon ”siirtotyössä”.

123 §
Kiireellinen ratakapasiteetti
”Rataverkon haltijan on annettava päätös hakemukseen viiden työpäivän kuluessa hakemuksen jättämisestä”.

Lakiesityksen perustelun mukaan ”viiden työpäivän määräaika perustuu rautatiemarkkinadirektiiviin, joten määräaikaa ei voida muuttaa”.

Suomen tulisi vaikuttaa mainittuun EU-sääntelyyn vastaisuudessa siten, että sähköisesti käsiteltävien kiireellisen ratakapasiteetin hakemusten käsittelyn määräaika lyhenisi 24 tuntiin. Käytännössä rataverkon haltija käsittelee kokemuksemme mukaan hakemukset kiitettävän ripeästi. Määräajan lyhentäminen toisi joustavuutta toimintaan ja antaisi varmuuden päätöksen saamisen ajankohdasta. Pitkä määräaika on peräisin ajalta, jolloin kaikki asiakirjat käsiteltiin paperisina, ja päätökset postitettiin vastaanottajalle.

133 §
Palvelun tarjoamisvelvoitteen piiriin kuuluvat palvelut
”Rataverkon haltijan ja palvelupaikan ylläpitäjän on tarjottava rautatiemarkkinadirektiivin liitteen II 2 kohdassa tarkoitettuja palveluja raideyhteyksineen palvelun hakijan käyttöön syrjimättömin ehdoin”.

Lakiesityksen 3 §:n Soveltamisalan rajaukset mukaan lain 133 § ei koskisi museoliikennöitsijöitä. Toisaalta ”palvelun hakija” on määritelty myös rautatieliikenteen harjoittajaksi, jollainen museoliikennöitsijä on.

Rautatiemarkkinadirektiivin 2012/34/EU liitteen II 2 kohdassa tarkoitetuista palveluista Porvoon Museorautatie ry:lle erittäin merkityksellisiä ovat alakohtien d) varikkosivuraiteet ja e) huoltotilat, lukuun ottamatta perusteellisen huoltopalvelun tiloja. Porvoon Museorautatie ry ei omista yksityisraiteita eikä huoltotiloja, ja joutuu siten turvautumaan rataverkon haltijan (Liikennevirasto) tarjoamiin varikkosivuraiteisiin ja huoltotiloihin. Näitä palveluja ei Porvoon Museorautatie ry:n toiminta-alueella ole muilta kuin rataverkon haltijalta saatavana. VR:n omistamat huoltotilat ovat käytännössä poissuljettu vaihtoehto. Rataverkon haltijan Helsingin Pasilassa tällä hetkellä tarjoamien huoltotilojen tulevaisuus on epävarma tilojen omistussuhteen ja mahdollisen käyttötarkoituksen muutoksen vuoksi. Tarjotut varikkosivuraiteet samalla alueella soveltuvat huonosti tarkoitukseensa jatkuvan ilkivallan vuoksi. Rataverkon haltija on kieltäytynyt tarjoamasta varikkosivuraiteita Helsingin Ilmalan varikolta miltään osin. Porvoon Museorautatie ry:n toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi sillä tulisi olla tasapuolinen ja syrjimätön pääsy Ilmalan varikolle edes niille seisontaraiteille, joita kaupallinen liikenne ei käytä. Varikkosivuraiteiden ja huoltotilojen tarpeen kannalta ei ole merkitystä sillä, onko tarvitsija kaupallinen vai ei-kaupallinen toimija. Junaa voi säilyttää vain siellä, missä on raiteet. Näitä paikkoja on erittäin vähän.

Ehdotamme, että lain 133 §:ää sovellettaisiin myös museoliikennöitsijöihin vähintään varikkosivuraiteiden ja huoltotilojen osalta.

Lausunto ehdotuksesta laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Ehdotamme, että viimeaikaisten rautatieliikenteen kokonaan pysäyttäneiden häiriötilanteiden valossa lakiesityksen 6 § Varautuminen poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin mukaisessa varautumissuunnitelmassa velvoitettaisiin korostamaan erityisesti EU-asetuksen 1371/2007 Rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 18 artiklan mukaista avunantoa ja junasta poistumisen mahdollisuutta 60 minuutin odotuksen jälkeen. Mediassa olleiden tietojen mukaan syyskuun lopussa Helsingissä sattuneen häiriön vuoksi matkustajia pidettiin junassa keskellä Helsinkiä yli kaksi tuntia, mikä on täysin kohtuutonta ja voi olla turvallisuusriski junan sisällä.

(Ilta-Sanomat 20.9.2018: Onko tämä SE-tulos? Kimmon 15 minuutin junamatka kesti 2 tuntia ja 51 minuuttia)
https://www.is.fi/kotimaa/art-2000005834682.html

PORVOON MUSEORAUTATIE RY

Hanno Jussila
puheenjohtaja