07.01.2021 609/03.00.00.00/2020
[Tartuntatautilain muutokset]

Eduskunnan sosiaali- ja terveysvaliokunta

StV@eduskunta.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 17.12.2020

Lausunto koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi tartuntatautilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kiittää tartuntatautilain muutoksia koskevasta lausuntopyynnöstä ja lausuu asiasta seuraavaa:

Esityksen tavoitteet ovat hyvin tärkeitä ja HSL, kuten muutkin henkilöliikenteen palveluntarjoajat toimivat jo nyt yhteistyössä viranomaisten kanssa turvallisen joukkoliikenteen puolesta. Lailla ei kuitenkaan tule asettaa henkilöliikenteen palveluntarjoajille kohtuuttomia vaatimuksia ja lailla tulisi rajoittaa toimintaa vain, jos tavoitteita ei voida saavuttaa lievemmin toimin. Henkilöliikenteen eri muodot tulisi huomioida nyt esitettyä tarkemmin.

Matkustajamäärien rajoittaminen

HSL pyytää erityisesti kiinnittämään huomiota 58 f §:ssä esitettyyn mahdollisuuteen väliaikaisesti rajoittaa matkustajamääriä. Kuten HSL jo syyskuussa sosiaali- ja terveysministeriölle antamassaan tartuntatautilain muutoksia koskevassa lausunnossaan totesi, **vaatimus siitä, että palveluntarjoajan tulisi varmistaa matkustajamäärän rajoittaminen päätöksessä todetun mukaisesti johtaisi käytännössä HSL:n liikenteen keskeyttämiseen ylivoimaisten vaatimusten vuoksi.** HSL:n liikenteessä, jossa toimitaan ilman etukäteisiä paikkavarauksia, ei palveluntarjoajalla ole mitään realistisia mahdollisuuksia varmistaa, että asiakkaiden matkustaminen järjestetään aina rajoitettua matkustajamäärää vastaavasti.

Esityksessä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi matkustajamäärien valvottu rajoittamien enintään puoleen siitä sallitusta määrästä, joka voidaan ottaa liikennevälineeseen, ei ole lähiliikenteessä tarpeen. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat korona-epidemian vuoksi laskeneet huomattavasti. HSL:n liikenteessä matkustajia on tällä hetkellä vain noin puolet normaalitasosta. Normaalitilanteessakin liikennevälineet ovat täynnä vain ruuhka-aikoina, ja koronan aiheuttamassa poikkeustilanteessa matkustajamäärät ovat vähentyneet eniten nimenomaan ruuhka-aikoina (-75%). Pääosin matkustajamäärät käytännössä ovat jo tällä hetkellä suunniteltujen mahdollisten rajoitusten mukaisia.

Ehdotetusta säännöksestä jää myös epäselväksi, mitä sallituilla matkustajamäärillä tarkkaan ottaen tarkoitetaan. Jos liikennevälineiden sallituilla matkustajamäärillä tarkoitetaan kalustonvalmistajien ilmoittamia matkustajien maksimimääriä, ovat matkustajamäärät niistä keskimäärin hyvin kaukana.

Matkustajamäärien mahdollisella rajoittamisella tavoitellaan lähikontaktien vähentämistä. Esityksen mukaisesti lähikontaktilla tarkoitetaan oleskelua alle 2 metrin etäisyydellä yli 15 minuutin ajan. Lähiliikenteessä matkat ovat keskimäärin hyvin lyhytkestoisia. Esimerkiksi HSL:n liikenteessä keskimääräinen matkustusaika on metrossa noin 10 minuuttia, raitiovaunussa noin 9 minuuttia ja lähijunassa sekä runkobussissa noin 14 minuuttia. Joukkoliikennevälineissä keskimäärin vietetty aika on noin 13 minuuttia.

Kun matkustajamäärien mahdollisella rajoittamisella enintään puoleen ei lähiliikenteessä käytännössä saataisi lainkohdan tavoitteiden mukaisesti vähennettyä matkustajien määritelmän mukaisten lähikontaktien määrää nykyisestä, ei rajoitusten asettamiselle ole edellytyksiä. Esityksessä todetusti rajoitusten käyttöönoton tulisi olla ehdottomasti viimesijainen keino ja ne tulisi ottaa käyttöön vain välttämättömissä tilanteissa. Kun mahdolliset rajoitukset eivät muuttaisi tosiasiallista tilannetta, ei rajoituksia voida pitää välttämättöminä. Esitetyillä matkustajamäärien rajoituksilla ja vaatimuksella, että palveluntarjoajan tulee valvoa rajoitusten toteutumista, aiheutettaisiin lähiliikenteessä vain palveluntarjoajille ylimääräisiä, käytännön toteutuksen kannalta täysin epärealistisia vaatimuksia. **Tästä syystä mahdollisten matkustajamäärien rajoitusten osalta tulisi selkeästi todeta, että matkustajamäärien mahdolliset rajoitukset eivät koske lähiliikennettä**.

Välttämättömyys

Esityksen mukaan päätöksiä tehdessä Liikenne- ja viestintäviraston olisi huomioitava myös välttämättömän työmatkaliikenteen ja muun välttämättömän liikenteen turvaaminen. Julkisen liikenteen merkitys työmatkaliikenteessä on erityisesti suuremmissa kaupungeissa merkittävä, eivätkä vaihtoehtoiset kulkumuodot ole kaikille mahdollisia. Esimerkiksi HSL:n liikenteessä kuljetuskapasiteetin lisääminen ei pääosin ole käytännössä mahdollista. Jos matkustajamäärien rajoitusten takia joukkoliikenne ei enää olisi kaikkien vapaasti käytettävissä, niin millä tavoin ja kenen toimesta arvioitaisiin keillä matkustajilla matkan välttämättömyyden turvaamisen perusteella olisi oikeus käyttää tuota rajallista matkustuskapasiteettia?

Esityksessä todetun mukaisesti päätöksenteon tulee läpäistä välttämättömyys- ja oikeasuhtaisuusvaatimukset ja matkustajamäärien rajoitus olisi ehdottoman viimesijainen säännös ja rajoitukset olisivat mahdollisia vain, jos on ilmeistä, että muut toimet eivät ole riittäviä covid-19-taudin leviämisen estämiseksi ja väliaikaisia matkustajarajoituksia voitaisiin pitää välttämättöminä. Tähän nähden voidaan pitää ristiriitaisena esityksen mainintaa, jonka mukaan matkustajamäärien rajoittamiselle voidaan tavoitella matkustusturvallisuuden parantumista henkilöliikenteessä liikennemäärien kasvaessa sen mukaan kuin liikkumistarvetta pienentäviä rajoituksia, kuten etätyötä ja kulttuuripalvelujen tarjontaa, yhteiskunnassa puretaan. Jos yhteiskunnassa ei enää pidetä tarpeellisena vähentää ihmisten välisiä lähikontakteja esimerkiksi etätyösuosituksin tai muuten ei enää suositella matkustamisen rajoittamista

vain välttämättömään ja kokoontumisia rajoiteta, niin miten silloin voitaisiin pitää uutena toimenpiteenä välttämättömänä rajoittaa kulkuvälineiden matkustajamääriä enintään puoleen sallitusta? Kun matkustuskapasiteetin lisääminen lähiliikenteessä ei olisi käytännössä mahdollista, niin muiden rajoitusten ja suositusten vähentäminen ja matkustajamäärien rajoittaminen niiden sijaan johtaisi pahimmillaan siihen, että julkista liikennettä ei enää olisi saatavilla edes välttämättömiin matkoihin.

Suomessa joukkoliikennevälineisiin kohdistuneita varmistettuja tartuntatapauksia ei ole lainkaan ja maailmallakaan ei ole todettu kaupunkijoukkoliikenteeseen jäljitettyjä koronatartuntoja. Vähäiset kansainvälisesti raportoidut joukkoliikennevälineisiin kohdistuvat varmistetut tautitapaukset koskevat pitkänmatkan liikennettä, jossa altistumisajat ovat huomattavasti pidempiaikaisia kuin lähiliikenteessä. Kun näyttöä tartunnoista kaupunkijoukkoliikenteessä ei ole, ei ole perusteita katsoa matkustajamäärien rajoitusten määräämiselle esitettyjen edellytysten täyttyvän – eli että on ilmeistä, etteivät muut toimet ole riittäviä ja väliaikaisia matkustajamäärärajoituksia voidaan pitää välttämättöminä covid-19-epidemian leviämisen estämiseksi liikenteessä.

Paikkamerkinnät

Esitetyn 58 f §:n perusteluiden mukaan matkustajapaikkojen rajoittamisen voisi toteuttaa esimerkiksi erilaisilla merkinnöillä, joilla osoitettaisiin istuma- ja seisomapaikat, jotka eivät olisi matkustajien käytössä väljyyden varmistamiseksi. Paikkojen merkitsemiseen voisi käyttää esimerkiksi erilaisia huomiotarroja tai –teippauksia taikka huputuksia. Tämä ei kuitenkaan ole käytännössä järkevä toimintatapa, kun matkustajien seurueiden koko vaihtelee. Yhdessä matkustavien henkilöiden tulee kulkuvälineessä sijoittua lähelle toisiaan ja pitää turvaväliä muihin matkustajiin eikä niin että kaikki matkustajat sijoittuvat kulkuvälineessä tasaisin etäisyyksin. Yleispätevää sääntöä siitä, mitkä paikat olisivat kulloinkin sallittuja käyttää, ei voida antaa. Matkustajien yleinen ohjeistaminen turvavälien pitämisestä on tästä syystä parempi toimintatapa.

Siivous, hygieniataso ja toimintaohjeet

Kuten esityksessä on todettu, 58 e §:n mukaiset tehostettu siivous, matkustajille tarjotut mahdollisuudet hygieniatason ylläpitämiseen ja toimintaohjeet toteutetaan jo tällä hetkellä suositusten perusteella. Näidenkin ehdottomasti tarpeellisten toimien osalta laissa tai sen perusteella annetussa asetuksessa ei kuitenkaan tule antaa liian yksityiskohtaisia määräyksiä toteutuksesta, vaan palveluntarjoajalla tulee olla vapaus valita tavoitteiden saavuttamiseksi sille parhaiten sopivat toteuttamistavat. Myös tältä osin lähiliikennettä on syytä tarkastella erikseen. Esityksessä mainittu esimerkki liikennevälineiden siivoamisesta vuoroväleittäin tarkoittaa aivan eri asiaa kaukoliikenteen pitkillä vuoroilla kuin lähiliikenteessä. **Tältäkin osin lähiliikenne tulee rajata säännösten ulkopuolelle.**

Vastuutaho

Esityksen 58 e §:ssä ja 58 f §:ssä tarkoitettuja vastuutahoja tulisi selventää. Esityksen nykyisen muotoilun mukaan 58 e §:n ja 58 f §:n velvoitteiden noudattamisesta huolehtii liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 1 kohdassa

ja Ahvenanmaan maakunnan vastaavassa lainsäädännössä tarkoitetun kuljetuspalvelun tarjoaja ja tämän toimeksiannosta toimiva liikennöitsijä. Vaikuttaa siltä, että esityksessä on tarkoitettu myös julkisen liikenteen tilaajaorganisaation olevan vastuussa kyseisistä velvoitteista, mutta esityksen tämänhetkisen muotoilun mukaan näin ei ole, sillä esimerkiksi HSL ei ole liikenteen palveluista annetun lain 2 §:n 1 kohdassa tarkoitetun kuljetuspalvelun tarjoaja, vaan lain 2 §:n 3 kohdassa tarkoitettu liikennepalvelun tarjoaja. HSL järjestää toimialueensa joukkoliikenteen ja hankkii tarvittavat liikenteen palvelut.

Lisätietoja antaa lakimies Anu Ojala anu.ojala@hsl.fi tai lakimies Merja Tapalinen merja.tapalinen@hsl.fi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Suvi Rihtniemi
toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 7.1.2021. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.