

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 Valtioneuvosto

Rautatielain muuttaminen

Proxion Train Oy kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta hallituksen esitykseksi rautatielain muuttamisesta. Yhtiöllä ei ole lausuttavaa nyt esillä olevasta lakimuutoksesta, mutta yhtiö haluaa nostaa esiin Rautatielakiin muutoksen jälkeenkin jäävät epäkohdat:

- Nykyisen rautatielain mukaisesti tehtävä rautatiekaluston käyttöönottoprosessi on kohtuuttoman raskas. Kaluston hyväksyntä vaatii kaluston osoittamista yhteentoimivaksi muun Euroopan rautatiejärjestelmien kanssa, mikä on useissa tapauksissa täysin tarpeetonta Suomen muusta Euroopasta poikkeavan raidelevyden vuoksi. Ongelmaa korostaa se, että hyväksyntään liittyvät markkinat eivät ole kehittyneet riittävästi ja siksi hyväksynnän kustannukset ovat etenkin pienillä kalustosarjoilla kohtuuttomia ja ennakoimattomia. Rautatielain tulisi mahdollistaa kaluston hyväksyttäminen menettelyin, jotka ovat aiemmin olleet voimassa, silloin kun kaluston hyväksyntää haetaan vain Suomen rataverkolle. Suomen tulisi hakea mahdollisuutta poiketa yhteentoimivuusvaatimuksista vain Suomeen käyttöön tulevan kaluston osalta rautatieliikenteen kilpailukyvn varmistamiseksi, koska Suomen rataverkko on muun EU:n rataverkkoon nähden erillinen verkko maantieteestä ja raidelevyserosta johtuen. Vähintäänkin tulee varmistaa, että vain Suomen rataverkolle käyttöön tulevia pieniä kalustosarjoja voidaan hyväksyä nykyistä kustannustehokkaammin.

- Rautatielaki ei mahdollista kaupallisen liikenteen harjoittamista rautatiekalustolla ennen kuin sille on myönnetty toistaiseksi voimassa oleva käyttöönottolupa. Vaatimus aiheuttaa merkittäviä haittoja kalustoyksikön omistajalle esimerkiksi tilanteessa, jossa kalustoyksikkö valmistuu hyväksyntätestausta varten vuodenaikaan jolloin Suomessa ei voida tehdä ilmasto-olosuhteista johtuen melumittauksia. Rautatielakia tulee muuttaa siten, että kalustoyksikköä saa käyttää kaupallisessa liikenteessä määräaikaisella käyttöönottoluvalla kun on osoitettu ettei kalustoyksikön käyttö vaaranna rautatiejärjestelmän turvallisuutta ja kun kaikkia toistaiseksi voimassa olevan käyttöönottoluvan edellytyksiä ei ole voitu todeta kalustoyksikön omistajasta riippumattomista syistä johtuen.

- Rautatielain 36 §:n mukaan rataverkon haltija vastaa liikenteenohjauksen järjestämisestä rataverkolla. Lain nykyinen muotoilu on aiheuttanut tulkintaerimielisyyksiä tavoista järjestää liikenteenohjaus. 36 §:n ensimmäinen lause tulee muuttaa muotoon ”Rataverkon haltija vastaa hallinnoimansa rataverkon liikenteenohjauksen järjestämisestä tarvittavilta osin ja huolehtii liikenteenohjauspalvelun tasapuolisuudesta”. Samalla lain perusteluissa tulee tehdä selväksi, että

jatkossakin on mahdollista käyttää nykyisin suurimmalla osalla yksityisraiteita ja merkittäväällä osalla valtion rataverkon liikennepaikoista käytössä olevaa järjestelyä, jossa alue on jätetty liikenteenohjauksen ulkopuolelle ja raiteistolla liikennöivä yksikkö vastaa itse liikkumisestaan. Tämä järjestely on toimiva ja kustannustehokas silloin, kun liikennöinnin luonne mahdollistaa sen käyttämisen. Liikennöintiä ja ratatyötä koskeva Liikenteenturvallisuusviraston määräys määrää turvallisuuden varmistavista menettelyistä liikennöitäessä tai tehtäessä ratatyötä liikenteenohjauksen ulkopuolisella alueella. Rataverkon haltijalla olisi mahdollisuus ratkaista turvallisuusjohtamisjärjestelmässä kuvaamallaan tavalla järjestääkö se rataverkolleen liikenteenohjauksen vai huolehtivatko yksiköt liikkumisestaan itsenäisesti. Muutoksella vältetään Liikenteen turvallisuusviraston esittämä tulkinta, jonka mukaan nykyistä tilannetta tulee muuttaa siten että kaikilla rataverkoilla ja niiden osilla tulee aina olla liikenteenohjaus. Tulkinnan mukainen liikenteenohjauksen vaatiminen aiheuttaa merkittävää haittaa rautatieliikenteen kilpailukyvyille liikennöinnin kustannusten noustessa liikennöinnin turvallisuustason pysyessä ennallaan.

Hannu Lehikoinen
Kehittämispäällikkö