

Liikennevaliokunnan mietintö n:o 17 hallituksen esityksestä laiksi valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä

Eduskunta on 14 päivänä lokakuuta 1994 lähettänyt liikennevaliokunnan valmistelevasti käsiteltäväksi hallituksen esityksen n:o 225.

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina hallitusneuvos Jaakko Pohjola, apulaisosastopäällikkö Marja Heikkinen ja ylijohtaja Harri Cavén liikenneministeriöstä, pääjohtaja Eino Saarinen Valtionrautateiltä, puheenjohtaja Pentti Kesseli Rautatieläisten liitosta, puheenjohtaja Markku Hannola ja pääsihteeri Timo Tanner Veturimiesten liitosta, puheenjohtaja Tapio Peltohanka VR Teknilliset VRT:stä, pääluottamusmies Jukka Salonen Akavasta, asiamies Nikolas Elomaa Valtion Teknisten Keskusliitosta ja maankäyttöinsinööri Jussi Eerolainen Suomen Kuntaliitosta. Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut Suomen Kuorma-autoliitto.

Hallituksen esitys

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki valtion rataverkosta, radanpidosta ja rataverkon käytöstä. Lain mukaan Valtionrautateiden hallinnassa nykyisin oleva rataverkko jäisi valtion omistukseen, kun Valtionrautateistä muodostetaan osakeyhtiö.

Valtio vastaisi rataverkon ylläpitämisestä ja kehittämisestä eli radanpidosta. Rataverkkoa hallinnoimaan perustettaisiin nettobudjetoitu virasto, Ratahallintokeskus. Rataverkon käytöstä perittäisiin ratamaksua, jonka perusteet ja suuruuden liikenneministeriö vahvistaisi.

Rataverkkoa saisi käyttää Valtionrautateistä perustettava osakeyhtiö. Käyttöoikeuden voisivat saada myös kansainvälistä rautatieliikennettä hoitava rautatieyritysten muodostama ryhmittymä tai yhdistettyjä kuljetuksia hoitava rautatieyritys EY-säännösten mukaisesti.

Ratahallintokeskus toimisi radanpidon töiden tilaajavirastona, ja se ostaisi radanpidon ylläpito- ja rakentamis- sekä liikenteenohjauspalvelut. Virasto huolehtisi rataverkon käyttöön liittyvistä viranomaistehtävistä. Virasto huoleh-

tisi kiinteistöistä, jotka nyt ovat Valtionrautateiden hallinnassa ja joita ei siirretä perustettavalle yhtiölle tai valtion kiinteistölaitokselle.

Ratahallintokeskukseen siirtyisi Valtionrautateiltä noin 50 henkilöä.

Tällä esityksellä toteutetaan mahdollisen Euroopan unionin (EU) jäsenyyden edellyttämät mukautukset rautatieliikenteeseen.

Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 1995.

Hallituksen esityksessä mainituista syistä ja saadun selvityksen perusteella valiokunta pitää lakiehdotusta tarpeellisena ja puoltaa sen hyväksymistä seuraavin huomautuksin.

Valiokunnan kannanotot

Rataverkon ylläpito- ja investointimenot rahoittaa valtio. Eduskunta päättää rataverkon laajuudesta ja tasosta. Rautatieyritys maksaa ratojen käytöstä ratamaksua. Rautatieliikenteen tarjoamien palvelujen hyvä saatavuus edellyttää laajaa ja korkeatasoista rataverkkoa.

Rataverkon ylläpitämisellä ja kehittämisellä on suuri merkitys maan alue- ja yhdyskuntarakenteelle. Menestyksellinen liikenne- ja aluepolitiikan hoito vaatii hyvin palvelevaa rautatieverkkoa. Rataverkon kehittäminen ja kunnossapito on liikennepolitiikan merkittävä keino. Rataverkkoinvestoinnit on suunnattava tasapainoisen liikenne- ja aluepolitiikan vaatimusten mukaisesti.

Liikennevaliokunta pitää välttämättömänä, että maamme rataverkon kattavuus on hyvä ja rautatieliikenne voi toimia luotettavasti ympäri vuoden. Valiokunta korostaa myös ratojen ja liikenteen turvallisuutta. Ratojen kehittämisen ja peruskorjausten yhteydessä liikenteen joustavuutta on lisättävä ja turvallisuutta varmistettava mm. lisäämällä junien automaattista kulunvalvontaa, uusimalla opastinjärjestelmää ja lisäämällä suojattuja rataosuuksia. Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan rataverkon kehittä-

misen tulee pääasiassa perustua matka-aikojen lyhentämiseen, liikenteen turvallisuuteen ja tavaliikenteen tehostamiseen. Rataverkon ylläpito-kustannusten ja kehittämisen rahoitustarve kasvaa tulevaisuudessa, koska tekninen varustelutaso paranee, jolloin myös ratojen kunnossapidon vaatimustaso nousee, ellei toimintaa tehostamalla ja rationalisoimalla kustannuksia saada pysymään siedettävällä tasolla.

Liikennevaliokunnan käsityksen mukaan raudanpidon rahoitustarpeen ja vuosittaisten rahoitushäilymahdollisuuksien välille on jäänyt ristiriita,

Helsingissä 25 päivänä marraskuuta 1994

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa puheenjohtaja Saapunki, varapuheenjohtaja Kasurinen, jäsenet Antvuori (osittain), Hassi (osittain), Karhunen (osittain), Lahikainen (osittain), M. Laukkanen (osittain),

joka voi johtaa siihen, ettei nykyisen laajuinen ja tasoinen rataverkon ylläpito ja kehittäminen ole mahdollista, vaan jatkossakin on lisättävä liikennöimisrajoituksia ja kehittämistyö viivästyy.

Liikennevaliokunta edellyttää, että rataverkon korvaus- ja kehittämisinvestoinnit turvataan jatkossa.

Valiokunta ehdottaa kunnioittaen,

että lakiehdotus hyväksyttäisiin muuttamattomana.

Myller, Mölsä, Rauramo, Renlund (osittain), Rossi, Rönnholm, Tennilä (osittain) ja Vehkaoja sekä varajäsenet Heikkinen (osittain) ja Lahtinen.