12.10.2016 KEHA/2356/2016

Eduskunnan liikennejaosto

HE 134/2016 vp – Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2017

Teema: Joukkoliikenne; rahoituksen riittävyys, erityiset kipupisteet sekä kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet

Uudenmaan ELY-keskuksen lausunto

Uudenmaan, Päijät-Hämeen ja Kanta-Hämeen alueella joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia ovat HSL, Lahden ja Hämeenlinnan seutuviranomaiset, Hyvinkään ja Riihimäen kaupungit sekä näiden ulkopuolisella alueella Uudenmaan ELY-keskus.

Uudenmaan ELY-keskuksen tehtävänä on joukkoliikenteen suunnittelu ja järjestäminen omalla toimivalta-alueellaan yhteistyössä kuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Tavoitteena on edelleen kehittää nykyisiä toimivia joukkoliikenneyhteyksiä, varmistaa peruspalvelutaso kohtuullisen joukkoliikennekysynnän alueilla ja tarjota julkisen liikenteen peruspalveluja myös maaseudulla.

Liikennevirastolta saatujen ennakkotietojen mukaan Uudenmaan ELYn joukkoliikenteen rahoitustaso on hieman nousemassa vuonna 2017 ja määrärahakiintiö on arviolta noin 5,75 M€. Vuoden 2016 joukkoliikenteen määrärahakiintiö oli 5,617 M€ ja määritellyn palvelutason toteuttamiseksi määrärahatarve olisi ollut arviolta noin 10 M€.

Vuonna 2017 lakkaa paljon siirtymäajan liikennettä. Raideliikenteessä vuonna 2016 tehdyt liikenteen ja asemien lakkautukset aiheuttavat edelleen haasteita ja kustannuksia linja-autoliikenteen järjestelyihin Siuntiossa, Inkoossa, Raaseporissa ja Tuusulassa. LVM:n päätös osto- ja velvoiteliikenteestä vuodelle 2017 tuo osittaisia parannuksia, mutta kuitenkin vain vuodeksi. Suunnittelun osalta haasteita aiheuttaa se, että VR toimittaa muutosten tarkat aikataulut hyvin lähellä liikenteen alkamisajankohtaa, jolloin linja-autojen ja junaliikenteen yhteensovittaminen on vaikeaa.

Lisäksi toiminnan suunnittelua vaikeuttaa se, että joukkoliikenteen muutoksia realisoituu pitkin vuotta ja osa hyvin nopealla aikataululla. Esimerkiksi uusia reittiliikennelupia ja reittiliikennelupien muutoksia haetaan laissa olevan kolmen kuukauden määräajan sijaan jopa vain muutamien viikkojen varoitusajalla. Erityisesti siirtymäajan liikennöintisopimusten ja reittiliikennelupien yllättävät lakkautukset sekä junatarjonnan muutokset aiheuttavat korvaavan bussiliikenteen hankintatarpeita erittäin nopealla aikataululla, jolloin joudutaan tekemään kalliita suorahankintoja.

Kuntien joukkoliikennekustannukset ovat nousseet

Joukkoliikenteen järjestämismallit vaihtelevat suuresti Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella. Liikenteen hankinnoista pääosa on käyttöoikeussopimuksia. Osassa kuntia joukkoliikennepalvelut hoituvat vielä suurelta osin siirtymäajan liikenteenä. Toisaalta markkinaehtoinen liikenne on myös merkittävässä asemassa, esimerkiksi Porvoon seudulla.

Uudenmaan ELYn alueella kunnat ovat joukkoliikenteen suhteen hyvin erilaisia. Joillain alueilla esim. Hämeessä pienten matkustajamäärien vuoksi liikenteen ostoja on jouduttu karsimaan, mikä on edelleen kiihdyttänyt linja-autolla matkustamisen vähentymistä. Toisaalta Keski- ja Länsi-Uudellamaalla kunnat ovat pystyneet lisäämään panostustaan liikenteen hankintoihin, jolloin paremman tarjonnan myötä myös matkustus on lisääntynyt. Itä-Uudellamaalla Porvoon paikallisliikenne ja yhteydet pääkaupunkiseudulle on toteutettu markkinaehtoisena. Markkinaehtoinen liikenne on kuluvan vuoden aikana tullut voimakkaammin mukaan työmatkaliikenteeseen, mutta sen toimintaedellytykset ja vaikutukset ovat vasta hahmottumassa. Toisaalta toistaiseksi ilman kuntien suurta panostusta joukkoliikenteen rahoittamiseen oltaisiin koko alueella heikkenevän palvelun ja vähentyvän matkustuksen kierteessä.

Kunta-ELY -yhteistyön tärkein foorumi ovat henkilöliikennetyöryhmät, joiden toiminta on vakiintumassa. Alueen monissa kunnissa on muutettu suljettuja koululaiskuljetuksia avoimeksi joukkoliikenteeksi ja toisaalta siirretty koululaisten kuljetuksia taksikuljetuksista avoimeen joukkoliikenteeseen. Kuntayhteistyö kokonaisuudessaan hakee vielä muotoaan ja haasteet liittyvät erityisesti kuntien rooliin liikenteiden rahoittajina.

Painopiste valtion rahoituksessa on nykyisen joukkoliikennelain järjestämistapamuutosten myötä vuodesta 2014 alkaen siirtynyt kuntien kanssa tehtäviin liikenteiden yhteishankintoihin. Suuntaus tehostaa hankintoja, koska näin saadaan muodostettua laajempia hankintakokonaisuuksia ja kustannukset alenevat. Kuntien panostuksen johdosta Uudenmaan ELY hallinnoi tilaajana omaan rahoitusosuuteensa nähden arvoltaan yli kaksi kertaa suurempaa liikennettä.

Tulevaisuudessa joukkoliikenteen rahoitusjärjestelmä kaipaisi uudistusta. Nykyinen järjestelmä, jossa kunnille toisaalta myönnetään harkinnanvaraista valtionavustusta sekä toisaalta pyydetään mukaan jakamaan ELY-keskuksen ja kuntien yhteishankintojen kustannuksia on työläs ja vaikeasti tasapainoiltava.

Uudenmaan ELY-keskuksen alueen henkilöliikenneselvitykset ja linja-autoliikenteen palvelutason määrittelytyöt ovat valmistumassa. Näiden selvitysten pohjalta tehdään vuosia 2017 - 2020 koskeva koko Uudenmaan ELYn toimivalta-alueen linja-autoliikenteen palvelutasopäätös, jossa osoitetaan ELY-keskuksen ja kuntien yhteistyössä muodostama näkemys joukkoliikenteen tavoitteellisesta palvelutasosta. Maakuntauudistus tulee voimaan nyt määriteltävän palvelutasokauden aikana ja tuo mukanaan uusia haasteita. Jo vuonna 2017 joudutaan aloittamaan monivuotisten liikenteiden hankintoja, vaikka näiden hankintojen mukainen liikennöinti alkaa vasta maakuntauudistuksen jälkeen.

Loputkin siirtymäajan liikenteet lakkaavat vuosien 2018 ja 2019 aikana ja niiden toteutumista markkinaehtoisena liikenteenä on vaikea arvioida ennakolta. Tästä syystä lisäänty-

vien hankintatarpeiden toteuttaminen nykyisellä rahoitustasolla heikkenee entisestään. Ilman kuntien suoraa panostusta joukkoliikenne ei tällöin ole enää varteenotettava liikkumisvaihtoehto koko Uudenmaan ELY-keskuksen hallinnoimalla alueella

Liikennekaari mahdollistaa, mutta tuo myös merkittäviä uhkia

Uudenmaan ELY-keskuksen toimivalta-alueella on edelleen haasteena joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmien yhteensopimattomuus. HSL:n, Walttin, VR:n, Matkahuollon ja markkinaehtoisen liikenteen omat liput eivät ole vielä lähelläkään yhteensopivuutta sujuvien matkaketjujen mahdollistamiseksi.

Muun muassa joukkoliikenteen tietojen hallinnan, matkustajainformaation sekä rahavirtojen clearingin tarkastelut ovat jääneet liikennekaaren valmistelussa ja lakiehdotuksen käsittelyssä hyvin kevyelle tasolle. Tiedon sisällön yhtenäisyyteen, laatuun ja tiedon kulun toimimiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Esimerkiksi reitti- ja aikataulutietojen esittämiseen samalla pysäkkiverkolla ei ole velvoitettu. Esitetyt tulevaisuuden teknologia- ja markkinavetoiset ratkaisutavat on lain valmistelussa sivuutettu maininnoilla, että avointen rajapintojen päälle voidaan odottaa syntyvän uutta markkinaehtoista palveluntarjontaa ja osaavia toimijoita on laajalti.

Riittävän syvällinen perehtyminen matkustajan näkökulmaan puuttuu lakiesityksestä. Ehdotetun pelkän avoimen rajapintavaatimuksen sijaan pitäisi viranomaisten edelleen koordinoidusti pitää yllä koontitietokantaa asiakasinformaation takaamiseksi. Lisäksi matkustajien tulee saada selkeitä ja edullisia lipputuotteita toteuttaakseen kertaluontoisia tai päivittäisiä matkojaan. Eri tavalla järjestettyjen liikenteiden aikataulujen ja hintojen selville saaminen on jo nyt asiakkaalle hankalaa. Informaation hankaluus tai maksullisuus eivät edistä joukkoliikenteen käyttöä, vaan tekevät oman auton käytöstä entistä houkuttelevampaa. Asiakkaalle tulee taata mahdollisuus ja varmuus suunnitella arjen kulkemiset eripituisilla aikajänteillä julkisen liikenteen varaan.

Mahdollisen liikennekaaren voimaantulon aiheuttamien muutosten hallinta tulee olemaan työlästä muun muassa esitetyn 60:en päivän markkinaehtoisen liikenteen ilmoitusvelvollisuuden vuoksi. Markkinaehtoisen liikenteen nopeat muutokset ja varsinkin liikenteiden ennakoimattomat lopetukset tulevat johtamaan kuntien ja toimivavaltaisten viranomaisten kalliisiin suorahankintoihin ja siirtymisen erillisiin taksikuljetuksiin koulukuljetuksissa. Tämä vaarantaa koulumatkaliikenteen varaan rakentuvan avoimen joukkoliikenteen tarjonnan myös työmatka- ja asiointitarpeisiin.

Koko Suomen työpaikoista 40 % sijaitsee Uudenmaan ELY-keskuksen toimialueella Uudellamaalla ja Hämeissä. Alueella asuu hieman vajaa 2,0 miljoonaa ihmistä, mikä vastaa 36 % koko maan väestöstä. Uudenmaan ELY-keskuksen alue on Suomen kasvualuetta, jossa joukkoliikenteeseen panostamisella on todellista potentiaalia saavuttaa huomattavia yhteiskunnallisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia.

Johtaja Tuovi Päiviö

Joukkoliikennetiimin vetäjä Eini Hirvenoja