Paikallisliikenneliiton lausunto
12.10.2016

Eduskunta, Liikennejaosto
kaisa.iso-siplila@eduskunta.fi
Kuulemistilaisuus, torstai 13.10.2016 klo 11:00

Asia: HE 134/2016 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2017. Joukkoliikenne, rahoituksen riittävyys, erityiset kipupisteet sekä kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet.

Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2015 yhteensä yli 430 miljoonaa matkustajaa, joka on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Joukkoliikenne kuuluu toimivaan ja kestävään kaupunkiseutuun ja on osa elinvoimaisuuteen, työllisyyteen sekä opiskeluun liittyvien tavoitteiden toteutusta. Joukkoliikenne on päivittäin 1,2 miljoonaa kertaa kaupunkiseudun asukkaiden arjen matkoissa mukana.

Suurilla kaupunkiseuduilla tehdään noin 400 miljoonaa joukkoliikennematkaa ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla noin 60 miljoonaa matkaa vuodessa. Helsingin seudun liikenteen osuus matkoista on 353 miljoonaa matkaa vuodessa, Tampereen Nyssen 35 miljoonaa joukkoliikennematkaa ja Turun Fölin 24 miljoonaa joukkoliikennematkaa. Toimivaltaisten viranomaisten julkisina hankintoina EU:n palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestämä joukkoliikenne turvaa kohtuuhintaiset ja laadukkaat joukkoliikennepalvelut kaupunkiseutujen asukkaille.

Joukkoliikennepalveluiden järjestäminen ja rahoittaminen eivät ole kuntien lakisääteisiä velvoitteita. Kunnat rahoittivat vuonna 2015 joukkoliikennettä yhteensä 422 miljoonalla eurolla. Valtio rahoitti samana vuonna kuntien ja ELY-keskusten järjestämää joukkoliikennettä yhteensä 54 miljoonalla eurolla (noin 11 prosenttia kustannuksista).

Kaupunkiseutujen joukkoliikennettä on kehitetty tuloksekkaasti kuntien rahoituspanoksella

Kaupunkien määrätietoiset kehittämistoimet lisäävät joukkoliikenteen matkustusta kaupunkiseuduilla. Vuonna 2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain yhteydessä kannustettiin kaupunkiseutuja miettimään joukkoliikennettä kokonaisuutena ja perustamaan joukkoliikenteeseen kaupunkiseutuviranomaisia. Työn tuloksena muun muassa keskisuurten kaupunkien joukkoliikennematkustus on ollut voimakkaassa nousussa, kasvua 6-17 %. Turussa ja Tampereella alkuvuoden joukkoliikennematkustus on 4-6 % kasvussa. Helsingin seudulla järjestetään Euroopan mittakaavassa kustannustasoltaan ja asiakastyytyväisyydeltään erittäin korkeatasoista joukkoliikennettä. Kaupunkiseutujen joukkoliikennettä järjestävät kunnat ovat lisänneet joukkoliikenteen rahoitustasoaan, sillä järjestämistavan muutosten yhteydessä valtion rahoitustaso aleni ja vastuulle saatiin laajempien toiminta-alueiden entisiä valtion rahoittamia liikenteitä. **Kehittyvä joukkoliikenne vaatii jatkossa edelleen lisäsatsauksia ja tämän tarpeen tulisi näkyä myös rahoitustasossa.**

Myönteistä vuoden 2017 joukkoliikennepalvelujen ostoon ja kehittämiseen esitetyssä määrärahassa (84,474 miljoonaa euroa) **on, että suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki pysyy ennallaan** (n. 9.7 milj. ja 8,1 milj.)**.** Edellisenä vuonna vähennystä valtion rahoituksessa oli lähes viidennes. Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin varatussa määrärahassa on edelleen pientä vähennystä.

Suurilla kaupunkiseuduilla valtion osuus PSA-liikenteen hankintakustannuksista on enimmillään noin 5 %, useimmiten paljon alempi. On selvää, että **rahoituksella saadaan erinomainen joukkoliikenteen käyttöä lisäävä vaikuttavuus kaupunkiseuduilla.** Pitkällä tähtäimellä joukkoliikenteen määrärahojen maltilliseen ja pitkäjänteiseen korottamiseen olisi hyvät liikennepoliittiset perusteet.

Kaupunkiseutujen joukkoliikennepalvelun parantamistavoitteet ja keskeiset kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen liittyvät investointihankkeet kytkeytyvät MAL-aiesopimuksiin. **Valtion**

osallistuminen kasvavien kaupunkiseutujen raitiotieinvestointien toteutukseen erillisillä rahoituspäätöksillä on tärkeää, jotta luodaan edellytyksiä joukkoliikenteeseen tukeutuvalle maankäytölle ja kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmän kapasiteetin kehittämiseen.

Kaupunkiseudut ovat kehittäneet asiakkaiden digitaalista tiedonsaantia ja -palveluja ja ovat mahdollistamassa erilaisten liikkumispalvelutietoihin pohjautuvien digitaalisten palvelujen syntymistä. Suurten kaupunkien joukkoliikennedata on saatavilla avoimen datana. Myös kaikki Waltti -lippujärjestelmää käyttävät kaupungit tuottavat yleisesti käytössä olevaa liikennedataa Waltin liikenteenhallinnan kautta. Kaupungit pystyvät toteuttamaan ja ovat jo osin toteuttaneet Liikennekaaren tavoitteiden mukaisen lippuyhteistyön esimerkiksi muiden liikkumispalvelujen tarjoajien kanssa.

Digitalisaation kehittäminen vaatii resursseja, joten kaupunkiseutujen tukeminen tässä työssä olisi tärkeää. Muun muassa Digitransit on HSL:n ja Liikenneviraston tarjoama palvelualusta, jota on kehitetty avoimella lähdekoodilla ja jonka palvelualustan kuka tahansa, voi ottaa käyttöönsä. Tarve saada asiakkaille joukkoliikenteen reaaliaikatietoja käyttöön useammissa keskisuurissa ja pienemmissä kaupungeissa tulee vaatimaan lisäpanostuksia tietojärjestelmiin.

Muita kehittämistarpeita

Joukkoliikenteen kipupisteitä ovat rahoituksen riittävyys ja pitkäjänteisyys. Jatkuvaa kehittämistä tulee tehdä kaupunkiseutuihin kytkeytyvän ja niiden ulkopuolelle jäävän alueen palvelukokonaisuuden hallinnassa ja yhteisessä suunnittelussa.

ELY:jen viranomaistehtäviin kuuluvassa kaupunkiseutujen ulkopuolelle ulottuvassa liikenteessä on markkinaehtoista liikennettä ja sitä täydentävää yleensä lyhyillä sopimuksilla kilpailutettua ostoliikennettä. Rahoituksen vähentyminen ja epävarmuus, lyhyet sopimukset, osin vähäinen kysyntä sekä eripituiset joukkoliikennelain siirtymäajat ovat vaikeuttaneet liikenteen järjestämistä ja mahdollisuuksia kokonaisuuksien suunnitteluun. ELY-liikenteessä rahoittajatahoiksi on ollut tarve saada myös liikenteiden kauttakulkupaikkakuntien kunnat.

Yleisesti joukkoliikenteessä on vielä menossa sopeutumista ja uudelleen asemoitumista vuonna 2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain myötä muuttuneeseen toimintaympäristöön. Markkinaehtoinen liikenne etsii oikeita paikkoja toimia. Hyviä markkinaehtoisia palveluja on syntynyt ja hinnoittelu kehittynyt asiakasta houkuttelevammaksi. Markkinaehtoisesti toimivassa joukkoliikenteessä kaupunkiseutujen sisääntuloliikenteessä tulotaso on voinut muuttua, kun kunnat ovat PSA-asetuksen mukaan alkaneet käyttää rahoitustaan liikenteen ostoihin, eikä subventiota kohdisteta markkinaehtoisen liikenteen lipun hinnan alentamiseen. Voimassa on vielä mös erilaisia siirtymäajan liikennöintisopimuksia ja taksasopimuksia.

Lippujärjestelmät elävät; markkinaehtoisilla liikennöitsijöillä on kokonaan omia järjestelmiä tai Matkahuollon järjestelmä, kaupunkiseuduilla kilpailuttamalla hankittuja lippujärjestelmiä ja osin Matkahuollon tuotteita. Yhteentoimivuutta on vielä vaihtelevasti ja sitä tulee kehittää. Lippujärjestelmä on toiminnanohjausjärjestelmä, jolla liikenteen järjestäjä tai liikenöitsijä voi toteuttaa tavoitteidensa mukaisen asiakashinnoittelun ja lipputyypit, rahaliikenteen ja kysynnän seurannan, mikä edelleen palvelee palvelukokonaisuuden asiakaslähtöistä suunnittelua. Liikennekaaren voimaantulo ei suoraan muuta kaikkea toimintaa asiakaslipuiltaan yhteensopivaksi kokonaisuudeksi, varsinkaan markkinaehtoista liikennettä, vaan tarvitaan yhteistyöhalukkuutta ja kaikkien osapuolten ponnisteluja yhteistyön onnistumiseksi.

Joukkoliikenteen rahoituksen tulisi olla pitkäjänteistä. Pitkäjänteistä suunnittelua tehdään kaupunkiseutujen ja alueiden liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja MAL-aiesopimuksissa. Olisi tärkeää kuntien ja kaupunkien elinvoiman näkökulmasta, että niihin voidaan sitoutua.

Paikallisliikenneliiton lausunto
12.10.2016

Yhteiskunnan maksamien lakisääteisten kuljetusten hoitamisessa on paljon säästöpotentiaalia ja yhdistelymahdollisuuksia. Tarvitaan tiivistä yhteistyötä kuntien, kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisten ja Kelan kesken**.** Kaupunkiseutujen reuna- ja maaseutualuilla olennaista on järjestellä henkilökuljetuksia ja ohjata samoihin kyyteihin eri matkustustarpeita.
Maaseutuliikenteiden ratkaisu on hyvässä kuljetustarpeiden kartoituksessa, seurannassa, suunnittelussa sekä kuljetusten hankinnassa. Digitalisaatio on hyvä apulainen, mutta tärkeintä on suunnittelu. Mitä vähäisemmät resurssit ja pienemmät kulkemisvolyymit, sitä yksityiskohtaisempaa suunnittelua tarvitaan ja tarpeisiin muuntautuvaa palvelua, enenevästi pienkalustolla ja kutsuohjautuvasti. Mahdollisuudet joustavasti käyttää erikokoista kalustoa erilaisten tarpeiden mukaan paranevat Liikennekaaren myötä.

12.10.2016
Minna Soininen
Suomen Paikallisliikenneliitto ry