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

Joukkoliikenne, rahoituksen riittävyys, erityiset kipupisteet sekä kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet

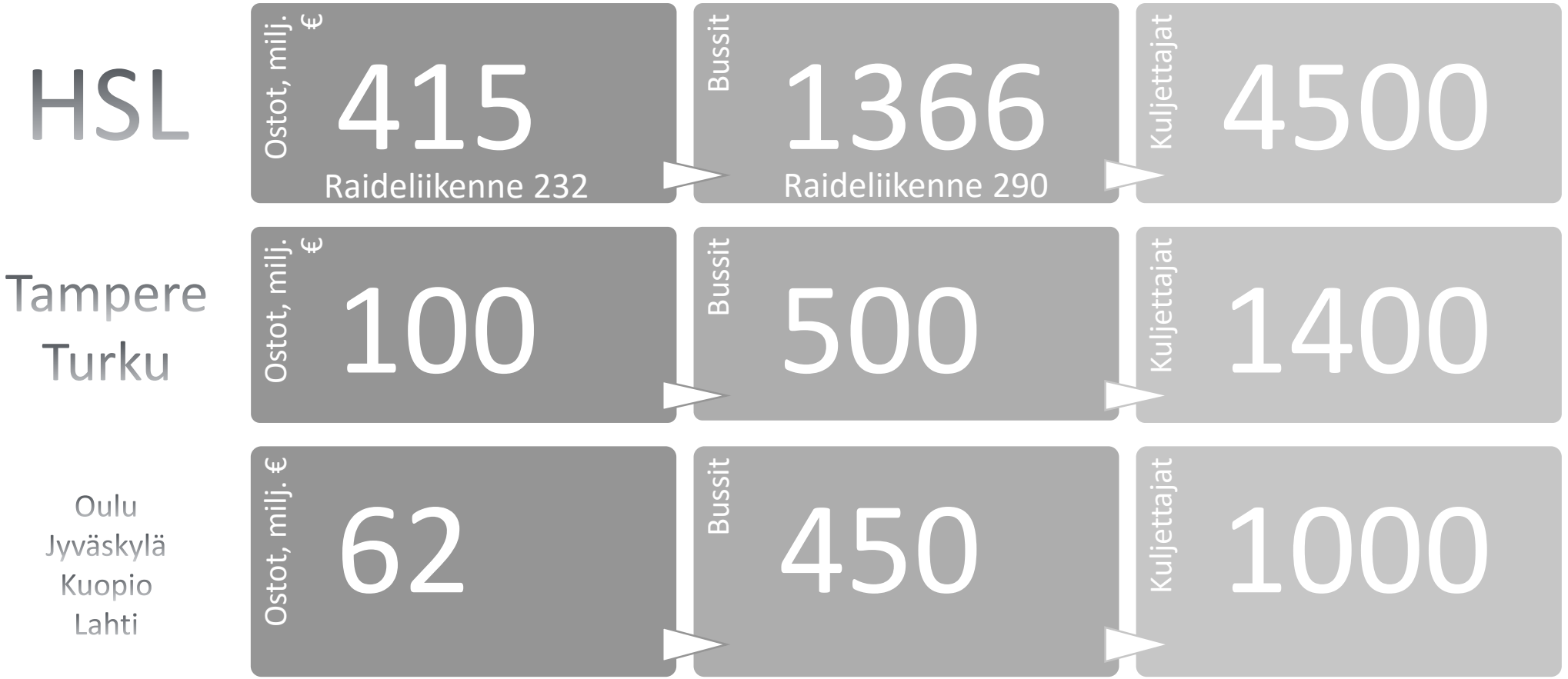
Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Suomen Paikallisliikenneliitto ry

13.10.2016

Järjestämistapavaihtoehdot

- Joukkoliikenne voidaan järjestää joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen (1370/2007) mukaisesti.
- Liikenne on järjestettävä palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti, kun toimivaltainen viranomainen on päättänyt varmistaa sellaisten joukkoliikennepalveluiden tarjoamisen, jotka ovat mm. monilukuisempia, luotettavampia, korkealaatuisempia tai edullisempia palveluita kuin palvelut, joita voitaisiin tarjota pelkästään markkinoiden ehdoilla.
- Joukkoliikenne on markkinaehtoista silloin, kun liikennettä ei tueta julkisesti. Julkinen tuki tarkoittaa niin liikennepalvelun hankintaa julkisena hankintana, kuin myös välillistä tukea markkinaehtoiselle liikenteelle lippujen asiakashintojen alentamiseksi.
- Kun liikennettä tuetaan julkisin varoin, on liikenne pääsääntöisesti kilpailutettava. Poikkeuksena tästä on raskas raideliikenne ja viranomaisen oma tuotanto, jota sovelletaan Helsingin raitiotie- ja metroliikenteessä sekä osin Tampereen, Turun ja Porin linja-autoliikenteessä.

Sopimusliikennemarkkinan kokoa



Ihmisten arjessa mukana



Kuva: Jyväskylän Linkki

- 1 200 000 asiakaskäyntiä kaupunki- ja kaupunkiseutuliikenteen joukkoliikennevälineissä joka päivä!
- Suurilla kaupunkiseuduilla tehdään noin 400 miljoonaa matkaa ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla noin 60 miljoonaa matkaa vuodessa.

- Vuotuiset matkamäärät
  - HSL, 353 miljoonaa joukkoliikennematkaa vuodessa
  - Tampere, Nysse, 35 milj.
  - Turku, Föli, 24 milj.
  - Oulun joukkoliikenne, 7 milj.
  - Lahden LSL 6,7 milj.
  - Jyväskylän Linkki 6,0 milj.
  - Kuopio 5,5, milj.
  - Joensuussa 2,1 milj.
- Joukkoliikennematkustuksen kasvulukuja, alkuvuosi 2016 verrattuna alkuvuoteen 2015: **Tampere n. 4 %, Turku 6 %, Kuopio + 17 %, Oulu + 11,5 %, Jyväskylä + 9 %, Joensuu 7 %, Lahti + 6 %**

Digitalisaation tekijänä

- Kaupunkiseudut ovat kehittäneet asiakkaiden digitaalista tiedonsaantia ja -palveluja ja ovat mahdollistamassa erilaisten joukkoliikennepalvelutietoihin pohjautuvien digitaalisten palvelujen syntymistä.
- Avointa dataa ja rajapintoja ollut käytössä jo pitkään.
- Joukkoliikenneviranomaiset pystyvät Liikennekaaren tavoitteisiin
  - Tunnistepohjainen maksaminen/Waltti
  - Kertalippumyynti mobiilimaksusovellusten kautta
- Tarve saada asiakkaille joukkoliikenteen reaaliaikatietoja käyttöön useammissa keskisuurissa ja pienemmissä kaupungeissa tulee vaatimaan lisäpanostuksia tietojärjestelmiin ja laitteisiin.
- Digitalisaation kehittäminen ja tekeminen vaatii resursseja, joten kaupunkiseutujen tukeminen tässä työssä olisi tärkeää.

Kehittämistyötä pääosin kuntien rahoituksella

- Kaupungit ovat tehneet yhteistyökumppaniensa kanssa määrätietoista kehittämistyötä joukkoliikenteen palvelutason, lippujärjestelmän, lippujen ostamisen helppouden sekä matkustajien tiedonsaannin kehittämiseksi. Joukkoliikennepalvelut järjestetään paremmalla palvelutasolla kuin mitä markkinaehtoisesti syntyisi.
- Keskisuurten ja pienten kaupunkien yhteistyö muun muassa lippu- ja maksujärjestelmän hankkimisessa tuo kaikille kustannussäästöjä ja mahdollistaa lippujen yhteensopivuuden eri kaupunkiseuduilla. Joensuussa on matkustettu Waltti-lipuilla tammikuusta 2015, Jyväskylässä, Kuopiossa ja Oulussa kesästä 2015, Lahdessa helmikuusta 2016.
- 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).

Rahoituksesta

- Kaupunkien joukkoliikennetuen vaikuttavuus erittäin hyvä
  - Valtionavun osuus tällä hetkellä pieni, mutta merkityksellinen
  - Käytön kasvu ja väestökehitys -> palvelujen kehittämistarve -> rahoitustason nostotarve
  - Pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus
  - Joukkoliikenteen tietojärjestelmien kehittäminen vaatii resursseja
  - Valtion osallistuminen merkittäviin joukkoliikenteen infrahankkeisiin tärkeää (erilliset rahoituspäätökset/MAL-aiesopimukset)
- Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot, junaliikenteen hankinnat;
  - Pitkäjänteisyys ja suunnitelmallisuus
  - Vaatii yhteensovittelua ja yhteistä suunnittelua markkinaehtoisen liikenteen, viranomaisten ostoliikenteen, kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten ja Kelan kuljetustarpeiden kanssa
  - Maaseutuliikenteen ongelmia, palvelutarpeita ja kuljetusten kustannustehokkuutta ratkaistaan hyvällä suunnittelulla! Ei esimerkiksi antamalla palveluseteli kuntalaisten käteen.

Kaupunkijoukkoliikenteellä kohti kestävää tulevaisuutta

Minna Soininen, toiminnanjohtaja

minna.soininen(at)pllry.fi

Paikallisliikenneliitto ry

050 4344514



Kuva: Oulun joukkoliikenne