Lausunto, Suomen Paikallisliikenneliitto
18.10.2017

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan Liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Asia: HE 106/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018
Teema: Joukkoliikenne; erityiset kipupisteet ensi vuoden talousarvion näkökulmasta? Energia- ja ilmastostrategian toimenpiteet ja joukkoliikenteen keskeiset kehittämishankkeet.

Pitkäjänteistä vaikutusta MAL-aiesopimusten kautta

Kaupunkiseutujen ja alueiden näkökulmasta on tärkeää, että liikennepalveluja kehitetään ja ylläpidetään suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti, sillä liikennepalveluilla on suuri merkitys yhdyskuntien hyvinvoinnille, työllisyydelle, taloudelliselle kasvulle ja kilpailukyvylle. Maankäytön, asumisen, liikenteen ja palveluiden yhteinen suunnittelu on merkittävin kestävien kulkumuotojen käyttöön vaikuttava keino.

Pitkäjänteistä suunnittelua tehdään kaupunkiseutujen ja alueiden liikennejärjestelmäsuunnitelmissa ja MAL-aiesopimuksissa. Niihin kirjataan joukkoliikennepalvelun parantamistavoitteet ja keskeiset investointihankkeet. Valtion osallistuminen kasvavien kaupunkiseutujen joukkoliikenneinvestointien toteutukseen erillisillä rahoituspäätöksillä on tärkeää, jotta luodaan edellytyksiä joukkoliikenteeseen tukeutuvalle maankäytölle ja kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmän kapasiteetin kehittämiseen.

Kasvanut kysyntä, kasvanut palvelu- ja rahoitustarve

2016 oli erinomainen kaupunkijoukkoliikennevuosi. Paikallisliikenneliiton jäsenten palveluiden matkustajamäärä lisääntyi + 15,3 miljoonaa matkaa. Kaupunkiseuduilla saavutettiin ennätyksiä matkustajamäärän kasvussa*. Erittäin hyvä matkustuksen kasvukehitys on jatkunut alkuvuonna 2017**.

Kaupunkiseutujen joukkoliikennettä on kehitetty tuloksekkaasti kuntien rahoituspanoksella. Joukkoliikenteen parantuneen palvelutarjonnan myötä palvelujen kysyntä on kasvanut merkittävästi. Tämä edellyttää edelleen toimintavuonna 2018 satsauksia palvelutarjonnan lisäämiseen. Huolimatta siitä, että kuntataloutta on leimannut viime vuodet kireys, kykenevät kaupunkiseudut talousarvioluonnoksissaan 2018 vastaamaan omalla rahoituksellaan hyvin joukkoliikenteen kasvaneeseen palvelukysyntään ja sen edellyttämiin palvelun lisärahoitustarpeisiin.

Joukkoliikenteen valtionrahoituksessa palvelujen hankintaan käytettävän rahoituksen ostovoima sen sijaan on vuosia heikentynyt. Kaupunkiseuduilla valtion osuus PSA-liikenteen hankintakustannuksista on enimmillään noin 5 %-10 %. Rahoituksella saadaan erinomainen joukkoliikenteen käyttöä lisäävä vaikuttavuus. Pitkällä tähtäimellä joukkoliikenteen määrärahojen maltilliseen ja pitkäjänteiseen korottamiseen olisi hyvät liikennepoliittiset perusteet.

ELY:jen viranomaistehtäviin kuuluvassa kaupunkiseutujen ulkopuolelle ulottuvassa liikenteessä rahoituksen vähentyminen ja epävarmuus, lyhyet sopimukset, osin vähäinen kysyntä sekä eripituiset joukkoliikennelain siirtymäajat ovat vaikeuttaneet liikenteen järjestämistä ja mahdollisuuksia kokonaisuuksien suunnitteluun.

* 2016 muun muassa Kuopiossa + 14 %, Oulussa +14 %, Jyväskylässä +11 %, Lahdessa + 6 %, Joensuussa + 5 % ja Lappeenrannassa + 5 %.
** alkuvuosi 2017: HSL +2,5 %, Tampereen Nysse + 9 %, Turun seudun Föli +5 %, Oulun joukkoliikenne +10 %, Kuopion Vilkku-liikenne +10 % , Jyväskylän Linkki-liikenne +7 %, Lahden LSL-liikenne 3 %, Joensuun seudun joukkoliikenne 12 %, Porin paikallisliikenne 2 % ja Lappeenranta +5.

Lausunto, Suomen Paikallisliikenneliitto
18.10.2017

Valtion irtautuminen Waltti-maksujärjestelmästä viimeistään vuoden 2018 aikana voi aiheuttaa noin 10 000 joukkoliikenneasiakkaan palvelujen heikkeneminen työssäkäyntialueilla, jos lippujen yhteiskäyttöisyys ei toteudu esimerkiksi viranomaisten lipputyyppien ja tunnistusteknologian erilaisuuden takia. Viranomaiset ovat tehneet paljon työtä yhteentoimivuuden varmistamiseksi ostopalvelujen välillä. Yhteistyöllä tähän mennessä saavutetut tulokset eivät saa vaarantua maksujärjestelmävaatimuksiin liittyvän tulkinnanvaraisuuden vuoksi uusissa ELY-hankinnoissa tai liikennepalvelujen siirtyessä maakuntien hoitovastuulle. Myös yhteistoiminnasta markkinaehtoisen liikenteen kanssa on hyviä kokemuksia kaupunkiseuduilla.

Liikkumisen ohjauksen määräraha

Liikkumisen ohjaukseen määräraha on 0,9 milj. euroa. Liikkumisen ohjauksella myötävaikutetaan joukkoliikenteen ohella myös kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvattamiseen erityisesti kaupunkiseuduilla. Keinoina on muun muassa informaatio-ohjaus, markkinointi ja palvelujen kehittämisen tukeminen.

Valtionrahoitusta joko uusista lisämäärärahoista tai liikkumisen määrärahasta olisi käytännössä tarve ja hyödyllistä saada kaupunkipyöräjärjestelmien edistämiseen kautta Suomen, sähköpyörien hankintaan ja erilaisten kutsuliikennemallien kehittämiseen ja kokeiluihin korvata heikosti kannattavia joukkoliikennepalveluja kutsuliikenteillä. On myös tarvetta kehittää uusien liikennepalvelumuotojen tilausmenetelmiä ja ominaisuuksia nykyisin käytössä oleviin sovelluksiin.

Liikennepalvelulain velvoitteet ja lisämääräraha digitalisaation ja palveluistumisen tukemiseen

Suomalainen liikenneala, lukuisine pienine yrityksineen, valmistautuu tällä hetkellä liikennepalvelulain voimaantuloon ja valtion lisätuelle toimeenpanon käytännön jalkauttamisessa on suuri tarve. Uudet vaatimukset lisäävät myös kuntien resurssitarpeita. Kaikki tahot haluavat yhteentoimivuuden ja liikkumispalvelujen kehittyvän. Haasteena on asioiden toimeenpano tiukassa aikataulussa ja aikaa kestävien ratkaisuvaihtoehtojen löytäminen.

Suomalainen ja pohjoismainen kaupunki- ja kaupunkiseutujoukkoliikenne ovat tiedon avaamisessa, informaatiopalvelujen tasossa ja lippujärjestelmien toimivuudessa eurooppalaisittain edistyneellä tasolla. Kaupunkijoukkoliikenteessä halutaan edelleen olla edelläkävijöitä, ja kehittää teknisiä valmiuksia siten, että asiakkaiden palvelutarjonta ja tietopalvelut paranevat ja monipuolistuvat ja palvelujen ostaminen entisestään helpottuu. Tarvitaan käytännön esimerkkejä ja jatkuvaa yhteistyötä sen varmistamiseksi, että koko toimiala ja ratkaisut voidaan viedä uudelle tasolle.

On erittäin myönteistä joukkoliikenteen kannalta, että määrärahaa lisätään neljäksi vuodeksi (2018-2021). Lisäyksestä 2 miljoonaa/vuosi käytetään raideliikenteen junien osto- ja velvoiteliikenteen lisäämiseen. Lisäksi 3,5 milj. /vuosi lisätään suurten kaupunkien momentille digitalisaation ja palveluistumisen tukeminen isoilla kaupunkiseuduilla. Lisäyksen ajatuksena on tukea muuta kuin palveluiden ostoa, mutta muutoin rahoituksen sallituista käyttökohteista ei ole vielä tietoa.

Suurin käytännön kysymys joukkoliikenteen näkökulmasta on yleiskäyttöisten teknologioiden kehittyminen autolaitekannassa; mitä matkustusoikeuden tunnistustekniikoita autoihin pitäisi hankkia ja missä aikataulussa tähän pystytään. Markkinamuutosta ja teknologiakehitystä tulisi valtionrahoituksella kiihdyttää, jotta kansalaisten ja kotimaisen liikenteen helppokäyttöisyyden kehitystä varmistetaan.

Myyntirajapintavaatimuksista tai kertalipun myyntivelvoitteista aiheutuu kunnille ja kaikille joukkoliikenneviranomaisille teknistä hallinnointityötä ja maksuliikenteen seurantatehtäviä. Erilaiset yhteistyö- ja jälleenmyyntimallit edellyttävät myös työpanosta verkostojen hallintaan ja viestintää yhteistyökumppanien välillä.

Olennaisten tietojen avaamisen myötä tietoja tulee esimerkiksi tietopalvelujen sovelluskehittäjille entistä laajemmin tarjolle. Valtion toimesta on syntymässä käytännössä rajapintatietojen luettelo. Vapautuneen markkinan seuranta yrityksille sekä viranomaisille tulee olemaan vaikeaa. Tarvittaisiin yleishyödyllinen käyttöliittymä, jotta sekä yritykset että viranomaiset voivat seurata palvelutarjonnan tietoja.

Valtionavustusten maksaminen liikennepalvelujen käyttäjille eli palveluseteli

Talousarvion mukaan valtionavustusta saisi käyttää laissa liikenteen palvelusta tarkoitettujen avustusten maksamiseen liikennepalvelujen käyttäjille. Tämän tuen käytön oikeudellinen sääntely on vasta valmistelussa. Suhde palvelusopimusasetukseen on selvittämättä ja valtiontuen sallittavuuden näkökulmasta selvittäminen on myös kesken. Komission on myös hyväksyttävä mahdollinen tukiohjelma ennen tuen käyttöönottoa. Käytännössä palvelusetelin kaltaisia järjestelyjä, jossa tuki ohjataan asiakkaalle tai asiakas saa lipunmyyjän luona asioidessaan alennuksen perustuen lipunmyyjän ja kunnan sopimukseen, on otettu jo paikka paikoin Suomen kunnissa käyttöön.

Tällaisen kolmannen kansallisen liikennepalvelujen järjestämisvaihtoedon laillisuutta on selvitetty Liikenne- ja viestintäministeriön toimesta edellisen joukkoliikennelain muutoksen yhteydessä. Näennäisesti asiakkaan kautta yrityksille annetun tuen tarkoitus on liikennepalvelun hinnan alentaminen asiakkaalle, mikä on yksi peruste soveltaa palvelusopimusasetusta kun markkinahintaa edullisempia palveluja halutaan tarjota. Palvelusetelillä on vaikutusta myös markkinaehtoisen liikenteen hinnoittelun kehittymiseen. Edellisen joukkoliikennelain pitkillä siirtymäajoilla on jo ollut vaikutuksensa osin hitaaseen joukkoliikenteen hinnoittelukehitykseen muun kuin kaukoliikenteen osalta. Tuki myös lanseerattaisiin samaan aikaan, kun uusia markkinaehtoisia liikennepalveluja odotetaan syntyvän markkinoille. Tuki aiotaan lisätä myös ilman aikeita valtionrahoituksen lisäämiseen. Näin ollen tuki todennäköisesti vähentäisi liikenteen peruspalveluostoja. Puuttuu arviot siitä mikä olisi tuen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja mitä kilpailuvaikutuksia tuella olisi, kun paikkakuntakohtaisesti käytetty tuki kohdentuu vain harvoihin yrityksiin.

18.10.2017
Minna Soininen, toiminnanjohtaja
Suomen Paikallisliikenneliitto ry