Liikenne- ja viestintävaliokunta

Paikallisliikenneliiton lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi HE 35/2018

Kiitämme mahdollisuudesta tulla kuulluksi asiassa. Paikallisliikenneliitolla ei kaupunkiseutujen joukkoliikenteen näkökulmasta ole huomautettavaa käsittelyssä olevaan lakiin alueiden kehittämisestä ja kasvupalveluista. Kiinnitämme lausunnossa huomiota muuttuvaan henkilöliikennepalvelujen hallintoon, eriytyviin alueisiin ja mahdollisuuksiin liikennepalvelujen järjestämiseen tilanteissa, joissa elinvoimaa ja kasvupalveluita tukevaa liikennepalveluverkkoa ei markkinavetoisesti synny.

Joukkoliikenteellä on mittavat yhteiskuntantaloudelliset höydyt. Sen avulla on mahdollista käydä töissä, opiskelemassa, vapaa-ajan menoissa ja palveluissa. Joukkoliikenne kasvattaa työssäkäyntialueita ja pienentää liikenteen ympäristöpäästöjä. Se säilyttää asemansa kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän ytimessä automaatio- ja digitalisaatiokehityksessä ja on tulevaisuudessa yhä helppokäyttöisemmin saatavilla ja käytettävissä.

Suomen Ympäristökeskuksen mukaan

- **Alueiden kehitys eriytyy yhä selkeämmin kasvaviin ja taantuviin alueisiin.** Tämä näkyy työmatkojen pidentymisenä. Taantuvilla rakennemuutosalueilla työtä joudutaan joko hakemaan entistä kauempaa tai työn perässä joudutaan muuttamaan kasvuseuduille, ainakin osa-aikaisesti.
- **Aluekehityksen eriytymisen myötä myös joukkoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet eriytyvät Suomessa.** Kasvuseuduilla joukkoliikennejärjestelmät kehittyvät ja vastaavasti heikentyvät väestöään menettävillä alueilla. Samaan aikaan kaupunkikeskukset kytkeytyvät entistä paremmilla joukkoliikenneyhteyksillä toisiinsa.
- Työmatkojen pidentymiseen liittyy useita eri tekijöitä. Kaupungistumisen myötä työpaikkojen erikoistuminen, työn luonne ja monipaikkaisuus sekä asuntojen voimakas hintojen nousu erityisesti pääkaupunkiseudulla on **johtanut yhä laajempiin työmarkkina-alueisiin.**

Muuttovoittoiset alueet keskittyvät keskeisten liikennekäytävien varrelle tai niiden laajenevalle vaikutusalueelle. Kaupunkiseutujen sisällä keskeistä on sujuva ja toimiva sisäinen liikenne ja asemanseutuihin ja solmupisteisiin panostaminen.

Toisaalta riittävistä yhteyksistä tulee huolehtia heikentyvillä alueilla. Käsittelyssä olevan lain neljännessä pykälässä kuvataan, että kehittyneisyyseroja vähentäviä toimenpiteitä voisivat olla alueen infrastruktuurin, erilaisten palvelujen saatavuuden ja riittävien tieto- ja liikenneyhteyksien turvaaminen.

Työllisyyden hoidossa keskeistä on työvoiman liikkuvuus hallintorajojen yli. Työssäkäyntialueiden halutaan työllisyyden hoidon nimissä entisestään laajentuvan. Mikäli markkinaehtoista liikennepalvelutarjontaa ei ole riittävästi tai asiakkaalle kohtuullisella hinnalla syntynyt, on ELY-toimivalta-alueilla **valtionrahoituksella yhteistyössä kuntien rahoituksen kanssa pystytty järjestämään työssäkäyntiyhteyksiä, tai opiskelua ja koululaisia palvelevia yhteyksiä**. Sekä nykyinen, että vielä enemmän tuleva henkilöliikenneasioiden hallinto edellyttää yhteistyötä ja sopimuksia eri osapuolten välillä, sillä työssäkäyntialueet ja liikkumistarpeet eivät tunne hallintorajoja (ks. esimerkiksi liite 1 Etelä-Pohjanmaan ELY-liikenteet). Kuljetusten ja eri liikennetarpeiden yhteissuunnittelulla ja rahoituksella saadaan rahoitukselle paras vaikuttavuus.

EU:n palvelusopimusasetus määrittelee markkinoihin puuttumisen keinot

EU:n palvelusopimusasetuksen säätämisen taustalla on tietoisuus, että monet yleisen taloudellisen edun kannalta välttämättömät maaliikenteen henkilöliikennepalvelut eivät voi nykyään toimia kaupalliselta pohjalta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on voitava toteuttaa toimia tällaisten palvelujen tarjonnan varmistamiseksi. Toimivaltaiset viranomaiset voivat julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjonnan varmistamiseen käyttää palvelusopimusasetuksen menetelmiä kuten: yksinoikeuksien myöntäminen julkisen liikenteen harjoittajille, taloudellisen korvauksen antaminen julkisen liikenteen harjoittajille sekä kaikkiin liikenteenharjoittajiin sovellettavien julkisen liikenteen harjoittamista koskevien yleisten sääntöjen asettaminen. Jos jäsenvaltiot päättävät tämän asetuksen mukaisesti olla soveltamatta tätä asetusta tiettyihin yleisiin sääntöihin, niihin olisi sovellettava yleistä valtiontukia koskevaa järjestelyä.

Palvelusopimusasetuksella on haluttu luoda yhtenäisyyttä kansallisten lainsäädäntöjen tilalle siten, että julkisen liikenteen harjoittajien oikeudet ja toimivaltaisten viranomaisten velvollisuudet yhtenäistyisivät eri jäsenvaltioissa. Palvelusopimusasetuksen perusteluosan mukaan tutkimukset ja jäsenvaltioiden kokemukset osoittavat, että liikenteenharjoittajien välisen säännellyn kilpailun käyttöönotto asianmukaisin suojatoimenpitein lisää palvelujen houkuttelevuutta ja innovatiivisuutta ja alentaa niiden hintaa eikä haittaa julkisen liikenteen harjoittajille määrättyjen erityistehtävien suorittamista.

Toimivalta reittiin ja aikatauluun sidottujen liikennepalvelujen järjestämiseen

Muissa tulevissa lainsäädäntöhankkeissa määritellään, että ELY-viranomaistehtävät siirtyvät maakuntiin ja henkilöliikennepalvelujen toimivalta-alueiden määrä lisääntyy. Tieliikenteen seudullisten (12) ja kunnallisten (14) toimivaltaisten viranomaisten asema säilyy muutoin ennallaan, mutta valtionrahoituksen anomisessa **osalle toimivaltaviranomaisista tapahtuisi muutos. Valtionapua olisi anottava maakunnalta.**

Maakunta **voi hoitaa** liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä sekä julkisen henkilöliikenteen suunnittelua ja järjestämistä samoin kuin sitä koskevia valtionavustustehtäviä. Nämä toteutettaisiin **yleiskatteellisena rahoituksena** (nykyisin **joukkoliikennepalvelujen ostot ja kehittäminen**, josta ELY-osuus 34 M€). **Saaristoliikenteen suunnittelu** (18 M€) ja järjestäminen ja **lentoliikenteen ostot** (nykyisin Savonlinna – Helsinki, 1 M€) sen sijaan olisivat erillisrahoituksena. **Kotimaan junaliikenteen ostojen valtionrahoitus on vuosittain noin 30 M€.**

Tieliikennepalvelujen rahoituksen yleiskatteellisuus on ylipäätään riski maakuntien liikennepalvelujen tasolle ja toimivien yhteyksien kokonaisuudelle. Liikennepalvelut joutuvat vertailuun maakunnille siirtyvien lakisääteisten ja säästöpaineiden alaisten tehtävien kanssa. Maakuntien itsenäisyyden myötä liikennepalvelujen kansallisen kehittämisen veturitehtävää ei enää Liikennevirastolla entiseen tapaan ole.

Hallitus on sopinut maakuntauudistuksen yhteydessä, että maakunnista tulisi omalla toimivalta-alueellaan toimivaltaisia viranomaisia myös rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen mukaisissa palveluhankinnoissa 1 päivästä tammikuuta 2020 alkaen. Maakunnat voisivat tämän jälkeen sopia rautatieyritysten kanssa sellaisista rautateiden henkilöliikenteen palvelujen lisähankinnoista, joita ne katsovat tarvitsevansa sen lisäksi, mitä liikenne- ja viestintäministeriö valtakunnallisella tasolla ja HSL Helsingin seudun lähiliikenteessä ovat sopineet rautatieyritysten kanssa. Kustannustehokkuusmielessä olisi tärkeää, että lisähankintamahdollisuus ja sen lisätarjonnan hinnoittelu olisi mahdollista määritellä valtakunnallisen toimivaltaisin viranomaisen (LVM) hankinnan yhteydessä.

Liikennetyyppi, toimivalta lakien mukaan -> toimivalta maakuntamuutoksessa, muuta huomattavaa

- Rautatieliikenne (koko maa)
    - LMV

- Rautatieliikenne (seudullinen, omalla alueellaan)
    - HSL
    - Maakunnista toimivaltaisia 1.1.2010, maakunnan sisäiselle liikenteelle?
        - Tarjonnan mahdollistaminen lisähankintana LVM:n tekemien sopimusten yhteydessä ja niissä kilpailutetuilla hinnoilla.
- ”Muu raideliikenne” (tällainen ilmaus liikennepalvelulaissa, tarkoittanee palveluja metro ja -raitiorataverkolla/ kaupunkiraideverkolla)
    - Kaupunkiraideliikennelaissa määritelty rataverkon hallinnasta ja toiminnan harjoittamisesta. Käytännössä toimivaltaa käyttää verkon hallitsija järjestelemällä asiat kaupunkiraideliikennelain mukaan.
- Tieliikenne (alueillaan)
    - 12 kaupunki-seutuviranomaista ja 14 kaupunkiviranomaista
        - Suurten ja keskisuurten ja osan pienistä valtionapu Liikennevirastosta.
    - **ELY -keskukset, 15 kpl -> maakunnat 18 kpl**
        - Maakunnista tulisi valtionavun myöntäjiä osalle pienistä toimivaltakaupungeista. Tasapuolisuus?
    - Valtakunnallisesti, kaukoliikenne (maakuntakeskusten väliset yhteydet)
        - Hallintorajat ylittävässä ei mikään taho -> käytännössä ELY:t yhteistyönä

Jos maakunta ei päätä hoitaa valtionavustustehtäviä, eikä varaa määrärahaa siihen, ei osalla pienemmistä toimivaltakaupungeilla ole mahdollisuutta valtionavun saamiseen. Valtionavun osalta pienet liikennepalvelujen kehittämisessään aktiiviset toimivaltakaupungit olisivat eriarvoisessa asemassa valtioavun suhteen kuin ne kaupunkiviranomaiset, joilla on aiesopimuksen perusteella valtionavun maksatus Liikennevirastosta. Paikallisliikenneliitto esittää, että entisestä ELY-määrärahasta pienten kaupunkien valtionavun käyttöä vastaava osuus varattaisiin ja myönnettäisiin jatkossa Liikennevirastosta.

Työmatkakuluvähennykset liikkuvuuden tukemisessa

Työmatkakuluvähennyksen tavoitteena on työvoiman liikkuvuuden tukeminen, jolla pyritään edistämään yritysten työvoiman saatavuutta ja ihmisten työllistymistä. Vuonna 2015 eri ministeriöiden yhteistyönä ohjaamassa ja Suomen ympäristökeskuksen laatimana tehdyssä selvityksessä todetaan, että nykymuotoinen kulkutavan perusteella laskettava työmatkakuluvähennys ei käytännössä enää pysty tehokkaasti huomioimaan työmatkojen kehityksessä tapahtuneita ja ennakoituja tulevaisuuden työelämän muutoksia. Nykyinen käytäntö on todettu hallinnollisesti erittäin raskaaksi. https://helda.helsinki.fi/handle/10138/154287 Selvityksessä on tarkasteltu työmatkakuluvähennyksen uudistamista ja yksinkertaistamista pelkästään työmatkan pituuteen perustuvaksi, ilman tietoa kulkutavasta. Yksinkertaistamisella voidaan saada sekä hallinnollisia hyötyjä että kannustaa työvoiman liikkuvuutta rakennemuutosalueilla ja yhdyskuntarakenteen toimivuutta kaupunkiseuduilla. Yksinkertainen malli tukisi hyvin myös tulevaisuuden liikkumisen järjestämisen uusia tapoja ja parantaisi työmatkakuluvähennyksen ennakointimahdollisuuksia. Se myös kohtelisi työntekijöitä tasavertaisemmin ja olisi vähemmän altis väärinkäytöksille verrattuna nykymalliin.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto

Paikallisliikenneliiton jäseniä ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin ja Salon sekä Tampereen ja Turun kaupungit, jotka kaikki ovat kaupunkiseutujensa joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2017 yhteensä yli 477 miljoonaa matkustajaa, joka on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista.

Liite 1. Liikkumistarve ja liikennepalvelut eivät noudata hallintorajoja

Esimerkiksi yli 120 vuoroa ylittää Etelä-Pohjanmaan (EPO) ELY:n sisäisiä maakuntarajoja (kts. kartta)

Vähemmän toimivaltaisia = parempaa reagointikykyä muutoksiin ja toiminta tuloksellisempaa.

Keskeisiä toimivaltaisen viranomaisen käytännön työn kysymyksiä jatkossa esimerkiksi,
jos markkinoiden ehdoilla nyt toimiva liikenne muuttuu kannattamattomaksi Seinäjoki – Vaasa. Miten neljä eri toimivaltaisten viranomaista sopii PSA-hankinnasta ja toteuttaa hankinnan kilpailuttamalla 60 pv:ssä?

