Liikenne- ja viestintävaliokunta
Kirjallinen asiantuntijalausunto kuulemistilaisuuteen 24.5.2018 kello 12.30

Paikallisliikenneliiton lausunto eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnalle koskien hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi Liikenne- ja viestintäviraston perustamisesta, Liikennevirastosta annetun lain muuttamisesta ja eräiksi niihin liittyviksi laeiksi HE 61/2018

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 myös automaatio- ja digitalisaatiokehityksessä ja se tulee yhä helppokäyttöisemmin olemaan saatavilla ja käytettävissä. Joukkoliikenne on Suomen suosituin ja eniten käytetty liikennepalvelumuoto.

Kaupungistumiskehitys ja liikennejärjestelmän toimivuuden varmistaminen edellyttävät lisääntyviä panostuksia kumipyörillä ja raiteilla kulkevan joukkoliikenteen kapasiteetin ja palvelutason kehittämiseen sekä matka-aikojen nopeuttamiseen. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen matkustajamääriä on kasvatettu merkittävästi viime vuosina ja jatkossakin hyvät kasvun edellytykset tulee käyttää täysimääräisesti. Paikallisliikenneliiton mielestä satsauksia yhteisrahoitteisiin joukkoliikennehankkeisiin ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen tulisi lisätä.

Harvaanasutuilla alueilla tarvitaan jatkossa entistä voimakkaampaa koordinointia ja resurssien tarkkaa suunnittelua ja kohdentamista siten, että riittävät päivittäiset yhteydet kaikkialla maassa ja muuhun Suomeen kyetään järjestämään.

Lausunnossaan virastouudistuksesta Paikallisliikenneliitto yhtyy helmikuussa 2018 lausuntokierroksella saatujen useiden eri ministeriöiden sekä monien muiden lausunnonantajatahojen näkemykseen, että uudistuksen lähtökohtina olevat tavoitteet ovat hyviä, mutta niiden toteutuminen virastouudistuksella jää epäselväksi.

Joukkoliikenteen kansallinen koordinaatio, suunnittelu ja kehittämistyö ovat heikkenemässä liikennepalvelulain, maakuntauudistuksen ja virastouudistuksen yhteisvaikutuksena ja virastojen lakisääteiset tehtävät painottuvat joukkoliikenteessä markkinan seurantatehtäviin. Lisäksi lain mukaan virastolla olisi yhteensovitustehtävä, valtionavut ja kehittämishankkeet.

Uhkana on jo nähtävissä joukkoliikenteen kehittämiseen tarvittavien resurssien ja rahoituksen siirtämistä uusiin palveluihin ja joukkoliikenteen asiantuntemuksen edelleen vähentäminen ja katoaminen virastouudistuksessa. Mahdollinen keskittyminen liikenteen tietokerroksiin ja valtakunnallisen joukkoliikenteen koordinaation puute voi heikentää kansallista liikennepalveluiden palvelutasoa.

Tulevassa toiminnassa tulisi painottua vahvasti joukkoliikenteen toimintaedellytysten kehittäminen, kävelyn ja pyöräilyn aseman vahvistaminen liikennejärjestelmässä ja väylänpidossa sekä kestävän liikkumisen mahdollistavan liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisuuden suunnitteluyhteistyö.

Liikennejärjestelmän, liikennepalveluiden ja maankäytön kokonaisuudella vaikutetaan koko liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen ja taloudellisuuteen, kansalaisten arjen sujuvuuteen ja elinkeinoelämän toimintaan. Uudistuksessa tärkeät **liikenteen ympäristökysymyksiin liittyvät tehtävät pirstaloituvat.** Liikennejärjestelmää ja maankäyttöä koskevat tehtävät jakautuisivat kahteen virastoon.

Joukkoliikenteeseen ja kestävän liikkumisen edistämiseen liittyvät tehtävät sijaitsisivat Liikenne- ja viestintävirastossa, ja liikenteen ja maanäytön yhteensovittamista koskevat tehtävät Väylävirastossa.

Virastouudistus ei huomioi kaupunkeja ja kaupunkiseutuja sekä niissä tapahtuvaa kehitystä riittävästi. Keskeistä on miten virastojen tehtäväkentässä, ohjauksella sekä tuella onnistutaan parantamaan liikennejärjestelmän toimivuutta ja vastaamaan ympäristötavoitteisiin. Tärkein vaikutuskeino kaupunkiseutujen kestävään kehitykseen on **yhteistyö maankäytön, liikenteen, asumisen, palvelujen ja elinkeinotoiminnan suunnittelussa ja toteutuksessa**. Kestävä kaupunkikehitys ja liikennepalvelujen järjestäminen edellyttävät pitkäjänteisyyttä valtion-, alueiden ja kaupunkiseutujen rahoitus- ja toimenpideohjelmiin sekä onnistumista päätöksentekoprosessista toteutukseen. Runkoliikenteen sujuvuuteen ja kapasiteettiin tulee entisestään pystyä panostamaan.

Ehdotettu **virastouudistus lisää suunnitteluun ja rahoitukseen liittyvien menettelyjen ja keskustelukumppanien määrää.** Liikennemuotojen ja väylien tarkastelu meneillään olevissa muutoksissa erkanevat toisistaan. Lainsäädännössä tunnistetaan käytännössä valtakunnallinen ja maakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelutaso.

Raideliikenteen toimijoiden kannalta kriittistä on Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiön välinen palvelusopimus ja mitä siihen sisällytetään. Tärkeitä asioita ovat säännöllisen ratakapasiteetin jako, kiireellisen ratakapasiteetin jako, syykirjaukset ja matkustajainformaatio. Rataosien tehokkaamman liikennöinnin mahdollistamiseksi on keskeistä kehittää liikenteen ohjausta. Esityksen mukaan Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiön välinen palvelusopimus perustuu strategiseen kumppanuuteen, mutta jää epäselväksi, miten se edellä mainituista näkökulmista riittää ja miten sitä ohjattaisiin. Lisäksi epäselväksi jää kuka vastaa väylähankkeiden koordinoinnista ja järjestelmän kehittämisestä valtakunnan tasolla, kun Väyläviraston tehtävissä on jatkossa ratojen rakentaminen ja ylläpito.

Olennaista yritysten ja julkisyhteisöjen kanssa tehtävän yhteistyön kannalta on, säilyykö riittävän syvällinen asiantuntemus ja parhaat yhteistyökäytännöt, ymmärretäänkö liikennejärjestelmäkehityksessä asiakastarpeita, kotimaista liikennemarkkinaa ja sen muutosta, tunnistetaanko keskeiset vaikutuskeinot ja yhteistyön muodot. Ja säilyykö uudistuksen myötä liikennepalvelujen operointiin liittyvissä ja niitä tukevissa viranomaistehtävissä luotettava tapa toimia reaaliaikaisuusvaatimusten korostuessa ja verkoille tulevien operaattorien lisääntyessä.

Paikallisliikenneliitto näkee virastouudistuksen riskeinä ja heikennyksenä nykytilaan nähden seuraavaa:

- **Hajautuva liikennejärjestelmäsuunnittelu**
- **Heikkenevä kansallinen joukkoliikenteen koordinointi ja kehittäminen**
- **Joukkoliikennerahoituksen vähenemisen uhka ja resurssien hajauttamisen riski yhtä aikaa kasvavan joukkoliikenteen kehittämistarpeen kanssa**
- **Epäselvyydet liittyen ratakapasiteetin jakoon ja liikenteen ohjaukseen, jotta tehokkaampi liikennöinti olisi mahdollista**

Näistä seuraisi toiminnan tehottomuutta ja liikennejärjestelmätyön vaikuttavuuden heikkenemistä.

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.