Kuntaliitto
Kommunförbundet

LAUSUNTO

Vilkuna Johanna | 8.10.2018 | Dnro 708/03/2018

Eduskunnan liikennejaosto

Asiantuntijapyyntö: Liikennejaosto HE 123/2018 vp

Teema: Joukkoliikenne; erityiset kipupisteet ensi vuoden talousarvion näkökulmasta

Näköpiirissä olevia kipupisteitä ja kehittämistarpeita

Liikennepoliittisten ratkaisujen pitkäjänteisyyttä tulee Suomessa lisätä. Tarve koskee niin joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kuin liikkumispalvelujen ja infran kokonaisuutta. Tärkeä askel on valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen seuraavalla hallituskaudella.

Kuntaliitto painottaa, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun tulee varata riittävät resurssit myös kuntien kanssa käytävään vuoropuheluun ja vuorovaikutukseen.

Perusväylänpidon rahoitusta tulee lisätä vuosittain pitkäjänteisesti vähintään 300 miljoonaa euroa, kuten parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioinut työryhmä yksimielisesti esitti. Liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen on ensiarvoisen tärkeää myös julkiselle liikenteelle.

Valtion ja kuntien työnjakoa tulee selkiyttää. Valtion tulee kantaa vastuu kansallisen liikenneinfran rahoituksesta. Kuntien osuus liikenneväylänpidon kokonaiskustannuksista Suomessa on korkea, vuosina 1990-2015 noin 45 % (VTT 2017). Lisäksi kunnat ja asiakkaat rahoittavat valtaosan viranomaisten hankkiman joukkoliikenteen kustannuksista.

Hyötyjä maksaa -periaatteen varjolla ei tule systematisoida käytäntöä, joka lähtökohtaisesti edellyttää kuntien osallistumista valtion liikenneinfran rahoittamiseen. Kunnat eivät ole vapaamatkustajia suhteessa valtion infraan, ne eivät saa uutta rahaa maanarvon nousulla. Maankäyttötulot eivät riitä kattamaan kaavojen toteuttamisesta ja infran ja palvelujen järjestämisestä kunnille aiheutuvia kustannuksia.

Vaihtoehtoiset rahoitusmallit ovat käyttökelpoisia, kun ne tehdään täysin vapaaehtoiselta pohjalta eri sopimuspuolten kesken.

MAL- ja muita sopimusmenettelyjä on kehittävä vahvemmaksi kaupunkiseutujen ja valtion kumppanuuden välineeksi.

Valtion osuus ELY-keskusten ja kaupunkiseutujen järjestämän joukkoliikenteen yhteenlasketusta rahoituksesta on keskimäärin noin 10 prosenttia. Osuus vaihtelee alueittain. Valtion joukkoliikenteen avustukset ovat kaupungeille tärkeitä, sillä ne mahdollistavat kehittämistoimia ja auttavat lainsäädännön uusiin velvoitteisiin vastaamisessa.

Joukkoliikenteen valtionavustusten taso tulee turvata. Meneillään oleva nelivuotinen rahoitus energia- ja ilmastostrategian tavoitteiden edistämiseksi on tärkeä ja sille tulisi saada jatkoa.

ELY-keskusten rahoitustasoa tulisi nostaa nykytasosta, jotta joukkoliikenteen peruspalvelua olisi saatavilla myös taajaan asuttujen alueiden ulkopuolella.

www.kunnat.net
www.kommunerna.net

Suomen Kuntaliitto
Toinen linja 14,00530 Helsinki
PL 200, 00101 Helsinki
Puh. 09 7711,faksi 09 771 2291
etunimi.sukunimi@kuntaliitto.fi

Finlands Kommunförbund
Andra linjen 14,00530 Helsingfors
PB 200, 00101 Helsingfors
Tfn 09 7711, fax 09 771 2291
fornamn.efternamn@kommunforbundet.fi

Liikennepalvelulain toteuttaminen

Liikennepalvelulaki velvoittaa toimijat avaamaan tietoja ja rajapintoja toisilleen. Lain tavoitteet ovat erittäin kannatettavia: eri liikennepalvelujen, kuten taksi-, bussi- ja junamatkojen, yhdistämisen mahdollistaminen matkaketjuiksi ja uudenlaisten yritysten markkinoille tulon helpottaminen. Toimijat ovat ryhtyneet avaamaan rajapintojaan ja niitä hyödynnetään jo jonkin verran, esimerkiksi HSL:n (Helsingin seudun liikenne) OpenMaaS-rajapintaa. Liikennepalvelulain toteutuksessa ollaan kuitenkin vasta alussa, eikä vielä tiedetä, miten lain tavoitteet lopulta toteutuvat. Myöskään MaaS-palveluiden liiketoimintamallin kannattavuudesta markkinaehtoisesti ei näytä olevan vielä varmuutta isoissa kaupungeissakaan. MaaS-palveluiden kehittyminen harvaan asutuilla alueilla edellyttää eri toimijoiden yhteistyötä ja tärkeässä roolissa ovat tällöin lakisääteiset henkilökuljetukset ja joukkoliikennepalvelut.

Nykyisellä liikennepalvelulain toteuttamismallilla kaikilla toimijoilla on omat rajapintansa. Tällöin lukuisten erilaisten rajapintojen rakentaminen ja hallinta vievät aikaa ja rahaa viranomaisilta ja yrityksiltä. Digitaalisten liikkumispalveluiden ja yhteentoimivien lipputuotteiden vauhdittaminen näyttäisi tarvitsevan nykyistä enemmän koordinaatiota valtakunnan tasolla.

Tulisikin selvittää, voitaisiinko digitaalisten liikkumispalveluiden kehittämisessä edetä nykyistä mallia koordinoidummin ja kustannustehokkaammin eri toimijoiden yhteistyönä. Tämä tarkoittaa esimerkiksi yhteistä alustaa palveluiden edellyttämien tunnisteiden hallinnassa ja yhteisiä toimintatapoja ja menettelyitä esimerkiksi asiakkaiden tunnistautumisessa ja puolesta asioinnin menettelyissä.

Liikennepalvelulaissa (320/2017) III osan 4 luvun 1 §:ssä on maininta joukkoliikenteen avustusten maksamisesta liikennepalvelujen käyttäjille. Kuntaliiton käsityksen mukaan nykylainsäädäntö ei mahdollista palvelusetelin käyttöä, vaikka asiasta on kirjaus liikennepalvelulaissa.

Mahdollisissa julkisen liikenteen palvelusetelin jatkoselvityksissä tulee tarkastella mm. setelin vero-oikeudellisia ja valtiontukisääntelyyn liittyviä näkökohtia sekä tarkempaa setelin arvon määritystä. Tulee ratkaista, kuka ja miten pystyisi määrittelemään setelin arvon liikkumispalveluissa eri alueilla, erilaisissa markkinatilanteissa ja eri kuljetuspalveluissa. Asiaa ei voi jättää yksittäisten kuntien kontolle.

Kaupunkiseutujen mahdollisuudet kehittää joukkoliikennejärjestelmäänsä kokonaisvaltaisesti tulee jatkossakin turvata. Kaupungit haluavat hyödyntää uusia liikkumispalveluita, MaaS:a ja edistää palvelujen yhteentoimivuutta. Joukkoliikenne runkolinjoineen on kestävän ja toimivan liikennejärjestelmän kuten myös uusien liikkumispalveluiden perusta.

Joukkoliikenteen rahoituspohjaa ei saa lähteä murentamaan esityksillä ja vaatimuksilla ohjata joukkoliikennetukea käyttäjille ja sitä kautta myös markkinaehtoisille toimijoille.

Matkustajien päivittäisen liikkumisen kannalta olisi mitä tarpeellisinta, että Suomeen saataisiin jälleen valtakunnallinen reittiopas, joka kattaa sekä markkinaehtoisen että viranomaisten järjestämän liikenteen reitit ja aikataulut. Liikennepalvelulain myötä Liikennevirastolta lopetettiin joukkoliikenteen aikataulujen koontitehtävä. Valtakunnallisesta reittioppaasta (matka.fi) ei siksi löydy enää markkinaehtoisen liikenteen aikatauluja. Lainsäätäjän ajatuksena on ollut, että rajapintojen avaamisen myötä tietoja koostavia palveluita syntyy markkinaehtoisesti. Tästä ei kuitenkaan ole ollut merkkejä näkyvissä.

Kattavan valtakunnallisen reittioppaan puutteeseen tulisi pikaisesti löytää ratkaisu toimijoiden yhteistyönä sopivalla toteutusmallilla.

Lausunnon liitteenä on katsaus kuntatalouden heikentyneeseen näkymään.

SUOMEN KUNTALIITTO

Johanna Vilkuna

Liikenneasiantuntija

Liite Valtion vuoden 2019 TME - Kuntatalousohjelma

Liite: Valtion vuoden 2019 TME - Kuntatalousohjelma

Kuntatalouden kokonaisuus vahva - vuonna 2019 heikkenee hallituksen toimenpiteistä johtuen

Vahva suhdannetilanne, kuntien omat tehostamistoimenpiteet ja valtion menoja hillitsevä finanssipolitiikka ovat vaikuttaneet siihen, että kuntatalous kokonaisuutena saavutti viime vuonna historiansa parhaan tuloksen. Hallituksen toteuttamat valtionosuusleikkaukset ovat tuntuneet erityisesti heikompaan asemaan jääneiden kuntien taloudessa.

Valtionosuusleikkaukset jatkuvat merkittävänä myös ensi vuonna. Kuntatalousohjelman mukaan **valtionavut vähenevät 3 prosenttia vuodesta 2018. Valtion vuoden 2019 talousarvioesitykseen sisältyvien toimenpiteiden arvioidaan yhteensä heikentävän kuntataloutta 254 milj. euroa vuoteen 2018 verrattuna.** Tästä suuri osa selittyy negatiivisella kuntien ja valtion välisellä kustannustenjaon tarkistuksella.

Kustannustenjaon tarkistuksen lisäksi hallituskaudella on tehty muita kuntien toimintaan ja talouteen liittyviä päätöksiä, jotka eivät Kuntaliiton selvitysten mukaan ole toteutuneet arvioidusti. Kaavailtuja säästöjä ei ole saavutettu ja niihin liittyvät valtionosuusvähennykset ovat valtaosaltaan perusteettomia. Näitä ovat erikoissairaanhoidon keskittäminen, omais- ja perhehoidon ja vanhusten laatusuosituksen toimeenpano sekä kiky-sopimuksen työajan pidentämiseen liittyvät säästötavoitteet.

Kuntatalouden lähtötilanne heikentynyt, menopaineet kasvavat

Kuntatalouden kehitysarvio on muotoutumassa kuluvana vuonna odotettua heikommaksi poikkeuksellisen suurten ennakonpalautusten vuoksi. **Kuntien kunnallisverotilitykset vuonna 2018 ovat uusimpien arvioiden mukaan noin 600 miljoonaa euroa heikommat kuin vielä kevään kuntatalousohjelmassa arvioitiin.**

Menopaineita lähivuosille aiheuttavat palkankorotusten, erikoissairaanhoidon, useiden investointitarpeiden sekä peruskorjaustarpeet. Myös sote- ja maakuntauudistuksen valmistelun lisää kuntien kustannuksia.

Vaikka kuntatalous kokonaisuutena on tällä hetkellä tasapainossa, ovat kuntien väliset erot suuret. Kuntien rahoituksen tasapainotilaa kuvataan kuntatalousohjelmassa toiminnan ja investointien rahavirta -käsitteen avulla. Kuntatalousohjelmassa on arvioitu, että vuosina 2019 ja 2020 ainoastaan yli 100 000 asukaan kuntakokoryhmässä toiminnan ja investointien rahavirta on positiivinen, kun taas kaikissa muissa kuntakokoryhmissä se on negatiivinen kumpanakin vuotena.