PAIKALLISLIIKENNELIITTO

Lausunto
Suomen Paikallisliikenneliitto
8.10.2018

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

Asia: HE 123/2018 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019. Teema: Joukkoliikenne; erityiset kipupisteet ensi vuoden talousarvion näkökulmasta?

Suomeen tarvitaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien ulottuvaa liikennepolitiikkaa ja liikenneinfran kehittämistä. Tarvitsemme nopeaa henkilöliikennettä ja tehokasta tavaraliikennettä. Liikenneinfran ja liikennepalvelujen kokonaisuuden tulee turvata mahdollisuudet turvalliseen ja ympäristöystävälliseen saavutettavuuteen eri osiin Suomea ja tasa-arvoisesti erilaisille ihmisryhmille. Parantamalla edellytyksiä kaupunkien välisten ja kaupunkiseutujen joukkoliikennepalveluiden palvelukykyyn ja nopeuteen laajennetaan työväestön työssäkäyntialueita ja elinkeinoelämän kilpailukykyä eri osissa maata. Liikennejärjestelmän tulee vastata ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ja mahdollistaa yhteiskunnan kestävä kehitys.

Joukkoliikenteellä on mittavat yhteiskuntantaloudelliset hyödyt. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen avulla asukkaiden on mahdollista käydä töissä, opiskelemassa, vapaa-ajan menoissa ja palveluissa. Joukkoliikenne pienentää liikenteen ympäristöpäästöjä. Kaupunkiseutujen joukkoliikenne on Suomen suurin ja suosituin liikennepalvelu. EU:n palvelusopimusasetuksen keinoin on mahdollista tarjota kohtuuhintaisia joukkoliikennepalveluita siten että ne ovat markkinaehtoisia palveluja parempia sekä toistensa kanssa yhteentoimivia.

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

Siirtyminen EU:n palvelusopimusasetuksen mukaiseen joukkoliikenteen järjestämistapaan ja joukkoliikenteen toimivalta-alueiden laajentaminen seudullisiksi on ollut kaupunkiseutujen joukkoliikenteille menestystarina. Joukkoliikenteen kysynnässä on tehty ennätyksiä ja kasvua vuodesta 2014.

Kaupunkiseutujen joukkoliikennettä on kehitetty tuloksekkaasti kuntien rahoituspanoksella. Joukkoliikenteen parantuneen palvelutarjonnan myötä palvelujen kysyntä on kasvanut merkittävästi. Tämä edellyttää edelleen toimintavuonna 2019 satsauksia palvelutarjonnan lisäämiseen ja pitkäjänteistä kapasiteetin kehittämistä, satsauksia nopeisiin ja palvelutasoltaan kilpailukykyisiin runkoliikenteisiin.

Huolimatta siitä, että kuntataloutta on leimannut viime vuodet kireys, ovat kaupunkiseudut talousarvioluonnoksissaan tähän asti kyenneet vastaamaan omalla rahoituksellaan hyvin joukkoliikenteen kasvaneeseen palvelukysyntään ja sen edellyttämiin palvelun lisärahoitustarpeisiin. Mahdollista talouden sopeutusta on tehty maltillisin lipun hinnan nostoin.

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 on erinomaiset 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. Valtion rahoituksella tulisi huolehtia liikennepalvelujen perustasosta.

Suurimmat kipupisteet ja riskit

Hallitsematon muutos ja puuttuva tahtotila ylläpitää peruspalveluja

Keskittyminen tulevien ratkaisujen odotukseen ja virheelliset tulkinnat liikennepalvelujen tai liikenneinformaation markkinatilanteesta heikentävät kansalaisten liikennetiedon saantia ja vaarantavat joukkoliikenteen nykymatkustuksen ylläpitämisen. Koko maan kattavassa joukkoliikenteen informaatiopalvelussa on asiakkaan näkökulmasta palattu 10-15 vuotta menneisyyteen.

Liikennevirastolta on uuden liikennepalvelulain myötä poistunut osallistuminen ja mahdollisuus joukkoliikennetiedon valtakunnallisen reittioppaan, koontikannan ylläpitämiseen. Matka.fi palvelusta on perustasoisesti, mutta kattavimmin löytynyt viranomaisten järjestämä ja markkinaehtoinen liikennetarjonta. Markkinatoimijoille on haluttu tehdä tilaa, vaikka esimerkiksi MaaS -operaattoreiden mukaan koko maan kattavaa informaatiopalvelua ei synny.

Valtion irtautuminen Waltti-maksujärjestelmästä vuoden 2018 aikana voi aiheuttaa noin 10 000 joukkoliikenneasiakkaan palvelujen heikkeneminen työssäkäyntialueilla, jos lippujen yhteiskäyttöisyys ei toteudu esimerkiksi viranomaisten lipputyyppien ja tunnistusteknologian erilaisuuden takia. Irtautumisen vuoksi ELY:t eivät voi kaupunkiseuduille tulevissa ostoliikenteissään käyttää yhteensopivaa järjestelmää, tuotteita ja hintoja ostoliikenteidensä asiakkaille.

Nopeat politiikanmuutokset ovat kriittisiä suomalaisten maakuntien ja kaupunkiseutujen joukkoliikenteen ja ostoliikenteiden matkustukselle. Ennen muutoksia olisi pitänyt ottaa huomioon aikataulu, mahdollisuudet ja kehityspolku saman palvelutason tarjoavaan vaihtoehtoiseen ratkaisuun.

Ilman yhteistä lippujärjestelmää ja tuotteita tilanne on joukkoliikenteen asiakkaille sekava, pahimmillaan tarvittaisiin usean eri palvelunjärjestäjän tai yrittäjän lipputuote. Käytännön työ on vaikeutunut muutosten myötä, tunnistepohjaisia ja yhteentoimivuuden takaavia lippujärjestelmiä ei ole markkinoilla saatavilla.

Viranomaiset olivat ennen uusia lippujärjestelmävaatimuksia tehneet paljon työtä yhteentoimivuuden varmistamiseksi ostopalvelujen välillä. Myös yhteistoiminnasta markkinaehtoisen liikenteen kanssa oli ollut hyviä kokemuksia kaupunkiseuduilla. Yhteistyöllä saavutetut tulokset ovat vaarantuneet maksujärjestelmävaatimuksiin liittyvän tulkinnanvaraisuuden vuoksi uusissa ELY-hankinnoissa, kuntien liikennehankinnoissa sekä valtion Waltista irtautumisen myötä.

Liikennepalvelulain velvoitteet ja lisämääräraha digitalisaation ja palveluistumisen tukemiseen

Kaikki palvelutoiminta kehittyy ja on digitaalista. Kaupunkijoukkoliikenteessä pääosa tiedonjaosto on digitaalista ja kasvava osuus lipputuotteista ostetaan verkko- ja mobiilipalvelujen kautta ja joukkoliikenteen mobiilisovellusten suosio on kasvussa.

Liikennepalvelulain vaatimukset ovat merkittävästi lisänneet joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten ja kuntien resurssitarpeita muun muassa lippujärjestelmien kehittämiseen ja rajapintatyöhön. Haasteena on asioiden toimeenpano tiukassa aikataulussa ja aikaa kestävien

ratkaisuvaihtoehtojen löytäminen. Siirtyminen monitoimijamalliin, edellyttää käytännön vastauksia siihen, miten hallinnoidaan muodostuvaa yhteistyöverkostoa. Tarvittaisiin investointeja monesta näkökulmasta.

MaaS-palveluiden syntyminen on vasta aluillaan, eikä varmuutta joukkoliikenteeseen tukeutuvien liiketoimintamallien kannattavuudesta vielä ole. Valtionhallinnon tavoitteena on, että lukuisat eri toimijoiden rajapinnat keskustelevat keskenään, Tämä vie valtavasti resursseja viranomaisilta ja yrityksiltä. Monet toimijat kannattaisivat koordinoidumpaa yhteistyötä palveluiden edellyttämien tunnisteiden hallinnassa.

Vuoden 2018 vastaava rahoituskierros epäonnistui viranomaisten maksujärjestelmiin haettavan ja myönnettävän rahoituksen osalta, sillä rahoituksen myöntäjä arvioi järjestelmien lähtötason väärin tai olisi halunnut panostaa avustuksessaan vain rajapintojen tekemiseen. Muutosten toteuttajien näkökulmasta taustajärjestelmät on muutettava toisenlaiseksi ennen kuin rajapintoja päästään tekemään. Koska "digitalisaatiorahoituksen" käyttökohteista ei ole vielä tietoa vuodelle 2019, sisältyy rahoitusmoenttiin edelleen riski, että rahoituksen myöntäjien ja hakijoiden näkemykset tarpeista ja merkityksellisimmistä käyttökohteista eivät kohtaa.

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.

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 ja palvelusetelin tarkemman määrittelyn viivästyminen merkki siitä, että asia on käytännössä erittäin vaikea määritellä ja hahmottaa. Suhde palvelusopimusasetukseen on selvittämättä ja valtiontuen sallittavuuden näkökulmasta selvittäminen on myös kesken. Komission on myös hyväksyttävä mahdollinen tukiohjelma ennen tuen käyttöönottoa. Tarvitaan pohdintaa siitä, miten setelin arvo määritettäisiin, arvioita mikä olisi tuen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja mitä kilpailuvaikutuksia tuella olisi, kun paikkakuntakohtaisesti käytetty tuki kohdentuu vain harvoihin yrityksiin.

Paikallisliikenneliiton näkemyksen mukaan nykylainsäädäntö ei mahdollista palvelusetelin käyttöä

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.

Minna Soininen,
toiminnanjohtaja
Paikallisliikenneliitto