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

Paikallisliikenneliton lausunto asiaan: HE 29/2019 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2020

Kaupunkijoukkoliikennettä päästään kehittämään vielä paremmin lisäämällä valtion ja kaupunkiseutujen yhteistyötä. Valtion politiikassa joukkoliikennettä voidaan edistää **hallitusohjelmassa, valtion joukkoliikenteen talousarviossa, MAL-sopimuksissa ja liikennejärjestelmäsuunnittelussa**.

Paikallisliikenneliitto luki valtion talousarviota siitä näkökulmasta, näkyykö tavoite edelläkävijyydestä kohti hiiletöntä liikennettä kaupunkijoukkoliikenteeseen panostamisena.

Kestävien liikennepalvelujen käytön lisääminen

Kaupunkiseutujen joukkoliikennettä on kehitetty tuloksekkaasti kuntien rahoituspanoksella. Valtion osallistuminen joukkoliikenteen palvelutarjonnan kehittämiseen suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa pysyy kolmeen edellisvuoteen verrattuna ennallaan (valtion osuus **3 %** toimintamenoista, yhteensä 21,375 milj. euroa) samaan aikaan, kun kaupunkijoukkoliikenteen kehittämistarve on suurimmillaan kestävän ja elinvoimaisen tulevaisuuden tekemiseksi. Myös alueellisen ja paikallisen liikenteen ostomääräraha pysyy ennallaan.

Rahoitustasoa kaupunkiseutujen joukkoliikennepalveluihin olisi ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi nostettava 720 miljoonasta eurosta noin 840 miljoonaan euroon vuodessa. [1] Liikenne- ja viestintäministeriön vuonna 2018 asettaman liikenteen ilmastopolitiikan työryhmä (ILMO45) on esittänyt joukkoliikenteelle 111 % kasvutavoitetta vuoteen 2050 mennessä, osana keinoja, joilla liikenteen kasvihuonekaasu-päästöt voidaan poistaa vuoteen 2045 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi joukkoliikenteen **suoritteen tulisi kasvaa 42 % vuoteen 2030 mennessä**

Joukkoliikenteen määrärahojen korottamiseen on liikennepoliittiset perusteet. Ehdotamme, että tulevina vuosina valtion talousarviossa rahoitusta palvelutason kehittämistoimenpiteisiin kasvatetaan merkittävästi tukemaan kaupunkien kunnianhimoisia joukkoliikenteen kehittämistavoitteita ja samalla koko Suomea koskevia ilmastotavoitteita liikenteen osalta. Korotuksen tulisi seurata arvioitua lisäresurssitarvetta palvelujen hankintaan. Joukkoliikenteen rahoituksella saadaan erinomainen kestävien kulkumuotojen käyttöä lisäävä vaikutus.

Kaluston käyttövoimien puhtautus

Valtion talousarviossa julkisen henkilöliikenteen ostoihin ja kehittämisen määrärahoihin sisältyy hallitusohjelman mukainen **20 milj. euron tasokorotus ilmastoperusteisiin toimenpiteisiin**. Rahoituksen käyttökohteita- tai kriteereitä ei vielä tiedetä.

Mikäli rahoitus on EU:n puhtaan ajoneuvon direktiivin[2] toteutusta tukeva, **ja koskisi täysimääräisesti kaupunkiliikenteessä käytettävää joukkoliikennekalustoa**, voidaan 20 miljoonalla kattaa direktiivin toteutuksesta aiheutuvia lisäkustannuksia seuraavan noin neljän vuoden ajan, jos arviolta 15 % liikennehankintojen kokonaisarvosta on vuotuisesti tarjouskilpailussa. Puhtaiden käyttövoimien toteutuksessa kaupunkilinja-autokaluston osalta tulee tällä hetkellä varautua keskimäärin noin 10 % hankintakustannusnousuun nykyisiin tavanomaisiin dieselhankintakohteisiin verrattuna.

[1] Traficomin julkaisuja 25/2019. Taustaselvitys joukkoliikenteen tilakuvasta ja tavoitteellisesta kehityssuunnasta.

[2] Clean Vehicle Directive; Julkisten hankkijoiden palveluhankinnoissa 41% osuus puhtaita ajoneuvoja 2025 mennessä, ja palveluhankinnoissa 59 % puhtaita ajoneuvoja 2030 mennessä.

Huolehtiessamme yhtä aikaa direktiivin toteutuksesta ja toimivan markkinan ylläpitämisestä siten, että pienet ja keskisuuret yritykset pääsevät tasapuolisesti muiden tarjoajien kanssa osallistumaan tarjouskilpailuihin, muutos johtaa aluksi kalustomarkkinan ja käyttövoimamarkkinan pienentymiseen eri osamarkkinoiksi ja tarkoittaa lisäkustannuksia eri käyttövoimien edellyttämiin investointeihin ilman suuruuden tuomia skaalaetuja kaikissa liikennöintisopimuksissa, paikkakunnilla tai yrityksissä.

Liikenteen hankintoja aletaan valmistella vähintään 1,5 vuotta ennen kuin tulevaa liikennettä ajetaan. Tämän vuoksi määrärahoja pitäisi pystyä käyttämään myös tulevien vuosien aikana, eli siirtomäärärahoina.

Ilmastoperusteisella määrärahalisäyksellä (20 miljoonaa) katetaan kustannusnousua, joka puhtaista käyttövoimista ja niiden edellyttämästä kalustosta ja tankkausinfrasta syntyy kaupunkijoukkoliikenteessä. Paikallisliikenneliiton näkemys on, että määrärahalla kannattaisi olla laaja käyttömahdollisuus ilman keinojen rajaamista. Tällöin sillä saadaan paras vaikuttavuus. Kaikki joukkoliikenteen matkustajamääriä kasvattavat teot ovat ilmastotekoja.

Joukkoliikenteen kilpailukyvyn kasvattaminen

Kaupunkiseutujen joukkoliikennepalvelun parantamistavoitteet ja keskeiset kaupunkiseutujen joukkoliikenteeseen liittyvät investointihankkeet kytkeytyvät maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimuksiin. On erittäin myönteistä, että tällä hallituskaudella MAL-sopimusten piiriin ovat pääsemässä myös keskisuuret kaupungit.

Valtion osallistuminen kasvavien kaupunkiseutujen raideinvestointien toteutukseen erillisillä rahoituspäätöksillä on tärkeää, jotta luodaan edellytyksiä joukkoliikenteeseen tukeutuvalle maankäytölle ja kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmän kapasiteetin ja kilpailukyvyn kehittämiseen.

Yleispätevä joukkoliikenteen kilpailukykytekijä palvelutarjonnan ja kapasiteetin lisäämisen ohella on palvelun nopeuttaminen ja sujuvoittaminen. Tämä tarkoittaa esimerkiksi omilla väylillään kulkevia runkoliikenneratkaisuja raideliikenteenä tai busseilla, joukkoliikenteen etuuksia ja priorisointia liikenneverkolla sekä niihin liittyviä liityntäpysäköintiratkaisuja.

*Avustuksissa joukkoliikenteen infran kehittämiseen, käytännössä momenteilla **30. Avustukset liikenne- ja viestintäverkkoihin** ja **31. Eräät avustukset** [3] tulisi tulevina vuosina näkyä määrärahan kasvua runkoliikenneratkaisujen infratoimiin, joukkoliikenteen nopeutukseen ja priorisointiin kohdentuen nykyisten avustushankkeiden lisäksi uusiin ja jo suunniteltuihin joukkoliikennehankkeisiin useilla eri kaupunkiseuduilla.*

Ohjaus tarvitaan

Tavoiteltavaa joukkoliikenteen kasvua ei ole mahdollista saavuttaa nykyisessä toimintaympäristössä pelkillä joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä. Tarvitsemme sellaisen liikenteen hinnoittelun ja verotuksen, jolla ohjataan liikkumisvalintoja ja kalustokehitystä. Kokonaisuudistukseen tulisi sisältyä myös työmatkaliikkumisen verovähennyksen tekeminen kulkumuotoneutraaliksi, jotta tältä osin eri liikkumismuodot saadaan samanarvoisiksi. Lisäksi tarvitaan mahdollisuus liikennejärjestelmän ohjaukseen kaupunkiseuduilla, eli mahdollisuus toteuttaa esimerkiksi ruuhkamaksut.

[3] Määrärahasta avustettaviin kohteisiin sisältyy; 1. valtionavustusten maksamiseen kunnille kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infrahankkeisiin ja muihin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantaviin hankkeisiin sekä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parantaviin infrahankkeisiin

Yhteenveto

Ilmastoperusteinen määräraha kattaisi EU:n puhtaan kaluston direktiivin mukaisesta kalustomuutoksesta aiheutuvia lisäkustannuksia nykyisen tasoisten palvelujen järjestämiseen kaupunkijoukkoliikenteessä.

Samaan aikaan haluamme kehittää palvelutarjontaa kulkumuotomuutoksen tekemiseksi, vastaamaan tulevaisuudessakin kaupunkilaisten tarpeita ja ilmastotavoitteita.

Ehdotamme kasvavia valtion määrärahoja ja avustuksia:

- Joukkoliikennepalvelutarjonnan kehittämiseen ja lisäämiseen.
- Joukkoliikenneinfraan; joukkoliikenteen nopeutustoimiin, runkoratkaisuihin ja joukkoliikenteen priorisointitoimenpiteisiin sekä liityntäpysäköintiin.

Kipupisteitä

Kipupisteiden alkusyyt ovat samoja kuin mitä Paikallisliikenneliitto pääsi kertomaan vuonna 2018. https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/JulkaisuMetatieto/Documents/EDK-2018-AK-211305.pdf

- Valtakunnallisen joukkoliikennetiedon koonti ei synny markkinaehtoisesti. Informaation perustaso on kansalaisoikeus. Tämä kuntoon!
- Liikennepalvelulaki toi oikeudellista epävarmuutta. Viranomaisten järjestämiin joukkoliikennepalveluihin tuli lippujärjestelmien muutosvelvoitteet aikataulussa, joihin toimiala ei ole voinut pystyä. ELY-liikenteisiin tai kuntien ostoliikenteisiin ei lain vaatimusten mukaisia lippujärjestelmäpalveluja ole markkinoilta saatavissa.
- Toimialan sääntöjen ja ratkaisujen puolesta-asioinnin toteutuksessa pitää soveltua suurille ja pienille toimijoille. Toimijoilla on oikeus tietää, mitkä ovat lain täyttäviä minimiratkaisuja. Liikennepalvelulaki myös lupaa, että ratkaisuista ei synny lisäkustannuksia.
- Kaikkiin lain vaatimuksiin tai tulkintoihin ei ole käytännön ratkaisuja. Esimerkiksi jotkin kotimaiset prosessit liittyen henkilötietojen tai erityisetuuksien tarkistamiseen eivät tue liikennepalvelulain edellyttämää toimintaa. Liikennemarkkinan avaamista edistävä viranomainen voisi selvittää tietosuoja-asiat rajapintayhteistyöhön ja puolesta-asiointiin kaikille liikennemarkkinalla toimiville yhteisesti ja neuvotella etuustarkistusten prosesseista Väestörekisterikeskuksen, Kelan ja Opetushallituksen kanssa.
- Paikallisliikenneliitto on huolissaan sellaisesta viranomaisvalvonnasta, jolla ohjataan liikennepalvelutoimialaa keksimään ja rahoittamaan uusia ratkaisuja, mitkä mahdollisesti poikkeavat kaikesta muusta sähköisestä kaupasta, ja minkä ei varmuudella voida sanoa noudattavan tietosuojavelvoitteita.
- On erittäin tärkeä saada tukea lain vaatimien lippujärjestelmien kehittämiseen.
- Palvelusetelin laillisuutta ei ole selvitetty, vaikka se on liikennepalvelulaissa 1.7.2018 alkaen. https://paikallisliikenneliitto.fi/tapahtuma/rahat-eivat-riita-liikenteen-palveluseteliin-ja-vaikutusvalta-palveluiden-laatuun-ja-maaraan-katoaa

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto puh. +358 50 4344514.

Paikallisliikenneliitto on joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavien kaupunkien ja kaupunkiseutujen viranomaisten joukkoliikenteen yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö. Paikallisliikenneliiton jäseniä ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin ja Salon sekä Tampereen, Meri-Lapin ja Turun joukkoliikenneyksiköt, jotka kaikki ovat kaupunkiseutujensa joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2018 yhteensä yli 492 miljoonaa matkustajaa, joka on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista.