Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta, LiV@eduskunta.fi

Paikallisliikenneliiton lausunto asiaan: Asia: E 137/2021 vp Valtioneuvoston selvitys: Komission tiedonanto EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä

Yli 70 % eurooppalaisista asuu kaupunkialueilla ja arjen liikkumisesta noin 80-90 % tapahtuu kaupunkialueilla. Keskimääräinen suomalainen liikkuu kolmisen kertaa päivässä ja tekee kerran vuodessa työ- tai vapaa-ajan matkan Eurooppaan. Pikaratikkalinjalla kaupungissa kulkee päivittäin saman verran matkustajia kuin henkilöliikennettä TEN-T verkkoon kuuluvalla valtatiellä kaupunkien kohdalla.

On erittäin myönteistä, että EU-kaupunkiliikennekehyksessä tunnistetaan raideliikenteen ja kaupunkijoukkoliikenteen sekä aktiivisten kulkumuotojen merkitys EU:n ilmastotavoitteiden toteuttajina. Liikkumisen energiatehokkuutta ratkaistaan paikallisessa ja seudullisessa matkustuksessa.

Raideliikenteellä, kaupunkijoukkoliikenteellä ja aktiivisilla kulkumuodoilla vastataan myös muihin kaupunkien liikennehaasteisiin kuten ruuhkiin, ilmanlaatuun, sosiaaliseen yhteenkuuluvuuteen ja saavutettavuuteen. Kehyksessä kirjoitetaan, että rahoitusta vahvistetaan. Se ei kuitenkaan ole selvää, vaan tarvitaan konkreettisia eurooppalaisia ja kotimaisia toimia.

Kestävän liikkumisen edistäminen kaupunkisolmuissa

Komissio esittää TEN-T- asetuksen uudistamisehdotuksessa kaupunkisolmukohtien vahvistamista osana toimivaa TEN-T-verkkoa. Solmujen uudet painotukset euroopanlaajuista liikenneverkkoa koskevassa sääntelyssä ovat lupaavia joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta.

EU ohjeistaa paikallisia viranomaisia kaupunkiliikenteen kehittämisessä. Jatkossa edellytetään 424 eurooppalaiselta kaupungilta kestäviä kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joiden ohjaavana periaatteena on kulkumuotomuutos kestäviin liikennemuotoihin. Kaupunkisolmukohtia olisi Suomessa seitsemän, eli Helsinki, Turku, Tampere, Oulu, Kuopio, Jyväskylä ja Lahti.

Jotta vaatimukset olisivat tasapainossa työkalujen kanssa tulisi toteutukseen osoittaa rahoitusta. Kaupunkiraidehankkeet voisivat jatkossa olla CEF-rahoitusohjelmassa tukikelpoisia osana TEN-T -kaupunkisolmukohtien kehittämistä. Kehyksen ja TEN-T asetuksen tarkoittamiin saumattomiin yhteyksiin TEN-T ja paikallisen ja alueellisten liikenneverkkojen välillä sekä lentokenttien, muiden kulkumuotojen ja kaupunkisolmukohtien välisiin yhteyksiin tulisi tällöin kuulua myös kaupunkiraideverkko mukaan lukien raitiotiehankkeet.

On erittäin hyvä, jos kestävän liikkumisen ja kaupunkilogistiikan suunnitelmat voitaisiin toteuttaa nykyistä toimintaa kehittämällä, huomioiden olemassa olevat maankäytön ja liikenteen suunnitteluprosessit ja suunnitelmat. Komission ei tule ohjeistaa suunnittelua liian tarkasti, jotta suunnittelu voidaan tehokkaasti sovittaa jäsenmaiden jo oleviin hyviin kansallisiin ja kaupunkiseutukohtaisiin suunnittelukäytäntöihin.

Pidämme hyvänä, että kaupunkisolmukohtien liikennejärjestelmän tilannekuvaa ja sen seurantaa kehitetään. Laadukas ja ajantasainen tieto auttaa muodostamaan yhteistä ymmärrystä liikennejärjestelmän tilasta ja tekemään tietoon pohjaavia päätöksiä. Kuitenkin liikennejärjestelmän hitaasti muuttuvista tekijöistä kaupunkisolmukohdissa kannattaa liikennetiedon keräys ja raportointi komissiolle tehdä kahden tai neljän vuoden välein, jotta hallinnollista taakkaa vältetään. Suomessa voidaan tällöin hyödyntää MAL-seurantaa.

Digitalisaatio

EU-tasolla solmujen kestävien liikennesuunnitelmien (SUMP) lisäksi komission aloitteet liittyvät pääosin digitalisaatioon ja tietoon. Niitä säädellään ITS-direktiivissä ja delegoidussa MMTIS:ssä ja tulevassa uudessa multimodaalisia digitaalisia liikkumispalveluja koskevassa (MDMS) aloitteessa. Digitalisaatio auttaa joukkoliikenteen helppokäyttöisyydessä ja saatavuudessa ja palvelujen yhteenkytkemisessä. Tulisi kuitenkin isossa edistämiskokonaisuudessa ymmärtää, että merkittävimpiä muutoksia kestävän liikkumisen suuntaan tehdään kaupunkitilan käytöllä, joukkoliikenteen nopeuttamisella ja kestävällä rahoituspohjalla.

Nykyisin saatavilla olevan tiedon laadun ja koonnin kehittämisessä on vielä paljon työtä, ja hyötyjen realisoituminen on osittain vasta edessä. Uusien tietovaatimusten kohdalla tulisi huolehtia siitä, että vaatimukset ovat oikeasuhtaisia ja myös pienet ja keskisuuret yritykset ja viranomaiset pystyvät niihin ilman kohtuuttomia lisäkustannuksia.

Reaaliaikainen häiriö- ja palvelutieto ei esimerkiksi voi toteutua, ellei ole ympärivuorokautista päivystystä ja tätä varten palkattua henkilökuntaa sekä yrityksissä ja liikenteen järjestäjillä. Liikennepalvelutiedon käyttäjätarpeet ja -palaute ovat parhaiten tiedossa paikallisesti.

Kaupunkijoukkoliikenteellä kestävään tulevaisuuteen

Kaupunkiliikenteen edistämistoimissa tulee huomioida, että liikennetarjonnan ja lippujen osalta integroidussa joukkoliikennejärjestelmässä toteutuvat kaikkein suurimmat verkostovaikutukset, samoin positiiviset ulkoisvaikutukset ympäristöön, saavutettavuuteen ja sosiaaliseen tasa-arvoon. Yksittäisten linjojen tai yhteyksien irrottaminen julkisen liikenteen järjestelmästä markkinaehtoisesti järjestetyiksi erillispalveluiksi heikentää kaikkia em. kestävyystavoitteita.

Lisäksi pandemia-aikana on havaittu, että kaupallinen kannattavuus ei ole pysyvä olotila. Palvelujen jatkuvuus ja saatavuus ei ole turvattua markkinaehtoisesti toteutetuilla yhteyksillä. Näin ollen on tärkeää, ettei heikennetä virnaomaisten taloudellisia ja toiminnallisia edellytyksiä kilpailukykyisten tai peruspalvelua turvaavien liikennepalvelujen järjestämiseen, vaan ennemminkin vahvistetaan ja autetaan.

Yhtä aikaa joukkoliikenteen merkitystä korostavan kaupunkiliikennekehyksen kanssa on komissiossa laadittu uusi **PSA-asetuksen soveltamisohjeen luonnos**. Siitä helmikuussa lausunnoilla ollut esitys rajoittaisi toimivaltaisten viranomaisten toimivaltaa ja kyvykkyyttä kehittää kilpailukykyisiä ja yhteentoimivia kaupunkiliikennepalveluja.

Joukkoliikenteen taloudellinen tilanne jatkuu vaikeana vuonna 2022. Yksityisautoilu on palannut vuoden 2019 tasolle, mutta joukkoliikenteen kysyntä on alkuvuonna pysytellyt kaupunkiseuduilla 30–40 % alemmalla tasolla kuin ennen epidemiaa. Palvelutason ylläpitäminen on käynyt pidentyvässä kriisissä yhä vaikeammaksi matkustajavajeen pitkittyessä. Joukkoliikenteen negatiivista tarjonnan ja kysynnän vähenemisen kierrettä tulee välttää ja siksi turvata useampivuotinen kestävä rahoitus myös valtion taholta. Kilpailukykyistä joukkoliikennettä tarvitaan myös korona-ajan jälkeen työhön, opiskeluun, asiointiin ja vapaa-aikaan liittyviin matkustustarpeisiin sekä liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen.

Uusien liikennepalvelujen edistämisessä on tärkeää huomioida, että niiden vaikutus kestävien kulkumuotojen suosioon, kaupunkitilan käyttöön ja liikenneturvallisuuteen ei ole itsestään selvästi positiivinen. Siksi kestävyystavoitteiden toteutuminen edellyttää, että kaupunki- ja liikneviranomaisten sallitaan noudattaa omaa kestävän liikkumisen suunnitelmaansa ja vaikutuksiin puuttuvia ohjauskeinoja myös uusien kulkumuotojen ja yhdisteltyjen liikennepalvelujen osalta, samalla kun niille laaditaan yhtenäistä eurooppalaista turvallisuussääntelyä ja liiketoiminnan pelisääntöjä.

Kansallisesti valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa sekä fossiilitonta liikennettä koskevissa selvityksissä on tunnistettu tarve panostuksiin kaupunkijoukkoliikenteessä. EU:n kaupunkiliikenteen kehys puoltaa kunnianhimoista kestävien liikennemuotojen rahoitusta ja kehittämistä.

Yhtä aikaa koronan aiheuttaman rahoituskriisin kanssa joukkoliikennepalvelujen kehittämisessä on kolme keskeistä tehtävää; siirtymä päästöttömään tai vähäpäästöisempään kalustoon, digitalisaation edistäminen ja liikennepalvelujen kasvattaminen. Kaikkiin tarvitaan sekä EU-tason, kansallista ja alueellista poliittista tukea ja lisäinvestointeja

Toivomme, että Suomen kanta ja toimet eurooppalaisen liikennemarkkinan ohjauksessa puoltavat ja turvaavat **kaupunkien mahdollisuuksia järjestää ja kehittää joukkoliikennepalveluja**. Toivomme myös, että kaupunkiliikenteen kehyksen ja Liikenne12-linjauksen mukaisesti **Suomi pyrkii kasvattamaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuutta kaupunkiseuduilla**.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto.