



Joukkoliikenteen järjestäminen; rahoituksen riittävyys –kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet

Jenni Eskola, Liikennevirasto



Joukkoliikenneuudistuksen vaikutukset

Uudistuksen vaikutuksia

- Markkinaehtoinen bussiliikenne toimii kaupunkiseutujen välillä; tarjonta on lisääntynyt ja lippujen hinnat alentuneet, mikä näkyy kasvavina matkustajamäärinä. Junaliikenteen mahdollinen vapautuminen kilpailulle antaa kehittämismahdollisuuden rataverkon käytön voi tehostamiseen.
- Uusi joukkoliikennelaki ja PSAn mukaiset uudet järjestämistavat ovat mahdollistaneet palvelujen parantamisen kaupunkiseuduilla. Kehittämistarvetta on kaupunkiseutujen ympäristön liikenteen järjestämisessä ja lippu- ja maksujärjestelmien yhteensovittamisessa sekä joukkoliikenteen liikennejärjestelmätason yhteistarkastelussa rahoituksen osalta.
- Maaseudun liikenteen kysyntä on hiipumassa, mikä näkyy mm. siinä, että reittilupia ei haeta päättyvien siirtymäajan sopimusten tilalle. Vähemmän kysynnän alueilla tarve on toteuttaa liikenteen palvelut uusilla palvelukonsepteilla ja pienemmällä kalustolla mm. kutsupohjaisesti sekä toteuttaa henkilökuljetuksen uudistukselle asetetut tavoitteet kustannustehokkuuden parantamisessa.

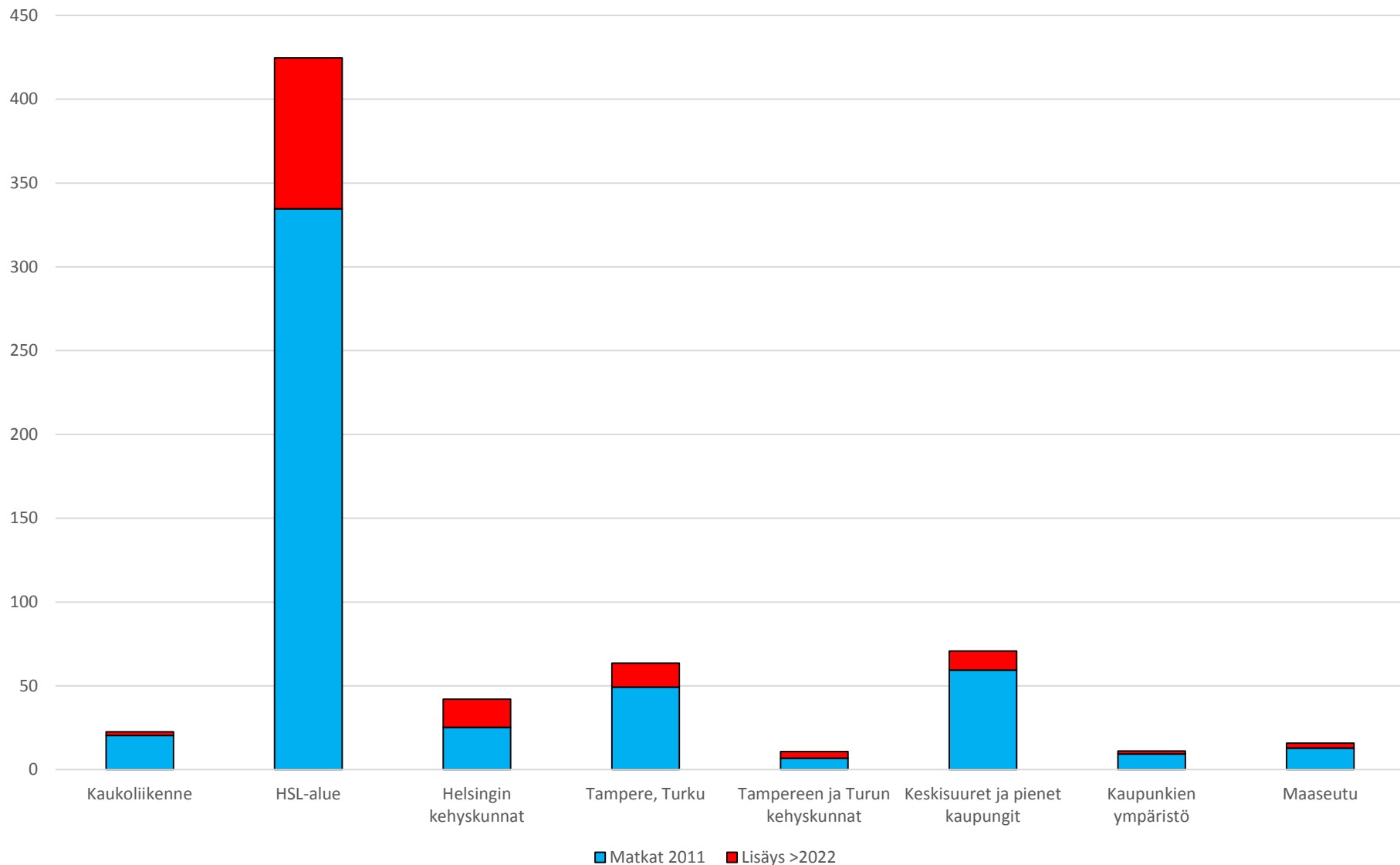
Rahoituksen riittävyys



Joukkoliikenteen järjestäminen ja rahoituksen riittävyys

- Vuoden 2016 talousarvion määrärahalleikkaus (15 milj. euroa) kohdentuu suurimmaksi osaksi rautatieliikenteen ostoihin, mutta kokonaisrahoitukseen nähden merkittävä osa myös joukkoliikenteen kehittämisrahoitukseen
- Taustalla vaikuttaa lisäksi hallituksen kehyspäättös 3.4.2014, joka sisälsi 5 milj. euron leikkauksen joukkoliikenteen tukemiseen. Se kohdennettiin sekä suurille (3 milj. euroa) että keskisuurille (2 milj. euroa) kaupunkiseuduille.
- Kaupunkiseuduilla ja niiden kehyskunnissa on potentiaalia joukkoliikenteen kehittämiseen ja uusilla järjestämistavoilla on saatu kilpailuttamisen kautta hyviä tuloksia, mutta valtion mahdollisuudet tukea kaupunkiseutuja ovat heikentyneet selvästi.
- Maaseutumaisessa liikenteessä ei ole pystytty ylläpitämään joukkoliikenteen palvelutasoa kustannusten kasvaessa.
- Kehittämisrahoituksen avulla on tähän asti tuettu valtakunnallisen lippu- ja maksujärjestelmän kehittämistä, mutta suunniteltuja hankkeita (mm. matkakorttien ja lippujärjestelmien yhteensovittamiseen liittyen) ei pystytä vähentyneellä rahoituksella toteuttamaan

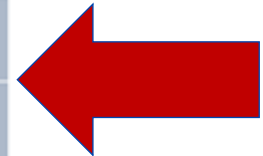
Joukkoliikenteen matkojen tavoiteltu kasvu matkaa(milj.)/vuosi vuodesta 2011 vuoteen 2022





Joukkoliikennematkustuksen kasvattamisen toimenpiteet ja vaikutukset

Toimenpide	Vaikutus suoritteeseen, Keskimäärin	Vaikutus (milj. matkaa)	Toimija
Tarjonnan muutos	+ 5 % -> kysyntä: + 3 %	13	Toimivaltainen viranomainen, markkinat
Hinnan muutos (taksataso)	- 16 % -> kysyntä: + 5 %	23	Toimivaltainen viranomainen, markkinat
Lippujärjestelmä, markkin.	+ 4 %	19	Toimivaltainen viranomainen, markkinat
JL:een hinnan suhteellinen muutos	+ 25 %, -> kysyntä + 6 %	29	Liikennepolitiikka, lainsäädäntö
Ruuhkamaksun vaikutus	+ 4 %	21	Liikennepolitiikka, lainsäädäntö
Liikennetilanteen muutoksen vaikutus (ruuhkautuminen, JL:een priorisointi yms.)	+ 7 %	38	Alueet
Väestönkasvu ja muuttoliike	+ 11 %	57	Alueet
Yhteensä	+ 39 %	201	





Rahoituksen kehittämistarpeet



Määrärahat tehokkaaseen käyttöön liikkumisen järjestelmätasolla

Joukkoliikenne- ja henkilökuljetusmäärärahat ohjataan tehokkaampaan, yhteiseen käyttöön

- **Liikennepalvelujen kustannustasoa lasketaan purkamalla sääntelyä**
- **Joukkoliikenteeseen käytetyt eurot** vähentävät henkilöiden erityiskuljetusten kustannuksia, kun rahoitusta tarkastellaan kokonaisuutena.
- **Asiakkaat** saavat valtakunnallisesti ja alueellisesti uusia liikennepalveluja ja lisää valinnanvaraa, kun joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin kuluvat henkilöresurssit ja määrärahat käytetään tehokkaammin.
- Henkilökuljetusten **kustannusten nousupaineet kevenevät** kun eri hallinnonalojen kuljetusten suunnittelu, järjestäminen ja rahoitus yhdistetään alueellisiksi kokonaisuuksiksi.



Viranomaisten työnjaon uudistaminen ja laajemmat viranomaiskokonaisuudet

Viranomaisten välistä
työnjakoa on
uudistettava

- Tällä hetkellä joukkoliikennettä järjestää 35 toimivaltaista viranomaista. Lisäksi kuntien eri hallinnonalat vastaavat henkilökuljetusten järjestämisestä.
- Eri hallinnonalojen kuljetusten suunnittelu, järjestäminen ja rahoitus pitää yhdistää **suuremmiksi alueellisiksi kokonaisuuksiksi, joissa joukkoliikenne on olennainen osa palvelua.**
- Tavoitteena on tarjota **avoimia liikennepalveluja** yhä useammalle asukkaalle sekä kaupungeissa että maaseudulla.

Rahoituksen kehittämismahdollisuudet



Matkustajille paremmat palvelut

Kaikki matkustajan
tarvitsema tieto on
linkitetty yhteiskäyttöiseksi

- Liikenteen toimijat tarjoavat yhdessä **matkustajille palvelun**, joka kattaa eri liikkumisvaihtoehtojen sekä kaiken matkaketjun aikana tarvittavan tiedon liikkumisesta, hinnan ja sen maksamisesta, ympäristövaikutuksista, häiriöistä, poikkeamista, sekä reitin varren palveluista jne.
- Liikennepalvelujen julkisen ja yksityisen sektorin sekä käyttäjän tuottamat **tiedot ja tietokannat ovat yhteisesti käytettävissä** siten, että matkustaja saa kootusti yhdestä paikasta kaiken tarvitsemansa tiedon.



Uudet palvelut ja kokeilut mahdollistetaan

Liikkumisen palveluja tarkastellaan kokonaisuutena erilaiset liikkumistarpeet huomioon ottaen.

- Joukkoliikenne on osa **liikkumisen palvelujen** kokonaisuutta.
- Liikkumisen palveluja tarkastelun lähtökohtana ovat erilaiset liikkumistarpeet. Markkinaehtoiset liikkumisen palvelut (ml. joukkoliikenne) muodostavat lähtökohdan palvelutasotarkastelulle.
- Sinne, missä on joukkoja, mutta markkinaehtoisia palveluja ei synny tarpeeksi, kohdennetaan valtion rahoitusta joukkoliikenteen runkoyhteyksien tukemiseksi.
- Haja-asutusalueiden liikkumisen palvelujen turvaamiseksi otetaan käyttöön **uudet palvelukonseptit**, joita voidaan mahdollistaa tekemällä **kokeiluja** erityyppisille alueille. Tämä toteutetaan henkilökuljetusten ja joukkoliikenteen yhteisellä suunnittelulla ja kehittämisellä.

Julkisen liikenteen kehittämishankkeet

JOUSI

JOUSI-ohjausryhmän tehtävänä on koordinoida, ohjata ja seurata 4 hankkeen toteutumista. Ohjausryhmän jäsenet vastaavat myös hankekokonaisuuteen liittyvästä tiedonvälityksestä ja viestinnästä oman organisaationsa ja hankekokonaisuuden välillä.

1. HANKE
Kilpailuedellytykset
ja alan
houkuttelevuus

2. HANKE
Infra ja
matkaketjujen
sujuvuus

3. HANKE
Asiakaslähtöiset
informaatiopalvelut

4. HANKE
Matkakorttien ja
lippujärjestelmien
yhteensovittaminen

Asiakaslähtöisyys



Hyödynnettävyys



Vastuutahot:
PLL, LAL

Vastuutahot:
Kaupunkiseudut,
Livi, ELYt,
ym

Vastuutahot:
Livi, HSL, LMJ Oy, LMJ Oy, HSL
liikenteenharjoittajat

Vastuutahot:

Markkinoiden kasvu

