

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle

SUOMEN PAIKALLISLIIKENNELIITON LAUSUNTO HALLITUKSEN ESITYKSESTÄ VUODEN 2016 TALOUSARVIOKSI (HE 30/2015 vp)

30. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala, joukkoliikenteen määrärahat talousarvioesityksessä

Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennemäärärahojen taso säilyisi myös vuoden 2016 valtion talousarviossa alhaisena, yhteensä vain 17,8 milj. euronä. Verrattuna rautatieliikenteen ostoihin (yht. 30 milj.€) ja alueellisen ja paikallisliikenteen ostoihin (33,6 milj €) osoitettaviin määrärahoihin kaupunkiseuduille kohdennettava valtiontuki on hämmästyttävän pieni. Tätä epäsuhtaa korostaa se, että yli 80% maamme joukkoliikennematkoista tehdään suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla. Valtion joukkoliikennepolitiikan suuntauksena onkin jo vuosikausia ollut siirtää pääasiallinen vastuu maamme joukkoliikenteen kehittämisessä korostetusti em. kaupunkiseuduille. Säästöjen hakeminen talousarviossa esitetyllä tavalla mm. junien lähiliikenteen palveluiden ostoissa aiheuttaa vastaavan suuruisen korotuspaineen ao. kuntien kuntataloudessa.

Valtiontalouden tasapainottamiselle tarpeelliset säästöt tulisikin jo vuonna 2016 hakea rationalisoimalla nopeasti kasvavia, useimmiten yksilökuljetuksina toteutettavia yhteiskunnan korvaamia opetustoimen ja sosiaali- ja terveystoimen henkilökuljetuksia. Tämä edellyttää mm. taksilainsäädännön ripeää ja määrätietoista uudistamista. Muutoin pitkään jatkunutta julkisen rahoituksen kasvua opetustoimen, sosiaalitoimen ja terveystoimen kuljetuksissa ei onnistuta katkaisemaan.

Valtioneuvostolla pitäisi olla tähän hyvät valmiudet, koska tarvittavat lainmuutokset on pääosin valmisteltu jo edellisellä hallituskaudella. Julkisen liikenteen peruspalveluiden turvaaminen kaupunkien reuna-alueilla ja haja-asutusalueilla edellyttää liityntäliikennettä ja kutsujoukkoliikenteen palveluiden kehittämistä. Tämäkin vaatii linja- autoliikenteen ja taksiliikenteen välisten juridisten raja-aitojen poistamista eli käytännössä taksilain uudistamista.

Joukkoliikennelain tavoitteiden mukaisesti joukkoliikenne tulisi maassamme järjestää nykyistä suurempina työpaikka-alueiden mukaisina hallinnollisina kokonaisuuksina. Tämä mahdollistaa työpaikka-alueille paremmat joukkoliikennepalvelut ja tuo myös kustannus-säästöjä. Määrärahojen kohdentamisessa tulee huolehtia siitä, että kaupunkia ja kaupunkiseutuja ympäröivien kehyskuntien liittyminen yhteisiin seudullisiin joukkoliikenteen hoito-organisaatioihin kannustetaan, eikä liittyminen vaaranna kuntien valtiontukien määrää.

Linja-autoliikenteen markkinoiden avautuminen muillakin, kuin suurilla kaupunkiseuduilla on toteutunut pääosin vuoden 2014 puolivälistä alkaen. Silloin suurin osa vanhaan lainsäädäntöön perustuvista yksinoikeuksista lakkasi. Kokemukset ovat olleet matkustajille ja joukkoliikenteen järjestämisestä vastaaville viranomaisille myönteisiä. Kilpailuttaminen on mahdollistanut joukkoliikenneviranomaisille palveluiden hankkimisen aikaisempaa edullisemmin. Samaan aikaan kilpailu markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä on lisännyt

palvelutarjontaa ja laskenut hyvin merkittävästi matkalippujen hintoja. Tässä tilanteessa uusien, kuntien vastuulle kaatuvien markkinaehtoisien linja-autoliikenteen tukijärjestelmien käyttöönotto esim. esitettyjen palveluseleiden muodossa on täysin perusteetonta ja tarpeetonta. Se tulisi myös kunnille ennakoimattoman kalliiksi. Palvelusetelit johtaisivat siihen, että markkinaehtoinen linja-autoliikenne ei enää olisi markkinaehtoista. Viranomaisten vastuulla olevan joukkoliikenteen järjestämisen joutuisi vaikeuksiin. Markkinoiden toiminta häiriintyisi ja linja-autoyritykset joutuisivat keskenään eriarvoiseen asemaan.

Edellä olevaan viitaten Suomen Paikallisliikenneliitto esittää, että Eduskunta kehottaa valtioneuvostoa kiirehtimään henkilöliikenteen kuljetusten uudistamista jo tehtyjen selvitysten ja valmiiden esitysten pohjalta. Kun valtiontalouden tasapaino lähivuosina paranee, tulisi joukkoliikenteen määrärahoja maltillisesti ja pitkäjänteisesti korottaa. Siihen on hyvät, talousarvioesityksessäkin mainitut liikennepoliittiset perusteet. Samalla tulisi kiinnittää huomiota suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenne-määrärahojen riittämättömyyteen ja uskottavaan tasoon suhteessa asetettuihin liikenne- ja ilmastopoliittisiin tavoitteisiin. Uusia tukijärjestelmiä esim. palveluseleiden muodossa ei tule ottaa käyttöön niiden aiheuttamien ennakoimattomien kustannusten ja markkinahäiriöiden sekä juridisten ongelmien vuoksi.

Perusteluna on se, että ainoastaan suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen alueilla on todelliset mahdollisuudet lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja siten edistää valtion liikenne- ja ilmastopoliittisia tavoitteita. Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen ja niitä ympäröivien kehyskuntien mahdollisuudet kasvattaa edelleen omaa tukiosuuttaan ovat hyvin huonot. Määrärahojen tasokorotus voidaan rahoittaa henkilökuljetusten uudistamisen tuomilla kustannus-säästöillä. Henkilökuljetusten uudistaminen on myös välttämätön ehto haja-asutusalueiden ihmisten liikkumisen peruspalveluiden turvaamisessa.

Helsingissä 15.10.2015

Suomen Paikallisliikenneliitto r.y.

Pekka Aalto
toiminnanjohtaja

Suomen Paikallisliikenneliitto ry on vuonna 1970 perustettu joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavien kaupunkien ja kaupunkiseutujen viranomaisten yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö. Paikallisliikenneliiton varsinaisia jäseniä ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin ja Salon sekä Tampereen ja Turun kaupungit ympäröivine kuntineen. Liiton yhteistyöjäseninä ovat ELY-keskukset ja HKL. Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2014 yhteensä yli 430 miljoonaa matkustajaa, joka on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista.