

Kuntien joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia ei saa heikentää

Liikenne- ja viestintäministeriön valmisteilla olevaan Liikennekaari -lainsäädäntö-hankeeseen liittyy monia hyviä tavoitteita, mutta myös kansalaisten arjen sujuvuuden ja kuntien elinvoimaisuuden kannalta huolestuttavia piirteitä. Riskinä on, että lakimuutos tulisi heikentämään merkittävästi kaupunkien vastuulla olevia ja nykyisin hyvin toimivia joukkoliikennejärjestelmiä ja lisäämään julkisen tuen tarvetta kaupunkiliikenteessä. Matkustajien kannalta riskinä olisi joukkoliikennepalveluiden yhteiskäyttöisyyden heikkeneminen, mikä ilmenisi esimerkiksi yhteensopimattomina matkalippuina, aikatauluina, reitteinä ja vaihtoyhteyksinä. Myös maankäyttöön sekä joukkoliikenteen infrastruktuuriin ja ajoneuvoihin tehtyjen julkisten ja yksityisten investointien kannattavuus vaarantuisi. Lakimuutos uhkaisi lisätä kuntien kustannuksia ennakoimattomalla tavalla. Uudenlaiset liikkumispalvelut ovat tervetulleita kaupunkiseuduille. Niiden tukijalkana on hyvin toimiva joukkoliikenne. Sen edellytysten ja toimivuuden heikentäminen ei olisi nykyisten, eikä tulevien palvelun tuottajien tai matkustajien etu.

Lakihankkeessa on tavoitteena koota liikennemarkkinoiden sääntely yhtenäiseksi Liikennekaareksi, jolla edistetään uusien palvelumallien syntymistä ja helpotetaan yritysten markkinoille tuloa.

Liikennekaari sisältää ministeriön suunnitelman poistaa joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten (26 kunnallista viranomaista ja 9 ELY-keskusta) vastuulla olevalta tarjouskilpailuihin perustuvalta joukkoliikenteeltä EU:n palvelusopimusasetuksen mukainen ns. PSA-suoja. Liikennekaaren tavoitteena on, että markkinaehtoinen liikenne olisi ensisijaista kuntien järjestämään ja hankkimaan liikenteeseen nähden. Tällä olisi kielteisiä vaikutuksia erityisesti keskisuurilla ja isoilla kaupunkiseuduilla, mutta myös maaseutumaisilla haja-asutusalueilla. Markkinaehtoiselle liikenteelle houkuttelevimpia kohteita ovat luonnollisesti vahvojen asiakasvirtojen bussi- ja raideliikenteen reitit ruuhka-aikoina. Kunnat joutuisivat hankkimaan ja järjestämään muun liikenteen kuten kalliin ilta- ja viikonloppuliikenteen sekä syrjäseutujen liikenteen. Markkinaehtoinen linja-autoliikenne saisi myös kilpailla viranomaisten jo kertaalleen kilpailuttaman ja maksaman liikenteen kanssa samoista asiakkaista. Tämä toisi markkinoille epävarmuutta ja vähentäisi yritysten osallistumista tarjouskilpailuihin.

Suunniteltu lakimuutos heikentää yhteiskäyttöisten joukkoliikennepalvelujen syntymistä. Asiakkaille tämä näkyisi mm. vaihtokelvottomina lippuina sekä yhteensopimattomina reitteinä, aikatauluina ja informaationa. Todennäköisenä seurauksena olisi myös palvelutason lasku erityisesti harvaan asutuilla alueilla sekä hiljaisen ajan liikenteessä iltaisin ja viikonloppuisin. Vaihtoihin perustuvien matkojen hinnat nousisivat ja matka-ajat kasvaisivat. Kuntien järjestämän joukkoliikenteen kustannustehokkuus laskisi ja kuntien alijäämä kasvaisi.

Suunniteltu lakimuutos merkitsee kunnille joukkoliikenteen kustannusten nousua, koska lipputulot alenisivat selvästi samalla kun hankintakustannukset kasvaisivat. Vaihtoehtona olisi palveluiden karsiminen. Myöskään merkittäviä investointeja joukkoliikenneinfraan ja kalustoon ei voitaisi hyödyntää täysimääräisesti. Nykyisin kaupunkiseutujen maankäyttö perustuu merkittävästi toimiviin joukkoliikenneverkkoihin. Lakimuutos heikentäisi edellytyksiä kaupunkiseutujen suunnitelmalliseen kehittämiseen. Sillä olisi todennäköisesti kielteinen vaikutus toimivaan yhdyskuntarakenteeseen, asumiseen ja palveluiden saavutettavuuteen

Liikennekaareissa ei ole riittävästi huomioitu myöskään ympäristövaikutuksia ja esteettömyyttä. Markkinaehtoisessa liikenteessä sallitaan kaikki katsastusmääräykset täyttävät bussit. Kuntien joukkoliikenneviranomaisten järjestämässä ja subventoimassa liikenteessä on asetettu tiukempia päästövaatimuksia ja esteettömyysvaatimuksia. Terveysriskit kaupunkiympäristössä kasvaisivat lisääntyvien päästöjen myötä.

Lakimuutosta ei tule tehdä ilman julkista keskustelua, eikä ilman kattavaa ja läpinäkyvää vaikutusten arviointia. Liikennekaaren valmistelussa pitää ennen päätöksentekoa arvioida suorat ja välilliset vaikutukset riittävän laajasti ja puolueettomasti. Vaikutuksia tulee arvioida eri asiakasryhmien, erityyppisten kuntien ja yhteiskunnan kokonaistaloudellisuuden näkökulmasta. Keskeiset vaikutukset liittyvät liikkumisen tasa-arvoon, ympäristöön, maankäyttöön ja talouteen. Myös joukkoliikenteen markkinoiden toiminnalle ja liikenteenharjoittajien yhdenvertaiselle kilpailuasemalle aiheutuvat vaikutukset ja mahdolliset häiriöt pitää selvittää luotettavalla tavalla.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät kaupungeissa ovat kasvaneet talouden taantumasta huolimatta. Kaupunkiseuduilla tehdään Suomen joukkoliikennematkoista yli 80 prosenttia. Joukkoliikennepalveluiden järjestäminen ja rahoittaminen eivät ole kuntien lakisääteisiä velvoitteita. Valtio rahoittaa ELY-keskusten ja kaupunkiseutujen järjestämää joukkoliikennettä yhteensä noin 10 prosentin osuudella. Loput kustannuksista maksavat kunnat ja asiakkaat. Kunnat maksavat joukkoliikennesubvention vapaaehtoisesti. Tässä asetelmassa valtion ei tulisi omilla lainsäädäntötoimilla kaventaa kuntien itsemääräämisoikeutta ja lisätä niiden kustannuksia.

Linja-autoliikenteen markkinat avautuivat kaukoliikenteessä ja kuntien kilpailuttamassa liikenteessä käytännössä vasta alle kaksi vuotta sitten, vaikkakin pääkaupunkiseudulla liikennettä on kilpailutettu jo 1990-luvulta lähtien. Matkustajamäärät ovat kasvaneet ja asiakastyytyväisyys parantunut. Ministeriöllä tulisi olla malttia seurata tilanteen kehitystä ja kuulla asiassa myös kuntia ja kuntien järjestämää liikennettä hoitavia liikenteenharjoittajia. Joukkoliikenteen kasvun ja uudenlaisten liikkumispalveluiden tukijalkana on yhtenäinen joukkoliikennejärjestelmä.

Helsingissä 5.4.2016

SUOMEN KUNTALIITTO

Jari Koskinen
toimitusjohtaja

Timo Kietäväinen
varatoimitusjohtaja

Kannanoton allekirjoittaneet kaupungit ja muut tahot:

Helsinki, Jussi Pajunen, kaupunginjohtaja
Hämeenlinna, Timo Kenakkala, kaupunginjohtaja ja Juha Isosuo, apulaiskaupunginjohtaja
Joensuu, Kari Karjalainen, kaupunginjohtaja
Jyväskylä, Timo Koivisto, kaupunginjohtaja
Kauniainen, Christoffer Masar, kaupunginjohtaja
Kuopio, Petteri Paronen, kaupunginjohtaja
Lahti, Jyrki Myllyvirta, kaupunginjohtaja
Lappeenranta, Kimmo Jarva, kaupunginjohtaja
Oulu, Matti Pennanen, kaupunginjohtaja
Pori, Kari Hannus, apulaiskaupunginjohtaja
Tampere, Pekka Salmi, apulaispormestari
Turku, Aleksi Randell, kaupunginjohtaja
Vantaa, Kari Nenonen, kaupunginjohtaja
Helsingin seudun liikenne HSL, Suvi Rihtniemi, toimitusjohtaja
Paikallisliikenneliitto, Pekka Aalto, toiminnanjohtaja