

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo@lvm.fi

LAUSUNTO SELVITYSMIES PAAJASEN SELVITYKSESTÄ SEKÄ RAHOITUSTYÖRYHMÄN RAPORTISTA

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Hämeenlinnan seudullisen joukkoliikenneviranomaisen lausuntoa selvitysmies Paajasen selvityksestä julkisin varoin toteutettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittämisestä (Julkaisuja 11/2013) sekä rahoitustyöryhmän raportista joukkoliikenteen rahoituksesta (Julkaisuja 12/2013). Lausuntojen määräaika on pyynnöstä jatkettu 16.8.2013 asti.

Rahoituksen riittävyys

Rahoitustyöryhmän raportissa on tuotu hyvin esiin joukkoliikenteen rahoituksen tarve ja rahoituksen puuttumisen aiheuttama joukkoliikenteen kilpailukyvyyn väheneminen. Hämeenlinnan joukkoliikenneviranomainen yhtyy tähän huoleen ja kannattaa raportissa esitettyä 50 miljoonan euron korotusta valtion joukkoliikenteen määrärahaan sekä jatkossa tehtäviä määrärahan indeksikoroituksia. Joukkoliikennettä koskevaa verotusta ei tule kiristää ja mahdollisuus esim. polttoaineveron palautukseen tulee selvittää.

Valtion määrärahan pysyminen viime vuosina samantasoisena on aiheuttanut joukkoliikenteen rahoitusvastuun siirtymistä kunnille, kun samantasoinen määräraha ei ole riittänyt kohonneiden liikennöintikustannusten kattamiseen. Elykeskukset ovat joutuneet vähentämään hankittavia bussivuoroja, mutta myös kunnille ohjatussa valtionavustuksessa on ollut vaihtelua. Esimerkiksi Hämeenlinnan seudulle myönnetty valtionavustus pieneni noin 7 % vuodesta 2012 vuoteen 2013, eikä tätä seurausta osattu ennakoida siirryttäessä valtion ja seudun väliseen joukkoliikenteen aiesopimukseen ja uuteen keskisuurten kaupunkiseutujen valtionavustukseen.

Valtionavustuksen käyttö

Toimivaltaisen viranomaisen kannalta myönteinen kehityssuunta vuonna 2013 on ollut valtionavustusmäärärahan myöntäminen kokonaissummana valtionavustusasetuksessa määritettyihin tarkoituksiin. Rahoitusraportissa esitetään edelleen seutuviranomaisen harkintavallan laajentamista määrärahan kohdentamisessa omalla toimivalta-alueellaan. Tämä tuo mahdollisuuden kohdentaa määrärahat alueellisesti vaikuttavimmin vanhojen liikennöintisopimusten päättyessä ja uusia tehtäessä.

Rahoitusraportissa mainitaan, että viranomaisilta edellytetään useamman vuoden joukkoliikennesuunnitelmaa ja tavoiteohjelmaa. Hämeenlinnan seutu näkee suunnitelmallisuuden hyvänä asiana, mutta painottaa myös valtionrahoituksen pitkäjänteisyyden merkitystä suunnitelman toimenpiteiden toteutettavuuteen ja siten suunnitelman hyödyllisyyteen.

Raportissa esitetään määrärahan vaikuttavuuden seuranta. Hämeenlinnan seutu toivoo, että vaikuttavuuden mittareiksi valitaan toimintaa edistäviä ja tukevia tunnuslukuja, niin ettei seuranta muodostuisi byrokraattiseksi, työllistäväksi tai hyödyiltään kyseenalaiseksi.

Henkilökuljetusten yhteensovittamisen velvoite

Joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten kannalta merkittävä uudistusehdotus rahoitusraportissa on velvoite kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamisesta vuodesta 2016 alkaen sekä kaiken henkilökuljetuksiin käytettävän rahoituksen yhdistäminen. Selvitysmies Paajanen esittää, että tämä suunnittelovelvoite osoitettaisiin lainsäädännöllä joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten tehtäväksi.

Hämeenlinnan seudulla on pyritty jo nykytilanteessa ohjaamaan koulukuljetuksia avoimeen joukkoliikenteeseen aina, kun vuoroja on tarjolla, sekä muuttamaan mahdollisuuksien mukaan bussivuoroja palvelemaan paremmin koulukuljetuksia. Myös esimerkiksi ikäihmisten ja vammaisten päivätoimintakuljetuksia on yhdistetty koulukuljetuksiin pilottikohteissa. Suurin hyöty on osoitettavissa pienissä kuljetusvolyyymeissä haja-asutusalueilla ja pitkissä kuljetuksissa. Sen sijaan SHL- ja VPL-matkoja ei nykytilanteessa juurikaan oteta huomioon joukkoliikennesuunnittelussa lukuun ottamatta mahdollisuutta käyttää SHL/VPL-korttia ilman omavastuuta palvelulinjalla. Päävastuu sekä koulu että muiden lakisäätöiden henkilökuljetusten suunnittelussa on jokaisessa seudun kunnassa erikseen eri hallintokunnilla ja myös rahoitus on irrallaan eri hallintokunnissa. Seudullinen joukkoliikennekoordinaattori avustaa esim. kilpailuttamisessa. Vastuun kokoamisesta yhteen yksikköön on keskusteltu Hämeenlinnassa, mutta keskustelua ei ole käyty yli kuntarajojen.

Raporteissa esitetyt toimenpiteet voisivat tukea asian etenemistä. Toteutuksessa ja lainsäädännöllä mahdollisesti määrättävissä velvoitteissa on otettava huomioon, että paras tietämys kuljetustarpeista ja asiakkaiden erityistarpeista löytyy kunnasta asiakkaan kanssa tekemisissä olevilta henkilöiltä. Tämän tietämyksen välittymisestä kuljetussuunnitteluun on huolehdittava. Kunnasta löytyy myös vaikutusmahdollisuus mm. koulujen työaikoihin, mistä syystä yhteyden kuljetussuunnittelun ja hallintokuntien välillä on oltava riittävän tiivis myös silloin, kun viranomaisena on Ely.

Muutoksen toteuttaminen vaatii erityisesti käynnistysvaiheessa henkilöresurssien varaamista suunnitteluun ja käytännön toteutukseen. Selvitysmies Paajanen esittää, että myös Kelan korvaamat kuljetukset on integroitava kiinteästi joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten logistiikkayksiköiden toimintaan. Tämä vaatii erityistä harkintaa vastuutahon nimeämisessä, sillä suurivolyyymi-

set Kela-matkat vaatisivat esim. Hämeenlinnan seudulla merkittäviä henkilöresurssilisäyksiä perustettaessa logistiikkayksikköä. Lisäksi on otettava huomioon, että Kela-matkat suuntautuvat myös seuturajojen yli yliopistosairaaloihin Helsinkiin ja Tampereelle. Luontevinta vastuutahoa suunnitteluun ja matkojen operatiiviseen yhdistelyyn on harkittava huolellisesti eikä valittavan ratkaisun tule siirtää kustannuksia valtiolta kunnille.

Koulumatkatuki

Selvitysmies Paajanen esittää toisen asteen koulumatkatukijärjestelmän uudistamista siten, että uusi järjestelmä on kunta – valtio -suhteessa kustannusneutraali riippumatta kunnan määrittämistä matkalippujen hinnoista. Hämeenlinnan viranomaisen tukee vahvasti tätä ajatusta. Lisäksi seutu pyytää kiinnittämään huomiota siihen, että nykyinen koulumatkatukijärjestelmä lisää liikenesuoritetta kannustamalla opiskelijoita valitsemaan lähioppilaitoksen sijaan kauempana sijaitsevan oppilaitoksen. Esimerkiksi jos lähin lukio sijaitsee seutulippualueella 5 kilometrin päässä, opiskelijan omavastuu on koko lipun hinta, kun taas seutulippualueella kauempana sijaitsevaan lukioon pääsee koulumatkatuen ansiosta pienemmällä omavastuulla.

Yhteiskäyttöiset lipputuotteet

Hämeenlinnan seudulla on neljä rautatieasemaa tai -seisaketta: Hämeenlinna, Turenki, Parola ja Iittala. Seutu kannattaa raportin esitystä junaliikenteen saattamisesta mahdollisimman nopeasti kaupunki- ja seutulippujen kelpoisuuden piiriin, mikä parantaisi asiakkaiden mahdollisuutta hyödyntää kohtuuhintaisesti sekä bussi- että junapalveluja. Seutu esittää, että pääradan lähiliikennettä lisätään (vrt. valtion ostot oikoradalla).

HÄMEENLINNAN KAUPUNKI
Joukkoliikennejaosto

Lisätiedot: joukkoliikennekoordinaattori
Maarit Kaartokallio
maarit.kaartokallio@hameenlinna.fi
puh. 03-621 3850