



Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31
00023 Valtioneuvosto

LVM/1184/08/2013

Lausunto selvitysmies Paajasen selvityksestä sekä rahoitustyöryhmän raportista

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa selvitysmies Paajasen selvityksestä sekä rahoitustyöryhmän raportista. Varsinais-Suomen ely-keskus lausuu raporteista seuraavaa:

Työryhmä ehdottaa vaiheittaista etenemispolkua kohti joukkoliikenteen rahoituksen kokonaisvaltaista uudistamista. Tähän on syytä mennä, koska nykyinen rahoitusjärjestelmä pohjautuu palvelutason aukkojen paikkaamiseen ja matkustuksen tukemiseen, eikä tue kokonaisvaltaista joukkoliikenteen suunnittelua.

Liikennepoliittiseen selontekoon on kirjattu linjaus: *Rahoitusta kohdennetaan kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kilpailukyvyyn parantamiseen ja käytön lisäämiseen. Muilla seuduilla turvataan julkisen liikenteen peruspalvelutaso. Hallitusohjelmassa todetaan: Joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan, tavoitteena matkustajamäärien kasvu ja yksityisautoilun vähentäminen. On pyrittävä suunnitelmalliseen yhdyskuntarakentamiseen. Rahoituksen suuntaamista ohjataan kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kehittämiseen ja toisaalta maaseudun peruspalvelutason säilyttämiseen.*

Koko 2000-luvun läänien/ely-keskusten kautta jaettu joukkoliikenteen määräraha on liikkunut samalla n. 40 milj. euron (sis. keskisuurten kaupunkien tuen) tasolla, kun samaan aikaan linja-autoliikenteen kustannusindeksi on noussut n. 50 %. Käytännössä tämä on merkinnyt esim. Varsinais-Suomen ely-keskuksen toimialueella satojen linja-autovuorojen supistamista ja kunnille kohdistettujen valtionavustusten pienentämistä. Rahoitustyöryhmän esitys 50 miljoonan lisärahoituksesta on näin ollen varsin maltillinen ja erittäin tarpeellinen lisä joukkoliikenneverkoston ylläpitämiseen. Joukkoliikenteen määräraha pitäisi sitoa linja-autoliikenteen kokonaisindeksiin, jotta vältettäisiin nykyisen kaltainen rahoituksen pitkäaikainen hiipuminen. Riittävä rahoitus ja indeksiin sitominen mahdollistaa pitkäjänteisen joukkoliikennesuunnittelun. Samaan ongelmaan on puuttunut myös selvitysmies Paajanen raportissaan.

Lähtökohtana on, että käyttöoikeussopimuksin hoidettu liikenne maksaa jatkossa vähintään saman verran kuin nykyiselle liikenteelle maksetaan lipputukea, mukaan lukien nykyiset peruspalvelutasoiset ostoliikenteet. Nykyinen seutulipputuki on käytännössä hankintaan sidottua rahaa. Mikäli halutaan kehittää lippujärjestelmiä nykyistä houkuttelevimmiksi, pitää huomioida myös sen vaikutus liikenteen hankintahintaan ja viimekädessä määrärahan kiintiöintiin.

Siirtymäajan jälkeisessä joukkoliikenteen rahoituksen lähtökohtana on nykyinen rahoitustaso, jonka painotuksia tulisi jatkossa tarkastella uudelleen. Rahoitustyöryhmän esityksessä elyjen joukkoliikennerahat kytketään liiaksi maaseutumaiseen peruspalvelutasoiseen liikenteeseen. (Ehdotus 4, s. 32: ”ELY-keskuksille määrärahaa jaettaessa tärkein kriteeri on peruspalvelutason toteutuminen.”) Se on tärkeä kriteeri, mutta ei kaikkien ely-keskusten osalta tärkein. Peruspalvelutaso ei saa ohjata jatkossa liiaksi kiintiön jakoa.

Vaikka maakuntien keskuskaupunkien ja niiden naapurikuntien rahoitus meneekin jatkossa suurten ja keskisuurten kaupunkien momentilta, myös ely-keskukset vastaavat kehyskuntien liikenteen ylläpidosta. Valtion maksuosuuden pitäisi seutuliikenteen osalta olla selkeästi nykyistä suurempi. Vaarana on, että kuntien rahoitus seutuliikenteeseen jää tarpeeseen nähden liian pieneksi, vaikka nimenomaan kehyskunnissa on joukkoliikenteelle kasvupotentiaalia.

Määrärahan käyttöä ja asetettua palvelutasoa tulisi seurata yhdessä. Määritellyn palvelutason pitäisikin olla jatkossa rahoitusta ohjaava ja nykyistä enemmän kuntia sitova. Nykyiset määritykset ovat voimassa muutaman vuoden ajan ja ne tehtiin ”sitouttaviksi”. Selkeiden ja sitovien palvelutasotavoitteiden toteuttamista seuraava vaikuttavuusarviointi olisi tervetullut työväline määrärahojen käytön seurantaan.

Vaikuttavuutta on seurattu jossain määrin nykyisen valtionavustusjärjestelmän aikana. Esimerkiksi Turun ja Satakunnan seutulippualueilla on tehty määräajoin kyselytutkimuksia. Tutkimusten mukaan huomattava joukko henkilöautolla kulkeneita on siirtynyt joukkoliikenteen käyttäjiksi edullisten seutulippujen takia ja niiden perusteella rahoitusta on pyritty kohdentamaan erityisesti seutuliikenteen kehittämiseen. Vaikuttavuuden seurannalla kyetään ohjaamaan määrärahan käyttöä nykyistä tehokkaammin. Myös peruspalvelutasoisen liikenteen ylläpitämiseen pitää tulla selkeät kriteerit koskien matkustajamääriä ja käytettävää kalustoa. Peruspalvelutaso ei saa olla esteenä myöskään linja-autovuorojen supistamiselle, jos vuoroille ei ole riittävästi kysyntää.

Henkilökuljetusten kokonaisvaltainen suunnittelu on edellytys joukkoliikennepalvelujen uudelleen järjestämiselle. Yhteistyösopimuksissa määritellään valtion ja kuntien vastuut ja tehtävät ja sopimuksen pitäisi tukeutua tehtyyn suunnitelmaan. Sopimusasiakirjan tulee myös olla riittävän selkeä, jotta se osaltaan helpottaisi sopimuksen tekemistä ja siirtymistä uuteen joukkoliikenteen järjestämisaikakauteen.

Nykyisistä ostoliikenteistä valtio kantaa kokonaisvastuun. Jotkut kunnat hyötyvät valtion 100 %:n rahoituksesta ja toisaalta kaupunkiseuduilla kuntien osuus lippusubventiosta on paisunut suhteettoman suureksi vrt. alkuperäiseen 50 %:n tukeen. Peruspalvelutason kattava toteuttaminen linja-autovuoroilla olisi kallis ja samalla mahdoton toteuttavaksi. Nykyistä rahoitus pohjaa tulisi kehittää valitsemalla joitakin painopisteitä, esim. kehyskuntien työmatkaliikenteen kehittäminen, peruspalvelutason turvaaminen uusilla toimintamalleilla jne.

Liikennepoliittisessa selonteossa kohdassa liikennepoliitiikan tulevaisuuden haasteet todetaan seuraavasti: ”Maaseudulla väestö on vähentynyt. Väestöpohjan pienenemi-

nen aiheuttaa kannattavuusongelmia liikennepalvelujen järjestämiselle. Maaseudun asukkaiden ja yritysten toimintamahdollisuudet on kuitenkin turvattava tarjoamalla riittävä liikkumisen ja kuljetusten peruspalvelutaso. Tämä merkitsee tarvetta ottaa käyttöön uusia entistä taloudellisempia keinoja liikennepalvelujen järjestämisessä. Turvaamalla liikkumisen peruspalvelutaso voidaan tukea itsenäisen elämän edellytyksiä ja ehkäistä sosiaalipalveluihin syntyviä lisäkustannuksia. ”

Selvitysmiehen raportti sisältää useita kehittämissuhteita kustannustehokkaampien henkilöliikennepalveluiden saavuttamiseksi. Rahoitustyöryhmä esittää velvoitetta suunnitella kaikki alueen henkilökuljetukset yhteen sovittaen vuodesta 2016 alkaen. Kokonaisvaltaiseen liikenteen suunnitteluun on tarkoituksena sisällyttää laajasti lähivuosina toteutettavat selvitysmiehen esitykset. Suunniteltavan kokonaisuuden pitäisi kuitenkin pysyä hallittavissa. Asiassa pitäisi edetä portaittain askelma kerrallaan ja samalla turvata riittävät suunnittelu- ja logistiikkaressurit, jotta kokonaisvaltaista henkilöliikenteen järjestelmää kyetään toteuttamaan.

Suunnittelupäällikkö


Hanna Lindholm

Joukkoliikenneasiantuntija


Pertti Postinen