

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säästöjen sujuvoittamiseksi. Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla. Tässä lausunnossa tarkastelemme Liikennekaari-luonnosta maaseudun näkökulmasta.

Kannatamme Liikennekaaren ideaa ja henkeä, joka tavoittelee parempia palveluita ja matalampaa kustannustasoa asiakkaille sekä julkisen sektorin sääntelyn vähentämistä juuri normeja purkamalla ja digitalisaation käytön mahdollisuuksia lisäämällä. Maaseudulla erityisesti julkinen liikenne on heikentynyt vuoden jälkeen ja suunta olisi todennäköisesti samanlainen myös tulevat vuosikymmenet. Siksi suhtautumisemme Liikennekaaren ehdotuksiin on mahdollisuuksia etsivä.

Liikennekaaren onnistuminen maaseudulla edellyttää muutamia huomioitavia elementtejä:

- **Tarvitaan koulutusta ja tiedottamista** uuden lainsäädännön myötä tulevista mahdollisuuksista, vastuista ja oikeuksista, jotta ”puskaradiossa” eivät lähde väärät käsitykset leviämään. Koulutus- ja tiedostustarve koskee niin eri viranomaisia, eri alojen yrittäjiä kuin asukkaita.
- **Toimivat verkkoyhteydet koko Suomeen.** Nyt on pahoja katvealueita verkkoyhteyksissä erityisesti maaseudulla, mutta myös kaupungeissa. Uuden liikennejärjestelmän on toimittava moitteetta myös maaseudulla, jotta asukkaat, yritykset ja matkailijat voivat sitä hyödyntää.

Kommentteja muutamiin luonnoksen tekstikohtiin

S.1: Samalla edistettäisiin liikennepalveluiden syntymistä asiakaslähtöisesti, markkinaehtoisesti ja terveen kilpailun pohjalta.

Maaseudun liikennepalveluiden kohdalla on muistettava, ettei markkinoita tai kilpailua välttämättä ole. Liikennekaaren ehdotukset on tarkasteltava myös näiden tilanteiden näkökulmasta. Lisäksi keskustelu aiheesta verottajan ja kilpailuviranomaisten kanssa on erittäin relevanttia, jottei tällaisilla alueilla esimerkiksi julkisen sektorin tekemien matkojen kilpailuttaminen hankaloitu kilpailun vääristämisoletuksien vuoksi.

s. 8 Telemarkkinoiden kilpailun vapauttamisen tuloksena saatiin laadukkaat peruspalvelut kaikille, kattavat verkot koko maahan, uusia palveluita asiakkaille ja uutta liiketoimintaa elinkeinoelämälle. Kilpailulla saavutettiin myös EU-maiden halvin hintataso sekä vankka perusta yhteiskunnan digitalisoitumiselle. Samaa muutosta tarvitaan nyt liikennesektorilla

Tänä päivänä on edelleen laajoja alueita maaseudulla, joissa ei ole toimivia mobiiliverkkoyhteyksiä tai valokuitua. Vuosikymmenten aikana markkinat eivät ole kaikkialle maaseudulle asti ylettyneet ja julkisella sektorilla ei ollut resursseja huolehtia yhteyksistä. Tätä vahinkoa ei saa tapahtua nyt liikennepalveluiden kohdalla.

s. 13: *Joukkoliikennemarkkinat ovat sirpaleiset ja etenkin linja-auto- ja taksiliikenne ovat hyvin pienyritysvaltaisia.*

Sirpaleisuus ja pienyritysvaltaisuus eivät tule vähenemään Liikennekaaren myötä, vaan päinvastoin, jos ihmiset tarttuvat mahdollisuuteen tienata verokortillaan henkilökuljetuksista aina 10 000 euroon saakka.

Toisaalta sirpaleisuus on merkki pienyrittäjyydestä eikä keskittyneisyydestä. Kumpaa kaarella siis tavoitellaan?

s. 36: *Missään yhdistelykeskuksessa ei tällä hetkellä yhdistellä sekä kuntien että Kelan korvaamia matkoja.*

Tämä on suuri ongelma, jonka vuoksi säästämahdollisuuksia liikenteen kustannuksissa ei ole pystytty hyödyntämään kunnolla. Sinänsä Liikennekaaren tuomat lainsäädäntöohjelmat eivät tätä tilannetta välttämättä muuta, koska kyse on Kelan ja kuntien toimintakulttuurista.

Tosin merkkejä esimerkiksi kunnissa vireävästä muutoshalusta on ilmassa. Siihen on osattava tarttua tiedottamisella ja koulutuksella.

s. 46: *ITF:n mukaan kansainväliset esimerkit osoittavat, ettei määrä sääntelyn purkaminen ole juurikaan lisännyt tai vähentänyt kilpailua haja-asutusalueilla, mutta on kuitenkin parantanut julkisen sektorin mahdollisuuksia kilpailuttaa kuljetuksia näillä alueilla.*

Pitää olla tarkkana, mitä eri tahot raporteissaan tarkoittavat haja-asutusalueella tai maaseudulla. Esimerkiksi saksalainen haja-asutusalue on hyvin erilainen suomalaisen haja-asutusalueeseen verrattuna, joka myös Suomen sisällä vaihtelee kaupunkien läheisestä maaseudusta aina harvaan asuttuun maaseutuun.

s. 52: *Ammattimaiset liikenteen harjoittajat näkevät paikallisyhteisöjen tuottamat liikennepalvelut uhkana, koska ne arvioivat niiden pienentävät ammattimaisen liikenteen osuutta maaseudun rajallisista liikennemarkkinoista. Kuitenkin, säännöllisen ja riittävän korkeatasoisen linja-autoliikenteen puuttuessa arjen asiointimatkojen hoitaminen taksilla on valtaosalle maaseudun asukkaista taloudellisesti mahdotonta. Tämän vuoksi kunnat ovat vapaaehtoisesti rahoittaneet maaseudun asiointiliikennettä säännöllisten liikkumistarpeiden turvaamiseksi. Käyttäjämäärät näillä palveluilla vaihtelevat kohtuullisesta hyvin vähäiseen. Kimppakyydit, kyläbussit ja vastaavat eivät välttämättä vähentäisi taksikysyntää, vaan oman auton käyttöä.*

Maaseudun näkökulmasta ei voi antaa yksiselitteistä vastausta, kuinka jakamistalouteen liittyvät muutokset vaikuttaisivat maaseudulla liikkumiseen ja elinkeinoin. Tällä hetkellä on ollut mahdollista antaa pieni korvaus naapurille kimppakyydistä, mutta se ei ole yleisessä käytössä. Jakamistalouteen perustuvan liikkumisen yleistymisen perustuisi enemmän asenteiden muuttumiseen kuin säädöksiin.

Jakamistalous ja kuljetuksiin liittyvien säännösten helpottuminen antaa mahdollisuuden asumisen ja yrittämisen sujuvuuden lisääntymiseen. Se on vahvasti yksilöistä kiinni, kuinka mahdollisuudet hyödynnetään.

s. 60: *Eri liikennemuotoja koskeva pitkälle viety sääntely on myös johtanut keinotekoisien raja-aitojen muodostumiseen eri liikennemuotojen välille.*

Näiden keinotekoisien raja-aitojen kielteiset vaikutukset näkyvät erityisesti pitkien etäisyyksien ja lukumääräisesti pienempien palvelutarpeiden maaseudulla. Kaikki sujuvuus on tervetullutta maaseudun arjen helpottamiseksi. Siksi eri liikennemuotojen toiminnan sujuvoittaminen on tervetullutta.

s. 60: *Matkojen yhdistely on lainsäädännön puitteissa mahdollista jo nyt, mutta käytännössä se ei toteudu, koska viranomaisyhteistyö ei toimi kuntien ja Kelan tai edes kuntien eri yksiköiden (esimerkiksi koulumatkojen ja vammaiskuljetusten yhdistäminen) välillä.*

Yhdymme väitteeseen. Vaaditaan koulutusta, tiedotusta ja asennemuokkausta niin Kelassa kuin kunnissa. Omista sektoreista on tultava ulos. Asiakkaillekin tilanne on hankala: esimerkiksi sairastavien henkilöiden on setvittävä kyyteihin liittyviä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan niin kunnan eri sektorien kuin Kelankin kanssa. Voimia pitäisi käyttää paranemiseen, eikä hallinnollisten asioiden hoitamiseen.

Julkisen sektorin kustantamissa henkilökuljetuksissa on suuri säästöpotentiaali, kun yhteistyötä tehostetaan kuntien eri sektoreiden ja Kelan välillä. Tähän ei Liikennekaari uusia ratkaisuja selkeästi tarjoa, mutta auttaa omalta osaltaan ajattelemaan liikkumiseen ja kuljetuksiin liittyviä toimintatapoja uusiksi.

Vaasassa 20.5.2016

Heli Siirilä

Erityisasiantuntija

Maaseudun maankäyttö ja infrastruktuuri -verkosto

Maaseutupolitiikan neuvosto MANE

Kajaanissa 20.5.2016

Tarja Lukkari

Erityisasiantuntija

Harvaan asutun maaseudun verkosto

Maaseutupolitiikan neuvosto MANE