

Salon kaupunki
Liikennepalveluyksikkö

12.06.2017

Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikennekaari
kirjaamo@lvm.fi
liikennekaari@lvm.fi



LVM/905/03/2017 / Lausuntopyyntö 27.4.2017

Salon kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 1.6.2017 mennessä lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamiseksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Salon kaupunki alueensa joukkoliikenneviranomaisena sai lisäaikaa 15.6. asti, sillä tarkennuksella, että luonnos lausunnosta pyydettiin toimittamaan liikenne- ja viestintäministeriöön 9.6.2017. Esitys on toinen osa nk. liikennekaarihanketta.

Lausuntoa laadittaessa toimijoita pyydetään erityisesti kiinnittämään huomiota esityksen arvioituihin vaikutuksiin ja omalta osaltaan täydentämään, korjaamaan tai vahvistamaan arvioita. Lausunto pyydetään toimittamaan sähköisesti osoitteisiin kirjaamo@lvm.fi sekä liikennekaari@lvm.fi.

Salon kaupungin hallintosäännössä (38§) todetaan, että joukkoliikenneviranomaisen tehtäviä hoitaa Salossa kaupunkikehityslautakunta. Tämä lausunto on valmisteltu virkamiestyönä Salon kaupungin liikennepalveluyksikössä. Uuden valtuustokauden ensimmäinen kaupunkikehityslautakunnan kokous on 20.6., jonne lausunto viedään hyväksyttäväksi. Mahdolliset täydennykset toimitetaan Liikenne- ja viestintäministeriöön välittömästi kokouksen jälkeen.

Salo kiittää mahdollisuudesta lausua Liikennekaari II-lakiluonnoksesta ja toteaa kunnioittaen seuraavaa:

Salon nykytilanne

Liikennejärjestelmän on tärkeä toimia kaikilla tasoilla – sekä alueiden välillä että kuntien sisällä. Salossa joukkoliikenne järjestetään markkinaehtoisesti kaupungin hankkiessa sitä täydentävää ostoliikennettä. Viime vuodet ovat osoittaneet, että vaikka kaupungin taajamarakenne on sinänsä terve ja toimiva, ei väkimäärä riitä perinteisen, reittipohjaisen kaupungin sisäisen joukkoliikenteen toteutumiseen taloudellisesti kestävästi ja markkinaehtoisesti. Esimerkiksi keväällä 2017 kaupungin sisäinen paikallisliikenne siirtyi kaupungin järjestettäväksi. Niin ikään liikenteenharjoittajat ovat luopuneet kaikesta koulujen loma-aikoina ajettavasta linja-autoliikenteestä lukuunottamatta kaupungin poikki kulkevia, ELY:n toimivallan alaisia pitkän matkan vuoroja. Myös taksiryttäjien määrä on laskussa.

Markkinaehtoisuus toimii todennäköisesti jatkossa ympärivuotisesti vain yhteyksissä Salon keskustasta Turkuun ja Helsinkiin. Kaupungin sisäinen, ihmisten ja yritysten arjen kannalta keskeinen saavutettavuus sen sijaan rytmittyy lakisääteisten kuljetusten mukaan siten, että talvisin liikennöidään sekä markkinaehtoista liikennettä että kaupungin ostoliikennettä ja kesä- ja loma-aikojen liikkuminen jää joko kuntalaisten omalle vastuulle tai kaupungin julkisin varoin organisoitavaksi.

PSA-liikenteen ja markkinaehtoisen (ME) liikenteen yhteistyö suhteessa digitalisaatioon

Kuljetus-, liikenne- ja liikkumispalveluihin liittyvän tiedon tuottaminen sähköisessä muodossa, avoimesti saataville on kannatettavaa ja edellytys aidosti uuden liikennejärjestelmän luomiselle. Salossa on katsottu, että kaupungin liikennepalvelujen järkevä kehittämissuunta on lisätä tarpeeseen perustuvien kuljetusten tarjontaa. Tämä edellyttää kutsupohjaista, nykyaikaiseen

digitaaliseen teknologiaan perustuvaa, hallinnollisesti kevyttä liikennejärjestelmää. Sen runkona voivat ainakin osittain olla kaupungin lakisääteisesti kustantamat kuljetuspalvelut, joita täydennetään siten, että varmistetaan kuntalaisten sujuva arjen liikkuminen ympärivuotisesti.

Digitalisointia suunniteltaessa markkinaehtoisen ja PSA-liikenteen rajapinta luo haasteita, jotka Salo toivoo huomioitavan liikennekaaren II-vaihetta valmisteltaessa. Ensinnäkin tulevaisuudessa käytössä tulee olemaan entistä useampia lippu- ja maksujärjestelmiä. Markkinaehtoisessa liikenteessä ovat perinteisesti olleet käytössä Matkahuollon valtakunnalliset lipputuotteet ja taksat. Näiden rinnalle yrittäjät ovat alkaneet tuoda omia lipputuotteitaan. Ostoliikenteen lipputuotteet ja -hinnat taas on määritellyt viranomaisen. Kuntalaisten yhdenvertaisuuden ja lippujärjestelmän selkeyden vuoksi esimerkiksi Salossa on päädytty siihen, että myös kaupungin ostoliikenteessä käytetään Matkahuollon valtakunnallisia lipputuotteita ja taksoja. Näin vältetään tilanne, että käytössä olisi kahdenlaisia lippuja sekä hintoja ja että asiakkaiden pitäisi tietää, mikä vuoro mistäkin suunnasta on kaupungin ja mikä markkinaehtoisen yrittäjän. Näin ollen ei myöskään ole otettu käyttöön toista lippu- ja maksujärjestelmää, vaan kaupungin PSA-liikennettä ajavat yrittäjät solmivat sopimukset Matkahuollon lippujen välityksestä Matkahuollon kanssa.

Toinen huomioitava seikka on, että suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella PSA- ja ME-liikenteen yhteistoimintaympäristössä on joukkoliikennepalveluita tuotettaessa jatkuvasti varmistettava, ettei julkisia varoja ohjaudu markkinaehtoiseen toimintaan. Esimerkiksi edelliseen joukkoliikennelakiuudistukseen liittyvien siirtymäajan liikennöintisopimusten lähestyessä loppuaan on Salossa 3.6.2017 luovuttu ao. liikenteeseen tarkoitetuista tuetuista seutulipputuotteista. Tarvetta olisi vakituista, päivittäistä matkustusta tukeville kausilipputuotteille. Omassa liikenteessään kaupunki voi subventoida kuntalaistensa liikkumista, mutta yksittäisen matkanarvoltaan vaihtelevien lipputuotteiden yhteiskäyttö ME- että PSAliikenteessä nostaa esiin kysymyksen, miten osoittaa, ettei markkinoille ohjaudu julkista tukea. Haasteena on, ettei markkinoilla ole palveluntarjoajaa, jonka clearingjärjestelmästä saataisiin viranomaisen näkökulmasta riittävän kattavat tiedot laskelmien tekemiseen. Markkinoilla ei myöskään ole tarjolla korvaavia lipputuotteita, vaan vaihtoehdot ovat kalliita sarjalippuja, mikä vähentää selvästi joukkoliikenteen houkuttelevuutta päivittäisenä liikkumisvaihtoehtona. Vaihtoehtona Salossa olisi ottaa käyttöön TVV Oy:n Valttikortti, mutta valtion vetäytyttyä lippuyhteistyöstä, on lippujen tuleva kelpoisuus ELY-liikenteessä epäselvää.

Jatkossa uusien MaaS-operaattoreiden tulee pystyä yhdistämään asiakkaan tarpeista ja toiveista lähtien samaan maksuun ja lippuun sekä PSA- että markkinaehtoista liikennettä. Onko lakiehdotus tältä osin sisällöltään niin selkeä, etteivät PSA-liikennettä ylläpitävät toimijat joudu näissä tilanteissa ongelmiin markkinaehtoisen liikenteen tukemisen osalta? Erilaisten tuettujen lippujen ketjuttaminen MaaS-operaattorin toimesta tulee myös aiheuttamaan vastaavia tulkintakysymyksiä, jota ei kiireisessä valmistelussa ole riittävästi ehditty pohtia. Tämän vuoksi Salo esittää, että kirjausta viranomaisten kaikkien lipputuotteiden avoimesti välitykseen asettamisesta ei tässä vaiheessa sisällytetä lakiin, vaan lain III osan 2. luvun 2 a § kategorinen "Puolesta-asiointi" poistetaan lakiehdotuksesta. Sen voisi korvata esimerkiksi velvoitteella edistää matkojen yhdistämispalveluja niin, että asiakas voi yhdellä tilauksella ja maksulla saada liitettyksi matkaketjuun kaikki ne lipputuotteet, joihin hän on muutenkin oikeutettu. Tällöin tavoite olisi selkeä, mutta "edistäminen" jättäisi harkittamamahdollisuuksia käytännön toteutukseen ja sopimiseen. Välityspalvelujen käytännön toteuttaminen tulee joka tapauksessa edellyttämään erilaisia sopimuksia toimijoiden välillä. On sekä asiakkaan, tilaajien, operaattorien että palveluntuottajien etu, että niissä selkeästi sovitaan mm. erilaiset vastuukysymykset ja julkisten varojen kohdentumisen läpinäkyvyys. Kaikilta operaattoreilta tuleekin joka tapauksessa edellyttää maksuja koskevan rahaliikenteen hyvää läpinäkyvyyttä ja saumatonta jäljitettävyyttä.

Ensisijaisen arvokasta olisi liikennekaarihankkeen osana saada määriteltyä valtakunnallisesti tai jopa EU:n laajuisesti yhtenevät standardit liikenteestä ja liikkumisesta kerättävälle tiedolle ja rajapinnoille niin, että sekä uusien palvelujen luomisen että olemassa olevien palvelujen kehittämisen kannalta olennaiset tiedot olisivat vapaasti saatavissa käyttökelpoisessa muodossa.

Digitalisoinnin aikataulu ja kustannukset

Toisin kuin suurempien joukkoliikenneviranomaisten alueella, Salossa liikennepalvelujen digitalisointi on alkuvaiheessa. Salon näkökulmasta liikennekaareissa onkin pitkälti kyse aivan uusien järjestelmien luomisesta, minkä vuoksi laissa määritetty III osan 2. luvun 1-5 §:n voimaan tulo 1.1.2018 on varsinkin toimivan lippu-, maksu- ja clearingjärjestelmän sekä

rajapintojen luomiselle liian nopea aikataulu. Liikennekaaren I vaiheessa edellytettujen järjestelmien rakentaminen vaatii aikaa, huolellista suunnittelua, henkilöresursseja että investointeja. Vaikka Salossa päätettäisiin hyödyntää Liikennevirastossa kehitettävänä olevaa teknistä palvelua, vie jo pelkkä tietojen kerääminen aikaa ja henkilöresursseja. Annettu aikataulu ei myöskään mahdollista tarvittavien resurssien huomiointia talousarvioissa, vaan kustannukset näkyvät ylimääräisinä menoina jo muutenkin tiukkoissa määrärahoissa.

Malttia tarvitaan myös siksi, ettei vielä voida arvioida tulevan maakuntaudistuksen vaikutuksia, kun soten asiakaskuljetukset (mm. vanhusten kylpy-, muistitoimintaja ateriakuljetukset sekä VPL- ja SHL-kuljetukset) ovat näillä näkymin siirtymässä maakunnan organisoitaviksi. Tilannetta pahentaa edelleen KELA:n korvaamien kuljetusten irrallisuus kaikesta muusta kuljetustoiminnasta sekä maakunta- että kuntatasolla. Vaarana on, että nyt kuljetusten yhdistelystä kuntatasolla saadut synergiaedut poistuvat ja pieniin ja keskisuuriin kuntiin jäljelle jäävien kuljetusten yksikkökustannukset ja myös niiden kokonaiskustannukset nousevat osaoptimoinnin ja uusien hallinnollisten ja toiminnallisten rajojen syntymisen vuoksi. On siis varsin epäselvää, minkälainen kuljetuspalvelukokonaisuus Salolla alueensa joukkoliikenneviranoimaisena on maakuntaudistuksen jälkeen organisointavana, joten ei myöskään voida nyt määrittellä, minkälainen sähköinen, digitaalinen järjestelmä sitä kokonaisuutta parhaiten palvelisi.

Salo haluaakin kiinnittää huomioita liikennekaarihankkeen läpiviemisen aikatauluun. Liikennepalvelulakia muutettaessa ensimmäiseen vaiheeseen kirjattu liian kireä aikataulu on vielä mahdollista korjata realistisemmaksi. Huolellinen järjestelmien suunnittelu todennäköisesti säästää kustannuksissa, kun vältetään kiireessä tehtyjä virheinvestointeja. Myös hankintaprosesseille on varattava riittävästi aikaa. Julkiset hankinnat ovat kuntien tärkeä työkalu, jolla ne voivat vaikuttaa lakisääteisten velvollisuuksiensa kustannuksiin. Järjestelmähankinnoissa puhutaan helposti useammasta vuodesta, varsinkin jos erilaisia ratkaisuja halutaan ensin kokeilla käytännössä.

Liikennekaaren hengen mukaisesti uudet palvelut tulisi myös tiedon osalta synnyttää markkinaehtoisesti. Todennäköistä kuitenkin on, että kunnilla ja viranomaisilla on merkittävä rooli tietovarantojen ja niihin liittyvien digitaalisten ratkaisujen rakentamisessa. Tämän vuoksi liikennekaaren II-vaiheessa on huomioitava, etteivät vaatimukset lisää kohtuuttomasti erityisesti suurten kaupunkiseutujen ulkopuolisten alueiden muutenkin kalliiden liikennepalvelujen järjestämiskustannuksia. Salo pyytääkin, että lakiehdotusta muokattaessa kiinnitettäisiin erityistä huomioita siihen, että myös näiden laajojen, mutta väestöltään vähäisten alueiden liikennepalveluiden toteutusedellytykset turvataan.

Lakiuudistuksen keskiössä tulee olla kansalaisen - asiakkaan etu. Tulevan liikennejärjestelmän on näyttydyttävä asiakkaalle selkeänä, helppona ja hinnaltaan kilpailukykyisenä palveluna, jossa myös joukkoliikenne ja matkaketjut ovat heille todellinen liikkumisvaihtoehto, ja jossa tarjolle tulevat aina tehokkaimmat ja edistyksellisimmät liikkumISRatkaisut.

SALON KAUPUNKI

Lauri Inna
vs. kaupunginjohtaja

Irma Nieminen
hallintojohtaja