

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

## Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa liikennekaaren luonnoksesta. Liikennekaari yhdistäisi ja uudistaisi henkilö- ja tavaraliikennettä koskevat säännökset, niin että joukkoliikennelaki (869/2009), taksiliikennelaki (217/2007), taksinkuljettajien ammattipätevyydestä annettu laki (695/2009) ja kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annettu laki (693/2006) samalla kumottaisiin.

Uudistuksen keskeisenä tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Useat tavoitteista ovat hyviä ja kannatettavia. Toimintamalleja muuttamalla voi syntyä uusia liikenumispalveluita, kuljetusten yhdistelymahdollisuudet voivat monipuolistua ja tiedon sekä rajapintojen avaaminen luo täysin uusia mahdollisuuksia liikenteen joustavaan hyödyntämiseen.

### *Joukkoliikenne*

Liikennekaareen sisältyy kuitenkin myös sellaisia tavoitteita, jotka ovat uhka kaupunkiseutujen pitkäjänteiselle joukkoliikenteen kehittämistyölle, maankäytön ja liikenteen yhteensovittamiselle sekä ympäristönäkökohdille. Liikennekaaren myötä ehdotetaan poistettavaksi joukkoliikennelain 22 §:ssä määritetty suoja viranomaisen järjestämisestä liikenteeltä. Nykyisen lain mukaan viranomainen voi hylätä markkinaehtoisen liikenteen hakemuksen, jos liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa viranomaisen liikenteelle. Liikennekaaressa suoja säilyisi EU:n palvelusopimusasetuksen perusteella ainoastaan käyttöoikeussopimuksissa, jos viranomainen myöntää liikenteenharjoittajalle yksinoikeuden.

Hämeenlinna aloitti joukkoliikenteen seudullisena toimivaltaisena viranomaisena joukkoliikennelain tullessa voimaan vuonna 2009. Liikennepalveluiden kehittämistyö

on kesken, koska pitkien siirtymäajan liikennöintisopimusten suoja on rajoittanut muutoksia. Vuonna 2017 on lain voimaantulon jälkeen ensimmäisen kerran mahdollista kokonaisvaltaisesti uudistaa kaupunkilinjastoa, kun viimeiset siirtymäajan liikennöintisopimukset kaupunkiliikennealueella päättyivät.

Osana tätä linjastouudistuksen suunnittelua Hämeenlinnan seudulla on arvioitu myös liikenteenjärjestämistapaa. Joukkoliikennejaosto on tehnyt päätöksen toteuttaa uudistetun linjaston hankinnat bruttomallilla. Siirtymäaikana kaikki täydentävät liikennehankinnat on toteutettu käyttöoikeussopimuksina.

Hämeenlinna esittää muutosta liikennekaaren luonnokseen viranomaisen järjestämästä liikenteestä: myös bruttosopimukseen perustuvalla liikenteellä tulisi olla nykyistä vastaava suoja liikenteen taloudellista perustaa heikentävältä kilpailevalta markkinaehtoiselta liikenteeltä.

Hämeenlinnan seudulla syntyy kilpailua suurimman kysynnän reiteillä ruuhka-aikana, jos markkinaehtoisen liikenteen kilpailun rajoittamista ei ole. Todennäköistä myös olisi, että markkinaehtoista liikennettä ei syntyisi hiljaisille maaseutumaisille reittiosuuksille eikä ruuhka-ajan ulkopuolella kantakaupunkiin. Tämä on perusteltavissa 2000-luvulla tapahtuneella kehityksellä. Tällöin vanhojen linjaliikennelupien heikosti kannattavia vuoroja haettiin lakkautettaviksi yksi toisensa jälkeen. Lakkautukset kohdistuivat hiljaisen ajan liikenteeseen ja maaseutumaisiin vuoroihin. Kehitys johti siihen, että vuonna 2009 siirtymäajan liikennöintisopimukseen siirtyivät vain kaikkein kannattavimmat vuorot. Viranomaisen tehtävänä on ollut järjestää kustannuksellaan heikosti kannattavat vuorot, joiden olemassaolo on katsottu tarpeelliseksi mm. kuntalaisten riittävien liikkumismahdollisuuksien turvaamiseksi.

Tapahtunut kehitys on myös osoittanut, että liikennekokonaisuuden järjestäminen on yhteiskunnalle edullisempaa kuin yksittäisten vuorojen järjestäminen. Vuonna 2014 Hämeenlinnan seudulla pystyttiin joillakin reiteillä kilpailuttamaan ruuhka-ajan ja hiljaisen ajan liikenne kokonaisuuksina siirtymäajan liikennöintisopimusten päättyessä. Vaikka hankittavia vuoroja oli aiempaa enemmän, saatiin kokonaisuus halvemmalla kuin aiemmin pelkät hiljaisen ajan vuorot.

Liikennekaaren uudistus tulee tehdä siten, että markkinaehtoisuuden lisääntyessä yhteiskunnan kustannukset eivät kasva. Lisäksi tulee varmistaa, ettei uudistuksesta seuraa toimintaa heikentäviä piirteitä kuten

- lippujärjestelmän hajautuminen (jokainen markkinaehtoinen toimija valitsee lippujärjestelmänsä)
- vaikutusmahdollisuuden poistuminen koskien pakokaasupäästöjä ja esteettömyyttä (viranomaishankinnassa määritellään euroluokitus ja mm. matalalattaisuus, kun taas markkinaehtoisessa sallitaan kaikki luokat)
- bussilinjaston suunnitteleminen osana kuntien maankäytön suunnittelua voi vaikeutua
- avoimen joukkoliikenteen hyödyntäminen pitkäjänteisesti henkilökuljetusten yhdistämisessä ja esimerkiksi koulukuljetuksissa voi vaikeutua, kun bussivuoro-

rojen jatkuvuudesta ei ole takeita (erityisesti, jos liikennekaareissa ei veloiteta riittävän varhaista ennakoilmoittamista liikenteestä ja mahdollisista muutoksista)

## *Digitaalisuus ja Maas*

Hämeenlinnan seudulla nähdään digitaalisuuden ja maas-konseptin edistämisen suurena mahdollisuutena. Tällöin voidaan hyödyntää jo olemassa olevia ja myös uusia liikennepalveluita entistä tehokkaammin. Kehittämistä tukee myös seudun erinomainen sijainti keskeisesti Suomen kasvukäytävällä. Näin mahdollistetaan asukkaiden ja työntekijöiden joustava liikkuminen, tiedon saannin ja maksamisen helpottuminen ja kestävien liikkumismuotojen edistäminen. Seudulla on käynnistetty tätä tukevia hankkeita ja käynnissä oleva linjastorakenneuudistus tähtää myös osaltaan kasvukäytävän vahvistumiseen. Liikennekaareissa esitetyt tavoitteet tiedon ja rajapintojen avoimuudesta ovat hyviä.

## *Taksiliikenne*

Liikennekaareen sisältyy useita muutoksia taksiliikenteen vapauttamiseksi. Kunnan lakisääteisten kuljetusten kannalta erityisesti määräkiintiöistä luopuminen voi tuoda positiivista kilpailua niin tarjousten määrään kuin taksin saatavuuteenkin. Liikenneluvan saamiseen ja kuljettajana toimimiseen esitetyt vaatimukset mm. ammatillisesta pätevyydestä ja rikosrekisteriotteesta ovat hyviä ja turvaavat jatkossakin laadukkaita taksipalveluita.

Liikennekaareissa esitetään uutena ei-ammattimaista toimintaa, jota saisi harjoittaa 10 000 euron tulorajaan asti vuosittain. Tällaisia kuljetuspalveluita voitaisiin välittää myös välityspalvelun kautta. Kuntien lakisääteisiin kuljetuksiin tällaiset kuljetuspalvelut eivät sovellu ainakaan alaikäisten kuljetettavien osalta, koska rikosrekisteriotteen tarkistamisvelvoitetta ja -oikeutta ei ole kenelläkään (koulukuljetukset, vammaisten lasten kuljetukset). Kunnan määrittämän kuljetuksen hoitaminen edellyttää usein myös tietoa asiakkaan henkilökohtaisista kuljetukseen vaikuttavista ominaisuuksista. Näiden tietosuojan piiriin kuuluvien tietojen kertominen ei-ammattimaiselle toimijalle olisi myös mahdotonta. Näin ollen ei-ammattimainen toiminta ei tule mitenkään helpottamaan kuljetuspalveluiden saatavuutta henkilöille, jotka ovat muiden lakien perusteella oikeutettuja kunnan maksamaan kuljetukseen.

Päivystysvelvollisuudesta ja asemapaikasta luopuminen voivat heikentää hiljaisempien alueiden tai aikojen taksipalveluiden saatavuutta, mikä puolestaan heijastuu henkilökuljetusten yhdistelytarpeeseen. Keskeisin tavoite on, että mahdollisimman suuri osa liikenteessä olevista autoista voidaan saattaa kuljetusten yhdistelyn piiriin, tieto liikenteestä on avointa ja matkustusoikeus turvataan myös itse maksaville asiakkaille.

## *Liikennemarkkina*

Yhteiskunnan korvaamien matkojen osuus kaikista liikkumiseen käytetyistä euroista on vähäisempi kuin kotitalouksien ym. käyttämä osuus. Tämä tosiasia tuo ison mahdollisuuden yritystoiminnalle, jos yksityisautoilusta saadaan siirtymää yritysten tarjomiin liikkumispalveluihin. Tätä tavoitetta tulee tukea heikentämättä kuitenkaan joukkoliikenneviranomaisten ja kaupunkien mahdollisuutta vaikuttaa alueensa avoimiin liikennepalveluihin ja lisäämättä yhteiskunnan kustannuksia.


Hämeenlinnassa 23.5.2016

HÄMEENLINNAN KAUPUNKI



---

Timo Kenakkala  
kaupunginjohtaja



---

Niina Kuusela  
hallintopäällikkö