

LÄNSI-UUDENMAAN KUNTIEN HENKILÖLIIKENNELOGISTIKON LAUSUNTO LIIKENNEKAARESTA

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) pyytää 18.4.2016 kirjatulla kirjeellä lausuntoja hallituksen esityksestä liikennekaareksi LVM076:00/2015. Lausunnot pitää toimittaa LVM:ään viimeistään 23.5.2016.

Liikennekaari on kokonaisvaltainen esitys taksi-, joukkoliikenne- ja tavaraliikennelakien muutoksesta, joka keventäisi viranomaisten valvontaa ja tehtäviä sekä helpottaisi uusien yrittäjien kuljetusalalletuloa. Muutosta ollaan viemässä läpi nopealla aikataululla niin, että jo vuoden 2017 alussa liikennekaarta päästäisiin pääosin toteuttamaan.

Tässä lausunnossa on haluttu tuoda esille liikennekaaren mahdollisia vaikutuksia kuntien julkiseen liikenteeseen. Kunnilla on jo nyt lisääntynyt joukkoliikenteen järjestämisvastuu ja sen myötä myös kasvaneet kustannukset.

Liikennekaareen on kirjattu: **”Ei-ammattimaisena toimintana pidettäisiin vähäistä toimintaa, jossa henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamisesta saatavien korvausten jäisivät 12 kuukauden tarkastelujaksolla alle 10 000 euron. Tällainen ei-ammattimainen toiminta ei kuuluisi henkilö- ja tavaraliikenteen harjoittamiseen, jolloin se ei kuuluisi luvanvaraisen toiminnan piiriin.”**

Tämä muutos voi vaikuttaa myös kuntien järjestämien kuljetusten uuteen ajatteluun, kun kunta voisi kilpailuttaa esimerkiksi 10 kappaletta alle 10 000 euron autoa ajamaan kunnan järjestämiä kuljetuksia. Näiden autojen voisi olettaa olevan nykyisiä takseja tai linja-autoja edullisempia. Muistettava kuitenkin on, että jos esimerkiksi koulukuljetuksia osittain järjestettäisiin näillä autoilla, niin tarkemmin on huomioitava kuljetusten turvallisuus ja täsmällisyys. Ongelmia voisi olettaa tulevan myös esimerkiksi onnettomuustilanteissa. Nykylainsäädännön mukaan tilaajalla on melko tarkka tieto taksin ja linja-auton laatukriteereistä, sekä mitkä ovat tilaajan ja liikennöitsijän vastuut.

Liikennekaareen on kirjattu: **”Kiintiö-, asemapaikka- ja enimmäishintasääntelystä luovuttaisiin, autokohtainen taksilupa muutettaisiin toimijakohtaiseksi taksiliikenneluvaksi ja taksiluvan saamisedellytyksiä kevennettäisiin.”**

Tämä ei varmasti paranna hiljaisten alueiden ja ajankohtien liikennettä, sillä oletettavaa on, että liikenne painottuisi alueille, missä on eniten käyttäjiä. Jo nyt on nähtävissä pinta-alaltaan suurissa kunnissa, että taksien saavutettavuus on lähes mahdotonta tiettyinä kellonaikoina.

Liikennekaareen on kirjattu: **”Vastuu taksipalvelun laadusta osoitettaisiin selkeästi liikenteen harjoittajalle.”**

On hyvä, että liikennöitsijä edelleen vastaa kuljettajastaan, mutta mikä on tilanne esimerkiksi silloin, kun liikennöitsijä itse ajaa tarjottua liikennettä? Kunnilla pitää olla mahdollisuus myös selvittää vaadittujen laatukriteerien täyttyminen liikenteessä.

Liikennekaareen on kirjattu: **”Lisäksi luovuttaisiin reittiliikenne- ja kutsuliikenneluvista. Reittiliikenneluvan käsittelyn yhteydessä kerätty tieto reiteistä ja niillä liikennöinnistä olisi viranomaisten saatavilla jo sen seurauksena, että liikkumispalvelujen tarjoajien edellytetään julkaisevan palvelukuvauksensa sähköisesti.”** Sekä: **”Reittiliikennelupavaatimuksesta luopuminen johtaisi todennäköisesti nykyistä nopeammin muuttuvaan linja-autoverkostoon, jossa reittejä perustettaisiin ja lopetettaisiin tiheämmällä tahdilla kuin mihin viranomaisen järjestämässä liikenteessä on totuttu.”**

Tämä sekavoittaisi joukkoliikenteen järjestämistä. Jo nyt kunnissa pitää erittäin nopealla aikataululla vastata liikennemuutoksiin. Tällä hetkellä liikennöitsijöiden pitää ilmoittaa lupaviranomaiselle vähintään kolme kuukautta ennen aiottua liikennemuutosta. Sekään aika ei ole riittävä, mikäli liikenne pitää turvata esimerkiksi lakisääteisten koulukuljetusten takia. Liikenteen suunnittelu ja kilpailuttaminen on erittäin haastavaa näin nopealla aikataululla. Lisäksi tämä vaikeuttaa keskitettyä joukkoliikenteen tiedottamista. On ehdottoman tärkeää, että matkustajille löytyy tarvittavat matkustustiedot, aikataulut ja hinnat, yhdestä paikasta. Kun linja-autoverkosto muuttuu usein, on siitä tiedottaminen lähes mahdotonta.

Liikennekaareen on kirjattu: **Liikennepalveluiden käytön kannalta on olennaista tietojen yhteentoimivuus. Liikkumispalveluiden kannalta olennaisten tietojen saatavuutta on tarpeen vahvistaa velvoittamalla tällaisten palveluiden tarjoajat avaamaan olennaiset tietonsa koneluettavassa muodossa avoimen rajapinnan kautta. Kysyntää edistää asiakkaiden informoiminen saatavilla olevista palveluista helposti ja laajasti. Lain tasolla ei ole tarkoituksenmukaista luetella tyhjentävästi niitä tietoja, jotka ovat liikkumispalveluiden käytön kannalta olennaisia. Näitä ovat ainakin aikataulu, reitti-, pysäkki-, hinta- ja saatavuustiedot. Tulevaisuudessa niihin voi kuulua esimerkiksi ajantasainen tieto liikennevälineen liikkumisesta reitillään. Olennaiset tiedot vaihtelevat eri palveluissa. Tämän johdosta tarvittavien tietorajapintojen määrittely tapahtuisi tarkemmin valtioneuvoston asetustasolla.**

Tämä on hyvä tavoite ja tähän suuntaan pitää ilman muuta mennä. Nyt kuitenkin liikenteeseen voidaan olettaa tulevan enemmän muutoksia nopeallakin aikataululla. Liikennettä voi aloittaa ja lopettaa ilman viranomaisen valvontaa. Lisäksi liikennettä voi tulla osittain hoitamaan myös ei-ammattimaiset toimijat, joiden tiedottamista ja rajapintoja on varmasti huomattavasti vaikeampi hallinnoida kuin nykyisten liikennöitsijöiden. Yhteentoimivuutta korostetaan monissa kohdin liikennekaareessa. Tämä kuitenkin edellyttää, että tieto on hallussa yhdessä paikassa, mistä sitä voidaan tarpeen mukaan suodattaa eri käyttäjäryhmille.

Liikennekaareen on kirjattu: **”Kevein sääntelyvaihtoehto on, että taksiliikenteen hintasääntelystä luovutaan kokonaan.”**

Tämän voisi olettaa muuttavan taksiliikenteen epävarmaksi. On mahdotonta selvittää jälkikäteen, mitä kuljettaja ja matkustaja ovat sopineet matkan hinnaksi ennen matkalle lähtöä (jos on sovittu mitään),

sillä tilanteessa "sana sanaa vastaan" ei voida varmasti todentaa kummankaan osapuolen oikeellisuutta.

Liikennekaareen on kirjattu: **"Hinnoittelun osalta reittiliikennelupavaatimuksen poistamisen keskeinen vaikutus nykytilanteen jatkumiseen verrattuna olisi todennäköisesti hinnoittelujärjestelmien monimuotoistuminen."**

Tämä monimuotoistuminen johtaa varmasti siihen, että jokainen liikennöitsijä vastaa omista lipuista ja tiedottamisesta itsenäisesti, mikä taas heikentää keskitettyä tiedottamista. Pitäisi ajatella asiakkaan näkökulmasta asiaa ja turvata selkeä malli, miten eri matkustusvaihtoehtojen hintoja voi vertailla yhdessä paikassa.

Liikennekaareen on kirjattu: **"Markkinaehtoisen liikennöinnin lisääntyminen on johtanut siihen yhteiskunnan kannalta positiiviseen tilanteeseen, että liikennöidyillä yhteysväleillä joukkoliikenteellä matkustaminen on monessa tapauksessa edullisempaa kuin henkilöautolla matkustaminen."**

Jo nyt kuntien pitää kilpailutuksien yhteydessä selvittää tarjoajien taloudelliset resurssit hoitaa liikennettä tarjotulla hinnalla. On muistettava, että asianmukaisesti järjestetystä liikenteestä tulee selkeät kustannukset, jotka pitää pystyä kattamaan.

Lopuksi

On hyvä, että liikennekaareessa on alettu miettiä joukkoliikenne- ja taksilain uudistamista. Lakia uudistettaessa tulisi kuitenkin edetä hieman harkitummin ja ainakin joiltain osin käyttää siirtymäaika. On vielä tarkemmin selvitettävä esitettyjen muutosten vaikutukset esimerkiksi kuntien kuljetustilauksiin. Miten voidaan jatkossa olla varmoja, että matkustaminen on turvallista ja sopimuskumppanit hoitavat sovitut kuljetukset ammattitaidolla? Kun viranomaisten kuljettajien ja liikennepalvelujen laadun valvonta vähenee, on oletettavaa, että kunnat joutuvat entistä enemmän kiinnittämään näihin asioihin huomiota. Kunnilla on paljon lakisääteisiä kuljetuksia, kuten esimerkiksi koulukuljetukset ja vammaispalvelulain mukaiset kuljetukset, joiden sujuvuus on taattava turvallisesti, osaavien kuljettajien toimesta.

Tapio Heinonen, henkilöliikennelogistikko