



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto

Lausunto

1 (3)

23.05.2016

ÖFPL/102/03.00.01/2016

Liikenne- ja viestintäministeriö
Eteläesplanadi 16 (Kirjaamo)
00100 Helsinki

Viitaten lausuntopyyntöönne 18.4.2016 (LVM/2096/03/2015)

Pohjanmaa liiton lausunto koskien luonnosta hallituksen esitykseksi liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Pohjanmaan liitolta lausuntoa 23.5.2016 mennessä luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle liikennekaareksi sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi. Liikennekaari on osa hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvu ympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi.

Lausunto

Pohjanmaan liitto antaa liikennekaareen liittyen seuraavan lausunnon:

Liikennekaareissa on hyviä tavoitteita, joilla liikenteen sääntelyä pyritään keventämään ja yhdenmukaistamaan. Lisäksi tavoitteina on avata liikenneinformaatiota kaikkien saatavaksi ja synnyttää uusia liikennekonsepteja sekä edistää mm. digitaalisten palveluiden syntymistä. Lakimuutoksilla tavoiteltava kokonaisvaltainen liikennenympäristön ja sen asenteiden muutos vaatii avoimuutta ja uskallusta kaikilta osapuolilta.

Liikennekaaren tavoitteet tulisi ottaa huomioon myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) laadinnassa, niin että liikenteen ja maankäytön tavoitteiden yhteensovittaminen on mahdollista. Yksityiskohtaisemmin tätä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi valtakunnallisella liikenne- ja logistiikkastrategialla, jolloin liikennekaaren tavoitteisiin tähtäävää ohjausta voidaan tehdä jatkossa myös ilman lakimuutoksia. Aiemmat liikennepoliittiset selonteot ovat olleet askelia tähän suuntaan, mutta niissä on osittain keskitytty liaksi yksityiskohtiin strategisuuden kustannuksella.

Joukkoliikennelain muutokset koskevat ehkä kipeimmin joukkoliikenneviranomaisina toimivia kaupunkiseutuja. Joukkoliikenteen järjestäminen markkinaehtoisesti on tavoiteltavaa, mutta samalla tulee kuitenkin muistaa turvata liikkuminen palvelusopimusasetuksen mukaisesti myös silloin, kun riittävää kysyntää ei löydy palveluiden riittävän laadun takaamiseksi. Menetettyjen lipputulosten takia, mikäli kannattavimmat reitit kilpailutetaan, tulisi kaupunkiseuduille turvata riittävä rahoitus pohja psa-liikenteen ja erityisryhmien kuljetusten järjestämiseen esim. subventioiden kautta.

Lupaehtojen muutokset taksiliikenteessä sekä ammattimaisen ja ei-ammattimaisen toiminnan erottelu käyttäen 10.000 euron liikevaihtorajaa yhdessä digitaalisten palveluiden kanssa, lisäävät varmasti liikennepalveluiden ja kuljetusten tarjontaa maaseudulla ja syrjäisemmillä paikkakunnilla. Luvanvaraisuuden nostaminen tavarankuljetuksissa ajoneuvojen kokonaismassan osalta 2 tonnista 3,5 tonniin voi vaikuttaa suotuisasti pienten ja keskisuurten yritysten logistisiin yksikkökustannuksiin ja tarjottaviin palveluihin. Massarajan nostoon liittyy kuitenkin myös turvallisuus näkökohtia ja vastuukysymyksiä, jotka olisi syytä huomioida myöhemmin asetuksissa. Liikenteen normeja purettaessa verojen kierroilta ja ns. ei-toivoittujen toimintamallien syntymiseltäkään voidaan tuskin kokonaan välttyä. Tämä riski on kuitenkin otettava, jotta kokonaismuutos saadaan käyntiin.

Tiedon jakaminen ja hyödyntäminen ovat tärkeitä liikenteen palveluiden kehittämistä ja digitaalisten sovellusten hyödyntämistä ajatellen. Ajantasainen ja avoin tieto on olennainen tekijä kokonaismatkaketjujen ja yhdistelmälipputuotteiden kannalta. Joukkoliikenteen sääntelyn vapauttaminen ei saisi johtaa siihen, että liikennöinti- ja matkustuspalveluiden tuottajat muuttavat ennalta arvaamattomasti vuorotarjontaa ja aikatauluja, sillä se voi aiheuttaa matkaketjujen ja niihin liittyvien palveluiden yhdistämiselle ja tuottamiselle vaikeuksia ja turhia lisäkuluja.

Liikennekaaressa luotetaan palvelukonseptien markkinaehtoiseen syntymiseen ja digitaalisuuden tuomiin mahdollisuuksiin. Teknologinen osaaminen näiden palveluiden tuottamiseksi on periaatteessa jo olemassa, mutta näitä palveluita ei ole vielä liiemmin nähty. Liikennekaaressa luotetaan ehkä liiaksi palveluiden syntymiseen "itsestään" markkinaehtoisesti, ja että sitä kautta liikenne- ja kuljetusmääriin saataisiin kasvua ja tehokkuutta. Suomessa asiakasvirrat ovat kuitenkin verrattain ohuita ja markkinat pienet. Kasvun sijaan digitaaliset palvelut voivat osittain myös vähentää tarvetta liikkua paikasta toiseen, mikä asettaa lisähaasteita vähään asutuilla alueilla liikenteen kannattavuudelle.

Jatkossa tulisi ehkä kiinnittää lisähuomiota myös laajempipohjaiseen vaikutustenarviointiin, sillä liikennekaaren muutokset ovat niin laajamittaisia, ettei kokonaisuuden hahmottaminen ole mahdollista - etenkin kun kaaren valmistelu on jaettu kolmeen osaa, ja samanaikaisesti tehdään useampi muita lakimuutoksia ja linjauksia. Myöskään tulevien maakuntien tehtävät ja vastuut eivät ole riittävässä määrin vielä tiedossa. Vastuukysymyksiin liittyy näin ollen suuria epävarmuustekijöitä, rahoituskysymyksistä puhumattakaan.

Yksi keskeinen kysymys liikennepalveluita mietittäessä liittyy solmupisteajatteluun. Erityisesti matkakeskukset, niiden liityntäpysäköinti ja valtakunnalliset runkokuljetukset ovat tärkeässä asemassa. Kun tulevien maakuntien tehtävät ovat vielä auki, tulisi Liikennekaaressa tai sen asetuksissa ottaa kantaa mm. matkakeskusten omistajuuteen, rahoitukseen ja liikennepalveluiden järjestämiseen näissä sekä informaatiojakamiseen sekä näihin liittyviin vastuukysymyksiin. Eri liikennemuotojen saumaton yhdistäminen ei tällä

hetkellä ole mahdollista, sillä matkakeskuksilla ei ole varsinaisia omistajia ja vastuu on hajautunut.

Muutokseen liittyy kuitenkin aina myös onnistumisen mahdollisuuksia. Liikennekaari luo ennen kaikkea mahdollisuuksia toiminta- ja ajattelutavan muutokselle - asennemuutokselle pitkällä tähtäimellä. Pohjanmaan liitto näkee, että liikennekaaren tavoitteet edistävät maakunnan tavoitteita, niin liikenteen, logistiikan kuin elinkeinoelämän sekä palveluiden parantamiseksi ja niiden saavuttamiseksi. Tällainen ilmapiirinmuutos on mielestämme tervetullut!

Pohjanmaan liitto antaa täyden tukensa liikennekaaren läpiviennille. Liikennekaaren tavoitteet eivät saa nyt vesittyä lyhytnäköisen omaneduntavoittelun tai uskalluksen puutteen takia. On aika uskaltaa ja kokeilla.

Österbottens förbund – Pohjanmaan liitto



Olav Jern
maakuntajohtaja



Tero Voldi
liikenneasiantuntija