

Asia: LVM/1354/01/2019

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 – Suunnitelmaluonnos ja vaikutusten arviointi

Suunnitelmaluonnos

Mitkä ovat tärkeimmät toimenpiteet suunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi?

KANNATAMME KESTÄVÄN LIIKKUMISEN PAINOTUSTA

Paikallisliikenneliitto pitää tärkeänä sitä, että kaupunkiseutujen sekä alueiden ja kaupunkien välisen joukkoliikenteen kilpailukyky; palvelu, nopeus ja täsmällisyys kehittyvät suhteessa henkilöautoiluun, ja että valtakunnallisessa suunnittelussa otetaan tarkasteluun mukaan valtakunnallisten verkkojen kytkeytyminen kaupunkiseutuihin, missä arjen liikkumisesta suurin osa tehdään. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittämiseen on myös kansalaisten vahva tuki (Lähde: Traficom, Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään, 2019).

Kaikilla kotimaisilla politiikkatoimilla kuten liikennejärjestelmätyö, liikenneinfrastruktuurin kehittäminen, MAL-sopimukset, liikenteen verotus kokonaisuudessaan, joukkoliikenteen tuet ja työsuhde-etuudet, julkista sektoria määräävä puhtaiden ajoneuvojen ohjaus ja koronaelvytys on vaikutusta joukkoliikenteen kilpailukykyyn.

On erittäin tärkeää nostaa kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa kestävä liikumisen edistämiseen. Kiitämme sitä, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmätyössä panostetaan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen erityisesti kaupunkiseuduilla, sekä palveluihin että liikenneverkkoihin panostamalla.

Suunnitelma ei kuitenkaan sisällä varsinaista investointiohjelmaa, minkä vuoksi on vaikea arvioida, toimiiko suunnitelma todella strategisena linjauksena tulevaisuuteen. Tarvittaisiin myös selkeä käsitys toimenpiteiden priorisoinnista.

Mikäli halutaan kilpailukykyisiä joukkoliikennepalveluita kysynnän kasvumahdollisuuksia omaaville yhteysväleille ja rakentaa maan eri osat toisiinsa kytkevää sosiaalisesti kestävästä verkko, tulee painotusta riittävän pitkässä aikajaksossa muuttaa joukkoliikenteen hyväksi.

Kotimaan matkat lähtevät tai päättyvät useimmin kaupunkiseduille, missä on erityisen tilatehokasta ja resurssiviisasta suosia joukkoliikennettä. Täten kauko- ja kaupunkijoukkoliikennepolitiikan tulee tukeutua toisiinsa, ja sisältää viihtyisät solmut, hyvät liitynnät, sujuva vaihto ja helppo tiedonsaanti.

Tärkeimmät toimenpidekokonaisuudet joukkoliikenteen kannalta ovat.

--Kaupunkiseutujen ja niiden välisen joukkoliikenteen investointien, solmupisteiden ja liityntäpaikkojen kehittämisen yhteisvaikutus joukkoliikenteen palveluverkon ja matkaketjujen kilpailukykyyn.

--Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri-investoinnit ja palvelurahoitus (joukkoliikennetuen korotus 2025 alkaen) sekä kestäviä kulkumuotoja tukeva maankäyttö. Tuen tulisi seurata kaupunkiseutujen väestönkasvua ja kustannusindeksikehitystä

-- Talouskriisissä olevan joukkoliikenteen elvyttävä tukeminen 2021-2024 ja valtion ja joukkoliikenneviranomaisten yhteistyö joukkoliikenteen käytön elvyttämisessä ja luottamuksen palauttamisessa

-- Palvelutiedon helppo saatavuus

-- Liikkumisen ohjaus

-- Helppo lipunosto yksittäisille matkaketjuilla ja lippujärjestelmien yhteentoimivuus säännöllisillä alue- ja hallintorajat ylittävillä matkoilla

-- Henkilökuljetusten yhdistely

-- Eri palvelujen yhteenkytkennän mahdollisuudet ja edistäminen (MaaS)

-- Esteettömyystyö

-- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko, puhtaan kaluston direktiivin läpiviennin neuvonta ja tuki

-- Huoltovarmuus ja varautumissuunnitelmat miten ihmisten arjen henkilökuljetuspalvelut turvataan esimerkiksi tulvimisen (runsas sademäärä), sähkökatkoksen, kyberhyökkäyksen tai pandemioiden yhteydessä

Kaupunkijoukkoliikenteessä oltiin hienolla kysynnän kasvu-uralla ennen koronaa, ja siihen halutaan palata, ja toteuttaa kaupunkien kunnianhimoiset kestävästä liikkumisen suunnitelmat.

Raportti tunnistaa onnistuneesti liikennepalvelujen ongelmia haja-asutusalueilla ja tarvetta huolehtia peruspalvelutasosta. Henkilökuljetusten koordinoinnilla, yhdistelyllä ja yhteisrahoituksella riittävän suurissa skaalaetuja sisältävissä kokonaisuuksissa saataisiin tehostettua resurssien käyttöä ja turvattua kuljetusten palvelutasoa eri osissa Suomea, ja tuotettua samalla liikkumismahdollisuuksia kaikille. Tarvittaisiin kuljetusten hallinnoinnin yhdistelyä ja lainsäädäntömuutoksia.

MUU OHJAUS JA RAHOITUS

Päästötavoitteet ja valtion tavoitteet liikenteen verotukselle vaikuttanevat vielä koko liikennejärjestelmään ja sen rahoitukseen. Liikenteen hinnoittelulla ja verotuksella voidaan ohjata myös liikkumisvalintoja ja kalustokehitystä. Valtio on selvittänyt miten, muutoksia toteutettaisiin sosiaalisesti kestävästi. Eri suunnitelmat (fossiiliton, VLJS, verotus, kestävä kasvun ohjelma) viittaavat toisiinsa ja myös EU-tason suunnitelmiin asioiden ratkaisemisessa.

Kaupunkien kasvu edistää myös valtion hyötyjä. Hyötyjä maksaa periaatetta käsitelleen raportin mukaan (https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2019-06_hyotyja_maksaa_web.pdf) on mahdotonta esittää yksiselitteisiä laskennallisia perusteluja sille, kuinka väyläinvestoinnin hyötyjen kohdentuminen voitaisiin lukea kunnan tai valtion eduksi, mutta tietoja vaikutusten alueellisesta, ajallisesta ja käyttäjäryhmittäisestä kohdentumisesta tulee tuottaa ja tuntea paremmin. Infrahankkeiden rahoitus- ja kustannusjakomalleja tulisi vielä miettiä yhteistyössä kuntien kanssa.

Euroopan komissio julkaisi kesäkuussa 2019 tutkimuksen, joka arvioi liikenteen ulkoisia ja infrastruktuurin

kustannuksia EU28-maissa (Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities -tutkimus https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-study-summary-isbn_978-92-76-03076-8.pdf) EU-tasolla suositellaan tieliikenteeseen kilometripohjaisten tiemaksujen laajempaa käyttöä. Verotuksessa periaatteen soveltaminen tarkoittaa auton käytön verotukseen siirtymistä auton omistamisen tai hankkimisen verottamisen sijaan. Kaupunkiseutujen kehittämisen näkökulmasta liikenteen hinnoittelulla ja tienkäyttömaksuilla voidaan yhtä aikaa ohjata ja tehostaa liikennejärjestelmän käyttöä, vähentää liikenteen ulkoisia haittoja sekä rahoittaa liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä. Kun kestävä liikumiseen määrittelyyn otetaan mukaan eri liikkumistapojen ulkoisvaikutukset; ympäristö (ilmasto, co2, ilmansaasteet, melu, well-to-tank, ympäristön tuhoutuminen) onnettomuudet ja ruuhkautuminen, parhaimpina näyttäytyvät kävely, pyöräily ja

joukkoliikenne.

KORONASTA TOIPUMINEN

Joukkoliikenne on talousvaikeuksissa, sillä yhdessä liikkumisen pelko ja koronarajoitukset ovat vähentäneet käyttöä merkittävästi, mutta palveluja on ylläpidetty hyvällä tasolla niitä tarvitseville. Joukkoliikenne on tärkeää elinkeinoelämälle ja kansalaisille arjen liikkumisessa.

Liikkumisen kannusteet ja kuluttajien valinnat voivat tällä hetkellä painottua yksilöliikkumiseen. Ehdotamme, että joukkoliikenteen elvyttämisestä ja keinoista tukea paluuta hyvälle kehitysuralle tehdään erillinen suunnitelma syksyllä 2021, sillä palautuminen ennalleen tulee kestävämpään pidemmän aikaa. Pidämme erittäin tärkeänä joukkoliikenteen elvyttävää tukemista 2021-2024.

Lipputulomenetykset suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa olivat 2020 olivat noin 200 miljoonaa euroa ja menetysten vuonna 2021 voidaan arvioida olevan samansuuruiset. Valtio on auttanut lipputuloolijäämästä selviytymisessä kansallisilla kahdella lisätalousarviopäätöksellä vuonna 2020, mistä jälkimmäinen jaossa nyt 2021.

Yhteisin ponnistuksin voimme turvata liikennepalveluverkoston ylläpitämistä ja auttaa selviytymisessä koronaviruskriisin yli. Koronapandemiaa edelsi erittäin hyvä kaupunkijoukkoliikennepalvelujen kysynnän kasvukehitys ja kaupunkien tavoitteet palveluiden kehittämiseen ja kysynnän kasvattamiseen ovat kunnianhimoisia. Joukkoliikenne on toimialana ollut vahvasti mukana kaupunkiseutujen kestävässä kehityksessä sekä toteuttamassa liikenteen hiilipäästöjen vähentämistä raideliikennettä käyttämällä ja bussien käyttövoimamuutoksina.

Valtion joukkoliikennepolitiikalla ja VLJS:n sisältämällä toimenpiteillä turvataan investointikyvykkyyttä kestäväan liikennejärjestelmään pidemmällä aikavälillä. Tavoitteena on myös säilyttää kaupunkien oma investointikyvykkyys suunnitelmien mukaiseen ympäristöystävällisempään kalustoon.

Kaupunkiseudut ovat koronakriisin aikana pystyneet pitämään käynnissä keskeisiä digitalisaatioon liittyviä kehittämishankkeita, mitkä ovat tärkeitä nykyisten ja tulevien entistä helpommin käytettävissä olevien ja yhteenkytkeytyvien palvelujen kannalta.

Kaupunkien omien suunnitelmien perusteella kaupunkiliikenteen busseista arviolta 98 % ajetaan puhtailla ajoneuvoilla vuonna 2030, josta sähköllä 43 %. Joukkoliikenne on ensimmäisten alojen joukossa toteuttamassa hiilineutraalia yhteiskuntaa. Myös pienemillä Paikallisliikenneliiton jäsenpaikkakunnilla on menossa kaluston käyttövoimamuutos kaupunkien omien ilmasto- ja hiilineutraaliustavoitteista ansiosta.

TIETO JA MATKALIPUT

Jotta suunnitelman kunnianhimoiset tavoitteet kestävien liikkumismuotojen suosion lisäämisestä ja matkaketjuista saavutetaan, tulee tiedot palveluista kautta maan olla helposti saatavilla. Valtion tulee ottaa aiempaa aktiivisempi rooli palvelutiedon saatavuudesta.

Kaiken joukkoliikennetiedon olisi oltava saatavilla yhdestä paikasta kaikille suomalaisille. Muutoin tavoitteet matkaketjuille ja alueiden väliselle saavutettavuudelle eivät toteudu. Kun yhteiskunnan rahaa investoidaan palveluihin ja peruspalveluihin tulee samaan hankintaan sisältyä korkealaatuinen tiedontuottaminen palveluista asiakkaille.

Tiedon laatua tulee varmistaa ja koota yhteen. Samasta koontikannasta luodulla näkymällä saataisiin liikennejärjestelmäsuunnittelua, alueellista suunnittelua sekä erilaisten kriisitilanteiden hoitoa palveleva tieto liikennepalveluista.

Kehitystä lippujärjestelmissä on välillä tehty siten, että viranomaisten teknologiat toimii yhteen, viimeksi järjestelmää eriyttäen. ELY-liikenteiden lippujärjestelmiin tarvittaneen yhteistä koordinaatiosta ja valtion tulisi olla auttamassa yhteisten ratkaisujen löytymisessä. Eniten asiakastarvetta on alueellisessa yhteentoimivuudessa.

MAAS

Kaikki toimet ja valmiudet palveluiden yhteen kytkemiseen, paitsi liikennepalveluihin, myös muuhun elämään kannattaa mahdollistaa. Tätä joukkoliikenneviranomaiset ovatkin tehneet lippu- ja maksujärjestelmien osalta.

Julkisten fyysisten liikkumispalveluiden tuottajat asemoitiin liikennepalvelulaissa mahdollistajina suhteessa yhdistelyalustoihin, ja yhdistelyalustat nähtiin tiedon ja liputuksen kokoajina, vaikkakin lain valmisteluaineistossa kuvattiin myös toteutumisen mahdollista epävarmuutta ja syntykö toiminnasta lisäarvoa, josta asiakkaat ovat valmiita maksamaan.

Suunnitelmaluonnoksessa kuvataan kuntien vastuulle liikkumisen palveluiden kehittymisen mahdollistamisen koko maassa ja niiden roolin tunnistamisen osana liikennejärjestelmää. Kaupungit ovatkin suunnitelmissaan ottaneet huomioon eri liikkumispalvelut ja niiden kehityspotentiaalia.

Kotimaisen liikennepalvelulain voimaantulon jälkeen joukkoliikennealalla on syntynyt uutta hyvää palvelutiedon ja lipunmyynnin yhteenkytkemistä matkaketjuilla, mutta ei merkittävää lisäkysyntää. Korona on vaikuttanut tietenkin myös matkaketjujen myynnin kehitykseen.

Meillä ei edistyksellisestä lainsäädännöstä huolimatta ole tietopalvelua kaikille suomalaisille kaikista liikennepalveluista. Tämä on todellinen pullonkaula, sillä varsinkin vähävähäisillä alueilla tarjonta koostuu pienten toimijoiden markkinaehtoisista, julkista kyyditystä palvelevista yhteyksistä, sekä pienistä viranomaisten ostokokonaisuuksista. Joukkoliikenneverkostoa ei ole saatu suomalaisille asiakkaille näkyväksi. Paikallisliikenneliitto tulkitsee, että VLJS sisältää näiden asioiden kehityspanoksia.

Täydentävää viimeaikaista pohdintaa eurooppalaisestakin palvelukehityksestä ja liiketoimintamallien tilanteesta löytyy muun muassa CERRE, Centre on Regulation in Europe ajatushautomon raportista MaaS, Mobility as a Service (MaaS): A digital roadmap for public transport authorities, 14 January 2021, missä todetaan että yksittäiset uudet liikennepalvelutkaan eivät vielä ole löytäneet toimivaa liiketoimintamallia Euroopassa, vaan ovat kääntymässä tarvitsemaan julkista rahoitusta. Raportti painottaa hinnoittelulla ohjaamista. Alusta ja hyväkään joukkoliikennepalvelu yhdistettynä toisiin palveluihin ei riitä.

MaaS -tulevaisuuden ja palvelukehityksen merkittävä osa lienee autoilun muuttuminen enenevästi omistamisesta palveluksi, ja tällä alalla tapahtuva alustapalvelukehitys, missä voi odottaa olevan merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia verrattuna esimerkiksi julkisella rahalla tuotetun joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn yhdistelyssä matkaketjuiksi.

Joukkoliikenteen toimijat näkevät erityisen hyödyllisenä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn perustalle rakentuvat yhdistelmät. .

RAPORTIN LUETTAVUUTTA JA SUUNNITELMAN LÄPINÄKYVYYTTÄ VOI LISÄTÄ

Läpinäkyvämpää ja vertailukelpoista kuvaa rahoituksesta ja painotuksen muutoksista antaisi edeltävien 10 vuoden rahoituksen sisällyttäminen raporttiin vastaavaan tapaan jaoteltuna kuin tulevat kehittämisinvestoinnit. Edeltävää kehitystä on lyhyesti kuvattu vain kaikkien liikennemuotojen summalukuina alussa.

Perusväylänpitoon tehdyt satsaukset ovat uutisten ja aiempien raporttien mukaan merkittävä muutos, mutta tämä suunnitelmaraportti ei alkuun kerro minkä verran suhteessa aiempaan. Vertailutasoa voi joutua etsimään raportissa pidemmältä sisällöltä. Lukijalle voi jäädä myös epäselväksi, että ovatko liitteen 1 tiedot (elinkaarihankkeineen) mukana rahoituskuvaajien tiedoissa. Kalvotiivistykset auttavat kuitenkin hahmottamaan raportin keskeisiä asioita

Luettavuuden ja vertailtavuuden vuoksi eri liikennemuodoissa olisi hyvä samaan tapaan erottaa kaukoliikenne ja lähiliikenne. Raportin taustalla on toki tilakuva- ja nykytilaselvitystä. Ei myöskään synny käsitystä, miten suunnitelma esittää jonkin yhteysvälin kehittyvän suunnittelukaudella; on kuvattu väyläasetuksia ja EU-vaatimuksia TEN-T verkolle, mutta varsinaista toimenpidekokonaisuutta on vaikea hahmottaa.

Pitkämatkaisen liikenteen osalta olisi hyvä, jos suunnitelmaan tutustuja pystyisi jostain saamaan käsityksen maakuntakeskusten välisen henkilöliikenteen kilpailukyvystä ja kysynnästä lentämällä, rautateillä ja henkilöautolla kulkien.

KEHITYS VUOTEEN 2050

Suunnitelma kuvaa liikenteen muuttumista älykkäämmäksi. Systeemisen muutoksen ohjaamisen tarvetta tulevaisuudessa ja myös automaation valtavirtaistuessa tulee tutkia ja selvittää teknologioiden käytön lisääntymisen ohella. On tarpeen hahmottaa, tuleeko liikennejärjestelmästä itsestään tai siihen liittyvän teknologian ansiosta tehokkaampi ja turvallisempi, vai pitääkö pohtia myös kehityksen ohjaamista.

Suomen Paikallisliikenneliitto ry edustaa 14 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat kahdeksan ELY-keskusta, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy ja TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy

Onko toimenpiteiden rahoitus kokonaisuutena oikein suunnattu taloudellisen raamin sisällä?

- **Liikenneverkko ja solmukohtat**
- **Henkilö- ja tavaraliikenteen palvelut**
- **Liikennejärjestelmän tukitoimet**

- **Muut toimenpiteet**

On erittäin tärkeää nostaa kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa kestävä liikunnan edistämiseen.

Suunnitelma ei kuitenkaan sisällä varsinaista investointiohjelmaa, minkä vuoksi on vaikea arvioida, toimiiko suunnitelma todella strategisena linjauksena tulevaisuuteen. Tarvittaisiin myös selkeä käsitys toimenpiteiden priorisoinnista.

Sisältääkö vuoteen 2050 ulottuva visio liikennejärjestelmän kehittämiseksi oikeat asiat?

-

Viekö toimenpideohjelma kokonaisuutena kehitystä vision suuntaan?

-

Vaikutusten arviointi

Onko vaikutusten arviointia täydennettävä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain näkökulmasta?

-

Antaako vaikutusten arviointi riittävän hyvän kuvan suunnitelman vaikutuksista?

-

Yleistä

Miten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun prosessia (vuorovaikutus, viestintä ja vaikutusten arviointi mukaan lukien) tulisi kehittää?

-

Soininen Minna
Paikallisliikenneliitto ry