

Liikennepalvelut maakunnassa vuodesta 2021 eteenpäin

1. Mitä varten ko. palvelukokonaisuus on olemassa eli mikä on palvelukokonaisuuden tärkein tavoite?

Tavoitteena on luoda edellytykset uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönotolle liikennesektorilla. Tätä kautta voitaisiin saavuttaa entistä paremmin käyttäjien tarpeisiin vastaavia liikennepalveluita ja mahdollistaa uutta liiketoimintaa sektorilla. Liikenteen palveluistuminen ja uudet palvelumallit ovat *merkittäviä* tekijöitä vastattaessa myös ilmastonmuutoksen haasteisiin, kun kuljetuskalustoa jaetaan ja käytetään tehokkaammin. Tarkoituksena on edistää liikennejärjestelmän tarkastelemista kokonaisuutena sekä helpottaa markkinoille tuloa ja järjestelmän eri osien yhteen toimivuutta.

2. Mitkä ovat ne keinot, joilla tavoitteeseen päästään?

Liikennepalvelukokonaisuus on osa hanketta, jolla toteutetaan hallitusohjelman kärkihankkeita digitaalisen kasvuympäristön rakentamiseksi sekä säädösten sujuvoittamiseksi. Laki liikenteen palveluista tulee voimaan 1.7.2018. Lailla mahdollistetaan asiakaslähtöinen liikenteen kehittäminen palveluna (MaaS, Mobility as a Service, Liikenne palveluna -konsepti). Lailla katetaan koko liikennejärjestelmä ja otetaan huomioon kaikki kulku- muodot.

Sääntelyn yhtenä tavoitteena on asettaa palvelunkäyttäjä keskiöön, ja tällä tavoin mahdollistaa yhtenäisten matkaketjujen muodostuminen ovelta ovelle. Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun kertamatka voidaan hankkia toiselta palveluntarjoajalta avoimen rajapinnan kautta. Tarkoituksena on laajentaa mahdollisuutta kytkeä matkaketjuun tai henkilön yhdistämispalveluun myös meri- ja lentoliikenteen matkalippuja, erilaisia liikkumispalveluita, kuten ajoneuvojen vuokrauspalveluita, erilaisia sarja- tai kausituotteita sekä alennuksia.

Liikennepalvelulaki kokoaa yhteen liikennemarkkinoiden lainsäädännön. Ensimmäisessä vaiheessa liikennepalvelulakiin koottiin tieliikennettä koskevat säädökset. Toisessa vaiheessa mukaan liitettiin lento-, meri- ja raideliikenteen markkinoita ja kuljetushenkilöstön pätevyyskoskevat säädökset. Liikennepalvelulain keskeisenä tarkoituksena on edistää



liikenteen palvelujen digitalisointia ja tiedon tehokkaampaa hyödyntämistä. Tiedon avaamista jatketaan liikennepalvelulain toisessa vaiheessa. Myös liikenteen rekisterisääntelyä uudistetaan. Hankkeen kolmannessa vaiheessa lainsäädäntöä täydennetään.



Kuva 1: Matkaketjuajattelu laissa liikenteen palveluista

3. Keitä ovat tämän palvelukokonaisuuden asiakkaat?

Palvelukokonaisuuden asiakkaana on koko yhteiskunta. Olennaista on yhteistyö käyttäjien, elinkeinoelämän ja julkisen sektorin kanssa. Liikennejärjestelmän tehokkuus ja tuottavuus ovat olennainen osa kansallista kilpailukykyä ja kansalaisten hyvää arkea, sillä liikenne on kansantaloudessa merkittävä tekijä. Kotitalouksille liikenne on toiseksi suurin kuluerä asumisen jälkeen. Liikenteen palvelujen lähtökohtina ovat markkinaehtoinen toiminta ja käyttäjien tarpeisiin vastaavat palvelut. Liikennejärjestelmän toimivuuden keskiössä ovat asiakkaat, palveluntuottajat ja viranomaiset.



4. Mitkä ovat tämän palvelukokonaisuuden tuotteet ja yksittäiset palvelut?

Liikenteen palvelut asiakkaan näkökulmasta



Liikennepalveluiden käytön kannalta on olennaista tietojen yhteentoimivuus. Liikkumis- palveluiden 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.

Yksittäiset liikennepalvelujen tuottajat ja välittäjät voivat tulevaisuudessa tarjota joko erillisiä kertamatkoja tai palveluun integroidun yhdistelyn tuloksena omien asiakkaidensa käyttöön erilaisia ketjutettuja tai paketoituja liikkumispalveluja. Kilpaillussa markkinatilanteessa asiakkaalla pitäisi siten olla mahdollisuus hankkia ja käyttää liikkumispalveluja ja matkaketjuja oman palvelutuottajansa kautta.

Tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelun tarjoajan, välityspalvelun tarjoajan sekä näiden puolesta lippu- ja maksujärjestelmästä vastaavan toimijan on avattava muille liikkumis- palvelujen tarjoajille ja yhdistämisspalvelun tarjoajille pääsy lippu- ja maksujärjes-



telmänsä myyntirajapintaan. Velvoite kohdistuu mahdollisuuteen hankkia vähintään perushintainen kertamatkaan oikeuttavan lipputuote sekä mahdollisuuteen varata yksittäinen matka palvelusta, jonka hinta vaihtelee esimerkiksi kuljetun matkan tai käytetyn ajan perusteella. Jälkimmäisessä on kyse tyypillisesti esimerkiksi taksipalvelusta.

Taksiliikenteellä on ollut perinteisesti suuri merkitys vammaisille henkilöille ja iäkkäille henkilöille. Tämä johtuu kyseisen liikenteen ovelta ovelle -luonteesta ja siitä, että taksijärjestelmää on nimenomaisesti kehitetty Suomessa erikseen erityisryhmien kuten koululaisten ja vaikeavammaisten henkilöiden tarpeita silmällä pitäen. Taksiliikennettä ja sen hintasääntelyä onkin hyödynnetty sellaisenaan, kun on hankittu kuljetuksia erityislainsäädännön nojalla tai maksettu korvauksia sairausvakuutuslain mukaan.

5. Mitkä ovat liittymä- ja rajapinnat maakunnan muiden palvelujen ja toisten organisaatioiden tuottamien palvelujen kanssa?

Lainsäädännöllä uudistetaan julkisesti tuettuja (valtio, kunnat, Kela) henkilökuljetuksia, joihin hallitusohjelmassa tavoitteeksi on asetettu kymmenen prosentin säästö vuodesta 2017. Julkisista varoista maksetaan taksimatkoja vuosittain noin 400 miljoonaa euroa. Kelan myöntämät korvaukset taksilla suoritetuista kuljetuksista ovat noin 136 miljoonaa euroa vuodessa. Julkisesti hankittujen henkilökuljetusten kustannukset ovat kasvaneet noin 10 prosentin vuosivauhtia. Kustannusten kasvua selittävät muun muassa terveyspalvelujen keskittämistä aiheutunut matkojen pidentyminen sekä laitoshoidon purkamisesta aiheutunut kuljetusten lisääntyminen. Julkisen liikenteen vähentyminen on lisäksi haja-asutusalueilla lisännyt erilliskuljetusten tarvetta ja määrää.

Julkisen varoin rahoitettuun liikenteeseen kuuluvat valtion, kuntien ja Kelan maksamat kuljetukset. Julkisesti tuotettujen henkilöliikennepalveluiden suunnittelu, hankinta ja rahoitus ovat hajaantuneet monelle eri viranomais taholle. Näihin tahoihin kuuluvat ministeriöt, ELY-keskukset, kuntien eri toimialat sekä Kela. Lainsäädännöllä luodaan puitteet julkisesti tuettujen henkilökuljetusten järjestämiseksi entistä tehokkaammin mm. digitalisaatiota, kuljetusten yhdistämistä ja erilaisia kalustotyyppisiä hyödyntämällä.

6. Miten maakunnan sisäinen yhteistyö näiden palvelujen asiakaslähtöiseksi tuottamiseksi on järjestettävä?



Esteetön ja toimiva julkinen joukkoliikenne mukaan lukien kutsu- ja palveluliikenne on ensisijainen tapa järjestää kaikille soveltuva liikkuminen. Vammaispalveluiden ja sote-kyytien järjestäminen siirtyy kunnilta maakunnille vuonna 2020. Koulukyydit jäävät kuntien järjestettäväksi. Kuljetusten yhdistelyllä saavutettaisiin kustannustehokkuutta ja säästöjä.

Maakuntauudistus luo uusia mahdollisuuksia kehittää henkilökuljetusten yhteistä suunnittelua, hankintoja ja rahoitusta. Liikennepalvelulaki tulee voimaan 1.7.2018 ja se edistää kilpailun tasapuolisuutta henkilöliikennemarkkinoilla sekä henkilö- ja tavaraliikenteen palveluntarjoajien kilpailukykyä. Liikennepalvelulaki edistää merkittävästi uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintamallien käyttöönottoa. Se mahdollistaa saumattomat, multimodaaliset matkaketjut sekä pyrkii vastaamaan ilmastonmuutoksen tuomiin haasteisiin.

Maakunnat aloittavat toimintansa 1.1.2020 ja samalla lakkaavat nykyiset ELY-keskukset, aluehallintovirastot AVI:t ja maakuntien liitot.

1. ELY-keskuksissa liikennevastuualueilla hoidetut tehtävät siirtyvät pääsääntöisesti hoidettaviksi maakunnissa.
2. Poikkeuksena ovat valtakunnalliset tehtävät, jotka siirtyvät 1.1.2020 L-vastuualueelta Liikennevirastoon (tienpidon lupatehtävät/erikoiskuljetukset, tienvarsimainonta ja kaapeleiden ja johtojen sijoittaminen; valtakunnalliset neuvontatehtävät; ajoneuvojen siirrot ja vahingonkorvausasiat sekä museo- ja perinnetoiminta) ja Liikenteenohjausyhtiöön (tienvarsitelematiikka ja asiakaspalvelutehtävät) sekä liikenteen elinkeinoluvat (taksilupa, henkilöliikennelupa ja tavaraliikennelupa), jotka siirtyvät Liikenteen turvallisuusvirastoon 1.7.2018.

3. Siirtyvät tehtäväkokonaisuudet on kirjattu maakuntalain 6 §:ään:

1 mom: Maakunta hoitaa sille lailla säädettyjä tehtäviä seuraavilla tehtäväaloilla:

14) liikennejärjestelmän toimivuus, liikenneturvallisuus, tie- ja liikenneolot, alueellinen tienpito, maankäyttöyhteistyö ja toimintaympäristöä koskevien tietojen tuottaminen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun;

15) yksityisteitä ja liikkumisen ohjausta koskevat valtionavustustehtävät

2 mom: Maakunta voi lisäksi hoitaa:

Liikennepalveluiden maakunnallista kehittämistä ja järjestämistä sekä julkisen henkilöliikenteen /suunnittelua ja järjestämistä samoin kuin sitä koskevia valtionavustustehtäviä, lukuun ottamatta Liikennekaareissa mainittujen kunnallisten ja seudullisten viranomaisten toimialaa sekä raideliikennettä; (*Eduskunta on muuttamassa maakuntalain 6 §:n 2 momentin 1 kohtaa siten että siitä poistetaan sanat "sekä raideliikennettä". Siten mahdollistetaan, että maakunnilla on toimivalta myös rautatieliikenteessä.*)

— Saaristoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä.

Joukkoliikennetehtävät ja rahoitus

Joukkoliikenteen järjestäminen on Suomessa yhdeksän ELY-keskuksen ja 26 kunnallisen tai seudullisen toimivaltaisen viranomaisen tehtävä. Näistä viranomaisista 12 on pieniä toimi-



valtaisia viranomaisia, jotka saavat nykyään joukkoliikenteen valtionavustuksen toimivaltaiselta ELY-keskukselta. Toimivaltaiset viranomaiset määrittelevät alueensa joukkoliikenteen palvelutason sekä ratkaisevat, miten liikennepalvelut järjestetään.

Liikennetehtävien rahoitus jakaantuu maakuntauudistuksessa yleiskatteelliseen ja erillisrahoitukseen. Yleiskatteellisena rahoituksena toteutetaan: julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen (34 Meur), liikkumisen ohjaus (900 000 eur), eräiden lentopaikkojen rakentaminen ja ylläpito (1 Meur), yksityisteiden valtionavustus (700 000 eur). Suurin osa liikenteen rahoituksesta toteutetaan erillisrahoituksena: tienpito (n. 410 Meur), yksityistielossit ja lautta-alusten tuki (2,3 Meur), saaristoliikenne (18 Meur), lentoliikenteen ostot Savonlinna–Hki (1 Meur).

Nykyinen ELY-keskusten valtionrahoitus ei ole enää korvamerkitty joukkoliikenteelle, vaan menee osaksi maakuntien yleiskatteellista rahoitusta. Yleiskatteellisesta rahoituksesta tul-taisiin rahoittamaan laajasti maakuntien erilaisia tehtäviä ja maakunta päättäisi yksityiskohtaisemmin rahoituksen käytöstä. Maakunnan päätäntävallassa, paljonko joukkoliikennettä rahoitetaan maakunnan alueella ja myöntääkö maakunta avustusta pienille toimivaltaisille viranomaisille (nykyinen ELY:jen myöntämä valtionrahoitus). Maakunnan joukkoliikenteen rahoitustaso voi nousta tai laskea maakunnan itsenäisestä päätöksenteosta riippuen.

