

LiV@eduskunta.fi

Kirjallinen asiantuntijalausunto Liikenne- ja viestintävaliokunnalle pyydetään toimittamaan pdf-tiedostona perjantaina 8.1.2021 klo 14.00 mennessä.

Asia HE 245/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tartuntatautilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Tampereen seudun joukkoliikenne kiittää mahdollisuudesta antaa asiantuntijalausunto hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi tartuntatautilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta. Tampereen kaupunki on joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisena Tampereen seudulla. Yhteistoiminnassa seudun kuntien kanssa järjestetystä seudullisesta joukkoliikennepalvelusta käytetään nimeä Tampereen seudun joukkoliikenne.

Lausuttavana olevassa esityksessä on joukkoliikenteen järjestäjän näkökulmasta kaksi erityistä huomiota vaativaa lainkohtaa, 58 e ja f.

58 e Henkilöliikennettä koskevat toimenpiteet

58 e §:ssä säädettäisiin henkilöliikenteessä käytettävistä toimenpiteistä covid-19 -taudin leviämisen ehkäisemiseksi. Pykälässä säädetyt velvoitteet olisivat määräaikaisia. Liikennevälineiden matkustajatiilojen puhdistamisen osalta uusi säädös ei tuo ainakaan merkittävää muutosta nykytilaan. Sen sijaan riittävän hygieniatason ylläpitämiseksi lain perusteluissa esitetään desinfiointia käsihuhteita matkustajien käytettäväksi. Tampereen seudun joukkoliikenteen linja-autoissa ei ole tällä hetkellä käytössä käsidesiä ja siltäösin muutos muuttaa nykytilannetta. Muutoksen taloudellinen vaikutus on edelleen kuitenkin maltillinen, kuten lakiesityksen vaikutusarvioinnissa todetaan. Hallituksen esityksen ilmaus toimenpiteistä vastaa "kuljetuspalvelun tarjoaja ja tämän toimeksiannosta toimiva liikennöitsijä" jättää 58 e §:n vastuutahon epäselväksi.

58 f Matkustajamäärän väliaikainen rajoittaminen

58 f §:ssä säädettäisiin kapasiteettirajoituksista ja näillä olisi laajamittaisia vaikutuksia joukkoliikenteen toimivaltaisille viranomaisille. Suurelta osin asiassa voi yhtyä esityksen vaikutusarvioitiin, jossa todetaan, että "58 f §:n soveltaminen koskien matkustajamäärän väliaikaista rajoittamista aiheuttaisi merkittäviä taloudellisia vaikutuksia niin joukkoliikenneviranomaisille, palveluita tarjoaville yrityksille kuin kotitalouksille. Erityisesti 58 f §:n mahdollistama paikkamääräsääntely aiheuttaisi kahden tyyppisiä vaikutuksia. Paikkamäärien sääntely vähentäisi potentiaalista lipputuloa, mikä aiheuttaa sekä menetettyjä tuloja yrityksille ja toimivaltaisille viranomaisille, että aiheuttaisi paineita reittiverkoston karsimisille. Lisäksi paikkamäärien sääntely voisi aiheuttaa tarpeita kapasiteetin väliaikaiselle kasvattamiselle, josta seuraisi merkittäviä lisäyksiä joukkoliikennepalveluiden tuotantokustannuksiin."

Todettakoon kuitenkin, että Tampereen seudulla ei ole olemassa ylimääräistä kalustoa, jolla autojen kapasiteetin pienentämistä voisi kompensoida. Ruuhka-aikaan kynnelle kykenevä kalusto on pääosin käytössä jo nykyisin. Huoltojen ja kolarikorjausten edellyttämä

lisäkaluston tarve ei poistu tartuntatautilanteesta. Kapasiteettirajoitus johtaa siihen, että arjen työmatkaliikenteessä matkustajia jäisi tietyillä alueilla pysäkeille odottamaan seuraavia mahdollisesti kyytiin ottavia vuoroja. Alueesta ja ajankohdasta riippuen odotusaika voisi muodostua useammankin tunnin mittaiseksi. Tampereen seudulla arkiliikenteen ruuhka-ajat ovat klo 7-9 ja 14-18. Kapasiteettirajoitukset ovat erityisesti arjen työmatkaliikenteen kannalta niin hankala ratkaisu, että joukkoliikenteen käyttäjät ovat pakotettuja vaihtoehtoihin kulkemistapoihin. Näillä voi olla kauaskantoisia yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia kaupunkiseudulle, kuten vaikutusarvioinnissa on tämäkin todettu.

Tartuntatautiaikana matkustajia kehoitetaan välttämään joukkoliikennettä ja suosimaan muita kulkumuotoja sekä ainakin välttämään ruuhka-aikoja. Tämän johdosta matkustajamäärä vähenee merkittävästi ja joukkoliikenteellä tehdään pääosin välttämättömiä matkoja. Lain perustelutekstissä todetaan, että ”Liikenne- ja viestintäviraston olisi päätöksiä tehdessään huomioitava myös välttämättömän työmatkaliikenteen ja muun välttämättömän liikenteen turvaaminen. ” Välttämättömä työ- ja koulumatkaliikennettä ei voida erottaa muusta liikenteestä, koska välttämättömä työmatkaliikennettä tehdään suurella kaupunkiseudulla kaikilla linjoilla ja kaikkina aikoina.

Tampereen seudulla liikennöidään vielä tällä hetkellä pääosin linja-autoilla ja matkustajat nousevat pääosin kyytiin etuovesta ja keski- ja takaovista poistutaan kyydistä. Kuljettajan on haastellista mutta ei toki mahdotonta arvioida nousevien ja poistuvien matkustajien määrää ja sitä kautta käytettävissä olevaa kapasiteettia. Kuljettajan on myös mahdollista säädellä matkustajamäärää esimerkiksi sallimalla tietyillä pysäkeillä pelkkä poistuminen. Luottamus joukkoliikennejärjestelmään laskisi epävarmojen matkustusmahdollisuuksien johdosta ja tällä voidaan arvioida olevan kauaskantoisiakin vaikutuksia.

Tampereella käynnistyy kevään 2021 aikana raitiotieliikenne, jossa toimitaan ns. avorahastusjärjestelmässä. Tämä tarkoittaa, että kuljettaja avaa vaunun kaikki 5 ovea joka pysäkillä ja matkustajat poistuvat ja nousevat vaunuun ilman kuljettajan kontrollointimahdollisuutta. Raitiotiejärjestelmässä 58 f §:n noudattaminen olisikin erittäin haasteellista ja edellyttäisi käytännössä pysäkeille valvontaa, jolla estetään tarvittaessa pysäkillä kyytiä odottavien matkustajien nousu vaunuun. Tarve voisi syntyä, mikäli kyytiin nousevien matkustajien määrän myötä raitiovaunun kapasiteettiraja uhkasi ylittyä.

Yllä olevien perustelujen myötä esitämme, että esitetyn matkustajamäärän väliaikaisen rajoittamisen menettelyn tarpeellisuutta vähintäänkin arvioidaan vielä huolella ja harkitaan sen poistamista. Joukkoliikennettä on käytetty epidemia-aikana normaalia huomattavasti vähemmän eli harkintaa matkan välttämyydestä on tehty.

Kunnioittavasti

Mika Periviita

joukkoliikennejohtaja

Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse