



**Bussiliikenne ei ole itsestäänselvyys!**



**LINJA-AUTOLIITTO**

## Arvoisa päättäjä,

Yhteiskunnan joukkoliikennepalveluiden tulevaisuus on suurten päätösten alla. EU:n uusi joukkoliikennettä koskeva palvelusopimusasetus (PSA) tuli voimaan vuoden 2009 lopussa. Suomen lainsäädäntö seuraa EU:n asetusta. Tämä tarkoittaa sitä, että linja-autoliikenteen järjestämismahdollisuuksia monipuolistetaan. Reittiliikennelupien rinnalle tulee useita vaihtoehtoja tarjota bussipalveluja.

Parhaillaan eletään joulukuussa 2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain mukaista siirtymäkautta. Siirtymäkauden aikana ratkaistaan linja-autoliikenteen tulevaisuus.

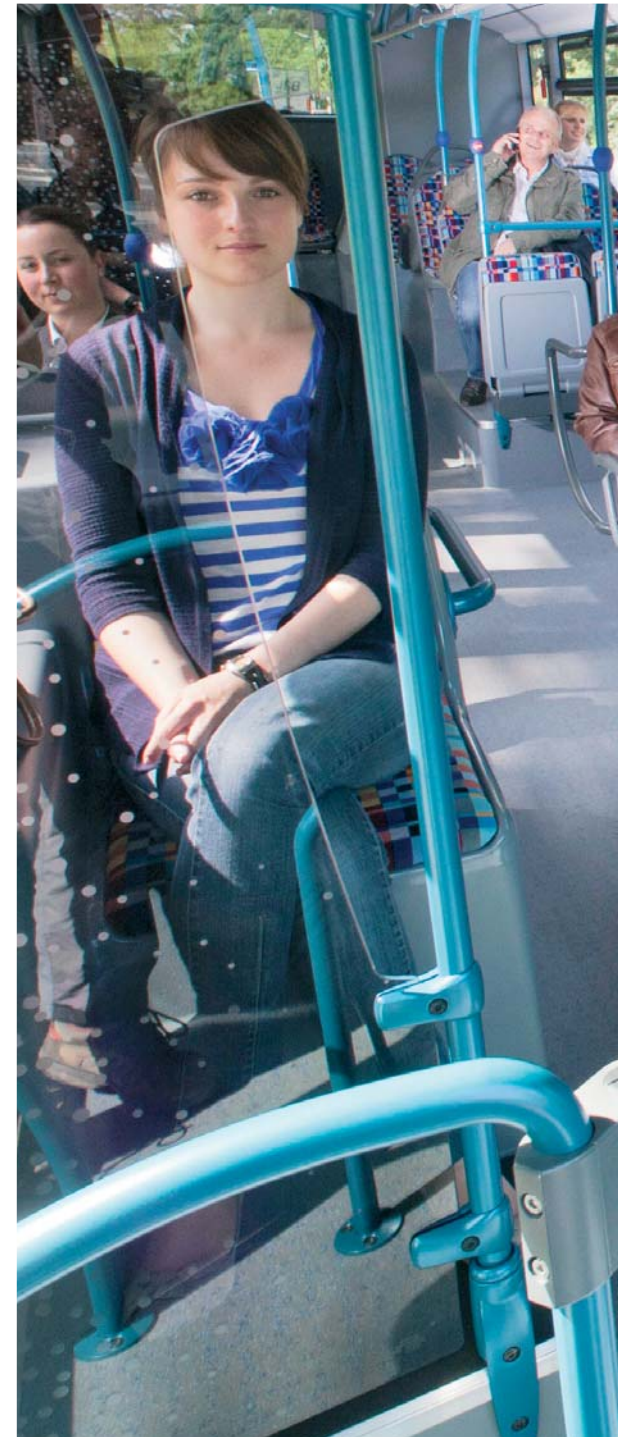
Tästä esitteestä löydät ne keskeiset asiat, jotka tulee ottaa näkemyksemme mukaan linja-autoliikenteen toimintaedellytyksiä varmistettaessa huomioon.

Toimiva ja kansalaisia palveleva joukkoliikenne ei ole mahdollista ilman linja-autoliikennettä. Bussit varmistavat koko maan kattavasti kansalaisten turvallisen ja sujuvan liikkumisen.

Toivomme, että tutustut aineistoomme ja tuet päättäjänä ratkaisuja, jotka takaavat sen, että bussi tulee luoksemme tulevaisuudessakin.

Bussiliikenne ei ole itsestäänselvyys. Sen säilyminen voidaan taata vain oikeilla päätöksillä.

Parhain yhteistyöterveisin  
Linja-autoliitto





## Näkemyksemme

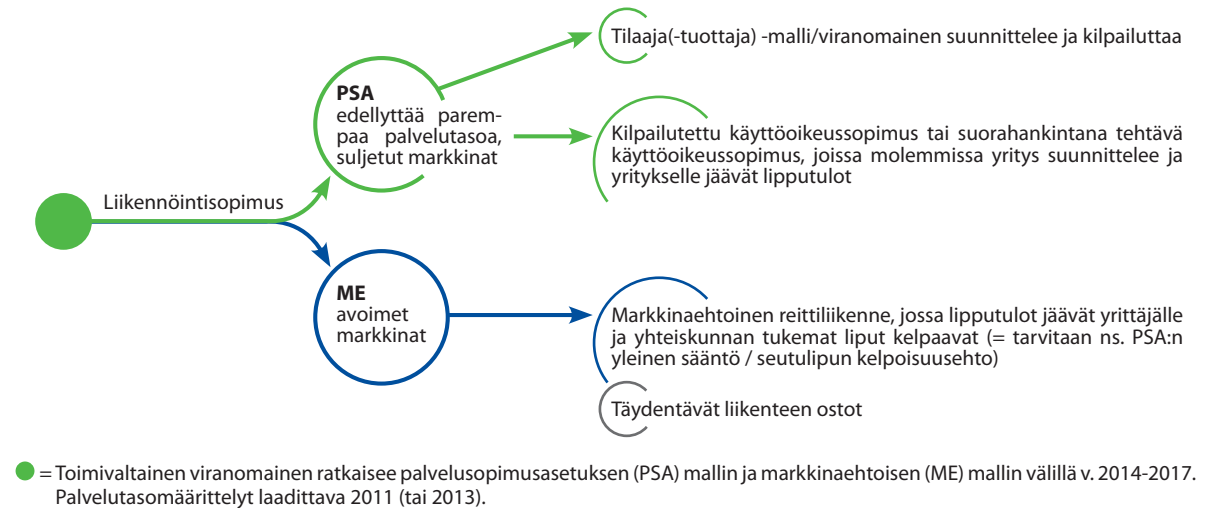
- Linja-autoliikenne hoidetaan tulevaisuudessakin asiakaslähtöisimmin, tehokkaimmin ja edullisimmin markkinaehtoisella, yritysten suunnittelemalla mallilla.
- Linja-autopalvelujen luotettavuus, saatavuus ja pitkäjänteisyys turvataan reittiliikennelupien ennakkoharkinnalla sekä mahdollisuudella hyväksyä kaikessa liikenteessä seutu-, kaupunki- ja työmatkaliput.
- Joukkoliikenteen palvelutasoa määriteltäessä on lähtökohtana oltava taloudellinen realismi. Tavoitteena on oltava todelliseen kysyntään perustuva linja-autoliikenne, johon rahat riittävät ja johon voidaan yhdessä sitoutua.

## Tausta

Uudessa joukkoliikennelaissa asetettiin siirtymäaika, jotta yrityksillä ja viranomaisilla olisi riittävästi aikaa sopeutua tuleviin muutoksiin. Samalla linjaliikenneluvat muuttuivat liikennöintisopimuksiksi. Siirtymäaika vaihtelee alueesta riippuen vuodesta 2014 vuoteen 2019.

Liikennöintisopimusten sopijapuolina ovat alan yritykset sekä toimivaltaiset viranomaiset. Toimivaltainen viranomainen on käytännössä Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY), kaupunki tai seutukunta. Nämä viranomaiset määrit-

## Hoitomallit siirtymäajan jälkeen

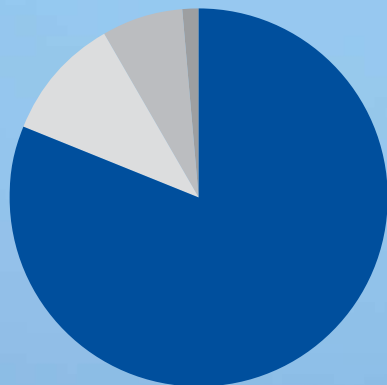


televät siirtymäajan loppuun mennessä alueensa palvelutason. Tällöin arvioidaan, pystytäänkö nykyisellä palvelulähtöisellä ja kustannustehokkaalla bussiliikenteen hoitotavalla aikaansaamaan tavoiteltu palvelutaso myös jatkossa.

Linja-autoliikenteen hoitamiseksi on tarjolla eri malleja. Markkinaehtoinen malli (ns. ME-malli) perustuu yrittäjälähtöisyyteen ja yritysrisktiin. Sen puitteissa toimitaan avoimen markkinan pelisääntöjen mukaisesti.

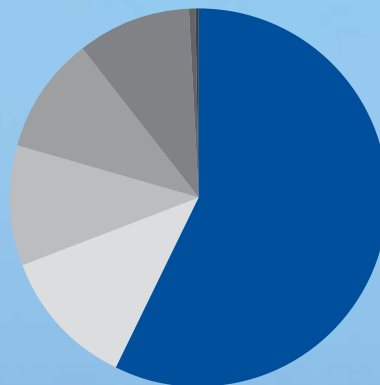
Vaihtoehtoiset palvelusopimusasetuksen mukaiset mallit (ns. PSA-mallit) tarkoittavat malleja jotka mahdollistavat bussiliikenteen järjestämisen alueellisesti joko tilaaja-tuottaja-pohjaisesti viranomaisten suunnittelemana tai käyttämällä joko kilpailutettua tai suora hankintana tehtävää käyttöoikeussopimusta, jossa bussiyritys vastaa suunnittelusta.

## Joukkoliikenteen markkinaosuudet pääkaupunkiseudun ulkopuolella



- bussit n. 159,3 milj. matkustajaa
  - rautatie n. 20,5 milj. matkustajaa
  - taksit n. 13,7 milj. matkustajaa
  - lentoliikenne n. 2,3 milj. matkustajaa
- Yhteensä 195,8 milj. matkustajaa

## Julkisen liikenteen matkustajat 2009



- Bussi 325,9 milj. matkustajaa
- Raitiovaunu 54,9 milj. matkustajaa
- Juna 67,6 milj. matkustajaa
- Metro 57,3 milj. matkustajaa
- Taksi 57,6 milj. matkustajaa
- Lento 2,3 milj. matkustajaa
- Muut 1,5 milj. matkustajaa

Yhteensä 567,2 milj. matkustajaa



## Yrittäjälähtöinen toiminta johtaa parhaaseen tulokseen

Linja-autoliiton näkemys on, että toimivat linja-autoliikenteen palvelut voidaan turvata edullisimmin kannattavalla, yritysälähtöisellä, markkinaehtoisella toiminnalla. Markkinaehtoisesti toimittaessa linja-autoreitit järjestetään palvelevasti ja kannattavasti. Bussiyrietykset suunnittelevat joukkoliikennettä yli kunta-rajojen tiiviissä yhteistyössä kuntien kanssa. Tällöin bussiyrietykset voivat hoitaa myös haja-asutusalueiden kannattamattomia vuoroja jakamalla henkilöstö- ja kalustoresurssinsa joustavasti erilaisien kuljetusten kesken (koulu- ja maaseutukuljetukset, seutu-, kaupunki- ja pikavuorot). Tämän kokonaisuuden turvin palvelutasoa voidaan ylläpitää vähin julkisin varoin.

Yhteiskunnan tukemien kaupunki-, seutu- ja työmatkalippujen kelpaaminen kaikissa busseissa tukee markkinaehtoisen ratkaisumallin toimivuutta. Markkinaehtoisen eli yritysaloitteen linja-autoliikenteen kattavuutta ja palvelutasoa voidaan tarvittaessa vielä parantaa täydentävillä liikenteen ostoilla.

## PSA-mallit ovat kalliita

PSA- mallit ovat valtiolle, ja yksittäisille kunnille selvästi yrittäjälähtöistä ratkaisua kalliimpia ja vaativat julkista rahaa nielevän suunnittelu- ja hallintobyro-

kratian merkittävää lisäämistä ilman että matkustajat hyötyisivät siitä palvelutason paranemisena ja lipun hintojen alenemisena.

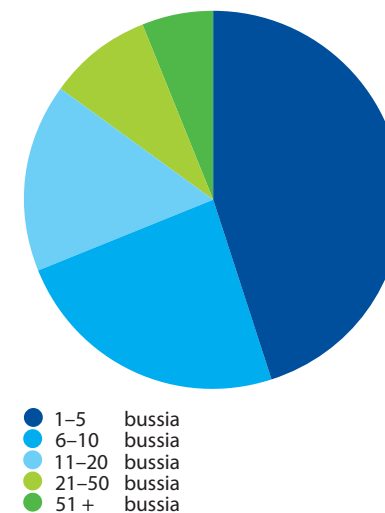
Kokemukset osoittavat, että alueelliseen kilpailutukseen perustuvat bussiliikenteen tuotantomallit eivät toimi kuin mahdollisesti pääkaupunkiseudun tiheillä ydinalueilla. Uhkana on, että viranomaisveitot toimintamallit heikentävät linja-autoyhtiöiden toimintamahdollisuuksia ja sitä kautta koko joukkoliikenteen palvelulähtöistä ja kustannustehokasta toteuttamista.

Pahimmillaan ne tuhoavat yrityslohjaisen bussijärjestelmän. On pelättävissä, että PSA-mallin mukaan toimittaessa linjaliikenteessä toimivista bussiyrietyksistä valtaosa joutuu lopettamaan toimintansa. Tässä tilanteessa toimimaan jäisi vain muutama suuryhtiö. Tällaisesta kehityksestä on jo kokemusta Ruotsista ja Tanskasta.

Kun tämä suhteutetaan siihen, että bussi on Suomen tärkein joukkoliikenneväline, ja että 70 % suomalaisista asuu 600 metrin päässä bussipysäkestä, ei liene epäselvää mikä toimintamalli tulisi valita siirtymäajan jälkeen.

Tilaaaja-tuottaja-mallia sovellettaessa matkustaja ei ole tärkeässä merkityksessä, koska bussiyrietykset saa tulonsa kolmannelta taholta eikä lipputuloista. Tilaaaja-tuottaja-mallissa henkilöstön työsuhteet

## LAL:n jäsenyritysten kokojakauma



## Tehokkain bussiliikennejärjestelmä

Maa <sup>1)</sup>	Rahoituksen osuus prosentteina <sup>2)</sup>	Palvelutaso ajoneuvokm/asukas <sup>3)</sup>
Suomi	17	55,5
Englanti	17	45,7
Portugali	24	20,9
Saksa	50	29,4
Tanska	50	51,2
Espanja	60	32,8
Belgia	67	31,8
Hollanti	77	31,6
Italia	81	28,4

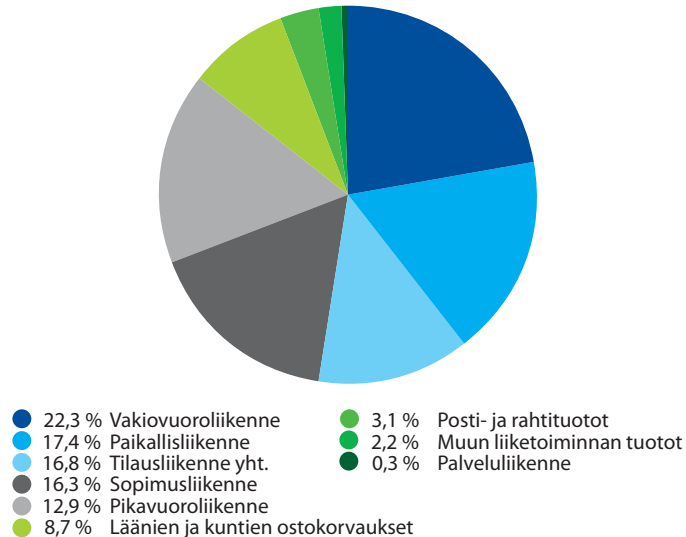
1) Maat, joista molemmat tiedot ovat saatavilla

2) Koko julkisen liikenteen osto- ja alijäämärahoitus

3) Kaupunkialueiden liikenne

## Linja-autoliiton jäsenyritysten tuottojakauma

Liikevaihto yhteensä 634,7 Me



muuttuvat pätkätyöksi muutaman vuoden välein. Samalla valtakunnallinen verkosto romuttuu, koska kilpailutetun liikennealueen ympärille syntyy palveluaukkoja.

### Tilanne vaatii vakavaa harkintaa

Siirtymäajan jälkeisten bussiliikenteen eri hoitotapojen edut ja haitat sekä kustannusvaikutukset on arvioitava perusteellisesti ja valinta on tehtävä huolella. Palvelutasomäärittelyt on laadittava realistisella tavalla. Tavoitteena on oltava todelliseen kysyntään perustuva linja-autoliikenne, johon rahat riittävät ja johon voidaan yhdessä sitoutua.

Markkinaehtoinen, yritysaloitteinen reittiliikennemalli on oikeudenmukainen, kustannustehokas ja asiakkaan tarpeista lähtevä malli. Jos viranomaisen puuttuu markkinoiden toimintaan, on sen oltava valmis panostamaan rahaa olennaisesti paremman palvelutason aikaansaamiseen.

Päätöksiä tehtäessä tavoitteena pitää näiltäkin osin olla paras lopputulos, ei byrokratian toteutuminen. Linja-autoliitto lähtee siitä, että bussiliikennettä hoidetaan jatkossakin yritysaloitteisesti mahdollisimman laajasti koko valtakunnassa siten, että erikokoisilla alan yrityksillä on mahdollisuus toteuttaa tervettä liiketoimintaa.

### Suomen bussiliikennejärjestelmä

Suomen bussiliikennejärjestelmä on Euroopan tehokkain joukkoliikennejärjestelmä. Sen julkiset tuet ovat myös Euroopan pienimmät.

Bussiliikenteen koko tarjonnasta 70 % ja pääkaupunkiseudun ulkopuolisesta tarjonnasta 80 % hoidetaan lipputulolla. Väite, että bussit kulkevat yhteiskunnan tuella, on harhaa.

Bussiyrietykset rahoittavat toimintansa ja kalustohankintansa pääsääntöisesti lipputulolla.

### Bussi on

- joustava
- turvallinen
- ympäristöystävällinen
- edullinen
- käytetty
- työllistävä

Ja se palvelee kaikkia lähes kaikkialla!

### Linja-autoliitto

- Linja-autoliitto on vuonna 1928 perustettu yritysmuotoisen bussiliikenteen etujärjestö.
- Liittoon kuuluu noin 350 bussiyritystä, jotka työllistävät noin 11 000 henkilöä.
- Bussiyritysten omistuksessa on noin 6 700 linja-autoa.
- Bussiliikenne kuljettaa vuodessa noin 326 miljoonaa matkustajaa.
- Bussien matkustajamäärät ovat heikkojen vuosien jälkeen taas kasvussa.

Linja-autoliitto on vuonna 1928 perustettu  
yritysmuotoisen bussiliikenteen etujärjestö.  
Linja-autoliiton tehtävänä on vaikuttaa julkiseen valtaan  
ja muihin keskeisiin sidosryhmiin siten, että liiton  
jäsenet voivat harjoittaa joukkoliikennettä taloudellisesti  
kannattavalla tavalla osana valtakunnallista bussiliikenne-  
ja bussiasemaverkkoa. Liitto osallistuu bussiliikenteen  
ja sen eri liikennetyyppien kehittämiseen niin, että eri  
liikennepalvelutuotteet tyydyttävät mahdollisimman  
hyvin asiakkaiden tarpeita.



LINJA-AUTOLIITTO

**Linja-autoliitto**  
Lauttasaarentie 8  
00200 HELSINKI  
Puh 020 710 5000 Fax 020 710 5484