

# STATSRÅDETS PRINCIPBESLUT OM EN REFORMERING AV OFFENTLIGT FINANSIERADE PERSONTRANSPORTER

## 1. Statsrådets principbeslut

Utifrån rambeslutet av den 27 mars 2013 godkänner statsrådet detta principbeslut om att omorganisera de offentligt finansierade persontransporterna.

Kommunikationsministeriet förpliktas att tillsätta en styrgrupp som ska bestå av företrädare för de berörda ministerierna, förvaltningsområdenas ämbetsverk, finansministeriet, FPA och Kommunförbundet. Styrgruppens mandatperiod går ut den 30 april 2015.

Styrgruppen har i uppdrag att

1. ansvara för reformens genomförande i sin helhet,
2. utarbeta en schemalagd arbetsplan för reformen före den 30 september 2013,
3. övervaka att de åtgärder reformen förutsätter kommer i gång,
4. inleda behövliga försök i 1–3 regioner och övervaka genomförandet,
5. inleda behövliga lagstiftningsprojekt och inrätta projektgrupper för att bereda ändringarna i lagstiftningen, samt
6. styra arbetet i projektgrupperna som ska inrättas för att genomföra förändringarna.

Styrgruppen ska regelbundet rapportera till den trafik- och kommunikationspolitiska ministerarbetsgruppen om hur reformerna fortskrider.

Kommunikationsministeriet sänder utredare Paajanens utredning och rapporten från arbetsgruppen för finansiering av kollektivtrafiken på en omfattande remissbehandling. Styrgruppen får remissresultaten till sitt förfogande som stöd för sitt arbete. Reformerna bereds i öppen växelverkan. Styrgruppen ordnar de höranden som behövs. Det informeras om hur arbetet framskrider.

## 2. Inledning

I samband med att ramarna för statsfinanserna fastställdes den 27 mars 2013 enades regeringen om att arbetet med att omorganisera de offentligt finansierade persontransporterna ska fortsätta med avsikten att göra tjänsteproduktionen effektivare och kvaliteten bättre. I dagsläget lägger olika sektorer inom stat och kommun samt FPA årligen ungefär en miljard euro på offentligt upphandlade transporter eller transporter som ersätts.

Bakgrunden till beslutet står att finna i besluten från ramförhandlingarna 2012 och den trafikpolitiska redogörelsens prioriteringar om att persontrafiken som ordnas med allmänna medel (såsom skolskjutsar inom den grundläggande undervisningen, social- och hälsovårdssektorns transporter, transporter som ersätts av FPA samt kollektivtrafiken som upphandlas av trafikförvaltningen) ska granskas som en helhet och om möjligheten att sammanslå transporter till smidigare och mera ekonomiska servicehelheter än i dag, vilket också skulle trygga kollektivtrafiktjänsterna i glesbygden.

I enlighet med besluten från ramförhandlingarna 2012 tillsatte kommunikationsministeriet en utredare för att klargöra en sammanslagning av kollektivtrafiken och övriga persontransporter som finansieras med allmänna medel. Till utredare utsågs diplomingenjör Juhani Paajanen som överlämnade sin utredning om utvecklandet av finansieringen och funktionssätten för offentligt understödda persontransporter<sup>1</sup> till kommunikationsministeriet den 31 mars 2013. Omorganiseringen av de offentligt finansierade persontransporterna är också ett spetsprojekt i effektivitets- och resultatprogrammet för kommunikationsministeriets förvaltningsområde. Det konstateras i regeringens rambeslut att projektet syftar till att effektivisera tjänsteproduktionen och höja kvalitetsnivån. Det förväntas att projektet ska ge inbesparingar för den offentliga ekonomin eller åtminstone lätta på den annars tilltagande utgiftsökningen.

Det har också klarlagts av en separat finansieringsarbetsgrupp som tillsatts av kommunikationsministeriet hur den offentliga finansieringen av kollektivtrafiken kunde tilldelas på ett ändamålsenligt sätt och hur kostnaderna ska fördelas mellan stat och kommun. Arbetsgruppens rapport om finansieringen av kollektivtrafiken<sup>2</sup> färdigställdes den 31 mars 2013. Finansieringsarbetsgruppen utredde ytterligare hurdana ändringar de nya sätten att ordna trafiken och ett kollektivtrafiksystem i sambruk förutsätter med tanke på kollektivtrafikens finansiering ur budgetsynpunkt samt metoder för att genom offentlig finansiering uppmuntra till en mera givande och positiv utveckling av kollektivtrafiken.

### 3. De viktigaste utmaningarna

I sin utredning lyfter utredaren fram det nuvarande systemets utmaningar med hänsyn till hur splittad persontrafikens finansiering totalt sett är, hur långt finansieringen av kollektivtrafiken förslår och den ohanterliga tillväxten av samhällets totala kostnader. Kommunerna och staten understöder i dagsläget persontrafiken som helhet med cirka en miljard euro om året, där en stor del utgörs av kostnaderna för specialtransporter. Gör man inget åt den kostnadsutveckling vi har i dag, leder det obönhörligen till att servicenivån sjunker, självriskerna stiger och i sista hand till att människornas mobilitet begränsas och därmed möjligheterna att ta sig till exempel till sjukhus eller skola.

Orsaken till dagens utveckling är huvudsakligen att den öppna understödda kollektivtrafiken inte riktigt lämpar sig för alla passagerare, de lagstadgade transporterna sköts separat utan kontaktyta till kollektivtrafiken, eller så har kollektivtrafiken upphört helt i brist på finansiering eller passagerare. Man har därför varit tvungen att sköta de lagstadgade transporterna som dyra individtransporter. Många lagstadgade transporter, såsom skolskjutsar, hemtransporter från sjukhus och flera slag av handikapptransporter kunde dock skötas effektivare och trots det med hög kvalitet med bättre samordning med kollektivtrafiken. Samtidigt skulle rörligheten underlättas för dem som inte har lagstadgade rättigheter till transporttjänster, såsom för den äldre befolkningen och dem som inte är bilburna.

Arbetsgruppen som har grunnat över kollektivtrafikens finansiering som helhet understryker att den nuvarande nivån på anslaget som är reserverat för kollektivtrafiken inte förslår för att nå de mål för kollektivtrafiken som räknas upp i den trafikpolitiska redogörelsen och i regeringsprogrammet. Anslaget för kollektivtrafiken i statsbudgeten har hållits konstant de senaste åren, vilket har lett till att kollektivtrafiksystemet har försvagats särskilt i regionerna och till att kostnadsansvaret för finansie-

---

<sup>1</sup> KM publikationer 11/2013 (<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/-/view/4145220>)

<sup>2</sup> KM publikationer 12/2013 (<http://www.lvm.fi/web/fi/julkaisu/-/view/4145247>)

ringen av kollektivtrafiken i allt högre grad flyttas över från staten till kommunerna. Det finns en risk för att denna utveckling fortgår och orsakar ett allt större glapp mellan de politiska målen och anslagen för kollektivtrafiken.

#### 4. Mål

Kollektivtrafiken och övrig understödd persontrafik bör granskas som ett mera omfattande system för personlogistik såväl i planeringen, finansieringen som i den praktiska tjänsteproduktionen. Detta innebär i praktiken att persontrafiken, alla lagstadgade persontransporter medräknade, såsom transporter som ersätts av FPA och kollektivtrafiken, både inom staten och i kommunerna planeras, upphandlas och genomförs på ett nytt sätt som en enhetlig personlogistisk helhet.

Samordningen av anslagen för persontrafik som är fördelade på flera förvaltningsområden bör hänföras till ett förvaltningsområde, vilket naturligt vore kommunikationsministeriet.

Hinder i lagstiftningen för reformarbetet bör avvecklas och lagstiftningen ändras så att det blir möjligt att göra persontransporterna som stöds med allmänna medel effektivare och att få upp kollektivtrafikens andel av trafikslagen och antalet passagerare. Detta förutsätter åtminstone åtgärder i den lagstiftning som gäller producenter och beställare av tjänster. En stark, smidigare och för alla lämpligare kollektivtrafik gör det lättare att åstadkomma jämlikhet i den regionala och sociala mobiliteten, förbättrar trafiksäkerheten och minskar stockningar och trafikbetingade miljöskador.