Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan Liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

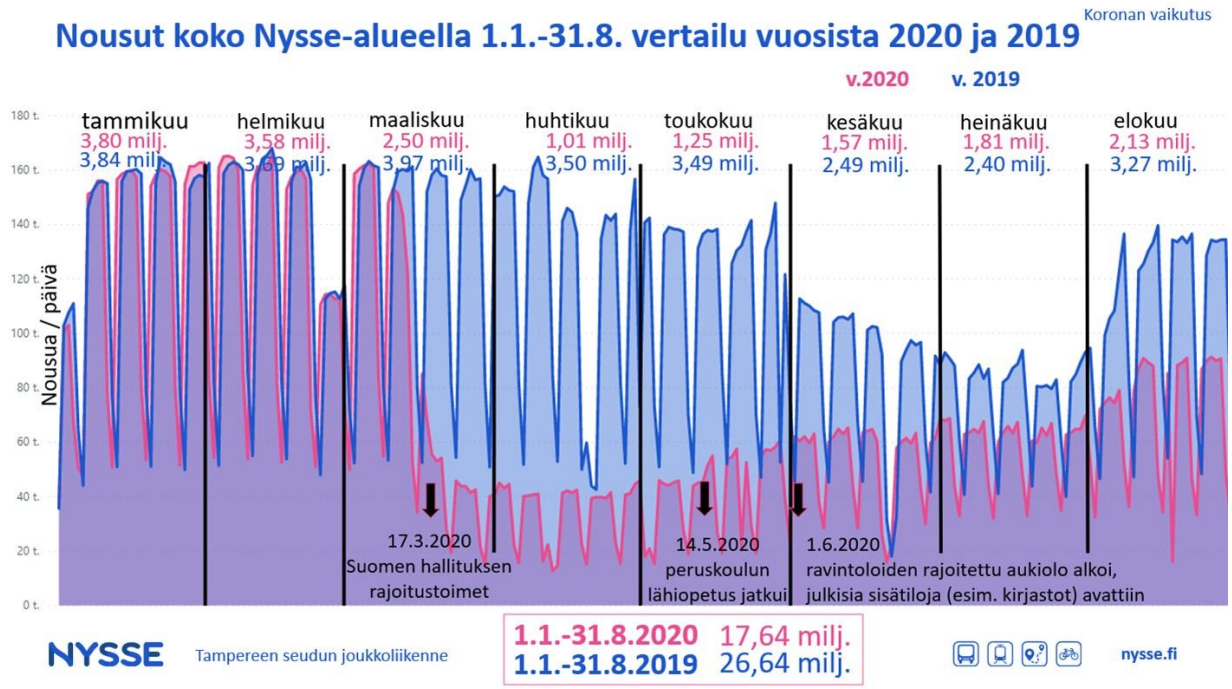
Paikallisliikenneliton lausunto asiaan: HE 146/2020 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2021 - Joukkoliikenne; koronaepidemian vaikutukset joukkoliikenteen järjestämiseen, toiminnan näkymät ja rahoitus ensi vuodelle

Koronaepidemian vaikutukset joukkoliikenteen järjestämiseen

Joukkoliikennepalveluja on ylläpidetty suomalaisilla kaupunkiseuduilla koronan kaikissa vaiheissa, vaikka matkustajamäärä väheni pahimmillaan 5–30 %:iin normaalista paikkakuntakohtaisesti vaihdellen.

Lipunmyynnin tulonmenetykset kaupunkijoukkoliikenteessä ovat vuonna 2020 yhteensä noin 185 miljoonaa euroa alle ennen epidemiaa tavoitellun 530 miljoonan euron. Tämänhetkisen arviomme mukaan **lipputulovaje ja lisärahoitustarve vuonna 2021 on noin 165 miljoonaa euroa.**

Olemme vaikeassa tilanteessa, sillä joukkoliikennepalvelu ja siitä saatava hyöty perustuu yhdessä kulkemiseen, mutta koronatartuntojen minimoimiseksi on saman aikaan ohjeistettava ihmisiä välttämään tilanteita toisten kanssa. Joukkoliikennepalveluilla on turvattu kansalaisten pääsyä töihin, palveluihin ja eri toimintoihin myös poikkeusaikana ottaen huomioon Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen ohjeet suojaustoimenpiteistä. Palvelutason ylläpitäminen on tärkeää siksi, että työmatkaliikennettä on koko maassa ja vuorokauden kaikkina aikoina, ja se on keskeinen tekijä arjen kulkutapavalinnoissa.



Kuva 1. Nousumäärien kehitys vuonna 2020 Tampereen seudun joukkoliikenteessä verrattuna vuoteen 2019 ajanjaksolla 1.1.-31.8.

Epidemian vaikutukset näyttävät pitkäkestoisilta, ja uhkaavat kestävän ja tasa-arvoisen liikennepalveluverkoston ylläpitämistä. Valtion lisätuki on elintärkeää palvelujen jatkuvuuden ja kaupunkiseuduilla asuvien ja toimivien liikkumismahdollisuuksien kannalta.

Akuuttiin rahoituskriisiin on auttanut kuluvana vuonna valtion joukkoliikenteeseen myöntämä 100 miljoonan euron koronatuki, mistä suurille kaupungeille osoitettiin 76 miljoonaa ja keskisuurille 9 miljoonaa. Tuki kattaa paikallis- ja seutuliikenteessä vuoden 2020 tappioista elokuun lopun laskelmien ja arvioiden mukaan 47 %. Seitsemännessä lisätalousarviossa myönnetty tuki on vastaavansuuruinen, mutta myöntämisen ja jaon yksityiskohdat eivät ole vielä tiedossa.

Pitkittyvän rahoituskriisin uhkana on joukkoliikenteen palvelutason ja palveluverkon rapautuminen ja alan yritysten toimintaedellytysten kuihtuminen. Palvelutason heikentymisellä on kysynnän vähenemistä kiihdyttävä vaikutus. Ympäristö- ja ilmastotavoitteiden saavuttaminen vaikeutuu joukkoliikenteellä matkustamisen vähentyessä.

Paikallisliikenneliitto pitää perusteltuna valtion tukea edelleen vuonna 2021 koronakriisistä selviytymiseen. Kannatamme tukea lipputulomenetyksiin eli liikennepalveluverkoston ylläpitämiseen ensisijaisena tukitoimena ja myöntöperusteena kehittämishankkeiden sijaan.

Käyttövoimamuutos edellyttää investointikyvykkyyttä

Koronapandemiaa edelsi erittäin hyvä kaupunkijoukkoliikennepalvelujen kysynnän kasvukehitys. Joukkoliikenne on toimialana ollut vahvasti mukana kaupunkiseutujen kestävässä kehityksessä sekä toteuttamassa liikenteen hiilipäästöjen vähentämistä raideliikennettä käyttämällä ja bussien käyttövoimamuutoksina. Ennen koronakriisiä tehtyjen suunnitelmien perusteella kaupunkiliikenteen busseista arviolta 98 % ajetaan puhtailla ajoneuvoilla vuonna 2030, josta sähköllä 43 %. Joukkoliikenne on ensimmäisten alojen joukossa toteuttamassa hiilineutraalia yhteiskuntaa.

Valtion tuki tulonmenetyksiin vuonna 2020 ja edelleen vuonna 2021 auttaisi liikennepalveluverkoston ylläpitämisessä, selviytymisessä koronaviruskriisin yli ja mahdollistaisi investointikyvykkyyden säilymisen suunnitelmien mukaiseen ympäristöystävällisempään kalustoon.

Kehittäminen digitalisaatiotuen ja EU-Recovery varojen kautta

Vaikka kriisin vaikutukset koettelevat, ovat kaupunkiseudut pitäneet käynnissä digitalisaatioon liittyviä kehittämishankkeita, mitkä ovat tärkeitä tulevaisuuden entistä helpommin käytettävissä olevien ja yhteenkytkeytyvien palvelujen kannalta. Paikallisliikenneliitto toivoo, että olisi saatavilla joukkoliikenteen digitalisaatiotukea erikokoisille kaupunkiseuduille; myös keskisuurille osoitettua tavanomaista kehittämistukea.

Paikallisliikenneliitto toivoo myös, että eduskunta edistää ja tukee Suomen EU-Recovery hankkeissa joukkoliikenteen vihreää siirtymää. Kotimaiset joukkoliikennetoimijat esittävät kehittämis- ja digitalisaatiotoimia, joiden tarkoitus on muun muassa poistaa kotimaisia pullonkauloja eheiden, kattavien ja hyvälaatuisen liikennepalvelukoontitietojen saatavuudessa.

Kestävän liikennejärjestelmän kehitys tulevaisuudessa vaatii rahoituksella ja hinnoittelulla ohjaamista

Liikennejärjestelmän tavoitellaan kehittyvän siten, että liikenteen päästöt eivät kasva. Jotta kestävien kulkumuotojen osuutta voidaan kaupunkiseuduilla ja kaupunkien välillä kasvattaa tarvitaan sellainen liikenteen hinnoittelu ja verotus, millä ohjataan liikkumisvalintoja ja kalustokehitystä. Kansallisessa suunnittelussa on jo selvitetty, että muutokset ovat toteutettavissa sosiaalisesti kestävästi. Kokonaisuudistukseen tulisi sisältyä myös työmatkaliikkumisen verovähennyksen tekeminen kulkumuotoneutraaliksi, jotta tältä osin eri liikkumismuodot saadaan samanarvoisiksi. Valtion

hiilineutraalisuustavoitteita ja perusteluja kuvataan valtion talousarviossa, ja tämän vuoksi valtio tarkastelee myös erilaisia veroetuuksia ja niiden vaikutuksia tavoitteeseen. Verovähennyspuolella työmatkaetuus lienee yli 0,5 miljardin arvoinen autoilun tuki, ja sen tarkastelu tulisi ottaa osaksi kokonaisvaikutuksen tutkimista.

Kehitystä oikeaan suuntaan ohjaavan liikenteen perusverotuspohjan luomisen jälkeen on mahdollista saavuttaa entistä tehokkaammin kestävien kulkumuotojen kasvua, ja saada parempaa vaikuttavuutta myös joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteille ja toisaalta kestäviä kulkumuotoja edistäville porkkanoille (mm. joukkoliikenteen työsuhdelippu). Lisäksi tarvitaan mahdollisuus liikennejärjestelmän ohjaukseen kaupunkiseuduilla, eli mahdollisuus toteuttaa esimerkiksi ruuhkamaksut.

Kaupunkijoukkoliikenteessä tehokkaimpana valtion ja kaupunkien yhteistyömuotona pidämme MAL-sopimuksia, liikennejärjestelmän, maankäytön ja asumisen suunnittelua kokonaisuutena, kasvavaa rahoitusta kestäville liikennejärjestelmähankkeille ja yhteiset tavoitteet huomioivaa kustannusjakoa valtion ja kaupunkien välille.

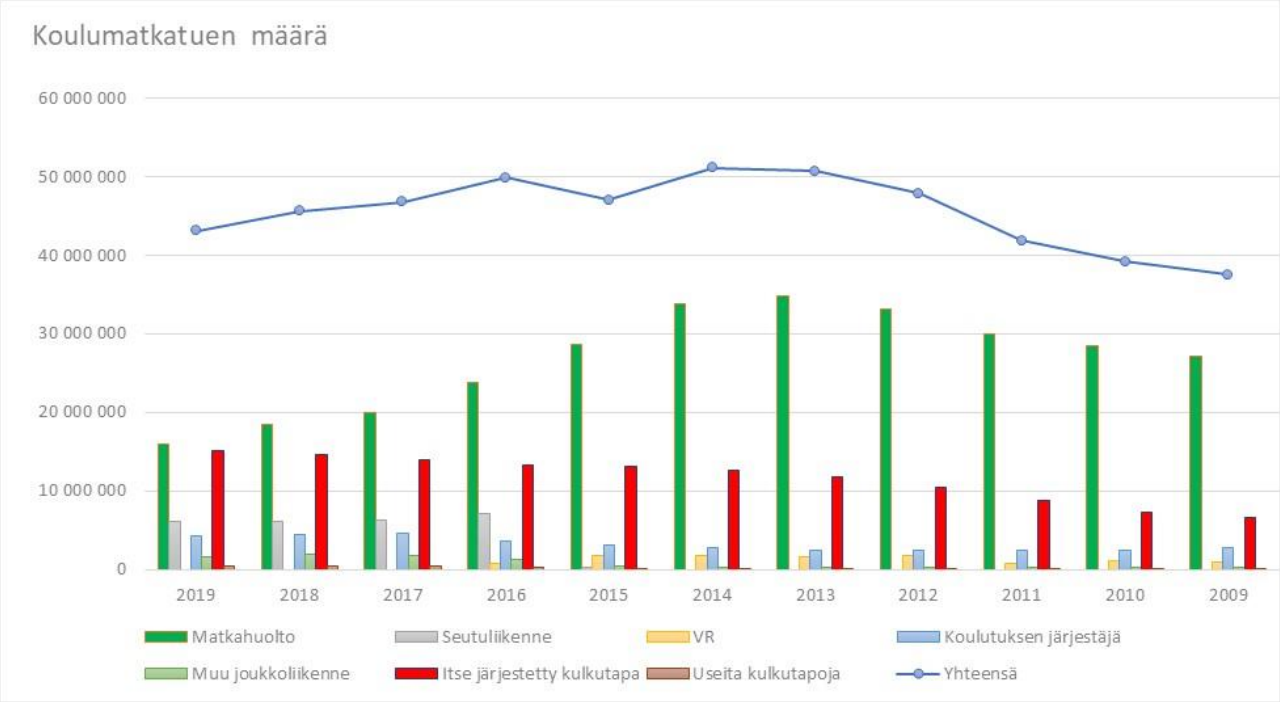
Koulumatkatuki oppivelvollisuuden muutoksissa

Eduskunnassa on käsittelyssä hallituksen esitys oppivelvollisuuden laajentamiseksi. Lakiesityksen mukaan toteutettuna koulumatkatukijärjestelmä kohtelee joukkoliikenteen järjestäjiä epätasa-arvoisesti. Tehtävämäärä lisääntyisi erityisesti Waltti-kaupungeissa, jotka käytännössä tekevät Kelaa helpottavaa koontityötä tuen käsittelyssä. Kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisten (valtiolta saama kompensaatio toisen asteen alle 10 kilometrin joukkoliikennematkoista olisi muita toimijoita huomattavasti alhaisempi. Käytännössä kaupunkiseudut subventoisivat nämä liput omista verovaroistaan.

Hyvän hallinnon periaatteen toteuttaminen vaarantuu. Opiskelijoille luvattuja palveluja ei pystytä toteuttamaan hallintolain edellyttämällä tavalla oikein ja kohtuullisessa ajassa, eivätkä oikeudet ole asiakkaille ymmärrettäviä ja selkeitä. Selkeän ja ymmärrettävän neuvonnan antaminen koulumatkatuesta on jo nykyisellään vaikeaa.

Tämä lakiesityksen kohta tulisi korjata, ja koulumatkakustannusten laskennan tulisi perustua joukkoliikenteessä yhteen malliin, opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseen. Mallin hallinnolliset menettelyt, toteutustapa ja lipputuotteet pääpiirteissään olemassa. Muutoksella korvattaisiin koululaisia ja opiskelijoita palvelevan joukkoliikenteen järjestämiskustannuksia muualla Suomessa tasapuolisemmin ja yhdenvertaisemmin.

Kelan koulumatkatuki on alkuperäisiltä tavoitteiltaan lainsäädäntöä, jolla on haluttu turvata opiskelijoiden opiskeluun pääsyä tasapuolisesti eri osissa Suomea, tukea joukkoliikenteen käyttöä, kohdalla yhdenvertaisesti eri joukkoliikenteen järjestäjiä ja edistää joukkoliikenteen käytön tukemisella myös liikenneturvallisuuskehitystä. Kelatuen käytössä oman kulkutavan osuus on ollut kasvussa, ja joukkoliikenne laskussa.



Kuva 2. Kelan avoimesta datasta tehty kuvaaja koulumatkatuen kehityksestä, Paikallisliikenneliitto

Nuoriso oletettavasti ja tilastojen perusteella motorisoituu, sillä- mopojen [1] ja erilaisten kevyiden ajoneuvojen ensirekisteröinnit ovat olleet kokonaisuutena kasvussa. Esimerkiksi traktoreita [2] (sisältänee myös mönkijöitä) ensirekisteröidään yli kaksinkertainen määrä, vuonna 2019 yhteensä 10 587 kappaletta vuodessa 10 vuotta sitten rekisteröityihin määriin verrattuna. Tällä kehityksellä on omalta myös kunnissa ja kaupunkien reuna-alueilla joukkoliikenteen tarjonnan heikentymistä kiihdyttävä vaikutus.

Palvelutarjonnan hankinnan rahoitus turvattava

Taloudellinen riski julkisina hankintoina toteutetuista palveluista on pääosin joukkoliikenneviranomaisilla. Joukkoliikennettä tuotetaan ja hankitaan kaupunkiseuduilla noin 750 miljoonalla eurolla vuosittain, mistä noin puolet tulee normaalioloissa takaisin lipputuloina. Investoinnit tehdään pitkäjänteisesti j a vastuullisesti tyypillisesti 7–10 vuoden sopimuksina. Palvelut edellyttävät kalustoinvestointeja ja kaupunkien hankinnat työllistävät reilut 6000 kuljettajaa. Valtionosuus kaupunkiseutujen palvelujen hankintojen kehittämisessä on noin 3-20 %.

Koronapandemiasta johtuen palvelun sopeutustoimet ovat kaikissa kaupungeissa mietinnässä, mutta palveluja ei käytännössä pystytä koronan kaltaisessa poikkeusolossa muuttamaan siten, että tulonmenetys pystyttäisiin minimoimaan, ja samalla säilyttämään ihmisten liikkumismahdollisuudet, ja samaan aikaan turvaamaan sopimusliikennöitsijöiden selviytyminen palveluhankintoja varten tehdyistä investoinneista ja työvoiman säilymisestä alalla.

[1] https://www.traficom.fi/fi/tilastot/ensirekisteroityjen-ajoneuvojen-tilastot sekä ja uutinen ”Mopoautot viedään nyt käsistä – 15-vuotias ostaja, maahantuoja ja myyjä kertovat, miten kevytautolain lykkääntyminen heihin vaikutti” sivulla https://yle.fi/uutiset/3-11148198

[2] https://www.liikennefakta.fi/ymparisto/mopot_moottoripyorat_ja_mopoautot/ajoneuvomaarat, erityisesti taulukko Ensirekisteröinnit ajoneuvoluokan ja käytön mukaan 2000-2019 (xlsx, 581.03 KB), Uutinen ”Mopoautot ovat mennyttä ja traktorimönkijöistä tuli nuorisohitti – 16-vuotias kertoo, miksi sellainen oli saatava: "Äijä vehje", Traktorimönkijöiden myynti on ollut selkeässä kasvussa.” sivulla https://yle.fi/uutiset/3-11592345

Vuoden 2021 Valtion talousarvion kohta ”Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen määräraha” vuonna 2021 säilyy edellisvuoden tasossa, mikä on perusteltua nykyinen palvelujen kysyntä ja tarjonta huomioon ottaen. Pidemmällä tähtäimellä rahoitustasoa kaupunkiseutujen joukkoliikennepalveluihin olisi ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi nostettava merkittävästi, jos kaupunkiseutujen liikennejärjestelmätavoitteet halutaan saavuttaa.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto puh. +358 50 4344514.

Paikallisliikenneliitto on joukkoliikenteen järjestämisestä vastaavien kaupunkien ja kaupunkiseutujen viranomaisten joukkoliikenteen yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö. Paikallisliikenneliiton jäseniä ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin ja Salon sekä Tampereen, Meri-Lapin ja Turun joukkoliikenneyksiköt, jotka kaikki ovat kaupunkiseutujensa joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia. Paikallisliikenneliiton jäsenyhteisöjen järjestämässä joukkoliikenteessä kuljetettiin vuonna 2019 yhteensä yli 505 miljoonaa matkustajaa, joka on yli 80 % Suomen maajoukkoliikenteen matkoista.