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

Paikallisliikenneliton lausunto asiaan: HE 146/2021 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2022

Teema: Julkisen henkilöliikenteen palvelut ja ostot; julkisen henkilöliikenteen tilanne ja pahimmat kipupisteet; miten koronapandemian vaikutusten arvioidaan näkyvän kysynnässä ja tarjonnassa lyhyellä ja pidemmällä aikavälillä

Saimme reilu pari vuotta sitten pitkäkestoiseksi terveysuhkaksi maailmanlaajuisen pandemian. Tapamme elää ja olla muuttui osin pysyvästi. Vielä isompi vaikutus ihmisten arkeen ja maapallon elinkelpoisuuteen on ilmastonmuutoksella. Liikenteessä on vähennettävä päästöjä. Joukkoliikenne on keskeinen osa kestävää tulevaisuutta. Palvelukysynnän ja luottamuksen palautuminen tulee kuitenkin kestämään pitkään.

Kotimaiset liikenteen päästövähennystoimet ovat kytkennässä siihen, miten hyvin jo sovitut toimenpiteet vaikuttavat ja mitä Suomi yhdessä muiden EU-maiden kanssa sopii Fit for 55-lainsäädäntöaskeleista kohti vähähiilistä yhteiskuntaa.

Kaupunkijoukkoliikennealalla muutamme kaluston vähäpäästöiseksi ja kehitämme palvelua, jotta se sopisi yhä useamman arkeen ja vapaa-aikaan. Kukaan ei osaa ennustaa uutta normaalia, mutta meillä on myös myönteisiä mahdollisuuksia kuten kalustomäärän mitoittavan ruuhkahuippujen tasaantuminen ja siitä vapautuvan resurssin käyttö palvelutarjonnan muihin parannuksiin ja asiakkaiden palveleminen joustavammilla lipputuotteilla.

Toteutamme kaupunkiseutujen joukkoliikennepalveluja vastuullisesti työllistäen ja pitkäaikaisilla kalusto- ja infrastruktuuri-investoinneilla. Paikallisliikenneliitto pitää tärkeänä, että joukkoliikenteen asemaa päästökaupassa ja verotuspohjan mahdollisissa muutoksissa tarkastellaan erikseen. Jo lähtökohtaisesti tilatehokkaan ja ympäristöystävällisen joukkoliikenteen kilpailukyvystä tulee huolehtia. Liikennemuotokohtaisen vaikutustarkastelun lisäksi tulee huomata, että esimerkiksi sähköbussien ja raideliikenteen energiaverokantaa on perusteltua yhtenäistää.

Valtiovallan ja EU:n tulisi päästöjä ohjaavassa työssään, liikennealan ohjauksessa ja investointien rahoituksessa huolehtia joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvystä suhteessa henkilöautoiluun. Vaikka henkilöautojen päästöjä saadaan autokannan uusimisella laskettua, on yhteiskuntataloudellisesti tehokasta edistää tilatehokkaan joukkoliikenteen käyttöä.

Asiakas- ja kysyntälähtöisellä palvelukehityksellä on saatu aikaan huimaa matkustajamääräkehitystä 2015-2019 (taulukko 1). Lipun ostamisen helppoutta on parannettu ja parannetaan edelleen vastaamaan muun kuluttajamarkkinan käytetyimpiä maksutapoja. Digitalisaatio on osa jokaisen nykyaikaisen liikennepalvelujen asiakaspalvelua, suunnittelua ja toiminnan parantamista. Lippujärjestelmänkehityksen mahdollistamiseksi tehdyssä työskentelyssä on auttanut valtion joukkoliikenteen digitalisaatiotuki keskisuurille ja suurille kaupunkiseuduille.

Koronaepidemian vaikutukset joukkoliikenteen järjestämiseen

Menetimme vuonna 2020 noin 185 miljoonaa matkaa kaupunkiseutujen joukkoliikenteestä.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan, että joukkoliikenteen tuotanto on merkittäviltä osin julkisen sektorin tuen varassa, minkä vuoksi julkisen talouden heikentyessä vaarana on myös julkisen henkilöliikenteen rahoitus- ja palvelutason heikkeneminen. Tämä vaikuttaa myös julkiseen liikenteeseen tukeutuviin markkinaehtoisiin liikkumispalveluihin.

Traficom tiedotti 7.5.2021 julkistaessaan päätöksen seitsemännen lisätalousarvion koronatuista, että valtion myöntämillä koronatuilla pystytään korvaamaan noin 47 % prosenttia kaupunkiseutujen lipputulojen menetyksistä vuosina 2020–2021. Valtio asetti koronatuen ehdoksi, että joukkoliikenteen palvelutaso säilyy ja lippujen hintoja ei koroteta.

Joukkoliikenteen tilanne on osoittautunut matkustajamäärien elpymisen suhteen haastavammaksi kuin ennakkoon ja joukkoliikenneviranomaisten budjeteissa oletettiin. Lipputulomenetyksiä voi siis vuonna 2021 tulla enemmän kuin Traficomin laskelmassa on oletettu. Suurimmat viranomaiset ovat vuonna 2021 jäämässä lipputuloissa alle budjetoidun. Paikallisliikenneliitossa olemme arvioineet jäsentemme lipunmyynnin tulomenetyksiksi 201 miljoonaa euroa vuonna 2021. Vuonna 2020 menetykset olivat noin 196 MEUR. Ennen epidemiaa lipputulotaso oli noin 530 MEUR.

Vaikea tilanne jatkuu vielä vuonna 2022 ja palautuminen kestää useamman vuoden.

Taulukko 1. Matkustajamääräkehitystä 12 toimivaltaisen viranomaisen kaupunkijoukkoliikenteessä 2015-2020, (vuotuinen matkamäärä miljoonaa matkaa ja matkamäärän %-muutos edellisvuoteen verrattuna)

vuosi	HSL	Turku	Tampere	Oulu	Jyväskylä	Lahti	Kuopio	Joensuu	Lappeen-ranta	Pori
2015	358,600	24,383	34,500	7,119	6,011	6,714	5,257	2,018	1,613	1,511
2016	367,191	25,724	36,915	8,088	6,690	7,091	6,008	2,126	1,656	1,527
2017	374,698	27,004	39,805	8,836	7,141	7,301	6,553	2,268	1,819	1,566
2018	387,100	26,600	40,300	9,085	7,294	7,419	6,800	2,297	1,834	1,788
2019	396,932	26,300	41,300	9,673	7,674	7,479	7,360	2,423	2,082	1,761
2020	251,900	16,800	27,200	5,900	4,870	4,800	5,200	1,700	1,400	1,070
	HSL	Turku	Tampere	Oulu	Jyväskylä	Lahti	Kuopio	Joensuu	Lappeen-ranta	Pori
2015-2016	2,4 %	5,5 %	7,0 %	13,6 %	11,3 %	5,6 %	14,3 %	5,3 %	2,7 %	1,0 %
2016-2017	2,0 %	5,0 %	7,8 %	9,3 %	6,7 %	3,0 %	9,1 %	6,7 %	9,8 %	2,6 %
2017-2018	3,3 %	-1,5 %	1,2 %	2,8 %	2,1 %	1,6 %	3,8 %	1,3 %	0,8 %	14,2 %
2018-2019	2,5 %	-1,1 %	2,5 %	6,5 %	5,2 %	0,8 %	8,2 %	5,5 %	13,5 %	-1,5 %
2019-2020	-36,5 %	-36,1 %	-34,1 %	-39,0 %	-36,5 %	-35,8 %	-29,3 %	-29,8 %	-32,8 %	-39,2 %

Talousarvio 2022 kaupunkiseutujen joukkoliikenteen näkökulmasta

EU-rahoitusinstrumentteja kuten CEF soveltuvat ja pyritään Suomessa käyttämään kaukoliikenneyhteyksien kehittämiseen. Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan sisältyy Digirata, mutta ei tavanomaisia joukkoliikennehankkeita. Osa EU -maista käyttää elpymisrahoitusta myös kaupunkijoukkoliikenteeseen, joukkoliikennekalustoon ja raideinvestointeihin.

Kotimaisessa valtion talousarviossa kehittämisvaroilla palveluille ja talousarvion sisältämillä avustuksilla kaupunkijoukkoliikennehankkeille osoitetaan valtion tahtotila, suunta ja tuki joukkoliikenteelle. Kestävää ja aktiivista elämäntapaa tuetaan myös kävelylle ja pyöräilylle osoitetulla rahoituksella.

Paikallisliikenneliitto arvioi talousarvion 2022 perusrahoituksen tason kaupunkijoukkoliikenteelle pysyvän vuoden 2021 tasossa:

- Vuoden 2021 talousarvioon verrattuna suurten kaupunkiseutujen rahoitus on vähentynyt 1,0 miljoonaa euroa.
- Suurille kaupunkiseuduille lisättiin pysyvästi 2,5 miljoonaa euroa fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteenä. Keskisuurten kaupunkiseutujen rahoitusta on lisätty 0,5 miljoonaa euroa.

- Suurilta kaupunkiseuduilta poistui määräaikainen digitalisaatiorahoitus vuosille 2018-2021, jonka määrä oli 3,5 miljoonaa euroa vuodessa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman joukkoliikenteen kohdistuvat määrärahakorotukset ajoittuivat vuoden 2024 jälkeiseen aikaan.

Valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kirjattu, että valtio varautuu pääosin vuosina 2021-2024 joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen. Suunnitelman mukaan tukitoimet rahoitetaan nykyisen julkisen talouden suunnitelman ylityksenä.

Toivomme valtion seuraavan ja varautuvan joukkoliikennettä elvyttäviin toimiin myös 2022.

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, Raaseporin 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.