Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta, LiV@eduskunta.fi

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

Kuuleminen torstaina 14.10.2021. Teema: Vihreä siirtymä erityisesti silmällä pitäen joukkoliikennettä talousarvioesityksen näkökulmasta

Joukkoliikenne on keskeinen osa vihreää siirtymää ja kaupunkiseutujen elinvoimaisuutta

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. Kaupunkibusseista arviolta 98 % ajetaan puhtailla ajoneuvoilla vuonna 2030, josta sähköllä 43 %. Olemme ensimmäisten alojen joukossa toteuttamassa hiilineutraalia yhteiskuntaa. Muutos on toteutumassa myös pienemmillä paikkakunnilla.

Kehitämme palvelua, jotta se sopisi yhä useamman arkeen ja vapaa-aikaan. Kukaan ei kuitenkaan osaa ennustaa uutta normaalia. Vaikka etätyö vähentää työssäkäyntiin liittyvää liikkumistarvetta, 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.

Investointien ja palvelujen rahoituksessa tulee huolehtia joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvystä suhteessa henkilöautoiluun. Joukkoliikenteen edistämisellä on myönteisiä vaikutuksia kestävään kehitykseen; vähemmän henkilöautoilua hyvän joukkoliikenteen ansiosta yhdistettynä turvalliseen kävely- ja pyöräily-ympäristöön vähentää hiilidioksidipäästöjä, parantaa ilmanlaatua, vähentää ruuhkautumista ja auttaa ja edesauttaa aktiivista elämäntapaa. Joukkoliikenne, kävely ja pyöräily tukevat toisiaan: hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet joukkoliikenneasemille edistävät kestäviä matkaketjuja

Joukkoliikenne on turvallisin liikennemuoto. Sillä on yhdessä kävelyn ja pyöräilyn kanssa myönteisiä vaikutuksia kansanterveyteen. Kaupungeissa, missä on runsas joukkoliikenteen käytön osuus, liikennekuolemia on puolet vähemmän. [1]

[1] *Lähteet: https://www.uitp.org/news/safe-and-sustainable-citieswith-public-transport/ ja https://e-lib.iclei.org/publications/promoting-safe-and-sustainable-cities-withpublic-transport.pdf*

Joukkoliikenteen kehittäminen edistää taloudellista kasvua, parantaa alueiden saavutettavuutta ja mahdollistaa työvoiman tasa-arvoista liikkumista. Korkeatasoinen ja edullinen joukkoliikenne parantaa kaikkien ja erityisesti lasten, nuorten, iäkkäiden, autottomien ja liikkumisesteisten liikkumismahdollisuuksia.

Koronaepidemian vaikutuksia

Asiakas- ja kysyntälähtöisellä palvelukehityksellä saatiin aikaan huimaa matkustajamääräkehitystä 2015-2019 (taulukko 1). Meillä on paljon hyvää joukkoliikennealan osaamista tukemassa vihreää siirtymää. Palvelujen sekä investointien rahoitus osataan kohdentaa matkustajia hyödyttävästi. 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.

Menetimme koronapandemian ja siitä seuranneiden rajoitteiden seurauksena vuonna 2020 noin 185 miljoonaa matkaa kaupunkiseutujen palveluista. Tämä näkyy mittavina lipputulonmenetyksinä 2020-2021 ja jatkuu tulonalenemana vielä pari vuotta eteenpäin. Samaan aikaan on oltava rahoitus palveluihin, kalustoinvestointeihin, seuraaviin digitalisaatioaskeliin investointeineen ja haasteena luottamuksen palauttaminen joukkoliikennepalveluun ja matkustukseen.

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 %

Traficom arvioi toukokuussa 2021 tiedottaessaan päätöksestään 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. Ennen epidemiaa lipputulotaso oli noin 530 MEUR. Olemme Paikallisliikenneliitossa arvioineet jäsentemme lipunmyynnin tulomenetyksiksi 201 miljoonaa euroa vuonna 2021 - enemmän kuin vuonna 2020, jolloin menetykset olivat noin 196 MEUR. **Vaikea tilanne jatkuu vielä vuonna 2022 ja palautuminen kestää useamman vuoden.**

Joukkoliikenteen tuotanto on merkittäviltä osin julkisen sektorin varassa. Joukkoliikennepalveluja rahoittavat kunnat, valtio ja työnantajat (joukkoliikenteen työsuhdelippuina) noin 490 miljoonaa, missä valtion osuus kaupunkijoukkoliikenteen palveluihin on noin 3 % bruttomenotasosta.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa todetaan että, julkisen talouden heikentyessä vaarana on myös julkisen henkilöliikenteen rahoitus- ja palvelutason heikkeneminen. Tämä vaikuttaa myös julkiseen liikenteeseen tukeutuviin markkinaehtoisiin liikkumispalveluihin**. Negatiivisen kehityskierteen estämiseksi on erittäin tärkeä tukea ja palauttaa joukkoliikenne takaisin positiivisen kasvukierteen uralle**.

Talousarvio 2022 kaupunkiseutujen joukkoliikenteen näkökulmasta

Liikkumisen kokonaisuuden vaikuttavimpia toimenpiteitä ovat investoinnit kestävään liikennejärjestelmään. Tulisi parantaa kestävien liikkumispalvelujen tarjontaa ja mahdollisuuksia kävelyyn ja pyöräilyyn joko itsenäisinä kulkumuotoina tai osana liikkumispalveluja. Vähäpäästöisten liikkumispalvelujen tarjonnan parantamisella luodaan houkutteleva ja kilpailukykyinen vaihtoehto yksityisautoilulle erityisesti kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Lisäksi huolehditaan, että muilla liikennevälineillä, kuten pyörällä tai autolla, voi liittyä vaivattomasti joukkoliikenneverkon palveluihin.

EU-rahoitusinstrumentit soveltuvat ja on pääasiassa tarkoitettu kaukoliikenneyhteyksien kehittämiseen. Suomen elpymis- ja palautumissuunnitelmaan sisältyy Digirata, mutta ei tavanomaisia joukkoliikennehankkeita. Osa EU -maista käyttää elpymisrahoitusta myös kaupunkijoukkoliikenteeseen, joukkoliikennekalustoon ja raideinvestointeihin.

Satsaukset kestävään liikennejärjestelmään konkretisoituvat MAL-sopimuksissa, valtion väyläverkon investointiohjelmassa ja valtion talousarviossa. **Valtion tulisi huolehtia osallistumisestaan yhteisrahoitteisiin hankkeisiin riittävällä rahoituskehyksellä ja kustannusjaon periaatteet tulee sopia yhteistyössä kaupunkien kanssa.** Kaupunkien kasvu edistää myös valtion hyötyjä.

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. Havaintoja muutoksista:

- 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. 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 joukkoliikenteen tilannetta 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.