Vastaanottaja: Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta LiV@eduskunta.fi

Asia: HE 41/2023 vp

Paikallisliikenneliiton lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Suomen Paikallisliitto ry kiittää mahdollisuudesta tulla kuulluksi ja lausuu valtion joukkoliikennemäärärahoista.

Suomalaisista 70 % asuu kaupunkiseuduilla. Valtion ja kaupunkiseutujen välinen kumppanuus on tärkeää, koska suurimmilla kaupunkiseuduilla ratkaistaan monia kestävän liikenteen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kannalta olennaisia kysymyksiä. (1)

Joukkoliikenteen riittävästä alueellisesta palvelutasosta huolehtiminen eri puolilla Suomea turvaa saavutettavuutta ja tarjoaa tasa-arvoisia elämään, yhteiskuntaan ja työmarkkinoille osallistumisen mahdollisuuksia kaikille.

Valtaosa joukkoliikenteen rahoituksesta on seudullisten ja kunnallisten joukkoliikenneviranomaisten rahoitusta. Valtion osuus vuosien 2017–2019 julkisesta rahoituksesta oli noin 12 %. Koronapandemian myötä valtion rahoitusta joukkoliikenteeseen kasvatettiin väliaikaisesti ja vuosina 2020-2021 valtion osuus julkisesta rahoituksesta oli keskimäärin 23 %. (2)

Valtion talousarvio 2024 ja tulevien vuosien näkymä valtion joukkoliikennemäärärahoihin

Kaupunkiseudut ovat pohjanneet joukkoliikennetalouden suunnittelua ja pitkäjänteistä palvelu- ja kalustokehitystään valtionrahoitukseen ja osallistumiseen luottaen.

Esimerkiksi Jyväskylälle ilmastoperusteinen tuki on ollut miljoona euroa vuodessa, noin puolet Jyväskylän valtiontuesta joukkoliikenteelle.

- **Vuoden 2024 joukkoliikenteen talousarviossa valtion rahoitus kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle vähenee 13 miljoonaa euroa/vuosi, koska ilmastoperusteiset rahoitukset poistetaan**.

Pitkäjänteinen valtion liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12) ja Fossiilittoman liikenteen tiekartta (3) tunnisti kaupunkiseutujen joukkoliikenteen potentiaalin liikkumismahdollisuuksien tarjoajana ja päästövähennysten toteuttajana. Niissä linjattiin valtionavustuksen tasokorotuksista kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle vuodesta 2025 alkaen siten, että suurten kaupunkien joukkoliikennetukea korotettaisiin 20 miljoonaa euroa ja keskisuurten 6 miljoonaa euroa.

- **Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman esittämät valtionavustuksen korotukset vuodesta 2025 alkaen eivät sisälly julkisen talouden suunnitelmaan 2024-2027** (4)

---

1 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma: Kohti saavutettavaa, kestävää ja tehokasta liikennejärjestelmää. Julkaisuajankohta 15.4.2021, Liikenne- ja viestintäministeriön nettisivu. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma: Kohti saavutettavaa, kestävää ja tehokasta liikennejärjestelmää - Liikenne- ja viestintäministeriö (lvm.fi)

2 Tieto.Traficom. https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/linja-autoliikenteen-ja-kaupunkijoukkoliikenteen-jarjestaminen-ja-rahoitus

3 Fossiilittoman liikenteen tiekartta, Liikenne- ja viestintäministeriö 22.06.2021, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15 Fossiilittoman liikenteen tiekartta : Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä - Valto

4 Julkisen talouden suunnitelma vuosille 2024–2027. Valtiovarainministeriön julkaisuja – 2023:64

Hallitusohjelmassa luvataan varmistaa, etteivät liikkumisen kustannukset synnytä estettä tai kannustinloukkua työssäkäynnille kaupungeissa tai maaseudulla. Ohjelman mukaan hallitus ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia tai heikennä elinkeinoelämän kilpailukykyä. Arjen joukkoliikennematkoja tehdään arviolta noin 1,5 miljoonaa päivässä.

- **Ristiriitaisesti tavoitteiden kanssa hallitusohjelma sisältää päätöksen korottaa arvonlisäveroa 10 %:sta 14 %:iin tämänhetkisten tietojen mukaan vuodesta 2025 alkaen**.

Vaikutukset

Valtion joukkoliikenteen talousarvioon ja verotukseen liittyvillä linjauksilla heikennetään joukkoliikennepalvelujen kilpailukykyä, kysyntää ja tarjontaa ja nostetaan julkisen talouden henkilökuljetusmenoja kokonaisuutena. Heikkenevä joukkoliikenteen palvelutaso ja nouseva lippujen hintataso tuntuu arjen liikkumiskustannusten nousuna, saavutettavuusongelmina eri matkaryhmissä ja esimerkiksi nuorten koulutukseen osallistumisen vaikeuksina.

Valtion toimet lisäävät rahoitusvaikeuksia tilanteessa, jossa palvelun järjestämisen kustannukset ovat kasvaneet noin 18 % keväästä 2020. Suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen PSA-liikenteen nettokustannukset ovat kasvaneet 150 milj. euroa/vuosi vuodesta 2019. (5)

ELY-keskusten rahoitusvaje on 6 milj. euroa vuodelle 2024 ja 10 milj. euroa vuodesta 2025 alkaen sopeuttamistoimista huolimatta. Nykyisten palvelujen säilyttämiseksi tarve on noin 40 miljoonan euron rahoitukselle. ELY-rahoituksen taso ja talousarvio pysyy samana, eikä seuraa indeksikorotuksin joukkoliikenteen järjestämisen kustannuskehitystä. (4)

Arvonlisäveromuutos pienentäisi edelleen valtion omien joukkoliikennemäärärahojen ostovoimaa.

Arvonlisäveron nostolla valtio on laskenut keräävänsä veroja 50 miljoonaa vuosittain. Tulisi tarkistaa onko laskelmassa huomioitu, että suurin osa henkilökuljetusmarkkinan palveluista ostetaan julkisilla varoilla, ja vähennettävää arvonlisäveroa palveluostoista on enemmän kuin asiakastuloja.

Rahoitusta tai säästöjä etsitään lipun hinnan korotuksista ja palvelutason leikkauksista, mikäli kuntatalous ei yksin pysty vastaamaan valtion vetäytymiseen pitkän aikavälin suunnitelmistaan ja akuutista rahoitusvajeesta 2024. Hinnan korotuksilla ja palvelutason leikkaamisella on kielteinen vaikutus kysyntään.

Hinta vaikuttaa joukkoliikenteessä kysyntään siten, että prosentin hinnanalennuksella voidaan saada 0,3-0,5 prosenttia lisää matkustusta. Tätä kutsutaan hintajoustoksi. Vastaavasti toisinpäin, eli nostolla on jouston mukainen kysynnän vähenemä. Pitkällä aikavälillä vaikutus on suurempi. Kausilipuissa pitkän aikavälin eli muutaman vuoden kuluessa tapahtuva muutos on 0,78 eli lipun hinnan nostaminen 1 % vähentää kysyntää 0,78 %. Kertalipuissa lyhyen aikavälin hintajousto on 0,5 ja pitkän aikavälin hintajousto suurin; 1,4. (6)

Asiakashinnan nostot lisäävät lyhyellä aikavälillä tuloja enemmän kuin vähentävät kysyntää, mutta pitkällä aikavälillä kysynnän väheneminen palauttaa lipputulotason lähelle lähtötilannetta.

Valtion joukkoliikennetalouden säästö ja palvelutason leikkaukset eivät ole julkisen talouden säästö, vaan kustannukset nousevat Kelan ja hyvinvointialueiden matkakustannusten kasvuna. Mitä vähemmän joukkoliikennepalveluja ja esteettömiä kaikille avoimia palveluja, sitä enemmän matkakustannusten

5 Traficom, joukkoliikenteen tilannekuva ja seurantatieto joukkoliikenteen rahoituksesta.

6 Joukkoliikenteen hintajoustotutkimus. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/julkaisuarkisto/2015/12-2015_hintajousto_tutkimus_2014.pdf

korvauksia ja yksilökyytejä. Yhteys on nähtävissä vertaamalla esimerkiksi Kelan koulumatkatukitilastoja joukkoliikennetarjonnan kehitykseen viimeisen kymmenen vuoden ajalta.

Kuntien kustannukset joukkoliikenteestä kasvavat välittömänä vaikutuksena vuoden 2024 valtion rahoituksen ostovoiman heikkenemisestä ja ilmastoperusteisten tukien lakkauttamisen vuoksi. ELY-keskusten ovat joutuneet hankintoja ylläpitääkseen pienentämään omaa osuuttaan kuntien kanssa yhteisrahoitteisissa palveluissa. ELY-keskukset eivät pysty vastaamaan kustannustason nousuun ja paikkaamaan markkinaehtoisen liikenteen lakkautuksia määrärahallaan.

Joukkoliikenne on monelle käyttäjälle matalimman kynnyksen tapa liikkua. Joukkoliikennetarjonnan ja kohtuullisten liikkumiskustannusten tulisi olla erityisen tärkeää tilanteessa, missä kaikki työhön kykenevät halutaan osallistumaan. Muutokset eivät tue tavoitteita turvata liikkumisen kustannuksia, lisätä työllisyyttä ja madaltaa työnvastaanottamisen kynnystä. Suunnitellut toimenpiteet lisäisivät entisestään myös elinkeinoelämän työvoiman saatavuuden haasteita.

Suunniteltujen isojen raidehankkeiden ja alueellisen raideliikenteen kehittämisen toimintaedellytykset heikentyvät, mikäli olemassa olevat palvelut niiden ympäriltä karsiutuvat eikä matkaketjuja muodostu.

Esimerkkejä joukkoliikennetavoitteista kaupunkiseuduilla

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kysyntäkehitys on ollut kasvavaa ja monella paikkakunnalla jo ylittänyt koronaa edeltävän ajan. Kaupunkiseutujen omat tavoitteet joukkoliikenteelle ovat kunnianhimoisia jo nykyisessä toimintaympäristössä. Valtion toimet heikentävät mahdollisuuksia saavuttaa tavoitteet.

Kaupunkiseuduilla on yhteistyössä valtion kanssa MAL-sopimuksia, joissa sitoudutaan kestävän liikkumisen kulkutapaosuuden kasvattamiseen ja joukkoliikenteen matkamäärien kasvattamiseen. Kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisalueisiin kuuluvat kunnat ovat tehneet kauaskantoisia päätöksiä joukkoliikenteen kehittämisestä. MAL-sopimuksia uusittaessa tulisi olla tiedossa joukkoliikenteen toimintaympäristön muutokset. Molemminpuolinen yhteistyö ja toimet joukkoliikenteen edistämiseksi tulisi näkyä pitkäjänteisten tavoitteiden mukaisesti.

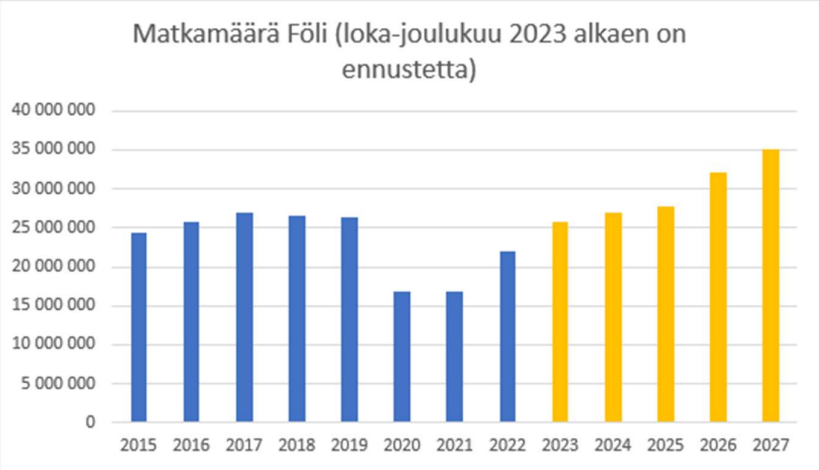
Esimerkkejä kaupunkiseutujen joukkoliikennetavoitteista:

Kuopio tavoittelee joukkoliikenteen matkustuksen 1,5-kertaistamista.

Taulukko 1. Kuopion matkustajamäärätavoite

2019	2020	2021	2022	2023 (ARVIO +9 %)	2024 (ARVIO +5 %)	2030 (TAVOITE)
	- 29,0 %	- 19,7%	- 0,4 %	+ 13,5 %	+ 5 %	+ 50 % (vrt. 2019)
7 357 995	5 225 308	5 906 129	7 330 913	8 350 000	8 769 000	11 000 000

Turku on satsaamassa joukkoliikenteeseen merkittävästi, kun runkolinjasto parempine linjoineen ja isomman kapasiteetin kalustolla alkaa 1.7.2025. Tavoitteena on lisätä matkoja noin 10 miljoonalla matkalla vuonna 2027, kun vertailukohta on 2019, eli noin 25 miljoonasta matkasta noin 35 miljoonaan matkaan.



Kuva 1. Turun matkamäärätavoitteet

Jyväskylän seudun joukkoliikenteessä tavoitteena on kaksinkertaistaa joukkoliikenteen matkamäärät vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa 15:ttä miljoonaa joukkoliikennematkaa vuonna 2030. (7)

Ristiriita valtion tavoitteisiin nähden

Valtion pitkänteisen liikennejärjestelmätyön tavoitteena oli, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Ihmisillä tulisi olla mahdollisuus valita kestävämpiä liikkumismuotoja erityisesti kaupunkiseuduilla. Lisäksi tavoitteena oli parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Kaupunkijoukkoliikennettä on viime vuosina ohjattu erittäin kunnianhimoisella EU-lainsäädännöllä vaatien kaluston vähäpäästöisyyttä ja päästöttömyyttä ensimmäisenä tieliikenteen toimialana Euroopassa. Kaupunkibussit ovatkin liikennetoimialan etujoukoissa 2030 mennessä vähäpäästöisiä tai lähes päästöttömiä.

Vastuulliset ja työntekijöistään huolehtivat yritykset haluavat kaupungeissa sijoittua siten, että töihin on hyvät kulkumahdollisuudet myös joukkoliikenteellä ja omin voimin. Eurooppalainen lainsäädäntö kokonaisuudessaan ohjaa yrityksiä ja organisaatioita vastuullisuuteen ja toteuttamaan kestävän kehityksen tavoitteita.

Kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen on pitkäjänteistä työtä. Joukkoliikenteen sopimuksia ja investointeja tehdään kymmeneksi vuodeksi, useamman hallituskauden yli. Pitkien sopimusten tarkoitus on vastuullinen yhteistyö ja kuljettajien työllistäminen yrityksiin. Sopimuksilla tavoitellaan laadukkaan ja ympäristöystävällisen kaluston saamista. Sopimuksista pyritään tekemään sellaisia, että ne houkuttelevat liikennöitsijöitä jättämään tarjouksia. Investointien takaisinmaksuun tarvitaan aikaa, jotta palvelua voidaan toteuttaa kohtuullisin kustannuksin.

Hallitusohjelmakirjausten (8) vaikutuksista liikenteen päästökehitykseen ei ole vielä laskelmia, mutta lienee pääteltävissä, että liikenteen päästöt tulevat kasvamaan vanhaan perusennusteeseen verrattuna.

7 Linkki tulevaisuuteen 2030, Jyväskylän seudun joukkoliikenteen kehittämisohjelma. https://linkki.jyvaskyla.fi/sites/default/files/atoms/files/linkki_tulevaisuuteen_2030.pdf

8 Muun muassa jakeluvelvoitteen keventäminen vuosina 2024-2027, polttoaineveron keventäminen, ilmastotoimien tukirahojen loppuminen ja joukkoliikenteen arvonlisäveron nostaminen.

Suomella on kansallisesti käytössään vero-, rahoitus- ja hintaohjauskeinot joukkoliikenteen palvelutarjonnan parantamiseksi ja asiakashinnan pitämiseksi kohtuullisena. Tarvittaisiin johdonmukaista ja pitkäjänteistä joukkoliikennepolitiikkaa, saavutettavuuden turvaamista ja liikenneköyhyyden torjuntaa. Arjen valinnat helpottuvat, kun vähäpäästöiset, kaikkien käytössä olevat, turvalliset ja energiatehokkaat liikkumisen valinnat erottuvat liikkujille edullisimpina.

Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto.

Paikallisliikenneliitto edustaa 15 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Kouvolan, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksiköt. Yhteistyöjäseniämme ovat kahdeksan ELY-keskusta, Kaupunkiliikenne Oy, Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja Waltti Solutions Oy.