Vastaanottaja: Eduskunnan Valtiovarainvaliokunnan Liikennejaosto

Asia: HE 41/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Teema: Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen vuoden 2024 talousarvioesityksessä ja keskipitkällä aikavälillä.

Suomen Paikallisliitto ry on pyytänyt saada lähettää kirjallisen lausunnon Valtiovarainvaliokunnan liikennejaostolle otsikon aiheeseen ja teemaan.

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.

Valtion osallistuminen kaupunkiseutujen kestävän liikenteen kehittämiseen

Valtaosa kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoituksesta on seudullisten ja kunnallisten joukkoliikenneviranomaisten rahoitusta. Valtion osuus vuosien 2017–2019 julkisesta rahoituksesta oli noin 12 %. Koronapandemian aikana valtion rahoitusta joukkoliikenteeseen kasvatettiin väliaikaisesti. Vuosina 2020-2021 valtion osuus julkisesta rahoituksesta oli keskimäärin 23 %. (1)

Pitkäjänteinen valtion liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 122 ja Fossiilittoman liikenteen tiekartta (3) tunnistivat 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.

Hallituksen talousarviossa vuodelle 2024 ole varattu riittäviä varoja tai toimia energiasiirtymää ja kestäviä liikkumistapoja edistäviin toimiin. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen määrärahat ovat vähenemässä vuonna 2024, eikä myöskään valtion liikennejärjestelmäsuunnitelmaa Liikenne12 ja fossiilittoman liikenteen tiekarttaan sisältyviä kestävän liikenteen rahoituksia näy valtion talouden suunnitelmissa tuleville vuosille.

- Julkisen henkilöliikenteen harkinnanvaraisten ilmastoperusteisten toimenpiteiden rahoituksen poisto vuodesta 2024 alkaen vähentää valtionavustuksia joukkoliikenteelle 13,3 miljoonaa euroa vuodessa.
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman esittämät valtionavustuksen korotukset vuodesta 2025 alkaen eivät sisälly julkisen talouden suunnitelmaan 2024-2027 (4)
- Ristiriitaisesti hallitusohjelman tavoitteiden kanssa ohjelma sisältää päätöksen korottaa arvonlisäveroa 10 %:sta 14 %:iin tämänhetkisten tietojen mukaan vuodesta 2025 alkaen.

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

22 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)

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

Vaikutuksia

Valtion joukkoliikenteen talousarvioon ja verotukseen liittyvillä linjauksilla heikennetään joukkoliikennepalvelujen kilpailukykyä, kysyntää ja tarjontaa ja nostetaan julkisen talouden henkilökuljetusmenoja kokonaisuutena.

Valtion joukkoliikennetalouden säästö ja palvelutason leikkaukset eivät ole julkisen talouden säästö, vaan kustannukset nousevat Kelan ja hyvinvointialueiden matkakustannusten kasvuna. Kuntien kustannukset joukkoliikenteestä kasvavat välittömänä vaikutuksena vuoden 2024 valtion rahoituksen ostovoiman heikkenemisestä ja ilmastoperusteisten tukien lakkauttamisen vuoksi.

Valtion perääntyminen omista tavoitteista lisää kaupunkiseutujen 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)

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.

Heikkenevä joukkoliikenteen palvelutaso ja nouseva lippujen hintataso tuntuu arjen liikkumiskustannusten nousuna, saavutettavuusongelmina eri matkaryhmissä ja esimerkiksi nuorten koulutukseen osallistumisen vaikeuksina.

Hinnan korotuksilla ja palvelutason leikkaamisella on kielteinen vaikutus kysyntään. Asiakashinnan nostot lisäävät lyhyellä aikavälillä tuloja enemmän kuin vähentävät kysyntää, mutta pitkällä aikavälillä kysynnän väheneminen palauttaa lipputulotason lähelle lähtötilannetta.

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.

Esimerkkejä joukkoliikennetavoitteista kaupunkiseuduilla

Suomalaisista 70 % asuu kaupunkiseuduilla. Valtion ja kaupunkiseutujen välinen kumppanuus on tärkeää, koska suurimmilla kaupunkiseuduilla ratkaistaan monia kestävän liikenteen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kannalta olennaisia kysymyksiä. (6)

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen kysyntäkehitys on ollut kasvavaa ja monella paikkakunnalla jo ylittänyt koronaa edeltävän ajan. Kaupunkiseutujen omat tavoitteet joukkoliikenteelle ovat kunnianhimoisia (liite 1) 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. MAL-sopimuksia uusittaessa tulisi olla tiedossa joukkoliikenteen toimintaympäristön muutokset.

---

5 Traficom, joukkoliikenteen tilannekuva ja seurantatieto joukkoliikenteen rahoituksesta.

6 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)

Alueellinen joukkoliikenne

ELY-keskukset edistävät alueellista kehittämistä hoitamalla valtionhallinnon toimeenpano- ja kehittämistehtäviä alueilla. Ne ovat toimivaltaisia joukkoliikenneviranomaisia alueillaan ja saavat rahoituksensa valtiolta. ELY-liikenteisiin eli alueelliseen ja alueiden väliseen saavutettavuuteen varattu määräraha on ostovoimaltaan pienentynyt merkittävästi, samaan aikaan kun palvelujen kustannuskehitys on kasvanut voimakkaasti ja markkinaehtoisen joukkoliikenteen kysyntä heikentynyt.

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.

Nykyisellä määrärahatasolla palvelutasoa on tulevina vuosina leikattava noin viidennes. Samaan aikaan väestökehitys ja markkinaehtoisen liikenteen vähentyminen tuottavat monin paikoin Suomea tilanteen, missä tarvitaan valtion isompaa toimeenpanoa peruspalvelutason turvaamiseksi.

Määrärahakehityksen perusteella valtio tavoittelee heikkenevää alueellista saavutettavuutta ja joukkoliikennepalvelujen hallitsematonta karsimista.

Kymmenen vuotta sitten on tiedostettu alueellisen peruspalvelutason olevan uhattuna, mikä edelleen nostaa tarvetta julkisten tahojen maksamiin yksilökyyteihin ja matkakustannusten korvauksiin. Vuonna 2014 valtion määrärahat alueellisen liikenteen ostoihin olivat 30,8 miljoonaa euroa (7) Vuoden 2013 Liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemisessa valtion talousarvioon 2014 on oltu huolissaan määrärahojen riittävyydestä tavoitteisiin nähden. Pienillä kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen läheisillä haja-asutusalueilla on tuolloin pyritty joukkoliikenteen peruspalvelutasoon. Peruspalvelutasoisella liikenteellä tarkoitetaan kansalaisten ja elinkeinoelämän välttämättömiin liikkumistarpeisiin liittyvää palvelutasoa, joka toteutetaan koko maassa. (8)

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.

Autottomia kotitalouksia on Suomessa noin 30 %. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen parantaisi työpaikkojen ja palvelujen saavutettavuutta kaikille väestöryhmille parhaiten.

Joukkoliikennetarjonnan ja kohtuullisten liikkumiskustannusten tulisi olla erityisen tärkeää tilanteessa, missä kaikki työhön kykenevät halutaan osallistumaan. Suunnitellut toimenpiteet lisäisivät entisestään myös elinkeinoelämän työvoiman saatavuuden haasteita.

7 Liikenne- ja viestintävaliokunnan lausunto 27/2013 vp LiVL 27/2013 vp - HE 112/2013 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2014
8 Juhani Paajanen. Julkisesti tuettujen henkilökuljetusten rahoituksen ja toimintatapojen kehittäminen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2013

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.

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

Hallitusohjelmakirjausten (9) vaikutuksista liikenteen päästökehitykseen ei ole vielä laskelmia, mutta on pääteltävissä, että liikenteen päästöt tulevat kasvamaan vanhaan perusennusteeseen verrattuna.

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.

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

Liite 1.

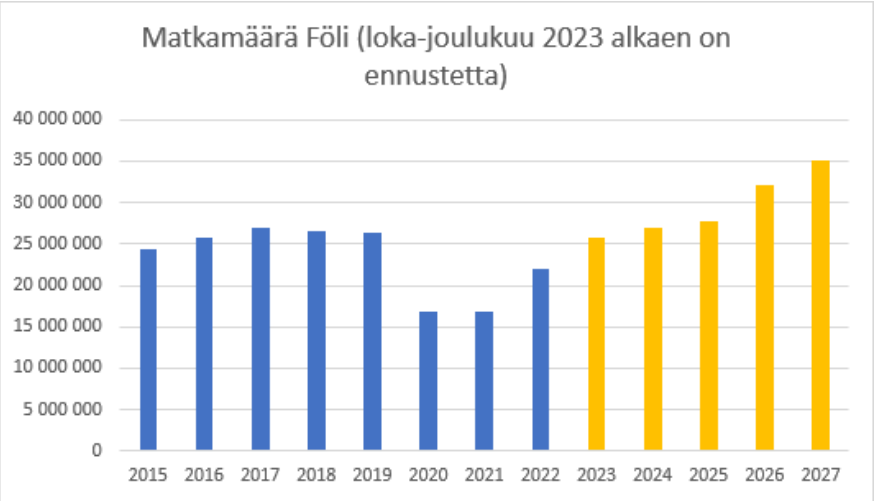
Esimerkkejä kaupunkiseutujen joukkoliikennetavoitteista:

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. (10)

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