Vastaanottaja: Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 175/2026 vp vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2027

Valtion talousarvion 2027 käsittely valiokunnan kokouksessa torstaina 8.10.2026, kirjalliset lausunnot

Suomen Paikallisliikenneliitto ry toivoo voivansa lausua vuoden 2027 talousarvioesityksestä joukkoliikenteelle.

Suomalaisesta joukkoliikenteestä merkittävä osa tuotetaan julkisesti hankittuina joukkoliikennepalveluina tai osana julkisesti rahoitettuja henkilökuljetuksia. Kaupunkiseutujen järjestämä joukkoliikenne kokoaa suuren määrän matkustajia samoihin palveluihin ja saman lippujärjestelmän piiriin. Ilman näitä satsauksia palveluverkkoon liikennetarjonta olisi vähäisempää ja matkustaminen asiakkaalle kalliimpaa.

Julkisen talouden vaikeassa tilanteessa tarvitaan entistä tiiviimpää yhteistyötä valtion, kuntien, hyvinvointialueiden ja joukkoliikenneviranomaisten välillä. Tavoitteena tulee olla julkisten varojen mahdollisimman tehokas käyttö siten, että samalla turvataan ihmisten liikkumismahdollisuudet ja toimivat joukkoliikennemarkkinat.

Valtion joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima heikkenee

Kaupunkiseutujen joukkoliikenne tukee työmarkkinoiden toimivuutta ja kaupunkiseutujen elinvoimaa, edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista sekä turvaa ihmisten pääsyn työhön, koulutukseen ja palveluihin. Suomalainen kaupunkijoukkoliikenne on sähköistynyt toiseksi parhaiten Euroopassa. Valtion rahoitus- ja veropolitiikan tulisi johdonmukaisesti tukea joukkoliikenteen käytön ja kulkutapaosuuden kasvua.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista vain pieni osa, alle 1 %, kohdistuu joukkoliikennepalveluihin. **Vuoden 2027 valtion joukkoliikennerahoituksen perustaso on käytännössä lähellä kymmenen vuoden takaista nimellistä tasoa, vaikka liikenteen tuottamisen kustannukset ovat nousseet. Samalla rahoituksella voidaan siten hankkia reaalisesti yhä vähemmän liikennettä.**

Kuljettaja-, kalusto-, energia- ja muiden liikennöintikustannusten nousu välittyy julkisten hankintasopimusten kautta palveluja tilaaville viranomaisille. Kun valtion rahoitus ei seuraa kustannuskehitystä, taloudellinen riski jää kunnille ja seudullisille joukkoliikenneviranomaisille. Suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenne rahoitetaan pääosin kuntien varoin, ja valtion osuus on noin 2–15 prosenttia. Kuntatalouden vaikeassa tilanteessa joukkoliikenneviranomaiset ovat joutuneet hakemaan säästöjä palvelutasosta ja nostamaan lippujen hintoja siitä huolimatta, että joukkoliikenteen kysyntä ja lipputulot ovat kasvaneet.

Juuri kaupunkiseuduilla on kuitenkin suurin potentiaali kasvattaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn osuutta. Kilpailukykyiset liikkumisvaihtoehdot tukevat ihmisten arjen sujuvuutta, työmarkkinoiden toimivuutta ja kaupunkiseutujen elinvoimaa sekä vähentävät liikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.

Julkisia henkilökuljetuksia on tarkasteltava kokonaisuutena

Julkisten varojen käyttöä voidaan tehostaa kokoamalla nykyistä paremmin yhteen joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin käytettäviä resursseja. **Sama kaikille avoin joukkoliikenne voi palvella työ-, opiskelu-, asiointi- ja hyvinvointialueiden matkoja. Julkisen talouden kannalta on tehokkaampaa saada mahdollisimman moni matkustaja yhteisen joukkoliikenteen piiriin kuin järjestää eri hallinnonalojen tarpeisiin erillisiä kuljetuksia.**

Valtion tulisi vahvistaa kuntien, joukkoliikenneviranomaisten ja hyvinvointialueiden edellytyksiä henkilökuljetusten yhteistyöhön ja yhteisrahoitukseen.

Nykyjärjestelmän ongelmana on vastuiden hajautuminen. Joukkoliikenneviranomaisilta odotetaan henkilökuljetusten yhteensovittamista, hyvää palvelutasoa ja kohtuullisia lippujen hintoja, mutta ne eivät päätä palveluverkkojen sijoittumisesta, ihmisten toimeentulosta tai kaikista henkilökuljetuksiin käytettävistä julkisista rahoitusvirroista.

Valtion, hyvinvointialueiden, Kelan ja kuntien ratkaisut vaikuttavat kuitenkin samoihin ihmisiin, samoihin liikkumistarpeisiin ja samoihin kuljetusmarkkinoihin. **Jos esimerkiksi palveluverkkoa keskitetään ilman suunnitelmaa syntyvien pidempien matkojen järjestämisestä ja rahoittamisesta, kustannukset eivät poistu vaan siirtyvät hallinnonalalta ja kuljetusmuodolta toiselle.**

Sama koskee yleisen joukkoliikenteen vähentämistä. Kun riittävää kaikille avointa palvelua ei ole, osa välttämättömistä matkoista joudutaan järjestämään yhteiskunnalle kalliimpina yksilöllisinä kuljetuksina Kelan, hyvinvointialueiden, kuntien ja muiden julkisten toimijoiden rahoituksella.

Julkisen talouden kannalta kysymys ei siksi ole vain siitä, kuinka paljon joukkoliikenne maksaa, vaan siitä, missä muodossa yhteiskunta ihmisten välttämättömästä liikkumisesta lopulta maksaa.

Liikenneköyhyys on myös kaupunkien ongelma

Kansalaisten liikkumisen kustannusten kohtuullistamista koskevassa valtakunnallisessa keskustelussa huomio on kohdistunut autoiluun. Samalla kaupunkien joukkoliikenteen hintojen nousu ja sen vaikutukset pienituloisiin kotitalouksiin ovat jääneet valtion politiikassa vähäisemmälle huomiolle.

Liikenneköyhyys ei ole vain harvaan asuttujen alueiden ongelma. Kaupungeissa se syntyy, kun liikkumisen kustannukset rajoittavat ihmisen mahdollisuuksia päästä työhön, koulutukseen ja palveluihin sekä osallistua yhteiskuntaan. Pienituloisilla joukkoliikenteen korkea hinta voi kaventaa arjen toiminta-aluetta ja pakottaa valitsemaan, mitkä matkat tehdään ja mistä toiminnoista luovutaan. *

Liikenneköyhyys kytkeytyy toimeentulon lisäksi asumisen sijaintiin, terveyteen, työllisyyteen ja palveluverkon muutoksiin. * Siksi sitä ei ratkaista yksin lippujen hintoja alentamalla. Liikkumisen kohtuuhintaisuus ja eri väestöryhmiin kohdistuvat vaikutukset tulee huomioida nykyistä järjestelmällisemmin liikenne-, sosiaali-, palveluverkko- ja talouspäätöksissä.

Joukkoliikenteen hinnassa ei ole kyse vain liikennejärjestelmän rahoituksesta, vaan siitä, kenellä on käytännössä mahdollisuus päästä palveluihin, työhön ja koulutukseen sekä osallistua yhteiskuntaan.

Paikallisliikenneliiton esitykset ja viestit valtion joukkoliikenteen talousarvion käsittelyyn sekä liikenteen rahoitus ja verotuskeskusteluun

Suomen Paikallisliikenneliitto esittää, että valtio:

- **turvaa kaupunkiseutujen joukkoliikennerahoituksen ostovoiman** ja huomioi liikenteen todellisen kustannuskehityksen;
- **vahvistaa kuntien, hyvinvointialueiden ja joukkoliikenneviranomaisten henkilökuljetusten yhteistyötä ja yhteisrahoitusta**;
- **arvioi joukkoliikenteen rahoitusta osana julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten kokonaisuutta**, jotta yhden hallinnonalan säästö ei johda suurempiin kustannuksiin toisella.
- **kehittää liikkumisen verotusta kulkumuotoneutraaliksi**, esimerkiksi uudistamalla työmatkakuluvähennystä; sekä
- **huomioi liikenneköyhyyden ja liikkumisen kohtuuhintaisuuden myös kaupunkiseuduilla**

Joukkoliikenteen rahoitus ei ole vain liikennepolitiikan menoerä. Se on keino vähentää muiden julkisesti rahoitettujen kuljetusten tarvetta, parantaa työn ja palvelujen saavutettavuutta sekä turvata ihmisten liikkumismahdollisuudet. Julkisen talouden vaikeassa tilanteessa valtion tulisi tarkastella joukkoliikennettä juuri tämän kokonaisvaikutuksen kautta.

Paikallisliikenneliitto ry
Minna Soininen, toiminnanjohtaja

Paikallisliikenneliitto edustaa 16 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Joukkoliikennepalveluissa tehtiin noin 516 miljoonaa matkaa vuonna 2025. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Hämeenlinnan, Joensuun, Jyväskylän, Kuopion, Kotkan, Kouvolan, Lahden, Lappeenrannan, Oulun, Porin, Salon ja Raaseporin kaupungit, Meri-Lappi sekä Tampereen ja Turun joukkoliikenneyksikö

* Kuusikero, Katariina. 12.3.2026 The Fare Threshold: Transport Poverty and Urban Access in Helsinki, Master's thesis