Vastaanottaja: Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto, kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

Asia: VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037 https://www.eduskunta.fi/pdf/VNS+10/2025

Teema: Liikenne 12 -selonteko toimialamme osalta, erityisesti julkiseen talouteen ja valtion talousarvioon liittyvät näkökohdat.

Kiitämme mahdollisuudesta lausua jaostolle valtioneuvoston selonteosta Liikenne 12 -suunnitelmasta.

Joukkoliikenteen investointeja ja palveluja tehdään kauaskantoisesti. Valtionpolitiikalla voidaan tehostaa tai heikentää kuntien resurssien käytön vaikutuksia palvelukehitykseen.

Joukkoliikenteen kehittämisen ja valtio-kaupunkiyhteistyö tulisi olla paikallisista ja alueellisista tarpeista lähtevää, nopeampaa ja vaikuttavampaa, jotta Suomen ja EU:n ilmastotavoitteet tai kaupunkien elinvoima voisi toteutua. Poliittinen kysymys ei ole pitäisikö joukkoliikennettä kehittää — vaan kuinka nopeasti ja kuinka päättäväisesti se tehdään.

Liikenne12 suunnitelma ei joukkoliikenteen osalta turvaa pitkäjänteisiä kehittämisnäkymiä. Olisi myös tarpeellista kytkeä suunnitelma ajantasaiseen tilannekuvaan liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta.

Ristiriita kehittämistavoitteissa ja rahoituksessa.

Suunnitelma tunnistaa mahdollisuudet joukkoliikenteen kysynnän kasvattamiseen ja palvelun kilpailukyvyn kehittämiseen kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla.

Joukkoliikenteen kehittämiselle asetetaan kattavia tavoitteita sekä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa että keskipitkän aikavälin ilmastostrategiassa, mutta tavoitteiden toteuttamiselle ei osoiteta rahoitusta. Pelkästään nykytason säilyttämisen rahoitusvaje on lähes 50 milj.euroa.* Tällä hallituskaudella ei ole tehty joukkoliikenteen asemaa ja kysyntää edistäviä valtionratkaisuja liikenteenverotuksessa tai palvelujen rahoituksessa. vaan päinvastoin. Yhtäaikaiset kuntien julkisen talouden haasteet näkyvät tällä hetkellä joukkoliikenteessä säästöpaineina eli on vähennettävä palvelua tai nostettava asiakashintoja.

Kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla ei ole riittävästi työkaluja ja lainsäädännön tukea kestävyystavoitteiden saavuttamiseen ja joukkoliikenteen kehittämiseen.

Raidereformin onnistuminen ja markkinan avaaminen tulee turvata riittävällä rahoituksella ja suunnittelemalla houkuttelevat ostoliikennekokonaisuudet.

Vuosikymmeniä samana pidettävällä joukkoliikenteen valtiorahoituksella – valtion pienenevällä osuudella palvelukehitykseen - ei pystytä vastaamaan väestömuutoksen, aluekehityksen ja palveluverkkojen muutosten tuomiin saavutettavuustarpeisiin.

Suuri osa kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien parannuksista riippuu paikallisten viranomaisten toimista ja tavoitteista. EU:n ja valtion suunnitteluohjauksen, strategioiden lainsäädännön, verotuksen ja rahoituksen tulee antaa riittävät työkalut ja tuki toteuttaa vaikuttavia ratkaisuja.

Paikallisista oloista ja kehitysvaiheista lähtevää vuorovaikutteista yhteistyötä

Myönteistä Liikenne12 suunnitelmassa on MAL-sopimusten tunnistaminen tärkeänä yhteistyömuotona ja että yhteistyön kohteina voivat olla muutkin merkittävät kapasiteettia ja palvelutasoa korottavat ratkaisut kuin raidehankkeet eli esim. bussikaistat tai liikennevaloetuisuudet, jotka on tarkoitettu yksinomaan suurikapasiteettisille busseille.

Kaupungit ovat joukkoliikennejärjestelmien kehittämisessä eri vaiheissa. On erinomaista, mikäli yhteistyössä huomioidaan paikalliset tarpeet ja kehitysvaihe nykyistä paremmin. Toivomme, että Suomessa löydetään entistä parempia kaikkia hyödyttäviä strategisen yhteistyön muotoja joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämiseen,

Kaupunkien sekä valtion (alue- tai keskushallinnon) välisten kumppanuuksien merkitys on keskeinen tehokkaan liikennejärjestelmän kehittämisessä. Ne yhdistävät paikallistason tietämyksen ylemmän tason rahoitukseen ja strategiseen ohjaukseen. Yhteistyöllä paikalliset liikkumistarpeet voidaan sovittaa yhteen alueellisen suunnittelun ja kestävyyden tavoitteiden kanssa.

Liikenne12 sisältää kirjauksen, että kaukoliikenteen hankinnoissa verrataan eri kulkumuotoja suhteessa suunnitelman tavoitteisiin. Kuitenkin määräävämpi on Liikenne12 kulkumuotokohtaiset rahoituskirjaukset. Prosessi Liikenne12 suunnitelman ja viimeisimmän alueellisen raideliikenteen rahoituspäätösten yhteydessä näyttäytyy siltä, että Liikenne12 suunnitelmakauden rahoitus kullekin ostoliikenteen lajille päätetään poliittisesti etukäteen.

Liikenne- ja viestintävirasto on Suomessa kaupunkiseutujen yhteistyökumppani rahoituksen myöntäjänä ja valtiontuen käyttäjä liikennepalveluihin alueellisilla ja kaukoliikenteen yhteyksillä, eri kulkumuotojen ostoliikenteen hankinnassa kaupunki- ja kaupunkiseutuviranomaisten ulkopuolella.

Palvelutasosuunnitteluprosessi eri kulkumuodoilla tulisi tehdä kaikille osapuolille läpinäkyvämmäksi, jotta kansalaisetkin ymmärtävät miten valtio saavutettavuutta toteuttaa. Valtiolla, Liikenne- ja viestintävirastolla, on toimivaltaisena viranomaisena ja liikennepalvelujen rahoittajana mahdollisuus tarkastella palvelutarjontaa, valtion ja kuntien tavoitteita kokonaisuutena. Tavoitteiden mukaista suunnitelmaa ja rahoitusehdotusta tulisi laatia yhdessä kuntien kanssa.

Lain liikennepalveluista ja EU-sääntöjen mukaan toimivaltaisten viranomaisten on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovitettava yhteen. Viranomaisten on liikkumispalveluita suunnitellessaan kuultava alueella toimivia henkilöliikennepalveluiden tarjoajia sekä toimittava yhteistyössä muiden viranomaisten ja kuntien kanssa.

Ilmastorahaston vaikuttava käyttö

Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuteen suunnitelmassa varataan 10 milj. € lisää vuodesta 2030 alkaen kuntien välisen liikenteen hankintoihin.

Lisärahoitus tulee tarpeisiin ja saavutettavuuspuutteisiin nähden jälkijättöisesti ja kohdentuu epätasa-arvoisesti liikenneköyhyyttä ja liikkumistarpeita ajatellen. Voidaanko neljän vuoden kuluttua korjata sellaisia palvelupuutteita, mitä valtion rahoituksen ostovoiman vähenemisen vuoksi on annettu syntyä vuosia tätä ennen?

On riski, että rajausten mukainen lisärahoitus on vähävaikutteista. Valtion tulee määrätietoisemmin ja päättäväisemmin tähdätä siihen, että lakisääteisiä kuljetuksia ja avointa joukkoliikennettä toteutetaan eri tahojen yhteistyönä ja rahoituksella sekä auttaa kaupunkiseutuja väestömuutokseen, kysyntään ja kustannustason kasvuun vastaamisessa.

Esimerkiksi vähintään 70-vuotta täyttäneiden ihmisten määrä Suomessa ylitti miljoonan rajan syksyllä 2025. Suurilla, keskisuurilla ja pienillä kaupunkiseuduilla asuu yli 800 000 yli 70-vuotiasta. Iäkkäiden määrä kasvaa eniten suurilla kaupunkiseuduilla

Lausunnon kirjoitti, Minna Soininen, toiminnanjohtaja, Paikallisliikenneliitto

Paikallisliikenneliitto edustaa 16 toimivaltaista joukkoliikenneviranomaista, jotka järjestävät liikennepalveluja kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla ja vastaavat yli 80 %:sta Suomen maajoukkoliikenteen matkoista. Joukkoliikennepalveluissa tehtiin noin 490 miljoonaa matkaa vuonna 2024. 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

*Laskelma rahoitusvajeesta

Rahoituslähde	**euroa/vuosi**
Valtionrahoituksen suhteellinen väheneminen (arvon alenema)	-4,13 euroa vuosi
Kelan koulumatkatuen väheneminen kaupunkiseuduilla	-10 milj euroa
Ilmastoperusteinen joukkoliikennetuki	-13 milj
Soten joukkoliikennerahoituksen väheneminen hyvinvointialueiden myötä	-15 milj euroa
Alv-korotusten vaikutukset yksinomaa joukkoliikenteeseen	-5 milj
Yhteensä	-48 milj

Kelan koulumatkatuki väheni kaupunkiseuduilla elokuusta 2025 alkaen, kun koulumatkatukioikeus rajattiin koskemaan vain niitä opiskelijoita, jotka ovat oikeutettuja toisen asteen maksuttomaan koulutukseen.

Kuntien sosiaalitoimet maksoivat aiemmin joukkoliikenteeseen matkakorvauksia vuosittain noin 10-15 miljoonaa euroa. Lisäksi kuntien sosiaalitoimet rahoittivat joukkoliikennettä suoraan osallistumalla palveluliikenteen kustannuksiin. Hyvinvointialueiden myötä sosiaalitoimen matkakorvaukset ja suora rahoitus joukkoliikenteeseen loppuivat. Neuvotteluista huolimatta kaupungit eivät ole päässeet yhteistyöhön kustannusten jakamisesta hyvinvointialueiden kanssa. Tämä on johtaa siihen, että kunnat ovat alkaneet karsia iäkkäille ja liikuntaesteisille suunnattuja palveluliikenteen palveluita. Samaan aikaan iäkkäiden määrä kaupungeissa kasvaa rajusti.