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

Asia: VNS 10/2025 vp Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Kiitämme mahdollisuudesta lausua valiokunnalle 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 voi toteutua. Poliittinen kysymys ei ole pitäisikö joukkoliikennettä kehittää — vaan kuinka nopeasti ja kuinka päättäväisesti se tehdään.

Ristiriita kehittämistavoitteissa ja rahoituksessa

Liikenne12 tavoitteet perustelevat vahvaa kaupunkijoukkoliikenteen kehittämistä Suunnitelma tunnistaa mahdollisuudet joukkoliikenteen kysynnän kasvattamiseen ja palvelun kilpailukyvyn kehittämiseen kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla. Pidämme tavoitteita hyvinä.

Joukkoliikenteen kehittämiselle asetetaan kattavia tavoitteita suunnitelmassa, mutta tavoitteiden toteuttamiselle ei osoiteta rahoitusta. Valtion rahoitus päinvastoin vähenee voimakkaasti. Joukkoliikennetoimijat saavat myös lippujärjestelmän kehittämiseen sekä digitalisaatio- ja automaatiokehitykseen liittyviä tehtäviä.

Pelkästään nykytason säilyttämisen rahoitusvaje on lähes 50 milj. euroa. Rahoitusvaje johtuu kustannustason noususta (23,4 %) valtionrahoituksen pysyessä muuttumattomana vuosina 2015-2025, ilmastoperusteisen joukkoliikennerahoituksen lakkauttamisesta, Kelan koulumatkatuen tulevista vähennyksistä, kuntien sosiaalitoimen/hyvinvointialueidenjoukkoliikennerahoituksen loppumisesta ja joukkoliikennelippujen arvonlisäveron korotuksesta. Tällä hallituskaudella ei ole tehty joukkoliikenteen asemaa ja kysyntää edistäviä valtion ratkaisuja liikenteen verotuksessa ja palvelujen rahoituksessa. 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.

Vuosikymmenen samana pidettävällä joukkoliikenteen valtion rahoituksella – valtion pienenevällä osuudella palvelukehitykseen - ei pystytä vastaamaan väestömuutoksen, aluekehityksen ja palveluverkkojen muutosten tuomiin saavutettavuustarpeisiin. Joukkoliikenteen rahoituspohjaa on vahvistettava.

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

Liikenne12 suunnitelmassa tunnistetaan MAL-sopimukset tärkeänä yhteistyömuotona ja että yhteistyön kohteina voivat olla muutkin merkittävät ratkaisut kuin raidehankkeet eli esim. bussikaistat tai liikennevaloetuisuudet, jotka on tarkoitettu suurikapasiteettisille busseille.

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.

Kaupungit ovat joukkoliikennejärjestelmien kehittämisessä eri vaiheissa. On erinomaista, mikäli yhteistyössä huomioidaan paikalliset tarpeet ja kehitysvaihe nykyistä paremmin. Toivomme, että kaikkia osapuolia hyödyttävät strategisen yhteistyön muodot joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten kehittämisessä paranevat ja löydetään myös uusia yhteistyömuotoja

Joukkoliikenteen kehitystä yhteistyössä ja palvelutasotavoitteista lähtien

Liikenne- ja viestintävirasto on Suomessa kaupunkiseutujen yhteistyökumppani myöntämällä valtion rahoitusta ja valtiontuen käyttäjä ja lento-, linja-auto- ja raidepalveluihin alueellisilla ja kaukoliikenteen yhteyksillä.

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.

Liikenne12 sisältää kirjauksen, että kaukoliikenteen hankinnoissa verrataan eri kulkumuotoja suhteessa suunnitelman tavoitteisiin. Määräävämpiä ovat kuitenkin Liikenne12 kulkumuotokohtaiset rahoituskirjaukset. Prosessi rahoituspäätösten yhteydessä näyttäytyy siltä, että rahoitus kullekin ostoliikenteen lajille päätetään poliittisesti etukäteen.

Palvelutasolähtöistä suunnittelua ja yhteistyötä tarvitaan muun muassa alueellisten raidepalveluiden suunnitteluun. Raidereformin onnistuminen ja markkinan avaaminen tulee turvata kilpailuneutraalilla kaluston saatavuudella, riittävällä rahoituksella ja suunnittelemalla houkuttelevat ostoliikennekokonaisuudet.

Palvelutasosuunnitteluprosessi tulisi tehdä kaikille osapuolille läpinäkyvämmäksi, jotta kansalaisetkin ymmärtävät miten valtio saavutettavuutta toteuttaa. 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.

Ilmastorahaston vaikuttava käyttö

Liikenne12 olisi tarpeellista kytkeä ajantasaiseen tilannekuvaan liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta. Yhtenä yksityiskohtana suunnitelmassa näkyy EU sosiaalisen ilmastorahaston käyttö joukkoliikenteeseen siten, että julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuteen suunnitelmassa varataan lisää 10 milj. € 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?

Lisärahoitus alueille ei myöskään ole vaikuttavaa, ellei kaikkia henkilökuljetusten rahoittajia ja matkakustannusten korvausten maksajia velvoiteta yhteistyöhön. Palveluverkkomuutokset opiskelussa, koulutuksessa ja hyvinvointipalveluissa edellyttävät määrätietoista yhteistyötä liikennepalvelujen toteutuksessa.

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 kaupunkiseutujakin 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. läkkäiden 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 512 miljoonaa matkaa vuonna 2025. Jäseniämme ovat Helsingin seudun liikenne (HSL), Tampere, Turku, Hämeenlinna, Joensuu, Jyväskylä, Kuopio, Kotka, Kouvola, Lahti, Lappeenranta, Oulu, Pori, Salo ja Raasepori sekä Meri-Lappi.

*Laskelma rahoitusvajeesta

Rahoituslähde	**euroa/vuosi**
Valtion perusrahoituksen ostovoiman pieneneminen	4 milj. euroa
Kelan koulumatkatuen väheneminen kaupunkiseuduilla	n. 10 milj. euroa
Ilmastoperusteinen joukkoliikennetuki	13 milj. euroa
Sosiaali- ja terveystoimen joukkoliikennerahoituksen väheneminen hyvinvointialueiden myötä	n. 15 milj. euroa
Alv-korotusten vaikutukset yksinomaa joukkoliikenteeseen **	n. 10 milj. euroa
Yhteensä	52 milj. euroa

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.

** *laskettu/arvioitu joustokertoimella -0,5 vuoden 2024 matkustuksesta olettaen, että alv-korotus 10 prosentista 14 prosenttiin olisi viety kokonaisuudessaan lipun hintoihin.*