

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

## **Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?**

Paikallisliikenneliitto on joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten yhteistyö- ja edunvalvontajärjestö. Keskitymme vastauksissamme ja kannanotossamme henkilöliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen.

Kaupunkijoukkoliikenteen ekosysteemi työllistää tuhansia kuljettajia ja tarjoaa liiketoimintamahdollisuuksia eri kokoisille yrityksille ja liikennemarkkinaa tukeville palveluille.

Kaupunkiseutujen joukkoliikennepalvelut toteutetaan pääosin niiden omalla rahoituksella ja palvelujen lipputuloilla. Valtion osuus niiden palvelurahoituksesta on noin 3-11 %.

Valtio käyttää vuotuisesti noin 50 miljoonaa euroa linja-auto- ja rautatieliikenteen palveluihin. Määrärajan suuruusluokka on ollut sama noin kymmenen vuotta, eli ostovoimaltaan pienenevä eri puolilla Suomea.

Määräraha 50 miljoonaa euroa on pieni suhteessa esimerkiksi valtion liikenneverkon hoitoon ja käyttöön; mikä maksaa 1,050 miljardia euroa vuodessa (2024). Valtion osuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen palvelukehityksestä on 0,5 % hallinnonalan budjetista, 1 % liikenne- ja viestintäverkkojen rahoituksesta, 2 % liikenteen ja viestinnän palveluista.

Yhteisistä liikenteen infrastruktuurihankkeista kaupunkiseuduilla sovitaan MAL-suunnitelmissa.

#### YHTEENVETO PAIKALLISLIIKENNELIITON HAVAINNOISTA SUUNNITELMAN VASTAAVUDESTA KEHITTÄMISTARPEISIIN:

Henkilöliikennepalvelujen eli joukkoliikenteen osuus suunnitelmassa on pieni ja merkittävästi muuttunut edellisestä versiosta, vaikka tarve kestäväälle liikennejärjestelmälle, palveluille, niiden koordinoimiselle, eri tahojen yhteistyölle ja rahoitukselle kasvaa.

-- Suunnitelmassa tulisi käsitellä joukkoliikenne ja julkisesti tuetut henkilökuljetukset omina osinaan ja tunnistaa niiden keskinäiset vaikutukset.

-- Valtio ei ole varautunut rahoituksessa ja yhteistyössä kaupunkiseutujen kasvun edellyttämään joukkoliikenteen kehittämiseen ja raidereformiin. Joukkoliikenne on pysyvästi Suomen liikennejärjestelmässä ja valtion rahoituksessa aliresurssoitu asia.

-- MAL-sopimukset tukevat Suomen suurimpien kaupunkiseutujen kasvua ja kehitystä. Niissä on tärkeää edistää kestävää yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää. Suurin osa kaupunkiseuduista pohjaa bussijärjestelmiin. Yhteistyön niiden kehittämisessä tulisi olla osa keinovalikoimaa kaupunkiseuduilla.

-- Suunnitelmissa ei ole ajantasaista tilannekuvaa tai toimenpiteitä liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen.

-- Harvan asutuksen vuoksi saavuttavuuden on lopulta oltava yhteiskunnan koordinoimaa ja rahoittamaa vastaavalla tavalla kuin tieverkko, mikäli osallistuminen yhteiskuntaan halutaan turvata varsinkin haavoittuville väestöryhmille.

-- Koordinoitu joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten järjestäminen on elintärkeää, jotta rahoitus saadaan kustannustehokkaaseen kansallista saavutettavuutta parantavaan käyttöön. Tavoitteena tulee olla, että mahdollisimman suuri osa lakisääteisistä kuljetuksista ohjataan ensisijaisesti avoimeen joukkoliikenteeseen.

#### PITKÄJÄNTEISYYS

Valtakunnallinen liikejärjestelmäsuunnitelma valmistui 2021. Sen jälkeen yhteyksiin Suomeen ja Suomesta, elinkeinoelämään ja elinkeinoelämän kuljetuksiin on merkittävästi vaikuttanut suhde Venäjään ja Suomen puolustamiseksi tarvittava varautuminen liikenneverkolla. Suunnitelman strategiset painopisteet ja toimintaympäristö ovat siltä osin muuttuneet.

Kotimaisessa henkilöliikenteen tarpeessa ei ole tapahtunut vastaavanlaisia suuria muutoksia. Suunnitelman sisältöä ja toimenpiteitä on kuitenkin merkittävästi supistettu koskien kävelyä pyöräilyä, joukkoliikennettä ja alueiden välistä saavutettavuutta. Valtio pienentää omaa osuuttaan ja rooliaan ja voinee tulkita, että antaa rahoitus- ja järjestämistehtävän enenevästi kunnille, vaikka kulkumuotoja strategisten tavoitteiden mukaan ”korostaa”.

Liikenne12 ei ole näyttäytynyt pitkäjänteisenä suunnitelmana henkilöliikennepalvelujen ja saavutettavuuden tulevaisuuden osalta tai esimerkiksi MAL-sopimuksissa toteutuvana yhteistyönä. Taloudellinen niukkuus on tullut jäädäkseen, mutta ajankohtaista olisikin painottaa palveluita ja parantaa niiden kilpailukykyä. Hallituskauden toimenpiteet ovat heikentäneet joukkoliikenteen asemaa.

## LINJAUSTEN VASTAAVUUS KEHITTÄMISTARPEISIIN

Suunnitelman visio ja tavoitteet ovat kannatettavia. Strategiset linjaukset jäävät yleiselle tasolle.

Suunnitelma toteuttanee parhaiten tarkoitustaan perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon tavoitteiden ja toimenpiteiden suuntaamisessa. Sen sijaan valtion keskittyminen MAL-suunnitelmissa linjaamaan pääsääntöisesti maantieverkon asioista kaupunkiseuduille ei liene tarkoituksenmukaista ja tavoiteltavaa. Liikennehankkeiden tulisi olla seudullisen liikennejärjestelmän ja maankäytön lähtökohdista valittuja.

Suunnitelma viittaa neliporrasperiaatteeseen. Sen soveltaminen koskenee maanteitä ja portaita kahdesta neljään. Poliittikataso ja tavoitteisto vaikuttaa maankäyttöön, liikennetarpeeseen sekä kulku- ja kuljetusmuodon valintaan eivät näy suunnitelmassa.

Suunnitelmassa on viittauksia muualla oleviin tilannekuviin sekä muihin strategioihin ja suunnitelmiin, mutta itsessään vähän sisältöä liikenteen, maankäytön, palvelurakenteen ja elinkeinotoiminnan vuorovaikutuksesta ja toimintojen synnyttämästä nykyisestä ja tulevasta liikennetarpeesta sekä eri ihmisryhmien liikkumistarpeista Suomessa.

Oppilaitos-, koulu- ja terveystarpeet keskittyvät ja matkat kohteisiin pitenevät. Näiden palvelujen saavutettavuus heikkenee, mikäli liikkumispalveluja ei kehitetä.

MAL-sopimukset tukevat Suomen suurimpien kaupunkiseutujen kasvua ja kehitystä. Niissä on tärkeää edistää kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää niin, että kestävästi liikkumisvalinnat lisääntyvät ja liikenteen päästöt vähenevät. Mittakaavaa voi havainnollistaa esimerkiksi siten, että

päivittäin HSL-alueen joukkoliikenteessä tehdään viisinkertainen määrä matkoja verrattuna ajoneuvomäärään päätieverkon välillä eri suunnista alueelle sisään ja ulos.

Suomalaisten kaupunkiseutujen maankäytön tiheydestä ja erityispiirteistä johtuen suurin osa kaupunkiseuduista pohjaa bussijärjestelmiin, jotka pitkään ovat kustannustehokkaita suhteessa raidejärjestelmiin. Yhteistyön niiden kehittämisessä tulisi olla osa keinovalikoimaa kaupunkiseuduilla.

Liikennejärjestelmän kestävyyttä, energiatehokkuutta ja -päästöjä ei käsitellä suunnitelmassa ilmastotavoitteiden edellyttämällä tavalla.

Suunnitelma ei vastaa, mitä ennustetusta henkilöautojen suoritemäärän kasvusta (+43 % vuoteen 2060) seuraisi, missä kapasiteettitarve kasvaa ja pyritäänkö kehitystä ohjaamaan siten, että valtion varat riittävät investointi- ja ylläpitotarpeisiin, ja pystyttäisiinkö kaupunkiseutujen saavutettavuus maantieverkolta ja kaupunkiseutujen sisäinen liikennejärjestelmän toimivuus ylläpitämään.

Markkinaehtoisia joukkoliikennepalveluja on Suomessa kaukoliikenteessä ja alueiden välillä.

Merkittävä osuus joukkoliikennepalveluista tuotetaan yleishyödyllisinä palveluina julkisrahoitteisesti. Julkisen rahoituksen osuus markkinassa on merkittävä, linja-autoliikenteessä viimeisen rahoitustilaston mukaan noin 70 %. Kaupunkiseuduilla viranomaisen motiivina vaikuttaa palveluihin ovat hyödyt yhteiskunnalle, ihmisille ja elinkeinoelämälle, liikennejärjestelmän toimivuus ja tilatehokkuus; integroidut, markkinaehtoisia palveluja paremmat ja kohtuuhintaiset yhteydet. Alueiden välillä tai kuntien sisällä vähäväkisimmillä yhteyksillä toimivallan perusteena enemmän tarve turvata saavutettavuutta ja hoitaa lakisäätteiset kuljetusvelvoitteet kustannustehokkaasti ja samalla eri väestöryhmien saavutettavuutta parantavalla tavalla.

Lähtökohtana EU:n sisämarkkinoilla ovat ensisijaisesti markkinaehtoisesti toimivat palvelut, mutta tulee tiedostaa, että harvan asutuksen vuoksi saavutettavuuden on erityisesti Suomessa monilta osin oltava yhteiskunnan koordinoimaa ja rahoittamaa vastaavalla tavalla kuin tieverkolla, mikäli osallistuminen yhteiskuntaan halutaan turvata varsinkin haavoittuville väestöryhmille. Teknologian kehitys, lentoyhteydet, etäasiointi, automaatio ja digitalisaatio eivät ratkaise arkisia saavutettavuuden perusongelmia ja luo hyvinvoinnin perusedellytyksiä tässä ajassa ja suunnitelman aikajänteellä.

Haavoittuvia väestöryhmiä ovat esimerkiksi pienituloiset, lapset ja nuoret, iäkkäät, autottomat ja pitkiä työmatkoja tekevät ja kokonaan joukkoliikennepalvelujen ulkopuolelle jäävät. Valtio tunnistaa

tilannekuivissaan joukkoliikenteen kulkumuoto-osuutta ja käyttäjiä sekä joukkoliikennepalvelujen ulkopuolelle jäävien osuuden.

Puutteet joukkoliikennepalveluiden ajallisessa ja maantieteellisessä kattavuudessa eivät edistä työvoiman saatavuutta ja opiskelua tai pääsyä asioimaan ja ihmisiä kohtaamaan. Autottomia kotitalouksia on Suomessa noin 30 %. Voitaneen arvioida keskimäärin noin 50 % suomalaisten kaupunkiseutujen joukkoliikennematkoista olevan haavoittuvien ryhmien tekemiä.

Joukkoliikennettä ja yhteiskunnan rahoittamaa henkilöliikennettä tulee tarkastella 1,3 miljardin euron vuotuisena julkisen rahan käytön kokonaisuutena. Käytön järjestelyillä sekä toimialan rahoitus- ja verotuskohtelulla on merkittävä vaikutus kotimaiseen liikennemarkkinaan ja alan kilpailukykyyn. Hyvällä suunnittelulla vaikutetaan kyytien kustannustehokkuuteen ja siihen ja tuotetaanko matkustusmahdollisuuksia samalla muille. Suurin osa julkisesta rahoituksesta käytetään lakisääteisten matkakustannusten korvauksiin, vuonna 2023 yhteensä 743,51 miljoonaa euroa.

On jo kauan tiedetty alueellisen joukkoliikenteen peruspalvelutason olevan uhattuna. On ristiriitaista tunnistaa saavutettavuuden ongelmat, mutta todeta palvelujen rahoituksen riittämättömyys. Samaan aikaan valtio omaa joukkoliikenteessä toimivallan ja tehtävän suunnitella alueellisia ja seudullisia ja liikkumistarpeisiin vastaavia palvelukokonaisuuksia ELY-keskusten kautta. Tiedetään myös, että joukkoliikenteen heikentyminen nostaa tarvetta julkisten tahojen maksamiin yksilökyyteihin ja matka kustannusten korvauksiin.

### **Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?**

Suunnitelma keskittyy ensisijaisesti valtion väyläverkon ylläpitoon. Toimenpiteissä ei vastata liikennejärjestelmän saavutettavuuteen, toimivuuteen ja kestävyteen valtion rahoituksena joukkoliikennepalvelukehitykseen. Suunnitelman rahoitus on maata kulkevan joukkoliikenteen toimenpiteille niukka ottaen huomioon suunnitelmassa asetetut tavoitteet ja eri väestöryhmien tarpeet.

Paikallisliikenneliitto esittää selkeyden ja erilaisten kehitystarpeiden vuoksi, että ”Julkisesti tuettu henkilöliikenne” korvattaisiin käsittelemällä suunnitelmassa erikseen esimerkiksi joukkoliikennepalvelut kaukoliikenteessä ja alueiden välillä, joukkoliikenne kaupunkiseuduilla ja omana asiana julkisesti rahoitettujen kuljetuspalvelujen ja matkojen kehittämisen- ja rahoitustarpeet.

Väestö- ja elinkeinokehitys luovat mahdollisuuksia erilaisille toimenpiteille eri puolilla Suomea; vähenevän väestön alueella tarvitaan tarjonnan sopeuttamista peruspalvelutaso turvaten, palvelujen muuntamista ja yhteensovittamista erityisesti henkilökuljetusten kanssa ja

kaupunkiseuduilla tarvitaan joukkoliikenteen kapasiteetin ja palvelutason kasvattamista, jotta liikennejärjestelmä toimii.

Merkittävimmät vaikutukset taloudellisen kasvun edellytyksiin syntyvät suurilla kaupunkiseuduilla. Valtion rahoitusta tulisi voida kohdistaa raiteiden lisäksi esimerkiksi ns. superbussihankkeisiin ja joukkoliikenteen runkoliikenteiden kehittämiseen tai muihin uudenlaisiin ratkaisuihin.

Suunnitelmassa viitataan palvelutasotavoitteiden päivittämiseen, mutta niillä ei ole yhteyttä rahoitukseen. Rahoituksen perustaso maajoukkoliikenteelle on vuosikausia ollut suuruusluokkaa 50 miljoonaa.

Esitetty valtion rahoitustaso ei riitä turvaamaan henkilöjunaliikenteen nykyistä tarjontaa kustannusten noustessa, tarvittaessa uutta junakalustoa.

Ainoa maajoukkoliikenteen rahoituksessa näkyvä kehitystoimi on 10 miljoonan lisärahoitus alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilymiseen vuodesta 2029 alkaen. Paikallisliikenneliiton käsityksen mukaan ostoliikennepalvelujen karsimista on tehty noin neljänneksen viime aikoina. Suunnittelujärjestelmien tulee palvella ennakoivaa varautumista kustannuskehitykseen ja saavutettavuustarpeisiin.

Kuljetustiedon hyödyntämisen lisäksi tarvitaan visio, mitä tiedolla tehdään. Tulisi asettaa tavoite, että henkilökuljetusten rahoituksella saadaan kustannustehokasta saavutettavuutta eri puolille Suomea.

Suunnitelma linjaa, että nykyistä valtion palvelurahoitusta noin 50 miljoonaa ja sen jakoperusteita tarkastellaan uudelleen. Rahoituksen pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus on ollut kaupunkiseuduille avustuksen saajina sen parhaita puolia.

### **Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?**

Tulisi arvioida uudelleen joukkoliikenteen rahoitustaso, jotta liikennejärjestelmälle asetut tavoitteet voidaan saavuttaa.

Kaupunkijoukkoliikenne palvelee tasa-arvoisesti kaikkia liikkujaryhmiä. Olemme tärkeä osa

liikennejärjestelmän päästövähennyksiä ja toimivuutta ja tuemme paikallista elinvoimaisuutta. Kaupunkijoukkoliikenne tekee liikennetoimialan etujoukoissa ajoneuvoistaan vähäpäästöisen tai lähes päästöttömän.

EU kaupunkiliikenteen kehyksen (Urban Mobility Package) mukaan kaupunkiseuduilla tulee tavoitella kestävien kulkumuotojen ja joukkoliikenteen osuuden kasvua. Muutos tehdään yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän tehostamisella sekä parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja joukkoliikenteeseen panostamalla.

**Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?**

-

**Muut huomiot?**

-

Soininen Minna  
Paikallisliikenneliitto ry