



Ministeri Timo Harakka

Joukkoliikenne tarvitsee koronatuken

Joukkoliikenteen tilanne jatkuu erittäin vaikeana 2021. Kevään rajoitukset ovat heikentäneet tilannetta entisestään.

Joukkoliikennepalveluja on ylläpidetty suomalaisilla kaupunkiseuduilla koronan kaikissa vaiheissa. Palveluilla on turvattu kansalaisten pääsyä töihin, palveluihin ja eri toimintoihin myös poikkeusaikana ottaen huomioon THL:n ohjeet suojaustoimenpiteistä. Joukkoliikennepalveluissa on tehty kaikki voitava lisättyjen terveysturvallisuusohjeiden ja tartuntatautilain toteuttamiseksi.

Kahdella alueella on käytetty tartuntatautilaissa viimesijaiseksi keinoksi tarkoitettua matkustajamäärien rajoittamista, mikä on kasvattanut epäluottamusta palveluun ja vähentänyt matkustusta edelleen jo lähtökohtaisesti matalalta kuormitustasolta. Kaupunkiliikenteen tyypilliset matkustajamäärät ovat tällä hetkellä 40-50 % normaalitilanteesta. Pandemian vaikutukset jatkuvat vaikeina vielä 2021, mistä elpyminen ja luottamuksen palautuminen kestävät useamman vuoden. Pelko, epävarmuuden tunne ja rajoitukset ohjaavat osaa asiakkaita henkilöautoiluun. Kaupunkijoukkoliikenteessä ei ole todettu koronatartuntoja.

Pyydämme valtiolta apua ja lisätukea kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle. Toivomme että kehysriihessä linjataan, miten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä voidaan vielä 2021 elvyttää.

Vuoden 2020 alussa alkaneesta ahdingosta huolimatta Suomessa ollaan keskieurooppalaisia joukkoliikennekaupunkeja edellä digitaalisessa muodonmuutoksessa ja joukkoliikenteen kaluston päästövähenyksissä.

Palautumista ja investointeja kestävään tulevaisuuteen

Suomi ja EU pyrkivät strategioissaan rakentamaan tietä kestävään, vähäpäästöiseen, kohtuuhintaiseen ja saavutettavaan liikennejärjestelmään. Kaupunkiseutujen asukkaiden arjelle, työssäkäynnille sekä palvelujen saavutettavuudelle ja liikennejärjestelmän toimivuudelle on keskeistä elvyttää joukkoliikennepalveluja, jotta tulevina vuosina päästään palaamaan hyvälle kehitys- ja kasvu-uralle.

Komissaari Valeanin kabinetti on 29.3.2021 antanut kansainväliselle joukkoliikennejärjestölle UITP:lle vastauksen joukkoliikennealan huoliin, ja painottanut, että joukkoliikenteen tulee olla kaupunkiliikenteen selkäranka. Valtiontukien käytön sääntöjä on koronakriisin aikana lievennetty Euroopassa, jotta toimintoja voidaan ylläpitää ja elvyttää. Esimerkiksi Hollannissa, Norjassa ja Tanskassa 2020 valtion tuki joukkoliikenteen lippujen myynnin pienenemiselle kattoi menetykset kokonaan, ja keskusteluja vuoden 2021 tuen tasosta käydään parhaillaan.

Välttämätön korona-apu on ollut meillä mahdollista toistaiseksi valtion talousarvion ja lisätalousarvioiden kautta. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksessa valtion suunnitellaan varautuvan joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen 2021-2024 nykyisen julkisen talouden suunnitelman ylityksenä.

Arvio vuoden 2021 lipputulovajeesta

Lipunmyynnin tulonmenetysten 2021 arvioidaan kaupunkijoukkoliikenteessä olevan jonkin verran vuotta 2020 suuremmat, arviolta 201 miljoonaa euroa. Vuonna 2020 menetykset Paikallisliikenneliiton jäsenillä olivat yhteensä noin 196 miljoonaa euroa. Ennen epidemiaa lipputulotasot olivat noin 530 miljoonaa euroa vuodessa.

Toivomme, että kaupunkiseutujen joukkoliikenteen koronatuki nähtäisiin koko pandemian ajalta kustannustukena liikevaihdon ja palvelujen myyntitulojen pienentymiseen sekä tukena huoltovarmuuden ja hyvätasoisen palvelun ylläpitämiseksi koronatilanteessa.

Valtion tuki tulonmenetyksiin edelleen vuonna 2021 auttaisi liikennepalveluverkoston ylläpitämisessä, selviytymisessä koronakriisin yli ja mahdollistaisi investointikyvyn säilymisen suunnitelmien mukaiseen ympäristöystävällisempään kalustoon ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön.

Palvelutason ei pidä antaa romahtaa, jos joukkoliikenne halutaan pitää varteenotettavana kulkumuotona Suomessa myös jatkossa. Kuntien on kuitenkin matkustajavajeen pitkittyessä erittäin vaikeaa löytää muita selviytymiskeinoja kuin vähentää palvelutarjontaa. Joukkoliikenteen valtion lisätuki olisi kokonaisuuden kannalta edullisempaa ja tehokkaampaa kuin palvelutason vähentäminen. Palvelutarjonnan uudelleenrakentaminen tulisi lisätukea kalliimmaksi.

Kaupungeilla keskeinen rooli

Taloudellinen riski julkisina hankintoina toteutetuista palveluista on pääosin joukkoliikenneviranomaisilla. Joukkoliikennettä tuotetaan ja hankitaan kaupunkiseuduilla noin 1 miljardilla eurolla vuosittain, mistä noin puolet tulee normaalioloissa takaisin lipputuloina. Investoinnit tehdään pitkäjänteisesti ja vastuullisesti tyypillisesti 7–10 vuoden sopimuksina. Palvelut edellyttävät kalustoinvestointeja. Kaupunkien hankinnat työllistävät reilut 6000 kuljettajaa. Linja-autoliitto tekee erikseen esityksensä muun joukkoliikenteen korona-avustuksista.

Palveluja on kehitetty kysyntää lisäävästi ennen epidemiaa, ja joukkoliikenne on toimialana vahvasti mukana kaupunkiseutujen kestävässä kehityksessä sekä toteuttamassa liikenteen hiilipäästöjen vähentämistä raideliikennettä käyttämällä ja laajentamalla nopeasti sähköbussien käyttöä liikennealan etujoukoissa. Ennen koronakriisiä tehtyjen suunnitelmien perusteella kaupunkiliikenteen busseista arviolta 98 % ajetaan puhtailla ajoneuvoilla vuonna 2030, josta sähköllä 43 %. Joukkoliikenne on ensimmäisten alojen joukossa toteuttamassa hiilineutraalia yhteiskuntaa. Ilman toimivaa joukkoliikennettä ilmastotavoitteiden ja -velvoitteiden toteutuminen vaarantuu.

Tehokas ja toimintavarma joukkoliikenne on kaupunkien elinvoimaisuuden ja palautumisen edellytys. Joukkoliikenne on keskeinen osa matkalla kestävään tulevaisuuteen.

Kunnioitavasti,

Toimitusjohtaja Mika Nykänen, HSL

Toiminnanjohtaja Minna Soininen
Suomen Paikallisliikenneliitto ry

Varatoimitusjohtaja Timo Reina
Suomen Kuntaliitto

Toimitusjohtaja Mika Mäkilä
Linja-autoliitto