



# Tervetuloa Paikallisliikennepäiville!

Ohjelma alkaa kello 10:30

# Torstai

- 10:30-12:00 Aloitushjelma, Latva&Oksa
  - **Kaikki on mahdollista, HSL**
  - **Liikenteen päästövähennykset**
- 12:00 – 13:00 Lounas ja tutustumista näyttelyyn
- 13:00-14:30 Latva&Oksa
  - **Kuljettajatilanne, linja-autoalan houkuttelevuus**
- 14:30 Kahvit näyttelytilassa
- 15:00-16:30
  - **Ticketing**, Latva&Oksa
  - **Vastuullisuus**, Honka
- n. 16:30 Seurustelua lasillisen ja äärellä näyttelytilassa
- 19:30 Illallinen

# Perjantai

- 9:00-10:30
  - **Tekoäly**, Latva&Oksa
  - **Joukkoliikenteen suunnittelu, automaation huomiointi**, Honka
- 10:30 kahvitauko
- 11:00-13:00 Latva&Oksa
  - **Tekoälyä**
  - **Kasvua asiakasymmärryksellä**
  - **Vuoden 2024 joukkoliikenneteko**
  - **Tulevaisuuden Helsinki**
- 13:00 Lounas

# Mitä EU:sta?

- **Social Climate Fund, Ilmastotoimien sosiaalirahasto tukee haavoittuvimpia ja irtautumista fossiilisista polttoaineista**
- Polttoaineen jakelun päästökauppatuloilla rahoitetaan ilmastotoimien sosiaalirahastoa, jonka keskeisenä tarkoituksena on edistää sosiaalisesti oikeudenmukaista siirtymää ilmastoneutraaliuteen.
- Rahasto on osa EU:n budjettia ja sitä rahoitetaan päästökaupan huutokauppatuloilla korkeintaan 65 miljardia euroa vuosien 2026-2032 aikana. Jäsenmailta edellytetään 25 prosentin kansallista omarahoitusosuutta.
- Rahaston erityisenä tavoitteena on haavoittuvassa asemassa olevien tukeminen toimenpiteillä ja investoinneilla, joilla lisätään rakennusten energiatehokkuutta, vähennetään rakennusten lämmityksen ja jäähdytyksen hiilidioksidipäästöjä sekä parannetaan päästöttömän ja vähäpäästöisen liikkumisen ja liikenteen saatavuutta.
- Jäsenmaiden tulee toimittaa komissiolle toimet ja investoinnit sisältävä suunnitelma suunnitelma 06/2025 mennessä
- [UITP-policy-position-Social-Climate-Fund-MAY-2024.pdf](#)
- **Raskaiden ajoneuvojen päästöt**
  - 2030 alkaen 90 % valmistettavista busseista nollapäästöisiä, 100 % vuodesta 2025 alkaen.
  - Luokan II busseille alemmat tavoitteet.
- **Ajokorttidirektiivin säätäminen kesken**
  - Sisältäisi pienen parannuksen, mutta kansallisesti 18-19 vuotiailla säilyisi vielä 50 km linjapituusrajoite
- **Avoin data liikennepalveluista**
  - Liityntäpisteiden (lue myös bussipysäkkien) esteettömyys – kuka toimittaa tiedon?
- **MDMS, multimodaalit digitaaliset liikkumispalvelut**

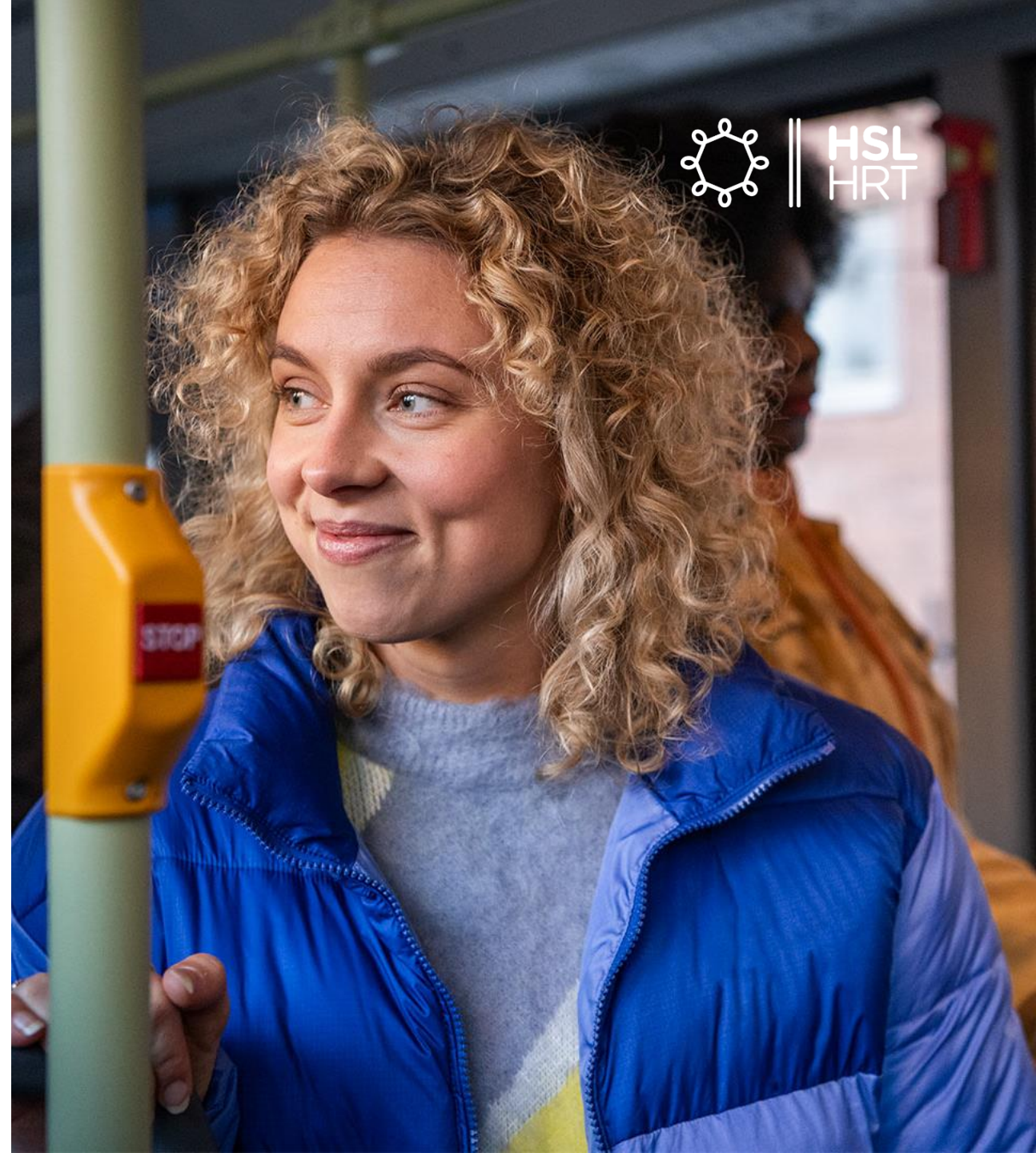


**HSL**  
**HRT**

**Kaikki on mahdollista**

**Helsingin seudun liikenne**

# Kotimaan joukkoliikenne- politiikan ajankohtaisia



# Valtion joukkoliikennepolitiikka haastaa



Hallituksen toimet aiheuttavat valtavan hinnankorotuspaineen, jopa 8–20 %, koska alv-kanta nousee ja rahoitus pienenee

Samaan aikaan painetta leikata tarjontaa etenkin ELY-liikenteessä

Ilmastoperusteisen tuen poistuminen haastaa positiivista kehitystä liikennejärjestelmän päästöjen pienentämisessä

Jakelovelvoitteen lasku näkyy suoraan päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa

Raidemarkkinaa avataan, hallitusohjelman mukaan kunnille, kuntayhtymille ja alueille on tarkoitus mahdollistaa ostoliikenteen järjestäminen

# Alv-korotuksen vaikutus

- Kaikkein haitallisin muutos alennetun arvonlisäveron korotus.
  - Matkustajan maksama lisähinta ei kompensoi sitä.
  - Hinnannousu vähentää joukkoliikenteen käyttöä pitkällä aikavälillä enemmän.
- Valtio siirtää käytännössä kustannuksia kunnille ja nostaa palvelun hintaa, vähentää joukkoliikenteen kysyntää ja vaikeuttaa joukkoliikenteen kehittämistä.
- Muutoksella valtio nostaa omiakin kustannuksiaan.
- Arvioinnissa ei ole esim. huomioitu, että työmatkakuluvähennysten kasvu pienentäisi verokertymää saman verran kuin arvonlisäverokertymä kasvaisi linja-autoalalla.



# Alv-vaikutus case HSL



HSL-liikenteessä alv-tuen noston laskennallinen vaikutus lipputuloihin on noin 14 M€, kun huomioidaan kysynnän hintajousto.



Laskennallisesti pelkästään alv-nosto aiheuttaa 6 % hintojen korotuspaineen.



Muun rahoituksen heikkenemisen sekä yleisen kustannustason nousun vuoksi HSL on alustavassa toiminta- ja taloussuunnitelmassaan esittänyt 8 prosentin hinnankorotustarvetta, josta valtaosa menee siis alv-noston kompensoimiseen.



# Hallitusohjelman tavoitteista



- Petteri Orpon hallitusohjelmassa luvattiin: ”*Hallitus huolehtii asumisen ja liikkumisen edellytyksistä koko Suomessa: pääkaupunkiseudulla, suurilla kaupunkiseuduilla, maakuntakeskuksissa, kehyskunnissa, seutukaupungeissa sekä maaseutumaisessa ja harvaan asutussa Suomessa.*”
- Poliitikka on kuitenkin ollut valikoivaa ja joukkoliikenteen osalta hallituksen toimet ovat vieneet väärään suuntaan.
- Tämä heikentää erityisesti pienituloisten liikkumismahdollisuuksia lipunhintojen noustessa, mikä lisää liikenneköyhyyttä ja eriarvoisuutta.
- Hintojen nousu ja määrärahan leikkaukset johtavat liikennepalveluiden karsintaan, mikä edelleen heikentää alueiden ja palveluiden saavutettavuutta.

# MAL- sopimukset

Yhtäläillä kuin esim. MAL-suunnitelma on kuntien suunnitelma, johon valtio ei ole sitoutunut, L12 on valtion suunnitelma, eikä valtio voi sen perusteella yksipuolisesti linjata asioita, vaan näitä kuntien ja valtion näkemyksiä tulee yhteensovittaa ja käydä yhteistä keskustelua linjauksista.



MAL-sopimusten alkuperäinen tavoite on ollut varmistaa riittävä asuntotuotanto ja kohtuuhintainen asuminen suurilla kaupunkiseuduilla ja valtio tukee kuntia tämän tavoitteen saavuttamisessa tukemalla asuntotuotantoa ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä.



Tämä tavoite ei nyt kaikkialla ole toteutumassa, kun panostukset kestäväan liikennejärjestelmään ovat ilmeisesti jäämässä pienempään rooliin.



Sopimus on 12-vuotinen, ja sopimuksissa on kuvattu tavoitetila 2035+. Näihin tavoitetiloihin ei seuduilla päästä ellei valtio osallistu jatkossa vahvemmin asuntotuotannon tukemiseen ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen.

# Liikenne 12

Valtiolta kaivataan pitkäjänteisyyttä kaupunkiseutujen kehittämisessä.

Esitettävä keinot, miten liikenteen päästövähennystavoitteet saavutetaan.

Kestävän liikkumisen rahoitus ja kestävän yhdyskuntarakenteen tukeminen turvattava.

Tietopohjaista päätöksentekoa, valtion yksiäänisyyttä sekä yli hallituskausien jatkuvaa linjakkuutta kehitettävä.

Kuntien ja valtion näkemyksiä tulee yhteensovittaa ja käydä yhteistä keskustelua liikennepolitiikan linjauksista.

## Kaupunkiseuduilla on vaikuttavuutta

- Kaupunkiseudut ovat elinkeinoelämän keskittymiä ja kehityksen vetureita.
- Kaupunkiseuduilla parhaat eväät vaikuttaa kulkutapaosuuksiin, vähentää liikenteen päästöjä ja muuttaa liikennejärjestelmä kestäväksi.
- Kunnat investoivat merkittävästi kestäväan liikennejärjestelmään ja sen operointiin, mutta kuntarahoitus ei riitä tarpeiden kattamiseksi.
- Valtion rahoituksen oltava uskottavaa ja ennakoitavaa pitkäjänteisen kehittämisen ja tavoitteiden saavuttamisen lähtökohtana.

# Raidemarkkinan avaaminen

- Hallitus aikoo lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinaan ja helpottaa markkinoille pääsyä.
- Tämä tarkoittaa pitkän aikavälin näkymän luomista kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi.
- Samalla pyritään mahdollistamaan junaliikenteen toimivalta alueellisille viranomaisille.



# Liikennepolitiikan vaikutukset päästötavoitteisiin

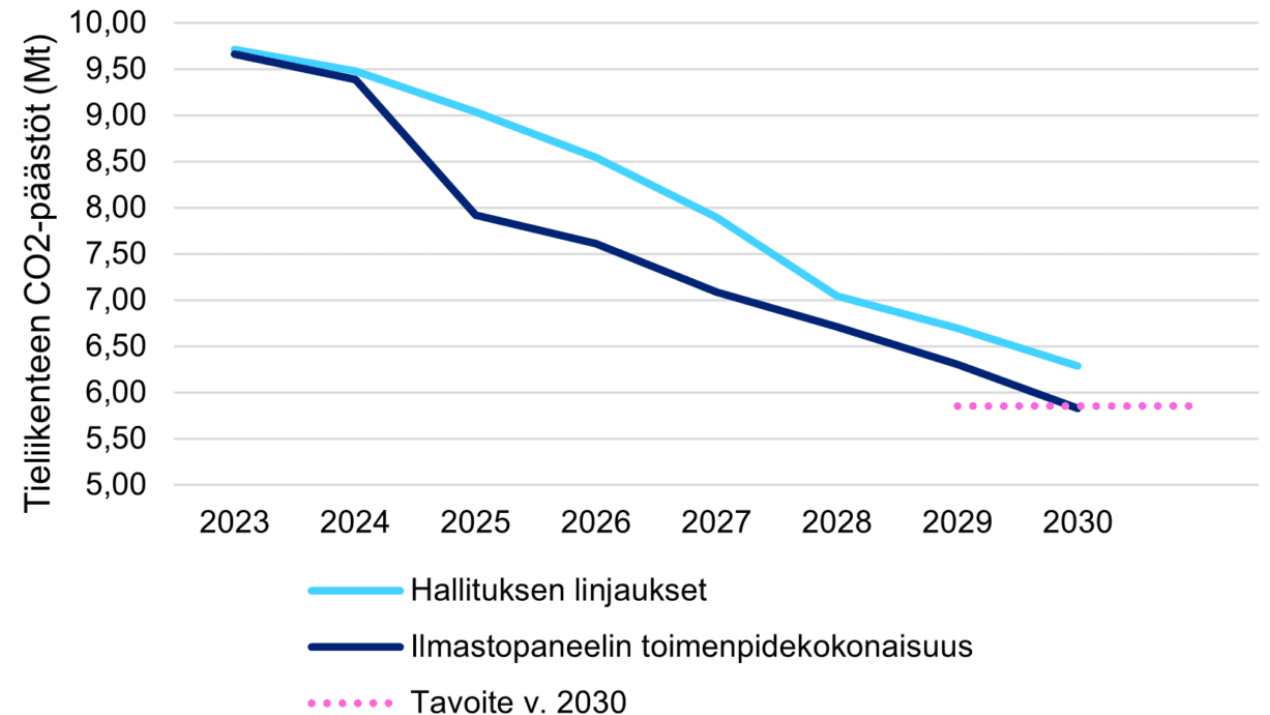


- Jakeluelvoitteen laskulla on merkittäviä vaikutuksia liikenteen päästöihin. Jakeluelvoitteen tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä lisäämällä uusiutuvien polttoaineiden käyttöä.
- Kun jakeluelvoitetta lasketaan, uusiutuvien polttoaineiden määrä jakelussa vähenee, mikä johtaa hetkellisesti suurempiin liikenteen päästöihin.
- Esimerkiksi vuonna 2023 jakeluelvoitteen 7,5 % lasku lisäsi HSL:n liikenteessä laskennallisia CO<sub>2</sub>-päästöjä noin 4 000 tonnia.
- Ympäristöbonuksia tarvitaan enemmän kompensoimaan jakeluelvoitteen laskua, jos päästötavoitteista halutaan pitää kiinni.
- Ilmastoperusteisen tuen poistuminen vaikeuttaa osaltaan päästötavoitteiden saavuttamista.

# Liikennepolitiikan laajemmat vaikutukset



- Hallituksen valitsemalla liikennepolitiikalla otetaan samalla miljardiriski, mikäli Suomi ei saavuta EU-tasolla sovittuja päästövähennystavoitteita vuoteen 2030 mennessä.
- Tällöin Suomi joutuu kompensoimaan päästöjään ja lasku voi olla paljon suurempi, kuin nyt tavoiteltu lyhytnäköinen säästö.



Lähde: Suomen ilmastopaneeli



**Paljon on siis  
kehitettävää!**