

Ministeri Timo Harakka

## **Joukkoliikenteen rahoituskriisi pitkäaikainen, pyydämme koronatukea 2022 ja varautumista siihen myös 2023 ja 2024**

Joukkoliikenteen tilanne jatkuu vaikeana vuonna 2022. Elpyminen ja luottamuksen palautuminen kestävät useamman vuoden. Yksityisautoilu on palannut vuoden 2019 tasolle, mutta joukkoliikenteen kysyntä on pysytellyt kaupunkiseuduilla 30-40 % alemmalla tasolla kuin ennen epidemiaa. Uuden rajoitusaallon ja etäsuositusten myötä epävarmuus jatkuu.

Sekä valtakunnan politiikassa ja kaupunkiseuduilla on haluttu säilyttää joukkoliikennepalvelujen taso myös korona-aikana. Joukkoliikenteen korkea palvelutaso on tärkein kilpailukytekijä suhteessa yksityisautoiluun. Palvelutason ylläpitäminen on kuitenkin käynyt pidentyvässä kriisissä yhä vaikeammaksi matkustajavajeen pitkittyessä.

Joukkoliikenteelle korvamerkitty valtion rahoitus ja koronatuki ovat alalle elintärkeitä erityisesti koronatilanteessa ja siitä elvyttäessä. Joukkoliikenteen negatiivista tarjonnan ja kysynnän vähenemisen kierrettä tulee välttää ja siksi turvata useampivuotinen kestävä rahoitus. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa linjataan, että valtio varautuu joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen 2021-2024 nykyisen julkisen talouden suunnitelman ylityksenä.

**Vetoamme hallitukseen, että se seuraavassa lisätalousarviossa osoittaisi koronatukea kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle ottaen huomioon sen, että joukkoliikenneviranomaisten lipputulomenetykset ja tukikelpoiset joukkoliikenneostot arvioidaan noin 150 miljoonan euron suuruisiksi vuonna 2022 verrattuna vuoteen 2019. Pyydämme myös, että hallitus varautuisi joukkoliikenteen koronatukeen vuosien 2023 ja 2024 budjeteissa.**

Kilpailukykyistä Joukkoliikennettä tarvitaan myös korona-ajan jälkeen työhön, opiskeluun, asiointiin ja vapaa-aikaan liittyviin matkustustarpeisiin sekä liikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamiseen. Noin 30 % suomalaisista voi tehdä työtä etänä, mutta tämä edustanee suurinta koronakriisiin liittyvää osuutta etätöskentelystä. Osa heistä haluaa palata toisten ihmisten yhteyteen tulevaisuudessa. Kaupunkialueilla liikkumisen kysyntä pysynee korkealla tasolla niiden kasvaessa, vaikka matkojen suuntautumisessa ja ajallisessa jakautumisessa voi tapahtua muutoksia.

Joukkoliikenteen tunnetutkimuksessa 45 % suomalaisista on positiivisia tunteita joukkoliikennettä kohtaan. Noin kolmannekselle joukkoliikenne on kokonaan merkityksetön ja viidennes kokee negatiivisia tunteita. Kuitenkin vain 4 % mainitsee pelon ensimmäiseksi tunteeksi, ja tällöinkin pelot liittyvät muiden ihmisten käyttöön tai liikenneturvallisuuskysymyksiin enemmän kuin koronaan.

Ympäristöarvot ja se miten palvelua kehitämme sitouttavat ihmisiä palveluun. Raideliikenteen ohella nyt myös linja-autoliikenne on sähköistymässä ripeästi. Kansalaisille tehdyistä kyselyistä tiedämme, että joukkoliikenteen kehittämiseen on vahva suomalaisten tuki, vaikka päästövähennyskeskustelussa autoilun puolustus korostuukin.

Joukkoliikenne edistää ympäristöystävällisen liikkumisen ohella liikkumisen tasa-arvoa ja koko liikennejärjestelmän toimivuutta. Joukkoliikenne on tilatehokasta ja resurssiviisasta. Joukkoliikennepalvelut edistävät elinvoimaisuutta sekä ylläpitävät sosiaalista ja alueellista tasa-arvoa – saavutettavuutta eri asiakasryhmissä ja eri alueilla.

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.

Kunnioitavasti,

Toimitusjohtaja Mika Nykänen, HSL  
Toiminnanjohtaja Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto ry  
Varatoimitusjohtaja Timo Reina, Suomen Kuntaliitto  
Toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto