



**TRAFICOM**

Liikenne- ja viestintävirasto

# Joukkoliikenne- matkustaminen tulevaisuudessa

Itä-Suomen liikennejärjestelmäpäivät  
5.11.2020

Laura Langer



# Esityksen sisältö

1. Joukkoliikenteen tilanne Suomessa
2. Joukkoliikenteen tavoitteet
3. Koronan vaikutukset joukkoliikenteeseen
4. Suuntaviivat eteen päin

## Lähdeaineistoja:

- ▶ Traficomin sisäisiä aineistoja (mm. rekisterit, koronatilannekatsaukset joukkoliikenneviranomaisilta)
- ▶ [COVID-19 vaikutukset liikennejärjestelmään pitkällä aikavälillä - skenaariotarkastelut](#) (Traficom 2020)
- ▶ tai muu, erikseen mainittu lähde

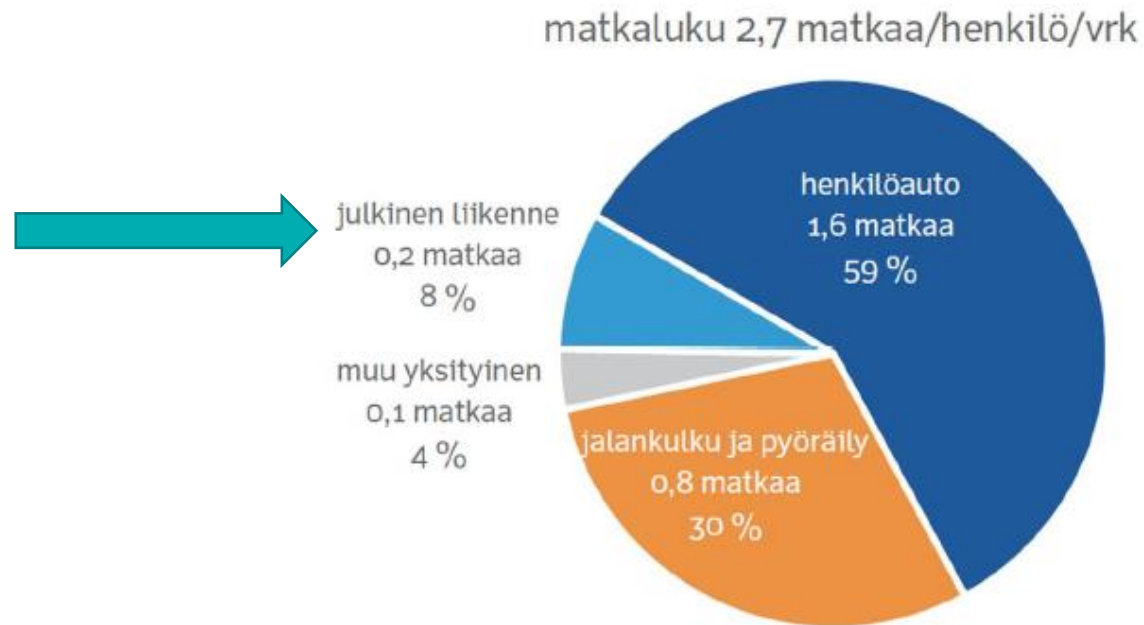




# Joukkoliikenteen tilanne Suomessa

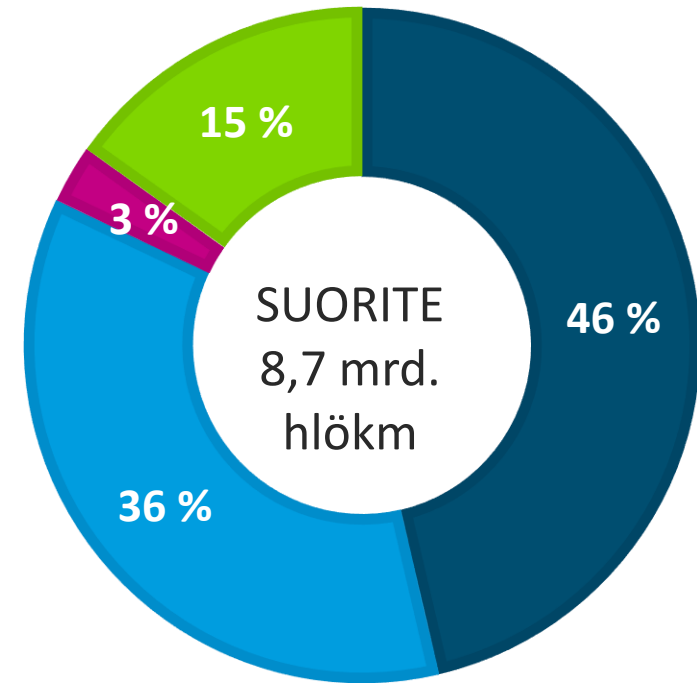
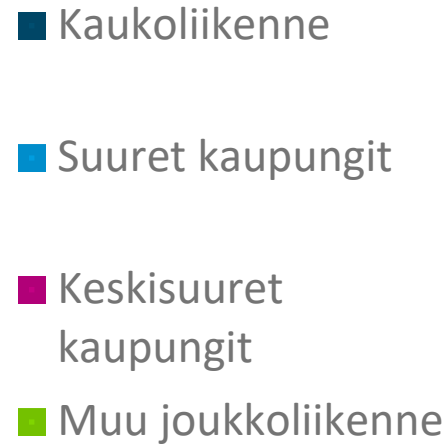
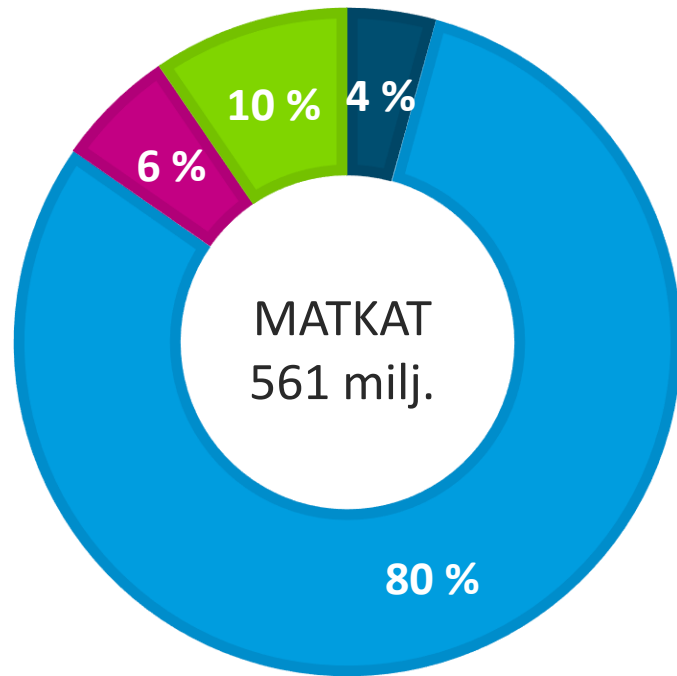
# Joukkoliikenne henkilöliikenteen kokonaisuudessa

- ▶ Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus:
  - ▶ Koko maan matkoista 7 %
  - ▶ Suoritteesta 11 %
- ▶ 2/3 joukkoliikennematkoista linja-autolla





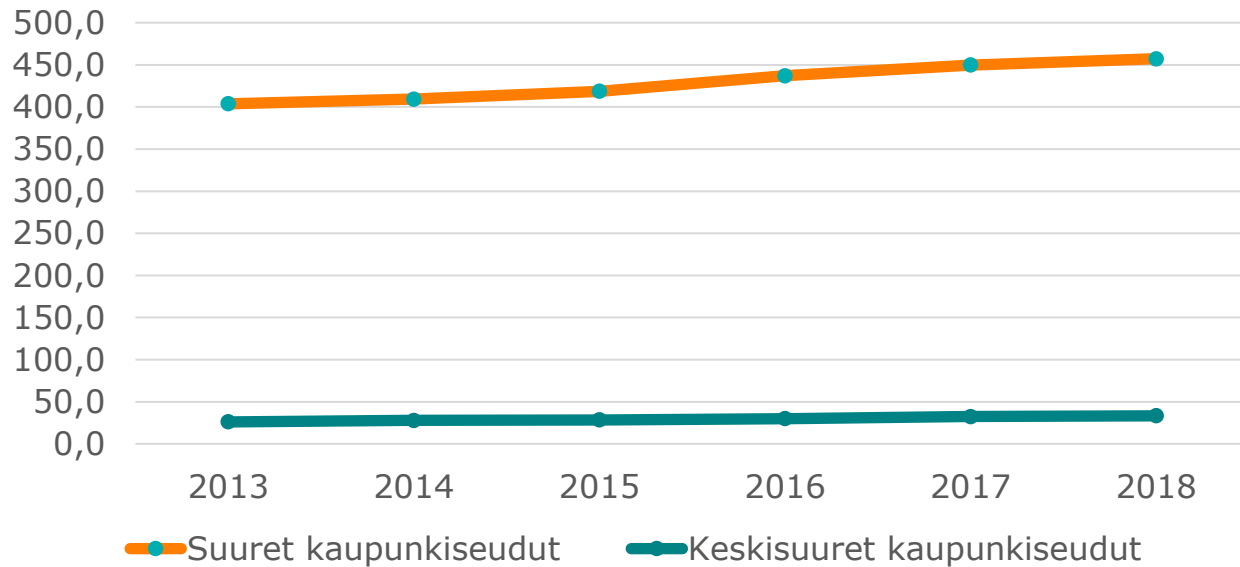
# Joukkoliikenteen matkat ja suorite 2017



- > Joukkoliikenteen matkoista ja suoritteesta yli 80 % tehdään suurilla kaupunkiseuduilla ja kaukoliikenteessä
- > Suurten ja keskisuurten kaupunkien vuoden 2018 tietoja hyödyntäen on matkamäärä 574 milj. matkaa ja suorite 8,8 mrd. hlökilometriä.

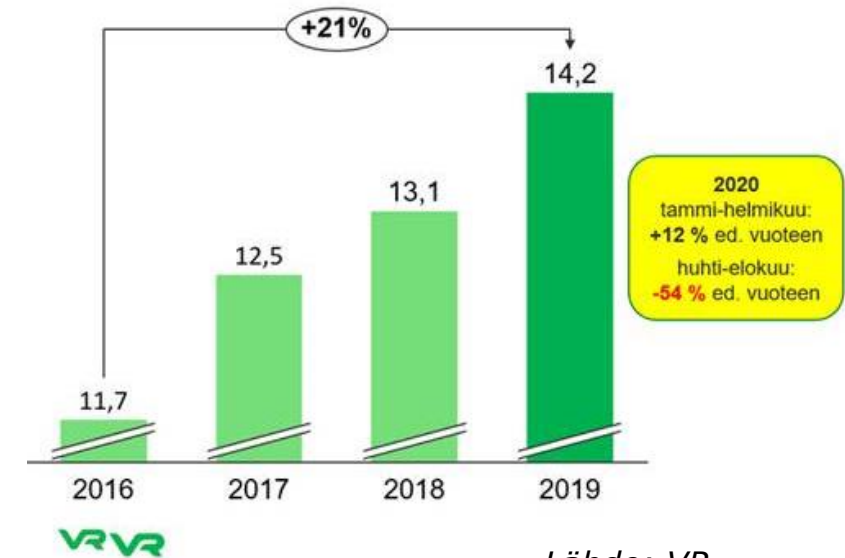
Lähde: JLST2017, ei sisällä lentoliikennettä eikä taksiliikennettä

# Joukkoliikenteen matkustajamäärien kehitys (milj. matkaa)



Lähteet: JUKU, PLL ry ja kaupunkien suunnitelmat ja vuosikertomukset

Kotimaan kaukoliikenteen matkustajamäärät (milj. matkaa)



- ▶ Joukkoliikenteen matkustajamäärät nousseet menneellä vuosikymmenellä merkittävästi
  - ▶ Suurissa kaupungeissa n. +13 % 2013-18
  - ▶ Keskisuurissa kaupungeissa n. +27 % 2013-18
  - ▶ Junien kaukoliikenteessä +21 % 2016-19
- ▶ Joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kehityksessä ei vastaavaa trendiä



# Joukkoliikenteen tavoitteet

# Mitä joukkoliikenteen järjestämisellä tavoitellaan?



## Saavutettavuus

Liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.



## Kestävyys

Ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat - erityisesti kaupunkiseuduilla.



## Tehokkuus

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta

- > Joukkoliikennetoimenpitein edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita **saavutettavuudesta, kestävydestä ja tehokkuudesta**
- > Joukkoliikenteen hyödyt erityisesti liikennejärjestelmän saavutettavuuden, sujuvuuden, tasa-arvoisuuden ja viihtyisän elinympäristön edistämisessä voivat olla jopa merkittävämpiä kuin ilmastohyödyt
- > joukkoliikenne ei ole yksistään erityisen merkittävä, eikä riittävä työkalu henkilöliikenteen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa:
  - > Joukkoliikennetoimenpiteiden ilmastovaikutukset ovat suurimmillaan silloin kun ne kytetään tiiviisti osaksi taloudellisia ohjauskeinoja sekä maankäytön, kävelyn, pyöräilyn ja muiden liikkumisen palveluiden suunnittelua
  - > Monipuolisten ilmastotoimien rinnalle tarvitaan kuitenkin joukkoliikennetarjonnan merkittävän kasvattamista, jotta tavoiteltu kulkumuotosiirtymä on myös käytännössä mahdollinen



# Valtakunnalliset ilmastotavoitteet



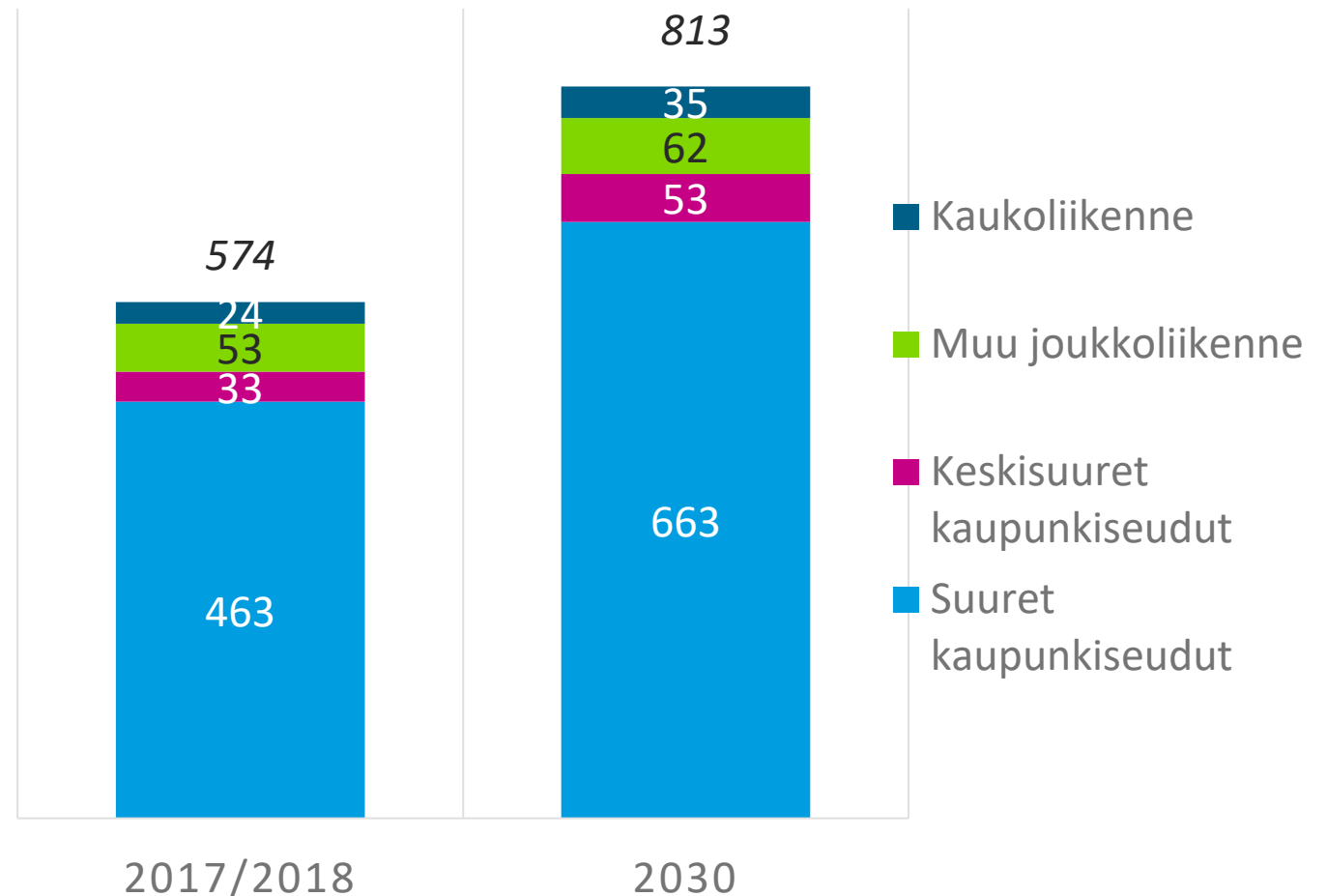
# Ilmastotavoitteiden mukainen joukkoliikennematkojen tavoitetaso 2030 (Taustaselvitys joukkoliikenteen tilakuvasta ja tavoitteellisesta kehityssuunnasta)

Jotta ILMO-tavoite siirtymästä kestäviin kulkumuotoihin saavutettaisiin, raideliikenteen, linja-autoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn yhteenlasketun matkustussuoritteen tulisi **kaksinkertaistua** vuoden 2017 tasosta vuoteen **2050** mennessä.

Muutettuna vuodelle 2030 ja matkustajamääräksi, kasvutavoite + 240 milj. matkaa

Suuret kaupunkiseudut + 200 milj.  
Keskisuuret kaupunkiseudut + 20 milj.  
Muu joukkoliikenne + 9milj.  
Kaukoliikenne + 11 milj.

**Ehdotus tavoiteltavasta matkojen lisäyksestä +42 %**  
Alueiden/operaattoreiden omat tavoitteet +23 %



Käytetty tuoreinta saatavilla olevaa tietoa:  
Suuret ja keskisuuret vuodelta 2018, lähde: JUKU ja kaupungit  
kaukoliikenne – ja muu joukkoliikenne 2017, Lähde: JLST2017



# Koronan vaikutukset joukkoliikenteeseen



# Koronan aiheuttama liikkumisen muutos

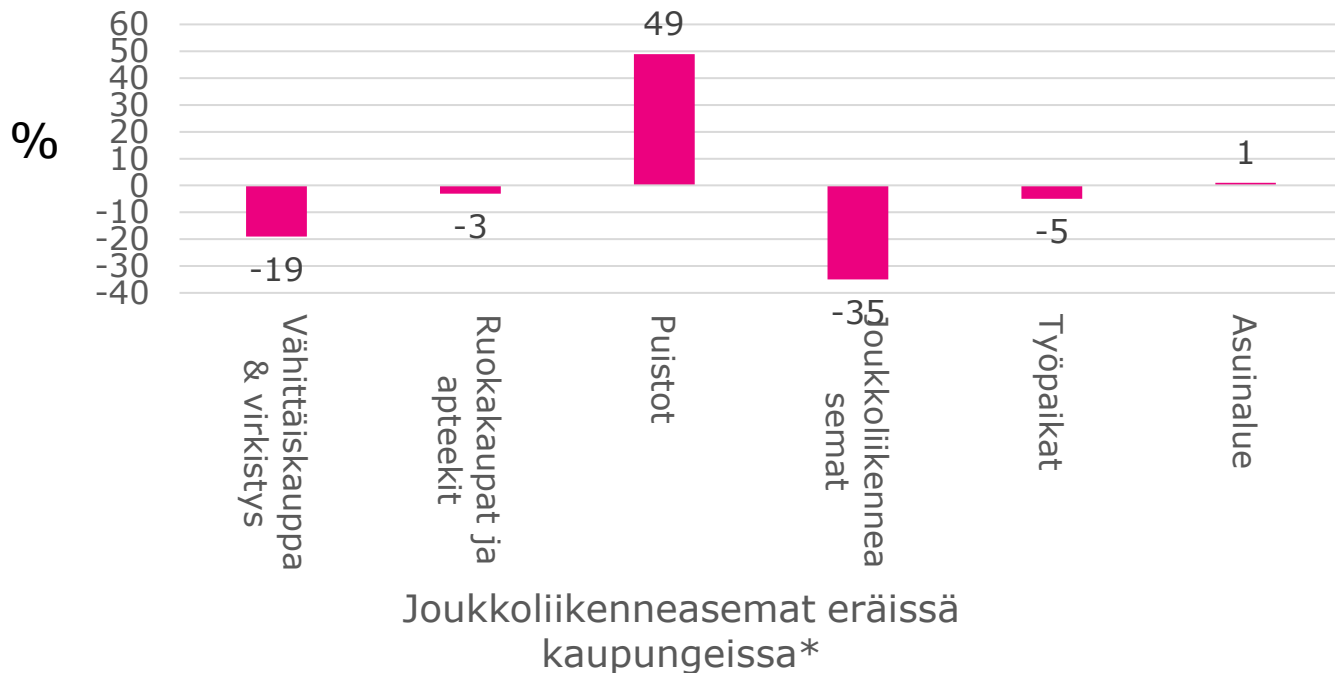
- ▶ **Tieliikenteen** liikennemäärät vähenivät keväällä 2020 40 % edellisvuoteen verrattuna, mutta liikenne palautui lähellä normaalitasoa jo kesän aikana. Näyttää siltä, että koko vuoden liikennesuorite jää poikkeuksellisesti viime vuotta alhaisemmaksi
  - ▶ Suomessa vaikutus ilmanlaadun paranemisessa jäänyt vähäisemmäksi kuin maailman suurkaupungeissa
  - ▶ Ensirekisteröintejä tehtiin tammi-syyskuussa 10 % vähemmän kuin edellisenä vuonna ([Tilastokeskus](#))
  - ▶ Käytettyjen autojen myynti koko vuoden osalta on maassa samalla tasolla kuin aiempina vuosina ([Autoalan tiedotuskeskus](#))
- ▶ Koronan vaikutuksista **kävelyyn** ei ole kattavaa tietoa, koska systemaattinen jalankulkijamäärien seuranta on vähäistä
  - ▶ Esim. Helsingin keskustassa jalankulkijamäärät laskivat rajusti pandemian alussa, eivätkä ole saavuttaneet edellisen vuoden tasoa syysylläkään
- ▶ Myöskään **pyöräilystä** ei kattavaa valtakunnallista seurantaa, mutta osittaista kasvua nähty
  - ▶ polkupyörien myynti kasvoi loppukeväällä noin 70 % edellisvuoteen nähden
  - ▶ Vantaalla pyöräily lisääntyi maaliskuu-elokuussa 11 %, Espoossa 5 % (HS 29.10.)
  - ▶ Helsingissä pyöräliikenteen määrä oli tammi-maaliskuussa kahta aiempaa vuotta korkeampi, mutta huhti-heinäkuussa taas matalampi kuin aiempina vuosina. Helsingissä pyöräliikenteen määrä **viikonloppuisin** kasvoi maaliskuu-elokuussa 3-153 % verrattuna normaalitilanteeseen.
- ▶ **joukkoliikenne** on kärsinyt eri liikennemuodoista koronakriisistä pahiten
  - ▶ Pahin romahdus keväällä (-80—100%), josta tilanne koheni kesää kohti. Syksyllä tilanne jälleen heikentynyt, mutta vakaa



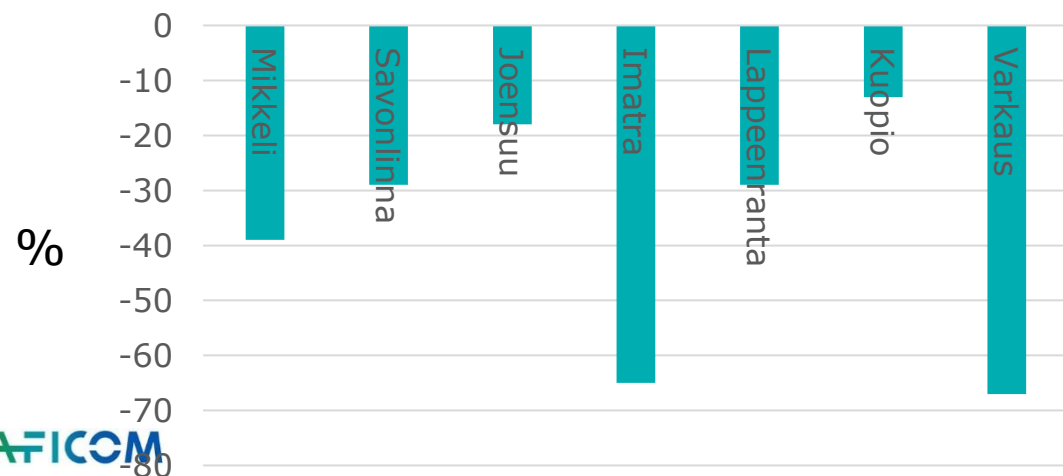
# Joukkoliikenteen valtakunnallinen tilanne syksyllä -20

- ▶ **Viranomaisten järjestämän joukkoliikenteen** matkustajamäärä on pudonnut vuoden 2020 aikana 30-40 prosenttia, mikä vaikuttaa suoraan joukkoliikenteen lipputuloihin. Yhteensä viranomaisten järjestämässä joukkoliikenteessä rahoitusvajetta on vuoden 2020 aikana kertynyt noin 190 miljoonaa euroa
  - ▶ Pahimmillaan keväällä koulujen ollessa kiinni matkustajamäärät -80%
  - ▶ Tarjonta lähes normaalilla tasolla, n. 90-95 % normaalista
- ▶ **Junaliikenteen** matkustajamäärätilanne heikentynyt kesän jälkeen ja matkustajamäärät ovat tällä hetkellä – 50 % edellisvuodesta. VR arvioi tälle vuodelle tappiota 50 miljoonaa euroa (<https://yle.fi/uutiset/3-11571507>)
  - ▶ Tarjonta lähes normaalilla tasolla, n. 90 % normaalista
- ▶ **Markkinaehtoista linja-autoliikennettä** (usein kaupunkien välistä pitkämatkaista liikennettä) on noin 50 % vähemmän verrattuna tilanteeseen ennen koronaa (LAL yrityskysely 8/2020)
  - ▶ Matkailuun tukeutuva liikenne on loppunut lähes kokonaan ja muussakin liikenteessä pelätään merkittäviä supistuksia
  - ▶ Tilausliikenteen tilanne erittäin huono

# Joukkoliikenne Googlen sijaintidatassa



Joukkoliikenneasemat eräissä kaupungeissa\*



▶ Googlen aineisto pohjautuu Android-matkapuhelimien sijaintidataan (vain niiltä Googlen käyttäjiltä, jotka ovat ottaneet sijaintihistorian käyttöön Google-tilillään)

▶ Myös Applen käyttäjistä vastaava, mutta kuvaa reittihakuja, ei sijaintidataa:

<https://covid19.apple.com/mobility>

▶ Kävijämäärien muutos lähtöpäivään verrattuna (lähtöpäivä=mediaaniarvo 3.1.–6.2.2020 väliseltä viiden viikon ajanjaksolta)

\* Datan määrä ei täytä laatu- ja tietosuojavaatimuksia jokaisen päivän osalta

Lähde: <https://www.google.com/covid19/mobility/?hl=fi>, 24.10.2020



# Koronan sosioekonomiset vaikutukset, case Tukholma

- ▶ Tutkimus koronan sosioekonomisista vaikutuksista Tukholmassa matkakorttidatan pohjalta\*
- ▶ tutkimuksessa yhdistettiin matkakorttidataa sosioekonomiseen ja aluetietoon kolmen viikon jaksoilta ennen pandemiaa ja sen aikana

## Seuraavat tekijät ennakoivat joukkoliikenteen käyttöä pandemia-aikana:

- ▶ joukkoliikenteen merkittävä käyttö ennen pandemiaa
- ▶ joukkoliikenteen vuosilipun käyttö
- ▶ joukkoliikenteen nuoriso/opiskelijalipun käyttö
- ▶ köyhyys/pienituloisuus/tulot alle keskitason
- ▶ työväenluokkaan kuuluminen

## Seuraavat tekijät ennakoivat joukkoliikenteen käytön lopettamista pandemia-aikana:

- ▶ korkea tulotaso
- ▶ korkea koulutustaso
- ▶ joukkoliikenteen aiempi käyttö vähäisempää ja perustui lyhytaikaisiin lippuihin
- ▶ asuinalue varakkailla omakotitaloalueilla tai ydinkeskustassa
- ▶ ikä yli 65 v.

- ▶ **koronapandemia on muuttanut joukkoliikennettä Tukholmassa enemmän yhteiskunnan vähempiosaisten liikkumispalveluksi**

*\*Almlöf&al (2020). Who is still travelling by public transport during COVID-19? Socioeconomic factors explaining travel behaviour in Stockholm based on smart card data*

# Yritysten taloustilanne on huolestuttava

- ▶ Jo vuoden 2018 tilinpäätöstietojen mukaan henkilöliikenneluvan omaavista yrityksistä (oikeuttaa joukkoliikenteen ja taksiliikenteen harjoittamiseen) lähes puolet on **heikossa** kannattavuusluokassa ja vain kolmasosalla kannattavuus on **hyvä** (ylittää 10 %)
  - ▶ (Verohallinnon luokittelu kannattavuudesta: tilikauden tulos/liikevaihto, viimeisimmän saatavissa oleva kokonaisen verovuoden osalta. Ohjearvot: **Heikko**: alle 5 %, **tyydyttävä**: 5-10 %, **hyvä**: yli 10 %)
- ▶ vuoden 2018 tilinpäätöstietojen mukaan vain noin puolet yrityksistä sijoittuu velkaantumislukittelussa **hyvä**-kategoriaan
  - ▶ (Verohallinnon luokittelu velkaantumisaste: velat/oma pääoma, viimeisimmän saatavissa oleva kokonaisen verovuoden osalta. Ohjearvot: **Heikko**: yli 4, **tyydyttävä**: 2,1-4,0, **hyvä** 0,0-2,0)
- ▶ Verrattaessa tilannetta vuoden 2016 ja syyskuun 2020 välillä:
  - ▶ Verovelka lisääntynyt 76 %
  - ▶ Ulosottovelka lisääntynyt 169 %
  - ▶ Negatiivista omaa pääomaa 13 %:lla kaikista luvanhaltijoista
- ▶ Eri viranomaisten koronajoustoja sekä yritystukien ansiosta konkurssien määrä on toistaiseksi pysynyt maltillisena, mutta tilanteen palautuessa normaaliin voi olla odotettavissa merkittäviä muutoksia markkinoilla



# Suuntaviivat eteenpäin



# Mitä joukkoliikenteen uusi normaali voi olla?

- ▶ **Megatrendeihin** ei suurta vaikutusta: ilmastonmuutos, kaupungistuminen, ikääntyminen, digitalisaatio ja globalisaatio etenevät
- ▶ **Etätyö, joustava työ ja etäopiskelu** vaikuttavat joukkoliikenteen kysyntään
  - ▶ Joukkoliikenteen selkäranka työmatka- ja opiskeluliikenne vähenee, mikä vaikuttaa suoraan joukkoliikenteen taloudelliseen kannattavuuteen
    - ▶ Haja-asutusalueilla tämä voi merkitä pakotettua siirtymää kutsuliikennepalveluihin
  - ▶ Ruuhkapiikkien tasaantuminen voi helpottaa palvelun järjestämistä

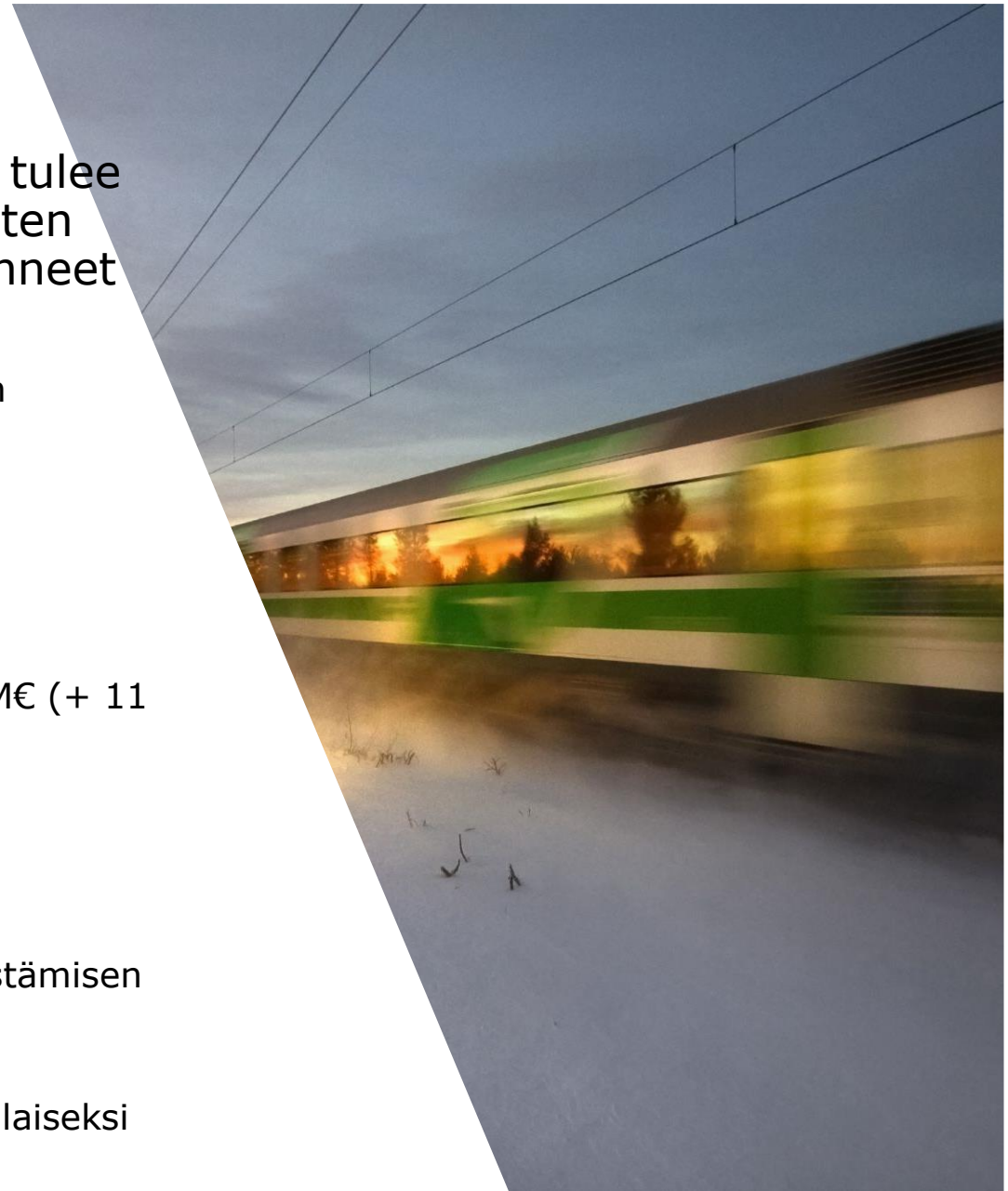


# ...Mitä joukkoliikenteen uusi normaali voi olla?

- ▶ Merkkejä **vapaa-ajan liikkumisen lisääntymisestä** (mm. junaliikenne ja HSL asiakaskysely)
  - ▶ Hiljaisemmän ajan kysyntä voi kasvaa, mutta vapaa-ajan liikkumista haasteellisempi hoitaa joukkoliikenteellä
  - ▶ tarvitaan syvällisempää tietoutta matkustajatarpeista
- ▶ **Monipaikkaisuus ja asuntomarkkinoiden muutos**
  - ▶ Kun työn tekemisen sijainnin merkitys vähenee, vähenee myös asumisen sijainnin merkitys
  - ▶ Vaikutus joukkoliikenteeseen epäselvä, mutta heikentänee suuria liikkumisvirtoja
- ▶ Joukkoliikenteen **yrityskentän tulevaisuus sumea**
  - ▶ Konkurssit, fuusiot ja markkinoiden uusjako mahdollisia
  - ▶ Markkinaehtoista liikennettä voi siirtyä pysyvästi viranomaisten järjestettäväksi
- ▶ **Pyöräilyn ja kävelyn suosion** kasvu
  - ▶ Multimodaalisuuden tarpeet kasvavat: kevyt liikenne kytkettävä paremmin joukkoliikenteeseen

# Kohti tulevaa

- ▶ Jotta ala selviäisi mahdollisimman vähällä pandemiasta, tulee tehdä kaikki mahdollinen koronan negatiivisten vaikutusten lieventämiseksi. Kunnat ja valtio yhteistyössä ovat jo tehneet mittavia toimia, mm:
  - ▶ joukkoliikenteen palvelutaso pidetty korkealla, vaikka matkustaminen vähentynyt
  - ▶ Sopimusjoustoja liikenteenharjoittajien eduksi
  - ▶ Valtio myöntänyt alalle merkittäviä koronatukia kuluneena vuonna:
    - ▶ Yritystuet
    - ▶ Joukkoliikenteet tuet joukkoliikenneviranomaisille 100 M€ + 100 M€ (+ 11 M€ junaliikenne)
- ▶ Vaikka koronan pahimmat negatiiviset vaikutukset eivät toteutuisi, on varauduttava pysyviin muutoksiin niin joukkoliikenteen kysynnässä kuin tarjonnassa:
  - ▶ Kysynnän pysyvä vähentyminen voi heikentää joukkoliikenteen järjestämisen edellytyksiä
  - ▶ Etenkin alueilla, joilla matkustajavirrat olleet muutenkin ohuita, voi joukkoliikenne järjestäminen kulkumuotona muodostua jopa kyseenalaiseksi
  - ▶ Yrityskentällä markkinamuutokset





# ...Kohti tulevaa

- ▶ Kriisin hellitettyä tulisi päästä ensin koronaa edeltävään tilanteeseen ja sitten kasvukäyrälle kohti kansallisia tavoitteita. Kaupunkien, seutujen ja muiden toimijoiden vahvat panokset ovatkin tässä suhteessa lupaavia:
  - ▶ Kaupunkiseuduilla panostetaan vahvasti raidejoukkoliikenteeseen (Raide-Jokeri, Tampereen raitiotie, Vantaan pikaraitiotie jne..)
  - ▶ Puhdas kalusto ja käyttövoimat käyttöön koko maassa
  - ▶ toimenpiteet joukkoliikenteen luottamuksen palauttamiseksi (terveysturvallisuustoimet, markkinointi ym)
- ▶ Joukkoliikenteen tulevaisuus riippuu vahvasti liikenteen ilmastopoliittisten toimenpiteiden kokonaisuudesta:
  - ▶ Fossiilittoman tiekartan toimenpiteet
  - ▶ Liikenne12-suunnitelman luonnosversio sisältää mittavan toimenpidepakettin joukkoliikenteen ja matkaketjujen edistämiseksi. Suunnitelmaversio 2 mukaan:
    - ▶ Matkaketjutoimenpiteet vuosina 2022-25 vuositasolla 5 miljoonaa euroa
    - ▶ joukkoliikennetoimenpiteet alkaen vuodesta 2025 vuositasolla 34-42 miljoonaa euroa





# Kiitos!

[laura.langer@traficom.fi](mailto:laura.langer@traficom.fi)

