



Vaasan yliopisto
UNIVERSITY OF VAASA

Sofie Grönroos

**Kestävä aluekehitys: julkisen liikenteen
järjestämisen taloudellinen ja ekologisen
kestävyyden näkökulma**

Johtamisen akateeminen yksikkö
Julkisen toiminnan johtamisen
kandidaatintutkielma
Hallintotieteiden
kandidaattiohjelma

Vaasa 2026

VAASAN YLIOPISTO**Johtamisen akateeminen yksikkö**

Tekijä:	Sofie Grönroos		
Tutkielman nimi:	Kestävä aluekehitys: julkisen liikenteen järjestämisen taloudellinen ja ekologisen kestävyuden näkökulma		
Tutkinto:	Hallintotieteiden kandidaatti		
Opintosuunta:	Julkisen toiminnan johtaminen		
Työn ohjaaja:	Kirsi Lehto		
Valmistumisvuosi:	2026	Sivumäärä:	36

TIIVISTELMÄ:

Julkisella liikenteellä tarkoitetaan esimerkiksi linja-autoin, raitiovaunuin ja taksein tapahtuvaa kaikille maksua vastaan avointa henkilöliikennettä. Julkinen liikenne kytkeytyy kiinteästi tutkielmassani käsittelemään joukkoliikenteen käsitteeseen, sillä joukkoliikenne tarkoittaa matkustajien kuljettamista suuriin henkilömääriin sopivilla liikennevälineillä, esimerkiksi junilla. Käsittelemässäni myös paikallisliikennettä, joka tarkoittaa tietyn alueen sisällä tapahtuvaa julkista liikennettä. Tämän kandidaatintutkielman tavoitteena on pohtia julkisen liikenteen järjestämistä erityisesti julkisen talouden ja ekologisen kestävyuden näkökulmista. Kantavina teemoina kandidaatintutkielmassa ovat kestävä aluekehitys, talous ja ekologisuus.

Kuntien taloudellisella tuella on suuri merkitys alueella järjestettävään julkiseen liikenteeseen, sillä esimerkiksi haja-asutusalueilla ja maaseudulla julkisen liikenteen järjestäminen ei olisi mahdollista tai kannattavaa ilman kuntien ja valtion tukea. Julkisen liikenteen kannattavuus on siis kiinteästi kytköksissä aikaan ja paikkaan. Tämä näkyy myös käsittelemissäni joukkoliikenteen järjestämismalleissa, joita ovat markkinaehtoinen liikennepalvelumalli ja palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyt liikennepalvelumallit. Markkinaehtoinen liikennepalvelumalli sopii erityisesti valtateiden kaukolinja-autoliikenteeseen, missä tiettyjen reittien kysyntä ja asiakasvirta on suurta. Palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyt liikennepalvelumallit vastaavat enemmän paikallisen liikenteen tarpeisiin kaupunki-, taajama- ja haja-asutusalueilla saaden julkista taloudellista tukea liikennöintiinsä.

Julkinen liikenne on yksityisautoilua huomattavasti vähäpäästöisempi ja -meluisampi liikkumismuoto. Sen päästöt ovat yksityisautoilua lähes kymmenkertaisesti pienemmät, sillä julkisen liikenteen päästöjä rajoittaa esimerkiksi lakisääteinen jakeluvolvoite.

Julkisen liikenteen käyttäjien saavutettavuuden kokemukset ovat tärkeässä roolissa julkisen liikenteen laadun kannalta. Saavutettavuus tarkoittaa sitä vaivannäköä, jonka henkilö joutuu näkemään päästäkseen paikasta toiseen. Käsittelemässäni kandidaatintutkielmassani saavutettavuutta yleisesti, koetusti ja digitaalisesti. Näitä saavutettavuuden teemoja yhdistää saavutettavuuseste, joka voi olla tilallinen, ajallinen tai emotionaalinen. Näitä saavutettavuusesteitä voidaan torjua laadukkaalla aluepolitiikalla ja -suunnittelulla, mitkä lisäävät alueiden elin-, veto- ja pitovoimaa.

Tutkielmani lopputuloksena on, että julkiseen liikenteeseen panostaminen ja sen taloudellinen tukeminen vastaavat nykyajan nousevaan trendiin ekologisesta kestävydestä ja vihreästä siirtymästä. Julkiseen liikenteeseen panostaminen tuo kunnille positiivisia oheisvaikutuksia esimerkiksi lisäämällä alueen saavutettavuutta, ympäristöystävällisyyttä ja kestävästä kehitystä. Julkinen liikenne voi tuoda kunnalle lisätuloja ja kohottaa sen elin-, veto- ja pitovoimaa.

AVAINSANAT: kestävä aluekehitys, aluekehitys, julkinen liikenne, joukkoliikenne, ekologinen kestävyys, vihreä siirtymä, julkinen talous, rahoitus, kunnat, elinvoima, pitovoima, vetovoima

Sisällys

1	Johdanto	5
2	Kuntien ja valtion talous ja rahoitus paikallisliikenteen näkökulmasta	7
2.1	Yleistä	7
2.2	Kuntien taloudellisen tilanteen vaikutus joukkoliikenteen järjestämiseen	9
2.3	Joukkoliikenteen järjestämismallit – markkinaehtoinen liikennepalvelumalli	11
2.4	Joukkoliikenteen järjestämismallit – palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyt liikennepalvelumallit	14
3	Ympäristö ja kestävä aluekehitys	19
3.1	Vihreä siirtymä ja ekologinen kestävyys	19
3.2	Paikallisliikenteen saavutettavuus yleisesti, koetusti ja digitaalisesti	21
3.3	Alueiden elin-, veto- ja pitovoima kestävä aluekehityksen näkökulmasta	25
4	Yhteenveto	29
5	Lähteet	32

Kuvat

Kuva 1. Julkisen liikenteen matkakustannusten korvausten jakautuminen 2017–2023
(Traficom, 2025).

1 Johdanto

Tutkielmassani käsittelen kestävästä aluekehitystä erityisesti julkisen liikenteen järjestämisen näkökulmasta. Kantavana teemana tutkielmassani on julkisen talouden ja ekologisen kestävyuden vaikutus paikallisliikenteen järjestämismalleihin ja sitä kautta kestävästä aluekehitykseen. Tutkielmani tavoitteena on selvittää, miten kuntien talous voi vaikuttaa paikallisliikenteen laadullisiin sekä määrällisiin ominaisuuksiin, ja pyrin myös pohtimaan, miten kestävä aluekehitys julkisen liikenteen näkökulmasta voi vaikuttaa kuntien elin-, veto- ja pitovoimaisuuteen.

Tilastokeskuksen (2008) määritelmän mukaan paikallisliikenne pitää sisällään kaupunki- ja esikaupunkialueilla sekä taajamissa tapahtuvan aikataulun mukaisen lähi- ja paikallisliikenteen, joka toteutetaan julkisilla kulkuneuvoilla, kuten linja-autoilla, raitiovaunuilla, metrolla ja lähijunilla. Toimivat liikenneyhteydet ja liikkumispalvelut ovat merkittävässä roolissa jokaisessa kunnassa ja jokaisella alueella (Kuntaliitto, n. d.b). Siirilän ja Eckhardtin (2021, s. 4) mukaan julkisten liikkumispalveluiden kehittäminen on hyvä keino parantaa alueiden fyysistä saavutettavuutta ja niiden elin-, veto- ja pitovoimaa.

Talouden näkökulmassa aion pohtia erityisesti paikallisliikenteen aiheuttamia menoja ja sen tuomia tuloja kunnille sekä valtiolle, sekä kuntien taloudellisia ja alueellisia mahdollisuuksia järjestää joukkoliikennepalveluita. Esittelen myös paikallisliikenteen järjestämismalleja ja niiden aluekohtaista linkittymistä.

Tutkielmani aihe linkittyy myös kiinteästi vihreän siirtymän ja ekologisen kestävyuden käsitteisiin. Vihreä siirtymä ja ekologinen kestävyys tarkoittavat Ympäristöministeriön (n. d.a & b) mukaan muun muassa ympäristön ja luonnonvarojen suojelua, kiertotalouden ja ekosysteemien toimivuuden tukemista sekä luonnon monimuotoisuuden säilyttämistä.

Käsittelen tutkielmassani myös saavutettavuuden käsitettä yleisesti, koetusti ja digitaalisesti. Saavutettavuus tarkoittaa Hämäläisen (2023, s. 8) mukaan sitä vaivannäköä, joka henkilön täytyy nähdä päästäkseen paikasta toiseen. Koettu saavutettavuus

täydentää Hämäläisen (2023, s. 10) mukaan saavutettavuuden käsitettä, ja on ihmisen kokemus siitä, kuinka helposti hän pääsee halutessaan osallistumaan sosiaalisiin aktiviteetteihin nimenomaan julkista liikennettä hyödyntäen. Digitaalinen saavutettavuus tarkoittaa Aalto-yliopiston verkkosivujen (n. d.) mukaan digitaalisten palveluiden, sivustojen ja materiaalien helppolukuisuutta ja ymmärrettävyyttä ihmisen toimintakykyyn katsomatta. Pohdin, millainen merkitys näillä saavutettavuuden käsitteillä on julkiseen liikenteeseen ja kestäväan aluekehitykseen.

Tutkielmani tutkimusmenetelmänä käytän narratiivista kirjallisuuskatsausta, joka perustuu aiemman tieteellisen tiedon, kirjojen ja artikkelien laaja-alaiseen ja yleiskuvalliseen hyödyntämiseen omassa tutkielmassani (Ahlgren, 2025). Tutkielmassani haen vastausta kahteen tutkimuskysymykseen, jotka ovat:

1. Miten kuntien talous vaikuttaa paikallisliikenteen laadullisiin ja määrällisiin ominaisuuksiin?
2. Millainen merkitys julkisella liikenteellä on kuntien elin-, veto- ja pitovoimaan kestäväan aluekehityksen näkökulmasta?

2 Kuntien ja valtion talous ja rahoitus paikallisliikenteen näkökulmasta

2.1 Yleistä

Julkisen liikenteen kokonaisrahoitus muodostuu Traficom (2025) mukaan siitä saaduista lipputuloista sekä kuntien ja valtion antamasta rahoituksesta. Kuntien ja valtion antama julkinen rahoitus jakautuu kahteen alakäsitteeseen, joita ovat suora rahoitus ja matkakustannusten korvaukset (Traficom, 2025). Suoraan rahoitukseen lukeutuvat Traficom (2025) esimerkin mukaan muun muassa valtion ja kuntien tekemät liikennepalveluiden ostot, joukkoliikenteen saamat valtionavustukset, lipputuet sekä palvelusetelit. Matkakustannuksien korvauksiin sisältyvät sen sijaan esimerkiksi viranomaistahojen, Kansaneläkelaitoksen, kuntien eri toimialojen ja useiden muiden julkisten toimijoiden asiakkailleen ja henkilöstölleen matkoista maksamat lakisääteiset tuet ja korvaukset (Traficom, 2025). Tällaisia voivat Traficom (2025) mukaan olla esimerkiksi Kela-kyydit, koulu- ja opiskelumatkojen sekä vammais- ja sosiaalihuoltolain mukaisten kuljetusten korvaukset, joihin suurin osa matkakustannusten korvauksista kohdentuu. Esimerkiksi Kelan maksama koulumatkatuki on tärkeässä roolissa koetun saavutettavuuden näkökulmasta. Koulumatkatukea maksetaan alle 20-vuotiaille toisen asteen opiskelijoille, joiden yhdensuuntainen koulumatka on vähintään seitsemän kilometriä (Kela, 2026). Kelan (2026) mukaan koulumatkatukea maksetaan ensisijaisesti julkisen liikenteen kulkuneuvoilla matkustettaessa. Koulumatkatuki antaa opiskelijalle oikeuden edullisimpaan kuukausilippuun ja sen käyttöön (Kela, 2026). Tällöin opiskelija voi hyödyntää lippua myös vapaa-ajallaan, mikä voi lisätä opiskelijan koetun saavutettavuuden kokemusta.

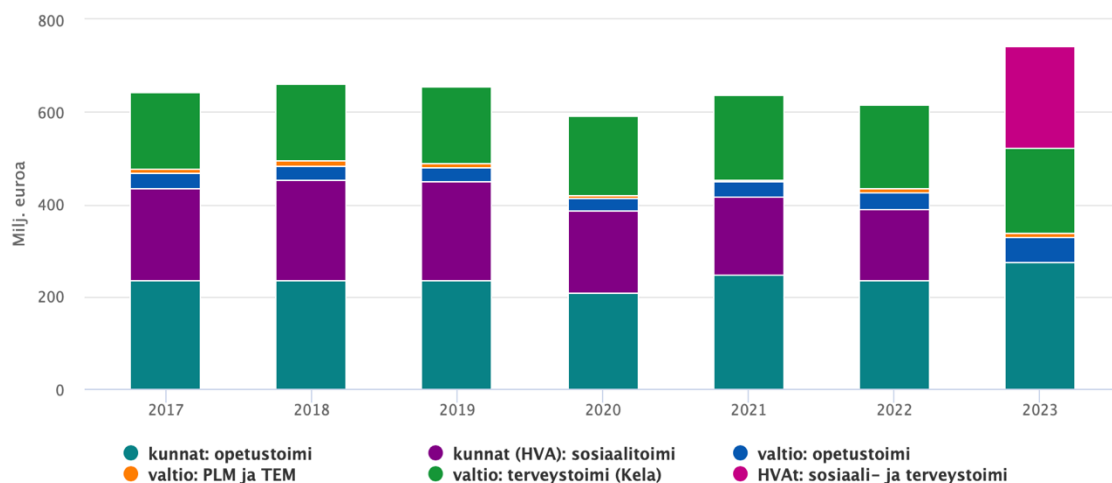
Traficom (2025) verkkosivuilla vuonna 2021 julkaistun ja vuonna 2025 päivitetyn pylväsdiagrammin mukaan vuonna 2023 valtio ja kunnat maksoivat julkisen liikenteen toimijoille 561,17 miljoonaa euroa suoraa rahoitusta ja 523,6 miljoonaa euroa matkakustannusten korvauksia. Julkisen liikenteen suoran rahoituksen jakautumista

vuosina 2017–2023 käsittelevässä pylväsdiagrammissa selviää, että vuonna 2023 valtio oli ostanut liikennepalveluita yhteensä noin 140 miljoonalla eurolla (Traficom, 2025). Vastaava summa kuntien tekemissä liikennepalveluiden ostoissa oli lähes kolme kertaa korkeampi, yhteensä noin 418 miljoonaa euroa (Traficom, 2025).

Julkisen liikenteen matkakustannusten korvauksien jakautumista vuosina 2017–2023 mallintavan pylväsdiagrammin mukaan vuonna 2023 kuntien opetustoimi maksoi asiakkailleen, kuten opettajille ja oppilaille muun muassa työmatkakorvauksia sekä koulukuljetuskorvauksia, noin 274,3 miljoonan euron edestä (Traficom, 2025). Kuntien opetustoimen osuus matkakustannusten kokonaiskorvauksista oli noin 37 prosenttia (Traficom, 2025). Hyvinvointialueuudistuksen myötä vuonna 2023 hyvinvointialueet ja niiden sosiaali- ja terveystoimi korvasivat aiemman kuntien sosiaalitoimen (Traficom, 2025). Hyvinvointialueet ja niiden sosiaali- ja terveystoimi maksoivat matkakustannusten korvauksia noin 220 miljoonan euron ja 30 prosenttiyksikön edestä (Traficom, 2025). Nämä matkakustannusten korvaukset kohdentuivat esimerkiksi hyvinvointialueiden henkilöstöön korvaten heille työmatkakorvauksia työehtosopimuksen mukaisesti (TEHY, n. d.). Valtion terveystoimi, eli Kansaneläkelaitos, maksoi matkakustannusten korvauksia asiakkailleen noin 184 miljoonaa euroa ja 25 prosenttiyksikköä kokonaisprosenttiosuudesta (Traficom, 2025). Näihin korvauksiin sisältyi esimerkiksi matkakorvauksia julkiseen tai yksityiseen terveydenhoitoon sairauden, synnytyksen tai raskauden takia matkustamisesta aiheutuneista kustannuksista (Kela, 2025). Kela korvasi asiakkailleen myös Kela-taksimatkoja sekä yöpymisrahaa sairauden, kuntoutuksen tai tutkimusten vuoksi (Kela, 2025).

Valtion opetustoimi maksoi vuonna 2023 julkisen liikenteen matkakustannusten korvauksia noin 54,5 miljoonaa euroa (Traficom, 2025). Nämä korvaukset kohdistuvat heidän työntekijöidensä tekemiin työmatkoihin (Valtiovarainministeriö, 2025). Valtion puolustusministeriö ja työ- ja elinkeinoministeriö maksoivat matkakustannusten korvauksia noin 11 miljoonaa euroa (Traficom, 2025). Nämä korvaukset maksettiin niin ikään pääasiassa ministeriöiden omalle henkilöstölle (Valtiovarainministeriö, 2025).

Julkisen liikenteen matkakustannusten korvausten jakautuminen 2017–2023



Kuva 1. Julkisen liikenteen matkakustannusten korvausten jakautuminen 2017–2023 (Traficom, 2025).

2.2 Kuntien taloudellisen tilanteen vaikutus joukkoliikenteen järjestämiseen

Kuntien taloudellinen tilanne on suuressa roolissa kuntien peruspalveluiden, kuten joukkoliikenteen, ylläpitämisessä ja järjestämisessä (Riikonen. 2008, s. 5). Kuntien palvelutuotannon kustannukset saattavat olla korkeammat sen saamiin verotuloihin nähden, jonka vuoksi on perustettu kuntien valtionosuusjärjestelmä (Kuntaliitto, n. d.c). Järjestelmän tarkoituksena on Kuntaliiton nettisivujen (n. d.c) mukaan tukea kuntien taloutta siten, että ne pystyvät järjestämään niille velvoitetut peruspalvelut kansalaisille tasaisella laadulla asuinpaikasta riippumatta sekä ilman kohtuutonta kuntalaisiin kohdistuvaa verorasitusta. Valtionosuusjärjestelmän yhtenä tarkoituksena on Riikosen (2008, s. 5) mukaan tasata kuntien välisiä tulo- ja menoeroja, jotka voivat hänen mukaansa johtua muun muassa kuntien väestön tuloeroista sekä ikäjakaumasta ja kuntien välisistä maantieteellisistä eroista, kuten pitkistä etäisyyksistä, haja-asutuksesta ja maaseutumaisuudesta. Erityisesti haja-asutusalueilla ja maaseudulla asuu Riikosen (2008, s. 5) sekä Lehtosen ja Makkosen (2025, s. 8) mukaan ikääntyvää väestöä, jolloin tällaisilla kunnilla on oikeus saada suurempaa taloudellista tukea

valtionosuusjärjestelmästä kattamaan väestön ikääntymisen aiheuttamia kuluja (Kuntaliitto, n. d.c). Riikonen (2005, s. 6) nostaa kuitenkin esiin sen, ettei valtionosuusjärjestelmän taloudellinen tuki ole aina kunnalle riittävä ja kuntien väliset taloudelliset erot voivat olla siitä huolimatta suuria. Tällöin kunnat saattavat rajata esimerkiksi julkisen liikenteen järjestämisen ainoastaan lakisääteisesti määriteltyyn minimiin, eli koulukuljetuksiin sekä vammaispalvelu- ja sosiaalihuoltolain mukaisiin kuljetuksiin (Riikonen, 2008, s. 6). Kunnilla ei siis ole velvollisuutta järjestää kaikille kuntalaisille avointa joukkoliikennettä, eikä se saa siihen valtionosuusjärjestelmän tukea (Riikonen, 2008, s. 6). Tällöin riskinä on erityisesti harvaan asuttujen maaseutumaisten alueiden jääminen avoimen joukkoliikenteen ulkopuolelle, jolloin yksityisautoilu ja sen aiheuttamat päästöt kasvavat (Riikonen, 2008, s. 7).

Myös kuntien koolla ja sijainnilla on suuri merkitys niiden järjestämän joukkoliikenteen kannattavuudessa (Riikonen, 2008, s. 7). Riikosen (2008, s. 7) mukaan suurissa kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenne on merkittävässä roolissa sekä taloudellisesti että toiminnallisesti. Hän mainitsee, että suuret kaupungit tukevat joukkoliikenteen järjestämistä taloudellisesti mielellään, sillä se on kaupunkien kehityksen kannalta edullisempaa ja kannattavampaa kuin esimerkiksi tie- ja katuverkoston sekä muun infrastruktuurin uudistaminen lisääntyttä yksityisautoilua vastaavaksi tilanteessa, jossa julkinen joukkoliikenne puuttuisi tai vähenisi. Sen sijaan suurien etäisyyksien maaseutumaisilla alueilla avoimen joukkoliikenteen järjestäminen mielletään usein pelkäksi kulueräksi, eivätkä kannustimet, kuten mahdolliset lisäverotulot, kestävä kehitys tai saavutettavuus, ole riittäviä tukemaan julkista liikennettä tällaisilla alueilla (Riikonen, 2008, s. 7). Riikosen (2008, s. 7) mukaan tällaisilla alueilla yksityisautoilu on suosittu ja toimivaksi havaittu liikkumamuoto.

Maaseutumaisista alueista elinvoimaisimpia ovat Lehtosen ja Makkosen (2025, s. 8) mukaan kaupunkeja ympäröivät alueet, niin kutsutut kehyskunnat, joihin on lähiaikoina kohdistunut suurtaakin muuttoliikettä. Esimerkiksi Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse toimii Tampereen lisäksi yhteensä seitsemän muun lähikunnan alueella, joiden

kanssa se jakaa myös liikennöinnin aiheuttamat kulut ja kustannukset (Nysse, 2025). Yksi näistä kunnista on noin 16 kilometrin päässä Tampereesta sijaitseva Pirkkala, joka on valittu vuodesta 2021 alkaen joka vuosi Suomen elinvoimaisimmaksi kunnaksi (Hinkula, 2025). Valintaan vaikuttavat Hinkulan (2025) mukaan muun muassa alueen työllisyys, tuottavuus, inhimillinen pääoma sekä nettomuutto. Pirkkalan alueella liikennöi Nyssen (n. d.) mukaan kevätkaudella 2025 yhteensä yhdeksän bussilinjaa, joista kahdeksan Tampereelle ja yksi Nokialle. Jurmun (2021, s. 2) mukaan tällaisella toimivalla joukkoliikenteellä on suuri vaikutus alueen pito- ja vetovoiman kannalta, sillä se voi parhaimmillaan toimia alueen kilpailuvalttina asuin- ja työpaikkaa valittaessa.

2.3 Joukkoliikenteen järjestämismallit – markkinaehtoinen liikennepalvelumalli

Joukkoliikenteen palvelut voidaan Traficom (2025) mukaan järjestää joko markkinaehtoisesti tai palvelusopimusasetuksen, lyhyemmin PSA:n, mukaisesti. Tässä kappaleessa käsittelem markkinaehtoisen liikennepalvelumallin järjestämistä. Markkinaehtoisen mallin pääideana on Jokilehdon ja kumppaneiden (2012, s. 6) mukaan se, että ”liikennepalvelut voidaan tuottaa vapaan kilpailun pohjalta viranomaisen puuttumatta markkinoiden toimintaan.” Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, ettei liikenteenharjoittajien välistä kilpailua rajoiteta, jolloin ne voivat toimia vapaasti oman suunnittelun ja hintojensa pohjalta (Jokilehto ym., 2012, s. 6). Tällöin niille ei myöskään Jokilehdon ja kumppaneiden (2012, s. 6) mukaan makseta julkisia tukia. Markkinaehtoinen palvelumalli on suosittu erityisesti kannattavilla ja runsaskulkuisilla reiteillä, kuten valtateiden pitkän matkan linja-autoliikenteessä (Lintusaari, 2020, s. 3).

Kumpikin malli alkaa toimivaltaisen viranomaisen määrittellessä riittävän julkisen henkilöliikenteen palvelutason aluekohtaisesti (Traficom, 2025). Riittämätön palvelutaso voi tarkoittaa esimerkiksi liian vähäisiä tai huonoihin kellonaikoihin kulkevia vuoroja (Lintusaari, 2020, s. 1). Jos palvelutaso mielletään viranomaisen toimesta riittämättömäksi, mutta kysyntä sen laajenemiselle olisi suurta, voi riittävä palvelutaso syntyä myös ilman julkista rahoitusta (Traficom, 2025). Julkisen rahoituksen tarpeeseen

vaikuttavat Lintusaaren (2020, s. 1) mukaan kysynnän ja tarjonnan tasapaino, eli se, saavatko liikennöitsijät toimintansa kustannuksiin, esimerkiksi investointeihin, polttoainekuluihin ja kuljettajien palkkoihin, nähden riittäviä tuloja (Lintusaari, 2020, s. 1). Kustannuksiin vastaavat tulot koostuvat Lintusaaren (2020, s. 1) mukaan pääasiallisesti lipputuloista, mainostuloista ja liikennöitsijöiden kunnilta saamistaan sopimuskorvauksista. Jos näin on, voi liikennöitsijä toimia ilman yhteiskunnan tukia (Lintusaari, 2020, s. 2). Tällöin liikennöitsijät myös vastaavat itse toiminnan taloudellisesta kannattavuudesta, ja voivat määritellä esimerkiksi lippujen hinnat, linjojen aikataulut ja reitit vapaan kilpailun kautta ilman viranomaisten palvelutasomäärittelyä (Lintusaari, 2020, s. 1). Markkinaehtoisessa liikennepalvelumallissa liikennöitsijät voivat myös joissain määrin esimerkiksi lisätä tai vähentää vuoroja kysynnän mukaisesti. Riskinä liikenteenharjoittajan näkökulmasta on kuitenkin määräaikainen, vähintään kahden vuoden pituinen sopimuskausi, johon tämän tulee sitoutua (Jokilehto ym., 2012, s. 10). Erityisesti haja-asutusalueen reiteillä kysyntä ja sen mukanaan tuomat lipputulot voivat vaihdella, mikä vaikuttaa olennaisesti liikenteenharjoittajan talouteen (Jokilehto ym., 2012, s. 9). Lintusaaren (2020, s. 3) ja Jokilehdon sekä kumppaneiden (2012, s. 9) mukaan markkinaehtoisen liikennepalvelumallin toiminta ja vuorot sijoittuvatkin pääasiallisesti kannattaville ja suosituille reiteille, kuten valtateille ja kaukoliikenteeseen. Hyvä esimerkki markkinaehtoisesta liikennepalvelumallista ovat kaukoliikenteen linja-autoliikenneharjoittajat, kuten OnniBus (Lintusaari, 2020, s. 3).

Markkinaehtoinen liikennepalvelumalli on saanut osakseen myös kritiikkiä. Liikenne- ja viestintäministeriöön vuonna 2016 lähetetyssä useamman kaupunginjohtajan ja pormestarin allekirjoittamassa Kuntaliiton kirjeessä kritisoitiin liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemaa *Liikennekaari* -lainsäädäntöhanketta, jonka tarkoituksena oli ”koota liikennemarkkinoiden sääntely yhtenäiseksi Liikennekaareksi, jolla edistetään uusien palvelumallien syntymistä ja helpotetaan yritysten markkinoille tuloa” (Koskinen, 2016). Liikennekaari -hankkeen tarkoituksena oli poistaa seuraavaksi käsittelemäni palvelusopimusasetussuoja, jolloin markkinaehtoisesta

liikennepalvelumallista tulisi ensisijainen kuntien järjestämään, tukemaan ja hankkimaan julkiseen liikenteeseen nähden (Koskinen, 2016). Riskinä tässä olisi Koskisen (2016) mukaan erityisesti se, että keskisuurien ja isojen kaupunkiseutujen sekä syrjäseutujen liikennepalvelutaso laskisi markkinaehtoisien liikennepalvelumallin keskittyessä pääasiallisesti kiireisiin ruuhka-aikoihin niiden vahvan asiakasvirran ja sen tuomien tulojen vuoksi. Koskinen (2016) mainitsi myös, että kunnat joutuisivat tällaisessa tilanteessa hankkimaan ja järjestämään hiljaisempien aikojen, kuten kalliiden ilta- ja viikonloppuvuorojen sekä haja-asutusalueiden liikennöinnin toiselta toimijalta, jolloin kuntien järjestämän joukkoliikenteen kustannustehokkuus laskisi sen kustannusten kuitenkin noustessa. Asiakkaille tilanne voisi näyttäytyä Koskisen (2016) mukaan muun muassa hintojen nousuna, reittien ja lippujen yhteensopimattomuutena sekä aikataulujen muuttumisena ja matkojen ajallisena pidentymisenä. Tämä johtuu Jokilehdon ym. (2012, s. 10) mukaan siitä, että yhteiskäyttöisen lippujärjestelmän ja jouhevien matkaketjujen syntyminen ovat täysin liikenteenharjoittajien yhteistyön varassa. Tällöin vaarana on se, että jokin toimija tai alue jää yhteistyön ulkopuolelle erimielisyyksien tai epäselvyyksien vuoksi (Jokilehto ym., 2012, s. 10). Tämä vaikeuttaa myös matkustajien kulkemista sekä saattaa heikentää tiettyjen asuinalueiden fyysistä saavutettavuutta, ja sitä kautta niiden elin-, pito- ja vetovoimaa. Markkinaehtoisessa palvelumallissa palvelutaso voi vaihdella huomattavasti liikenteenharjoittajasta ja reitistä riippuen (Jokilehto ym., 2012, s. 9). Erityisen alttiita palvelutason vaihteluille ovat Jokilehdon ja kumppaneiden (2012, s. 10) mukaan haja-asutusalueet, sillä markkinaehtoisien palvelumallin liikenteenharjoittajat keskittyvät pääasiassa suosituille ja suuren kysynnän reiteille niistä saatavien lipputulojen vuoksi. Tällöin riskinä on, että haja-asutusalueet jäävät laadullisesti ja määrällisesti määritellyn palvelutason ulkopuolelle (Jokilehto ym., 2012, s. 9).

2.4 Joukkoliikenteen järjestämismallit – palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyt liikennepalvelumallit

Palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyssä liikennepalvelumallissa ”toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee liikenteenharjoittajalla julkisen palvelun velvoitteita, korvaa velvoitteista aiheutuvat kustannukset liikenteenharjoittajalle ja/tai myöntää sille yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta” (Jokilehto ym., 2012, s. 20). Palvelusopimusasetuksen mukaisen liikennepalvelumallin etuna on Jokilehdon ja kumppaneiden (2012, s. 20) mukaan se, että toimivaltaiset viranomaiset pystyvät varmistamaan liikennepalveluiden paremman ja tasaisemman laadun sekä edullisemmat hinnat markkinaehtoiseen liikennepalvelumalliin verrattuna. Palvelusopimuksen mukaisesti järjestettyjä liikennepalvelumalleja on oman tuotannon lisäksi yhteensä kolme ja ne liikennöivät pääasiassa kaupunki-, taajama- ja haja-asutusalueilla (Jokilehto ym., 2012, s. 24).

Valtioilla ja kunnilla ei ole Traficom (2025) mukaan velvollisuutta järjestää joukkoliikenteen palveluita. Lintusaari (2020, s. 1) kuitenkin painottaa, että niiden kannattaa tukea julkista joukkoliikennettä tarkoituksenaan yhteinen hyvä, positiiviset ulkoisvaikutukset ja se, että joukkoliikenteestä voi olla jopa enemmän hyötyä yhteiskunnalle kuin yksittäiselle käyttäjälle. Näitä positiivisia ulkoisvaikutuksia voivat Lintusaaren (2020, s. 1) esittämien esimerkkien perusteella olla yksilöiden välinen tasa-arvo sekä ympäristönäköt, kuten ympäristö- ja ilmastoystävällisyys, ekologisuus sekä kestävä kehitys.

Julkisen sektorin toimijoiden tulee arvioida julkisen liikenteen tarpeen suuruus ja sen kautta mahdollinen tarve julkiselle rahoitukselle tai taloudelliselle tuelle (Lintusaari, 2020, s. 1). Käytännössä tämä tarkoittaa pohdintaa siitä, miten palvelutasotavoitteen mukaiset määrälliset ja laadulliset kysymykset toteutuvat alueella (Lintusaari, 2020, s. 1). Nämä palvelutasotavoitteelliset määrälliset kysymykset tarkoittavat Lintusaaren (2020, s. 1) mukaan esimerkiksi vuorojen aikataulullista tiheyttä ja niiden liikennöintiäaikoja. Laadulliset kysymykset käsittävät hänen mukaansa sen sijaan esteettömyyden,

ympäristöystävällisyyden, lippujen hintojen ja lippujen yhtenäisten kelpoisuusalueiden käsitteet.

Valtion tai kuntien taloudellisesta tuesta voi olla hyötyä tilanteessa, jossa joukkoliikenteen kysyntä on suurta, mutta markkinaehtoisten liikennepalvelujen kysyntä ei kuitenkaan ole riittävää ja niiden järjestäminen ei ole näin kannattavaa (Lintusaari, 2020, s. 4). Tällöin on neljä erilaista tapaa toteuttaa tilaaja-tuottajasopimus (Traficom, 2025).

Ensimmäinen on hankintalain mukainen ostosopimus, eli bruttomalli (Traficom, 2025). Bruttomalli on Jokilehdon ja kumppaneiden (2012, s. 22) mukaan käytössä esimerkiksi Turun, Helsingin seudun ja Tampereen paikallisliikennealueilla. Tällöin solmittava hankintasopimus tulee hankintalain 348/2007 mukaisesti kilpailuttaa ja sen solmimisessa tulee noudattaa hankintalain säännöksiä, kuten selkeyttä, avoimuutta ja tasapuolisuutta (Kuntaliitto, 2026). Bruttomallissa toimivaltainen viranomainen ostaa liikenteenharjoittajalta tietyn reitin, joka ajetaan tietyin aikaväleihin ja tasaisella laadulla (Jokilehto ym., 2012, s. 22). Tasainen laatu tarkoittaa Jokilehdon ym. (2012, s. 22) mukaan esimerkiksi kaluston ja palvelun laadun pysymistä samanlaisena päivästä tai vuorosta riippumatta. Erityisesti vuorojen säännöllisyys ja aikataulussa pysyminen voivat Hämmäläisen (2023) mukaan parantaa yksilön koettua saavutettavuutta. Jokilehdon ym. (2012, s. 22) mukaan liikenteenharjoittajan tulot eivät riipu matkustajamäärästä, vaan tämä saa aina hankintasopimuksen mukaisen korvauksen, joka perustuu esimerkiksi ajettujen tuntien, päivien ja kilometrien määrään sitoutuneeseen indeksiin. Sen sijaan toimivaltainen viranomainen saa pitää reitin lipputulot (Jokilehto ym., 2012, s. 23). Tällöin toimivaltainen viranomainen voi hyödyntää kannattavista ja suosituista liikennöintireiteistä saamia tuloja kannattamattomampien vuorojen hankintaan ja ylläpitoon, jolloin kustannukset tasaantuvat (Jokilehto ym., 2012, s. 23).

Kannattamattomimmat vuorot liikennöivät Riikosen (2008, s. 1) mukaan erityisesti haja-asutusalueella, maaseudulla ja syrjäseuduilla. Hänen mukaansa näillä alueilla

väestö ikääntyy ja harvenee. Tällöin myös kysyntä säännöllisen joukkoliikenteen tarpeelle ja joukkoliikenteestä saadut tulot vähenevät (Riikonen, 2008, s. 5). Uhkana Lehtosen ja Makkosen (2025, s. 1) mukaan on se, että maaseutu tyhjenee entisestään vuoteen 2040 mennessä muuttovirtojen suuntautuessa kaupunkeihin ja maaseudulla asuvan väestön vanhentuessa. Kaupungistumisesta on haittaa maaseutukuntien taloudelle erityisesti työikäisen väestön muuttaessa kaupunkeihin ja viedessään näin mukanaan tarpeellisia verotuloja (Lehtonen & Makkonen, 2025, s. 2). Riskinä tällöin on, että maaseutu autioituu palveluiden ja paikallisliikenteen tarpeen hiipuessa (Lehtonen & Makkonen, 2025, s. 2). Tämä heikentää kuntien verotuloja, ja voi aiheuttaa kuntaliitoksia sekä kuntaveroprosentin kohoamista kuntien elinvoimaisuuden takaamiseksi (Kuntaliitto, n. d.a). Riikosen (2008, s. 15) mukaan haja-asutusseudun paikallisliikennettä voidaan ylläpitää nykyaikana pääasiassa kuntien antaman rahoituksen ja tuen avulla, mikä käy ilmi myös aiemmin käsittelemässäni Traficom sivuilla julkaistussa kuntien ja valtion antamaa rahoitusta kuvaavassa pylväsdiagrammissa.

Toinen tilaaja-tuottajasopimusmalli on palvelusopimusasetuksen tai hankintalain mukainen käyttöoikeussopimusmalli (Traficom, 2025). Myös käyttöoikeussopimukset tulee kilpailuttaa hankintalain mukaisesti, mikäli niiden ennakoitu arvo ylittää hankintalain määrittelemän 30 000 euron kansallisen yläarvon (Jokilehto ym., 2012, s. 20). Käyttöoikeussopimusten kilpailuttamisessa tulee noudattaa erityisesti hankintalain 1397/2016 13 lukua, jonka yleisiä säännöksiä ovat esimerkiksi selkeät tarkoitukset, määritelmät ja periaatteet hankinnalle sekä hankinnan soveltamisalan määrittely ja sen rajaukset (Hankinnat, 2024a). Käyttöoikeussopimuksissa on tyypillistä, että toimivaltainen viranomaisella on vastuussa liikenteen ja vuorojen suunnittelusta sekä palvelutasotavoitteiden täyttymisestä. Liikenteenharjoittaja on sen sijaan kantanut lipputuloriskin, saanut viranomaiselta korvauksen työstään sekä pitänyt lipputulot (Jokilehto ym., 2012, s. 26). Jokilehdon ym. (2012, s. 31) mukaan tämän takia liikenteenharjoittaja on usein motivoitunut hoitamaan liikenteen, vuorot ja palvelun mahdollisimman hyvin lipputulojen takaamiseksi.

Kolmantena tilaaja-tuottajasopimusmallina on suorahankinta (Traficom, 2025). Tämä poikkeaa muista julkisista hankinnoista siten, ettei suorahankintaa tarvitse kilpailuttaa hankintalain mukaisesti (Hankinnat, 2024b). Se vaatii kuitenkin ennalta todetun ja hankintapäätöksessä perustellun syyn toteutuakseen (Hankinnat, 2024b). Tällaisia hankintalain hyväksymiä edellytyksiä voivat olla esimerkiksi äärimmäinen kiire, vain yhden tuottajan käyttäminen teknisestä tai yksinoikeudelliseen suojaamiseen liittyvästä syystä, osallistumishakemuksien tai tarjouksien puute sekä perushyödykemarkkinoilla noteerattujen tuotteiden osto (Hankinnat, 2024b). Esimerkiksi paikallisliikenteen busseissa käytettävän polttoaineen hankkiminen raaka-ainepörssistä lukeutuu perushyödykemarkkinoilla noteerattujen tuotteiden kategorian alle (Hankinnat, 2024b). Äärimmäiseen kiireeseen perustuva suorahankinta on mahdollista tilanteessa, jossa julkinen palvelu, esimerkiksi paikallisliikenne, on välittömässä vaarassa keskeytyä tai on jo keskeytynyt esimerkiksi markkinaehtoisien liikennepalvelumallin äkillisen päättymisen vuoksi (Jokilehto ym., 2012, s. 21).

Palvelusopimusasetuksen mukaisen liikennepalvelumallin voi Traficom (2025) mukaan toteuttaa myös kunnan omana tuotantona. Tällöin toimivaltainen viranomainen voi päättää itse tarjoavansa julkisia paikallisliikennepalveluita sekä tehdä sopimuksia ilman kilpailutusvelvoitetta oikeudellisesti erillisen sisäisen liikenteenharjoittajan kanssa (Jokilehto ym., 2012, s. 34). Oma tuotanto vaatii alueelta resursseja, ja se tulee usein muita aiemmin mainitsemiani malleja kalliimmaksi (Jokilehto ym., 2012, s. 35). Toisaalta Jokilehdon ym. (2012, s. 35) mukaan oman tuotannon malli voi hillitä liikennöintimarkkinoiden ylihinnottelua asiakkaan näkökulmasta sekä tarjota joustavuutta olosuhteiden, esimerkiksi reittien, muuttuessa.

Palvelusopimusasetuksen mukaisesti toteutetut liikennepalvelumallit sopivat siis parhaiten kaupunki-, taajama- ja haja-asutusalueille, joissa käyttäjävirta ja sen tuomat lipputulot voivat olla epävarmoja (Jokilehto ym., 2012, s. 24). Viranomaiset ja liikennöitsijät voivat hyödyntää suosituilta reiteiltään saamia lipputuloja

pienempituloisten reittien ylläpitämiseen ja näin tasoittaa liikennöinnin kustannuksia (Jokilehto ym., 2012, s. 23).

3 Ympäristö ja kestävä aluekehitys

3.1 Vihreä siirtymä ja ekologinen kestävyys

Vihreä siirtymä tarkoittaa Ympäristöministeriön (n. d.a) määritelmän mukaan muutosta kohti ympäristöystävällisempää ja ekologisesti kestävämpää taloutta. Sen taustalla vaikuttavat kiertotalouden, luonnonvarojen säästämisen ja vähähiilisyiden teemat, jotka Ympäristöministeriön (n. d.a) mukaan voivat hidastaa ilmastonmuutosta sekä vähentää päästöjä. Paikallisliikenteessä vihreä siirtymä voi näyttäytyä esimerkiksi ulkomailla tuotettujen fossiilisten polttoaineiden vähentämisenä ja niiden korvaamisena kotimaisella uusiutuvalla energialla, kuten tuuli- ja aurinkovoimalla tuotetulla sähköllä (Ympäristöministeriö, n. d.a). Ekologisen kestävyuden käsite kytkeytyy selkeästi vihreän siirtymän teemaan. Se tarkoittaa Ympäristöministeriön (n. d.b) määritelmän mukaan luonnon monimuotoisuuden, ekosysteemien toimivuuden sekä ympäristön suojelua ja säilyttämistä. Ekologisen kestävyteen pyrittäessä tärkeässä roolissa on sekä kansallinen että kansainvälinen yhteistyö ja varovaisuusperiaatteen noudattaminen (Ympäristöministeriö, n. d.b). Varovaisuusperiaate tarkoittaa Ympäristöministeriön (n. d.b) mukaan menettelyä, jonka tarkoituksena on ennen minkään ympäristöä koskevan tai siihen vaikuttavan hankkeen aloittamista pohtia, millaisia riskejä, haittoja ja kustannuksia kyseisellä toiminnalla on. Näitä riskejä ja haittoja tulee torjua ja ennaltaehkäistä heti hankkeen aloittamisesta asti (Ympäristöministeriö, n. d.b).

Traficom (2026) mukaan Manner-Suomessa on yhteensä noin 12 000 linja-autoa, joista noin 90 prosenttia kulkee dieselillä ja loput noin 10 prosenttia niin kutsutuilla vaihtoehtoisilla käyttövoimilla, joita ovat täyssähkö, kaasu, etanoli sekä vety ja hybridi. Bensiinilinja-autoja Suomessa on todella pieni murto-osa, vain noin 20 kappaletta (Traficom, 2026). Traficom (2026) arvion mukaan viimeisen kolmen vuoden aikana diesellinja-autojen määrä on vähentynyt viisi prosenttia, kun taas vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien linja-autojen osuus on lisääntynyt. Traficom (2023) ennusteen mukaan vuonna 2030 suurin osa julkisen liikenteen linja-autoista ovat vielä

dieselkäyttöisiä, jolloin toimivin tapa niiden päästöjen vähentämiseen olisi uusiutuvan dieselin käytön lisääminen.

Lähes kaikki täyssähköiset linja-autot liikennöivät Traficom (2026) mukaan kaupungeissa, ja niiden yhteismäärä on noin 1 100 kappaletta. Tämä on sinänsä ymmärrettävää, sillä Riikosen (2008, s. 7) mukaan suurissa kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenne on merkittävässä roolissa sekä taloudellisesti että toiminnallisesti. Täyssähkölinja-autot sopivat erinomaisesti kaupunkikäyttöön, sillä niiden päästöt ovat polttomoottorikäyttöisiä linja-autoja maltillisemmat ja niiden käyttökustannukset edullisemmat (Moksu, 2025). Pitkänmatkan linja-autoliikenteen sähköistymisen haasteena ovat pääasiassa yksityisomistuksessa ja harvassa olevat julkisen liikenteen latausasemat (Traficom, 2026).

Tilastokeskuksen ja Ympäristöministeriön mukaan tieliikenteen, eli henkilö- ja tavarakuljetuksien, päästöt olivat vuonna 2024 noin 23 prosenttia koko Suomen kasvihuonepäästöistä (Traficom, 2026). Tieliikenteen osuus koko liikenteen kasvihuonepäästöistä oli Traficom (2026) mukaan 95 prosenttia, joista linja-autojen osuus oli vain viisi prosenttia. Henkilöautoliikenne muodosti tieliikennepäästöistä yli puolet (Traficom, 2026).

Vuoteen 2023 asti tieliikenteen kasvihuonepäästöt ovat laskeneet tasaisesti (Traficom, 2026). Yhtenä syynä tähän on ollut lakisääteinen jakeluelvoite, jonka mukaan yli miljoona litraa fossiilista polttoainetta vuodessa kulutukseen toimittavien jakelijoiden, kuten Neste ja Teboilin, tulee toimittaa tästä määrästä tietty prosenttiosuus uusiutuvaa polttoainetta (Traficom, 2026 & Energiavirasto, n. d.). Energiaviraston (n. d.) mukaan Euroopan Unionin tavoitteena on se, että vuoteen 2030 mennessä 29 prosenttia tieliikenteen energiankulutuksesta olisi peräisin uusiutuvista lähteistä. Tämä pitää sisällään niin uusiutuvat polttoaineet kuin uusiutuvan liikennesähkönkin (Energiavirasto, n. d.). Vuonna 2026 jakeluelvoitteen prosenttiosuus nousi Suomessa edellisestä 16,5 prosentista 19,5 prosenttiin, ja se on kasvanut muutenkin nousujohteisesti vuodesta 2008 alkaen (Traficom, 2026 & Energiavirasto, n. d.). Vuonna 2030 Suomessa

jakeluvaihtoiteen määrittelemä uusiutuvan energian osuus olisi jo 34 prosenttia (Energiavirasto, n. d.).

Vihreää siirtymään linkittyä kiinteästi myös ilmasto-kestävän liikkumisen käsite. Se tarkoittaa Ilmasto-oppaan nettisivujen (2024) mukaan ympäristöystävällisiä ja vähäpäästöisiä liikkumismuotoja, jotka ovat myös julkiselle taloudelle ja ihmisen fyysiselle terveydelle edullisia. Ilmasto-kestävyyden näkökulmasta kestävimmit kulkutavat ovat järjestyksessä parhaimmasta heikoimpaan kävely, pyöräily, joukkoliikenne ja viimeisenä yksityisautoilu (Ilmasto-opas, 2024). Näitä tulee kuitenkin aina tarkastella alue- ja tapauskohtaisesti (Ilmasto-opas, 2024). Melan ja Mäkisen (2019) mukaan joukkoliikenne on yksityisautoilua huomattavasti ympäristöystävällisempää ja vihreää siirtymää tukevampaa. He listaavat joukkoliikenteen hyödyiksi turvallisemman liikenteen, tehokkaamman kaupunkitilan hyödyntämisen, pienempipäästöisyyden ja matalamman liikennemelun yksityisautoiluun nähden (Mela & Mäkinen, 2019). Samoin aiemmin mainittu ihmisten fyysisen kunnon kohentuminen on Melan ja Mäkisen (2019) mukaan yksi joukkoliikenteen etupuoli, sillä joukkoliikennepysäkeille pääseminen vaatii usein jonkinlaista liikuntaa. Joukkoliikenteen ohelle paikallisliikenteeseen on viime aikoina tullut vieläkin ekologisesti kestävämpiä ja fyysistä terveyttä parantavia vaihtoehtoja, kuten yhteiskäyttöisiä kaupunkipyöriä, joita käyttäjä voi hyödyntää paikallisliikennekortilla (Traficom, 2022). Hyvät ja toimivat jalankulku- ja pyöräilyreitit edistävät kunnan vihreää siirtymää ja tarjoavat terveellisen vaihtoehdon yksityisautoilulle (Mela & Mäkinen, 2019).

3.2 Paikallisliikenteen saavutettavuus yleisesti, koetusti ja digitaalisesti

Mela ja Mäkinen (2019) nimeävät yhdeksi paikallisliikenteen tärkeimmäksi ominaisuudeksi saavutettavuuden. Saavutettavuus käsitteenä tarkoittaa Hämäläisen (2023, s. 8) mukaan sitä vaivannäön määrää, jonka ihminen joutuu näkemään päästäkseen paikasta toiseen. Mela ja Mäkinen (2019) painottavat, että joukkoliikenteen kannattavuuden ja sujuvuuden kannalta on tärkeää, että siihen on helppo liittyä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että joukkoliikenteen pysäkit ovat helposti ja esteettömästi

saavutettavissa kaupunkiseudulla esimerkiksi jalan tai pyörällä (Mela & Mäkinen, 2019). Haja-asutusalueella ja maaseudulla pysäkeille saavutaan Melan ja Mäkisen (2019) mukaan usein autolla. Tällöin olisi tärkeää, että pysäkit sijoittuvat paikkoihin, joihin on turvallista ja vaivatonta pysäköidä esimerkiksi työpäivän ajaksi (Mela & Mäkinen, 2019). Pysäköintimahdollisuudet pysäkkien lähellä saattavat houkutella ihmisiä käyttämään joukkoliikennettä yksityisautoilun sijaan, sillä se on usein kaupungin keskustaan pysäköimistä edullisempaa, turvallisempaa ja helpompaa (Mela & Mäkinen, 2019). Näin saadaan vapautettua kaupunkien keskustoista yksityisautojen parkkitilaa esimerkiksi joukkoliikenteen ja jalankulkijoiden käyttöön (Mela & Mäkinen, 2019). Näin myös yksityisautoilusta aiheutuvat päästöt vähenisivät (Mela & Mäkinen, 2019).

Saavutettavuuden yhtenä elementtinä on myös matka-ajan pituus (Mela & Mäkinen, 2019). He määrittelevät, että joukkoliikenteen kannattavuuden ja kiinnostavuuden kannalta sen matka-ajan kesto saisi olla enintään kaksinkertainen yksityisautoiluun nähden. Joukkoliikenteen nopeuttamiseksi voidaan esimerkiksi lisätä liikennöintivuoroja ja suunnitella runkolinjavuoroja kysynnän mukaisesti (Mela & Mäkinen, 2019). Tieliikennesuunnittelussa joukkoliikenteen matka-aikaa voidaan nopeuttaa liikennevaloetuksin ja erilaisin joukkoliikennekaistoin ja -väylin (Mela & Mäkinen, 2019). Joukkoliikenteen matka-aikaa voitaisiin lyhentää myös sallimalla kyytiin nouseminen kaikista oviaukoista (Mela & Mäkinen, 2019). Näin toimitaan esimerkiksi raitiovaunu- ja lähijunalienteessä, jolloin matkustajien kyydistä poistuminen ja sinne nouseminen nopeutuvat huomattavasti.

Saavutettavuuden käsite linkittyy koettuun saavutettavuuteen. Hämäläinen (2023, s. 10) määrittelee koetun saavutettavuuden ihmisen subjektiiviseksi kokemukseksi siitä, miten ja kuinka helposti hän voi halutessaan osallistua haluamiinsa sosiaalisiin aktiviteetteihin pääliikkumistapanaan joukkoliikenne. Hämäläisen (2023, s. 10) mukaan tämä koetun saavutettavuuden teema on sidoksissa aikaan ja paikkaan. Heikkoa koettua saavutettavuutta koetaan hänen mukaansa erityisesti niin kutsuttujen saavutettavuusesteiden vuoksi. Niitä voi olla joko tilallisia, ajallisia tai emotionaalisia

(Hämäläinen, 2023, s. 11). Tilallinen saavutettavuudesta voi olla esimerkiksi asuinalue, joka sijaitsee heikkojen kulkuyhteyksien päässä estäen näin henkilön liikkumista julkisilla liikennevälineillä (Hämäläinen, 2023, s. 11). Ajalliseksi saavutettavuudeksi Hämäläinen (2023, s. 11) nimeää liian pitkän matka-ajan, jonka vuoksi henkilö valitsee joukkoliikenteen sijaan muun kulkutavan. Emotionaalinen saavutettavuudesta voi Hämäläisen (2023, s. 11) mukaan olla esimerkiksi joukkoliikenteeseen liittyvä turvattomuuden tunne. Katkonaisiksi, eli tilapäisiksi, saavutettavuudestaiksi joukkoliikenteessä Hämäläinen (2023, s. 11) nimeää esimerkiksi liikennemuutokset, matkojen katkonaisuuden ja matkustusmukavuuden vaihtelun. Nämä saavutettavuudestaet voivat Hämäläisen (2023, s. 11) mukaan aiheuttaa yksityisautoilun valitsemisen joukkoliikenteen yli. Saavutettavuudestaet voivat näin ollen aiheuttaa tulojen menetyksiä joukkoliikennetoimijoille sekä lisätä yksityisautoilun päästöjä (Hämäläinen, 2023, s. 11). Hämäläisen (2023, s. 11) mukaan joukkoliikennevälineiden ja niiden sisätilojen kunto vaikuttavat huomattavasti matkustajien koettuun saavutettavuuteen, sillä epäsiistit ja jopa turvattomat tilat voivat vähentää ihmisten halua hyödyntää joukkoliikennettä emotionaaliseen saavutettavuudestaeseen vedoten.

Koettu saavutettavuus tulisi siis ottaa huomioon joukkoliikennesuunnittelussa (Hämäläinen, 2023, s. 12). Sen avulla voitaisiin tehdä joukkoliikenteestä paremmin käyttäjien toiveita ja odotuksia vastaavaa, mikä parantaisi käyttäjäkokemusta ja voisi lisätä jopa matkustajamääriä ja näin ollen joukkoliikennetoimijoiden tuloja (Hämäläinen, 2023, s. 12). Joukkoliikenteen käyttäminen on, kuten aiemmin mainittu, yksityisautoilua ympäristöystävällisempi vaihtoehto, joten sen yleistymisen palvelisi ilmastokestävää liikkumista ja vihreää siirtymää (Ilmasto-opas, 2024).

Digitaalinen saavutettavuus tarkoittaa, että digitaaliset palvelut, sivustot ja materiaalit ovat helposti löydettävissä, luettavissa ja ymmärrettävissä ihmisen toimintakykyyn katsomatta (Aalto, n. d.). Tästä määrää Suomessa myös laki digitaalisten palvelujen tarjoamisesta (306/2019) (Aalto, n. d.). Digitalisaation ja teknologian kehittymisen myötä myös joukkoliikenne on muuttunut ja kehittynyt. Hyvänä esimerkkinä ovat

joukkoliikennetarjoajien luomat sovellukset, kuten Tampereen seudulla toimiva Nysse Mobiili. Sovelluksella voi ostaa kerta- ja kausilippuja, suunnitella matkustusreittejä ja seurata omaa joukkoliikennevälinettä reaaliajassa kartalta (Nysse, n. d.b). Nyssen (n. d.b) mukaan käteinen käy maksuvälineenä ainoastaan lipunmyyntipisteillä, ei enää liikennevälineissä. Matka tulee siis maksaa kortilla tai etukäteen ostetulla mobiililipulla.

Joukkoliikennepalveluiden digitalisaatio on nopeuttanut kulkuvälineiden kyytiin nousemista ja näin ollen lyhentänyt niiden matka-aikaa, ja fyysisistä lipuista luopuminen on ympäristöystävällisempää. Ongelmana on kuitenkin erityisesti palveluiden monimutkaisuus ja ikäihmisten kyky käyttää ja hyödyntää näitä uusia digitaalisia joukkoliikennepalveluita. Opetus- ja kulttuuriministeriön vuonna 2025 julkaiseman ikäihmisten digitaitoja käsittelevän tutkimuksen mukaan Suomessa valtaosalla 65–74-vuotiaista kansalaisista oli vain perusteelliset digitaidot, eli kyky käyttää digitaalisia palveluita ja sivustoja sujuvasti. 75–89-vuotiailla kansalaisilla tilanne oli vieläkin heikompi, sillä heistä vain reilulla viidenneksellä oli vähintään digitaaliset perustaidot (Renfors & Suoranta, 2025, s. 10). Riskinä tällaisessa tilanteessa voi olla esimerkiksi digitaalinen syrjäytyminen, jossa Renforsin ja Suorannan (2025, s. 10) määritelmän mukaan kokonainen ihmisryhmä, tässä tapauksessa vanhukset, voi jäädä digitaalisten palveluiden ulkopuolelle puutteellisen osaamisen vuoksi. Tällainen digitaalisten palveluiden ulkopuolelle jääminen voi vaikuttaa koko yksilön saavutettavuuden kokemukseen ja haluun käyttää joukkoliikennepalveluita.

Digitaalisten joukkoliikennepalveluiden tulisi siis olla ensisijaisesti asiakas- ja palvelulähtöisiä sekä helppokäyttöisiä (Vaismaa ym., 2017). Digitalisaation myötä lähes kaikki joukkoliikenteen matkojen suunnittelusta ja lippujen ostosta alkaen tapahtuu verkossa tai erilaisissa sovelluksissa (Vaismaa ym., 2017). Vaismaan ja kumppaneiden (2017) mukaan näiden sovellusten ja nettisivujen tulisi olla helppokäyttöisiä, sillä monimutkaiset ja hankalat palvelujärjestelmät voivat tuhota käyttämisen ilon ja heikentää käyttäjän halua hyödyntää joukkoliikennettä sen monimutkaisuuden vuoksi. Vaismaa ja kumppanit (2017) mainitsevat yhdeksi tällaiseksi ongelmaksi erilaiset

lipputyypit, kuten vyöhyke-, päivä-, ryhmä- ja alennusryhmäliput, jotka voivat vaikuttaa kuluttajalle sekavilta ja olla jopa keskenään ristiriidassa. Lipputyypeistä kertova tieto tai kuskelle annettu tieto voi olla myös sekavaa ja puutteellista, jolloin oikeanlaisen lipputyypin valinta hankaloituu entisestään (Vaismaa ym., 2017). Ratkaisuksi ongelmaan on suunniteltu yhdistämis- ja matkaketjupalvelua, eli MaaS:sia, englanniksi Mobility as a service (Traficom, 2022). Sen tarkoituksena on Traficom (2022) ja Vaismaan ja kumppaneiden (2017) mukaan yhdistää perinteisiä joukkoliikennepalveluita, kuten linja-autoja ja takseja, sekä uudempia palveluita, kuten yhteiskäyttöisiä kaupunkipyöriä ja autoja, yhdeksi, ja luoda niiden pohjalta helposti käytettävä nettisivu tai sovellus, jossa käyttäjä voi myös esimerkiksi suunnitella matkoja ja ostaa lippuja. Hyvä esimerkki tällaisesta on VR:n Matkalla -sovellus, jossa kuluttaja voi esimerkiksi ostaa lippuja sekä kauko- että lähijuniin ja paikalliseen joukkoliikenteeseen (Traficom, 2022). Traficom (2022) mukaan MaaS:issa tärkeässä roolissa ovat palveluiden käyttäjystävällisyys, teknologian ja digitalisaation hyödyntäminen sekä toiminnan kannattavuuden seuraaminen. Ympäristöystävällisyyden ja ekologisuuden käsitteet ovat myös tärkeitä, sillä uusien yhdistämis- ja matkaketjupalveluiden odotetaan mahdollistavan ja luovan uusia ympäristöystävällisempiä liikkumismuotoja esimerkiksi aiemmin mainittuja yhteiskäyttöisiä kaupunkipyöriä hyödyntämällä (Traficom, 2022).

3.3 Alueiden elin-, veto- ja pitovoima kestävän aluekehityksen näkökulmasta

Kuntien ja alueiden elin-, veto- ja pitovoimaa on vuodesta 2023 alkaen voitu mitata Manner-Suomessa kunta-alan asiantuntijoiden kehittämän EVP-indeksin avulla (MDI, 2026). Elinvoima käsitteenä tarkoittaa MDI:n (2026) mukaan alueen kasvua ja kehittymistä sekä siihen vaikuttavia sisäisiä ja ulkoisia tekijöitä, kuten alueen sijaintia ja työllisyystilannetta. Vetovoima tarkoittaa sen sijaan alueen kiinnostavuutta ja haluttavuutta ulkopuolisen toimijan, kuten muualla asuvan henkilön tai yrityksen, näkökulmasta (MDI, 2026). Pitovoima tarkoittaa niitä tekijöitä, jotka saavat alueen toimijat ja asukkaat pysymään ja viihtymään siellä (MDI, 2026). Tällaisia tekijöitä voivat olla esimerkiksi alueen turvallisuus, hyvä palveluverkko sekä liikenneyhteydet (MDI,

2026). EVP-indeksin vertailukelpoisia ja luotettavaan tietoon pohjautuvia avainmuuttujia on yhteensä 20 (MDI, 2026). MDI:n (2026) mukaan elinvoiman mittaamiseen vaikuttavia muuttujia ovat muun muassa kuntien työllisyys-, koulutus- ja taloustilanne ja niiden kehittyminen sekä muutokset. Veto- ja pitovoimaan vaikuttavia muuttujia ovat esimerkiksi väestönmuutokset sekä rakentamisen ja asumisen kehitys (MDI, 2026). EVP-indeksin tarkoituksena on määritellä ja avata kuntien kehittymiseen liittyviä käsitteitä, sekä konkreettisesti auttaa kuntia ja alueita kehittymään strategisesti hyödyntämällä näitä käsitteitä ja parantamalla heikkoja avainmuuttujia (MDI, 2026).

Alueiden ja kuntien elin-, veto- ja pitovoimaisuudessa tärkeässä roolissa on myös joukkoliikenne (ELY-keskus, 2019). Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen, eli ELY-keskuksen, (2019) mukaan ”joukkoliikenne on välttämätöntä ilmasto-, elinkeino- ja aluepoliittisista syistä”. Toimivat ja hyvät joukkoliikennepalvelut lisäävät sen mukaan kuntien elinvoimaisuutta, sillä alueen sisäiset palvelut ja esimerkiksi työpaikat ovat helposti ja nopeasti paikallisten saavutettavissa (ELY-keskus, 2019). Tästä kertoo myös se, että EVP-indeksin kärkipäässä olivat suuret ja melko suuret keskuskaupungit, kuten Helsinki, Espoo ja Tampere, joissa joukkoliikenne on suosittu ja pitkälle kehitetty liikkumismuoto (MDI, 2026). Samoin EVP-indeksin kärkipäässä olleista kehyskunnista, eli keskuskaupunkien ympäryskunnista, parhaiten pärjäsivät sellaiset, joissa joukkoliikenteeseen oli panostettu ja sen koettiin sitovan alue keskuskaupunkiin (MDI, 2026). Hyvä esimerkki tästä on jo aiemmin käsittelemäni Pirkkalan kunta.

ELY-keskuksen (2019) mukaan joukkoliikenneyhteyksillä on suuri merkitys esimerkiksi teollisuuden, kauppojen ja palveluiden sijoittumiseen. Aluekehityksellisestä näkökulmasta ne kannattaa sijoittaa toimivien joukkoliikenneyhteyksien varrelle, jotta kuluttajat pääsevät kulkemaan niihin muillakin liikkumismuodoilla kuin yksityisautoilla (ELY-keskus, 2019). Palveluiden saavutettavuuden rajoitus ainoastaan yksityisautoiluun heikentää huomattavasti niiden kannattavuutta, sillä se voi rajata tietyt ihmisryhmät, kuten autottomat opiskelijat, täysin niiden ulkopuolelle (Hämäläinen, 2023, s. 19). Avainmuuttuja ”alueen koulutustilanne” vaikuttaa alueen elinvoimaindeksiin (MDI, 2026). ELY-keskuksen (2019) ja MDI:n (2026) mukaan joukkoliikenteen panostamisen

myötä elinvoimaisuus voi parantua, sillä hyvät ja toimivat joukkoliikennepalvelut voivat toimia veto- ja pitovoimana kunnassa esimerkiksi opiskelijoille. Muualta parempien joukkoliikennepalveluiden perässä muuttavat opiskelijat nostavat alueen elinvoimaa koulutustasomuuttujan myötä ja veto- ja pitovoimaa ”väestönmuutos”, ”15–34-vuotiaiden nettomuuton” ja ”opiskelijoiden prosentuaalisen osuuden väestöstä” -muuttujien myötä (MDI, 2026). Näiden avainmuuttujien nousu parantaa kunnan EVP-indeksiä ja näin sen houkuttelevuutta sekä vähentää taantuvan kunnan imagoa (MDI, 2026; ELY-keskus, 2019).

ELY-keskus korostaa myös joukkoliikenteen merkitystä yksityisautoilua ympäristöystävällisempänä ja vähemmän melua sekä päästöjä tuottavana vaihtoehtona (ELY-keskus, 2019). Tätä joukkoliikenteen energiatehokkuutta on ELY-keskuksen (2019) mukaan edesauttamassa kuntien lakisääteisten kuljetusten, kuten koulukuljetusten, hoitaminen joukkoliikennepalveluita hyödyntäen ja näin ollen kustannustehokkaammin. Koulukuljetusten ajankohdat voitaisiin suunnitella aluepolitiikassa yhteistyössä paikallisliikenteen järjestäjien kanssa, jolloin erillisten koulukuljetusajojen sijaan oppilaat voisivat kulkea koulumatkansa julkisella joukkoliikennevälineellä (ELY-keskus, 2019). Tämä olisi kunnan taloudelle kustannustehokkaampaa ja ympäristöystävällisempää (ELY-keskus, 2019). Jos joukkoliikenteen kehittymistä laiminlyödään, voi se ELY-keskuksen (2019) mukaan pahimmillaan kasvattaa koulu- ja sosiaalitoimen kuljetusten järjestämiskustannuksia huomattavasti ja kasvattaa näin kuntien menoja. Heikot joukkoliikennepalvelut voivat myös hankaloittaa kunnan asukkaiden kulkemista palveluihin ja työpaikoilleen, mikä voi toimia syynä muuttaa parempien joukkoliikennepalveluiden äärelle toiselle paikkakunnalle (ELY-keskus, 2019). Tämä voi heikentää EVP-indeksin ”työllisten nettomuutto”-muuttujaa, mikä voi laskea kunnan sijoittumista yleisesti EVP-indeksissä (MDI, 2026).

EVP-indeksissä heikoiden pärjänneet kunnat sijoittuivat usein haja-asutusalueelle ja maaseuduille (MDI, 2026). Tällaiset maaseutumaiset kunnat kärsivät usein väestön ikääntymisestä ja työikäisten muutosta toisiin kaupunkeihin ja kuntiin (Lehtonen &

Makkonen, 2025, s. 21). Näillä alueilla myös joukkoliikennepalveluiden järjestäminen on usein heikkoa ja lähes kannattamatonta pienen käyttäjämäärän vuoksi (Jurmu, 2021, s. 27). Riskinä tällöin on ELY-keskuksen (2019) mukaan erityisesti ikääntyneiden ihmisten jääminen joukkoliikennepalveluiden ulkopuolelle, sillä palveluita ei joko osata käyttää tai niitä ei vain yksinkertaisesti ole tarjolla. Tällöin iäkkäiden kotona asumisen mahdollisuudet voivat heikentyä, sillä ainoana liikkumismuotona on oma auto, jonka kuljettamiseen kaikilla vanhuksilla ei ole enää oikeutta (ELY-keskus, 2019). Myös haja-asutusalueen rikkonainen ja jakautunut väestörakenne voi Jurmun (2021, s. 28) mukaan vaikeuttaa siellä järjestettävää joukkoliikennettä entisestään, sillä reittien suunnittelu on tällöin hankalampaa ja moni mahdollisista joukkoliikennepalveluiden käyttäjistä saattaa jäädä tahtomattaankin niiden ulkopuolelle.

Joukkoliikenteellä on siis merkittävä vaikutus alueiden elin-, veto- ja pitovoimaan sekä EVP-indeksiin. Kunnat voivat parantaa näitä osa-alueita panostamalla toimiviin, saavutettaviin ja laadukkaisiin joukkoliikennepalveluihin (ELY-keskus, 2019). Toimiva ja tehokas joukkoliikenne edesauttaa myös kunnan vihreää siirtymää ja on yksityisautoilua huomattavasti ympäristöystävällisempi ja edullisempi vaihtoehto (ELY-keskus, 2019).

4 Yhteenveto

Tutkielmani tavoitteena oli selvittää, millainen vaikutus kuntien taloudella ja tuella on paikallisliikenteen laadullisiin sekä määrällisiin ominaisuuksiin. Pohdin myös, miten julkinen liikenne vaikuttaa kuntien elinvoimaan, vetovoimaan ja pitovoimaan kestävän aluekehityksen näkökulmasta.

Ensimmäinen tutkimuskysymykseni oli *"Miten kuntien talous vaikuttaa paikallisliikenteen laadullisiin ja määrällisiin ominaisuuksiin?"*. Paikallisliikenteen laadullisilla ominaisuuksilla tarkoitetaan Lintusaaren (2020, s. 1) mukaan palvelun laatuun vaikuttavia tekijöitä, kuten esteettömyyttä, lippujen hintoja, päästöjen määrää ja lippujen yhtenäisen kelpoisuusalueen laajuutta. Määrälliset ominaisuudet tarkoittavat sen sijaan esimerkiksi vuorojen liikennöintiäaikoja ja niiden aikataulullista tiheyttä (Lintusaari, 2020, s. 1). Päätin tarkastella asiaa hyödyntämällä esimerkiksi tutkielmassani esiintyvää pylväsdiagrammia ja muita julkista taloutta koskevia lähteitä. Niistä kävi ilmi, että kuntien talouden vaikutus paikallisliikenteen laadullisiin ja määrällisiin ominaisuuksiin on ilmeinen.

Kunnilla ei ole velvollisuutta järjestää julkisia, kaikille avoimia joukkoliikennepalveluita, eivätkä ne saa niiden järjestämiseen valtion tukia (Riikonen, 2008, s. 6). Tällöin vaihtoehtona voi olla markkinaehtoinen palvelumalli, joka toimii omakustanteisesti ja ilman kuntien rahoitusta (Jokilehto ym., 2012, s. 6). Markkinaehtoisessa palvelumallissa liikennöitsijä saa pitää itse saamansa lipputulot, joten kunta ei saa niistä lisätuloja, mutta kunta voi hyötyä paikallisliikenteestä esimerkiksi verotuloin, uusien asukkain ja työntekijöin. Markkinaehtoisen palvelumallin kompastuskivenä on kuitenkin Jokilehdon ja kumppaneiden (2012, s. 9) mukaan sen sijoittuminen pääasiassa ainoastaan kannattaville ja runsasmatkustajaisille reiteille, jolloin haja-asutusalueiden ja vähäkulkuisten reittien ajaminen ei ole liikennöitsijälle kannattavaa. Markkinaehtoisessa palvelumallissa liikennöitsijä saa myös itse määrittellä ajettavat reitit, lippujen hinnat ja ajoaikataulut ilman toimivaltaisen viranomaisen määrittelyä (Lintusaari, 2020, s. 1). Tällöin riskinä on reittien laadullisten ja määrällisten ominaisuuksien huomattavat

keskinäiset eroavaisuudet ja vaihtelut perustuen esimerkiksi reitin kannattavuuteen. Liikennöitsijä saattaa ajaa vähäkulkuisen haja-asutusalueen reitin vain muutaman kerran päivässä, jolloin alueen saavutettavuus ja sen myötä sen elin-, veto- ja pitovoima voivat heikentyä. Myös linjojen ja reittien ajoaikataulut, hinnat sekä kaluston laatu voivat vaihdella keskenään huomattavasti esimerkiksi liikennöitsijästä riippuen, eivätkä laadulliset ja määrälliset ominaisuudet näin aina toteudu toivotusti (Jokilehto ym., 2012, s. 9).

Kunnilla, joilla on mahdollisuus ja varaa järjestää ja tukea joukkoliikennettä, on mahdollisuus valita palvelusopimusasetuksen mukaisesti järjestetyistä liikennepalvelumalleista itselleen edullisin ja sopivin. Kunnat voivat hyötyä julkisen liikenteen järjestämisestä tällöin huomattavasti markkinaehtoista liikennepalvelumallia enemmän, ja saada siitä jopa lisätuloja. Myös liikennöitsijät ovat usein motivoituneempia ajamaan reitit mahdollisimman tehokkaasti, laadukkaasti ja ajallaan, sillä he voivat saada sekä taloudellisen korvauksen viranomaiselta että pitää saamansa lipputulot (Jokilehto ym., 2012, s. 31). Palvelusopimusasetuksen mukaisissa liikennepalvelumalleissa myös haja-asutusalueiden liikennöinti on otettu huomioon ja se järjestetään viranomaisen määrittelemän tarpeen mukaisesti (Jokilehto ym., 2012, s. 24). Tällöin näiden alueiden saavutettavuus on todennäköisesti parempi kuin markkinaehtoisen liikennepalvelumallin tilanteessa. Kunnat myös usein tukevat julkista liikennettä mielellään sen tuomien positiivisten ulkoisvaikutusten, kuten ympäristöystävällisyyden, työllisyyden ja saavutettavuuden, vuoksi (Lintusaari, 2020, s. 1).

Yhteenvedona voidaan siis todeta, että kunnan taloudellisella tilanteella on huomattava merkitys paikallisliikenteen laadullisiin ja määrällisiin ominaisuuksiin. Kunnissa, joilla ei ole mahdollisuutta tukea tai rahoittaa julkista liikennettä, joukkoliikenne on usein heikkolaatuista tai lähes olematonta sijoittuen vain markkinaehtoisen liikennepalvelumallin mukaisesti runsaskulkuisille ja suosituille reiteille (Lintusaari, 2020, s. 3). Päinvastoin kunnissa, joissa joukkoliikenne on vakiintunut ja kannattava

liikkumismuoto, tuo se mukanaan lisätuloja ja positiivisia ulkoisvaikutuksia, sekä lisää kunnan elin-, veto- ja pitovoimaa (Lintusaari, 2020, s. 1).

Toinen tutkimuskysymykseni oli ”*Millainen merkitys julkisella liikenteellä on kuntien elin-, veto- ja pitovoimaan kestävästä aluekehityksen näkökulmasta?*”. Hyödynsin vastausta pohtiessa erityisesti MDI:n vuonna 2026 julkaisemaa EVP-indeksiä koskevaa artikkelia ja ELY-keskuksen vuonna 2019 kirjoittamaa artikkelia. Niistä kävi ilmi, että julkisen liikenteen vaikutus kuntien elin-, veto- ja pitovoimaan nimenomaan kestävästä aluekehityksen näkökulmasta on huomattava.

Julkinen liikenne on ELY-keskuksen (2019) ja monien muiden lähteiden mukaan huomattavasti yksityisautoilua ympäristöystävällisempi vaihtoehto. Sen avulla alueen asukkaat, kuten opiskelijat ja työntekijät, pääsevät kulkemaan helposti, edullisesti ja nopeasti kodeistaan esimerkiksi töihin ja oppilaitoksiin. Toimivaa ja tehokasta joukkoliikennettä voidaan ELY-keskuksen (2019) mukaan pitää yhtenä alueen elin-, veto- ja pitovoimaa lisäävänä tekijänä, sillä moni pohtii uudelle paikkakunnalle muuttaessaan palveluiden, oppilaitoksen ja työpaikan saavutettavuutta julkista liikennettä hyödyntäen. Julkisen liikenteen toimivuus tai toimimattomuus voi olla jopa pääsyy muuttoon toiselle paikkakunnalle (ELY-keskus, 2019). Näiden avainmuuttujien, kuten ”väestönmuutoksen”, ”työllisten nettomuuton” ja ”opiskelijoiden prosentuaalisen osuuden väestöstä” avulla voidaan laskea alueen EVP-indeksi, joka kertoo nimenomaan sen elin-, veto- ja pitovoimasta ja pärjäämisestä kunnallisella tasolla Suomessa (MDI, 2026). Julkiseen liikenteeseen panostaminen voi parhaimmillaan pienentää yksityisautoilun määrää ja laskea näin ollen sen aiheuttamia melu- ja päästöhaittoja (Mela & Mäkinen, 2019). Kaupunkien keskustat palvelisivat paremmin jalankulkijoita ja julkista liikennettä yksityisautoilun, ja sen kautta parkkipaikkojen tarpeen, vähentyessä (Mela & Mäkinen, 2019). Julkiseen liikenteeseen panostaminen ja sen tukeminen vastaavat nykyajan trendiin ekologisesta kestävästä, vihreästä siirtymästä ja ympäristöystävällisyydestä.

5 Lähteet

- Aalto-yliopisto. (n. d.). *Digitaalinen saavutettavuus*. Noudettu 29.4.2026 osoitteesta [Digitaalinen saavutettavuus | Aalto-yliopisto](#)
- Ahlgren, R. (2025). *Kirjallisuuskatsaukset*. Jyväskylän ammattikorkeakoulu. Noudettu 11.5.2026 osoitteesta [8 Kirjallisuuskatsaukset - Opinnäytetyön ohjaus](#)
- Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus. (2019). *Joukkoliikenteen kehittäminen on välttämätöntä ilmasto-, elinkeino ja aluepoliittisista syistä*. Noudettu 11.5.2026 osoitteesta [Joukkoliikenne esite kunnille 2019.pdf](#)
- Energiavirasto. (n. d.). *Jakeluvuote*. Noudettu 23.3.2026 osoitteesta <https://energiavirasto.fi/jakeluvuote>
- Hankinnat. (2024a). *Käyttöoikeussopimukset*. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://www.hankinnat.fi/muut-hankinnat/kayttooikeussopimukset>
- Hankinnat. (2024b). *Suorahankinta*. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://www.hankinnat.fi/eu-hankinta/eu-hankintamenettelyt/suorahankinta>
- Hinkula, E. (2025). *Pirkkala viidettä vuotta peräkkäin Suomen elinvoimaisin – katso löydätkö listalta oman kuntasi*. Noudettu 20.3.2026 osoitteesta <https://yle.fi/a/74-20194581>
- Hämäläinen, R. (2023). *Koettu saavutettavuus – avain tulevaisuuden joukkoliikennesuunnitteluun? : Tapaustutkimus korkeakouluopiskelijoiden kokemuksista Etelä-Espoossa*. Helsingin yliopisto. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta <https://helda.helsinki.fi/items/5ab97bb3-fc47-4824-b6c3-bac003ee8bab>
- Ilmasto-opas. (2024). *Kohti ilmastokestävää kaupunkisuunnittelua -opas*. Ilmastotieteen laitos ja Suomen ympäristökeskus. Noudettu 29.4.2026 osoitteesta [Ilmastokestävää liikkumista edistetään kaupunkisuunnittelun eri tasoilla | Ilmasto-opas](#)
- Jokilehto, T., Pekka, A., Halvari, J., Heinilä, A., Ikonen, T., Kaakkola, J., Langer, L., Rosenberg, M., Ryhänen, R., Siltala, S., Silvennoinen, K., Ylitalo, J., Periviita,

- M., Sinisalo, K. & Eskola, J. (2012). *Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista*. Valtioneuvosto. Noudettu 17.9.2024 osoitteesta <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/4cba3fb9-54da-4ca5-a260-c84a469df5b4/content>
- Jurmu, K. (2021). *Joukkoliikenteen palvelutason merkitys alueelliseen tasa-arvoon – vertailussa Kainuu, Raahen seutu ja Jokilaaksot*. Oulun yliopisto. Noudettu 20.3.2026 osoitteesta [Joukkoliikenteen palvelutason merkitys alueelliseen tasa-arvoon](#)
- Kuntaliitto. (2026). *Hankintasopimus*. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/laki/sopimukset-ja-vahingonkorvaus/hankintasopimus>
- Kuntaliitto. (n. d.a). *Kuntaliitokset ja kuntajakoselvitykset*. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/laki/kuntien-ja-kuntayhtymien-yhteistoiminta/kuntaliitokset>
- Kuntaliitto. (n.d.b). *Liikenne ja liikkuminen*. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/yhdyskunnat-ja-ymparisto/yhdyskunnat-ja-maankaytto/liikenne-ja-liikkuminen>
- Kuntaliitto. (n. d.c). *Valtionosuudet*. Noudettu 20.3.2026 osoitteesta <https://www.kuntaliitto.fi/talous-ja-elinvoima/kuntatalous-ja-valtio/valtionosuudet>
- Koskinen, J. (2016). Kannanotto liikenne- ja viestintäministeriöön 8.4.2016. Kuntaliitto.
- Kela. (2025). *Korvaukset matkoista*. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta <https://www.kela.fi/web/selkokieli/korvaukset-matkoista>
- Kela. (2026). *Koulumatkatuki*. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://www.kela.fi/koulumatkatuki>
- Lehtonen O. & Makkonen, T. (2025). *Maaseutualueiden väestökehitys ja väestöennusteet: Maaseutupoliittisen selonteon valmistelua tukeva tutkimus*. Maa- ja metsätalousministeriö. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta

<https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/233b3ce6-7133-4451-8767-6cddd604c6b0/content>

- Lintusaari, M. (2020). *Joukkoliikenteen taustamuistio: Kanta-Hämeen liikennejärjestelmäsuunnitelma 26.11.2020*. Sitowise Oy. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta [Joukkoliikenteen taustamuistio](#)
- MDI. (2026). *EVP-indeksi – Alueelliset elinvoima-, vetovoima- ja pitovoimaerot Manner-Suomen kunnissa*. Noudettu 11.5.2026 osoitteesta [EVP-indeksi-esitysmateriaali-2026 verkkosivulle.pdf](#)
- Mela, H. & Mäkinen, J. (2019). *Joukkoliikenteen edistämässä konstit ovat monet*. Hiilineutraali Suomi. Noudettu 29.4.2026 osoitteesta [Joukkoliikenteen edistämässä konstit ovat monet - Hiilineutraalisuomi](#)
- Moksu, M. (2025). *Vaatimukset sähköbussien hankkimisesta ja lyhyet sopimukset ajavat ahtaalle paikallisliikenteen bussifirmoja*. Yle. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://yle.fi/a/74-20138510>
- Nysse. (2025). *Muut kunnat rahoittavat seudullista joukkoliikennettä ensi vuonna lähes 10 miljoonalla eurolla*. ePressi. Noudettu 20.3.2026 osoitteesta [Joukkoliikenteen rahoitus](#)
- Nysse. (n. d.a) *Nysse Mobiili*. Noudettu 29.4.2026 osoitteesta [Nysse Mobiili - Nysse, Tampereen seudun joukkoliikenne](#)
- Nysse. (n. d.b). *Pirkkala – Kevätkausi 7.1.-1.6.2025*. Noudettu 20.3.2026 osoitteesta <https://www.nysse.fi/tietoa/linjaston-suunnittelu/kevat-2025/pirkkala.html>
- Renfors, A. & Suoranta, J. (2025). *Digiä ikä kaikki? Ikäihmisten digitaidot ja -syrjäytyminen koronapandemian aikana ja koronapandemian vaikutukset vapaan sivistystyön oppilaitosten varautumiseen*. Opetus- ja kulttuuriministeriö. Noudettu 29.4.2026 osoitteesta [Digiä ikä kaikki? Ikäihmisten digitaidot ja -syrjäytyminen koronapandemian aikana ja koronapandemian vaikutukset vapaan sivistystyön oppilaitosten varautumiseen](#)

- Riikonen, O. (2008). *Julkisen liikenteen palveluiden turvaaminen haja-asutusalueilla*. Liikenne- ja viestintäministeriö. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/server/api/core/bitstreams/345cd194-9519-483a-aa04-423e9e95ad7d/content>
- Siirilä, H. & Eckhardt, J. (2021). *Esimerkkejä maaseudun liikennepalveluista Suomessa: MaasDigiboksi-hankkeen casekorttikokoelma 2018–2021*. Vaasan yliopisto. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta <https://osuva.uwasa.fi/server/api/core/bitstreams/fa9e73b3-6729-4877-8333-4cb751ca7800/content>
- Tehy. (n. d.). *Matkakorvausten maksaminen*. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta <https://www.tehy.fi/fi/tyoelamaopas/tyosuhteen-aikana/palkka/matkakorvausten-maksaminen>
- Terveyden ja hyvinvoinnin laitos. (2024). *Osallisuuden osa-alueet ja osallisuuden edistämisen periaatteet*. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta [Osallisuuden osa-alueet ja osallisuuden edistämisen periaatteet](#)
- Tilastokeskus. (2008). *Paikallisliikenne*. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta https://stat.fi/fi/luokitukset/toimiala/toimiala_1_20080101/code/49310
- Traficom. (2026). *Linja-autojen käyttövoimat ja hiilidioksidipäästöt*. Noudettu 5.3.2026 osoitteesta <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/linja-autojen-kayttovoimat-ja-hiilidioksidipaastot>
- Traficom. (2022). *Yhdistämis- ja matkaketjupalvelut, MaaS*. Noudettu 11.5.2026 osoitteesta [Yhdistämis- ja matkaketjupalvelut, MaaS | Traficom](#)
- Traficom. (2025). *Yleistä joukkoliikenteen järjestämisestä, rahoituksesta ja liikevaihdosta*. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta <https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/yleista-joukkoliikenteen-jarjestamisesta-rahoituksesta-ja-liikevaihdosta#59174-2>
- Vaismaa, K., Huhta, R., Mäntynen J., Rantala, T., Jaakola, H., Molino, M. & Airaksinen, S. (2017). *JEE: Käyttäjälähtöinen Joukkoliikenne*. WSP Finland. Noudettu 11.5.2026 osoitteesta [Joukkoliikenne osana tulevaisuutta](#)

Valtiovarainministeriö. (2025). *Valtion matkustussäännöt 2026*. Noudettu 19.2.2026 osoitteesta <https://vm.fi/valtion-matkustussaanto#/>

Ympäristöministeriö. (n. d.a). *Mikä on vihreä siirtymä?*. Noudettu 23.3.2026 osoitteesta <https://ym.fi/mita-on-vihrea-siirtyma>

Ympäristöministeriö. (n. d.b). *Mitä on kestävä kehitys?* Noudettu 23.3.2026 osoitteesta <https://ym.fi/mita-on-kestava-kehitys>