

Pia Kauma kok

Kirjallinen kysymys Helsingin seudun liikenteen monopolista

Eduskunnan puhemiehelle

Pääkaupunkiseudun liikenteen toimivuus vaikuttaa päivittäin satojentuhansien suomalaisten arkeen ja työssäkäyntiin. Julkisen liikenteen sujuvuus luo edellytykset sille, että alueella voi elää, työskennellä ja yrittää. Joukkoliikenteeseen on viime vuosina tehty suuria investointeja, jotka ovat tulleet tarpeeseen. Niiden nivomisessa liikennejärjestelmään on kuitenkin ilmennyt puutteita.

Kun Länsimetro aloitti liikennöinnin syksyllä 2017, useat suorat bussivuorot Espoosta Helsingin Kamppiin lakkautettiin. Esimerkiksi Latokasken alueelta liikkuminen vaikeutui ja matka kaksinkertaistui noin puolesta tunnista 60—70 minuuttiin. Saavutettavuus Helsingin keskustaan on samaa luokkaa kuin Hämeenlinnasta tai Lahdesta. Samankaltaisia ongelmia on ollut esimerkiksi Haukilahdessa ja Kuurinniityssä sekä useilla muilla asuinalueilla erityisesti läntisen ja eteläisen Espoon alueella. Asukkaiden palveleminen toivotulla tavalla on vaikeutunut, ihmisten liikkuminen hankaloitunut ja jopa asuntojen arvon alueilla arvioidaan laskeneen, kun suosittu alueet ovat muuttuneet vaikeasti saavutettaviksi.

Kun ongelmista on kirjelmöity HSL:lle, reagointi on ollut hidasta. Osa ongelmistä on löydetty ratkaisu, josta esimerkkinä on se, että Espoonlahdesta Kamppiin on tulossa suoria bussivuoroja lokakuun loppupuolelta alkaen. Pääosin muutokset ovat olleet silti riittämättömiä. Heikoimmin saavutettaville alueille kuljetuspalvelua toimittamaan on saatu vain liityntäliikenteen busseja, joista voi vaihtaa usean vaihdon kautta eteenpäin. Espoolaiset ovat jääneet vähemmistöön, kun Helsingin seudun liikenteestä vastaavassa kuntayhtymässä eli HSL:ssä on tehty päätöksiä. Päätöksenteossa kyse ei ole ollut pelkästään rahasta, vaan jäykkyydestä ratkaista yksittäisiä linjan osia sen jälkeen, kun koko linjastosta on kilpailutuksen jälkeen tehty päätökset useaksi vuodeksi eteenpäin.

Uudenaikainen kutsuperusteinen MaaS-palvelu voisi olla ainakin osittainen ratkaisu alueilla, jonne tarvitaan yhteysliikennettä vain osaksi päivää. Mutta ongelma on, että palveluntarjoajista on ollut pulaa. Jos HSL ei kykene ratkaisuja tekemään, on yksi ratkaisu se, että Länsimetroa ja liityntäliikennettä täydentävä suora bussiliikenne kilpailutetaan HSL:n ulkopuolella suoraan Espoon toimesta, mikä edellyttäisi nykyiseen lakiin muutoksia.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Kirjallinen kysymys KK 368/2018 vp

Kun Helsingin seudun liikenteellä (HSL) on monopoli liikennejärjestelmäsunnittelusta pääkaupunkiseudulla, miten varmistetaan yksittäisen kunnan mahdollisuus päättää omasta liikennejärjestelmäsunnittelustaan mahdollisimman tarkoituksenmukaisimmalla tavalla,

miten yksittäinen kunta voi palvella paremmin asukkaita, kun tarvitaan liikennejärjestelmää täydentäviä osia ja

miten liikennepalveluja tarjoavia MaaS-toimijoita saadaan riittävästi tarjolle?

Helsingissä 27.9.2018

Pia Kauma kok