

VÄLIKYSYMYS 4/2005 vp

Joukkoliikenteen kehittäminen

Eduskunnalle

Joukkoliikennepalvelujen oston ja kehittämiseen suunnatut rahat ovat alhaisimmillaan kahteenkymmeneen vuoteen. Määrärahat ovat pienentyneet tasolle, joka uhkaa romuttaa joukkoliikenteen palveluverkoston. Yksityisen henkilöliikenteen määrän kasvu kiihtyy, mutta tästä huolimatta hallitus jälleen kerran esittää joukkoliikenteen osto- ja kehittämismäärärahojen tuntuva leikkaamista. Hallitusohjelmassa on otettu tavoitteeksi parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja palvelua ja lisätä joukkoliikenteen rahoitusta. Julkilausutusta sitoumuksestaan huolimatta hallitus on toiminut koko hallituskauden ajan päinvastoin, minkä seurauksena sekä joukkoliikenteen toimintaedellytykset että palvelut ovat jatkuvasti heikentyneet ja rahoitus vähentynyt. Hallitus on epäonnistunut joukkoliikennepolitiikassaan.

Joukkoliikennemäärät ovat vähentyneet viime vuosina sekä suhteessa muuhun liikenteeseen että ajokilometreillä mitattuna. Eri lääninhallitusten raporteista käy ilmi, että maaseutumaisessa liikenteessä matkustajamäärät ovat vähentyneet selvästi ja joukkoliikenteen ongelmat alkavat ulottua kaupunkiseuduillekin. Muuttoliike, joukkoliikenteen rahoituksen lasku ja kustannusten nousu vaikeuttavat joukkoliikennepalveluiden kehittämistä.

Suomesta on kahtena seuraavana vuonna häviämässä yli 520 bussivuoroa, kun niiltä katoaa lääninhallitusten antama valtion ostopalvelutuki. Rajuin karsinta kohdistuu Itä-Suomen läänin, josta on hallituksen budjettilinjan takia loppumassa 173 ostoliikenteen runkovuoroa. Koko

maassa karsinnat kohdistuvat yli 4,1 miljoonaan bussikytyyn ja uhkaavat noin 1 400 päivittäisen bussivuoron olemassaoloa.

Hallitus on bussituen karsinnalla romuttamassa bussiliikenteen verkoston. Itä-Suomeen muodostuu tukien karsimisen jälkeen alueita, joilta ei voi käydä joukkoliikennevälineillä töissä tai opiskelemissa. Kun kuntakeskusten väliset bussiyhteydet katoavat, opiskelu- tai työpaikan vastaanottaminen voi edellyttää paikkakunnan vaihtoa. Tätä ei voida pitää kestäväänä tilanteena. Täytyy kuitenkin muistaa, että suurelle osalle lapsista, nuorista, vanhuksista ja vähävaraisista joukkoliikenne on ainoa mahdollinen kulkuneuvo pidemmille matkoille. Säästöjen seurauksena lisääntyy myös niiden kuntien määrä, joihin ei ole enää viikonloppuisin joukkoliikenteen yhteyksiä. Niitä on jo nykyisellään 50–60. Myös liikenne- ja viestintäministerin oman vaalipiirin Keski-Suomen alueelta hallituksen määräraha-leikkaus lopettaa 75 vuoroa, muun muassa Jyväskylän kaupungin ja lentoaseman välinen bussiliikenne uhkaa loppua kokonaan.

Näin valtio sysää kunnille kustannusvastuun kansalaisten liikkumisen turvaamisesta. Kuntien talouden heiketessä kunnilla ei ole varaa lisätä panostustaan joukkoliikenteeseen. Kouluverkon alasajo, tiestön heikko kunto ja polttonesteiden hinta johtavat siihen, että Vanhasen hallituksen aikana maaseutu autioituu ja eriarvoistuu enemmän kuin milloinkaan aiemmin yhden vaalikauden aikana. Kansantaloudellisesti maaseudun tietoinen unohtaminen aiheuttaa mittavat kustannukset.

Joukkoliikenteen osuus on pienentynyt myös kaupunkiseuduilla, esimerkiksi Tampereen alueella joukkoliikenne on tasaisesti vähentynyt. Keskisuurista kaupungeista osassa kehitys on jopa hälyttävää, matkustajamäärät ovat tippuneet Vaasassa lähes kolmanneksella ja Kuopiosakin viidenneksellä.

Leikkaukset uhkaavat myös liikenneyritysten taloudellisia toimintaedellytyksiä, mikä johtaa koko alan palvelujen ja kilpailun vähenemiseen erityisesti maakunnissa. Lisäksi ostovuorojen supistaminen vie maaseudulta mahdollisesti neljäsataa linja-autonkuljettajan työpaikkaa.

Joukkoliikenteen tarjonnan vähentyessä yksilölliset kuljetukset lisääntyvät ja maksavat yhteiskunnalle moninkertaisesti enemmän. Joidenkin laskelmien mukaan Kansaneläkelaitos ja kunnat käyttävät jo nyt erillisten taksikyytien ostoihin vuosittain jopa yli 200 miljoonaa euroa.

Joukkoliikenteen kehittäminen on ensiarvoisen tärkeää myös ilmastonmuutoksen torjumiseksi. Tieliikenteen osuus Suomen hiilidioksidipäästöistä on vajaa viidennes, josta kaksi kolmasosaa on henkilöliikenteen päästöjä. Hiilidioksidipäästöjen vähentäminen on osoittautumassa erityisen hankalaksi juuri liikenteessä, koska yhteiskunnan autoistuminen syö teknisen kehityksen aiheuttamia säästöjä. Liikennepäästöjen vähentäminen edellyttää ehdottomasti paitsi hyvää yhdyskuntasuunnittelua ja biopolttoaineiden osuuden kasvattamista myös joukkoliikenteeseen ja etenkin raideliikenteeseen satsaamista.

Juna on energiataloudellisin matkustusmuoto, se kuluttaa vain neljänneksen siitä energiamäärästä, joka kuluu saman matkan tekemiseen henkilöautolla. Hyvä rataverkko on raideliikenteen perusta, mutta tällä hetkellä rataverkko on niin huonossa kunnossa, että rapistuminen uhkaa jo turvallisuutta. Kolmasosa rataverkosta vaatii perusteellista kunnostusta seuraavien kymmenen vuoden aikana.

Raideliikenteen kehittämisellä on myös aluepoliittisia vaikutuksia. Hallitusohjelman aluepoliittisessa osiossa todetaan, että aluekehityksen turvaamiseksi huolehditaan liikenneväylien ja liikenneyhteyksien ylläpidosta. Radanpidon

rahoitus on kuitenkin edelleen tarpeeseen nähden riittämätön. Sen sijaan, että radanpidon määrärahoja leikataan, niitä tulisi määrätietoisesti lisätä.

Monille maakunnille toimivat junayhteydet ovat pärjäämisen elinehto. Nopea henkilöjunaliikenne tiivistää yhdyskuntarakennetta ja tukee kaupunkivyyöhykkeiden kehittymistä. Kaupunkiradat tiivistävät maankäyttöä pääkaupunkiseudulla ja helpottavat ruuhkautumisiongelmaa.

Hallituksen väylätyöryhmän työskentelystä lähtien on ollut selvää, että hallituksen linja on kovin tieinvestointipainotteinen. Myös raideliikenteen investointeihin on kohdennettava riittävä rahoitus. Joukko merkittäviä ratakankkeita, muun muassa Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulkeva Kehärata, Helsingin ja Turun välinen ELSA-rata ja länsirannikon kaupungit yhdistävä URPO-rata, odottaa edelleen rahoituksen puutteesta toteutumistaan. Tehokas radanpito edellyttää riittävää ja hyvissä ajoin tiedossa olevaa rahoitusta. Vain tätä kautta voidaan parantaa palvelutasoa, turvata rautatieliikenteen kilpailukyky ja säilyttää sen markkinaosuus.

Käyttöön otettava työsuhdematkalippujärjestelmä on hyödytön, jos ei ole hyvin toimivaa joukkoliikennettä, johon sitä sovellettaisiin. Hallituksen toiminta ei myöskään tue ponnisteluja liikenneturvallisuuden parantamiseksi, sillä joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen henkilöliikenteestä on tutkimusten mukaan paras tapa parantaa liikenneturvallisuutta.

Joukkoliikenteen kehittämiseen tarvitaan myös uusia avauksia. Esimerkiksi alueellisten joukkoliikennejärjestelmien kehittämistä, kuten pikaraitiotieyhteyksien rakentamista, tulisi tukea koko valtakunnan alueella myös suurten kaupunkien, kuten Helsingin, Turun ja Tampereen, seuduilla.

Edellä olevan perusteella ja Suomen perustuslain 43 §:ään viitaten esitämme valtioneuvoston asianomaisen jäsenen vastattavaksi seuraavan välikysymyksen:

Miten hallitus aikoo turvata joukkoliikenteen tulevaisuuden ja kehittämisen

*sekä joukkoliikenteen liikenneosuuden
kestävän kasvun?*

Helsingissä 11 päivänä lokakuuta 2005

Janina Andersson /vihr	Sari Sarkomaa /kok
Erkki Pulliainen /vihr	Kimmo Sasi /kok
Ulla Anttila /vihr	Arto Satonen /kok
Rosa Meriläinen /vihr	Timo Seppälä /kok
Tarja Cronberg /vihr	Juhani Sjöblom /kok
Anni Sinnemäki /vihr	Marja Tiura /kok
Tuija Brax /vihr	Irja Tulonen /kok
Osmo Soininvaara /vihr	Raija Vahasalo /kok
Jyrki Kasvi /vihr	Jan Vapaavuori /kok
Heidi Hautala /vihr	Ahti Vielma /kok
Kirsi Ojansuu /vihr	Jari Vilén /kok
Oras Tynkkynen /vihr	Lasse Virén /kok
Irina Krohn /vihr	Annika Lapintie /vas
Eero Akaan-Penttilä /kok	Veijo Puhjo /vas
Sirpa Asko-Seljavaara /kok	Kari Uotila /vas
Kaarina Dromberg /kok	Anne Huotari /vas
Leena Harkimo /kok	Matti Kangas /vas
Pertti Hemmilä /kok	Matti Kauppila /vas
Hanna-Leena Hemming /kok	Mikko Kuoppa /vas
Anne Holmlund /kok	Erkki Virtanen /vas
Jyri Häkämies /kok	Iivo Polvi /vas
Marjukka Karttunen /kok	Jaakko Laakso /vas
Jyrki Katainen /kok	Mikko Immonen /vas
Jari Koskinen /kok	Pentti Tiusanen /vas
Pekka Kuosmanen /kok	Outi Ojala /vas
Esko Kurvinen /kok	Suvi-Anne Siimes /vas
Jere Lahti /kok	Martti Korhonen /vas
Kalevi Lamminen /kok	Markus Mustajärvi /vas
Jouko Laxell /kok	Unto Valpas /vas
Suvi Lindén /kok	Minna Sirnö /vas
Marjo Matikainen-Kallström /kok	Esko-Juhani Tennilä /vas
Olli Nepponen /kok	Sari Essayah /kd
Tuija Nurmi /kok	Toimi Kankaanniemi /kd
Heikki A. Ollila /kok	Leena Rauhala /kd
Reijo Paajanen /kok	Päivi Räsänen /kd
Maija Perho /kok	Bjarne Kallis /kd
Lyly Rajala /kok	Kari Kärkkäinen /kd
Paula Risikko /kok	Raimo Vistbacka /ps
Martin Saarikangas /kok	Timo Soini /ps
Petri Salo /kok	Tony Halme /ps