Välikysymys VK 3/2015 vp

Katja Taimela sd ym.

Välikysymys hallituksen liikennepolitiikan tavoitteiden vaikutuksista kansalaisille ja alueelliselle saavutettavuudelle

Eduskunnalle

Suomi on pitkien välimatkojen maa, mikä asettaa maan liikennejärjestelmälle erityisiä haasteita. Liikenneinfrastruktuurimme on keskeinen osa kansallisomaisuuttamme, joka palvelee kansalaisten ja talouden tarpeita. Väyläverkon kehittämisen kautta on mahdollistettu uusia työn, asumisen ja palveluiden malleja. Liikenneväylien kehittäminen on myös vahvasti sidoksissa maakuntien ja alueiden kehittymiseen ja rakentamiseen.

Julkinen liikenne on suomalaisen liikennejärjestelmän keskeinen osa. Kattavat yhteydet yhdistettynä runkoliikenteeseen ovat mahdollistaneet liikkumisen eri puolilla maata esim. työn ja opiskelun perässä. Viimeaikojen teknologinen kehitys ei ole vähentänyt liikkumista, vaan mahdollistanut matkustusetäisyyksien kasvun. Liikenteen ja teknologian kehitys on myös keskittänyt palveluiden tarjoamista ja palvelut ovat myös siirtyneet maantieteellisesti kauemmas, kun matkustusnopeus on kasvanut.

Liikennejärjestelmämme on myös tärkeä kansallinen kilpailukykytekijä. Tämän hallitus tuntuu unohtaneen. Nopeatahtisessa maailmassa liikennejärjestelmän vetovoima lasketaan luotettavuuden rinnalla minuuteissa. Myös saavutettavuus on tärkeä liikennepalveluita käyttävien yritysten ja kansalaisten sijainnista riippumatta. Hyvät liikenneyhteydet hillitsevät muuttoliikettä taajamiin ja luovat uusia mahdollisuuksia asumiselle ja työlle. Kunnille, seutukunnille ja maakunnille liikenneyhteydet ovatkin yhtä tärkeä menestyksen ehto kuin maamme liikenneyhteydet maailmalle ovat globaalissa kilpailussa.

Tulevaisuuden visiona liikennejärjestelmämme tulisi avata uusia mahdollisuuksia työlle, yrittämiselle ja asumiselle, lyhentää fyysisiä välimatkoja sekä tarjota ihmisille ja tavaroille ekologisesti kestävä liikkumismalli teknologian kehitystä hyödyntäen. Tavoitteissa onnistuminen vaatii päämäärätietoista johtamista kehittämiseen sekä riittäviä resursseja.

Suomessa vallitsee julkisessa liikenteessä sekajärjestelmä. Eri liikennemuotojen luonne ja ominaisuudet on otettu huomioon säätelyssä, mm. erot liikennöinnin joustavuudessa. Toimintatapana on ministeriötasoinen koordinointi, jolla varmistetaan elinkelpoiset liiketoimintamahdollisuudet, järkevä kokonaisuus sekä maantieteellinen tasapaino. Kannattamatonta mutta välttämättömäksi katsottua liikennöintiä on edellytetty lupaehtoina julkisen liikenteen subventointitarpeen hillitsemiseksi.

Valmis
5.0

Välikysymys VK 3/2015 vp

Sipilän hallituksen liikennepoliittisena linjana on markkinaehtoisuus ja kilpailun vapauttaminen rajoituksia ja ohjausta purkamalla. Hallituksella on vahva usko, että kilpailu tuo automaattisesti uudistuksia ja innovaatioita. Hallituksen linjan vaarana on toimijoiden kilpailun kääntyminen keinoiltaan negatiiviseksi palvelujen saatavuuden ja laadun kannalta.

Kuitenkin on vaikea nähdä eri toimijoille hajautettujen markkinoiden tuottavan yhteiskunnalle ja Suomen kilpailukyvyllekin tärkeitä julkisen liikenteen koordinoituja kehittämishankkeita, parantavan eri liikennemuotojen yhteensovittamista luomalla yhtenäisiä matkaketjuja ja lippujärjestelmiä sekä ennakkoluulottomasti panostavan uuteen teknologiaan ja kalustoon. Kansainvälisten ilmastotavoitteiden kannalta on hyvä muistaa raideliikenteen olevan ainoa fossiilisista polttoaineista pääosin sähköön siirtynyt joukkoliikennemuoto.

Henkilöjunaliikenteessä valtionyhtiö VR on ollut vapautuneen linja-autoliikenteen puristuksissa, nopeat suorat yhteydet kaupunkien välillä ja kysyntäperusteinen joustava hinnoittelu ovat haastaneet VR:n, joka ei ole kyennyt muuttamaan toimintatapojaan riittävän nopeasti. Samaan aikaan rataverkon investointi- ja korjausvelka on estänyt VR:ää käyttämästä nopeusetuaan ja heikentänyt junaliikenteen luotettavuutta matkustajien silmissä. Tosiasiassa enemmistö raideliikenteen häiriöistä johtuu rataverkon ja ohjauslaitteiden vikatilanteista. Häiriöt rataverkon ruuhkaisemmilla osuuksilla heijastuvat monelta osin yksiraiteiseen rataverkkoon koko maassa. Näitä rakenteellisia ongelmia ei voida ratkaista liikennöitsijän tai liiketoimintamallien kautta, kuten hallitus ilmeisesti ajattelee. Toisaalta on vaikeaa ymmärtää, että ensin valtion varoin panostetaan merkittävästi liikenneinfrastruktuurin parantamiseen, kuten esimerkiksi Seinäjoki—Oulu-rataan, ja sen jälkeen vähennetään liikennöintivuoroja. Tämä ei ole kansantalouden kannalta järkevää.

VR on ilmoittanut syksyn aikana merkittävistä markkinaehtoisen liikenteen vähennyksistä ja käy parasta aikaa yt-neuvotteluita henkilöstön ja todennäköisesti myös palveluiden vähentämisestä. Tämän lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö ilmoitti syyskuussa sopineensa yhdessä VR:n kanssa uuden sopimuksen ostopalveluliikenteestä, missä toteutetaan Sipilän hallitusohjelman mukainen 15 miljoonan euron vuosittainen leikkaus liikenteen ostopalveluista. Säästöstä valtaosan hallitus kohdensi raideliikenteeseen.

Hallituksen leikkausten tuloksena junaliikenne loppuu maaliskuussa 2016 usealla rataosuudella kokonaan ja vähenee muualla. Tämä on synnyttänyt suurta vastustusta lakkautettujen reittien matkustajissa sekä herättänyt huolen vaikutuksista maakuntien talouteen ja elinvoimaisuuteen. Maakuntien kunnat ovat sitoutuneet rataliikenteen käytön edistämiseen mm. kaavoituksella ja tuntevat nyt itsensä aiheellisesti petetyksi hallituksen toimesta.

Liikenne- ja viestintäministeri Berner on vakuuttanut, että lakkautetut junayhteydet korvataan markkinaehtoisella linja-autoliikenteellä. Linja-autoliikenne on vain luonteeltaan erilaista kuin junaliikenne. Varsinkin Y-junan koskettamien Karjaan, Inkoon ja Siuntion tapauksessa linja-autoliikenteellä ei junayhteyttä pystytä edes korvaamaan kohtuullisessa matkustusajassa. On myös aihetta epäillä, syntyykö ylipäänsä markkinaehtoista linja-autoliikennettä kyseisille reiteille. Käytännössä hallitus ohjaa matkustajia joukkoliikenteestä yksityisautoiluun.

Ministeri Berner on saamansa palautteen seurauksena kiirehtinyt avaamaan junaliikennettä kilpailulle ja todennut VR:n ja valtion välisen monopolisopimuksen sallivan kilpailun henkilöli-

kenteessä niillä rataosuuksilla, joilla VR ei liikennöi. Ministeri on luvannut junaliikenteen kilpailun mahdollistavan lainsäädännön olevan valmis maaliskuuhun mennessä, jotta uudet toimijat voivat aloittaa liikennöinnin lakkautetuilla rataosuuksilla kun VR lopettaa omat vuoronsa.

Todellisuus on kuitenkin aivan jotain muuta. Vaikka ministeri onnistuisi valmistelemaan hyvän lainsäädännön kilpailun vapauttamiselle, ei liikennöinti ala lakkautetuilla rataosuuksilla vielä maaliskuussa. Yksikään operaattori ei saa tässä aikataulussa kokoon lupia, kalustoa tai henkilökuntaa. Esimerkiksi kun rautateiden tavaraliikenne vapautettiin vuonna 2007 kilpailulle, vasta nyt yksi junarahtioperaattori on valtakunnallisesti aloittelemassa toimintaansa. Raideliikenne loppuu Sipilän hallituksen säästöpäätöksellä näillä rataosuuksilla, ja matkustajien siirtyessä muihin kulkuneuvoihin reittien uudelleen avaaminen tulevaisuudessa on epätodennäköistä ilman merkittävää julkista tukea.

Junaliikenteen vapauttaminen kilpailulle on tulevaisuuden kehityssuunta, johon EU:ssa valmisteltavat rautatiepaketit ovat Suomeakin viemässä. Matkustajaliikenteen avaamiseen tähtäävä neljäs rautatiepaketti on kuitenkin vielä keskeneräinen. VR:n monopolisopimus päättyy vuonna 2024 ja sitä on mahdollisuus jatkaa korkeintaan vuoteen 2029. Hallitus on ministeri Bernerin johdolla ottanut toisen linjan ja valmistelee lainsäädäntöä kilpailun avaamiselle jo aiemmin. Hätiköiden valmistellussa kilpailun avaamisessa on kuitenkin useita vaaran paikkoja. Miten raideliikenteen kokonaiskuvasta huolehditaan, miten järjestetään laadukas ja aidosti kilpailtu liikenne ja kuka vastaa raideliikenteen kokonaisvaltaisesta kehittämisestä? Uhkakuvat kermankuorinnasta ovat perusteltuja, tästä on useita esimerkkejä Euroopan maissa, joissa raideliikenne on avattu kilpailulle kiireellä huonosti valmistellen.

Hallituksen suunnitelmat kilpailun vapauttamisesta eivät rajoitu vain junaliikenteeseen. Ministeri Bernerin asialistalla ovat jo postipalvelut, taksiliikenne sekä tavaraliikenne liikennekaarilainsäädäntömallin takana. Asuminen suurten kasvukeskusten ja valtaväylien ulkopuolella vaikeutuu entisestään keskustavetoisen hallituksen toimesta. Puhtaasti markkinaehtoinen liikenne keskittyy todennäköisesti vain tuottavimmille reiteille ja markkina-alueille. Tappiota tuottavat palvelut jäävät julkisin varoin tuotettaviksi tai poistuvat kokonaan. Hallituspuolueiden on turha jatkossa puhua koko Suomen asuttuna pitämisestä.

Digitaalisaatio ja liikkumisen muuttuminen palveluksi muuttavat lähivuosina liikenteen rakenteita ja liiketoimintamalleja radikaalisti. Liikennetalouden luova tuho paitsi luo uusia liikenteen liiketoimintamahdollisuuksia, myös tuhoaa vanhoja. Vaikka suurelle osalle kuluttajista uudet digitaaliset liiketoimintamallit mahdollistavat aiempaa paremmat liikennepalvelut edullisemmin, yhteiskunnan tehtävänä on huolehtia myös niistä kansalaisista, joiden palveluita rakennemuutos merkittävästi heikentää tai poistaa ne kokonaan. Tämä näkökulma puuttuu hallituksen liikennepolitiikasta. Kansalaisten perustuslaillinen yhdenvertaisuus vaarantuu, jos syrjäseutujen joukkoliikennepalvelut lakkaavat.

Monissa maakunnissa seurataan pelolla hallituksen toimia. Esimerkiksi junaliikenteen ostopalveluiden muutoksista ei informoitu asianomaisia kuntia tarpeeksi ajoissa puhumattakaan mahdollisuudesta vaikuttaa päätökseen. Sama pelko vallitsee nyt mm. lentokenttäverkon tulevaisuuden osalta. Näillä päätöksillä tulee olemaan suuri merkitys maakuntien investoinneille ja työllisyydel-

le. Hallitusohjelmassaan hallitus lupaa olla kasvattamatta kuntien kustannuksia, ja tästä olisi syytä pitää kiinni myös joukkoliikenteen osalta.

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

Miten hallitus varmistaa kansalaisten yhdenvertaisuuden ja asianmukaiset julkiset liikenneyhteydet koko maassa,

miten hallitus turvaa maakuntien olemassa olevan vientiteollisuuden ja matkailun elinvoimaisuuden ja talouskasvun sekä luo uusille yrityksille investointimahdollisuuksia turvaamalla saavutettavuuden,

aikooko hallitus perua maakunnille kohtalokkaat junaliikenteen ostopalveluleikkaukset esimerkiksi peruuttamalla osan autoveron alentamisesta,

miten lakkautetun ostopalveluliikenteen korvaava liikenne hoidetaan 27.3.2016,

miten hallitus varmistaa huolellisen ja tasapainoisen lainvalmistelun uudistustensa itse asetetuissa aikatauluissa, ja

miten hallitus takaa liikennepalveluiden yhdenvertaisen saatavuuden ja yhteiskunnallisen kokonaisedun hallinnan liikennejärjestelmän rakennemuutoksessa?

Välikysymys VK 3/2015 vp

Helsingissä 4.11.2015

Katja Taimela sd
Antti Rinne sd
Antti Lindtman sd
Tuula Haatainen sd
Joona Räsänen sd
Kristiina Salonen sd
Satu Taavitsainen sd
Ilmari Nurminen sd
Timo Harakka sd
Ville Skinnari sd
Merja Mäkisalo-Ropponen sd
Sirpa Paatero sd
Riitta Myller sd
Harry Wallin sd
Lauri Ihalainen sd
Sanna Marin sd
Tarja Filatov sd
Jukka Gustafsson sd
Mika Kari sd
Anneli Kiljunen sd
Suna Kymäläinen sd
Eeva-Johanna Eloranta sd
Maarit Feldt-Ranta sd
Emma Kari vihr
Heli Järvinen vihr
Olli-Poika Parviainen vihr
Johanna Karimäki vihr
Antero Vartia vihr
Ozan Yanar vihr
Touko Aalto vihr
Hanna Halmeenpää vihr
Ville Niinistö vihr
Outi Alanko-Kahiluoto vihr
Satu Hassi vihr
Krista Mikkonen vihr
Aino-Kaisa Pekonen vas
Anna Kontula vas
Matti Semi vas
Annika Lapintie vas
Markus Mustajärvi vr
Katja Hänninen vas
Jari Myllykoski vas
Kari Uotila vas
Hanna Sarkkinen vas

Välikysymys VK 3/2015 vp

Paavo Arhinmäki vas
Li Andersson vas
Silvia Modig vas
Thomas Blomqvist r
Carl Haglund r
Stefan Wallin r
Eva Biaudet r
Anders Adlercreutz r
Anna-Maja Henriksson r
Sari Tanus kd
Peter Östman kd
Sari Essayah kd
Antero Laukkanen kd
Päivi Räsänen kd
Mikaela Nylander r