Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
liv@eduskunta.fi

VNS 7/2017 vp Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma vuoteen 2030

Liikenne osana taakanjakosektoria

Valtioneuvoston selonteko toteaa, että viidennes Suomen kasvihuonekaasupäästöistä syntyy liikenteessä. Kotimaan liikenteen päästöistä tieliikenteen osuus on noin 90 %, ja rautateiden osuus vain noin 1 %. Ilmastopolitiikan toimet tulee kohdistaa pääosin tieliikenteeseen ja toisaalta sähköisen raideliikenteen edistäminen pienentää koko liikennejärjestelmän päästöjä.

Kaupunkiseutujen ratahankkeet, kuten länsimetro, Tampereen raitiotie, Kehärata tai Raide-Jokeri, tiivistävät yhdyskuntarakennetta, mikä pienentää liikennesuoritteita ja vähentävät liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia. Uudet asunnot keskittyvät hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

Selonteossa todetaan, että linja-autoliikenteen kilpailun vapauttaminen on tuonut alalle uusia toimijoita ja hintakilpailua. Kilpailu on tuonut lisää vaihtoehtoja ja edullisempia hintoja suurten kaupunkien väliseen liikenteeseen, mutta samaan aikaan maaseudun ja pienempien kaupunkien palveluja on voimakkaasti karsittu. Liikennejärjestelmän tasapainoinen kokonaisuus ja palvelujen turvaaminen koko maassa edellyttääkin yhteiskunnan järjestämisvastuuta ja ostettavien linja-auto- ja junavuorojen riittävää rahoitusta.

Toimialakohtaiset lisätoimet

Liikenteen ilmastovaikutuksia voidaan pienentää tehokkaimmin lisäämällä nopeasti sekä sähköautojen osuutta autokannasta että biopolttoaineiden osuutta käytettävistä polttoaineista. Teknologian ja markkinoiden kehittyessä on oletettavaa, että sähköautojen hinnat laskevat ja valikoima monipuolistuu lähivuosina. Sähköavusteiset polkupyörät tarjoavat mielenkiintoisen lisämahdollisuuden erityisesti työmatka- ja asiointiliikenteen päästöjen vähentämiseen. Valtion ja kaupunkiseutujen yhteinen kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma on myös joukkoliikenteen harjoittajien näkökulmasta erittäin kannatettava.

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

Tavoite vähentää henkilöautolla yksin ajettavia matkoja on kannatettava. Joukkoliikenteen ja jakamistalouden, kuten kimppakyytien tai uudenlaisten taksipalvelujen, yhdistäminen vahvistaa joukkoliikenteen palveluvalikoimaa ja tuo uusia mahdollisuuksia kuluttajille. Liikennealan toimijoiden yhteistyö kehittyy vauhdilla, ja se tapahtuu kaupalliselta ja markkinaehtoiselta pohjalta.

Selonteko nostaa tärkeäksi tavoitteeksi henkilöautosuoritteen pysäyttämisen kaupunkiseuduilla väestönkasvusta huolimatta. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää liikennejärjestelmän uudistamista joukkoliikennettä ja pyöräilyä suosivaksi, joukkoliikenneinfrastruktuurin rakentamista ja yhdyskuntarakenteen johdonmukaista tiivistämistä.

Asemanseutujen kehittäminen on olennainen osa yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja liikennejärjestelmän muutoksia. VR Group on osallisena useissa, varsin laajoissa kehittämishankkeissa, kuten Tampereen, Turun, Joensuun, Kuopion, Kouvolan tai Oulun asemanseutujen kehityksessä. Monet hankkeet edellyttävät myös ratapihojen ja raiteistojen muutoksia. Valtion tulisi ohjelmoida nämä muutokset ja varmistaa niiden rahoitus asemanseutujen kehityshankkeiden aikataulussa.

Ilmastoystävällisen raideliikenteen lisääminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut tavoitteeksi nostaa junan markkinaosuus henkilöliikenteessä 8 prosenttiin. Tämä on mahdollista vain, jos kolme siihen vaikuttavaa tekijää toteutuu:
1. **Rataverkko** on toimintavarma ja sen välityskyky on riittävän hyvä
2. **Palveluiden järjestämisessä** tarvitaan markkinaehtoisesti syntyvää liikennettä täydentämään yhteiskunnan tilaamaa ja rahoittamaa junaliikennettä
3. **Palveluiden tuottamisen** on oltava asiakaslähtöistä, tehokasta ja turvallista

Kansainvälisten selvitysten mukaan rataverkon rahoitustaso on tärkein rautateiden markkinaosuuteen vaikuttava tekijä. Suomessa rataverkon rahoitus on tuntuvasti sekä EU-keskiarvon että muiden pohjoismaiden tason alapuolella. Vuonna 2014 Suomessa käytettiin rataverkon ylläpito- ja korvausinvestointeihin 54 euroa ratakilometriä kohti, kun Ruotsissa vastaava luku oli 90 euroa ja EU-keskiarvo 109 euroa.

Kattavat joukkoliikennepalvelut ovat mahdollisia vain, jos yhteiskunta järjestää liikennettä sinne, missä se ei synny markkinaehtoisesti. Esimerkiksi Helsingin seudun joukkoliikenne menestyy erinomaisesti eurooppalaisissa vertailuissa. Lipputulot kattavat vain puolet Helsingin seudun joukkoliikenteen kustannuksista, toinen puoli rahoitetaan Helsingin seudun liikenteen (HSL) jäsenkuntien verovaroista.

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

Ruotsissa junaliikenteen markkinaosuus henkilöliikenteessä on Suomea korkeampi ja maakunnissa junayhteyksiä on Suomea enemmän. Ruotsin lääneillä on joukkoliikenteen järjestämisvastuu, jonka mukaisesti ne tilaavat ja kilpailuttavat alueellista junaliikennettä. Ruotsin läänit ostavat junavuoroja yli 300 miljoonalla eurolla vuodessa, kun Suomessa valtio käyttää junaliikenteen ostoihin noin 30 miljoonaa euroa.

Selonteon mukaan junaliikenteen ostomäärärahoja lisätään 2 miljoonalla eurolla osana liikkumistottumusten muutosta. Lisäys on kuudesosa vuoden 2016 talousarviossa toteutetuista ostomäärärahojen leikkaamisesta. Tuolloin ostomäärärahoja leikattiin noin 12 miljoonalla eurolla (30 % momentin määrärahoista), millä oli suuret vaikutukset alueellisen junaliikenteen tarjontaan.

Junaliikenteen asiakkaiden, kuntien, maakuntien ja alueellista liikennettä järjestävien viranomaisten kannalta junavuorojen lyhytaikaiset muutokset ovat hankalia. Ihmisten on voitava suunnitella asumisensa, työssäkäyntinsä ja opiskelunsa joukkoliikenteen varaan. Junaliikenteen ostomäärärahojen korotus pitäisi tehdä useammaksi kuin vain yhdeksi vuodeksi.

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5