Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 443/2017 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen maaseudun joukkoliikenteen turvaamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Herra puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Matti Semin /vas näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 443/2017 vp:

> *Miten hallitus aikoo tukea uudenlaisia ratkaisuja maaseudun joukkoliikenteen turvaamiseksi ja kehittämiseksi ja*
>
> *mitä hallitus tekee Itä-Suomessa raideliikenteen sähköistämisen edistämiseksi?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:
EU:n palvelusopimusasetus ja siihen liittyvä kansallinen joukkoliikennelaki tulivat voimaan vuonna 2009. Palvelusopimusasetuksen lähtökohtana on, että julkista liikennettä voi järjestää joko ilman julkista tukea markkinaehtoisesti tai julkisin varoin tuettuna ja kilpailutettuna.

Liikenteen kilpailutuksista on saatu erityisesti kaupunkiseuduilla hyviä kokemuksia; palvelutaso on parantunut, kustannukset ovat laskeneet ja matkustajamäärät ovat nousseet. Sen sijaan maaseudun joukkoliikenteen vuosikymmeniä jatkuneeseen palvelutason laskuun uudella lainsäädännöllä ei ole pystytty vastaamaan. Harvaanasutulla maaseudulla julkisen liikenteen järjestäminen perinnäisin keinoin ei ole kestävä ratkaisu.

Kesällä 2018 voimaan tuleva liikennepalvelulaki mahdollistaa liikkumispalveluiden järjestämisen uudella tavalla. Liikennepalvelulailla poistetaan markkinoille tulon esteitä takseilta ja linja-autoilta ja mahdollistetaan digitalisaation hyödyntäminen ja matkaketjujen rakentaminen nykyistä laajemmin. Jatkossa esimerkiksi taksitoimintaa voi harjoittaa osa-aikaisesti muun elinkeinotoiminnan ohella. Myös esimerkiksi kutsupohjaisen liikennepalvelun tuottaminen on entistä helpompaa.

Liikennepalvelulain lisäksi maakunta- ja soteuudistus vaikuttaa liikkumisen järjestämiseen. Maakuntauudistuksen myötä maakunnan tehtäviin siirtyy paitsi avoimen julkisen liikenteen, myös lakisääteisten henkilökuljetusten järjestäminen. Tämä parantaa mahdollisuuksia suunnitella ja järjestää kaikki yhteiskunnan tukemat kuljetukset kokonaisuutena, jolloin on mahdollista parantaa palvelutarjontaa ja säästää kustannuksissa. Myös esimerkiksi henkilö-, tavara- ja postikuljetuksia voidaan yhdistellä aiempaa vapaammin. Julkista liikennettä tarkastellaan jatkossa suurempana kokonaisuutena, jossa erityyppiset julkisesti ja yksityisesti järjestettävät kuljetukset toimivat saumattomasti yhteen.

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 443/2017 vp

Hallitus seuraa liikennepalvelulain toimeenpanoa ja vaikutuksia säännöllisesti ja raportoi eduskunnalle ensimmäisen kerran vuoden 2018 loppuun mennessä.

Itä-Suomessa raideliikenteen matkustajamäärät ovat pieniä ja tuetun junaliikenteen tarjonta on pyritty sovittamaan vastaamaan kysyntää. Esimerkiksi Joensuun ja Pieksämäen välisissä kiskobusseissa matkustaa enimmilläänkin vain runsaat 20 matkustajaa vuoroa kohden. Satunnaisten ruuhkahuippujen vuoksi ei ole kohtuullisin kustannuksin mahdollista lisätä kapasiteettia kalustoa vaihtamalla.

Suomen rataverkosta merkittävä osa on jo sähköistetty. Rataverkon jatkosähköistyksiä on viimeksi tarkasteltu vuonna 2015 valmistuneessa selvityksessä. Selvityksessä on tarkasteltu eri rataosien tai eri rataosista muodostuvien kokonaisuuksien sähköistyksen tarvetta, kustannuksia, vaikutuksia ja yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Itä-Suomen rataosien sähköistysten toteuttamisen kannattavuutta kuvaavat hyöty-kustannussuhteet jäivät vuoden 2015 selvityksessä suurelta osin hyvin alhaisiksi (0,3–0,5). Sähköistystarpeen arviointia kuitenkin jatketaan säännöllisesti yhteistyössä paikallisten tahojen kanssa.

Helsingissä 7 päivänä marraskuuta 2017

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner