

Katja Taimela sd m.fl.

Interpellation om konsekvenserna av regeringens trafikpolitiska mål för medborgarna och för den regionala tillgängligheten

Till riksdagen

Finland är de långa avståndens land, vilket ställer särskilda krav på våra trafiksystem. Trafikens infrastruktur är en viktig del av vår gemensamma egendom som ska vara till nytta för såväl medborgarna som vår ekonomi. Genom att förbättra trafikledsnätet har man kunnat skapa nya former av arbete, boende och service. Fungerande trafikleder är en nödvändighet för att regioner och områden ska kunna utvecklas och byggas ut.

Kollektivtrafiken har en viktig roll i det finländska trafiksystemet. Fungerande förbindelser i kombination med stomtrafiken har gjort det möjligt att röra sig över hela landet till exempel för att arbeta eller studera. Den teknologiska utvecklingen har inte minskat rörligheten utan tvärtom möjliggjort allt längre resor. Utvecklingen inom trafik och teknologi har koncentrerat serviceutbudet och servicen har också kunnat flyttas längre bort när reshastigheten har ökat.

Trafiksystemet är också en viktig nationell konkurrensfaktor. Regeringen förefaller ha glömt det. I en värld där allt ska ske snabbt, bedöms trafiksystemets popularitet inte bara i fråga om tillförlitlighet utan också minuter. För medborgare och företag är det viktigt att ha tillgång till trafikförbindelser oberoende av var de befinner sig. Goda trafikförbindelser dämpar inflyttningen till tätorter och skapar nya möjligheter till boende och arbete. För kommunerna, de ekonomiska regionerna och landskapen är goda trafikförbindelser en lika betydelsefull framgångsfaktor som hela landets förbindelser till resten av världen i den globala konkurrensen.

Vi behöver en vision där vårt trafiksystem skapar nya möjligheter till arbete, företagande och boende, minskar de fysiska avstånden och erbjuder människor och varor ekologiskt hållbara sätt att röra sig genom att utnyttja teknologiska framsteg. Det här kräver fokuserat ledarskap med sikte på utveckling men dessutom tillräckliga resurser.

Kollektivtrafiken i Finland bygger på en kombination av olika system. I lagstiftningen har de olika trafikformernas natur och egenskaper beaktas bland annat när det gäller deras flexibilitet. Man har gått in för koordinering på ministerienivå för att säkerställa möjligheten till livskraftig affärsverksamhet, rationella helheter och geografisk jämvikt. För att minska behovet att subventionera kollektivtrafiken har man i tillståndsvillkor kunnat kräva att tillståndshavaren också skött olönsamma men nödvändiga rutter.

Interpellation IP 3/2015 rd

Regeringen Sipiläs trafikpolitiska linje går in för fri konkurrens på marknadens villkor och för att slopa begränsningar och styrning. Regeringen tror starkt på att konkurrens automatiskt leder till förnyelse och innovation. Faran i detta ligger i att konkurrensen mellan branschaktörerna kan ta sig negativa uttryck när det gäller servicens tillgänglighet och kvalitet.

Det är svårt att tro att en marknad som splittrats upp på många aktörer ska leda till koordinerade utvecklingsprojekt som gagnar samhället och Finlands konkurrenskraft, bättre samordning av olika trafikformer genom enhetliga resekedjor och biljettsystem eller fördomsfria satsningar på ny teknologi och materiel. Med tanke på de internationella klimatmålen är det också bra att komma ihåg att spårtrafiken är den enda form av kollektivtrafik som i huvudsak har övergått från fossila bränslen till el.

Statsbolaget VR har i fråga om persontågstrafiken klämts åt av den avreglerade busstrafiken eftersom snabba och direkta förbindelser mellan städer och en efterfrågebaserad flexibel prissättning har utmanat VR, som inte klarat av att tillräckligt alert gå in för nya förfaranden. Samtidigt har det eftersatta underhållet av bannätet och de otillräckliga investeringarna gjort att VR inte kunnat utnyttja sina egna snabba förbindelser och tågtrafikens tillförlitlighet har fått sig en törn. Merparten av störningarna i tågtrafiken beror på brister i bannätet och fel i styranordningarna. Störningar på de livligaste banavsnitten har ofta återverkningar på det enspåriga bannätet i övriga delar av landet. De här strukturella problem kan inte lösas av trafikidkarna eller genom affärsmodeller, vilket regeringen förefaller tro. Det är å andra sidan svårt att förstå varför man först t.ex. på banan mellan Seinäjoki och Uleåborg gör betydande satsningar med allmänna medel på att förbättra trafikens infrastruktur, för att sedan minska antalet turer på bansträckan. Det här är inte rationell samhällsekonomi.

VR har under hösten aviserat betydande nedskärningar i den marknadsmässiga trafiken och för just nu samarbetsförhandlingar om att dra ner på personalen och sannolikt också på servicen. Kommunikationsministeriet meddelade i september att man ingått ett nytt avtal med VR om upphandling av trafiktjänster. På så sätt genomför man den årliga nedskärning om 15 miljoner euro i upphandlingen som nämns i regeringsprogrammet. Regeringens sparåtgärder drabbar språtrafiken värst.

VR har under hösten aviserat betydande nedskärningar i den marknadsmässiga trafiken och för just nu samarbetsförhandlingar om att dra ner på personalen och sannolikt också på servicen. Kommunikationsministeriet meddelade i september att man ingått ett nytt avtal med VR om upphandling av trafiktjänster. På så sätt genomför man den årliga nedskärning om 15 miljoner euro i upphandlingen som nämns i regeringsprogrammet. Regeringens sparåtgärder drabbar språtrafiken värst.

Kommunikationsminister Berner har bedyrat att de nedlagda tågförbindelserna ska ersättas med marknadsmässig busstrafik. Men busstrafik kan inte jämföras med tågtrafik. I synnerhet när det gäller Karis, Ingå och Sjundeå kan det indragna Y-tåget inte ersättas med busstrafik, ens när det gäller en skälig restid. Det finns dessutom all anledning att betvivla att det över huvudtaget kommer att inledas marknadsmässig busstrafik just på de här streckorna. I praktiken styr regeringen alltså resenärerna från kollektivtrafik till privatbilism.

Interpellation IP 3/2015 rd

Som ett resultat av den negativa responsen har minister Berner skyndat sig att öppna upp tågtrafiken för konkurrens och konstaterat att monopolavtalet mellan staten och VR tillåter konkurrens i fråga om persontrafik på bansträckor som VR inte trafikerar. Ministern har lovat att en lagstiftning som möjliggör konkurrens ska vara klar före mars för att de nya aktörerna ska kunna inleda trafik på de sträckor där VR drar in sina egna turer.

Men verkligheten ser helt annorlunda ut. Även om ministern skulle klara av att bereda bra lagstiftning om avreglering kommer trafik inte att inledas redan i mars på de aktuella bansträckorna. Det finns ingen operatör som kan skrapa ihop tillstånd, materiel eller personal på så kort tid. Godstrafiken på spår avreglerades och konkurrensutsattes 2007 men till dags dato finns det bara en tågoperatör som står i beråd att inleda rikstäckande verksamhet. Det sparbeslut som regeringen Sipilä nu har fattat innebär att spårtrafiken upphör på de drabbade banavsnitten och att resenärerna får ty sig till andra fordon. Det är osannolikt att trafiken på de här rutterna upptas på nytt utan betydande stöd med allmänna medel.

Avreglering av tågtrafiken ser ut att vara framtidens melodi och de järnägspaket som bereds inom EU avspeglas redan nu i finländsk politik. Det fjärde järnvägspaketet som syftar till att avreglera persontrafiken är emellertid på hälft. VR:s monopolavtal löper ut 2024 med en option om förlängning till 2029. Under minister Berners ledning har regeringen gått in för en annorlunda politik och bereder nu en tidigare lagd avreglering. Men många faror lurar i en konkurrensutsättning som bereds i all hast. Hur ska spårtrafiken utvecklas sett till helheten, hur ska en högkvalitativ och genuint upphandlad trafik ordnas och vem ska ta ansvar för att utveckla järnvägstrafiken i alla dess former? Det är inte obefogat att misstänka att någon ämnar skumma grädden av mjölken, för det finns många exempel i andra europeiska länder på detta när avregleringen av språtrafiken har gått för fort och utifrån dålig beredning.

Regeringens planer att öppna upp för konkurrens begränsar sig inte enbart till tågtrafiken. På minister Berners agenda döljer sig redan posttjänsterna, taxitrafiken och godstrafiken bakom den så kallade trafikreformen. Den sittande regeringen, med starkt centerinflytande, för en politik som gör det allt svårare att bo utanför de stora tillväxtcentrumen och huvudlederna. En trafik som bedrivs uteslutande på marknadens villkor kommer med all sannolikhet att sikta in sig på de lönsammaste rutterna och marknadsområdena. Förlustbringande service ska sedan produceras med samhällets medel eller helt läggas ner. Låt oss i fortsättningen slippa regeringspartiernas prat om att hela landet ska vara bebott.

Digitaliseringen och omdefinieringen av rörlighet som en form av service kommer under de närmaste åren att starkt påverka trafikens strukturer och affärsmodeller. Kreativ förstörelse inom trafikekonomin skapar nya affärsekonomiska möjligheter men förstör samtidigt gamla. Även om nya digitala affärskoncept ger oss bättre och billigare trafiktjänster, är det samhällets uppgift att stödja också de medborgare som får klart sämre eller helt indragna tjänster på grund av strukturförändringar. Regeringens trafikpolitik saknar helt en sådan infallsvinkel. Den likabehandling av medborgarna som grundlagen tryggar kommer att äventyras om kollektivtrafikservicen i glesbygden upphör.

Ute i landskapen följer man med en viss rädsla regeringens förehavanden. De berörda kommunerna informerades inte i tillräckligt god tid om de nya villkoren för köp av tågtrafiktjänster, för

Interpellation IP 3/2015 rd

att inte tala om att de skulle ha haft någon möjlighet att påverka beslutet. Nu känner man samma oro i fråga om bland annat nätverket av flygplatser. Belsuten kommer att ha långt gående konsekvenser för investeringarna och sysselsättningen i landskapen. Regeringen lovar i sitt program att inte öka kommunernas utgiftsbörda och detta löfte borde också gälla kollektivtrafiken.

På grundval av det ovanstående och med hänvisning till 43 § i Finlands grundlag framställer vi följande interpellation till den behöriga ministern:

Hur ska regeringen trygga jämlikheten mellan medborgarna och adekvata kollektivtrafikförbindelser i hela landet,

hur ska regeringen säkerställa tillgängligheten i landskapen och där trygga en livskraftig exportindustri och turism och ekonomisk tillväxt samtidigt som nya företag ges investeringsmöjligheter,

har regeringen för avsikt att återta de för landskapen ödesdigra nedskärningarna i anslagen för köp av tågtrafiktjänster exempelvis genom att avstå från att sänka bilskatten,

hur ska den trafik som är tänkt att ersätta de köpta trafiktjänsterna skötas från och med den 27 mars 2016,

hur ska regeringen se till att beredningen av trafikreformerna sköt omsorgsfullt och balanserat inom ramen för den tidtabell som den själv ställt upp,

hur avser regeringen att garantera tillgång till trafiktjänster på jämlik basis och att trygga det övergripande samhällsintresset i samband med trafiksystemets strukturomvandling?

Interpellation IP 3/2015 rd

Helsingfors 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 gröna
Heli Järvinen gröna
Olli-Poika Parviainen gröna
Johanna Karimäki gröna
Antero Vartia gröna
Ozan Yanar gröna
Touko Aalto gröna
Hanna Halmeenpää gröna
Ville Niinistö gröna
Outi Alanko-Kahiluoto gröna
Satu Hassi gröna
Krista Mikkonen gröna
Aino-Kaisa Pekonen vänst
Anna Kontula vänst
Matti Semi vänst
Annika Lapintie vänst
Markus Mustajärvi vg
Katja Hänninen vänst
Jari Myllykoski vänst
Kari Uotila vänst
Hanna Sarkkinen vänst

Interpellation IP 3/2015 rd

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