

INTERPELLATION 4/2005 rd

Insatser för att rädda kollektivtrafiken

Till riksdagen

På tjugo år har det inte satsats så lite som just nu på att köpa och förbättra kollektivtrafiktjänsterna. Anslagen har reducerats till en så låg nivå att hela kollektivtrafiknätet hotar att raseras. Privatbilismen ökar i rasande fart och ändå föreslår regeringen för n^{te} gången en kännbar nedskärning i anslagen för att köpa och utveckla kollektivtrafiktjänsterna. I sitt program utfäster sig regeringen att förbättra villkoren och servicen och att skjuta till mera medel för kollektivtrafiken. Sitt uttalade åtagande till trots har regeringen under hela sin period vid makten handlat precis tvärtom — med fortsatt försämrade villkor och minskad finansiering som följd. Regeringen har misslyckats i sin kollektivtrafikpolitik.

Kollektivtrafikvolymerna har minskat under de senaste åren i relation till både den övriga trafiken och körarbetet. Det framgår av länsstyrelsernas rapporter att antalet resenärer i exempelvis landsortstrafik klart har minskat och att kollektivtrafikproblemen redan drabbar många stadsregioner. Migrationen, den minskade finansieringen av kollektivtrafiken och kostnadsökningen gör det svårt att förbättra servicen.

Under de följande två åren kommer mer än 520 avgångar i busstrafiken att dras in i Finland för att de går miste om länsstyrelsernas statsstöd för köptjänster. Hårdast drabbas Östra Finlands län som på grund av regeringens budgetpolitik står att förlora 173 stamlinjeavgångar inom köptrafiken. I ett landsomspännande perspektiv drabbar indragningarna fler än 4,1 miljoner busstransporter och hotar omkring 1 400 dagliga avgångar.

Regeringen står i beråd att radera busstransportnätet med sina nedskärningar. Efter indragningarna har vi områden i östra Finland där det blir omöjligt att anlita kollektivtrafik för att ta sig till arbetet eller skolan. När bussförbindelserna mellan kommuncentra försvinner betyder det i många fall ortsbyte för att man ska kunna ta emot en studie- eller arbetsplats. Läget är ohållbart. Vi måste komma ihåg att kollektivtrafiken är den enda möjligheten för en stor del barn, unga, äldre och mindre bemedlade att företa längre resor. Konsekvensen av inbesparingarna är att vi har allt fler kommuner som saknar kollektivtrafikförbindelser under veckosluten. De är redan nu 50—60. Regeringens anslagsnedskärning betyder att 75 avgångar dras in också inom kommunikationsministerns egen valkrets i mellersta Finland. Bland annat hotar busstrafiken mellan Jyväskylä stad och flygplats att läggas ner helt.

Det är så här som staten vräker över ansvaret för kostnaderna för medborgarnas fortsatta rörlighet på kommunerna. Ju mer den kommunala ekonomin försvagas desto mindre kan kommunerna satsa på sin kollektivtrafik. Det nedkörda skolnätet, vägnätets skrala skick och bränslepri-serna gör att landsbygden under regeringen Vanhanens tid avfolkas och diskrimineras mer än under någon valperiod hittills. I ett samhällsekonomiskt perspektiv genererar den medvetna negligeringen av landsbygden enorma kostnader.

Kollektivtrafiken har minskat proportionellt också i stadsregionerna; t.ex. i Tammerforsregionen har den stadigt minskat. Utvecklingen är direkt alarmerande i en del av de medelstora städer-

na; i Vasa har antalet resenärer minskat med inemot en tredjedel och i Kuopio med en femtedel.

Nedskärningarna hotar även åkeriernas ekonomiska villkor, vilket i sin tur betyder ständigt minskad service och konkurrens inte minst i landskapen. Minskade köptjänster kan dessutom betyda att arbetstillfällen för fyrahundra bussförare går förlorade.

Ju mer kollektivtrafikutbudet minskar desto mer ökar privatbilismen som ställer sig många gånger dyrare för samhället. Enligt vissa kalkyler använder Folkpensionsanstalten och kommunerna redan nu mer än 200 miljoner euro per år till att köpa upp särskilda taxitransporter.

Det är av största vikt att förbättra kollektivtrafiken också i syfte att stävja klimatförändringen. Vägtrafiken står för en knapp femtedel av våra koldioxidutsläpp som till två tredjedelar består av utsläpp från privatbilismen. Det har visat sig särskilt svårt att reducera koldioxidutsläppen från trafiken eftersom den ökade bilismen i samhället slukar det som den tekniska utvecklingen sparar in. För att trafikutsläppen ska kunna reduceras är det absolut nödvändigt med god samhällsplanering och mer biobränsle å ena sidan och större satsningar på kollektivtrafik, inte minst spårtrafik å den andra.

Tågtrafiken är den mest energieffektiva trafikformen, den förbrukar bara en fjärdedel av den energimängd som går åt till samma transportarbete med personbil. Ett bra bannät är ett måste för spårtrafiken, men just nu är bannätet i så uselt skick att det är en säkerhetsrisk. En tredjedel av bannätet kräver grundlig upprustning under de kommande tio åren.

Insatserna för spårtrafiken har också regionalpolitiska effekter. Regeringen framhåller i avsnittet om regionalpolitiken i sitt program att trafikleder och trafikförbindelser ska upprätthållas i syfte att trygga den regionala utvecklingen. Men banhållningsanslagen är fortfarande otillräckliga för behovet. I stället för att skära i banhållningsanslagen borde regeringen målmedvetet höja dem.

För många landskap är fungerande tågförbindelser ett livsvillkor. Snabba passagerarförbindelser verkar sammanhållande på samhällsstrukturen och bidrar till att utveckla stadszonerna. Stadsbanorna koncentrerar markanvändningen i huvudstadsregionen och motverkar uppkomsten av flaskhalsar i trafiken.

Allt sedan regeringen tillsatte sin trafikledsarbetsgrupp har det stått klart att den starkt lutar åt investeringar i vägnätet. Det behövs också adekvata investeringar i spårtrafiken. I brist på medel låter en rad viktiga banprojekt fortfarande vänta på sig, som Ringbanan via Helsingfors-Vanda flygplats, ELSA-banan mellan Helsingfors och Åbo och URPO-banan som ska knyta samman städerna längs västkusten. En effektiv banhållning kräver tillräcklig och förutsebar finansiering. Bara då kan man höja servicenivån, säkra en konkurrenskraftig järnvägstrafik och garantera bibehållna marknadsandelar.

Det planerade systemet med personalbiljett är till ingen nytta om vi inte har en fungerande kollektivtrafik att tillämpa den på. Regeringens åtgärder gör heller ingenting för att förbättra trafiksäkerheten, för enligt utredning är det bästa sättet att förbättra trafiksäkerheten att öka kollektivtrafiken i proportion till personbilstrafiken.

Det måste också nya öppningar till för att utveckla kollektivtrafiken. Regionala kollektivtrafiksystem typ snabbspårvägar bör stödjas i hela landet, också i de stora stadsregionerna Helsingfors, Åbo och Tammerfors.

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

Genom vilka insatser tänker regeringen rädda och utveckla kollektivtrafiken och garantera den en hållbar tillväxt i proportion till den övriga trafiken?

Helsingfors den 11 oktober 2005

Janina Andersson /gröna
Erkki Pulliainen /gröna
Ulla Anttila /gröna
Rosa Meriläinen /gröna
Tarja Cronberg /gröna
Anni Sinnemäki /gröna
Tuija Brax /gröna
Osmo Soininvaara /gröna
Jyrki Kasvi /gröna
Heidi Hautala /gröna
Kirsi Ojansuu /gröna
Oras Tynkkynen /gröna
Irina Krohn /gröna
Eero Akaan-Penttilä /saml
Sirpa Asko-Seljavaara /saml
Kaarina Dromberg /saml
Leena Harkimo /saml
Pertti Hemmilä /saml
Hanna-Leena Hemming /saml
Anne Holmlund /saml
Jyri Häkämies /saml
Marjukka Karttunen /saml
Jyrki Katainen /saml
Jari Koskinen /saml
Pekka Kuosmanen /saml
Esko Kurvinen /saml
Jere Lahti /saml
Kalevi Lamminen /saml
Jouko Laxell /saml
Suvi Lindén /saml
Marjo Matikainen-Kallström /saml
Olli Nepponen /saml
Tuija Nurmi /saml
Heikki A. Ollila /saml
Reijo Paajanen /saml
Maija Perho /saml
Lyly Rajala /saml
Paula Risikko /saml
Martin Saarikangas /saml
Petri Salo /saml

Sari Sarkomaa /saml
Kimmo Sasi /saml
Arto Satonen /saml
Timo Seppälä /saml
Juhani Sjöblom /saml
Marja Tiura /saml
Irja Tulonen /saml
Raija Vahasalo /saml
Jan Vapaavuori /saml
Ahti Vielma /saml
Jari Vilén /saml
Lasse Virén /saml
Annika Lapintie /vänt
Veijo Puhjo /vänt
Kari Uotila /vänt
Anne Huotari /vänt
Matti Kangas /vänt
Matti Kauppila /vänt
Mikko Kuoppa /vänt
Erkki Virtanen /vänt
Iivo Polvi /vänt
Jaakko Laakso /vänt
Mikko Immonen /vänt
Pentti Tiusanen /vänt
Outi Ojala /vänt
Suvi-Anne Siimes /vänt
Martti Korhonen /vänt
Markus Mustajärvi /vänt
Unto Valpas /vänt
Minna Sirnö /vänt
Esko-Juhani Tennilä /vänt
Sari Essayah /kd
Toimi Kankaanniemi /kd
Leena Rauhala /kd
Päivi Räsänen /kd
Bjarne Kallis /kd
Kari Kärkkäinen /kd
Raimo Vistbacka /saf
Timo Soini /saf
Tony Halme /saf