



Lehdistötiedote 9.6.2015

Bussiliikenteen kilpailuttaminen on heikentänyt kuljettajien työhyvinvointia

Bussiliikenteen kilpailutuksen käynnistyminen vähensi kunnallisen tuen tarvetta, joka on sittemmin palannut entiselleen. Kuljettajat ovat kokeneet kilpailutuksen vaikuttaneen kielteisesti varmuuteen työpaikan säilymisestä. Kiire on merkittävä häirttekijä kuljettajien työssä, ja kilpailutuksella on koettu olevan myös kiireellisyyteen ja rasittavuuteen kielteinen vaikutus. Kuljettajien palkat ovat saattaneet nousta hiukan enemmän, ilmeisesti koska työolojen takia rekrytointi on ollut normaalia vaikeampaa. Liiketoiminnan keskittymistä kilpailutuksen jälkeen harvemmille yrityksille on ollut havaittavissa hiukan ainoastaan Turussa.

Lisätietoja

Tutkimuskoordinaattori Eero Lehto, puh. (09) 2535 7350, e-mail: eero.lehto@labour.fi

Palkansaajien tutkimuslaitoksen tutkimuskoordinaattori **Eero Lehdon** johtaman tutkimushankkeen tänään ilmestyneessä loppuraportissa tarkasteltiin Suomen liikenneväylien nykytilaa ja kilpailutusta joukkoliikenteessä sekä arvioitiin liikenneverkkojen investointitarvetta ja kehittämishankkeita. Tutkimushankkeen ovat rahoittaneet Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT, Raideammattilaisten Yhteisjärjestö JHL, Rautatievirkamiesliitto ja Veturimiesten liitto.

Tutkimus tarkasteli bussiliikenteen kilpailuttamista pääkaupunkiseudulla, Tampereella ja Turussa. Kilpailutuksesta huolimatta bussimatkojen keskimääräiset hinnat ovat nousseet nopeammin kuin kuluttajahinnat keskimäärin, mitä voi kuitenkin selittää se, että palvelujen hinnat nousevat yleensä tavaroiden hintoja nopeammin. Kilpailutus on vahvistanut kuntataloutta – mutta vain tilapäisesti. Liikennemääriin sillä ei näytä olleen vaikutusta.

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailutus ei ole Suomessa vielä alkanut, mutta tässä tutkimusraportissa tarkastellaan junien henkilöliikennettä eräissä Euroopan maissa. Talouskasvu ja julkinen tuki ovat omiaan lisäämään liikennettä, ja Isossa-Britanniassa myös yksityistämällä oli tämänsuuntainen vaikutus. Toisaalta siellä toiminnan laatu ja investoinnit rataverkkoon näyttävät jääneen jälkeen vertailumaista.

Tässä tutkimushankkeessa arvioitiin myös Suomen tie- ja rataverkon laajuutta ja korjaustarvetta. Päällystettyjen teiden korjaustarve lähes 200 miljoonaa euroa suurempi kuin Liikenneviraston vuonna 2011 tekemässä

laskelmassa, ja tiestön rakenteen korjaustarve saattaisi nousta jopa useisiin miljardeihin Liikenneviraston arvion ollessa vain 222 miljoonaa euroa. Ratapäätösten optimistason saavuttaminen olisi vuonna 2013 edellyttänyt 580 miljoonan euron lisäystä normaalien korjausinvestointien lisäksi. Valtion tulo- ja menoarvion mukaisen perusväylänpidon runsaan miljardin euron määrärahat eivät riitä palauttamaan liikenneverkon kuntoa uuden veroiseksi.

Pisaratien viimeisintä kannattavuusarviota ei ole tehty oikein, kun sitä on verrattu vaihtoehtoon, joka sisältää pääkaupunkiseudun raideverkon useita parannuksia. Tässä arvioissa Pisaratien hyöty-kustannussuhteeksi on saatu 0,49, kun "vertailuvaihtoehtoon" sisältyvät hankkeet on jo toteutettu. Jotta näitä kahta vaihtoehtoa voitaisiin verrata oikein, kannattavuusarvio tulisi tehdä uudelleen niin, että "nollavaihtoehtona" on nykytilanne, johon ei vielä ole tehty mitään parannuksia eikä laajennuksia. ■

Julkaisu

Mari Kangasniemi, Markku Lehmus, Eero Lehto, Sakari Lähdemäki & Sakari Uimonen: Liikenneverkot ja kilpailutuksen vaikutukset – esimerkkinä bussiliikenteen kilpailutus, Palkansaajien tutkimuslaitos, Raportteja 31, 2015.