



Ammattidiesel olisi ratkaisevan tärkeä maaseudun bussiliikenteelle. Siitä puhutaan. Tuskin sitä saadaan tämän vuoden aikana, Mika Mäkilä sanoo.

Mika Mäkilä, Linja-autoliiton (LaL) toimitus johtaja ei sano, että huonommaksi ei voi enää mennä. Moni jäsenyritys ja linja-autoalan yrittäjä ajattelee niin. Mäkilä katsoo eteenpäin Suomen linja-autoliikenteen historian vaikeimmasta ajanjaksosta. Valoa näkyy horisontissa.

Linja-autoliikenne kärsi joukkoliikenteen tärkeänä muotona suurten etäisyyksien Suomessa kaikkein pahiten kaksi vuotta rassanneesta Covid- eli koronapandemiasta.

Suomalaiset sairastuivat massoittain ja terveinä säilyneet siirtyivät suurin joukoin etätyöskentelyyn. Matkustajapohja hajosi kerralla ja painoi bussialan yksityiset yrittäjät polvilleen. Linjoja oli lakkautettava, henkilöstöä vähennettävä, kustannuksia leikattava ja jäljelle jäänyttä elintilaa haettava polvet verillä.

Ja juuri kun luultiin, että satimesta selvitään, päälle tuli Ukrainan kriisi ja sen seurauksena kustannusten raju kasvu dieselin hinnannousun muodossa.

Valtio turvasi veronmaksajien rahoilla toteutetun joukkoliikenteen. Se merkitsi käytännössä raideliikenteen, junien ja kunnallisen bussiliikenteen jatkumisen ja markkinaosuuksien kasvun yksityisen bussiliikenteen kustannuksella.

- Koronan aikana kaupunkien ja ELY-keskusten joukkoliikenneostot ovat kasvaneet merkittävästi. Esimerkiksi valtatie 51:llä HSL menee Siuntioon saakka, Inkoo suunnittelee omaa joukkoliikennettä, samoin Raasepori omaa joukkoliikennettä, ja niin edelleen, Mäkilä toteaa.

EU:n jäsenmaat eivät ole
hukanneet yhtään aikaa satojen

miljoonien suuruisten tukien myöntämisessä kumipyöräkuljetuksille. Asia nähdään myös huoltovarmuustekijänä Ukrainakriisin seurauksena. Koillisen kolkkan takamaa, Suomi, on viheliäisesti jäljessä muiden EU-jäsenmaiden tukipäätöksistä jopa yksityisiä kuluttajia ja jopa ammattikuljettajia myöten. Mitä Suomen hallitus on saanut aikaan?

– Valtio on herännyt tukemaan vaikeassa tilanteessa. Yli 200 miljoonaa euroa on tullut ELY- ja kaupunkiliikenteeseen. Luvassa on myös 75 miljoonaa polttoainetukea, josta joku osa tulee myös linja-autoalalle. Jakeluvuorituksen alentaminen pudottanee dieselin hintaa 12 senttiä/ litra, Mäkilä luettelee.



– Suomessa bussiliikenteen kehitystä hallitsee valtion ja kuntien panostus sähköistämiseen.

Entä ammattidieselin tulo? Sitähän on vaadittu Suomeen 1990-luvulta asti! – Sekin on luvassa. Ainakin siitä puhutaan. Pelkään ettei sitä saada tämän vuoden aikana, Mäkilä sanoo.

Turun Tunninjunalle, yli 3 miljardin euron projekti matkan lyhentämiseksi 26 km ja matka-ajan lyhentämiseksi 8 minuuttia, on myönnetty jo pelkkään suunnitteluun 40 miljoonaa euroa. Millä valtio on tukenut yksityisen bussiliikenteen pystyssä pitämistä?

– Valtio on myöntänyt yksityisille linja-autoyrittäjille koronatukea 24 miljoonaa euroa, Mäkilä kiittää.

Mika Mäkilä, 46, tuli Linja-autoliiton toimitusjohtajaksi vuonna 2013 liikenne ja viestintäministeriön (LVM) kehittämis- ja liiketoimintasuunnittelusta. Hän astui legendaarisen edeltäjänsä 1983-2013, varatuomari

Heikki

Kääriäisen

saappaisiin.

Kun Mika Mäkilä astui LaL:in remmiin 2013, sen jäsenmäärä oli noin 300. Nyt yhdeksän vuotta myöhemmin koronan jälkeen ja dieselin hintakurimuksessa jäsenmäärä on puolittunut noin 150:een.

– Kahdessa vuodessa on jäsenistön piirissä koettu isoja menetyksiä, moni menetti liikenteensä lähes kokonaan ja isolla osalla liikenne oli 20-50% tasolla verrattuna vuoteen 2019. Samalla Suomessa kestävyysteema on noussut valtiovaltamme johtotavoitteeksi. Sähköistäminen on valtiolle ja kunnille päivän sana. Uusista linja-autohankkeista selvästi yli 70% kohdistuu sähköbussihin. Muuhun liikenteeseen ei juurikaan investoida, Mäkilä sanoo ja jatkaa:



– Rakennusteollisuuden ja kiinteistösijoittajien yksioikoinen mielipide on, että raideliikenteen asema- alueet tuottavat miljoonia, vain eivät linja-autoliikenteen asemat.

– Kuitenkin matkailu, ja sen mukana bussimatkailu, on taas heräämässä uuteen tuloon. Kuten Ruuhka-Suomen ulkopuolella toimiva bussiliikenne myös bussimatkailu taittaa suuria kilometrimääriä, joihin sähkö sopii huomattavasti paremmin bussien energiamuotona vielä pitkään. Dieselin ja sähkön välinen työnjako avaa nyt yksityiselle linja-autoliikenteelle uusia näkymiä ja kasvumahdollisuuksia, Mäkilä toteaa. – Myös maan huoltovarmuus on Suomessakin

noussut uuteen arvoon Ukraina-kriisin myötä. Suomessa noin 10 000 linja-autoa tarjoaa noin puoli miljoonaa istumapaikkaa. Sillä on oma tärkeä merkityksensä kriisitilanteessa, Mäkilä avaa LaL:n jäsenistön tulevaisuuden näkymiä.

Suo

mi tavoittelee johtoasemaa
maailmassa ilmaston
vastaisessa taistelussa. Vihreä
siirtymä hallitsee kaikkea
myös liikenne- ja kuljetuskehityksessä.
Sokeassa innossa
ei nähdä raideliikenteen ”salatut”
jättipäästöt aina teräksen
valmistuksesta raiteiden valssaamiseen,
valtavista maapohjatöistä
raiteiden laskuun ja jatkuvaan
huoltoon ja ylliraskaan
kuljetuskaluston valmistukseen
ja energiankulutukseen.
Ja raideliikenteen kykenemättömyyteen
seurata yhdyskuntakehityksen
muutoksia.

Mitä LaL on tehnyt näkyvää,
esimerkiksi yhdessä SKAL:n
kanssa, avatakseen suuren
yleisön silmät näkemään todellisuuden
ja heikkoudet Vihreän
siirtymän liikenne- ja kuljetuskehityksessä?

– Rakennusteollisuuden ja kiinteistösijoittajien voima jyllää. Kummankin mielestä raideliikenteen asema-alueet tuottavat miljoonia, eivät linja-autoliikenteen asemat ja pysäkit. Sitä valtaa ei yksityisen liikenne- ja kuljetusyrittäjyyden voimin murreta. Se vaatisi valtiovallan laajakatseista ja realistista näkemystä ja johtoa. Näillä ehdoilla nyt mennään ja rakennetaan omaa tulevaisuutta, Mäkilä summaa.

Teksti | Klaus Bremer, kuvat | Juho Kauranen

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)