

2.9.2016

Janakkalan kunta
Kunnanjohtaja Tanja Matikainen
Juttulantie 1, 14200 Turenki
tanja.matikainen@janakkala.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31, 00023 Valtioneuvosto
kirjaamo@lvm.fi, joel.karjalainen@lvm.fi

Janakkalan kunnan lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle vuoden 2017 osto- ja velvoiteliikenteestä

Liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee henkilöjunien osto- ja velvoiteliikenteen mukaisten aikataulujen uudelleentarkastelua vuodelle 2017. Ministeriö pyytää näkemyksiä alueiden liikkumistarpeista sekä osto- ja velvoiteliikenteen vuoroista ja aikatauluista.

Voimassa olevan velvoiteliikennettä koskevan päätöksen mukaan nykyinen velvoiteliikenne päättyy 10.12.2016. Ostoliikennesopimus on voimassa 31.12.2018 saakka, mutta myös sitä tarkastellaan samassa yhteydessä. Ministeriö pyytää erityisesti tuomaan esille millaisia taloudellisia ja muita vaikutuksia mahdollisilla junavuoroilla olisi alueelle, esimerkiksi työssäkäyntiin ja opiskeluun sekä yritysten toimintaan. Ministeriö pyytää myös tuomaan esille, millaisia vaikutuksia alueen junaliikenteellä on muuhun liikennealan elinkeinotoimintaan alueella. Ministeriö toivoo näkemyksiä myös siitä, miten junaliikenteen aikatauluja tulisi kehittää olemassa olevien resurssien puitteissa ja mitkä junavuorot olisivat kaikista kriittisimmät.

Voimassaoleva osto- ja velvoiteliikennetarjonta löytyy osoitteesta <http://www.lvm.fi/-/vr-n-velvoiteliikennetta-lisataan-junaliikenteen-kilpailun-avaamiseen-saakka>.

Yleistä

Hämeen alue- ja yhdyskuntarakenne on rakentunut kuljetusyhteyksien ja liikenneväylien kautta. Suomen ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan synnytti yhdyskunnat asemanseutujen ympärille ja mahdollisti rautatietä hyödyntävän teollisuuden synnyn ja kasvun Hämeessä. Riihimäki-Lahti ja Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere -yhteysvälien alue- ja yhdyskuntarakenne on kasvanut rautatiehen tukeutuen ja raideyhteydet muodostavat yhä vahvistuvan perustan koko alueen elinvoimalle. Päärata on nimensä mukaisesti maan ylivoimaisesti vilkkaimmin liikennöity henkilöliikenteen raideosuus.

Janakkalan kunta

Kunnanvirasto
Juttulantie 1
14200 Turenki

Puh. (03) 68 011 tai (019) 75 801
Fax (03) 680 1209 tai (019) 758 0209
janakkalan.kunta@janakkala.fi

Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere

Helsingistä Tampereelle (satelliittina myös Seinäjoki) ulottuu Suomen kasvukäytävä, jonka kanssa valtio solmi hallitusohjelman mukaisen kasvukäytäväsopimuksen 9.6.2016. Sopimuksen tarkoituksena on kiihdyttää alueen kestävästä taloudellista kasvua. Suomen kasvukäytävän käytäväsopimuksen strategiseksi painopistealueeksi valittiin saavutettavuus (alueen sisäinen ja kansainvälinen saavutettavuus sekä saavutettavuuden elinvoimavaikutukset). Kasvukäytäväsopimukseen sisältyvät hankkeet auttavat hyödyntämään digitalisaation mukanaan tuomia mahdollisuuksia alueen saavutettavuuden kehittämisessä. Hankkeet rakentavat käytävästä vahvan kehittämisalustan, jonka päällä nopeat ja notkeat kokeilut ovat Suomen kasvukäytävän yhteistyömallilla mahdollisia.

Kasvukäytäväsopimuksen lisäksi Suomen kasvukäytävä toimii pilottialueena myös mm. Liikennelabran 2.0 -työssä. Suomen kasvukäytävä on viime vuosina tehnyt tiivistä yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön, ympäristöministeriön, opetus- ja kulttuuriministeriön, Tekesin, elinkeinoelämän ja kansainvälisten sidosryhmien kanssa alueen elinvoimakehityksen vauhdittamiseksi.

Kasvukäytävä muodostaa kokonaisen liikennejärjestelmän, mutta myös yhtenäisen työmarkkina-alueen ja yritysten kannalta maan suurimman yhtenäisen työvoimapoolin (yli 300 000 pendelöijää). Esimerkiksi Tampereen seudun kasvu ei olisi ollut mahdollista ilman koko käytävän tarjoamaa työvoima- ja osaamisreserviä.

Kasvukäytävän elinkeinoelämä on riippuvainen liikkuvasta työvoimasta, joka asuu ja toimii joustavasti eri osissa käytävää. Käytävä on yhdyskunta- ja aluerakenteeltaan nauhakaupunki, mutta lisäksi elinvoima-, aluetalous- ja kansantalousmielessä pitkä metropolialue. Käytävä yhdistää Suomen kaksi vahvinta kaupunkiseutua Suomen ainoaksi eurooppalaisen mittakaavan kasvukäytäväksi. Se muodostaa yrityselämän kannalta maan riskittömimmän sijoittumisalustan ja kansainvälisesti maan kiinnostavimman investointialueen.

Kasvukäytävän maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelu sekä liikennepalveluiden toteuttaminen nojautuvat raideliikenteeseen. Kaupungit ja kunnat ovat määrätietoisesti kehittäneet asemaseutuja liikennejärjestelmän solmukohtina ja uudenlaisen liiketoiminnan syntypaikkoina. Maakuntakaavoissa alue- ja yhdyskuntarakennetta kehitetään raideliikenteen laadukkaisiin palveluihin tukeutuen.

Kesäkuussa 2016 VR muutti aikataulujaan liiketoiminnallisista syistä siten, että kaukojunat eivät enää säännöllisesti pysähdy kasvukäytävän keskiosissa. Aikataulu-uudistuksen vaikutukset ovat osoittautuneet kasvukäytävän keskiosan, erityisesti Hämeenlinnan, kannalta paljon vakavammiksi kuin ennen kesää osattiin ennustaa. Hämeenlinnasta ei enää pääse junalla kerran tunnissa Helsinkiin ja Tampereelle. Pahimmillaan vuoroväli on jopa kolme tuntia keskellä päivää ja junalla kulkeminen edellyttää aikatauluihin perehtymistä ennen jokaista yksittäistä matkaa. Junavuorojen säännöllisyyden ja ennustettavuuden puuttuminen ja vuorotiheyden merkittävä heikennys on muuttanut koko matkustamisjärjestelmän peruslogiikan. Se on ristiriidassa edellä

kuvattuun kehitystyöhön nähden ja vaikeuttaa aluetaloudellisten ja ilmastopoliittisten tavoitteiden saavuttamista.

Aikataulu-uudistus on jo nyt aiheuttanut taloudellista vahinkoa ja kumuloituvaa tehottomuutta sekä yksityisille ihmisille että alueen elinkeinoelämälle. Uudistus on ehtinyt aiheuttaa todennettua haittaa esimerkiksi kansainvälisissä yrityksissä, joiden toimintoja on sijoittunut Tallinnaan, Helsinkiin, Hämeenlinnaan ja Tampereelle.

Alueen kunnat, kaupungit ja maakuntaliitto ovat saaneet lyhyessä ajassa vastaanottaa enemmän kriittistä palautetta asukkailta ja elinkeinoelämältä kuin yhdessäkään yksittäisessä kysymyksessä aiempina vuosikymmeninä. Saavutettavuus on tähän saakka ollut kasvukäytävän keskiosassa keskeinen yritysten ja työntekijöiden sijoittumispäätöksiä ohjaava tekijä.

Janakkalan kunnan esitys:

Kasvukäytävä on kehittynyt pitkäksi metropoliksi tai nauhakaupungiksi, joka kasvaa ja vahvistuu kaiken aikaa. Tästä syystä lähijuna-alue pitäisi ulottaa kasvukäytävän keskiosaan (Hämeenlinna, Hattula, Janakkala) saakka. Tampereen ja HSL-alueen lähijunavyöhykkeiden yhdistyminen on käytävän kasvun myötä tullut ajankohtaiseksi.

Lausunnossa aiempina kuvatuista syistä johtuen kasvukäytävän keskiosan raideliikenteeseen tukeutuva joukkoliikennetarkaisu vaatii säännöllisiä ja ennustettavia junavuoroja kerran tunnissa molempiin suuntiin. Tunnin välein kulkevia suoria (ei vaihtoja) lähijunia täydentäisivät ruuhkatunteina pysähtyvät nopeat kaukojunat. Tällainen ratkaisu on osto- ja velvoiteliikenteeseen tukeutuen jo toteutettu Lahti-Helsinki -välille, huolimatta oikoradan selvästi pienemmistä matkustajavolyymeista ja Suomen kasvukäytävän, eli HHT-käytävän kaltaisen nauhakaupunkimaisen rakenteen totaalisesta puuttumisesta.

Janakkalan kunta esittää, että LVM sisällyttää osto- ja velvoiteliikenteen sopimukseen Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere -yhteysvälin palvelutarjonnan järjestämisen siten, että yhteysvälillä voidaan palata Hämeenlinnankin osalta yhden tunnin säännölliseen ja ennustettavaan junatiheyteen sekä Helsingin että Tampereen suuntaan. Junan tulee pysähtyä myös Riihimäellä. Tällä tuetaan myös idän suuntaista junalla matkustamista. Järjestely voitaisiin todennäköisesti toteuttaa R-junan reittiä jatkamalla.

Aiempina kuvatuista syistä johtuen lähivuosina olisi perusteltua toteuttaa kasvukäytävälle jopa puolen tunnin lähijunatiheys. Uudenmaan liiton teettämän liikennekäytäviä koskevan selvityksen (Etelä-Suomen liikennekäytävien vertailu aluetalouden näkökulmasta, julkaisu E 170-2016) mukaan ” Aluetalouden näkökulmasta Helsinki-Tampere yhteysväli on monikeskuksinen, tiheä ja voimakkaasti kasvava vyöhyke, jolla on potentiaalia vielä nykyistä syvempään integraatioon työmarkkinoiden ja yritysten liiketoiminta-alueiden näkökulmasta. Tampereen seutu on Suomen toiseksi suurin ja toiseksi eniten kasvava kaupunkiseutu. Lisäksi välialue on tiivis ja kasvava, koostuen Helsingin seudun kehyskaupungeista (Hyvinkää-

Järvenpää-Kerava) sekä Riihimäen, Hämeenlinnan ja Eteläisen Pirkanmaan kaupunkiseuduista. Eurooppalaisesta näkökulmasta se on nykyisellään Suomen ainoa aito kasvuvyöhyke.”

Janakkalan kunta korostaa, että tunnin vuorovälein tapahtuvan liikenteen tulee alkaa riittävän aikaisin palvelukseen työmatkaliikennettä kasvukäytävän keskiosista Tampereen suuntaan aamulla jo ennen kahdeksaa ja päättyä riittävän myöhään illalla kulttuuri- ja opetuspalveluiden käyttäjien vuoksi. Osa VR:n äskettäin poistamista myöhäisillan kaukoliikenteen vuoroista tulisi palauttaa ja toteuttaa lähijunaliikenteenä. Käytännössä tämä tarkoittaisi esimerkiksi seuraavaa varhaista ja myöhäistä junaparia: lähijunat Riihimäeltä Tampereelle klo 5.40 ja 23.40 sekä Tampereelta Riihimäelle klo 7:34 ja 22:37.

Janakkalan kunta pitää myös tärkeänä, että velvoite- ja ostoliikenne järjestetään riittävän pitkäjänteisesti, jotta investoinnit junakalustoon ovat markkinaehtoisille toimijoille mahdollisia. Kasvukäytävän alueella juna on työskentelypaikka, mikä edellyttää esimerkiksi junaverkkoa ja digitaalisten laitteiden lataamismahdollisuutta. Vaunukaluston kapasiteetin on lisäksi oltava riittävä. Päärata on varsinkin aamuisin erittäin ruuhkainen ja nykyiset rungot eivät aina ole riittäviä matkustajamääriin nähden.

Riihimäki-Lahti

Riihimäki-Lahti-Pietari -rata synnytti aikanaan teollisuutta ja avasi kansainvälisiä yhteyksiä. Nykyisin rataosuudella on merkittävää lähi- ja kaukoliikennettä. Riihimäki-Lahti -välillä suoritetaan vuosittain noin 245 000 matkaa, joista noin 60 prosenttia alkaa tai päättyy yhteysvälin sisällä. Riihimäen ja Lahden välillä on kuusi väliasemaa, joiden keskimääräiset päivittäiset matkustajamäärät vaihtelevat VR:n tietojen mukaan asemakohtaisesti muutamasta kymmenestä muutama sataan.

Riihimäen ja Lahden välinen henkilöliikenne palvelee erityisesti opiskelijoita ja työssäkäyviä. Tunnin vuoroväli ja toimivat jatko-yhteydet ovat viime vuosina yhdistäneet Lahden seudun työssäkäyntialuetta Riihimäen ja Hämeenlinnan työssäkäyntialueisiin. Hyvät junayhteydet ovat myös pitäneet alueella asuvien opiskelumahdollisuudet monipuolisina.

Liikenne- ja viestintäministeriö teki hallituksen tavoitteiden mukaisesti 12,3 miljoonan euron leikkauspäätöksen ostoliikenteeseen vuoden 2015 lopulla. Osana tätä päätöstä Riihimäki-Lahti -välin henkilöjunaliikenteen vuorot vähenivät noin puoleen entisestä, eli kahden tunnin vuoroväliin. Muutokset astuivat voimaan 27.3.2016 ja ovat voimassa 10.12.2016 asti.

Junavuorojen merkittävä heikentäminen on hankaloittanut erityisesti opiskelijoiden ja työssäkäyvien liikkumista. Leikkauspäätöksellä on ollut myös haitallisia vaikutuksia alueen elinkeinotoimintaan. Riihimäki-Lahti -välin tunnin vuoroväli palveli sekä vuorotyötä että toimistotyötä tekeviä. Harventunut vuoroväli on pakottanut monen työntekijän etsimään vaihtoehtoisia ratkaisuja työssäkäyntiinsä.

Äkillinen tilanne Lahden ja Riihimäen välillä pakotti myös viranomaiset etsimään korvaavia ratkaisuja. Asiakkaiden kannalta tärkeimpiä lakkaavia junavuoroja korvaamaan hankittiin linja-autovuoroja Uudenmaan ELY-keskuksen suorahankintana. Linja-autoilla ei kuitenkaan ole saavutettu riittävää palvelutasoa. Ongelmana on tien ja radan sijainti eri maastokäytävissä, mikä aiheuttaa monille yhteyksille kohtuuttoman pitkän matka-ajan linja-autolla kuljettaessa.

Liikenteen järjestämistä varten selvitettiin maakuntaliittojen, ELY-keskuksen ja kuntien yhteistyönä asiakkaiden tärkeimpiä liikkumistarpeita. Kaikkein kriittisimmät vuorot on esitetty alla. Ne pystytään toteuttamaan yhden rungon avulla. Toisen rungon lisääminen tälle välille ei olisi lisäkustannuksena enää suuri, ja tuottaisi hyvän tunnin vuorovälin koko päivän ajaksi. Aikatauluja suunniteltaessa tulee huomioida sujuvat vaihtoyhteydet Hämeenlinnan, Helsingin ja edelleen Kouvolan suuntiin.

Kriittisen tärkeiksi tarpeiksi tunnistettiin:

- Riihimäki-Lahti: Lahteen ennen klo 7:ää ja 9:ää saapuvat vuorot
- Lahti-Riihimäki: Lahdesta klo 15 ja 17 jälkeen lähtevät vuorot
- Lahti-Riihimäki: Riihimäelle ennen klo 8:aa saapuvat vuorot ja
- Riihimäki-Lahti: Riihimäeltä klo 16 jälkeen lähtevät vuorot.

Janakkalan kunta esittää, että Riihimäen ja Lahden välinen lähijunaliikenne palautetaan tunnin vuoroväliin koko päivän ajalle.

Tällä ratkaisulla varmistetaan opiskelijoille ja työssäkäyville riittävä joukkoliikenteen palvelutaso. Samalla edistetään alueen elinkeinotoimintaa ja saadaan syöttöliikenteen avulla lisää asiakkaita käyttämään kaukoliikenteen junia ja muita liikennepalveluja Lahden ja Riihimäen seuduilla.

Turku – Toijala - Tampere

Forssan seudulta puuttuvat suorat junayhteydet pääkaupunkiseudulle. Tällä hetkellä junayhteys on Turku-Toijala radan kautta. Forssan seutu kytkeytyy Turku-Toijala raideyhteyteen Humppilan asemalta. On tärkeätä, että kaikki yhteysvälin junat pysähtyvät Humppilan asemalla.

Junayhteyksien toimivuuden ja kilpailukykyisyyden autoon verrattuna ratkaisee junavuorojen tiheys ja jatkoyhteyksien sujuvuus Toijalasta Helsingin ja Tampereen suuntiin. Erityinen ongelma tällä hetkellä on se, että Tampereelle ei pääse junalla työhön ennen klo 7:ää. Tämän tulisi mahdollista.