



Siuntion kunnan lausunto vuoden 2017 osto- ja velvoiteliikenteestä

Nyt liikennöitävien junavuorojen lisäksi Siuntioon tarvitaan

- Vuoro Helsingin suuntaan lähdöllä Siuntioista noin kello 8.
- Vuoro Helsingistä lähdöllä noin klo 16 Siuntioon.
- Karjaan suuntaan ja suunnalta yhteys arkisin työ- ja opiskeluliikennettä varten.
- Vuoroja myöhäisiltaan Helsingistä Siuntioon opiskelua, kokouksia tai harrastustoimintaa varten.
- Viikonloppuisin muutama vuoro Siuntioista Helsinkiin ja takaisin (IC-junat).

Mitkä junavuorot olisivat kannaltanne kriittisimmät?

- Siuntioista klo 6:30 - 8:30 Helsinkiin menevät junat arkisin
- Helsingistä Siuntioon klo 15:30 -17:30 lähtevät junat arkisin
- Siuntioista Karjaalle ja takaisin työmatka- ja opiskeluliikenne 7.30 - 8.30 ja 16.30 - 17.30.
- Viikonloppuisin Siuntioista Helsinkiin ja takaisin aamupäivällä välillä 9.00 - 11.00 ja iltapäivällä välillä 14.00 - 16.00 sekä välillä 19.00 - 22.00 (esim. IC-junat).

Junaliikenteen palvelutason heikkeneminen on vähentänyt junan käyttöä maaliskuun alusta 256:sta 111 päivittäiseen nousuun. Jokela on Siuntion kokoinen taajama, joka sijaitsee maantieteellisesti lähes yhtä lähellä pääkaupunkiseutua kahden moottoritieväylän välissä. Jokelan junaliikenteen palvelutaso on 30 min ja nousut ovat yli 1000 päivässä. Siuntion ja ympäristökunnan asukasluvun huomioiden, Siuntion aseman nousupotentiaali puolen tunnin palvelutasolla on siten vähintään samaa luokkaa kuin Jokelassa.

Millaisia taloudellisia ja muita vaikutuksia junavuoroilla on

Siuntio rahoittaa tällä hetkellä itse aikaisempaa heikompia yhteyksiä aikaisempaa huomattavasti suuremmalla rahasummalla aikaisempaa heikommin taloudellisin resurssein. Siuntion junaliikenne tulisi näillä perusteilla ottaa osto- ja velvoiteliikenteen piiriin.

Siuntio on pääkaupunkiseudun kehyskunta, jossa joukkoliikenteen toimivuudella on ratkaiseva merkitys työssäkäynnin, opiskelun ja alueen taloudellisen elinvoiman kannalta. Siuntion työvoimasta lähes 70 % pendelöi töihin pääkaupunkiseudulle. Siuntio on siirtänyt



kuntakeskuksen junaradan viereen ja tukeutunut kunnan kehittämisstrategiassa junaliikenteeseen.

Liikenne- ja viestintäministeriö ilmoitti syyskuussa 2015, että Siuntion junaliikenne loppuu maaliskuussa 2016. Siuntion kunta järjesti korvaavia toimia, joilla välttämätön työmatkojen junaliikenne saatiin jatkumaan HSL:n järjestämänä kunnan omalla kustannuksella.

Junaliikenteen palveluasteen heikentymisen seurauksena Siuntion asukasluku kääntyi 2015 laskuun ensimmäistä kertaa vuosikymmeniin. Tehdyt panostukset ja investoinnit eivät tule näin hyödynnettyä joukkoliikenteen osalta.

Siuntion junayhteydet Helsingin suuntaan ovat heikentyneet maaliskuun 2016 jälkeen aikaisemmasta erityisesti ruuhka-aikojen, iltojen ja viikonloppujen osalta. Länsi-Uudenmaan alueen sisäinen junaliikenne loppui Siuntion osalta käytännössä kokonaan maaliskuussa 2016.

Nykyiset junaliikenteen aikataulut mahdollistavat aikaisempaa selvästi huonommin työssäkäynnin ja opiskelun joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuen. Juna on nopein ja kansantaloudellisesti halvin liikkumismuoto Siuntiosta Helsinkiin.

ELY:n ja kunnan rahoittamana kokeiltu syöttöliikenne Kirkkonummelle, jotta perheet voivat viedä esimerkiksi lapset järjelliseen aikaan päiväkotiin, ei toimi lisääntyneen matka-ajan ja mutkikkaan maksujärjestelmän vuoksi. Osa julkisesta liikenteestä on korvautunut yksityisellä autoilulla, joka on vastoin kaikkia niin kuntien kesken kuin valtion kanssa sovittuja maankäytön ja asumisen suunnitelmia.

Lisääntynyt autoliikenne kantatie 51:lle on liikenneturvallisuuden kannalta kestäväntöntä ja lisää kantatien investointipainetta. Samalla Kirkkonummelle on aiheutunut investointitarpeita liittytävyyssäköinnin muodossa. Siuntio kuuluu HINKU-kuntiin, jotka tavoittelevat kunnan hiilijalanjäljen pienentämistä. Liikenteen hiilijalanjäljen pienentämiseen vaikuttaa tehokkaimmin junaliikenteen palvelutarjonta ja sen lisääminen.

Siuntion osalta markkinaehtoinen linja-autoliikenne ei ollut vaihtoehto, koska linja-auto ei ole kilpailukykyinen liikkumismuoto kuntakeskuksesta pääkaupunkiseudulle. Myöskään VR:n järjestämän veloitte pohjaisen Länsi-Uudenmaan linja-autoliikenteen vuorot kantatiellä K51 eivät palvele Siuntiota, jonka kuntakeskus sijaitsee noin viiden kilometrin päässä rannikotiestä.

Valtiovalta tavoittelee elinvoimaisia kuntia. Valtiovallan päätös yksipuolisesti lopettaa raideliikenne Siuntioon on merkinnyt iskua kunnan elinvoimalle. Siuntion kunnan elinvoimaan liittyvät monet perustekijät kuten väestörakenne, työllisyys ja veronmaksukyky ovat



kunnossa. Siuntio on myös toimivaan junayhteyteen perustuvalla aktiivisella maapolitiikalla luonut edellytyksiä järkevälle pääkaupunkiseudun kasvupaineiden jakamiselle.

Junayhteyksien heikkeneminen vaikuttaa negatiivisesti alueen työpaikkojen syntymiseen, mikä aiheuttaa negatiivisen kierteen kuntatalouteen. Seurauksena työttömyyskustannukset nousevat, työpaikkaomavaraisuusaste heikkenee, yhteisövero ja valtionosuudet alenevat.

Kunnan talous on heikentynyt suhdanteiden aiheuttaman tonttikaupan hiipumisen johdosta. Samaan aikaan kunta järjestää omin varoin raideliikennettä. Tämän veloitteen hoitaminen on vähintä mitä Siuntio voi tehdä kuntalaisille, jotka ovat tehneet elämänsä merkittävimmän investointipäätöksen ja rakentaneet kotinsa Siuntioon hyvien raideliikenneyhteyksien päähän.

Siuntion ja Länsi-Uudenmaan elinkeinoelämän kehitysedellytykset ovat heikentyneet olennaisesti, sillä alueen vetovoima on rakentunut pitkälle toimivan junayhteyden varaan.

Väestökato ja huonontunut palvelutaso hankaloittavat Siuntion lisäksi koko Länsi-Uudenmaan yrityksiä saada työntekijöitä. Erityisesti matkailualan yrityksiä ja virkistysalueiden kehittämisen edellytykset ovat heikentyneet junaliikenteen vähennyttä.

Uudenmaan virkistysalueyhdistys on tehnyt merkittäviä maanhankintoja Etelä-Siuntiossa pääkaupunkiseudun ja Uudenmaan asukkaita varten. Siuntiossa sijaitsevan ainutlaatuisen virkistysalueen Störsvik - Kopparnäs ja valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuurimaisemien hyödyntäminen heikkenee ilman toimivaa joukkoliikennettä.

Alueemme liikkumistarpeet

Siuntion kunnan sisäinen liikenne hoidetaan ”avainliikenteellä”, joka toimii myös syöttöliikenteenä kunnan ulkopuolelle suuntautuvaan liikenteeseen.

Siuntion ulkopuolelle pääliikennöintisuunnat ovat itään pääkaupunkiseudulle, pohjoiseen Lohjan seudulle ja länteen Raaseporin suuntaan. Rantarata mahdollistaa itä-länsisuuntaisen liikennöinnin, jota täydentää kantatie K51. Pohjoiseen suuntautuva liikenne kulkee maanteitä 115 ja 116 pitkin. Siuntiolaisten liikennetarve on työmatka-opiskelu- ja vapaa-ajan liikennettä.

Länsi-Uudenmaan aluetta tulisi tarkastella yhtenäisenä kokonaisuutena rantaradan osalta Kirkkonummelta Karjaalle ja Hankoon asti. Ratainfran investointeja tulisi kohdentaa rantaradalle, joka on



henkilöliikennemääriltään suurin yksiraiteinen rataosuus, jolla on sekä lähi- että kaukojunaliikennettä.

Millaisia vaikutuksia alueen junaliikenteellä on muuhun liikennealan elinkeinotoimintaan alueellanne

Siuntion osalta junaliikenne ei kilpaile muiden liikennemuotojen kanssa vaan luo toimintaedellytyksiä liikennealan elinkeinotoiminnalle.

Siuntiossa 5.9.2016

Juha-Pekka Isotupa
kunnanjohtaja