



Österbottens förbund  
Pohjanmaan liitto

Lausunto

1 (4)

5.9.2016

ÖFPL/177/03.07.01/2016

Liikenne- ja viestintäministeriö / Kirjaamo  
Eteläesplanadi 16 (PL 31)  
00023 Valtioneuvosto, Helsinki

Viitaten lausuntopyyntöönne 16.8.2016, LVM/1437/08/2016

### Lausunto koskien vuoden 2017 junien osto- ja velvoiteliikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt Pohjanmaan liitolta lausuntoa koskien vuoden 2017 osto- ja velvoiteliikennettä rautatiellä. Tarkoituksena on tarkastella uudelleen osto- ja velvoiteliikenteen aikatauluja ensivuodelle.

Suomessa rautateidenhenkilöliikenne on järjestetty kolmella eri tavalla: 1) VR:n harjoittama markkinaehtoinen liikenne, 2) velvoiteliikenne, jota VR ajaa vastineena yksinoikeudestaan harjoittaa henkilöliikennettä sekä 3) valtion tukema ostoliikenne. Osto- ja velvoiteliikenteen avulla on pyritty täydentämään vuorotarjontaa siellä missä sitä ei markkinaehtoisesti synny. Tällä pyritään yhteiskunnalliseen vaikuttavuuteen ja tukemaan mahdollisimman suuren kansanjoukon liikkumistarpeita.

Lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä VR ovat kaavailleet ostopalveluliikenteen lakauttamista Seinäjoki – Jyväskylä-rataosuudelta. Tämä tarkoittaisi Suomen poikittain kulkevan rautateiden henkilöliikenteen päättymistä. Samaan aikaan vuoroja on myös vähennetty tuntuvasti Vaasa – Seinäjoki -rataosuudelta. Kaukojunien ajaminen pienempien asemien ohi yhdessä vuorovähennysten kanssa, on tehnyt Pohjanmaalla ja Etelä-Pohjanmaalla raiteitse tapahtuvasta pendelöinnistä mahdollontta. Itä-länsisuuntaisten kulkuyhteyksien kehittämiseen ei ole Suomessa juuri-kaan panostettu.

Junaliikenteeseen kohdistuneet leikkaukset ovat heikentäneet joukkoliikenteen käyttömahdollisuuksia Pohjanmaalla, Etelä-Pohjanmaalla ja Keski-Suomessa mm. työ- ja opiskeluperäisten matkojen osalta. Vuorotarjonnan supistukset ja leikkaukset ovat ajaneet pendelöijät, työmatkalaiset ja opiskelijat jälleen hankkimaan henkilöautoja. Työmatkojen ja lähiseudun liikenteen osalta linja-auto ei ole vaihtoehto niiden hitauden ja työskentelytilapuuutteen takia. Hitaus pidentää työpäivää ja tilanpuute tekee työteon matkan aikana mahdottomaksi.

Opiskelijoilla on tarve liikkua ainakin Vaasan, Seinäjoen, Jyväskylän, Kuopion, Turun, Tampereen, Oulun ja Helsingin yliopistokaupunkien välillä. Opiskelijat ovat liikkumisessaan joustavia niin reitin kuin aikataulunkin suhteen, mutta hinta ja mahdollisuus hyödyntää matka-aikaa ovat keskeisiä kulkumuodon valintatekijöitä.

Työmatkapendelöinti tapahtuu pääasiassa enintään 1-1,5 tunnin etäisyydelle kotoa. Pääosa pendelöinnistä tapahtuu Vaasan ja Seinäjoen eli maakuntakeskusten välillä. Pohjanmaalla raiteitse tapahtuvia työmatkoja on pyritty lisäämään, mutta viimeaikaiset supistukset vuorotarjonnassa on vaikeuttanut työmatkojen tekoa junalla vielä entisestäänkin. Lähiliikennettä varten ei ole tarjolla myöskään kiskobussiratkaisuja, jotka voisivat tarjota kuljetuspalveluita väliasemien asukkaille ja syöttää matkustajia maakuntakeskuksien kautta kulkevaa kaukoliikennettä varten. Se, että junat eivät pysähdy pienemmällä asemilla, ja ettei aamulla ja iltapäivällä ole sopivaa vuorotarjontaa maakuntakeskusten välillä, vaikeuttaa asukkaiden työssäkäyntiä, liikkumista sekä aiheuttaa tehottomuutta yhdyskuntarakennetta hyödynnettäessä.

Vaasa – Seinäjoki – Jyväskylä -radan vaikutuspiirissä on kaiken kaikkiaan viisi maakuntaa. Niiden keskuskaupungit - Vaasa, Seinäjoki ja Jyväskylä sekä Kuopio, Joensuu - ovat merkittäviä työpaikkakeskittymiä ja tarjoavat erittäin korkeatasoista sekä monipuolista koulutusta koko Suomen alueella. Vaasan, Seinäjoen ja Jyväskylän kaupunkiseudut ovat myös valtakunnallisesti merkittäviä kasvukeskuksia. Maakuntakeskuksissa ja radanvarsikunnissa asuu yli 350 000 ihmistä ja välillisesti junayhteydet koskettavat noin miljoonaa keskisen Suomen alueella asuvaa.

Täydentäviä perusteluita:

- Junien ajaminen Tampereen kautta (Seinäjoki-Tampere-Jyväskylä) kuormittaa ennestäänkin kapasiteetiltaan heikointa pääradan osaa
- Nykyistä junakalustoa voitaisiin hyvinkin korvata käyttökustannuksiltaan huomattavasti edullisemmilla taajama- tai lähiliikenteen junilla. Seinäjoki-Jyväskylä rataosuuden sähköistämällä voidaan myös saavuttaa huomattavia säästöjä sen käyttökuluissa
- Liikenneyhteyksien ja raiteen merkitys tasapuoliselle ja kehittyvälle aluetaloudelle sekä alueiden elinvoimaisuudelle on merkittävä.
- Alueiden elinvoimaisuuden edellytyksenä ovat toimivat liikenneyhteydet ja niitä tukevat liikenteen palvelut.
- Myös Suomen TEN-T-ydinverkoston muodostoma Suomi-käytävä tarvitsee sitä tukevia poikittaissuuntaisia liikenneyhteyksiä eli ns. ”tikapuuaskelmia”, jotka tukevat ydinkäytävän kehitystä ja syöttävät sille liikennettä. Keskisen Suomen poikki ei löydy liikenneväylää, joka olisi priorisoitu TEN-T -verkostoon kuuluvaksi. Vt:n 18 yhteys on täysin puutteellinen.
- Toimiva junayhteys vähentää merkittävästi henkilöautoliikenteen kasvua maakuntakeskusten välillä. Liikennemäärä Vaasan ja Seinäjoen välillä on kasvanut 10 vuoden aikana noin 40 % ja kasvu näyttäisi jatkuvan edelleenkin hyvin voimakkaana. Vaasan ja Seinäjoen seutujen välillä pelkästään päivittäin pendelöiviä työntekijöitä noin 3500 eli matkoja tehdään noin 7000 työpäivän aikana.

Vuonna 2015 valmistui ”Vaasa-Seinäjoki kehityskäytäväselvitys” yhteistyössä Pohjanmaan ja Etelä-Pohjanmaan maakuntaliittojen, Etelä-Pohjanmaa ELY-keskuksen, Liikenneviraston, VR:n ja kuntien kanssa. Raportissa esitettiin mm. seuraavia toimenpiteitä raideliikenteen kehittämiseksi:

- a. Yhteysvälille lisätään taajamajunavuoroja 1 - 3 vuorokausi. Lisävuorot täydentävät aikatauluja; erityisesti Vaasaan ja Seinäjoelle työssäkäynnin mahdollistavat aamu- ja iltavuorot, ovat tärkeitä.
- b. Modernin kaluston käyttöä lisätään ja raideyhteyden imagoa parannetaan. Työskentely pitää olla mahdollista matkan aikana. Usea työnantaja hyväksyy joko koko matkan tai puolet siitä työajaksi.
- c. Liikennepaikkojen liityntäpysäköintiin sopivia alueita parannetaan ja kulkuneuvojen säilytyspaikat tehdään turvallisemmiksi, myös väliasemilla.
- d. Kunnat kaavoittavat asemien läheisyyteen asuinalueita ja palveluita, jolloin junien käyttö tulee houkuttelevaksi Laihian, Tervajoen, Isonkyrön ja Ylistaron asemilta.
- e. Rakennetaan sähköistetty kohtaamispaikka maakuntakeskusten puoleen väliin. Kohtaamisraide tuplaa yksiraiteisen radan kapasiteetin mahdollistaen joustavammat aikataulut maakuntakeskusten välillä ja vapauttaa mm. kalustokapasiteettia ja henkilöresursseja muuhun käyttöön.

Suunnitelmasta huolimatta VR kuitenkin lakkautti keväällä 2016 yhteensä seitsemän junavuoroa ja siirsi osan vuoroista liikennöitäviksi busseilla. Nämä toimenpiteet ovat ristiriidassa yhdessä sovittujen kehittämisperiaatteiden kanssa. Tällä hetkellä VR:n tarjoamista palveluista kaukoliikenne toimii hyvin ja sen osalta on luvattu loppuvuodesta pienenisiä lisäparannuksiakin. Lähiliikenne sen sijaan on ajettu totaaliseen ahdinkoon. Ihmiset on pakotettu kulkemaan työmatkoja henkilöautolla tai busseilla, joissa työnteko ei ole mahdollista. Myös matka-aika (muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta) on pidentynyt kesän 2016 alussa luvattujen aikasäästöjen sijaan.

Suomen poikittaissuuntainen raideliikenne tulee turvata ja sitä pitää jatkossa myös kehittää osana koko liikennejärjestelmää ja sen matkaketjuja. Henkilöliikenne tulee turvata välillä Seinäjoki – Jyväskylä. Henkilöliikennettä ei pidä päästää loppumaan, koska se ajaa ihmiset käyttämään entistä enemmän henkilöautoja. Myös kriisitilanteita ja huoltovarmuutta ajatellen, olisi lyhytnäköistä, mikäli tätä raideyhteyttä ei kehitettäisi.

Maakuntaliitot ovat laatineet ”*Markkinaehtoisen raideliikenteen kehittäminen Vaasa-Seinäjoki-Jyväskylä sekä Tampere-Keuruu yhteysväleillä*” -hankeluonnoksen. Hankkeen taustalla on uhka ostoliikenteen lakkaamisesta ko. yhteysväleillä ja pyrkimys raideliikenteen yksityistämisen käynnistämiseen. Tavoitteena on varmistaa henkilöraideliikenteen palvelutason säilyminen keskeisessä Suomessa em. yhteysväleillä. On noussut esiin mahdollisuus hakeutua markkinaehtoisen raideliikenteen pilottihankkeeksi.

Seinäjoki - Vaasa välin liikennettä tulee kehittää edelleen ja huomioida ratkaisuis-  
sa myös pienemmät väliasemat (Laihia, Tervajoki, Isokyrö, Ylistaro). Tarkastelu tulee ulottaa nykyisistä raideosuuksittaisista osatarkasteluista koko matkaketjun

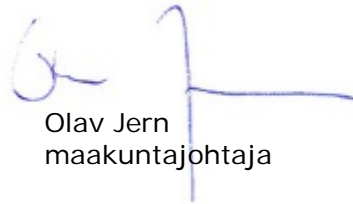
tarkasteluun! Raideliikenteessä tapahtuneiden muutosten takia myös uusia nykyistä toimivampia, taloudellisempia ja kestävämpiä ratkaistumalleja tulisi suunnitella aktiivisesti. Tällaisessa työssä sekä **mahdollisissa raidepiloteissa, myös me haluamme olla maakuntana mukana.**

Tähän asti Vaasan ja Seinäjoen välinen raideliikenne on toiminut markkinaehtoisesti. Vuorojen vähennykset ja muutokset liikenteen järjestelyissä sekä junien korvaaminen busseilla, ovat vaikeuttaneet huomattavasti lähialueella tapahtuvaa työmatkaliikennettä.

Tilanne on muuttunut sen verran paljon, että maakuntakeskusten eli **Vaasan ja Seinäjoen välille tulisi vakavasti harkita muutamia ostoliikenteen junavuoroja** (subventoituja lisävuoroja) **tai velvoiteliikenteen lisävuoroja**, jotka palvelevat päivittäisiä työmatkoja (aamu ja alkuilt) sekä täydentävät markkinaehtoisen liikenteen palvelutasoa supistusten jälkeen.

Kuka sitten tulevaisuudessa kilpailuttaa liikennöinnin? Kilpailutusten jälkeenkin tarvitaan todennäköisesti subventioita. Alueellisen tasa-arvon turvaamiseksi päävastuu rahoituksesta tulisi olla edelleen valtiolla. Kunnat voivat panostaa vain rajallisesti liikenteen ylläpitämiseen.

Österbottens förbund – Pohjanmaan liitto



Olav Jern  
maakuntajohtaja



Tero Voldi  
liikenneasiantuntija