



Liikenneosasto

kirjaamo@lvm.fi

joel.karjalainen@lvm.fi

Lausuntopyyntö 11.9.2018, LVM/1620/08/2018

LAUSUNTO ALUEELLISEN JUNALIIKENTEN JÄRJESTÄMISEN PILOTTIHANKE SEKÄ OSTO- JA VELVOITELIIKENTEN KEHITTÄMINEN 2020-2022

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa ja näkemyksiä VR:n vuoden 2020-2022 osto- ja velvoiteliikenteen suunnittelua ja kehittämistä varten huomioiden alueelliset liikkumistarpeet. Erityisesti pyydetään tietoa, mitkä ovat nykyisen junatarjonnan tärkeimmät vuorot ja merkittävimmät palvelutasopuutteet.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (jatkossa ELY-keskus) toimivalta-alueella liikennöidään tällä hetkellä velvoiteliikenteenä yhteysväleillä Lahti – Riihimäki, pääkaupunkiseudun lähiliikenteen ostoliikennettä täydentävät lisävuorot (R-linja ja Z-linja), Riihimäki – Hämeenlinna - Tampere ja Helsinki – Kolari/Rovaniemi (yöjuna). Lisäksi VR:llä on tilausliikenteenä linja-autovuoroja välillä Kirkkonummi - Inkoo – Karjaa.

Ostoliikennettä liikennöidään kaukoliikenteessä yhteysväleillä Hanko-Karjaa, Lahti – Kouvola ja Riihimäki – Hämeenlinna – Tampere sekä lähiliikenteessä yhteysväleillä Helsinki – Riihimäki ja Helsinki – Lahti. Lisäksi ELY-keskuksen alueella on HSL:n ostoliikennettä junaliikenteessä välillä Helsinki – Kirkkonummi – Siuntio – Karjaa. VR on Inkoon seisakkeen lakkauttamisen vuoksi järjestänyt myös tilausliikenteenä linja-autovuoroja välille Karjaa – Inkoo – Kirkkonummi.

Lahti - Riihimäki -välin henkilöliikenne on järkevää perustua yksinomaan junaliikenteeseen ja nykyisellä tarjontatasolla se on tyydyttävällä tasolla. Tie ja rata kulkevat eri käytävissä, jolloin linja-autolla on vaikeaa palvella yhteysvälin asukkaita ja elinkeinoelämää. Linja-autolla matkustaminen on myös hyvin hidas ja kallis koko yhteysväleillä, joten se ei ole varteenotettava vaihtoehto. Liikenteen järjestäminen junilla on tehokkainta ja ympäristöystävällisintä. Yhteysvälin ongelmana on nykyisin lähinnä aikataulujen sopimattomuus opiskelu- ja työmatkojen tarpeisiin. VR:n ja kuntien tulisi miettiä aikataulurakennetta yhdessä.

Helsinki – Riihimäki rataosan ongelmaksi on nykyisin muodostunut kapasiteetin riittämättömyys aamun ja iltapäivän ruuhkatunteina ja siitä aiheutuvat täydet junat. Tämä heikentää matkustusmukavuutta ja pienentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Työmatkaliikenteelle tärkeään Helsinki – Lahti väliseen lähijunaliikenteeseen tulisi lisätä vuoroja ruuhka-aikaan, jotta saataisiin kuormia tasattua ja enemmän vaihtoehtoja liikkumiseen.



Kokonaan lakkautettu lähijunaliikenne yhteysväliillä Helsinki – Karjaa on aiheuttanut erittäin suuria vaikeuksia matkustajille sekä myös lisäkustannuksia ELY-keskukselle, HSL:lle ja kunnille. HSL ja Siuntion kunta ovat ostaneet korvaavaa junaliikennettä, mutta tarjonta ei ole läheskään riittävä työmatkalaisten ja opiskelijoiden liikkumistarpeisiin. Lisäksi Inkoosta matkat Karjaan ja Kirkkonummen suuntaan eivät toteudu markkinaehtoisesti ja kulkuyhteydet joudutaan pääsääntöisesti hankkimaan ostoliikenteenä linja-autolla. Inkoon seisakkeen ottamista jälleen käyttöön lähi- ja kaukojunaliikenteessä tulisi selvittää.

Hanko-Karjaa rataosalla junaliikennetarjonta on riittävää ja alueella kulkee radan viereisellä tieosuudella junaliikennettä täydentävä melko kattava linja-autovuoroliikenne välillä Tammisaari - Karjaa. Kyseiset liikenteet tarjoavat alueella paikallisia liikennepalveluja ja jatkoyhteyksiä Helsingin ja Turun suuntaan kulkeviin juniin. Ongelmana ovat VR:n kaukoliikenteen aikataulumuutokset, joiden seurauksena yhteydet paikalliseen jatkoyhteyksiä tarjoavaan linja-autoliikenteeseen katkesivat. Jatkoyhteyksien aikataulujen muuttaminen on hankalaa yritysten koko autokiertojen tehokkaan suunnittelun ja järjestämisen vuoksi.

Markkinaehtoinen Tampere - Turku -junaliikenne koskettaa ELY-keskuksen alueella suoraan Forssan seutua. ELY-keskus ja Forssan seudun kunnat ovat todenneet, että Tampere - Turku -junaliikenteessä on puutteita. Alueen palvelutasoselvityksessä päädyttiin esittämään yhteysvälille V -luokan palvelutasoa (Liikenneviraston joukkoliikenteen palvelutason määrittely 31/2015). Tämä tarkoittaa, että ruuhka-aikoina tulisi liikennöidä alle tunnin vuoroväleillä, ruuhka-aikojen ulkopuolella arkisin tulisi liikennöidä vähintään yksi vuoro kahdessa tunnissa, lauantaisin tulisi ajaa 1-4 vuoroa/suunta/vrk ja sunnuntaisin 0-2 vuoroa/suunta/vrk.

Toimivat työ- ja opiskelijamatkat tulee olla ensisijaisina junaliikennettä hankittaessa ja yöjunaliikenne sekä matkailutarpeet tulee olla vasta toissijaisena. Työ- ja opiskelumatkaliikenteessä on Uudenmaan sekä Kanta- ja Päijät-Hämeen maakuntien alueilla erittäin suuret volyymit. Työmatkat ovat pidentyneet keskustaajamien asuntojen kohonneiden hintojen seurauksena ja työajat ovat nykyisin entistä moninaisempia. Liikennejärjestelmä tulee nähdä kokonaisuutena ja sen suunnittelua tulee tehdä yhdessä eri toimijoiden kanssa kustannustehokkaasti ja joukkoliikennettä suosivasti.

Junaliikennetarjonnan lisäksi tärkeitä ovat myös hinnoittelukysymykset. Matkustajan kannalta lipputuotteiden yhteiskäyttöisyys on tärkeää saada kuntoon. Yhteiskäyttöisyyttä tarvitaan paitsi markkinaehtoisen ja ostetun junaliikenteen kesken myös maanteillä harjoitettavan henkilöliikenteen ja junaliikenteen kesken. Markkinaehtoisessa liikenteessä yhteiskäyttöisten lippujen kelpuuttaminen on liikenteenharjoittajan päätettävissä. Tekniset edellytykset asioiden kuntoon saattamiseen ovat jo olemassa ja ELY-keskuksen solmimat ostosopimukset tämän myös mahdollistaisivat. Junaliikenteessä tapahtuva lippujen leimaus on ongelmallista. Jotta oikeaan rahanjakoon päästäisiin yhteiskäyttöisissä lipuissa, olisi varmistuttava, että matkustajat varmasti leimaavat lippunsa käyttäessään junaa.

Kaluston osalta tulisi lähijunaliikenteen hankinnoissa entistä enemmän pyrkiä täysin esteettömään ja matalalattiaisen kalustoon. Tämä nostaisi matkustusmukavuutta ja



23.10.2018

KEHA/3212/2018

nopeuttaisi asematoimintaa sekä tekisi joukkoliikenteestä houkuttelevampaa yksityisautoiluun verrattuna.

ELY-keskus pitää tärkeänä, että sen toimivalta-alueella nykyisiä olemassa olevia junaliikenteitä ei ainakaan vähennettäisi vaan pyrittäisiin lisäämään niiden vaikuttavuuden vuoksi. Liikenteen järjestäminen junilla on monessa tapauksessa tehokkain ja ympäristöystävällisin vaihtoehto. Junaliikenteen tulee olla ja sitä täytyy edelleen kehittää keskeisenä joukkoliikennejärjestelmän palveluna. Liikennepalveluiden kehittämisessä tulee varmistaa asiakaan näkökulmasta toimivat matkaketjut sisältäen mm. lipputuotteet, liityntäyhteydet, vaihtopaikat ja pysäköinti. Liikennejärjestelmä on kokonaisuus ja muutokset siihen tulee tehdä harkitusti vaikutukset ja kokonaisuus huomioiden, jotta tehdyt ratkaisut ovat kestäviä ja taloudellisesti järkeviä sekä asiakkaan että yhteiskunnan kannalta.

Uudenmaan ELY-keskus on mukana Uudenmaan liiton erikseen esittämissä kahdessa pilottihankkeessa. Piloteissa tutkitaan, miten kunnat ja valtio voisivat yhteistyössä kehittää vielä paremmin joukkoliikennejärjestelmää kokonaisuutena siten, että nykyisellä rahoituksella saataisiin enemmän ja parempia palveluita. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan juuri Uudenmaan ELY-keskuksen alueelta on mahdollista löytää hanke, jolla saadaan aikaiseksi suurin vaikuttavuus. Tärkeää kuitenkin on, että valtio kantaa oman vastuunsa rahoituksesta, koska Uudenmaan ELY-keskuksen alueen kunnat jo nyt rahoittavat joukkoliikennettä huomattavin summin.

Johtaja

Tuovi Päiviö

Yksikön päällikkö, liikennejärjestelmä

Johanna Järvinen