

LAUSUNTO  
15.10.2018

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

Viite: Lausuntopyyntö 12.9.2018

**Lausunto: Alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanke sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittäminen 2020–2022**

Liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen seuraavaa kautta vuodesta 2020 alkaen. Nykyiset ostoliikennesopimus ja päätös velvoiteliikenteestä ovat voimassa vuoden 2019 loppuun. Tulevalla kaudella on tarkoitus pilotoida yhdessä alueiden kanssa alueellista liikennettä sekä tarkastella muutoinkin osto- ja velvoiteliikenteen kokonaisuutta ottaen huomioon alueen tarpeita. Hallituksen päätöksen mukaisesti rautateiden henkilöliikennepalvelut avataan kilpailulle vaiheittain. Ensimmäisenä kilpailutetaan Etelä-Suomen taajamajunaliikenne. Kilpailutetun liikenteen on tarkoitus alkaa kesäkuussa 2022. Hallitus on myös esittänyt, että maakuntauudistuksen yhteydessä annettaisiin maakunnille toimivalta oman alueensa junaliikenteeseen, jolloin niiden on mahdollista järjestää liikennettä omista tarpeistaan käsin.

**LVM pyytää näkemyksiä kolmeen asiakokonaisuuteen: 1. alueen liikkumistarpeet sekä osto- ja velvoiteliikenteen mahdolliset tulevat tarpeet, 2. lippujärjestelmä sekä 3. halukkuus osallistua alueellisen junaliikenteen pilottiin.**

**1. Alueen liikkumistarpeet:** Kymenlaakso tarjoaa edullista, puhdasta ja turvallista asuinympäristöä aivan metropolialueen tuntumassa ja sitä kautta pendelöintitarve on lisääntynyt. Nykytilanteessa Kymenlaaksosta pendelöi päivittäin lähes 3 000 henkeä Uudellemaalle ja 1 100 henkeä Päijät-Hämeeseen. Lisäksi pienempiä määriä pendelöi myös Etelä-Karjalaan (659) ja Etelä-Savoon (207). Maakunnan sisällä Kotkan ja Kouvolan välillä pendelöi 1 870 henkeä. Joukkoliikenteen käyttäjämäärien lisäämiseen liittyy erittäin suurta potentiaalia ja tarvetta. Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen 2016 mukaan Kymenlaakson kulkutapajakaumasta joukkoliikenteen osuus on vain 3 %. Vuonna 2015 valmistuneen Kymenlaakson liikennestrategian mukaan henkilöliikenteen olosuhteiden kehittämistavoitteena edistetään arjen kestävästä liikkumisesta erityisesti työ- ja opiskelijaliikenteessä. Rautateiden ostoliikennettä on väleillä Kotka–Kouvola (kokonaan) ja Kouvola–Lahti.

SOTE-uudistuksen myötä merkittävää osaa sairaalapalveluista ollaan keskittämässä Kymenlaaksossa Kotkaan, mikä on jo tällä hetkellä lisännyt sekä työmatkaliikennettä että potilasliikennettä. Keskussairaalan vieressä tien toisella puolen sijaitsee Paimenportin seisake, joka on nykyisellään huonokuntoinen ja yhteys sairaalalle toimimaton.

Mahdollisuudet seisakkeen kehittämiseksi moderniksi asemaksi, josta on helppokulkuinen, turvallinen ja esteetön kulku keskussairaalaan ovat olemassa.

Merkittävät kehittämishankkeet Kymenlaakson molemmissa keskuskaupungeissa tulevat lisäämään liikkumisen kysyntää ko. kaupunkikeskusten välillä. Kotkan keskustassa Kotkansaarella on meneillään merkittävä Kantasataman alueen kehittämishanke, johon sisältyy yksityisen toimijan outlet-kauppakeskus, Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulun (XAMK) uusi kampusalue, sekä kaupungin ja ammattikorkeakoulun yhteinen monitoimiareena. Lisäksi satamaan on suunnitteilla laivaliikenteen matkustajaterminaali. Matkustajajunaliikenteen pääteasema on tarkoitus uudelleensijoittaa näiden välittömään läheisyyteen.

Kouvolan keskustassa matkakeskuksen alueelle on suunnitteilla monitoimiareena- sekä toimisto- ja asuinrakentamishanke. Myös toinen XAMK:in pääkampuksista sijaitsee Kouvolan keskustassa Kasarminmäellä. Opiskelijaliikenteen parantaminen Kotkan ja Kouvolan kampusten välillä onnistuu parhaiten junaliikennettä kehittämällä. Näiden lisäksi Kymenlaaksolla on erikoisasema rajamaakuntana. Vaalimaan rajatoimintojen kasvu aiheuttaa lisääntyvää liikkumispainetta. Esimerkiksi loppuvuodesta 2018 Vaalimaalle avautuu Zsar Outlet village -ostoskylä.

Suomen Ympäristökeskuksen tekemien analyysien perusteella Kotka–Kouvola–Lahti toiminnallinen taajamaverkosto nousee koko maan mittakaavassa merkittävästi esiin, kun tarkastellaan alueita alueellisen vuorovaikutuksen ja liikkumisen perusteella. Tässä tarkastelussa arkiliikkuminen on keskeisin lähtökohta. Näin ollen Kotka–Kouvola–Lahti yhteysvälillä on merkittävää potentiaalia raideliikenteen kehittämisessä. Kouvola–Lahti väli on pääradan Helsinki–Tampere osuuden jälkeen kuormitetuin henkilöliikenteen osuus Suomen rataverkolla. Kouvolan ja Lahden välillä kulkee arkisin edestakaisin 7 lähi-/taajamajunavuoroa, lauantaisin 3 taajamajunaa ja sunnuntaisin 2 taajamajunaa, jotka pysähtyvät Koriolla, Kausalassa, Uusikylässä, Nastolassa ja Villähteellä. Näiden lisäksi suora yhteyttä Kouvolan ja Lahden ja edelleen Helsingin välillä palvelee kaukoliikenteen junat noin kerran tunnissa aamuviiden ja iltayhdeksän välillä. Henkilöjunavuorojen täydentäminen Lahdesta Kausalan kautta Kouvolaan ja päinvastoin parantaisi nykyistä palvelutasoa.

Kymenlaakson aluerakenteessa keskuskaupunkien väliin radan sekä Kymijoen varrelle sijoittuvat Myllykosken ja Inkeröisten teollisuustaajamat. Niiden työpaikkarakenne on yksipuolinen ja työmatkat suuntautuvat pitkälti suurempiin keskuksiin. Myös palvelurakenteen puutteet aiheuttavat asiointitarvetta suurempiin keskuksiin. Haasteena on tehokkaan joukkoliikenteen järjestäminen pienelle liikkujamäärälle. Tästä syystä useissa talouksissa arjen liikkumistarpeet aiheuttavat tarpeen kahdelle tai useammalle autolle. Tähän ongelmaan tulisi kehittää junaradan potentiaalisella saavutettavuusvyöhykkeellä uudenlaisia liikkumiskäytöksiä kuten erilaisia kutsupohjaisia liikennepalveluja mahdollistamaan junan käytön.

Kehittämistarpeena junaliikenteessä ovat junan ja bussin yhteiskäyttöisyyden helpottaminen (aikataulut, lipputuotteet, informaatio sekä liityntäyhteydet ja -pysäköinti). Liikennöintikalustoa olisi tarvetta uusia, sillä Kotka–Kouvola -väli ajetaan yhdellä erittäin vanhalla junarungolla. Junassa ei ole tarjolla varsinkin pendelöijille tärkeitä viestintäyhteyksiä, eikä pöytiä matkan aikaista työskentelyä varten. Matkan aikana tulisi saada myös ajantasaista digitaalista informaatiota. Asemien heikko taso on ongelmana. Turvallisuutta ja esteettömyyttä tulee kehittää kaikkien asemien ja seisakkeiden sekä liikennöivän kaluston osalta. Liityntäpysäköinnissä on puutteita sekä autoilun että pyöräilyn kannalta.

Liityntäyhteyksien aikataulujen yhteensovittamista on parannettava matkustajien siirtyessä Kouvolassa kaukoliikenteen juniin. Erityisesti on mainittava yhteydet Pietariin liikennöivään Allegro-junaan. Kotka–Kouvola -raideosuus on erittäin vilkkaasti liikennöity johtuen erityisesti HaminaKotka-sataman vientiliikenteestä. Uudistuksen yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota rataosuuden palvelutason ja kunnossapitoluokan nostamiseen siten, että tavara- ja henkilöliikenne on sovitettavissa mahdollisimman hyvin yhteen.

Junatarjonnassa Kotka–Kouvola -välillä kriittisimmät vuorot kohdistuvat aamulla klo. 8–9 välille ja iltapäivällä klo. 16–17 välille. Nykyisin yhteysvälillä kulkee arkisin 7 edestakaista taajamajunavuoroa, lauantaisin 5 ja sunnuntaisin 4. Vuorot eivät palvele päivittäistä työssäkäyntiä ja opiskelumatkoja. Erityisesti iltaliikenne on toimimatonta. Riittävän myöhäiset vuorot mahdollistaisivat kymenlaaksolaisille enenevässä määrin naapurikaupungin tapahtumiin osallistumista. Kotkassa ja Kouvolassa on mm. runsas kulttuuri- ja urheilutapahtumien tarjonta. Näin vahvistettaisiin myös Kotka-Helsinki-yhteyttä, jonka ongelmana on ilta-aikaisten linja-autovuorojen puuttuminen. Ilta- tai yövuoron tekijälle junan hyödyntäminen on mahdotonta. Myös aamuvuorot ovat ongelma. Esimerkiksi keskussairaalan työntekijät eivät voi hyödyntää aamuvuorossa junaan. Ajallisesti junaliikenne olisi erittäin kilpailukykyinen verrattuna linja-autoon tai yksityisautoon. Paikallisjuna kulkee Kotka–Kouvola -välin 45 minuutissa, kun linja-autolla matka kestää nopeimmillaan 1 h 10 min.

**2. Lippujärjestelmä:** Kymenlaaksossa on käytössä Kotkassa ja Kouvolassa valtakunnallinen toimivaltaisille viranomaisille rakennettu lippu- ja maksujärjestelmä, Waltti. Kaakkois-Suomen ELY-keskus toimii Kotka–Kouvola välisessä liikenteessä toimivaltaisena, mutta sillä ei ole kyseistä järjestelmää käytössä, koska ELY-keskukset eivät yhtenäisen linjauksen mukaisesti sitoudu yksittäiseen järjestelmään. ELY hankki kesällä 2017 vuoroparin Kouvola–Kotka- välille (8/17–8/18) ja tuolloin ELY sopi Kotkan ja Kouvolan kanssa Waltti-yhteistyöstä siten, että kertalippujen lisäksi Waltti-arvokortilla matkustus oli mahdollista ja tällöin matkustus oli lähellä yhteysvälin junan sarjakortilla tehdyn matkan hintaa. Arvokortilla matkustus eri Waltti-alueilla on suoraan mahdollista. LMJ hallinnoi ja ylläpitää Waltti -lippu- ja maksujärjestelmää.

**3. Alueellisen junaliikenteen pilotti:** Kymenlaakson Liitto on kiinnostunut osallistumaan pilottihankkeeseen yhteistyössä Kouvolan ja Kotkan kaupunkien sekä Kaakkois-Suomen ELY-keskuksen kanssa. Kymenlaaksossa on käynnissä Alueelliset innovaatiot ja kokeilut (AIKO) -rahoituksella kaksi erillistä Kotka–Kouvola yhteysväliin liittyvää kehittämishanketta. Cursor Oy:n ja Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulun (XAMK) koordinoimat hankkeet päättyvät keväällä 2019. Hankkeissa haetaan ratkaisuja matkaketjutukseen sekä työmatkayhteyksien kehittämiseen. Pilotin kautta olisi mahdollista jatkojalostaa näistä hankkeista saatavia tuloksia pidemmällä aikavälillä.

KYMENLAAKSON LIITTO  
Maakuntahallitus



Jaakko Mikkola  
maakuntajohtaja



Ulla Silmäri  
maakuntahallituksen pöytäkirjanpitäjä