

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

-

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

-

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

-

Muut huomiot?

Alla kommentit luonnokseen kohdittain:

2.1 Liikennejärjestelmän nykytila

Euroopasta hyväksi havaitut junaliikenteen käytännöt, kuten tasatahtiaikataulu, IR-kalusto ja liityntäpysäköinnit puuttuvat isoin osin tai jopa kokonaan muusta kuin kaukojunaliikenteestä.

Junien ostoliikenteen tämän hetken reitit eivät ole kysynnän kansa tasapainossa, eikä tuoreessa Traficomien suunnitelmassa 5/2025 tilanne ole juurikaan parempi, vaikka rahaa on laskettu käytettävän jopa nelinkertainen (!) määrä nykyiseen verraten.

Esimerkiksi etelän suurten maakuntakeskusten välillä ei ole suoraa IC-junayhteyttä, vaikka olemassa oleva ratareitti on kaksiraiteinen koko matkalta Lappeenranta – Kouvola – Lahti – Hämeenlinna – Tampere. Vaikutukset ovat negatiivisia koko maan elinvoimaan, työvoiman saavutettavuuteen, oppilaitosten vetovoimaan, matkailuun ja maakuntarajat ylittävään toimeliaisuuteen.

Joukkoliikenteessä vähän tarjontaa ja siitäkin osa päällekkäistä, vaikka tehokasta olisi poistaa päällekkäisyyksiä matkaketjujen keinoin: auto, bussi, linja-auto, pyörä, laiva > juna.

Kalliiden ostojen varassa olevat lennot hoitavat pitkälti nyt samaa kysyntää, joka voitaisiin/pitäisi järjestää selvästi kustannustehokkaammin ostojunavuoroilla. Näin saataisiin sekä vuorotarjontaa että matkustajapaikkakapasiteettia enemmän.

Poikkeuksena muusta Euroopasta, paikallisjunaliikennettä ei ole palautettu kuin Tampereen seudulle marginaalisesti. Nykyään kaluston laatu, nopeudet ja imago ovat positiivisessa mielessä aivan eri tasoa kuin 1960-luvulla.

Poikkeuksena muusta Euroopasta ja Ruotsista, alueellisten joukkoliikenneviranomaisten suunnittelema ja tilaama paikallisjunaliikenne puuttuu kokonaan HSL-aluetta lukuun ottamatta.

Sähköistämättömillä rataosilla ajetaan vanhentuneella ja tehottomalla diesel-kalustolla, vaikka vanhaa sähkömoottorijunakalustoa voisi modernisoida akku-hybrid-juniksi uuteen valtion kalustoyhiöön.

Vaasan satamarata on alikäytössä ja junaseisake satamasta puuttuu, vaikka pääosa infrastruktuurista on olemassa. Vrt. Turun satama.

2010-luvulla kunnostettu, viimeisten Venäjän hyökkäyssotien aikana erittäin tärkeä Savonlinna–Huutokoski -rata, on lähes käyttämättömänä, vaikka sillä on kolme merkittävää funktiota: huoltovarmuus, tavaraliikenteen tehostaminen ja matkustaliikennevirtojen avaaminen Itä-Suomeen/Itä-Suomesta.

Toinen tärkeä poikittaisrata Pieksämäki–Varkaus–Viinijärvi–Joensuu on edelleen sähköistämättä, vaikka VR, teollisuus ja useat alueet ovat esittäneet sen sähköistämistä.

Lielähti – Nokia – Siuro-rataosuus on tällä hetkellä Suomen koko liikenneverkon merkittävimpiä pullonkauloja. Se haittaa sekä satamien kautta kulkevaa liikennettä että teollisuuden ja puolustusliiton kuljetuksia. Lisäksi se vaikuttaa kielteisesti Porin nykyiseen ja Rauman suunniteltuun henkilöjunaliikenteeseen.

Kupittaa–Salo-välille ei ole vielä päätetty rakentaa kaksoisraidetta, vaikka se olisi luonteva ensimmäinen vaihe mahdollisessa Länsiradan toteutuksessa.

Lapissa radat katkeavat kesken. Kolarista Rautuvaaraan on olemassa oleva vanha ratakäytävä. Rautuvaarasta Ylläsjärven kautta Kittilään puuttuu reilu 50 km uutta rataosuutta, joka voisi mahdollisesti toimia ensimmäisenä osana ns. Tunturirataa, jota muiden muassa puolustusvoimat, teollisuus ja elinkeinoelämä ovat esittäneet.

2.2.1 Kansainvälinen saavutettavuus ja muuttunut turvallisuusympäristö

Esitys vaatii tarkennuksia: mitä, mihin ja milloin?

Heikon kuljetusvirran" määritelmä Tornion-Haaparannan junaliikenteessä on epäselvä: Tornion keskusta ja Haaparantaan ei ole ollut junaliikennettä vuosikymmeniin. Ratkaisu: Teetetään matkapuhelindataan perustuva selvitys liikennemääristä reitillä Oulu–Kemi–Tornio–Haaparanta. Kyselytutkimukset ja YKR-aineisto eivät ole riittävän tarkkoja menetelmiä.

> Rail Baltica -hankkeen yhteydessä Helsingin ja Tallinnan välinen tunneli on suunniteltava niin, että se mahdollistaa Helsinki–Tallinna paikallisliikenteen lisäksi kansainväliset kaukojunayhteydet, kuten esimerkiksi:

Turku–Helsinki–Tallinna–Pärnu

Seinäjoki–Helsinki–Tallinna–Tarto

Joensuu–Helsinki–Tallinna

Yllä olevat reitit vastaavat Ruotsin ja Tanskan, Ruotsin ja Norjan, Sveitsin ja Itävallan, Tsekin ja Slovakian ja vastaavien maiden kansainvälisiä junareittejä.

Raiteiden limitys kahdelle raideleveydelle tunnelissa, tai kahdelle raideleveydelle soveltuva junakalusto, jossa säädettävät telit (vrt. Espanjan ja Portugalin välinen liikenne).

Lentokenttien saavutettavuutta on parannettava niiden elinvoiman vahvistamiseksi:

Kehitetään matkaketjuja erityisesti silloin, kun rautatie kulkee lentokentän läheisyydessä. Tämä koskee erityisesti Porin, Kemi–Tornion, Kuopion, Joensuun, Vaasan ja Lappeenrannan lentokenttiä.

2.2.2 Liikennejärjestelmän kehitys osana alue- ja yhdyskuntarakennetta

Työvoiman saatavuutta voidaan parantaa nopeuttamalla junayhteyksiä alueiden sisällä ja keskuskaupunkien välillä.

Ratkaisu: Lakkautettujen lähijunaseisakkeiden palauttaminen ja uusien paikallisjunavuorojen aloittaminen.

Suunnitteluvastuu kuuluu alueellisille viranomaisille, jotka tuntevat alueensa tarpeet ja liikenneverkon parhaiten.

Suurten kaupunkien välisiä junayhteyksiä on nopeutettava.

Ratkaisut: Olemassa olevien rataosuuksien parantaminen ja kaluston kehittäminen (kapasiteetti, laatu, oheispalvelut).

Lipputuotteiden tarjontaa on lisättävä asiakaslähtöisesti

Valtion ja kuntien ostoliikenteessä tämä on huomioitava jo tarjouspyyntövaiheessa tilaajan toimesta.

Paikallisjunaliikenteen ja seisakkeiden palauttaminen parantaa julkisten palveluiden saavutettavuutta.

Alueelliset viranomaiset suunnittelevat uudet junareitit ja -vuorot vastaamaan paikallista kysyntää.

Harvaan asuttujen alueiden kysyntä ei heikkene, kun toimivat joukkoliikenneyhteydet keskuskaupunkeihin järjestetään.

Eryteisesti paikallisjunaliikenne tukee tätä tavoitetta.

Näivettyneen kaukobussiliikenteen elvyttäminen muuttamalla lakkautettuja kaukobussivuoroja osaksi bussi-juna -matkaketjuja.

2.2.3 Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys

Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen ei rajoitu pelkästään autokantaan, vaan merkittäviä edistysaskeleita voidaan ottaa lisäämällä sähköisen joukkoliikenteen osuutta.

Ratkaisu: Laajennetaan ja lisätään sähköisen joukkoliikenteen palveluita aloittamalla uusia lähi- ja aluejunavuoroja sekä -reittejä.

Ruotsi toimii esimerkkinä onnistuneesta toteutuksesta.

Dieselmääräisen raideliikenteen päästöjä voidaan vähentää modernisoimalla vanhaa kalustoa.

Ratkaisu: Dieselmääräisten kiskobussien korvaaminen akku-hybridijunilla esimerkiksi uudistamalla Sm2-kalustoa.

Valtion kalustoyhtiöllä on keskeinen rooli toteutuksessa.

Kaupunkien välistä liikennettä voidaan siirtää raiteille vähentämällä dieselbussien käyttöä.

Ratkaisut: Hyödynnetään sähköistettyjä rataosuuksia ja hankitaan akku-hybridikalustoa sähköistämättömille osuuksille.

Samalla bussiliikennettä voidaan vahvistaa junaliikenteen liityntälinjoilla sähköbussuja käyttäen.

2.2.4 Liikenteen palvelujen muutostrendit

Etätyöt vahvistavat osaltaan päästövähennystavoitteiden toteutumista, kun viikottaisten työmatkojen määrä vähenee selvästi. Valtion työpaikat tulee tarjota jo hakuaiheessa etätyömahdollisiksi.

Ikääntyville autoilu on haasteellista ja osalle se muuttuu mahdottomaksi. Seurauksena joukkoliikennepalveluiden tarve lisääntyy, eli ikääntyminen ja laadukkaampi tarjonta lisäävät joukkoliikenteen kysyntää.

Tärkeää on kaluston laatu: Täysi esteettömyys, työskentelymahdollisuus kulkuvälineessä, asiakaslähtöinen lipputarjonta jne.

4.4 Alueelliset painotukset

Tarkennus: Mitä erityistapauksilla tarkoitetaan?

Tämä ei saa rajoittaa junareittien laajentamista, sillä se olisi ristiriidassa EU:n, valtion ja kuntien tavoitteiden kanssa.

“Kansainvälinen saavutettavuus: Edellyttää toimivia yhteyksiä sekä maan sisällä että kansainvälisesti.”

Tarkennus: Miten, missä ja milloin kansainvälinen saavutettavuus turvataan? Konkreettiset toimenpiteet ja aikataulu tarvitaan.

4.5 Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen

Huomio Traficomien alueellisen junaliikenteen kehittämisen tietopohjaan ja sen täydentämiseen:

Uudet poikittaisjunavuorot puuttuvat kiskobussikatsauksesta (2024) ja ostoliikenneselvityksestä (5/2025). Esimerkkinä Lappeenranta – Kouvola – Lahti – Hämeenlinna – Tampere. Lisätään tämä tietopohjaan.

Uusien reittien avaamista on selvityksissä ehdotettu vasta 2030-luvulle, vaikka hallitusohjelma ohjeistaa toteuttamaan niitä jo tällä hallituskaudella.

Korjataan tämä hallitusohjelman ja alueiden tavoitteiden mukaiseksi niin, että alueiden joukkoliikenneviranomaisten järjestämät ensimmäiset uudet paikallisjunareitit varmistetaan valtion toimesta mahdollisiksi aloittaa vuodesta 2026 lähtien.

Tilaaajamalliksi ehdotetaan Traficomiin keskitettyä mallia, vaikka EU-lainsäädännön ja hallitusohjelman mukaan pitäisi nimenomaan luoda pikaisesti järjestelmä, jossa alueelliset joukkoliikenneviranomaiset järjestävät paikallisen junaliikenteen suunnittelun ja tilaamisen.

Lisätään tämä huomioihin.

4.5.1 Tietopohjan kehittäminen

Huomio alueellisen junaliikenteen kehittämiseen ja tehtyjen selvitysten puutteiden täydentämiseen. Muun muassa uudet poikittaisjunavuorot puuttuvat tarkastelusta. Ks. kommentit edellä.

“Väylähankkeiden yksinkertaistaminen: Pienehköille hankkeille kehitetään kevyempiä ja edullisempia suunnitteluratkaisuja.”

Huomio muun muassa lakkautettujen junaseisakkeiden palauttamiseen kustannustehokkaalla tavalla.

Väyläviraston käytännössä toteuttamat kevytrakenteiset kohteet lisättävä esimerkkiratkaisuiksi tietopohjaan.

Huomioitavaks tietopohjaan: Kansallisen lainsäädännön mukainen toimivalta oman alueen junaliikenteeseen ei ole vain oikeus, vaan samalla myös velvoite.

4.5.2 Valtion ja alueiden väliset sopimukset

Huomioitava valtion käynnistystuki ilmastoystävälliselle uudelle paikallisjunaliikenteelle. Vertaa tuulivoimalahankkeet!

Huomioitavat Itä-Suomen erityistuet paikallisen junaliikenteen käynnistämiseksi.

Raitiotie ei ole ainoaa kaupunkiraideliikennettä, vaan sekä raitiotie että lähijuna (kaupunkijuna).

Lisätään kohtaan "raitiotien ja lähijunan rakentamiseen ja suunnitteluun".

4.6.1 Valtion väyläverkko

Huomioitava ensisijaisesti pienet kustannustehokkaat hankkeet:

Lähijunaliikenteen palautettavat ja uudet seisakkeet.

Olemassa olevan ratainfrastruktuurin pienet parantamishankkeet.

Lentoradan suunnittelua ja toteuttamista tulee vauhdittaa. Se kytkee kaikki Suomen maakunnat kansainväliseen lentoliikenteeseen ja vapauttaa lisää kapasiteettia Helsingin seudun sekä Uudenmaan paikallisliikenteelle.

Lahti–Riihimäki -rata, joka yhdistää kaksi TEN-T-verkon päärataa, tulee arvioida osaksi TEN-T-verkkoa.

4.7.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne

Huomioitava myös Itä-Suomen erityistuet, sekä uuden lähijunaliikenteen käynnistämistuet.

IR-junaliikenteen lisääminen. Nyt Suomesta puuttuu kokonaan R- ja IC-junan välimuoto, joka on erittäin suosittu malli Ruotsissa, Norjassa, Tanskassa ja muualla Euroopassa.

Uusien poikittaisjunaliikennevuorojen aloittaminen Euroopasta hyväksi havaituin käytännöin kuten tasatahtiakataulu, IR-kalusto, liityntäpysäköinnit > Nykyisten harvojen poikittaisjunareittien lisäksi järjestettävä valtion ja kuntien ostoliikenteenä etelän maakuntakeskusten välille poikittaisjunapalvelu: Lappeenranta/Kotka – Kouvola – Lahti – Hämeenlinna – Tampere. Tämä konkretisoi valtion ja kuntien lupauksia ja vastaa Liikenne-12 -ohjelman useisiin tavoitteisiin.

Kilpailuttaminen on jo nyt mahdollista ja EU-lainsäädäntö edellyttää sitä kaikilta julkisilta junaliikenneostoilta.

Sähköistämättömille rataosille modernisoidaan vanhaa kalustoa akkujuniksi. Valtion kalustoyhtiöön tilattava heti alussa noin 50-metrisiä akku-hybrid-junia

4.7.2 Liikenteen palveluiden solmukohtat

Sujuvien matkaketjujen merkitys on vahvistettu useissa selvityksissä ja ohjelmissa. Seuraavaksi tarvitaan toimenpideohjelma ja sen määrätietoinen toteuttaminen, eikä uusia selvityksiä tule enää tilata ilman selkeää toimeenpanosuunnitelmaa.

Yhdistetään rautatieliikenteen kaikki suurimmat risteysasemat Tampere, Kouvola, Pieksämäki, Seinäjoki, Oulu suorilla IR-, RE- tai IC-junavuoroilla, jotka kulkevat tasatahtiakataululla 1, 2, 3, 4 tai 6 tunnin välein reitistä riippuen kaikkina viikonpäivinä ja samalla keskinopeudella mitä nykyiset IC-junat samoilla reiteillä. Satunnaisten ja harvoin liikennöitävien koevuorojen sijaan nämä reitit tulee toteuttaa systemaattisesti ja kokemusperäisesti parhaiden eurooppalaisten liikennöintimallien mukaisesti.

4.7.3 Muut liikennepalvelut

Linja-autoliikenteen elvyttäminen toteuttamalla toimivat matkaketjut. Kaukoreittien sijaan linja-autoliikennettä säädellään ohjautuvaksi lähimmälle rautatieasemalle tai junaseisakeelle ja valtion puolelta varmistetaan niiden toimivuus (infra, lainsäädäntö, lippuyhteistyö jne.).

Sujuvien matkaketjujen välttämättömyys on lukuisissa eri selvityksissä ja ohjelmissa todettu. Seuraavaksi tarvitaan toimenpideohjelma ja sen määrätietoinen toteuttaminen, eikä uusia selvityksiä tule enää tilata ilman selkeää toimeenpanosuunnitelmaa.

Liikenteen kehittäminen perustuu yhteistyöhön eri tahojen ja toimijoiden välillä. Tätä varten järjestetään säännöllisesti pyöreän pöydän tapaamisia, joihin osallistuvat valtion virastot, liikennepoliittiset päättäjät, matkustajien edustajat ja operaattorit.

Huomio Traficomien alueellisen junaliikenteen kehittämisen tietopohjaan ja sen täydentämiseen:

Uudet poikittaisjunavuorot puuttuvat tietopohjasta ja ne tulee sisällyttää kokonaisuuteen. Yhtenä esimerkkinä Lappeenranta – Kouvola – Lahti – Hämeenlinna – Tampere (– Pori/Rauma / Seinäjoki–Vaasa)

Alueellisten joukkoliikenneviranomaisten tilaama liikenne on ajoitettava hallitusohjelman mukaisesti jo tälle hallituskaudelle.

Väyläviraston toteuttamat kevytrakenteiset junaseisakkeet on lisättävä tietopohjan esimerkkiratkaisuihin. Esimerkkeinä muun muassa Orivesi Keskusta, Villähde, Uusikylä, Skogby, Pääskylähti, Savonlinna sekä Väyläviraston puurakenteiset seisakkeet Nurmeksen asemalla ja LVM:n puurakentamispilotti Nikkilässä. Näin EU:n, valtion ja alueiden tavoitteet sekä hallitusohjelma konkretisoituvat kustannustehokkaasti.

Wahlroos Janne

Junamatkustajat - Junamatkustajat on junamatkustajien rekisteröimätön yhdistys, jonka jäsenistö koostuu sekä junamatkustajista että junalla matkustavista raidealan ammattilaisista.