

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne
Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenne- ja viestintävirasto

Sähköistämättömien rataosien henkilöjunaliikenne turvattava

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun on oltava pitkäjänteistä ja sen on perustuttava vaikutusten arviointiin ja vuorovaikutteiseen työhön. Viime vuosina tässä on otettu askeleita oikeaan suuntaan, mutta yhä edelleen on tarve työn jäntevöittämiselle ja raideliikenteen pidemmän aikavälin kehityskuvan luomiselle. Syksyn aikana Traficom julkaisema selvitys kiskobussiliikenteen tulevaisuudesta on tuonut tämän tarpeen hyvin esiin.

Selvityksessä on tarkasteltu henkilöliikenteen vaihtoehtoja niillä yhteysväleillä, joilla valtio toistaiseksi ostaa kiskobussiliikennettä. Vaihtoehtoina on esitetty uuteen akkujunakalustoon perustuvaa toteutusta, rataosien sähköistämistä ja sähkömoottorijunia sekä linja-autoliikenteeseen perustuvia toteutusmalleja.

Ajatus kiskobussiliikenteen korvaamisesta linja-autoilla on ongelmallinen. Kuten useissa kannanotoissa selvityksen julkaisemisen jälkeen on tuotu esiin, kiskobussiliikenne ei ole pelkästään lähijunaliikennettä, vaan poikittais- ja liityntäyhteyksinä ne muodostavat olennaisen osan Suomen henkilöjunaliikennejärjestelmää. Tampere-Keuruu-Jyväskylä, Seinäjoki-Ähtäri-Jyväskylä, Iisalmi-Ylivieska, Parikkala-Savonlinna, Joensuu-Nurmes ja Pieksämäki-Joensuu välien kiskobussiliikenteellä kytketään useita seutuja kestävän joukkoliikennejärjestelmän piiriin.

Selvitys ei riittävästi huomioi kiskobussiliikenteen viime vuosien kysynnän kasvua. Esimerkiksi Keuruun ja Alavuden asemien matkustajamäärät ovat kasvaneet nopeasti koronapandemian jälkeen. Tällä hetkellä kysyntää rajoittaa tarjonta. Osa vuoroista on täysiä ja niitä joudutaan täydentämään rinnakkaisilla linja-autoyhteyksillä. Matkustajamäärien lisäksi tulisi tarkasteluissa huomioida myös junavuorojen täyttöaste. Kiskobussiliikenteen alasajo ei ole tähän kestävä vastaus, vaan ennemminkin lisää riskiä henkilöautoliikenteeseen siirtymisestä.

Traficom selvitys lähestyy yhteysvälejä yksisilmäisesti henkilöliikenteen näkökulmasta unohtaen, että yhteysvälien kehittämällä on merkitystä myös raiteilla kulkevalle tavaraliikenteelle. Traficom strategisen tilannekuvan mukaan rautatiekuljetusten merkitys yritysten logistiikassa on kasvanut ja on edelleen kasvamassa. Kestävät kuljetusketjut edellyttävät rataverkon kehittämistä. Esimerkiksi Haapamäen radalla on käynnissä tarveselvitys rataosien sähköistämisestä, jolla olisi myönteisiä vaikutuksia niin henkilö- kuin tavaraliikenteeseen.

Nykyinen geopoliittinen tilanne korostaa toimivien poikittaisyhteyksien merkitystä. Toimivat poikittaisyhteydet varmistavat, että logistiset ketjut pysyvät joustavina ja tehokkaina, mahdollistavat tavaraliikenteen sujuvan kulun eri alueille ja vähentävät riippuvuutta yksittäisistä pääreiteistä.

Sähköistämättömillä rataosilla tulee myös tulevaisuudessa varmistaa henkilöjunaliikenteen jatkuvuus. Kiskobussiliikenteen lakkauttaminen olisi lyhytnäköinen ja strategisesti kestävä ratkaisu. Nykyinen rataverkko on ymmärrettävä myös osaksi kansallista turvallisuutta ja kansallisomaisuutta. Keski-Suomen ja Etelä-Pohjanmaan liitot esittävät, että liikenne- ja viestintäministeriön johdolla laaditaan raideliikenteen koko maan kattava kehityskuva. Kehityskuvassa tulisi tarkastella raideliikenteen pidemmän aikavälin tavoitteita niin liikenteen palveluiden kuin infran kehittämistarpeiden näkökulmista. Raideliikennejärjestelmän kehittämisen on perustuttava kattavaan kokonaiskuvaan, joka huomio henkilöliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeet sekä liikenteen ilmastotavoitteet ja huoltovarmuusnäkökulmat.

Keski-Suomen liitto
Pekka Hokkanen, maakuntajohtaja

Etelä-Pohjanmaan liitto
Heli Seppelvirta, maakuntajohtaja

Keski-Suomen liitto
Hanna Kunttu, suunnittelujohtaja

Etelä-Pohjanmaan liitto
Antti Saartenoja, vs. suunnittelujohtaja

