JUNAVUOROJEN KARSINTA

Raideyhteyksien karsiminen heikentää maakuntien saavutettavuutta

Liikenneministeriö lopettaa poikittaissuuntaisen raideliikenteen.

Rajut leikkaustoimet junavuoroihin ja kokonaisiin raideyhteyksiin heikentävät rajusti Suomen useiden alueiden saavutettavuutta.

Esimerkiksi Joensuuhun pääsee jatkossa junalla enää Helsingistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä VR-yhtymä päättivät junaliikenteen ostoista ja velvoiteliikenteen täsmennyksistä vuosille 2016–2019.

Suomen poikittaissuuntainen raideliikenne sai lakkautustuomion.

Yhteys Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki ollaan nimittäin lakkauttamassa kokonaan, ja Pieksämäki–Joensuu -reitti lyhennetään reitiksi Pieksämäki–Varkaus.

Muita kokonaan lakkautettavia junavuoroja ovat Joensuu–Nurmes ja Tampere–Keuruu.

Junavuorot vähenevät myös reiteillä Riihimäki–Lahti, Hanko–Karjaa, Kouvola–Kotkan satama ja Kajaani–Oulu.

Helsingin seudun lähiliikenteessä Y-junien liikennöinti lakkaa ja H- ja R-junat yhdistetään yhdeksi R-linjaksi.

Junien pysähtyminen Purolan ja Nuppulinnan asemilla loppuu.

Yhteensä 28 rautatieasemaa suljetaan eri puolilla maata.

Säästöjä lakkautuksista lasketaan saatavan 12,3 miljoonaa euroa.

Liikenneministeri **Anne Bernerin** (kesk.) mukaan ratkaisut ovat välttämättömiä.

”Ei ole vaihtoehtoja. Hallitusohjelmassa on sovittu, että 15 miljoonaa leikataan joukkoliikenteestä. Raideliikennettä voidaan korvata busseilla.”

”Katastrofi maaseudun liikenneyhteyksille”

Kansanedustaja **Arto Pirttilahti** (kesk.) Mänttä-Vilppulasta on tyrmistynyt liikenneministeriön linjauksista.

”Tässä vedetään nyt täysin matto jalkojen alta. Alueen kunnat ovat rakentaneet VR:n kanssa hyvässä yhteistyössä meidänkin alueellemme lähijunapysäkkejä. Orivesi, Juupajoki ja Mänttä-Vilppula ovat tehneet mittavia investointeja. Ihmiset ovat tottuneet junayhteyksiin ja käyttäjämäärä on lisääntynyt”, Pirttilahti taustoittaa.

Yhteydet ovat tärkeitä opiskelijoille sekä työmatkaliikenteen kannalta.

”Jos henkilöliikenne lakkaa, se vaikuttaa automaattisesti myös ratamaksuihin ja raiteiden kunnossapitoon. Tällöin koko Mänttä-Vilppulan seudun vahva sahateollisuus sekä alueen tehtaat kärsivät”, Pirttilahti sanoo.

Pirkanmaalla maakuntakaava rakentuu tiukasti raideverkostojen varaan.

”Tämä on äärimmäisen huonoa aluepolitiikkaa”, Pirttilahti paheksuu.

Ähtäriläinen kansanedustaja **Mikko Savola** (kesk.) on samoilla linjoilla.

”Haapamäen radan lakkautus jättää Keski-Suomen ja Etelä-Pohjanmaan kunnat radan varrella pussinperälle. Tämä on katastrofi maaseudun liikenneyhteyksille.”

VR:n monopolin murtaminen esillä

Liikenneministeri Berner väläyttää VR:n monopoliaseman murtamista.

”Uskon, että raideliikenne saadaan parhaiten elpymään avaamalla se kilpailulle. Tämä on tehtävä, jota nyt omalta osaltani edistän.”

Myös Keski-Suomen maakuntajohtaja **Anita Mikkonen** harkitsisi VR:n monopolista luopumista.

”On hirveän valitettavaa, että yleensäkin junamatkustaminen on vähentynyt. Se ei ole kyennyt vastaamaan kilpailuun lipun hinnoissa esimerkiksi Onnibussille.”

Mikkonen uskoo, että VR:n monopolin purkaminen olisi maakunnille vahvuus.

”Silloin myös VR joutuisi kilpailemaan samassa sarjassa muiden kanssa.”

Raideliikenteen kohtalo Bernerin käsissä

Raideliikenneasiat ovat ministeri Anne Bernerin pöydällä ja päätäntävallassa.

Bernerin puoluetoveri Arto Pirttilahti lupaa antaa ministerille asiasta ”selkosanaista” palautetta.

”Koko systeemin alasajo kerralla on rankka juttu, mitä en missään tapauksessa tule hyväksymään”, Pirttilahti sanoo.

”Nyt on tehtävä kaikki voitava, jotta vahingollinen päätös kumotaan.”

Pori–Parkano–Haapamäki-ratatyöryhmän varapuheenjohtaja **Lauri Oinonen** Keuruulta uskoo, että raideyhteyksien lakkauttamiset voidaan vielä perua.

”Olen asiassa henkilökohtaisesti yhteydessä ministeriin. Uskon, että tehtyjä päätöksiä voidaan vielä tarkastella uudelleen.”

JUKKA KOIVULA

Junaliikenteen supistukset 27.3.2016 alkaen

MT

Liikenne lopetetaan

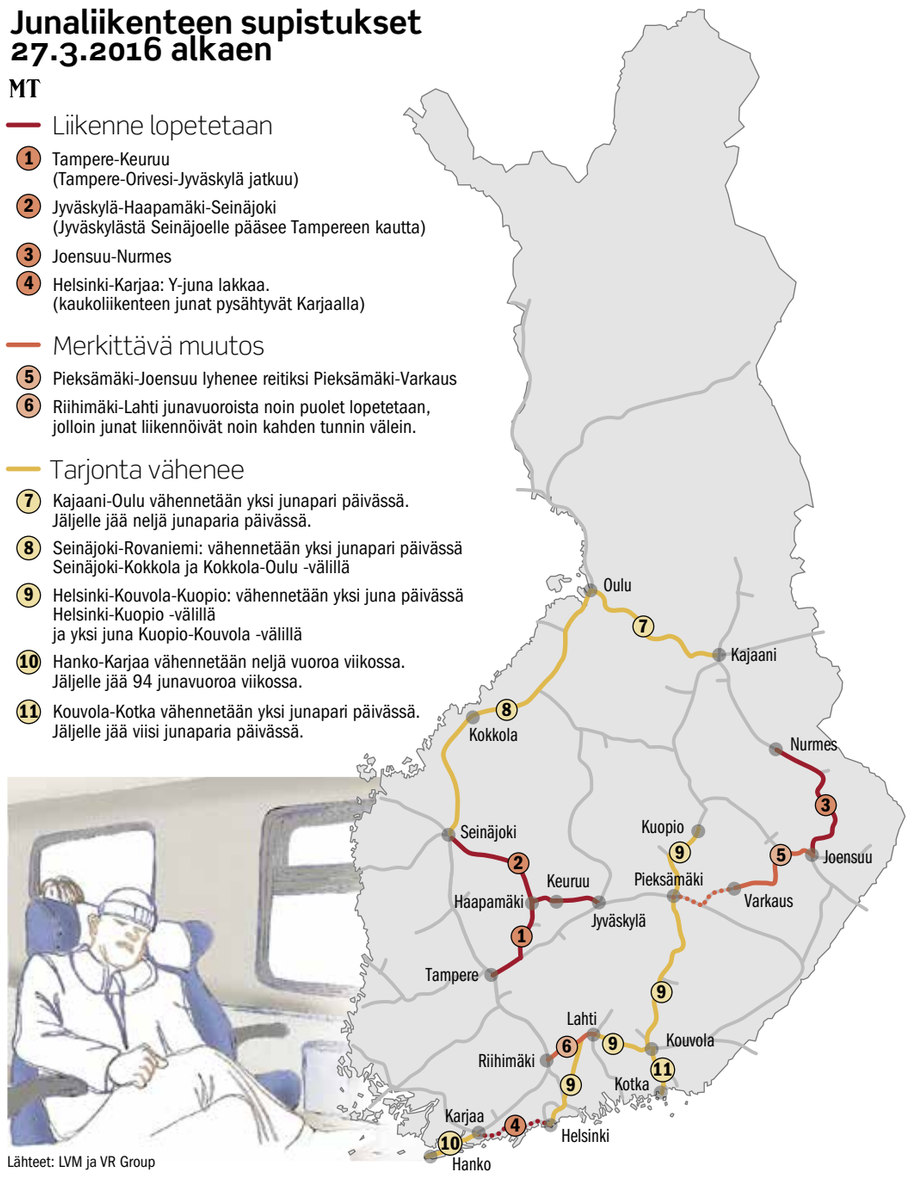
1. Tampere-Keuruu (Tampere-Orivesi-Jyväskylä jatkuu)
2. Jyväskylä-Haapamäki-Seinäjoki (Jyväskylästä Seinäjoelle pääsee Tampereen kautta)
3. Joensuu-Nurmes
4. Helsinki-Karjaa: Y-juna lakkaa. (kaukoliikenteen junat pysähtyvät Karjaalla)

Merkittävä muutos

5. Pieksämäki-Joensuu lyhenee reitiksi Pieksämäki-Varkaus
6. Riihimäki-Lahti junavuoroista noin puolet lopetetaan, jolloin junat liikennöivät noin kahden tunnin välein.

Tarjonta vähenee

7. Kajaani-Oulu vähennetään yksi junapari päivässä. Jäljelle jää neljä junaparia päivässä.
8. Seinäjoki-Rovaniemi: vähennetään yksi junapari päivässä Seinäjoki-Kokkola ja Kokkola-Oulu -välillä
9. Helsinki-Kouvola-Kuopio: vähennetään yksi juna päivässä Helsinki-Kuopio -välillä ja yksi juna Kuopio-Kouvola -välillä
10. Hanko-Karjaa vähennetään neljä vuoroa viikossa. Jäljelle jää 94 junavuoroa viikossa.
11. Kouvola-Kotka vähennetään yksi junapari päivässä. Jäljelle jää viisi junaparia päivässä.



Lähteet: LVM ja VR Group

Supistukset iskevät myös etelään

Junavuorojen supistukset koskevat myös eteläistä Suomea. Esimerkiksi Riihimäki–Lahti-välin vuoroista liikenneministeriö ja VR kaavailevat lopettavansa puolet.

Tuolla välillä Hausjärven Mommilassa asuva **Ulla Sorvisto** sanoo, että VR näyttää keskittyvän markkinoinnissaan ja lippujen hinnoittelussa kaukoliikenteeseen ja unohtaa lähimatkustajat.

”Tieto supistuksista tuli ihan puskista. Säästetään niin kovin, että karkotetaan matkustajat.”

Sorviston mielestä nyt esitetyt supistukset ovat täysin ristiriidassa sen kanssa, että ihmisten pitäisi olla valmiita ottamaan vastaan työtä entistä pidemmän matkan takaa.

”Itse teen yhteensä yli kolmen tunnin työmatkat omasta halustani. Jos siihen pakotettaisiin, kuka lähtisi, etenkin kun yhteydet vain huononevat? Vapaa-aikaa ei jää lainkaan.”

Sorvisto reissaa joka arkipäivä asiakkuuskoordinaattorin työhön Helsinkiin ja vaihtaa junaa Riihimäellä. Vuorojen lakkautusten sijasta hän oli odottanut suoraa yhteyttä ilman vaihtoja. Nyt hän lähtee Mommilasta vähän aamukuuden jälkeen ja on pääkaupungissa puoli kahdeksalta. Seuraavalla vuorolla hän ei enää ehtisi työpaikalle kuin vähän yli yhdeksän.

Junalippuun hänellä menee noin 270 euroa kuussa.

Sorviston mukaan supistukset hankaloittavat paitsi työmatkalaisten ja koululaisten kulkua, myös asiointia kauppoihin, harrastuksiin ja terveyskeskukseen esimerkiksi Oittiin ja Riihimäelle. Lahti–Riihimäki on myös tärkeä syöttöliikenteen väylä pohjoisen ja idän raiteille.

> Kaikilla ei ole varaa ostaa omaa autoa, eivätkä Helsinkiin kaikki voi autolla edes tulla, ei tänne mahdu.
>
> ULLA SORVISTO

Hänestä kuntien olisi nyt syytä toimia vuorojen säilyttämiseksi.

”Soitin ja jätin Hausjärven hallinto- ja talousjohtajalle viestin, mitä kunta aikoo asian hyväksi tehdä.”

Sorvistosta vuorosupistukset ovat kummallista toimintaa senkin takia, että julkisten liikennevälineiden käyttö on ympäristöystävällistä. Kuultuaan junavuorojen karsimisesta hän lähettikin heti Onnibusille reittiehdotuksen.

”Kaikilla ei ole varaa ostaa omaa autoa, eivätkä Helsinkiin kaikki voi autolla edes tulla, ei tänne mahdu.”

RIITTA RYYNÄNEN

LARI LIEVONEN

Säännöllisin välein Joensuu–Jyväskylä-väliä matkustavalle opiskelijalle Minna Pirhoselle junavuorojen lakkautusuutinen tuntui suorastaan mahdottomalta. ”Fiilis on sellainen, ettei se saa toteutua”, hän totesi Joensuun asemalla juuri ennen taajamajunansa lähtöä.

Ähtärille junavuoron lakkautus on kova isku

ÄHTÄRI (MT)

Ähtäriläinen kansanedustaja **Mikko Savola** (kesk.) otti liikenneministeriön päätöksen Haapamäen radan lakkauttamisesta vastaan raskain mielin.

”Samaa kulmakuntaa kurmootetaan kerta toisensa jälkeen. Ähtärin sairaala lähti juuri, ja nyt on junanrata liipaisimella.”

”Ratkaisu on järjetön. Olen ollut mukana yhteispohjoismaisessa Keskipohjolan kuljetuskäytävä-hankkeessa, jossa kantavana tavoitteena on itä–länsi-suuntaisten yhteyksien kehittäminen Pohjoismaiden halki”, Savola kertoo.

Savola ei aio niellä päätöstä, vaan puolustaa Haapamäen rataosuuden ja poikittaissuuntaisen raideliikenteen olemassaoloa.

Vaasan, Keski-Suomen ja Pirkanmaan vaalipiirien kansanedustajat valmistelevat eduskunnan varapuhemiehen **Mauri Pekkarisen** (kesk.) johdolla yhteistä vetoomusta asiassa.

Aluekehitystyö vaarassa

Erityisen paljon suuttumusta herättää se, ettei asiassa kysytty kunnilta mitään.

”Saimme vain tiedoksiannon tehdystä päätöksestä”, Ähtärin kaupunginvaltuuston puheenjohtaja **Heimo Pirttimäki** (kesk.) sanoo.

”Olo on kuin olisi moukarilla päähän lyöty. Etelä-Pohjanmaalta Keski-Suomeen kulkee ala-arvoisessa kunnossa oleva maantie, ja nyt toimiva junayhteyskin viedään”, Ähtärin kaupunginjohtaja **Jarmo Pienimäki** sanoo.

”Karmaisevaa on seurata tällaista päätöksentekokulttuuria. Haapamäen rataa ja siltoja on juuri vahvistettu, ja rataväli on saneerattu 40 vuodeksi kuntoon.”

Kuusiokuntien yrittäjien aluepäällikkö **Aarne Korsumäki** pitää päätöstä kohtuuttomana.

”Olemme tehneet määrätietoista työtä alueen yritystoiminnan kehittämiseksi. Viime vuonna Ähtärin eläinpuistossa tehtiin kävijäennätys. Nyt valtiovalta ja VR mitätöivät työmme.”

PETTERI KIVIMÄKI

Ähtärin kaupunginjohtaja Jarmo Pienimäki (vas.), hallintojohtaja Seppo Karjala, valtuuston puheenjohtaja Heimo Pirttimäki ja yrittäjien edustaja Aarno Korsumäki pitävät raideyhteyttä elintärkeänä Ähtärin saavutettavuudelle.

Luottamusta koetellaan

Ähtärissä luottamus valtiovaltaan horjuu.

”Voin sanoa suoraan, että olen aiemmin luottanut keskustan aluepolitiikkaan. Nyt luottamus horjuu”, Pienimäki sanoo.

Korsumäki kritisoi säästöjä.

”Hengiltä säästämisen mentaliteetti on nyt menossa. Ei nähdä metsää puilta.”

JUKKA KOIVULA

Pohjois-Karjalassa järkytyttiin

JOENSUU (MT)

”Tämä on voimakas ulostulo, josta puuttuu kokonaisselvitys”, Joensuun kaupunginjohtaja **Kari Karjalainen** puuskahtaa.

Hänestä matkustajaliikenteen lopettaminen Joensuusta Jyväskylän suuntaan ja maakunnan pohjoisiin kaupunkeihin Lieksaan ja Nurmekseen on suoranaista paluuta 1970-luvulle.

”Tavoitettavuus on koko maakunnan elinvoimaisuuden kannalta yksi keskeisimmistä tekijöistä”, Karjalainen sanoo.

Pohjois-Karjalan kauppakamarin toimitusjohtaja **Anne Vänskä** huolehtii siitä, mitä henkilöliikenteen lakkautus merkitsisi raiteilla kulkevalle tavaraliikenteelle.

”Tämä on ihan järkyttävää. Henkilöliikenteen lakkautus merkitsisi ratojen kunnossapidon heikentymistä, ja jo nykyisellään pohjoiseen liikennöivälle tavaraliikenteelle on ollut vaikeuksia saada riittävästi vaunuja käyttöön.”

Maakuntaliiton yhteyspäällikkö **Sami Laakkonen** vakuuttaa, ettei esitystä tulla nielemään.

”Pohjois-Karjalalle näistä säästötalkoista koituisi kohtuuttoman iso potti. Meiltä viedään mahdollisuudet edes houkutella tänne työntekijöitä, opiskelijoita ja yrityksiä”, hän summaa.

Joensuussa on opiskelijoita noin 20 000.

Varkauden kautta kulkevan raideyhteyden katkaisu Jyväskylään ja Tampereelle merkitsee paitsi kulujen lisääntymistä, myös matkustusaikojen huomattavaa pidentymistä.

Jyväskylään kolmen viikon välein kulkeva, Joensuussa sosionomiksi opiskeleva **Minna Pirhonen** oli torstaina iltapäivällä astumassa lännen junaan.

”Joensuuhun haluaisin jäädä töihin valmistumiseni jälkeen, mutta totta kai kulkuyhteyksien vaikeutuminen vaikuttaa päätökseeni”, hän totesi.

”Opiskelijat ovat todella tyrmistyneitä esityksestä. Minustakin se tuntuu naurettavalta: sehän merkitsisi turismin loppumista Keski-Suomesta tähän suuntaan kokonaan”, Pirhonen sanoi.

LIISA YLI-KETOLA

Matkustajaliikenteen raju vähentäminen uhkaa myös Joensuun lippumyymälää sulkemisella. Sen palveluita Turkuun matkalla ollut Jani Vuorinen käytti torstaina.

KOMMENTTI

Lyhytnäköisiä raidesäästöjä

Sipilän hallitus pistää Suomea matokuurille.

Tiukan taloudenpidon aikoina kaikilta sektoreilta napsitaan säästöjä.

Liikenneministeriön linjaus mittavasta kokonaisten raideyhteyksien lakkauttamisesta ja useiden junavuorojen karsimisesta juottaa karvasta kalkkia maakuntien Suomelle.

28 lakkautettua asemaa on todella paljon. Monien maaseutukuntien ja -kaupunkien saavutettavuus heikentyy ratkaisevasti.

Kaikkein hälyttävintä on, että käytännössä itä–länsi-suuntainen raideliikenne romutetaan.

Pohjois-Karjala jää pussinperälle, kun Joensuuhun pääsee junalla enää Helsingistä.

Ratkaisun rajuus tuntuu järjettömältä suhteessa siihen, että lakkautuksista saadaan yhteensä vain 12,3 miljoonan euron säästöt.

Huhtikuun 2015 eduskuntavaalien tulos heijasteli ihmisten pettymystä Kataisen ja Stubbin hallitusten harjoittamaa, Etelä-Suomen suuria kasvukeskuksia maakuntien kustannuksella tukevaa politiikkaa kohtaan.

Nyt vallassa on keskusta, jonka johdolla maakuntien tärkeitä junayhteyksiä ollaan tuhoamassa.

Ihmisten tuohtumus maakunnissa on perusteltua ja ymmärrettävää.

Maakunta kutsuu, kuuleeko keskustalainen ministeri?

JUKKA KOIVULA