



Pohjois-Karjalan  
MAAKUNTALIITTO



## Pohjois-Karjalan maakuntaliiton näkemykset liikenteen ostopalveluista

Yhteyspäällikkö Sami Laakkonen  
9.10.2015



## POSELYn rahoitusnäkymät

- POSELYn joukkoliikennerahoitus vuodelle 2015 on 6,42 milj. €, josta PSAn mukaisen liikenteen hankintaan on budjetoitu 5,24 milj.€
- Jos jatkossa sovelletaan **Livin esittämää** uutta valtionosuuksien jakoperustetta ELY-keskusten välillä, joka perustuu asukaslukuun ja tienpituuteen, **tulee POSELYn osuus pieneneään.**

**Liikenteen ennakoitu karsimistarve vuosittain, jos ELYjen joukkoliikennemääräraha säilyy vuoden 2015 tasolla:**

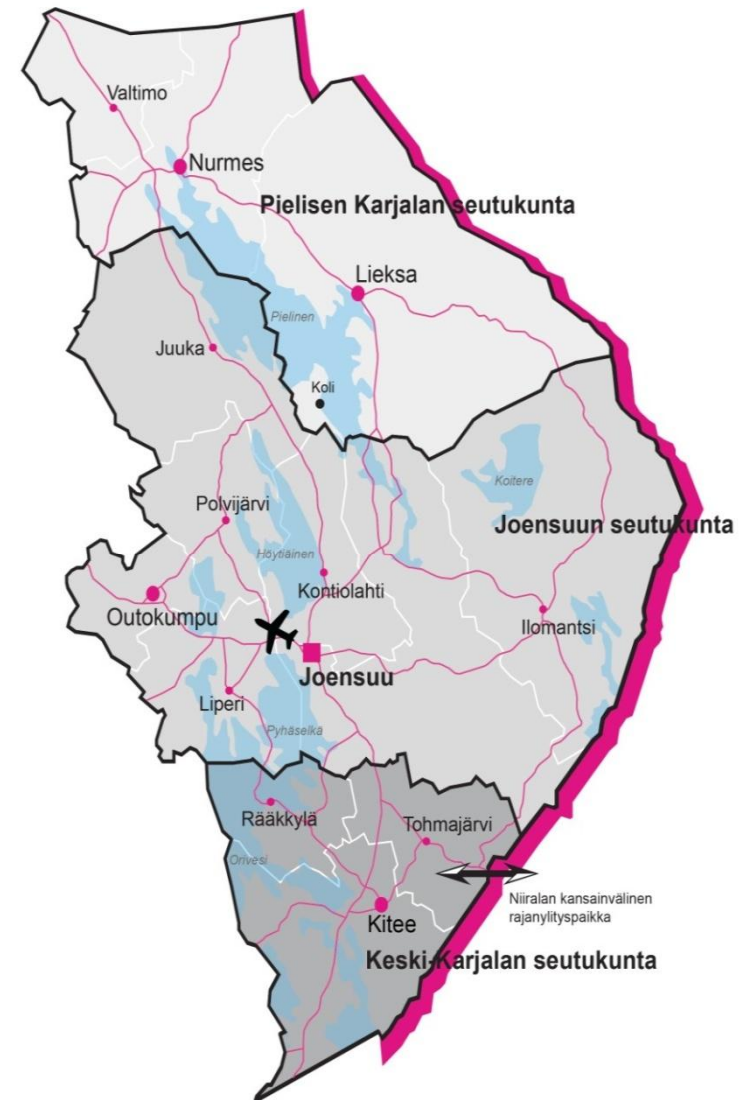
|                                             | 2015 | 2016     | 2017   | 2018    | 2019    |
|---------------------------------------------|------|----------|--------|---------|---------|
| <u>POSELYn</u> valtionosuus (milj. €)       | 6,42 | 6,27     | 5,84   | 5,41    | 4,99    |
| Liikenteen karsimistarve verrattuna v. 2015 |      | n. 2,5 % | n. 9 % | n. 16 % | n. 22 % |



## Yleistä joukkoliikenteestä

- Joukkoliikenteen ostoja (linja-autoliikenne) on jo karsittu Itä-Suomessa ja Pohjois-Karjalassa rajusti useiden vuosien ajan
- Linja-autoliikenteen ostomäärärahojen kehitysnäkymä on edelleen negatiivinen
- Kiskobussiliikenteellä on ollut oma merkittävä asema joukkoliikenteen kokonaisuudessa
- Kunnat ovat olleet aloitteellisia joukkoliikenteen koordinaation kehittämisessä: mm. Pielisen Karjalan yhteinen koordinaattorihenkilö

→ Tarvitaan kuntien, valtion ja KELAn hankkiman liikenteen yhä tiiviimpää yhteistyötä



## Kehykset / TAE 2016 ja junaliikenteet ostot

- LVM ja VR neuvottelutulos ja tiedotus 15.9.2015
- 12,3 milj. € vuosisupistus junaliikenteen ostoihin
- Muutokset Pohjois-Karjalassa 27.3.2016 alkaen:
  - Joensuu – Lieksa – Nurmes liikenne lakkaa
  - Pieksämäki - Joensuu lyhenee reitiksi Pieksämäki-Varkaus
  - Pohjois-Karjalan henkilöjunaliikenneasemien lukumäärä romahtaisi nykyisestä 14:sta vain kolmeen.
- Yleiset huomiot:
  - Alueita ei ole kuultu mitenkään eikä vaikutuksia ja vaihtoehtoja ole esitetty!
  - Pitääkö koko joukkoliikennesäästöpaino kohdentaa juniin – vaihtoehtoja on?
  - Perustelujen laskelmat eivät ole avoimia.



## Kotimaa

# Junayhteyksiä leikataan rajusti

**Liikenne:** Maakunnan taajamajunat aiotaan lakkauttaa. Joensuusta pääsee junalla pian vain Helsingin suuntaan.

JOENSUU  
Matti Siipainen

Matkustajaliikenne Joensuusta länteen ja pohjoiseen loppuu kokonaan ensi vuonna, jos hallitus hyväksyy liikenne- ja viestintäministeriön ja VR Yhtymän tekemän ratkaisun.

Ministeriön ja VR:n tuoreen sopimuksen mukaan matkustajajunia ei enää kulje Joensuu-Nurmes- eikä Joensuu-Varkaus-välillä ensi maaliskuun jälkeen. Joensuu-Helsinki-yhteydet Karjalan radalla pysyvät ennallaan.

Taajamajunat Joensuu-Varkaus ja Joensuu-Nurmes ovat leikkauksistalla, koska ne ovat liikenne- ja viestintäministeriön tukemaa ostoliikennettä. Ne eivät ole markkinaehtoisia liikennettä, kuten Karjalan radan junat.

Junaliikenteen nykyinen ostosopimus päättyy tämän vuoden lopussa.

**Ministeriö ei** enää osta ensi keväästä lähtien liikennettä myöskään reiteillä Tampere-Keuruu ja Jyväskylä-Haapamäki-Seinäjoki.

Pieksämäki-Joensuu-väli lyhentyi niin, että junat kulkevat vain Pieksämäeltä Varkauteen. Yksittäisiä junavuoroja vähennetään reiteillä Riihimäki-Lahti, Hanko-Karjaa, Kouvola-Kotka ja Kajaani-Oulu.

**Liikenne- ja viestintäministeriölle** sopimus tuo 12,3 miljoonan euron säästön.

– Junaliikenteen kustannus-

## ASEMIEN PALVELUT

### Lipunmyynti voi loppua Joensuussa

VR aloitti tiistaina yt-neuvottelut 580 työntekijän vähennystarpeesta. Osana tehostustoimia suuri osa lipunmyyntipisteistä aiotaan lopettaa.

Karjalaisen tietojen mukaan myös Joensuun lipunmyyntipiste on uhan alla. Muilla maakunnan asemilla lipunmyynti on jo lopetettu.

VR perustelee supistamista sillä, että suurin osa lipuista

myydään verkossa.

Joensuussa arvioidaan, että lipputoimistossa vieraillee päivittäin 300 asiakasta, jotka jäisivät jatkossa ilman palvelua. Heistä noin puolet asioi lipun vaihdon, palautusten, tilustuksen tai kyselyjen takia.

VR pyrkii vähentämään asiakaspalvelun tarvetta sillä, että kaikkia kampanjalippuja ei enää vaihdeta tai palauteta.

keskusten kanssa selvitetty, että käytössä on linja-autoliikennettä.

– Huhtikuuhun asti on aikaa katsoa, mikä on bussiliikenteen tarjonta ja riittävät nykyiset vaihtoehdot.

**Pohjois-Karjalankin** liikenneasioita hoitava joukkoliikennepäällikkö **Seppo Huttunen** Pohjois-Savon ely-keskuksesta sanoo, että ely-keskus on lähettänyt pari viikkoa sitten liikenne- ja viestintäministeriön tietoja joukkoliikenteestä, mutta mitään muuta suoraa kontaktia tai neuvottelua ei ministeriön kanssa ole ollut.

Huttunen ei tiedä, onko suunnitelmien korvamerkitä rahaa sellaisille linja-autovuoroille, jotka korvaisivat junayhteydet. Tieto supistuksista ei tullut hänelle yllätyksenä.

– Budjetin pohjalta ei tarvinnut näin paljon laskea, että liikenne-

**Huttunen ennako**i, että edessä on voimakas poliittinen keskustelu lakkautettavista junista. – Olemme kantaneet todella huolta poikittaisyhteyksistä. Ne ovat olleet heikot, ja nyt ne vielä huononevat. Ministeriön pitää järjestää kaukoliikenneyhteydet, sillä tässä mennään ely-keskusten toimivaltapiirin ulkopuolelle.

Huttunen huomauttaa, että junien lakkauttamisen jälkeen matka-ajat Pohjois-Karjalasta venyvät pitkiksi, kun kuljetaan Jyväskylään ja Tampereelle. – Tampereelle pääsee Pohjois-Karjalasta kohta vain Helsingin kautta, hän laskee.

**Koko Suomessa** lakkautettavilla junavuoroilla tehdään yhteensä 550 000 matkaa vuodessa, kun koko ostoliikenteessä matkojen lukumäärä on 9 miljoonaa.

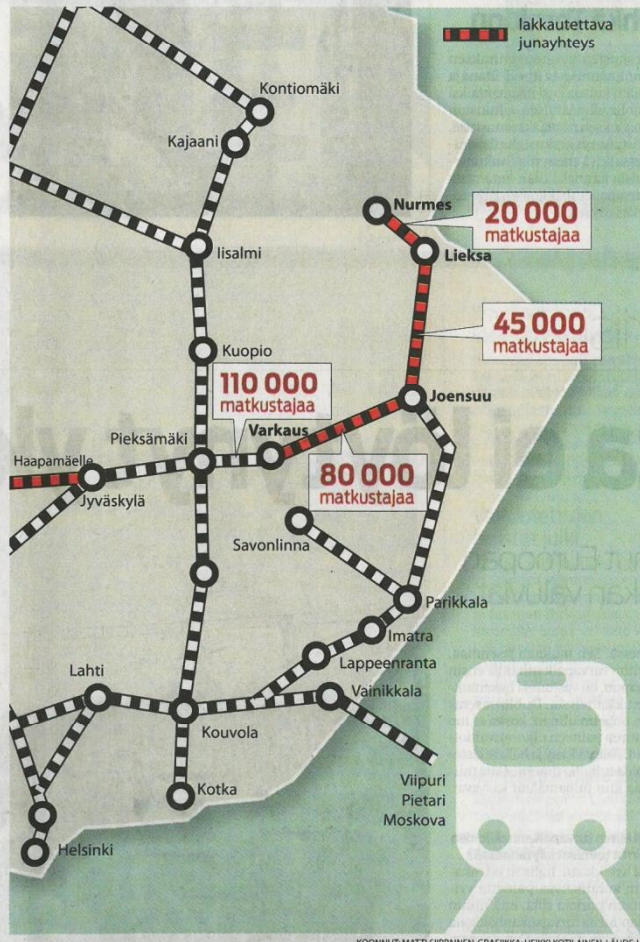
Junaliikenne loppuu kokonaan 28 asemalla. Yhteensä asemia on 200. Pohjois-Karjalassa historiaan ovat jäämässä seuraavat asemat: Viinijärvi, Eno, Uimaharju, Vuonismaa, Lohja, Kylanlahti, Höljäkkä, Koh-tavaara ja Nurmes. Niissä ei ole henkilökuntaa.

Heinäveden kunnan alueella poistuvat Heinäveden ja Vihtarin asemat.

Joensuun ja Lieksan välillä matkusti vuonna 2014 noin 45 000 matkustajaa. Osuudella Nurmes-Lieksa matkustajia oli 20 000.

Joensuu-Varkaus-välillä matkustajia oli 80 000 ja Varkaus-Pieksämäki-välillä 110 000 mat-

## Taajamajunien matkustajamääriä vuonna 2014



# Matka tyssää kuin seinään

**Liikenne:** Junayhteyksien leikkaukset vaikuttavat maakunnan elinvoimaisuuteen.

JOENSUU  
Anni Kuittinen

VR:n tilistaina ilmoittamat junayhteyksien lakkautukset vaikuttavat maakuntaan rajusti.

Pieksämäen reitin poistuttua ei Joensuusta pääse lainkaan junaliikenteen solmukohtaan, josta matkaa voisi jatkaa kaikkiiin ilmansuuntiin.

Pielisen Karjalan junayhteyksien lopettaminen puolestaan vaikuttaa ratkaisevasti sekä paikallisten että turistien liikkumiseen Joensuun ja Ylä-Karjalan välillä.

Siellä jäädaan nyt mottiin huonompien yhteyksien taakse. Tuon välin lopettamisen sijaan olisi yhteyttä pitänyt jatkaa Ouluun saakka, Joensuun kaupunginjohtaja **Kari Karjalainen** sanoo.

Maakunnan elinvoimaan junayhteyksien leikkaukset iskevät kovalla kädellä. Liikenneyhteydet vaikuttavat suoraan maakunnan elinkeinoelämään ja kilpailukykyyn.

Ja sehän vaikuttaa siihen, että voidaan tällä ylipäätään asua ja tehdä töitä, Karjalainen ihmettelee.

Hän nostaa esiin myös lentoliikenteen, jonka jatko on myös ollut useaan otteeseen mietinnässä.

On koko maakunnan kannalta tärkeää, ettei meidän mahdollisuuksiimme pärjätä vähennetä valtiovalan toimenpiteillä, niin kuin nyt on käymässä. Pitäisi katsoa näiden liikenneyhteyksien lakkautusten vaikutuksia esimerkiksi työllisyydelle, Karjalainen painottaa.

**Lieksan** vs. kaupunginjohtaja **Matti Taponen** kuvaa lakkautuksia tyrmistyttäväksi. Ne lisäävät hänen mukaansa rajusti ihmisten eriarvoisuutta ja heikentävät elinmahdollisuuksia syrjäalueilla.

Lopputulemana on Taponen

mukaan, että syrjäalueilla eläminen alkaa käydä mahdottomaksi.

Tieverikko rapautuu, yksityisautoliikenne kallistuu ja juna- ja bus-sivurot viedään pois, Taponen luettelee.

Taponen ja Karjalainen sanovat molemmat, että lakkautuspäätöksiin yritetään vaikuttaa yhdessä eri toimijoiden kanssa.

Yritettiin näihin supistuspäätöksiin vaikuttaa jo aiemmin, mutta nyt se ei vielä onnistunut, Taponen sanoo.

**Joensuussa yliopisto** opiskelijoihin on myös selvä kärsijä. Kaupunki on täynnä opiskelijoita, jotka käyvät säännöllisesti kotikaupungeissaan muualla Suomessa ja matkustavat ensisijaisesti junalla.

Kaupunginjohtaja Karjalainen toteaa, että nuoria ja heitä, jotka yrittävät elää kuten kestävä kehitys vaatii, lyödään VR:n lakkautuksilla korville. Niin opiskelijat sen kokevatkin.

Epäreilulta tuntuu, että yhteydet muualle viedään pois, sanoo Pieksämäeltä Joensuuhun opiskelemaan tullut yhteiskuntapolitiikan opiskelija **Helena Tikkanen**, 22, pettyneenä.

Maantieteiden opiskelija **Samu Paananen**, 26, puolestaan toteaa, että vaikka junayhteys hänen kotikaupunkiinsa Hämeenkyröön Tampereen viereen oliikin heikko jo hänen opiskelujensa alkaessa, se vaikutti positiivisesti opiskelukaupungin valitsemiseen.

Nyt jos lähdän junalla käymään kotona, tulee matkaan ainakin tunti lisää. Pahimmillaan vielä enemmän, jos täytyy lähteä kiertämään Helsingin kautta. Myös matkan hinta nousee ratkaisevasti, hän pohtii.

**Nuoria lyödään VR:n lakkautuksilla korville.**

Kari Karjalainen



Yliopisto-opiskelijoiden Helena Tikkanen (vas.), Samu Paananen ja Laura Niemen matka kotikaupunkiin vaikeutuu jatkossa, kun VR:n leikkausten jälkeen Joensuusta ei pääse enää junalla länteen kiertämättä ylimääräistä lenkkiä etelän kautta. Etenkään Tikkanen kulkeminen Jyväskylään junalla ei ole enää lainkaan järkevää.

teä kiertämään Helsingin kautta. Myös matkan hinta nousee ratkaisevasti, hän pohtii.

**Joensuuta pidetään** jo nyt syrjäisenä kaupunkina, Paananen toteaa. Junayhteyksien loppuminen ei auta asiaa.

Ne vaikeuttavat myös viiden vuoden opiskelijan **Laura Niemen**, 25, opintosuunnitelman toteutusta.

Muutin askettiin Tampereelle, koska ajattelin suorittaa viimeisen vuoden opinnot kulkemalla tätä väliä säännöllisesti. Se kyllä vaikeutuu nyt, en tiedä miten se onnistuu.

Ja maantieteiden opiskelijana minusta tuntuu hullulta, että miten julkinen liikenne voidaan näin lakkauttaa ja viedä opiskelijakaupungilta liikkumiskyky, Niemi kritisoi.

Hän itse arvelee, että liikenneyhteydet vaikuttavat siihen, että yhä useampi opiskelija muuttaa kaupungista pois jo maisterivaiheessa.

**Kulkuyhteyksien** huonontuminen aiheuttaa yliopistolle liisähaastetta houkuttelevuuden suhteen.

Totta kai mitä paremmat palvelut täällä on, kuten liikenneyhteydet ja asuntotilanne, sitä helpompi on saada opiskelijoita ja työntekijöitä, Itä-Suomen yliopiston rehtori **Jukka Mönkkönen** toteaa.

Hän huomauttaa, että huonot kulkuyhteydet vaikuttavat myös tutkijakuntaan, joka on

## TIETOKULMA

### Näin junamatkan hinta länteen nousee

■ Näin junamatka kallistuu, kun joutuu kiertämään länteen matkustaessa etelän kautta:

■ Joensuu–Tampere Pieksämäen kautta 61,20e ja etelän kautta 82,60e.

■ Joensuu–Jyväskylä Pieksämäen kautta 45,50e ja etelän kautta 82,80 e.

hyvin liikkuvasta ja matkustaa paljon tutkimuksen vuoksi. Rekrytointipäällikkö **Marko Junkkarinen** sanoo, että jo tällä hetkellä yliopiston markkinoinnin Länsi-Suomeen painon hankalaa, koska kulkuyhteydet ovat poikkitaissuunnassa

heikot. Itä-Suomen yliopiston opiskelijoista tällä hetkellä noin puolet tulee Itä-Suomen ulkopuolelta. Heistä taas noin 10–20 prosenttia on Uudeltamaalta, mikä selittyy osittain suoralla junayhteydellä.

## Pohjois-Karjalan pääviesti

- Laaja yhteisrintama junasupistuksia vastaan
- Pohjois-Karjalan maakuntavaltuusto (kannanotto liitteenä, johon muut tahot yhtyvät)
- Joensuun kaupunginvaltuusto
- Nurmeksien kaupunginhallitus
- Lieksan kaupunginhallitus
- Pohjois-Karjalan kauppakamari
- Pohjois-Karjalan Yrittäjät Ry
- Itä-Suomen yliopisto
- Nopeat Itäradat ry

→ Emme hyväksy neuvottelutuloksen toimeenpanoa!



## Perustelemme kantamme seuraavasti

- Neuvottelutulos on tehty kiireellä, kuulematta alueita ja perustuu suppeaan VR:n liiketaloudelliseen näkökulmaan
- Pohjois-Karjalalle esitetään kohtuuttoman suurta osuutta joukkoliikenteen säästötalkoissa. Liikenneyhteyksien heikkeneminen rapauttaa maakunnan yleistä kilpailukykyä heikentämällä edellytyksiä houkutella yritysinvestointeja, työvoimaa, opiskelijoita ja matkailijoita. Valtio ei saa näin rajuin toimenpitein jakaa alueita häviäjiin ja voittajiin.
- VR:n monopoliasemaa henkilöraide liikenteessä on äskettäin jatkettu. Tästä johtuen on oikeutettua vaatia yhteiskuntavastuuta ja liikennöintiä myös hiljaisemmilla rataosuuksilla. Liikenteen ostoihin kohdistettavien budjettivarojen käytön on oltava läpinäkyvää ja selkeästi todennettavissa VR-konsernin toiminnassa. Ostovarojen on kohdennuttava täysimääräisesti ostettavaan liikenteeseen siten, että VR myös hakee aktiivisesti kasvua kaikilla reiteillään.

## Perustelemme kantamme seuraavasti

- Joensuu–Varkaus–Pieksämäki-reitti on tärkeä maan valtakunnalliselle poikittaisliikenteelle ja yhteyksille Joensuusta erityisesti Jyväskylän ja Tampereen suuntiin. Matkustajia on vuositasolla Joensuun ja Varkauden välillä 80 000, ja Varkauden ja Pieksämäen välillä 110 000. Joensuun maine ja vetovoima kasvavana yliopistokaupunkina edellyttää hyvää liikenteellistä saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla. Junaliikenteellä on erityisen suuri merkitys opiskelijoille, joita Joensuussa on yli 18 000.
- Joensuu–Lieksa–Nurmes-yhteys puolestaan on välttämätön Pielisen Karjalan saavutettavuudelle ja matkailuelinkeinolle, kun linja-autoliikennettä on jo voimakkaasti supistettu. Matkustajia on Joensuun ja Lieksan välillä vuosittain 45 000, ja Lieksan ja Nurmeksen välillä 20 000. Nykytilanteessa Nurmekseen päättyvän henkilöjunaliikenteen tulisi jatkua pohjoiseen Vuokatin kautta Kontiomäelle saakka, jossa yhdistyminen Savon rataan ja Oulu–Rovaniemi-liikenteeseen. Ratkaisu toisi mahdollisuuksia myös matkailuyhteistyölle ja -kasvulle.

## Perustelemme kantamme seuraavasti

- Henkilöjunaliikenne tulee nähdä myös potentiaalisen tavaraliikenteen, kuten kasvavien puuraaka-ainekuljetusten, mahdollistajana infrastruktuurin kunnossapidon kautta. Itä-Suomessa tulee myös huomioida rahdin ja henkilöliikenteen kasvumahdollisuudet sekä Niirala–Värtsilän kansainvälisen rajanylityspaikan logistinen merkitys Venäjän ja Suomen välillä. Ratainfrastruktuurista saadaan paras yhteiskunnallinen ja ilmasto-poliittinen kokonaishyöty silloin, kun raiteilla liikkuvat sekä ihmiset että tavarat.
- Esimerkiksi Nurmeksen ratapihaa ml. Matkustajalaituri remontoidaan parhaillaan. Kuka katsoo radanpidon ja liikennöinnin kokonaisuuden perään? Radanpidon kokonaiskustannustehokkuus kärsii, kun henkilöliikenne otetaan pois raiteilta.
- Joensuun ratapihan ja matkakeskuksen kehittäminen on etenemässä hyvin kaupungin ja valtion kumppanuushankkeena.

## VUODEN 2010 ASiantuntijalinjaukset

- Vuonna 2010 LVM selvitti asiantuntijaryhmällä perusteellisesti rautateiden henkilöliikenteen avaamista kilpailulle. Työssä arvioitiin edellytyksiä ja hahmoteltiin tarkoituksenmukainen etenemispolku
- Poimintoja raportista:
  - Sivun 22: taulukko alijäämistä rataosittain. Yllätys on suuri mm. siinä, että tällöin vähiten tuettua liikennettä oli nimenomaan Joensuu-Pieksämäki –väli! Lisäksi esitetään, että mahdollisessa kilpailutuksessa pitäisi käsitellä koko rataosuutta – 15.9.2015 neuvottelutulos jättää kuitenkin Pieksämäki – Varkauden VR:lle.
  - Sivun 38: Raportti esittää etenemispolun ensimmäiseksi kilpailutettavaksi palvelukokonaisuudeksi Helsingin seudun lähiliikennettä ja seuraaviksi vaiheiksi Helsingin ja Tampereen seutuliikennettä täydentäviä kokonaisuuksia. Helsingin seudun lähiliikenteen kokemuksia pitäisi käyttää hyväksi, jos kilpailuttamista päätetään jatkaa muiden liikenne- ja palvelukokonaisuuksien kilpailuttamisilla.



**Rautateiden henkilö-  
liikenteen avaaminen  
kilpailulle: edellytykset  
ja etenemispolku**

## LVM:n tiedote 1.10.2015 vs. 2010 raportti ja TA-teksti

- Rautateiden henkilöliikennettä avataan kilpailulle
  - ”Rautatieliikenteen kilpailukykyä ja asiakaslähtöisyyttä parannetaan avaamalla rautatieliikenteen henkilökuljetuksia kilpailulle vielä tämän hallituskauden aikana. Tavoitteena on, että junaliikenteen kilpailun avaamisen edellytykset ovat olemassa keväällä 2016.”
  - Kilpailutus ja uusien operaattorien hakeminen tulee aloittaa vuoden 2010 raportin askelmerkein volyymiliikenteestä, eikä esimerkiksi 15.9.2015 neuvottelutuloksen mukaisesti lakkautettavista reiteistä.
  - Talousarviotekstin mukaisesti ”junien kaukoliikenteen ostojen todetaan tyydyttävän tarpeelliseksi arvioituja alueellisia ja valtakunnallisia matkustustarpeita siltä osin kuin näitä palveluja ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti”. → Mitä tolkkua on yrittää saada kilpailua yhteyksille, joilla liikennettä ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti eikä mukamas edes julkisen tuen avulla - tuskin tulee onnistumaan.
  - Kun tuet ovat nyt esim. Joensuu-Varkaus -väliltä lähtemässä, momentin kirjaus on ilmeisesti sitten tulkittava niin, että välin matkustustarpeet eivät ole tarpeellisia - kuka on määritellyt 80 000 vuotuisen matkustajan matkat tarpeettomiksi ja millä perusteilla? 15.9.2015 neuvottelutulos jättää ostojen piiriin matkustajamääriltään pienempiäkin reittejä, joiden sisällyttämistä sopimuksen piiriin ei selitä edes ratojen sähköistys.
  - Liikennepolitiikassa, myös liikenteen ostoissa, toivoisi pitkäjänteisyyttä ja ennustettavuutta.

**Pohjois-Karjalan maakuntaliitto vastustaa jyrkästi ministeriön ja VR:n neuvottelutuloksen toimeenpanoa ja vetoaa maan hallitukseen ja eduskuntaan, että junaliikenteeseen kohdennettavien säästöjen suuruutta, toimenpiteitä ja toimenpiteiden kohdentamista harkitaan uudestaan huolelliseen kokonaisarviointiin pohjautuen. Kilpailun lisäämiseksi vuoden 2010 raportin johtopäätökset ovat oikeansuuntaisia.**



**Kiitokset!**