



Viite: Eduskunnan liikennejaoston asiantuntijalausuntopyyntö

Siuntion kunnan asiantuntijalausunto eduskunnan liikennejaostolle teemasta junavuorojen lakkauttaminen (HE 30/2015 vp)

Eduskunnan liikennejaosto on pyytänyt Siuntion kunnan asiantuntijalausuntoa 4.11.2015 saapuneella asiantuntijapyyntöä.

Siuntion kunta toteaa asiantuntijalausuntonaan eduskunnan liikennejaostolle seuraavaa:

Y-juna tarvitsee jatkoaikaa

Tiivistelmä Siuntion asiantuntijalausunnosta:

Siuntion kunta pyytää eduskunnan liikennejaostoa tekemään päätöksen Y-junan ja nykyisen liikenteen jatkamisesta entisellään vuoden 2017 loppuun asti. Y-junan lopettamisaikataulun (27.3.2016) siirtäminen antaa kipeästi tarvittavaa aikaa kokonaistaloudellisesti järkevien joukkoliikennejärjestelyjen valmistelemiseksi Siuntion ja koko Länsi-Uudenmaan alueella. Siuntion lisäksi päätös koskee myös Inkoota, Hankoa, Karjaata, Tammisaarta, Kirkkonummea ja Lohjaa.

Mikäli nykyinen liikenne päättyy, tämä lisää kunnan tehtäviä ja kustannuksia. Hallitus on hallitusohjelmassaan sitoutunut olemaan säätämättä kunnille uusia tehtäviä ja vähentämään kuntien kustannuksia 1 miljardilla eurolla. Siuntion taloudellinen tilanne ei mahdollista tämän ylimääräisen tehtävän rahoittamista.

1. Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR Group tiedottivat 15.9.2015 osto- ja velvoiteliikenteen muutoksista 27.3.2016 alkaen. Tiedotteen mukaan matkustajaliikenne päättyy Siuntiossa edellä mainittuna päivänä. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella sijaitseva Siuntion kunta ja sen asukkaat ovat menettämässä junayhteyden pääkaupunkiseudulle. Matkustajaliikenteen lakkauttaminen välillä Siuntio-Helsinki vaikuttaa päivittäin työssäkäynti- ja opiskelumatkoihin Siuntiossa pääkaupunkiseudulle. Y-junaliikenne palvelee myös siuntiolaisopiskelijoita, jotka opiskelevat Karjaalla tai Salon - Turun suunnalla. Näin ollen myös alueen koulutusmahdollisuudet heikkenisivät merkittävästi. Erityisesti ruotsinkielisten opiskelumahdollisuudet heikkenivät.

Siuntion kunta sijaitsee Länsi-Uudellamaalla noin 40 kilometrin päässä Helsingistä. Siuntion kunnan väestönkasvu on ollut vuosina 2002–2010 prosentuaalisesti suurinta koko Uudellamaalla. Vuonna 2035 ennustetaan 2,5 kilometrin säteellä juna-asemasta asuvan noin 6 200 siuntiolaista. Siuntion kunnan työpaikkomavaraisuusaste on noin 49 prosenttia, mikä tarkoittaa, että suuri osa työikäisistä pendelöi töihin päivittäin. Tosin nykyinenkin junavuorotarjonta pystyy saavuttamaan ainoastaan säännöllisessä työajassa olevat, eikä valitettavasti pysty vastaamaan epäsäännöllistä työaikaa tekevien henkilöiden tarpeisiin.

2. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on sivuutettu päätöksenteossa

Maankäytön ja alueidenkäyttötavoitteiden toteuttaminen vaatii erittäin pitkäjänteistä suunnittelua ja monien osapuolien sitoutumista. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan ”eteläisessä Suomessa aluerakenne perustuu erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten välisiin raideliikenneyhteyksiin”. Lisäksi Helsingin seudun erityistavoitteina todetaan, että ”alueidenkäytön suunnittelussa tulee varautua raideliikenteen laajentamiseen yhdyskuntarakentamisen ja asuntotuotannon niin edellyttäessä”. Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n mukaan valtion viranomaisten tulee toiminnassaan ottaa huomioon



valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, edistää niiden toteuttamista ja arvioida toimenpiteidensä vaikutuksia aluerakenteen ja alueiden käytön kannalta.

3. Aiesopimus Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisestä on edelleen voimassa

Liikenneviraston, Uudenmaan ELY-keskuksen sekä Länsi-Uudenmaan kuntien välillä on allekirjoitettu 18.6.2014 aiesopimus Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmän kehittämisestä. Sopimuksessa ”sopijapuolet varautuvat toimivaltansa ja käytettävissä olevien resurssien puitteissa edistämään alueen liikennejärjestelmälle asetettuja tavoitteita, kehittämislinjauksia ja toimenpiteitä”. Näitä ovat mm. rantaradan ja sen asemien kehittäminen, kantateiden 50 ja 51 palvelutason parantaminen sekä nykyisten rantaradan ja tulevien länsiradan asemanseutujen maankäytön vahvistaminen. Perusteluina mainitaan, että ”asemanseutuja kehittämällä luodaan kestävää yhdyskuntarakennetta, joka mahdollistaa liikennejärjestelmän tavoitteiden mukaisen liikkumisen”.

4. Maakuntakaavassa on varauduttu toiseen juna-asemaan Siuntiossa

Maakuntakaavan laatimisen yhteydessä on käyty yhdyskuntarakenteen kehittämistä koskevia keskusteluja Siuntion osalta, jolloin Uudenmaan liitosta on tuotu esiin, että pääkaupunkiseudun väestön kasvaessa ja yhdyskuntarakenteen laajetessa tulee tarpeelliseksi miettiä uuden rautatieaseman ja sitä tukevan yhdyskuntarakenteen suunnittelemista nykyisten Kirkkonummen ja Siuntion asemien välille. Uuden taajaman perustaminen tehostaa radan käyttöä ja vähentää osaltaan yksityisautoilun tarvetta pääkaupunkiin.

Uudenmaan maakuntakaavassa on kaavailtu Siuntion Kelaan toista juna-asemaa. Maakuntakaavaan perustuen Siuntion kunnanvaltuusto on kokouksessaan 7.10.2013 § 88 päättänyt käyttää etuosto-oikeuttaan noin 34,6516 ha suuruisesta maa-alueesta. Maa-alueen hinta on yhteensä 355 000 euroa. Mikäli matkustajaliikenne Siuntioon päättyy Liikenne- ja viestintäministeriön päätöksen mukaisesti, tulee alueesta, johon kunta on käyttänyt etuosto-oikeutta, pelkästään vaihtomaata ja maan tuleva arvo romahtaa merkittävästi.

5. Kunta on ohjannut asutusta juna-aseman läheisyyteen

Siuntion kunta on maankäytöllä ja kaavoituksella keskittänyt tulevaa asutusta juna-aseman välittömään läheisyyteen. Alue tunnetaan Siuntion Sydämenä. Asemaseudun kaavailtu asuntomäärä on 1 080. Tontteja alueella on yhteensä 180, joista kunta omistaa noin 70 prosenttia. 1980-luvun lopulla kunnan hallinnollinen keskus on siirretty juna-aseman välittömään läheisyyteen, jotta junayhteyttä voidaan hyödyntää entistä tehokkaammin. Rakentamisen suunnittelussa on huomioitu myös Kohti hiilineutraalia kuntaa (HINKU)-ohjelman tavoitteet. Lisäksi Siuntion kunta on mukana ”Vetovoimaiset, vähähiiliset asemanseudut”-projektissa ainoana pääkaupunkiseudun ulkopuolisena kuntana. Projektin tavoitteena on kehittää asemanseutuja vetovoimaisiksi ja kestäväen kehityksen periaatteiden mukaisesti.

6. Kunta on keskittänyt palvelunsa aseman läheisyyteen ja sisäinen liikenne on rakennettu junavuorojen mukaisesti

Kunta on tehnyt muutaman vuosikymmenen ajan pitkäjänteistä työtä palveluiden keskittämisessä aseman läheisyyteen. Kunnan kyläkoulut on lakkautettu. Ruotsinkielinen koulukeskus on kuntakeskuksessa aseman läheisyydessä, samoin suomenkielinen 1- 9 luokat käsittävä pääkoulu.

Siuntion Avainlinjat, jotka luotiin Tekesin Huippuostaja-ohjelman tuella, on rakennettu siten, että ne kuljettavat aamulla työmatkalaisia junavuoroille ja koululaisia kouluille. Reitit on suunniteltu junavuorojen mukaan ja junavuorojen päättyminen tietäisi kokonaan uutta projektia liittyen kunnan liikennepalveluiden järjestämiseen.



7. Yhteistyö HSL:n kanssa vaatii resursseja

Hätäratkaisuna Siuntion kunta on käynnistänyt keskustelut Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän (HSL) kanssa junaliikenteen jatkamisesta Siuntioon. HSL joutuu omalla toimialueellaan korvaamaan näin puuttumaan jäävän Y-junan matkustajakapasiteetin välillä Helsinki-Kirkkonummi omaa ostoliikennettä lisäämällä.

Kunnanhallitus käsittelee kokouksessaan 9.11.2015 aiesopimusta HSL:n kanssa, joka turvaisi edes joissain määrin työssäkäynnin kunnasta pääkaupunkiseudulle. Liikenne- ja viestintäministeriön tukea ostoliikenteen jatkumiseen tarvitaan joka tapauksessa. Siuntion kunta käyttää vuosittain noin 1 000 000 euroa joukkoliikenteeseen. Tämä summa muodostuu koulukuljetuksista sekä muusta lakisääteisestä liikenteestä kunnassa.

Hallitusohjelman kohdassa "Kuntien kustannusten karsiminen" (sivut 29–30) todetaan, että "hallitus ei anna kunnille lainkaan uusia tehtäviä tai velvoitetta vaalikaudella 2015–2019. Hallitus sitoutuu pitämään voimassa 100 prosentin valtionosuudet turvaavan lain". Lisäksi hallitus on hallitusohjelmassaan sitoutunut vähentämään kuntien kustannuksia 1 miljardilla eurolla. Näin ollen junaliikenne ei voi tulla kunnan rahoitettavaksi, vaan valtion on osallistuttava kustannuksiin.

8. Painopiste siirtyy kumipyöräliikenteeseen ja aiheuttaa ruuhkautumista

Liikenne- ja viestintäministeriön 15.9.2015 tiedottamat muutokset junien ostoliikenteeseen tietäisivät toteutuessaan suurta rengasliikenteen kasvua Siuntion kunnassa. Siuntion keskustasta kantatielle ja pääkaupunkiseudulle johtava risteys on jo nykyisellään hengenvaarallinen ja risteys onnettomuusalttiutensa kasvaa entisestään, mikäli ajoneuvomäärä risteyksessä kasvaa. Jo nykyisellään risteys ohittaa vuorokaudessa 8 000–12 000 ajoneuvoa. Samalla kunnan keskustan ja kaavoituksen painopistettä muutettaisiin enemmän rengasliikenteen mukaiseksi, mikä taas johtaisi merkittävään muutokseen nykyisestä kehityksestä, joka rakentuu pitkälti junayhteyden varaan. Uusi ratkaisu myös lisäisi päästöjä pitkällä aikajänteellä, eikä vastaisi vuosien aikana tehtyjä kehittämiss päätöksiä alueidenkäytöstä millään tavalla.

9. Liikenteen infran kehitystarpeet

Kantatie 51:n liikenne on jatkuvasti lisääntynyt ja moottoritien jatkaminen Kirkkonummelle tuo edelleen lisää paineita liikenteen kasvulle. Jo nykyinen liikennemäärä vaatisi eritasoristeyksen Siuntiontien ja kantatien 51:n risteykseen tai vähintään kiertoliittymän. Jos junaliikenne päättyy kokonaan ja liikenne siirtyy entistä enemmän rengasliikenteeseen, vaatii risteysalue välittömiä parannuksia. Lisäksi tämä aiheuttaisi Kirkkonummelle liityntäpysäköinnin osalta rakentamispaineita.

Pääkaupunkiseudun läheisyyden vuoksi olisi tehokkainta panostaa raideinfran kehittämiseen, varsinkin kun rantarata on sähköistetty ja suurelta osin tasoristeyksistä vapaa, jolloin investointipanostukset eivät kuitenkaan ole suhteettoman suuria. Kirkkonummi-Siuntio -väli tulisi saattaa kaksiraiteiseksi ja Siuntio-Inkoo -välille tulisi lisätä riittävä määrä ohituksen mahdollistavia raideratkaisuja. Kevyen liikenteen osalta tulisi kevyen liikenteen väylän jatkua Kirkkonummen rajalta Siuntion keskukseen, mikä mahdollistaisi paremmin pääkaupunkiseutalaisille Virkistysalueyhdistyksen hallinnassa olevan Etelä-Siuntion merenrannan hyödyntämisen virkistyskäyttöön.

10. Yhteenveto

Siuntion kunta toivoo, että liikennejaosto harkitsee uudelleen Liikenne- ja viestintäministeriön ehdotusta ostoliikenteen muutoksista. Kokonaistaloudellisesti järkevin ratkaisu olisi nykyisen Y-junaliikenteen jatkaminen entisellään ja kaukojunien pysähtyminen työmatkustuksen ulkopuolisina aikoina Siuntiossa.



Junaliikennettä karsitaan jo nykyisillä päätöksillä Länsi-Uudenmaan alueelta merkittävästi, mikä vaikuttaa koko alueen kehitykseen negatiivisesti. Nyt tehty ehdotus ei perustu valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, ei ole aiesopimusten mukainen eikä huomioi riittävällä tavalla aluetaloudellisia ja kokonaistaloudellisia vaikutuksia. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteen mukaan ostoliikenne Siuntioon päättyisi jo maaliskuun 2016 lopussa. Aikataulu on mahdoton työssäkävijöiden ja opiskelijoiden näkökulmasta ja kaiken kaikkiaan liian hätiköity. Valmistelussa ei ole kuultu riittävällä tavalla alueen kuntia.

Siuntion kunta ehdottaa siksi, että nykyistä junaliikennettä jatketaan ainakin vuoden 2017 loppuun saakka ja rantarataa parannetaan pikaisesti siten, että se mahdollistaa Länsi-Uudenmaan alueen lähiliikenteen ja nopean yhteyden Turku-Helsinki -välillä. Muutoin tuntuu kohtuuttomalta, että nykyinen liikenne lopetetaan nopean Turku-Helsinki-yhteyden vuoksi.

Mikäli nykyinen junaliikenne ei jostain syystä jatku, Siuntion kunta tarvitsee silti rahallista tukea vaihtoehtoisten raideratkaisujen löytämiseen Y-junaliikenteen sijasta ensisijaisesti Siuntio-Helsinki -välille. Kuntamme tarvitsee varautumisaikaa uusien merkittävien lisätehtävien rahoittamiseen ja kunnan talouden tasapainotusvelvoitteen täyttämiseen.

Siuntiossa 9.11.2015

Juha-Pekka Isotupa
kunnanjohtaja
Siuntion kunta

LIITE 1: Lausunnon taustamateriaali