

Asia: VN/21451/2021

## Lausuntopyyntö ostettavasta henkilöjunaliikenteestä vuosille 2022 – 2030

### Lausunnonantajan lausunto

#### 1. Täydentääkö suunniteltu ostoliikenne alueenne saavutettavuutta ja palveleeko hankinta liikkumistarpeita, millä tavalla?

Suunniteltu ostoliikenne ei ole riittävä Z-junaliikenteen osalta ja sen luotettavuus on tällä hetkellä ala-arvoinen. Noin 60 % Mäntsälän työssäkäyvistä asukkaista käy kunnan ulkopuolella töissä ja Mäntsälässä sijaitseviin työpaikkoihin noin 40 % tulee töihin toiselta paikkakunnalta. Merkittäviä työmatkaliikenteen suuntia Mäntsälästä/Mäntsälään on mm. Helsinki, Vantaa, Espoo, Kerava, Järvenpää ja Lahti. Työmatkojen lisäksi mm. opiskelijoiden ja muut vapaa-ajan liikkumistarpeet. Fintrafficista saatavien tietojen mukaan 1.1. – 31.5.2021 välillä peruttiin 29 päivänä yhteensä 154 vuoroa. Toisin sanoen joka 5. päivä peruuntui vähintään yksin Z-juna. Tietojemme mukaan yhdellekään näistä junista ei järjestetty korvaavaa kuljetusta ja tieto peruuntumisista tuli matkustajille useimmiten vasta siinä vaiheessa kun he saapuivat asemalle. Tilanne on matkustajien kannalta kestämätön.

Mäntsälän kunta pitää välttämättömänä, että Z-junien vuoroväli lyhennetään 30 minuuttiin eli junia kulkee kaksi junaa tunnissa, ainakin työmatkaliikenteen ruuhka-aikoihin klo 6-9 välillä Lahdesta Helsingin suuntaan ja klo 15-18 välillä Helsingistä Lahden suuntaan.

Ostoliikenteen sopimuksessa tulee myös varmistaa junien luotettava kulkeminen ja korvaava kuljetus junien peruuntuessa. Nykyisellään junia on peruttu huomattava määrä, joka aiheuttaa toistuessaan siirtymää pois julkisen liikenteen käytöstä mm. oman auton käyttöön. Mikäli junan peruuntuminen ei ole äkillinen, sille tulee järjestää korvaava kuljetus esim. Keravalle, josta junavaihtoehtoja edelleen on olemassa muitakin. Ostoliikennesopimukseen on perusteltua lisätä sanktioita, mikäli juna ei kulje eikä sille ole järjestetty korvaavaa kuljetusta. Muuta korvaavaa liikennettä ei ole.

#### 2. Tukevatko suunnitellut aikataulut matkaketjuja ja siirtymistä kestäväan liikkumiseen, miten?

Siirtyminen kestävään liikkumiseen edellyttää riittävää ja luotettavaa junavuorotarjontaa. Tunnin välein kulkeva Z-juna, joka jää liian usein tulematta, vähentää kestävästä liikkumisesta. Joka kerta kun etenkin aamun työmatkaliikenteen junavuoro jää väliin, kymmenet junamatkustajat siirtyvät autoon sen sijaan, että jäisivät odottamaan tunniksi seuraavaa junaa ja myöhästyisivät töistä. Jos tämä toistuu liian usein, junamatkustaja saattaa siirtyä pysyvästi käyttämään omaa autoa työmatkoilla.

Mäntsälässä julkinen liikenne pohjautui ennen oikorataa vahvasti linja-autoliikenteeseen. Enää vastaavaa linja-autovuorotarjontaa ei ole. Kestävän liikkumisen matkaketjut pohjautuvat siten Mäntsälässä merkittävässä määrin junaliikenteeseen.

Kestävän liikkumisen matkaketjussa on tärkeää, että matkaketjun alkupäässä siirrytään kestävästä liikkumisesta muotoihin. Jos vuorotarjonta ei ole riittävää ja luotettavaa, matkustajat eivät siirry käyttämään kestäviä kulkumuotoja vaan turvautuvat yhä enemmän yksityisautoiluun.

Myös Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) 2019 suunnitelmassa todetaan, että Helsingin ja Lahden välillä liikennöivien Z-junien vuorovälin tihentäminen ruuhka-aikoina puoleen tuntiin mahdollistaa paremmat pendelöintiyhteydet koko yhteysvälille vaikutusalueineen ja lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta henkilöautoon verrattuna.

Seudulle asetettuihin ilmastotavoitteisiin ja Suomen hiilineutraaliustavoitteisiin pääseminen edellyttää, että liikennettä saadaan siirrettyä mahdollisimman paljon kestäviin liikkumismuotoihin. Mäntsälä tarvitsee riittävän tiheän ja luotettavan junaliikenteen päästäkseen tavoitteisiin. Helsingin seudun uuden maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -suunnitelman ja sopimuksen tavoitteena on, että uudet asunnot ja väestö sijoittuvat kestävästä liikkumisesta vyöhykkeille. Näillä alueilla tulee olla kestävien liikkumisten matkaketjujen mahdollisuus niin vuorovälien kuin vuorojen luotettavuuden suhteen ilman oman auton käytön tarvetta.

### **3. Luoko suunniteltu ostoliikennetarjonta päällekkäisyyttä alueenne muun julkisen liikenteen tarjonnan kanssa?**

Suunniteltu ostoliikennetarjonta ei luo päällekkäisyyttä, koska muu julkinen liikenne on vähäistä ja tukee ostoliikenteen kanssa toisiaan. Lisämatkustajien houkuttelemisen luotettavammalla ja tiheimmällä Z-junaliikenteellä lisäksi ja edesauttaisi myös juna-aseman julkisen liityntäliikenteen tarjontaa.

### **4. Onko teillä yksittäisiä perusteltuja aikataulujen muutostarpeita, millaisia?**

Mäntsälän kasvun, kuntalaisten tyytyväisyyden ja ilmastotavoitteiden saavuttamisen takia Mäntsälän kunta pitää välttämättömänä, että Z-junia kulkee jatkossa kaksi junaa tunnissa, ainakin työmatkaliikenteen ruuhka-aikoihin klo 6-9 välillä Lahdesta Helsingin suuntaan ja klo 15-18 välillä Helsingistä Lahden suuntaan.

Mikäli ministeriön ostoliikennemäärärahat eivät mahdollista vuorojen lukumäärän lisäämistä tai muista syistä kokonaisjunavuorojen määrää ei voi kasvattaa, siinäkin tapauksessa työmatkaliikenteen vilkkaimmille tunneille on taattava tiheämpi vuoroväli keskittämällä junavuoroja em. työmatkaliikenteen aikoihin.

Muutoin aikatauluihin ei ole muutosesityksiä.

## **5. Näkemyksenne tulevista liikennetarpeista perusteluineen?**

Vuoden 2017 jälkeen Mäntsälän juna-aseman läheisyyteen on juuri valmistunut tai valmistumassa noin uutta 250 kerrostaloasuntoa. Myös parhaillaan lausuntokierroksella oleva Mäntsälän yleiskaava 2050 tuo Mäntsälän keskustataajamaan lisää niin kerrostalo- kuin omakotitaloalueita ja tiivistää olemassaolevia alueita. Yksi keskeinen painopistealue maankäytön osalta tulee olemaan asemansetu.

Yhdeksi junavuorojen lisäämisen esteeksi on aiemmin esitetty Helsingin ratapihan kapasiteettia. Väyläviraston omien hankesivujen mukaan 2021 valmistuneen Helsingin ratapihan toimivuuden parantamisen ja 2020 valmistuneen Pasilan läntisen lisäraiteen ansiosta Helsinki-Pasila rataosuuden liikennekapasiteetti on kasvanut 74 junasta lähes 90 junaan tunnissa.

Seudulle asetetut ilmastotavoitteet, Mäntsälän kunnan vetovoimaisuus ja kuntalaisten tyytyväisyys edellyttävät raideliikenteen kapasiteetin mahdollisimman tehokasta käyttämistä. Tämä toteutuu vain, jos junaliikenne koetaan luotettavaksi ja käteväksi vaihtoehdoksi yksityisautoilulle. Siksi vuorovälejä tulee tihentää ja sopimusehdoin pitää varmistaa liikenteen hyvä toimintavarmuus.

Gummerus Vesa  
Mäntsälän kunta - kunnanjohtaja Hannu Laurila