

Pro Rautatie järjesti seminaarin Pieksämäellä 10. marraskuuta 2003. Seminaari oli suunnattu radanpidon, junaliikenteen, matkailun, yritysten ja kuntien päättäjille ja asiantuntijoille. Seminaarin lähtökohtana on teema "Vähäliikenteiset radat säilytettävä kehittämällä". Osallistujat olivat radanpidon, junaliikenteen, matkailun, yritysten ja kuntien päättäjiä ja asiantuntijoita. Yhteensä osallistujia oli noin 30 henkeä.

Keskeisten pääratojen kehittämiseen on kiinnitetty erityistä huomiota ja mm. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä on raportissaan "Valtakunnallisesti merkittävät liikenneväylät" korostanut pääväylien kehittämistä. Runsaan vuoden ajan on myös vähäliikenteisten ratojen varrella olevien kuntien ja maakuntien työryhmä tehnyt työtään vähäliikenteisten ratojen puolesta ja lähiaikoina on sen tulokset odotettavissa julkisuuteen. Tässä seminaarissa pääratojen ulkopuolelle jäävien vähä- ja melko vähäliikenteisten ratojen uusien käyttömahdollisuuksien etsiminen halutaan nostaa esille ja eri tahojen mietittäväksi. Keskeinen tavoite on uusien ajatusten ja näkökulmien etsiminen. Asia on ajankohtainen, koska on olemassa paineita ratojen lopettamiseen ja toisaalta käyttömahdollisuuksia luova maakuntien suunnittelu on etenemässä nopeaan tahtiin. Mahdollisesti myös ratojen käyttömahdollisuudet helpottuvat tulevaisuudessa. Toisaalta on vaara, että ostoliikenteen väheneminen lopettaa henkilöliikennettä nykyisinkin liikennöidyillä rataosilla.

Kansanedustaja Jouni Backman korosti totesi avauspuheenvuorossaan, että tällä hetkellä on vaikea nähdä mihin kehitys on johtamassa. Sekä elinkeinotoiminta että jokapäiväinen elämä muuttuu mm. tietoliikennetekniikan kehittymisen seurauksena. Aluepolitiikka tulee muuttumaan eikä kehitys ole kiinni yksinomaan fyysisen liikenteen mahdollisuuksista. Myös Suomen maantieteellinen asema vaikuttaa kehitykseen - Venäjän merkittävää vaikutusta ei ole syytä väheksyä. Vaikeasta taloudellisesta tilanteesta huolimatta on muistettava, että tehdään pitkälle tulevaisuuteen tähtääviä ratkaisuja. Lähitulevaisuudessa ei valtion suunnalta löydy uusia rahoitusmahdollisuuksia, joita voitaisiin ohjata vähäliikenteisten ratojen kehittämiseen. Siksi on tärkeätä löytää uusia, innovatiivisia ratkaisuja vähäliikenteisten ratojen ennakkoluulottomaan kehittämiseen.

Liikennejohtaja Anne Herneoja Ratahallintokeskuksesta totesi, ettei nykyinen peruskorjausrahoitus riitä edes tärkeimpien rataosien kunnossapitämiseen. Jos rahoitustaso pysyy suunnitellussa 130 miljoonan euron tasossa nopeusrajoitusten määrä radoilla tulee turvallisuussyistä nopeasti lisääntymään. Pääosa Suomen radoista on yksiraiteisia sekaliikennetä. Vähäliikenteisiä ratoja on lähinnä reuna-alueilla. Niiden taloudellinen elinikä on lopussa ja peruskorjauksen aika lähellä. Vain VR voi harjoittaa maan sisäistä junaliikennettä. Museoliikennettä voi harjoittaa, jos on toimilupa, turvallisuustodistus ja sopimus rataverkon osan käytöstä. Koska kilpailukyky edellyttää panostamista tärkeimmille rataosille, vähäliikenteisten osalta uusia ratkaisuja pidetään mahdollisina. Esimerkkeinä voivat tulla kysymykseen yksityiset radat tai tarvittaessa lainsäädännönkin kehittäminen.

Aluejohtaja Erja Pasi VR Osakeyhtiöstä totesi vähäliikenteisten ratojen käytön lisäämismahdollisuuksia olevan VR:n näkemyksen mukaan hyvin vähän. Hiljaiset radat ovat syntyneet monista eri syistä alkaen muuttoliikkeestä aina tuotantorakenteen muuttumiseen. Myönteistä kehitystä on odotettavissa vain matkailun, aluepolitiikan ja alueiden kilpailukykyyn parantamiseen tähtäävien toimien vuoksi. VBR Oy:n tulossa olevat uudet kiskobussit (tilattu 16 kpl 63 paikkaisia yksiköitä) mahdollistavat useiden vähäliikenteistenkin ratojen liikenteen lisäämisen, jos ostopalveluihin riittää rahaa.

Tuula Alanen toi esiin ratojen uusia käyttömuotoja esittelemällä esimerkkinä kannustematkatuotteen, joka perustuu junamatkaan. Hän arvioi, että Suomessa on noin 1800 km vähäliikenteistä rataa, joille ympärivuotinen, moniin eri aktiviteetteihin kytkettävissä oleva junamatkatuote soveltuisi. Tuotteistamisella käyttöaluetta voitaisiin laajentaa esim. kongressien pre- ja post-tour-palveluksi. Pilottiprojekteissa on joitain ongelmia kohdattu mm. VR Oy:n toiminnassa.

Pieksämäen **kaupunginjohtaja Tapio Turunen** kertoi aiheesta "Kunnat ja elinkeinotoiminta - rataan tukeutuvat mahdollisuudet" todeten, että Pieksämäen kehityksessä junaliikenteen rooli on ollut merkittävä. Mutta tapahtuneet julkisen sektorin työpaikkojen vähennykset ovat luonteeltaan pysyviä. Tulevaisuuteen on kuitenkin varauduttava tukeutumalla olemassa oleviin lähtökohtiin. Rautateillä voi olla positiivisia vaikutuksia myös oheispalvelujen kehityksen kautta. Myös uudet ajatukset esim. olemassa olevan höyryveturin ja vaunujen säännöllinen liikenne viikonloppuisin voisi tuoda vuosittain 20 – 30 0000 uutta matkailijaa Pieksämäelle. Tavaraliikenteen vapautumien tuo uusia mahdollisuuksia ja uusia yrittäjiä, jotka kasvattavat junaliikenteen kuljetustoimintaan ehkä esim. uusilla kevyillä kalusto- ja junaratkaisuilla. Uusia ratkaisumalleja myös matkailuun voitaisiin löytää ja niiden vaikutukset heijastuisivat myös muiden matkailupalvelujen kasvuna.

Maakuntainsinööri Heikki Rintamäki Etelä-Savon maakuntaliitto totesi maankäytön ja kuntien kehittämisen kannalta ratojen olevan este, joka on kuitenkin helppo kiertää. Oikealla maankäytön suunnittelulla rata on kehittämisen tuki. Esimerkiksi Savonlinnan kohdalla lisäkustannuksista huolimatta rata olisi otettava huomioon keskustan liikenneväyläjärjestelyissä.

Työryhmien työn ja keskustelujen tuloksena seminaarissa päädyttiin seuraaviin kehittämisen johtopäätelmiin:

- Valmiudet vähäliikenteisten ratojen tulevaa käyttöä ajatellen on säilytettävä.
- On etsittävä uusia toiminta- ja rahoitusmuotoja esim. kehittämällä kunkin rataosan oma EU-rahoitteinen projekti nykyisellä kehittämisohjelmakaudelle (v. 2006/7 saakka).
- Käytön lisäämismahdollisuuksia on olemassa ja niitä on kehitettävä sekä yhteisesti että rataosakohtaisesti. Myös osapuolten yhteisiä tilaisuuksia ja yhteistoimintaa jatketaan. Pro Rautatie kutsuu kokoon seuraavan yhteisen kokouksen ensi vuoden puolella.
- Alueellista toimintamallia tulisi kehittää yhteistyössä eri osapuolten (LVM, VR, RHK, kunnat, maakunnat ja yritykset) kanssa esim. alueelliset rata-, kalusto- ja liikennöintiorganisaatiot.
- Pitkällä aikavälillä sekä alueellisen kehittämisen että Venäjän (Kellosoelkä - Alakurtti sekä Parikkala - Elisenvaara) ja Ruotsin (Botnia-bana, Haaparanta - Tornio) liikenteeseen liittyvät mahdollisuudet on otettava huomioon rataosien mahdollisuuksia arvioitaessa.

Todettiin, että seminaarin yhteydessä löytyi joukko hyvin konkreettisia mahdollisuuksia, joilla vähäliikenteisten ratojen käyttöön voitaisiin vaikuttaa. Kaikki osapuolet olivat yksimielisiä uusien ratkaisujen välttämättömyydestä ja ennakkoluulottomasta suhtautumisesta ideoihin, unohtamatta kuitenkaan perinteistä ja tärkeintä käyttöä matkustajia ja kuljetuksia palvelevana väylänä.

VAJAAKÄYTTÖISET RADAT KÄYTTÖÖN

SEMINAARI Pieksämäellä 10.11.2003

OHJELMA

A. Luentojakso

- 11.45 Tilaisuuden avaus, kansanedustaja Jouni Backman
12.00 Millaisia ja missä ovat vajaakäyttöiset radat – mihin ja kuka voi käyttää?
Liikennejohtaja Anne Herneoja, Ratahallintokeskus
12.20 Ratojen käytön lisäämismahdollisuuksia
aluejohtaja Erja Pasi, VR Osakeyhtiö
12.40 Ratojen uudet käyttömuodot – matkailustako pelastaja?
Tuula Alanen
13.00 Kunnat ja elinkeinotoiminta - rataan tukeutuvat mahdollisuudet
kaupunginjohtaja Tapio Turunen, Pieksämäki
13.20 Maankäytön ja kuntien kehittäminen – radat este vai tuki,
maakuntainsinööri Heikki Rintamäki, Etelä-Savon maakuntaliitto
13.40 Keskustelu
14.00 Tauko ja päiväkahvi ("kevyt suolainen")

B. Ryhmätöet

- 14.30 Ryhmä a: Ratoihin tukeutuva maankäyttö ja sen merkitys?
Ryhmä b: Radat ja matkailu?
Ryhmä c: Kunnat ja rautatie?
Ryhmä d: Mihin ja kuka rataa voisi käyttää?
Ryhmä e: Vähäliikenteisille radoille soveltuva kalusto ja liikenne?
16.00 Kahvitauko

C. Tulokset ja johtopäätökset

- 16.30 Ryhmätöiden yhteenvedot ja loppukeskustelu
17.30 Seminaarin yhteenvedo ja julkilausuma
18.00 - Vapaa keskustelu ja iltapala

Tiedotustilaisuus klo 16.30 –18.00
Tiedotusvälineiden edustajilla
mahdollisuus kysymyksiin ja
alustajien/osanottajien
haastatteluun.
(Halutessa voi olla mukana myös
koko seminaarin ajan.)

HENKILÖLIIKENNE

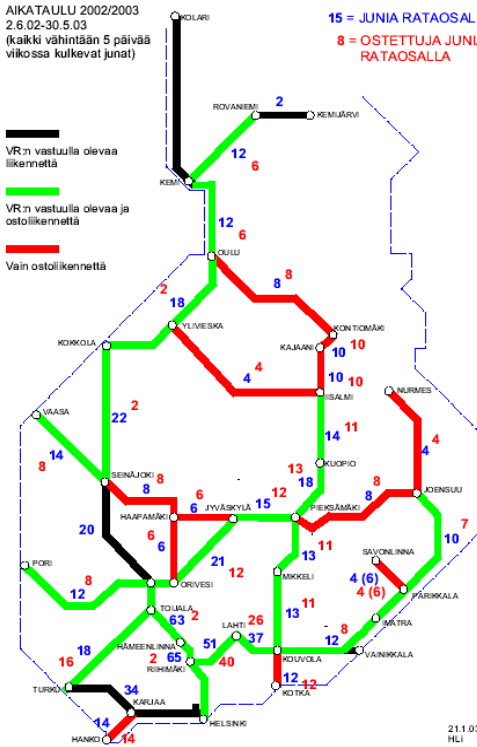


JUNALUKUMÄÄRÄ RATAOSITTAIN 2002

AIKATAULU 2002/2003
2.8.02-30.5.03
(kaikki vähintään 5 päivää viikossa kulkevat junat)

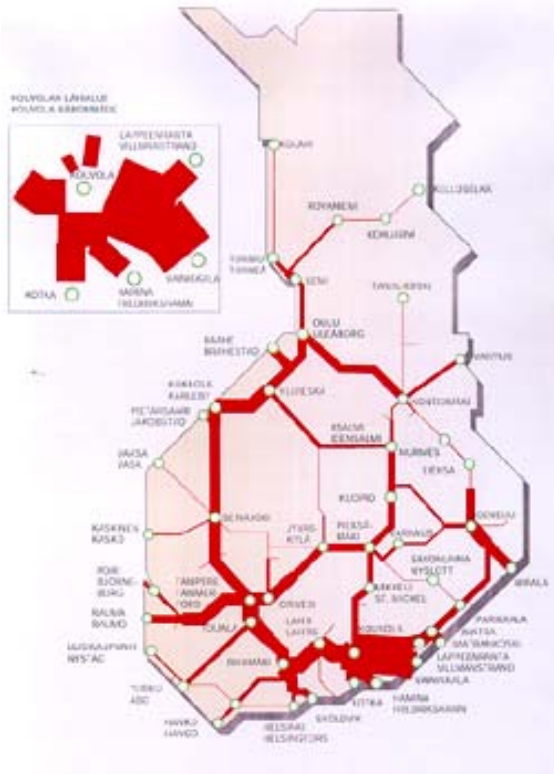
15 = JUNIA RATAOSALLA
8 = OSTETTUJA JUNIA RATAOSALLA

VR:n vastuulla olevaa liikennettä
VR:n vastuulla olevaa ja ostoliikennettä
Vain ostoliikennettä



211 03
HEI

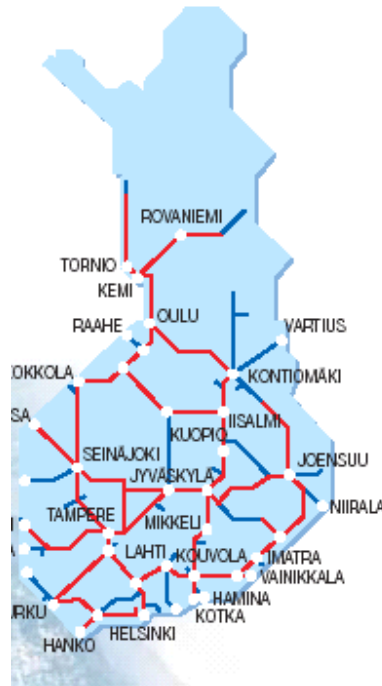
TAVARALIIKENNE



Rataverkon liikennöinti

31.12.2002

Henklo- ja tavaraliikenne
Tavaraliikenne



!
Merkittävä osa rataverkosta vajaakäytössä – osa lähes täysin käyttämättä.

?
Miten hvötvä