

POHJOISEN PORTTI ANSAITSEE MAHDOLLISUUDEN KESTÄVÄÄN LIKKUMISEEN

Oulun seutu on portti pohjoiseen, vahva ja elinvoimainen Pohjois-Suomen keskus. Seudun merkitys sekä liikenteen solmukohtana että valtateiden ja junaradan läpikulkualueena on entisestään noussut vallitsevassa maailmantilanteessa. Toimivat ja sujuvat yhteydet ovat elintärkeitä työvoiman ja tavaravirtojen liikkuvuuden kannalta, mutta tukevat keskeisesti myös elinkeinoelämän kehittymistä, matkailun mahdollisuuksia ja koko Suomen turvallisuutta ja varautumista erilaisiin häiriötilanteisiin.

Oulun seutu on kasvanut väkiluvultaan viime vuosikymmeninä ja kasvaa edelleen. Lähijunaliikenne on yksi kasvun väline ja myös kaupungin ja seudun kasvua tukeva toimenpide. Väestönkasvu tulee tulevaisuudessa keskittymään juuri liikenteen solmukohtiin. Oulun seudun väkimäärää voidaan verrata Vantaan väkimäärään. Väkimäärä ei aseta Vantaalla esteitä kehittää liikenteen solmukohtia ja raideliikennettä, joihin Vantaalla kehittämistoimenpiteitä juuri kohdistetaan. Myös Oulun kaupungissa ja seudulla tätä kasvua voidaan nopeuttaa ja ohjata maankäytöllä asemanaseuduille ja liikenteen solmukohtiin. Oulun seudun kasvusta ja alueen vetovoimasta on pidettävä kiinni myös tulevaisuudessa.

Lähijuna perustetaan tulevaisuuden liikkumistottumuksia ja asukaita varten

Toimiva junaliikenne on modernin tulevaisuuteen katsovan kaupungin ja kaupunkiseudun tunnusmerkki. Lähijunaliikenteen kehittäminen tulee nähdä erityisesti elinvoima- ja vetovoimahankkeena. Lähijunaliikenteen käynnistäminen toisi alueelle liike-elämän kasvua, investointeja ja elinvoimaa erityisesti niihin kohtiin, joihin asemapaikat tulevat ja erityisesti kaupunkikeskustaan. Seudulla on tärkeää kehittää lisäksi lähijunaliikenteen matkaketjuja ja liityntäliikennettä eli miten lähijunaliikenne yhdistyy muuhun seudun joukkoliikenteeseen ja myös pyöräilyyn.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on julkistanut konsulttiyritys WSP Finland Oy:n laatiman selvityksen alueellisen junaliikenteen liikennöintikustannuksista ja matkustajapotentiaalista. Oulun seudun lähijunaliikenteen potentiaalia on arvioitu aiemminkin eri lähtökohdista. Nyt tehdyn Traficomien selvityksen tavoitteena on ollut vertailla kaupunkiseutujen lähijunaliikennepotentiaalia yhteismitallisesti keskenään ja siten tunnistaa helpoiten lähijunaliikenteelle käynnistettävä alueet. Jotta kaupunkiseutuja on kyetty arvioimaan yhteismitallisesti, on matkustajapotentiaaliarvioissa nojattu olemassa oleviin työssäkäyntitietoihin asemien läheisyydessä. Malli kuvaa keskimääräistä päivittäistä liikkumista suhteessa asukasmääriin ja työssäkäyntiin asemien lähiympäristössä nykytilanteessa. Selvityksen tuloksen Oulun seudulle arviointiin nykytilanteessa 256 000 matkustajaa vuodessa (noin 700 matkaa/vrk). Traficomien selvityksessä Oulun seutu sijoittui neljänneksi potentiaalisimmaksi alueeksi kolmesta alueen joukosta.

Liikenne- ja viestintäministeriö haki pilottialuetta lähijunaliikenteen kokeilemiseksi vuonna 2018. Myös Oulun seudulla oli mahdollisuus hakea mukaan kokeiluun, mutta Oulun seudulle ei ollut vielä tuolloin valmiuksia jättää hakemusta lähijunapilottiin. Pilotti käynnistettiin Tampereen seudulla vuonna 2019. Kokeilun myötä Tampereen seudun kunnat ovat hankkineet lähijunaliikennevuoroja liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n ostoliikennesopimuksen kautta kaukoliikenteen junavuorojen tueksi.

Oulun seudulle tarvitaan pilotti, jossa lähijunan käyttövaikutukset todennetaan

Oulun seudun lähijunapotentiaalista, liikennöinnin kannattavuudesta ja mahdollisuuksista on saatu erilaisia arvioita. Loppujen lopuksi kaikki liikennemuodot vaativat yhteiskunnan tukea. Tulevaisuuden kestävyys- ja liikkuvuustavoitteiden saavuttamiseksi valtiovalta edellyttää myös kunnilta toimenpiteitä. Kaupunkiseuduilla yksi tehokkaimmista keinoista päästöjen vähentämiseksi on henkilöautoliikenteen vähentäminen ja siirtyminen joukkoliikenteeseen. Vasta julkaistun valtakunnallisen liikennetutkimuksen mukaan pyöräliikenteen osuus tehdyistä matkoissa Oulun seudulla on selvästi Suomen suurin – lähes viidennes matkoista tehdään pyörillä. Oulun seudulla onkin hieno mahdollisuus yhdistää matkaketjuilla

pyöräilijät matkaketjuilla junaliikenteeseen asemanseuduilla. Lisäksi joukkoliikenteen osuus liikkumisesta Oulun seudulla on huomattavasti pienempää kuin muilla suurilla kaupunkiseuduilla eli tässä suhteessa Oulun seudulla on potentiaalia siirtyä oman auton käytöstä käyttämään entistä enemmän joukkoliikennettä ja myös lähijunaliikennettä.

Lähijunaliikenteen edistäminen on jo nyt, ja sen tulee olla vahvasti jatkossakin, alueen eri viranomaisten työlliställä. Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040 on parhaillaan alueella sidosryhmien kanssa laadinnassa ja kaksi tulevaisuuden skenaariovaihtoehtoista pohjautuu lähijunaliikenteeseen. Lisäksi tarvitaan pikaisesti tarvittavat laskelmat, millaisia rahallisia panostuksia seudun kunnilta vaaditaan lähijunaliikenteen käynnistämiseen, jotta alueella voidaan tehdä tarvittavat kuntien päätökset asian eteenpäin viemiseksi. Oulun seutu voisi ottaa Tampereen pilotista mallia ja ottaa seuraavan askeleen kokeilemalla lähijunaliikenteen toimivuutta käytännössä riittävän pitkällä pilotilla, jossa junan käyttö, sen vaikutukset maankäyttöön, liikkuvuuteen ja koko seudulliseen syöttöliikenteeseen todennettaisiin. Tässä askelluksessa tarvitaan alueen jokaista kuntaa, mutta myös valtion vahvaa tukea sekä toiminnan käynnistämiseen että investointeihin.

Konkretian aikaansaamiseksi katse kiinnittyy myös valtakunnan päätöksentekoon alueen päätöksenteon lisäksi. Valtion sitoutuminen junaliikenteen kehittämiseen luo lopulta edellytykset myös sen paikalliseen edistämiseen ja toimeenpanoon. Oulun seudun kunnat ovat hallitusohjelmataavoitteissaan nostaneet tavoitteekseen lähijunaliikenteen kehittämisen, jota tukee myös kaksoisraiteen toteuttaminen Liminka-Oulu välillä ja Oulun asemakeskuksen kehittäminen.

Oulun seudun kuntajohtajat