

Turku–Tampere-taajamajunaliikenteen edistämiseen sitoutuminen yhteysvälin kunnissa

Kaupunginhallitus 18.12.2023 § 343

749/08.00.00/2023

Valmistelija

Kehittämiskojohtaja Laaksonen Paavo

Yleinen tausta ja tähän mennessä tehty valmistelu

Tampereen ja Turun välisiä junayhteyksiä kehittämään pyrkivä yhteistyöryhmä perustettiin maaliskuussa 2022 Turku–Toijala-rataosan kuntien ja maakuntien liittojen toimesta. Ryhmässä asiantuntijaedustajina mukana ovat olleet seuraavat rataosan kehittämiseen kytkeytyvät sidosryhmät: Väylävirasto, VR, ELY-keskukset, Tampereen kaupunki ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä.

Ryhmän tavoitteeksi on muodostunut nykyistä markkinaehtoista Turku–Tampere-kaukojunaliikennettä täydentävän taajamajunaliikenteen käynnistäminen vielä 2020-luvun aikana. Todennäköisesti liikenne olisi mahdollista toteuttaa täydentämällä nykyistä LVM:n ostoliikennesopimusta. Taajamajuna pysähtyisi nykyisillä kaukojunaliikenteen asemilla Turussa, Loimaalla, Humppilassa, Toijalassa ja Tampereella. Lisäksi Turun ja Toijalan välille tavoitellaan ensi vaiheessa viittä uutta seisaketta:

- o Jäkärä (Turku)
- o Lieto
- o Aura
- o Kyrö (Pöytyä)
- o Urjala

Yhteistyöryhmän voimin on tähän mennessä määritetty hankkeen tavoitetaso ja ensivaiheen uudet seisakkeet, laadittu alustavat ja muuhun liikenteeseen sovitettavat aikataululuonnokset sekä laadittu kaksi selvitystä: asemapaikkojen esisuunnitelmavaiheinen kehittämissuunnitelma sekä liikennöinnin alustavat kustannuslaskelmat. Selvitysten toteuttajana toimi Proxion Oy. Selvitykset ovat tämän pykälän liitteenä. Alueellisesta junaliikenteestä on viime vuosina laadittu lisäksi maakunnissa ja kansallisella tasolla useita muita selvityksiä muun muassa matkustajapotentiaalia ja organisoitumisen vaihtoehtoja koskien.

Turun ja Tampereen välisen taajamajunaliikenteen edistämistä on selvitetty ja valmisteltu viranhaltijoiden muodostamalla ryhmällä. Syksyn mittaan asiaa on esitelty myös kuntien päättäjäille esimerkiksi 28.8.2023 pidetyssä infowebinaarissa, jotta poliittista keskustelua on mahdollista käydä. Lisäksi junaliikenteen kehittämistavoitteista on tehty toimijoiden yhteisiä julkisia kannanottoja ja tiedotteita. Poliittisen keskustelun käyminen kuntien tahtotilasta on keskeistä nyt tuotetun selvitystiedon pohjalta.

Taajamajunaliikenteen merkitys ja toteutettavuus

Joukkoliikenteen sujuvuuden ja kilpailukykyyn parantaminen ovat sekä Varsinais-Suomen, Kanta-Hämeen että Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien tärkeitä tavoitteita, joilla pyritään myös joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiseen. Kilpailukykyiset henkilöjunaliikennedytykset parantavat saavutettavuutta ja tehostavat työmarkkinoita. Tämä on linjassa myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) keskeisten tavoitteiden

kanssa. Yhdessä muun toimivan joukkoliikenteen kanssa Turusta Toijalan kautta Tampereelle kulkeva taajamajunaliikenne toisi alueelle kehityspotentiaalia ja kytkisi radanvarren kunnat tiiviimmin osaksi Turku–Tampere–Helsinki-kasvukolmiota.

Turku–Toijala-yhteysväli edustaa aluerakenteeltaan radanvarteen rakentunutta “taajamien helminauhaa”, jonka liikenneyhteyksien kehittämisessä taajamajuna on kustannustehokas, ympäristöystävällinen ja pitkäjänteinen aluekehittämisen ratkaisu. Koko yhteysvälin houkuttelevuuden, elinvoiman ja kilpailukyvyn kannalta kyseessä on elintärkeäksi tunnistettu kehittämiskohde. Taajamajuna edustaa myös sosiaalisesti kestäväää ja liikenneköyhyyttä vähentävää ratkaisua, jonka myötä alueella asuvien ja sinne saapuvien henkilöiden liikkumisen vaihtoehdot paranevat.

Edellä esitetyn taajamajunaliikenteen avulla voitaisiin merkittäväällä tavalla parantaa koko eteläisen Suomen kytkeytyvyyttä. Yhteysväli linkittyy molemmista päistään vahvasti kehittyviin rautatieliikenteen pääyhteyksiin. Toijalan ja Tampereen päässä yhteysväli on osa päärataa, Suomen liikennöidyintä ja keskeisintä rautatieliikenteen runkoyhteyttä. Näillä asemilla taajamajuna kytkeytyy Tampereen seudun muuhun lähijunaliikenteeseen sekä Tampereelta myös Pohjanmaan suunnan, Pohjois-Suomen ja Jyväskylän suunnan raideyhteyksiin. Turun päässä taajamajunaliikenne mahdollistaa Tunnin junasta saatavien hyötyjen maksimoinnin. Tunnin juna ja paikallisjunaliikenne täydentävät toisiaan kestävään liikenteen matkaketjuna ja toimivat yhdessä muiden joukkoliikennematkaketjujen kanssa toistensa syöttöliikenteenä. Koko yhteysväliillä taajamajunaliikenteen suunnittelun lähtökohtana on, että se vastaa kuntien kehittämisen ja liikkumisen tarpeita, antaa hyvän alustan ja mahdollistaa kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvien matkaketjujen kehittämistyön.

Alustavat tiedot kustannuksista

Proxionin toteuttama asemapaikkaselvitys ([Turku–Toijala-junaliikenteen uusien asemapaikkojen kehittämissuunnitelma \(varsinais-suomi.fi\)](#)) osoittaa, että yhteysvälin uudet seisakkeet ovat toteuttamiskelpoisia kohtuullisin toimenpitein. Asemapaikkakohtaiset kustannusarviot vaihtelevat välillä 1–2,7 M€. Kaavalliset valmiudet asemien ympäristössä ovat lähtökohtaisesti hyvät.

Liikennöintikustannuksia koskevassa lisäselvityksessä (liite 1 ja selvityksen tiivistelmäesitys: [Turku-Toijala Liikennöintiselvitys.Esittelyaineisto \(varsinais-suomi.fi\)](#)) määritettiin uusien junavuorojen liikennöinnin tuotantokustannukset ja lipputulotarvit välille Turku–Toijala–Tampere. Työn tulokset antavat lähtökohtia mahdollisille liikennöintikustannusmalleille. Työssä annetaan myös ehdotus olemassa olevista liikennöintikustannusmalleista. Alueen kuntien ja maakuntien tavoitteena on saada uudet taajamajunavuorot osaksi Etelä-Suomen ostoliikennesopimusta, jota valtio subventoi.

Selvityksen mukaan Turku–Toijala–Tampere-yhteysväliillä Väyläviraston käyttämällä liikennöintikustannuksilla tuotantokustannukset olisivat vuodessa noin 7,7 M€ ja HSL:n käyttämällä liikennöintikustannuksilla noin 7,3 M€ vuodessa. Selvityksessä eroteltiin tuotantokustannukset erikseen viikonpäiville ja viikonlopuille ja eri liikennöintimalleille. Kustannuksista eroteltiin myös kilometri-, tunti- ja vaunukustannukset. HSL:n ja Väyläviraston kustannustiedot antavat osviittaa suuruusluokasta liikennöinnin tuotantokustannuksista, mutta lopulliset tuotantokustannukset määräytyvät hankintamallin ja kilpailutilanteen mukaan.

Uudet ylilimaakunnalliset taajamajunaliikennevuorot tarvitsivat lähes varmasti subventiota eli julkista tukea. Selvityksessä toteutettiin käänteinen lipputuloarvio eli määritettiin mikä olisi Turku–Tampere-välin junamatkan hinta 50 % subventioasteella kolmella eri matkustajamääräskenaariolla. Jotta subventoitu junalipun hinta olisi kilpailukykyinen, uusilta asemapaikoilta vaadittaisiin noin 60 000–155 000 junamatkaa vuodessa. Väyläviraston kysyntäennusteen mukaisesti nykyisiltä asemapaikoilta on junavuorot tuplaamalla realistista odottaa 100 000–200 000 uutta junamatkaa.

Valitussa liikennöintimallissa taajamajunien pitkätköt kääntöajat mahdollistavat taajamajunien jatkamisen Tampereelta Nokian asemalle ja Turusta Naantalin tai Raision asemille ilman, että se kasvattaa kalustositoumaa, mikä tarkoittaa, että taajamajunien jatkaminen olisi erittäin perusteltua kustannustehokkuuden kannalta. Taajamajunien jatkaminen Naantaliin kustantaisi noin 250 000–450 000 euroa vuodessa ja Nokialle noin 250 000–550 000 euroa vuodessa esitetyn 7,3–7,7 miljoonan euron lisäksi. Taajamajunien jatkaminen Naantaliin, Raisioon tai Nokialle kasvattaisi liikennöintikorvausta ja luultavasti merkittävästi myös matkamääriä eli lipputulaja, kuitenkin kasvattamatta merkittävästi liikennöinnin tuotantokuluja.

Taajamajunaliikenteen tavoitteet ja vaiheet

Taajamajunaliikenteen kehittämistä Turun ja Tampereen välillä on mahdollista edistää vaiheittain. Kevyin toimenpide on ostaa nykyiselle kaukojunaliikenteelle lisäpysähdyksiä uusille seisakkeille. Nopein tie uuden liikenteen käynnistämiseksi on todennäköisesti vaihtoehto, jossa nykyisten markkinaehtoisten kaukojunien välissä kulkisi vuoroja, jotka pysähtyisivät nykyisten asemien lisäksi viidellä priorisoidulla uudella seisakkeella. Myöhemmässä vaiheessa olisi mahdollista tarkastella mahdollisuuksia lisäpysähdyksiin Kärsämäen, Urusvuoren, Mellilän ja Kylmäkosken asemilla sekä Toijalan ja Tampereen välin asemilla.

On hyvä tunnistaa, että taajamajunaliikenne vaatisi subventointia. Lisävuorojen hankinnassa sekä kunnilla että valtiolla on tärkeä rooli erityisesti alkuvaiheessa, kun liikennöinti ja matkustajamäärät vielä hakevat uomiaan. Taajamajuna on pitkän tähtäimen kehittämishanke, jonka hyödyt realisoituvat vähitellen ja jonka aikaansaamat aluerakenteelliset muutokset vievät aikaa.

VR:n asiantuntijaroolissa tekemistä aikataululuonnoksista ensimmäinen versio edustaa noin vuorotunnein toteutettavaa kauko- ja taajamajunaliikennettä. Aikataulun mukaisen liikennöinnin toteuttaminen ei vaadi uusia infrainvestointeja uusia seisakkeita lukuun ottamatta. Toisen vaiheen aikataulurakenne, jossa yhteysvälin junaliikenne muodostuisi tunnin vuorovälillä liikennöivistä taajamajunista, vaatisi nykytiedon valossa noin 10 kilometrin pituista ohitusraidetta Urjalan ja Humppilan välille. Myöhemmässä vaiheessa tämän parantamistoimenpiteen tarkempi arviointi on perusteltua kasvukolmion kulkuyhteyksien sujuvoittamisen näkökulmasta.

Turku-Tampere -taajamajunaliikenteen käynnistyminen edellyttää hankearviointia, ratasuunnitelman laatimista, uusien seisakkeiden toteuttamista sekä liikennöinnin järjestämistä. Kaikissa vaiheissa valtion ja kuntien rooli on merkittävä. Valtion toivotaan osallistuvan kuntien kanssa taajamajunaliikenteen edistämiseen yhteysvälillä. Yhteysvälin

kehittämisestä on koottu kuntien yhteinen viesti valtiolle, joka on pykälän liitteenä.

| | |
|----------------|--|
| Esittelijä | Kaupunginjohtaja Rantala Jari |
| Päätösehdotus | Kaupunginhallitus päättää, että Loimaan kaupunki sitoutuu yhteiseen valmisteluun taajamajunaliikenteen edistämiseksi. Kuntien yhteinen viesti valtiolle on liitteenä olevan esityksen mukainen. |
| Päätös | Hyväksyttiin. |
| Vaikutukset | Toteutuessaan säännöllinen ja nykyistä tiuhempi junaliikenne vaikuttaisi positiivisesti Loimaan elinvoimaan ja etenkin osaavan työvoiman vetovoimaan pitkällä aikajänteellä. Taajamajunaliikenteen käynnistyminen parantaisi myös mahdollisuuksia saada Mellilän asema uudelleen käyttöön myöhemmin. |
| Täytäntöönpano | Kehittämisjohtaja ja kaupunginjohtaja osallistuvat yhteysvälin valmisteluun muiden kuntien kanssa. |