

Paikallisjunaliikenne – alueellinen selvitys

Kaupunginhallitus 17.06.2024 § 164
352/00.04.01/2024

Valmistelija

Kehittämiskoordinaattori Laaksonen Paavo

Tilannekatsaus valtakunnallisesti

Suomen valtion hallitusohjelmassa todetaan, että henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.

Valtio selvittää paraikaa eri seutujen tarpeita alueelliselle junaliikenteelle. Samalla valtio painottaa kuntien omaa aktiivisuutta ja edellyttää kuntien taloudellista panosta lähijunaliikenteeseen (alustavasti puolet nettokustannuksista). Traficom on järjestänyt kevään aikana alueellisia keskustelutilaisuuksia, joiden pohjalta se muodostaa analyysia tavoitelluista liikennepalveluista. Traficom toteaa, että ”Tavoitteena on priorisoida alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeet ja -mahdollisuudet alueella tavoiteltavan liikennepalvelun järjestämiseksi, alueiden rahoitusvalmius ja toiminnalliset mahdollisuudet huomioiden. Konkreettisesti: liikennöitävät yhteysvälit, palveltavat asemat, realistinen vuorotarjonta sekä kalusto ja kapasiteetti noin vuonna 2030.”

Traficom teettää nopealla aikataululla konsulttiselvitystä, jossa arvioidaan valtakunnallisesti eri ratasuuntien kustannuksia ja potentiaalia. Traficom piti Varsinais-Suomen radanvarsien kunnille keskustelutilaisuuden seudun palvelutarpeista ja rahoitusvalmiudesta 20.5.2024. Toinen keskustelu Varsinais-Suomen radanvarren kuntien kanssa järjestetään 17.6.2024, kun konsultti on laatinut arviota tarpeiden ja liikennepalveluiden toteutettavuudesta.

Liikenne- ja viestintäministeriössä on meneillään säädöshanke, jossa mm. laaditaan tulkinta EU:n palvelusopimusasetuksen sisällölle junaliikenteessä sekä otettaneen kantaa toimivaltakysymyksiin Suomessa.

Tilannekuva Varsinais-Suomessa

Kaikilla varsinaissuomalaisilla yhteysväleillä eli Turusta Tampereen, Salon, Uudenkaupungin ja Naantalın suuntiin on tutkittu lähijunaliikenteen käynnistämisen mahdollisuuksia ja edetään aktiivisesti lähijunaliikenteen valmistelussa. Jokaisella ratasuunnalla on hieman erilaiset mahdollisuudet ja haasteet.

Tampereen (Toijalan) radan varren raideliikenteeseen tukeutuvat kunnat ovat työryhmän kautta järjestäytyneet asian edistämiseksi ja laatineet yhteisesti asemapaikka- ja liikennöinnin kustannukset -selvitykset. Tämän suunnan suunnittelu on jo pitkällä, ja käyttäjäpotentiaali on suuri kahden suuren maakuntakeskuksen väliselle taajamaliikenteelle.

Länsiradan suunnittelussa varaudutaan lähijunaliikenteen ajateltuihin asemapaikkoihin. Asemapaikat eivät kuitenkaan kuulu Länsirataa valmistelevalle yhtiölle tehtäviin. Jatkoyhteydet ovat Länsiradan hyöty/kustannusarvioinneissa keskeisiä. Niiden kautta saada kustannuksia perustelevia liikennejärjestelmätason hyötyjä. Maakunnan alueellisen junaliikenteen suunnittelussa tulee huomioida myös rantaradan

tulevaisuuden liikennöinti. Keskustelussa on myös se, olisiko mahdollista, että IC-junat pysähtyisivät Paimiossa.

Suomen Lähijunat Oy on ollut aloitteellinen Uudenkaupungin suunnan osalta. Tässä yhteydessä puhutaan käytännössä yhteysvälistä Uusikaupunki – Turku – Salo. Kunnat ovat järjestäytyneet aktiivisesti ja mm. yhteysvälien asemapaikkaselvitys on laadittu.

Myös nykyisen kaukojunaliikenteen jatko Turusta Raisioon ja Naantaliin ja sen vaatiman Turku-Raisio-Naantali -yhteyden sähköistys, asemapaikat ja liikenteen käynnistäminen ovat omana hankkeenaan kehitteillä. Markkinaehtoisen liikenteen jatkaminen ostoliikenteenä edellyttää ministeriön mukaan vielä tarkkaa palvelusopimusasetuksen tulkintaa. ScaleUp -hankkeessa on laadittu selvitys Alueellisen juna- ja joukkoliikenteen organisointimalli- ja kustannustenjakovaihtoehdoista. Asemapaikkaselvityksiä on laadittu ja liikennöintikustannuksia on alustavasti selvitetty.

Alueellisen junaliikenteen valmistelutarve on kuntien yhteinen

Lähijunaliikenne olisi tärkeä runko Varsinais-Suomen joukkoliikennejärjestelmälle, ja sitä kuvastaa myös kuntien kiinnostus eri ratasuuntien suunnitteluun. On kuitenkin selkeä tarve yhteiseen kokonaiskuvaan ja yhteiseen perehtymiseen niin lainsäädäntö-, rahoitus- kuin infratarpeidenkin osalta. Tarvitaan lisää yhteistyötä ja myös projektin vetäjä, jolla on asiantuntemusta viedä lähijuna-asioita oikeaan suuntaan yhdessä radanvarsikuntien ja maakuntaliittojen kanssa.

Kunnat ovat käyneet keskusteluja yhteisestä valmistelusta ja rekrytoinnista, jossa Turku olisi vastuukunta ja jota kaikki kunnat omalta osaltaan rahoittaisivat. Varsinais-Suomen kaikkien yhteysvälien radanvarsikuntien kanssa yhdessä käynnistetään Lähijuna Varsinais-Suomeen -projekti. Käynnistettävän projektin tehtävänä on tuottaa konkreettinen suunnitelma Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen toteuttamiseksi. Erityisen tärkeää projektissa on paikallisjunaliikenteen kokonaisuuden hallinta kuntien ohjauksessa.

Lähijuna Varsinais-Suomeen -projektilla lisätään yhteistä tietopohjaa tulevaa päätöksentekoa varten sekä vahvistetaan koko maakunnan toimivuutta.

Tehtäväkenttään kuuluu mm.

- vuoropuhelu valtion ja kuntien kanssa
- selvitysten teettäminen siltä osin kuin niitä vielä tarvitaan
- aluekehitysvaikutusten arviointi kasvukolmion alueella

Projektissa laaditaan ja/tai selvitetään päätöksentekoa varten kaikkia yhteysvälejä koskien ainakin

- Ratainfra kehittämissarpeet
- Asemapaikkojen toteutuskustannusarviot
- Luotettavat matkustajamääräarviot
- Liikennöintikustannukset, kustannusjaon oikeudenmukaiset periaatteet (hyötyjä maksaa), arvioidut subventioasteet.
- Viranomaisroolit. Valtion rooli. Vastuukuntamalli. Lainsäädäntö. Asiaa koskeva EU-säädöstö.
- Ratakapasiteetin riittävyys, kohtaamispaikkojen tarve ja niiden toteutuskustannukset

- Yhteysvälien aikataulujen alustava kuvaus
- Liikennöinnin käynnistämisen aikataulu.
- Hankintamenettelyt ja kilpailutustarpeet.

Työ tehdään yhdessä kuntien ja valtion kanssa. Aineistona käytetään jo olemassa olevaa tietoa sekä esimerkiksi Traficomin nyt tilaaman konsulttityön tuloksia, jotka ovat syksyllä käytettävissä.

Projektin resursointi

Projektikokonaisuuden hallintaan ja projektin vetovastuuseen palkataan asiantuntija, jonka tehtävänä on lähijunaliikenteen järjestämisen ja käynnistämisen valmistelu yhdessä liikenneviranomaisten kanssa. Tehtävä ja projekti sijoittuvat Turun kaupungin liikkumispalvelujen palvelualueelle. Kustannuksiksi on arvioitu palkkaus- ja konsulttiselvityskuluineen yhteensä 176 000 €. Projektin vetäjä sijoittuu Turun kaupunkiympäristön Liikkumispalvelut -palvelualueelle. Projektilla on käytössään lisäksi kaikkia osapuolia hyödyttäen Turun kaupungin lakipalvelut, viestintäpalvelut, ulkoisen rahoituksen hankeosaaminen ja muu asiaan liittyvä osaaminen. Kustannusjakoehdotus (OM1) perustuu kaikkien radanvarsikuntien osallistumiseen työhön. Projekti voidaan käynnistää, vaikka joku kunta ei haluaisi osallistua projektiin. Se kuitenkin vaikuttaisi kustannusjakoon ja aiheuttaisi jonkin verran muita käytännön järjestelyjä.

Projektia ohjaamaan nimetään kuntien sekä Varsinais-Suomen ja Pirkanmaan liiton edustajista muodostuva ohjausryhmä.

Turun kaupunki on pyytänyt muilta Varsinais-Suomen kunnilta vahvistusta siitä, että he osallistuvat projektiin.

OM1 Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen tilannekuvasta
20.5.2024

OM2 Ehdotus Lähijuna Varsinais-Suomeen -projektin kustannusjaosta

Esittelijä	Kehittämiskojohtaja Laaksonen Paavo
Päätösehdotus	Loimaan kaupunki osallistuu Lähijuna Varsinais-Suomeen -projektiin esitetyn alustavan kustannusjaon mukaisella noin 13.000 euron maksusuudella.
Päätös	Hyväksyttiin.
Vaikutukset	Parantuneilla säännöllisillä julkisilla yhteyksillä olisi positiivinen vaikutus asukkaiden ja osaavan työvoiman liikkuvuuteen sekä Loimaan saavutettavuuteen. Parantuneet yhteydet lisääisivät Loimaan ja loimaalaisten yritysten vetovoimaa.
Täytäntöönpano	Elinkeinopalvelut