

Alueellisen junaliikenteen lisäysmahdollisuudet

Juho Hannukainen
9.1.2023

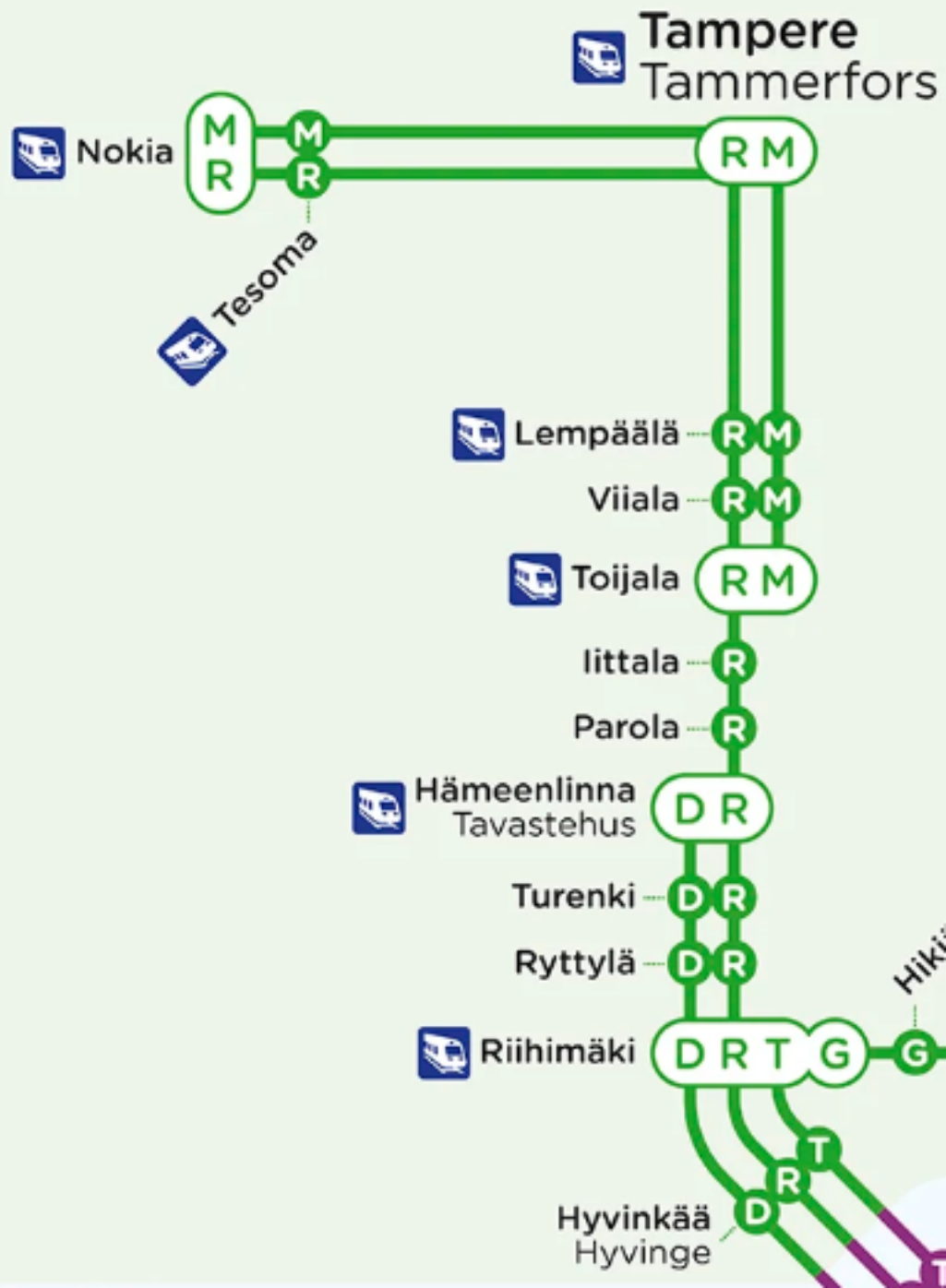
Markkinaehtoista liikennettä ja julkisin varoin hankittua ostoliikennettä

- **Lähijunaliikenne** ja alueellinen henkilöjunaliikenne on **käytännössä aina ostoliikennettä** sekä Suomessa että muissa länsimaissa
 - **Arkiliikkumisen mahdollistava** lähijunaliikenne vaatii aina yhteiskunnan rahoitusta lipputulojen lisäksi
- Aiemmin alueellista junaliikennettä vain pääkaupunkiseudulla
 - **Tampereen seutu sai oman lähijunalinjansa joulukuussa 2019**
 - **Liikenne- ja viestintäministeriö LVM on jo kauan hankkinut VR:ltä lähijunalinjoja ja -vuoroja HSL-alueen rajan ylittävälle reitille**
 - **lippujen yhteiskäyttösopimus** mahdollistaa nopeimpien junien käyttämisen esimerkiksi Keravalta Helsinkiin, (D-, R- ja Z-junat)
- **HSL ja LVM ainoat toimivaltaiset viranomaiset** junaliikenteen hankkijoiksi nykyisin
 - monimutkaistaa, muttei estä lähijunaliikenteen syntymistä myös muille kuin nykyisille alueille
 - HSL ja sen edeltäjät ovat hankkineet lähijunatarjontaa alueelleen **integroiduksi osaksi liikennejärjestelmää**; nyt kilpailtu sopimus
 - **VR kannattaa muutosta**, joka mahdollistaisi kunnille/alueille/kuntayhtymille mahdollisuuden hankkia junaliikennettä alueelleen ilman ministeriötä



Tampereen seudun M-juna esimerkkinä

- Tampereen seutu sai **seudun sisäisen M-lähijunalinjansa** joulukuussa 2019
 - Yksi LVM:n ostoliikennepiloteista vuodelle 2020 solmittuun ostoliikennesopimukseen
 - Tässä ensimmäisessä vaiheessa vuorot sijoitettiin olemassa olevan samojen rataosien muun vuorotarjonnan välisiin harvoin aikatauluaukkoihin
- Suurempi muutos nähtiin 15.8.2022 alkaen **kuntien rahoittamana lisäliikenteenä**
 - VR oli suunnitellut rataosien Tampere–Nokia–Pori ja Tampere–Toijala–Riihimäki(–Helsinki) aikataulurakenteen täysin uudelleen mahdollistamaan tehokkain ja tihein mahdollinen lähijunatarjonta Nokian ja Tampereen sekä Toijalan ja Tampereen välille
 - Lisärahoitusopimus**, jolla Nokia, Tampere, Lempäälä ja Akaa rahoittavat lisävuorot osaksi LVM:n jo voimassa ollutta ostoliikennesopimusta.
- Maankäytön ja joukkoliikenteen yhteistyö**
 - Mukana linjan pysähdyspaikkana on myös Tampereen kaupungin alueella Tesoman seisake, joka otettiin käyttöön elokuussa 2021 kaupungin ja Väyläviraston yhteisrahoittamana hankkeena



Kalustoyhtiö ostoliikenteeseen



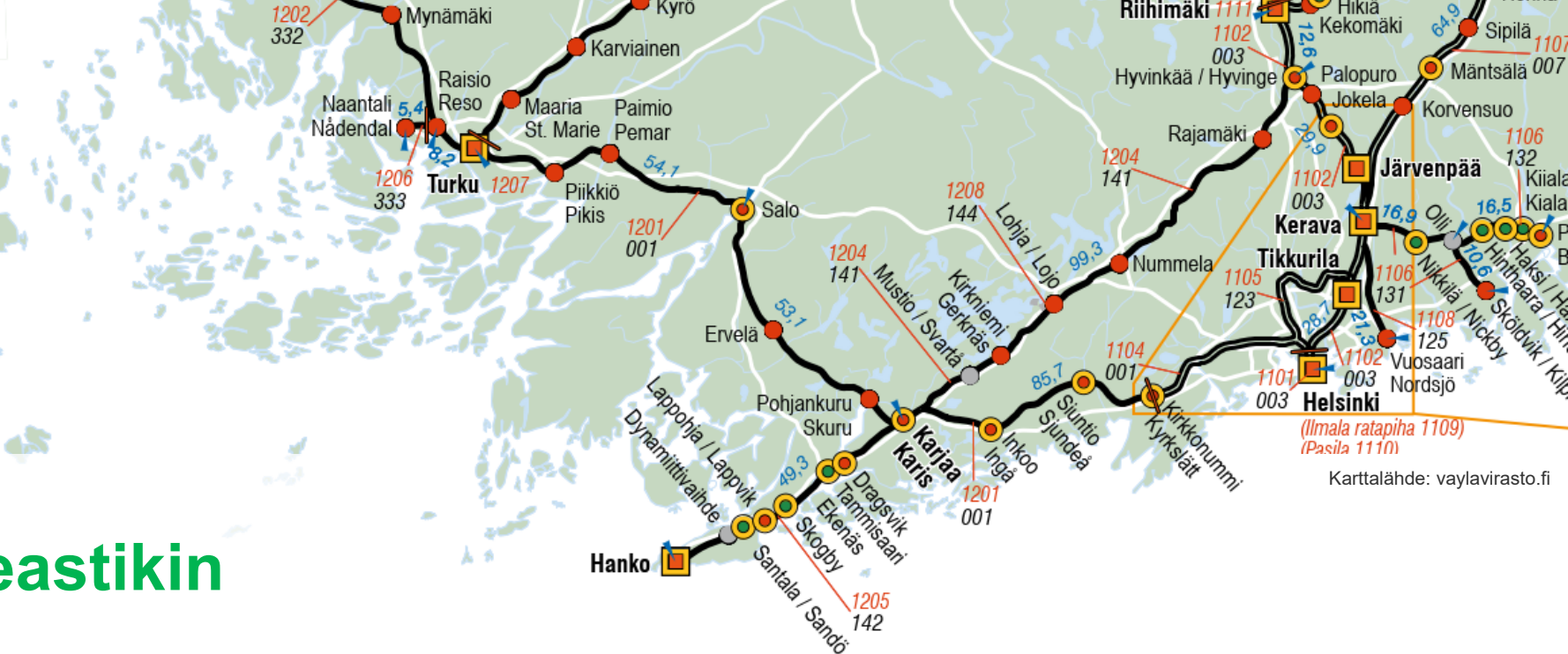
- LVM:n **ostoliikenteen kalusto on järkevää irrottaa kalustoyhtiöön**, sillä seuraava ostoliikennesopimus kilpailutetaan
 - Lähes kaikki ostoliikenteen päiväjunavuorot ajetaan jo nyt kalustolla, joka ei liikennöi millään muilla reiteillä: Dm12-kiskobussit, Sm4- ja Sm2-lähijunat sekä **uudet juuri tilatut SmX-junat**
- HSL-alueella liikenne on jo kilpailutettu Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n kalustolla (Sm5)



Vuorolisäyksiä ostoliikenteenä nopeastikin

- Nykyjunakalustolla ja ratainfraalla voidaan tehdä paljon yhteiskunnan toimivuutta ja liikkumista mahdollistavia vuorolisäyksiä ostoliikenteenä; esimerkiksi:
 - Osa **Hanko–Karjaa**-ostoliikenteen vuoroista voisi vuoden päästä jatkaa Sm4-kalustolla **Inkoon ja Siuntion kautta Helsinkiin**
 - Lappeenrannasta tarpeeksi aikainen yhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle** ja yöllä takaisin saadaan jo yhtä Z-junavuoroparia jatkamalla (ks. aikataulu vieressä)
 - Aikaiset aamujunat **Mikkelistä ja Ylivieskasta Helsinkiin**
 - Iltajuna **Porista, päiväjuna Kemijärveltä**

	P	Z		Z	I
	8739	9881		9804	8807
Helsinki		0:10	Lappeenranta	4:10	
Pasila		0:15	Kouvola	4:55	
Lentoasema	23:57		Kouvola	4:57	
Tikkurila	0:05	0:23	Koria		
Tikkurila		0:24	Kausala		
Kerava		0:33	Uusikylä		
Haarajoki		0:41	Nastola		
Mäntsälä		0:51	Villähde		
Henna		1:01	Lahti	5:27	
Lahti		1:15	Lahti	5:29	
Lahti		1:17	Henna	5:42	
Villähde		1:24	Mäntsälä	5:53	
Nastola		1:28	Haarajoki	6:03	
Uusikylä		1:32	Kerava	6:11	
Kausala		1:43	Tikkurila	6:19	
Koria		1:52	Tikkurila	6:20	6:26
Kouvola		1:58	Lentoasema		6:33
Kouvola		2:00	Pasila	6:29	
Lappeenranta		2:45	Helsinki	6:34	



Karttälähde: vaylavirasto.fi

Uusia liikennekokonaisuuksia

- VR:n **nykyinen ja tilattu junakalusto** optioineen (SmX) riittää uusien liikennekokonaisuuksien avaamiseen, mikäli tilaaja tällaisille löytyy
- Uudet pysähdyspaikat vaativat kuitenkin vähintään **Väyläviraston laitureiden rakentamista** reitin varrelle, osa myös uutta ratakapasiteettia
- **Naantali–Raisio–Turku**-liikenne nykyisten Helsingin-junien jatkeena; Raisioon on jo sähköt, Naantaliin ei
- **Haaparannasta (Ruotsi) Oulun kautta** Helsinkiin sitten, kun sähköistys valmis
- **Turku–Loimaa–Toijala**-taajamajunaliikenne 2 h vuorovälillä
- **Turun alueen tiheämpi lähiliikenne** vaatii jo selkeitä ratakapasiteetin lisäyksiä, samoin **Oulun alueen** vastaava
- Tampereen seudun lähijunaliikenne täydentyisi uudella **lähijunalinjalla** ja uusilla pysähdyspaikoilla **Tampere–Kangasala–Orivesi–Orivesi Keskusta**
 - Sähköt Orivedeltä Orivesi Keskustaan, johon kohtausraide kääntöpaikaksi
- Traficomin tilaama selvitys *”Alueellisen junaliikenteen jatkoselvitys – liikennöintikustannukset ja matkustajapotentiali”* avaa hyvin sitä yhteiskunnan tuen määrää, joka uusille reiteille tarvitaan

Kustannustehokkuuden vertailu

- ▶ Kustannustehokkaimpia yhteysvälejä suositellaan jatkoselvitettäväksi, jos lähijunaliikenteelle järjestyy rahoitus.
 - ▶ Muitakin yhteysvälejä voidaan selvittää ja toteuttaa, mutta nämäkin edellyttävät rahoituksen varmistamista.
 - ▶ Useilla yhteysväleillä suositeltavampaa on kehittää junaliikennettä nykyisen kaukojunaliikenteen pohjalta tai kehittää kaupunkiseutujen linja-autoliikennettä.
- ▶ Yhteysvälien kustannustehokkuutta voidaan parantaa toteuttamalla toisiaan lähellä olevien yhteysvälien isompina kokonaisuuksina.
 - ▶ Jos esimerkiksi Turun seudulle tutkitut kolme yhteysväliä toteutuisivat yhdessä, liikenne edellyttäisi suhteessa vähemmän kiinteitä kustannuksia varakalustosta ja hallinnosta. Lisäksi henkilöstön käyttö voisi olla tehokkaampaa.
 - ▶ Nämä potentiaaliset parannukset kustannustehokkuudessa sisältyvät kuitenkin kustannustehokkuudesta esitettyjen lukujen vaihteluväleihin.

