

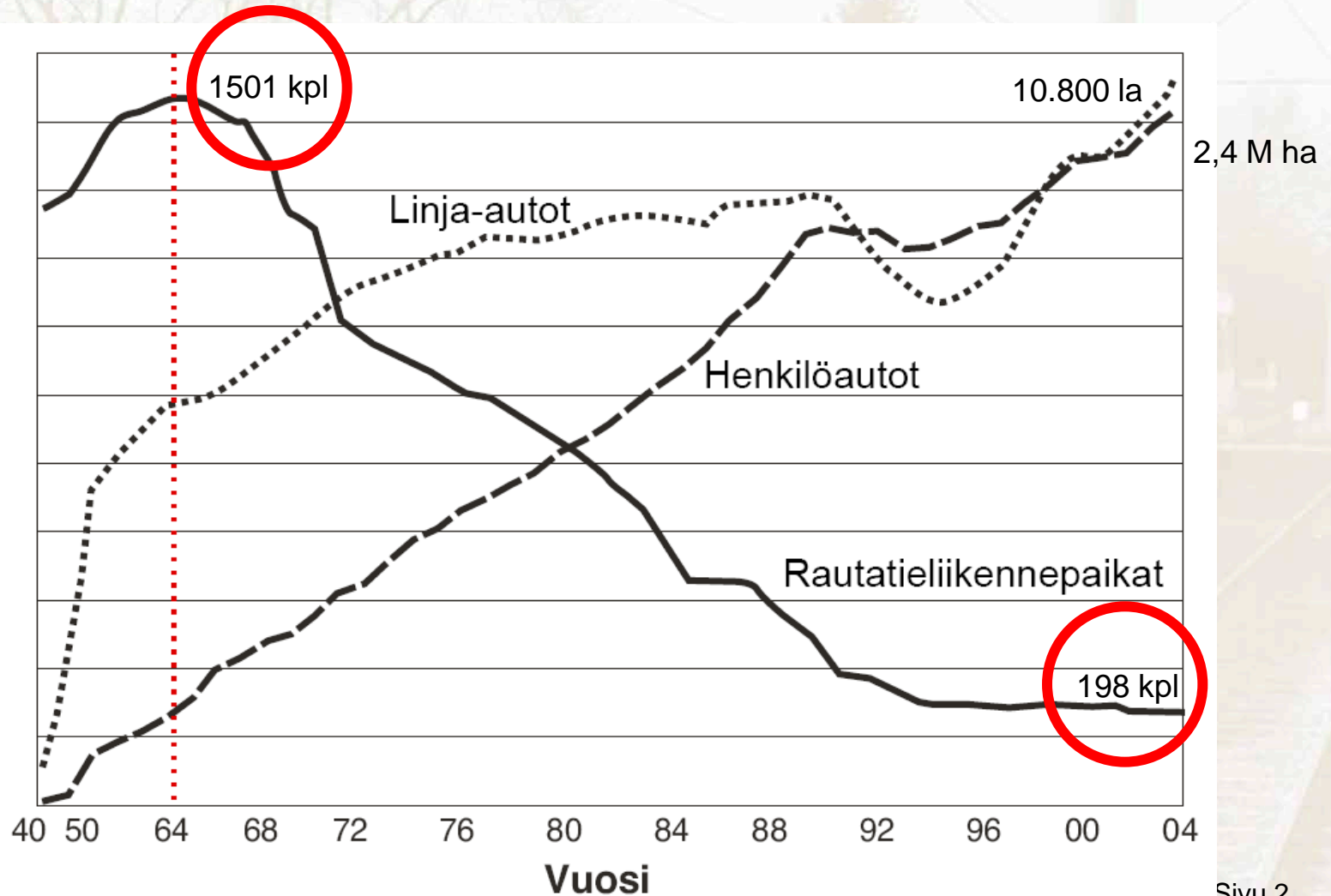
Paikallisjunaliikenteen mahdollisuudet

- osana joukkoliikennettä
- osana alueiden elinvoimaisuutta
- vallitsevat kehitystrendit

Kalvitsa 3.10.2009

Antero Alku, DI
Alkutieto Oy

Henkilöliikenteen trendit Suomessa



Suomen rautatiepolitiikkaa

- Keskittyminen kaukoliikenteeseen
- 1962:
 - ”...rautateiden on vastattava seisakeliikenteestä ainakin siihen saakka, kunnes kehittyvät radanvarsitiet pystyvät ottamaan sen välittäkseen.”
(VR historiikki 1962 s.383)
- Paikallisliikenne jäi vain Helsingin seudulle
- 2008:
 - ”Palvellakseen mahdollisimman hyvin laajaa joukkoa matkustajia VR pyrkii keskittämään junaliikennettä reiteille, joilla liikkuvat suuret matkustajavirrat.”
(VR Oy:n Matkaan-lehti 7/2008 s. 25)



Littoinen 2004

Nykytila ja mahdollisuudet

- Ratojen nykytila
 - Radat saneerattu kaukoliikenteelle
 - Pysäkit purettu ratojen parannusten yhteydessä
 - Asemarakennukset purettu tai muussa käytössä
- Yhdyskuntarakenne muuttumassa
 - Entiset pysäkit ja asemakylät
 - Entinen yhdyskuntarakenne usein jäljellä
 - Uusi palvelurakentaminen hakeutuu teiden varsille
 - Asuminen ja palvelut eriytyvät
 - Päätien varressa ei voi asua



Halikko 2006

Nykytila ja mahdollisuudet

- Radanvarret ovat usein rauhallisia ja kauniita asuinalueiksi
 - Hyvän liikenneyhteyden varrella on tarjolla haluttua asumista
 - Kylämäinen ympäristö monien unelma
- Rautatie ei ole samanlainen ympäristöhaitta kuin maantie
 - Ei jatkuvaa melua ja hajua
 - Pieni suojavyöhyke riittää
 - Kymmeniä metrejä, ei satoja metrejä
- Kustannukset hallinnassa
 - Suurin investointi eli rata on jo olemassa



Uusikaupunki 2004

Mitä on paikallisjunaliikenne?

- **Palvelee päivittäistä liikkumista**
 - Työ-, koulu-, asiointi- ja vapaa-ajan liikenne
- **Pysäkkiväli 1–4 km.**
 - Pysäkit kyläkeskuksissa ja keskeisimmissä taajamakohteissa
- **Vuoroväli enintään 1 tunti**
 - Käyttäjämäärän mukaan mieluummin tiheämpi palvelu



Helsingør 2008, kuva J Nordlund

Paikallisjuna osana joukkoliikennettä

- Yhteen sovitettut aikataulut
- Yhteiset pysäkit
- Yhtenäinen lippujärjestelmä
- ... siten muodostuu toimiva matkaketju
 - Joukkoliikenne palvelee perille asti



Paikallisjunaliikenteen trendejä

- Seudullinen linjastosuunnittelu
 - Paras olosuhteiden tuntemus
 - Ei päällekkäisyyksiä
- Yhtenäinen järjestelmä, yksi lippu
 - Matkustajalle helppo käyttää
- Tilaaja-tuottaja –malli
 - Riskin kantaa viranomainen, jolla myös keinot vaikuttaa riskiin
- Kalusto ja operointi erikseen
 - Ratkaisee kaluston käyttöiän ja liikennesopimusten pituuden eron



Paikallisjunaliikenteen trendejä

- Duo(raitio)vaunut
 - Moottorivaunut, jotka voivat ajaa sekä kaduilla että rautateillä
 - Ei vaihtotarvetta asemalla
 - Paikallisjuna poikkeaa pääkadulle
- Hybridivaunut
 - Toimivat sekä sähköllä että dieselillä
 - Sama palvelu sähköistämättömille radoille kuin sähköistetyille



Hybridiraitiovaunu, Ruotsi 2006, kuva Lauri Rätty

Seudut kiinnostuneet raideliikenteestä

- **Tampere**
 - Selvitys edennyt LJS:n tasolle
- **Varsinais-Suomi**
 - Selvitys edennyt LJS:n tasolle
 - Erillishanke Uudenkaupungin radasta
- **Vaasa**
 - Erillisselvitys tehty
- **Rauma**
 - Erillisselvitys tehty
- **Jyväskylä**
 - Alustavia tutkimuksia mahdollisuuksista
- **Sipoo**
 - Erillisselvitys tehty
 - Osana uutta yleiskaavaa
- **Kouvola**
 - Erillisselvitys tehty
- **Heinola**
 - Aloite, khs:n myönteinen kanta 30.6.2008
- **Savonlinna**
 - Esitetty Huutokosken radalle
- **Oulu**
 - Valtuustoaloite
- **Pori**
 - Kiinnostus, tutkittu 1990-luvulla
- **Rovaniemi**
 - Kiinnostus, kansalaisaloite
- **Helsingin kehyskunnat**
 - Nykyiset radanvarsikunnat
 - Uudet ratahankkeet Nurmijärvelle ja Vihtiin



Turku 2007, kuva M Laaksonen

Seudut kiinnostuneet raideliikenteestä

- Tiivistää ja laajentaa yhdyskuntarakennetta
 - Edullista kunnille
 - Kestävän kehityksen mukaista
 - Vaihtoehto Urban Sprawlille
- Hyvät kokemukset ulkomailta
 - Korkeita matkustajamääriä
 - Lopetettua liikennettä palautettu
- Ongelma Suomessa:
 - Junaliikenne ei nyt ole kunnan tai seudun kontrollissa



Duoraitiovaunu Uudenkaupungin Kalarannassa

Nykytilan ongelma

- Maankäyttöä ei voi perustaa raideliikenteeseen, joka voi loppua milloin tahansa tai joka ei edes ala
 - Ei myöskään asuinpaikan valintaa
- Henkilöliikenteen oltava myös raiteilla kaavoittajan hallinnassa
 - Valtion rataverkon oltava avoin myös henkilöliikenteessä kaikille liikennöitsijöille
 - Kilpailutuksen edut saatava myös raideliikenteeseen



Waldkirch, Saksa 2005

Nykytilan ongelma

- Yleinen tie
 - Yhteiskunta maksaa
 - Paikallinen viranomaisen päättää tiestä
 - Kaikilla vapaa käyttöoikeus
 - Paikallisviranomaisen voi kilpailuttaa bussiliikenteen
 - Bussiyhtiön voi vaihtaa
- Valtion (RHK:n) rautatie
 - Yhteiskunta maksaa
 - Valtio päättää radasta
 - **Vain** VR Oy saa ajaa henkilöjunia
 - Paikallisviranomaisen **ei voi** kilpailuttaa junaliikennettä
 - Jos VR Oy ei aja, **ei ole** junaliikennettä

Lainsäädännön kehitys

- Tällä hetkellä
 - LVM:n tulkinnan mukaan vain YTV ja LVM voivat ostaa junaliikennettä VR Oy:ltä
 - Junakaluston voi omistaa ja ylläpitää muu kuin VR Oy
 - Pääkaupunkiseudulla Junakalusto Oy:lle tulee omat junat
 - Seudullisesta paikallisjunaliikenteestä pitää tulkinnan mukaan tehdä sopimus sekä LVM:n että VR Oy:n kesken
 - VR Oy:ltä ostetaan junien kuljetuspalvelu – muun voi kilpailuttaa tai hoitaa itse
 - Oman kaluston hankinta harkittava
 - VR Oy ollut haluton hankkimaan paikallisjunakalustoa
 - Suomessa tarve hybridikalustolle (sähkö + diesel)
 - Suomessa potentiaalia myös duokalustolle (junaradalta kadulle)

Lainsäädännön kehitys 1/2

- EU:n joukkoliikenteen palvelusopimusasetus (PSA) ja Suomen Joukkoliikennelaki
 - Astuvat voimaan 3.12.2009, PSA:lla lainvoima myös Suomessa
 - Suomen Henkilöliikennelaki korvataan Joukkoliikennelailla EU-asetuksen mukaisena
 - Rautatieliikenne jätettiin EU-asetuksesta pois, koska saman asian piti tulla 3. rautatiepakettiin – ei tullut
 - Asetus ei estä PSA:n soveltamista rautateille, mutta tätä ei ehdoteta Joukkoliikennelakiin
 - EU:n liikennepolitiikan periaatteet
 - Avoimet liikenneverkot – myös rautatiet
 - Julkisen vallan tukeman liikenteen kilpailutus

Lainsäädännön kehitys 2/2

- EU:n joukkoliikenteen palvelusopimusasetus (PSA) ja Suomen Joukkoliikennelaki
 - PSA:n lähtökohdat
 - Seudulliset liikenteen suunnittelu- ja tilaajaorganisaatiot
 - Avoimet markkinat ja kilpailutus
 - Tilaaja-tuottaja –malli
 - Ehdotus Joukkoliikennelaiaksi
 - Eduskunnan käsittelyssä juuri nyt
 - Sääntelee käytännössä vain bussiliikennettä
 - Raitiotiet ja metro jäävät lainsuojattomiksi
 - Seudulliset viranomaiset vastaamaan bussiliikenteestä
 - Junaliikenteestä päättää LVM muualla kuin Helsingin seudulla
 - Todellinen päätäntävalta junaliikenteestä säilyy monopolin turvin VR Oy:llä

Paikallisjunien talous

- Suurin talouden arvioinnin ongelma on kokemuksen puute
 - Helsingin seudun olosuhteet poikkeavat muusta Suomesta
 - Nykyinen taajamajunaliikenne ei vastaa paikallisjunaliikenteen palvelutasotavoitetta
- Oikein hoidettuna paikallisjunaliikenne todennäköisesti kattaa kulunsa
 - Kustannus per matkustajapaikka pienempi kuin bussiliikenteessä
 - Nykyisetkin matkamäärät korkeita suhteessa palvelutasoon
 - Maankäytön potentiaali kaikkialla hyödyntämättä



Liikenteen kustannusrakenne

- Junapäivä
 - Junan hinta 4 M€ (Sm2-tyyppinen mutta uusi sähkömoottorijuna)
 - Junien investointi tai vuokra, 40 v, 4,25 %
- Junautunti
 - Kuljettajan kustannus sivukuluineen, bruttotunti
- Junakilometri
 - Energia, huolto, varaosat, ratamaksu
- Toimitila- ja hallintokulut
 - Yleishallinto
 - Liikennepäivystäjä
 - Sosiaalililat, vaunusuoja
- Seutulipun lippujärjestelmän kulut
 - 5–6 snt./matka
- Liikenteenohjaus sisältyy ratamaksuun



Yksikköhintoja raideliikenteessä

	Metro 2004	Metro 2005	Juna 2004	Juna 2005	Juna YTV 2006	VS-LJS
Muoto	Liikenne -laitos	Liikenne -laitos	Osto- liikenne	Osto- liikenne	Osto- liikenne	Liikenne -laitos
km [€]	0,8*	0,78*	1,07	1,09	0,55	1,01
h/hlö [€]	28,3	28,6	93,5	56,4	57,5	30
pvä [€]	446	458	666	598	808**	575
huolto/pvä [€]					356	
Junan hinta [M€]	2,7	2,7	4,6	4,2	5,6**	4
käyttöaika [v]			40	40	40	40
korko			4,25 %	4,25 %	4,25 %	4,25 %

* ei sisällä ratamaksua, noin 0,1 €/km

** pidempi juna kuin nykyiset junat

Liikenteen tulos

		Ylhäisi – Satama	Loimaa – Turku	Uki – Turku	Yhteensä
Vuosikulu	Ostoliikenne, VR Oy	2,0 M€	2,1 M€	2,1 M€	6,1 M€
	Ostoliikenne, oma kalusto	2,2 M€	2,0 M€	2,0 M€	6,2 M€
	Liikennelaitos, uusi laki	1,9 M€	1,7 M€	1,6 M€	5,2 M€
Matkat		0,75 milj.	0,17 milj.	0,2 milj.	1,12 milj.
Lipputulo		4,4 M€	1,2 M€	1,5 M€	6,4 M€
Tulos	Ostoliikenne, VR Oy	2,1 M€	-1,1 M€	-0,93 M€	0,16 M€
	Ostoliikenne, oma kalusto	1,9 M€	-0,97 M€	-0,84 M€	0,08 M€
	Liikennelaitos, uusi laki	2,2 M€	-0,62 M€	-0,49 M€	1,1 M€

3.10.2009

Pysäkkien taso



Hintahaarukka 0,15–5 M€

Mitä voi tehdä

- Vaikuttaa kansanedustajiin
 - Paikallisjunaliikenteen vapauttamisesta päättää eduskunta, eivät VR Oy tai LVM
 - Seutujen yhteistyö vaikuttamisessa
- Kalustoa ensinnä Sm1-junista
 - Junakalusto Oy:n uudet junat tekevät Sm1-junat tarpeettomiksi
 - Sm1-junia voi muuttaa hybrideiksi sähköistämättömien ratojen liikenteeseen
 - **Valtio-omistajan on kiellettävä junien romuttaminen**
- Junaliikenteen järjestämisoikeus seudullisille joukkoliikenneviranomaisille
 - PSA ja Joukkoliikennelaki tuovat paikalliset joukkoliikenneviranomaiset, mutta
 - Joukkoliikennelaki ei anna seuduille oikeutta junaliikenteeseen

SRM:n ehdotus

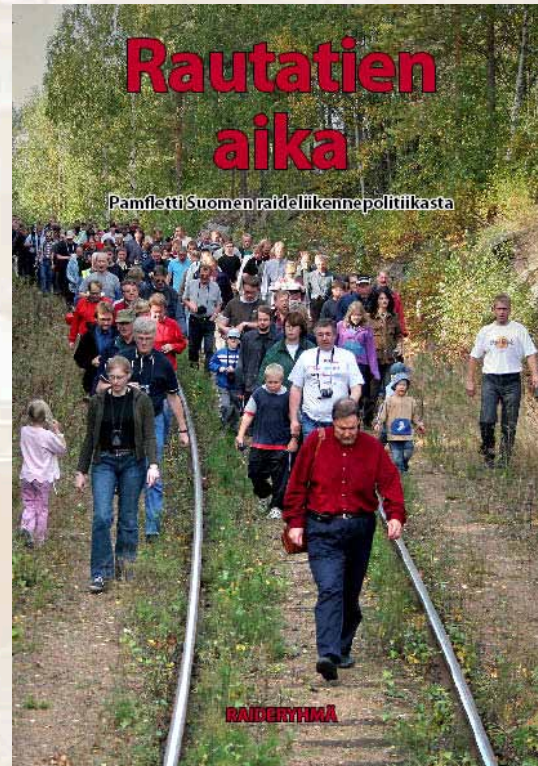
- Ostoliikenne pois voittoa tavoittelevasta VR Oy:stä
 - VR Oy saa silloin keskittyä siihen, mihin se haluaa, eli suurten kaupunkien väliseen liikenteeseen
- Osto- ja palveluliikennettä tuottava erillinen yhtiö
 - Voi olla 100 % valtion omistama
 - Määritellään yhtiöjärjestyksessä, että voi olla voittoa tavoittelematon
 - Yhtiöön siirtyvät VR Oy:n ostoliikennesopimukset, niiden kalusto ja henkilökunta sekä muu VR Oy:lle tarpeeton junakalusto (liikkeenluovutus)
 - Yhtiöille erillinen johto ja muu hallinto, ei osaksi VR-konsernia
- Järjestely ei vaadi erillistä lainsäädäntöä
 - Mahdollinen jopa nykyisen Rautatielain monopolipykälän puitteissa
 - EU kieltää lakiin perustuvan monopolin, eli Rautatielain monopolipykälä on poistettava (tilalle tulee sopimusmonopoli)
- Provinssin Rautatiet Oy voidaan perustaa vaikka heti!

Kiitos!

www.alkutieto.fi
www.rautatiematkustajat.fi
www.kaupunkiliikenne.net



Täältä 25 €



**Täältä
tarjoushinta**

5 €