



Taajamajunaseminaari 8.2.2005 (lyhyt tiivistelmä Pro Rautatie/Rle)

”Taajamajunaliikennettä voidaan kehittää – emme ole menettäneet toivoamme”



8.2.2005 järjestetyn Taajamajunaseminaarin yksi lähtökohta oli Etelä-Suomen radanvarren kuntien edustajien kannanotto liikenne- ja viestintäministeriölle, VR Osakeyhtiölle ja Ratahallintokeskukselle. Siinä tuotiin esille taajama- ja lähijunaliikenteen ongelmat ja kehittämisen välttämättömyys kuntien näkökulmasta. Asia on erityisen ajankohtainen tänä vuonna, koska nyt tehdään ratkaisut ensi vuonna Oikoradan valmistumisen myötä suurten muutosten edessä olevasta Etelä-Suomen junaliikenteestä.

Seminaarin avauksessa **Pro Rautatien hallituksen puheenjohtaja, kaupunginjohtaja Erkki Kukkonen** toi esille keskinäisen luottamuksen tarpeen – kuntien on voitava luottaa junaliikenteen kehittymiseen suunnitellakseen maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä sen varaan. Yhteistyössä on huolehdittava siitä, ettei kumipyöräliikenne jää ainoaksi vaihtoehdoksi. Jos niin käy, ruuhkat ovat vasta tulossa tieliikenteeseen. Siten Etelä-Suomessa raideliikenteen toiminta ja kehitys on myös tieliikenteen toiminnan kannalta välttämätöntä. Huolehtiminen riittävästä liikennetarjonnasta ja sen edellyttämästä ratakapasiteetista on nyt ajankohtaista. Kunnilla, VR osakeyhtiöllä, Ratahallintokeskuksella ja liikenne- ja viestintäministeriöllä on kehittämisessä oma roolinsa, vasta tämä yhteistyö voi kehittää todella toimivaa ja kaikkia palvelevaa raideliikennettä.

VR Osakeyhtiön henkilöliikennejohtaja Antti Jaatinen kertoi valmistuvasta VALI 2006 suunnitelmasta, jossa uudella ja ajanmukaisella kalustolla voidaan tarjota hyvää junaliikenteen palvelua Etelä-Suomen alueelle. Pääradan taajamajunaliikenteessä on ongelmia saada suunniteltu kolmas juna tunnissa päiväliikenteeseen Riihimäelle saakka, koska ratakapasiteetti ei riitä. Uudelle oikoradalle on suunniteltu kerran tunnissa suuntaansa kulkeva taajamajunapalvelu. Näiden lisäysten toteutumisen edellytyksenä on ministeriön ostarahoituksen riittävyys. VR Osakeyhtiön näkee taajamajunaliikenteen kehittämisen haasteina

- LVM:n ostoliikenteen budjettikehyksen nostamisen liikenteen mahdollistavalle tasolle,
- kuntien panostuksen lippuyhteistyöhön ja liityntäliikenteen kehittämiseen,
- rataverkon kapasiteetin riittävyyden ja junaliikenteen toimintamahdollisuudet turvaavien investointien toteutumisen
- VR Osakeyhtiön omien kalustohankintojen jatkumisen.

Omalta osaltaan VR Osakeyhtiö on valmis tarjoamaan hyvää ja laadukasta taajamajuna-palvelua uusilla nopeilla ja mukavilla junilla.

Liikenne- ja viestintä ministeriön liikenneneuvos Petri Jalasto kertoi taustana VR:n perustamisvaiheen lupauksesta ostaa ennallaan jatkuvan liikenteen kannattamatonta osuutta. Alkuvaiheessa ostot olivat 60 – 70 M€/v –tasolla, mutta 90-luvun lopulla summia leikattiin. Nyt voimassa on Oikoradan käyttöön ottoon 30.8.2006 voimassa oleva sopimus, jonka mukaan ministeriö ostaa nykyisen liikenteen (korvaus noin 40 M€/v). Vuonna 2006 ostokehys on tämän hetken tietojen mukaan 37 M€/v eli loppuvuodelle 2006 em. sopimuksen perusteella jäisi noin 10,3 M€, joka vastaa 31 M€ vuositaso! Tämä merkitsee Oikoradan käyttöönotto-vaiheessa pakkoa vähentää ostettavaa liikennettä, jos hallitus pitää budjettikehyksestä tältä osin kiinni. Ellei kehystä maaliskuun budjettiriihessä nosteta LVM joutuu karsimaan junaliikennettä ja osa tästä kohdistuu taajamajunaliikenteeseen esim. Oikoradalle on kaavailtu yhtä junaparia joka toinen tunti, kun alkuperäinen suunnitelma oli junapari kerran tunnissa. Junaliikenteen saaminen seutulippujen piiriin on ministeriössä ollut esillä jo pitkään. Lipputuen kautta tuleva tuki nähdään kaikin tavoin terveempänä ratkaisuna kuin suorat ostot. Mutta osin tekniset ongelmat ja osin hallinnolliset kysymykset mm. YTV alueen liikenne, jonka tukeen valtio ei osallistu, ovat estäneet ratkaisun löytämisen.

Liikenne- ja viestintä ministeriön ylitarkastaja Tuomo Suvanto totesi, että tällä hetkellä rautatieliikennepoliitikalla on ainakin kaksi kirjattua tavoitetta. Hallitusohjelma määrittää tavoitteeksi rautatieliikenteen markkinaosuuden nostamisen ja LVM:n joukkoliikennestrategiassa tavoitteeksi asetetaan joukko-liikenteen markkinaosuuden lisääminen suurten kaupunkiseutujen välisessä kaukoliikenteessä. Eli oikeastaan ei ole selkeitä, jäseneltyjä tavoitteita asetettu. EU painottaa rautatiepolitiikassaan kilpailun kautta tapahtuvaa kehittämistä. Suomessa painotetaan infrastruktuurin keinoin tapahtuvaa kehittämistä. Yleisten liikennepoliittisten tavoitteiden mukaista olisi kehittää taajamajunaliikennettä. Vaikka sen markkinaosuus henkilöliikenteen kokonaissuoritteesta on vain 0,5 %, sillä on alueellisesti ja paikallisesti huomattavasti suurempi merkitys. Oikoradan rakentamispäätösten yhteydessä hanke todettiin niin kannattavaksi, että sen käytöstä voidaan periä 4M€/v investointimaksua operaattorilta. Tämän maksun kohdentaminen taajamajunaliikenteen ostoihin olisi yksi mahdollisuus lisärahoitukseen. Johtopäätöksiä on todettava, että taajamajunaliikenteen kehittäminen täyttää rautatieliikenteelle asetettuja liikennepoliittisia tavoitteita mutta erityisesti liikennepoliittikan yleisiä tavoitteita ja että taajamajunaliikenteen kehittämisessä tulee painopiste olla markkinaosuus-tavoitteen sijasta alueellisen matkustustarpeen tyydyttäminen sekä yhdyskuntarakenteelliset tekijät.

Ratahallintokeskuksen liikennejohtaja Anne Herneoja totesi, että RHK:n toimivaltaan sisältyvät rata- ja asemakapasiteetti, informaatiojärjestelmä ja liikenteenohjaus, jotka tarjoavat edellytykset junaliikenteelle. Taajamajunaliikenteen hän näki osana usein jokapäiväistä matkaketjua, jossa käyttäjälle on oleellista varmuus sen toiminnasta. Tämän saavuttamiseksi informaation, liikenteen palvelujen kaikilta osin ja niiden käyttämisen infrastruktuurin on oltava kunnossa ja toimivia. Koko liikennejärjestelmän osien on sovittava käyttäjiä palvelevalla tavalla yhteen. Ratakapasiteetin tarjoaminen vaihtelevalla nopeudella 60 – 200km/h kulkeville junille vaatii omat ratkaisunsa. Asemien esteettömyyttä parannetaan resurssien puitteissa. Infojärjestelmää on uudistettu. Täsmällisyys riippuu monista tekijöistä. Parantamisen varaa on, mutta resursseja tarvitaan. Erityisen ajankohtainen on juuri nyt ahtautuneen ja vanhentuneen Ilmalan varikon uusiminen, joka on koko Suomen junaliikennettä palveleva investointi.

Liikennejohtaja Niilo Järviluoma YTV:stä kertoi junan käytön kasvaneen YTV alueella yli 50 % kymmenessä vuodessa. Investoinnit kaupunkiratoihin ja junaliikenteen lisääminen ovat selvästi vaikuttaneet. Myös tulevaisuudessa Marja-radnan rakentaminen ja Leppävaaran kaupunkiradan jatko Espoon keskustaans lisäävät junaliikenteen käyttömahdollisuuksia ja käyttöä. Marja rata voitaisiin aloittaa jo 2007 ja ottaa käyttöön v 2012. Junaliikenteen YTV ostaa VR Osakeyhtiöltä. Nykyisin kalusto on auttamatta vanhentunutta. VR:n kanssa voimassaoleva sopimus päättyy v 2005 lopussa. Junaliikenteen kustannustaso on noussut – kilpailuttaminen olisi hyvä keino alentaa ostoliikenteen kustannuksia. Uusi pääkaupunkiseudun kalustoyhtiö tuo parannusta tulevaisuudessa kaluston laatuun ja mahdollistaa myös junaliikenteen hoidon kilpailuttamisen.

Toimitusjohtaja Yrjö Judström Pääkaupunkiseudun kalustoyhtiöstä totesi kalustoyhtiön lisäävän läpinäkyvyyttä ja tehokkuutta ja luovan option kilpailuttamiseen. Jos kilpailuttamisella pyritään alentamaan liikenteen hoidon kustannuksia, se edellyttää kaikkien käytettävissä olevaa kalustomahdollisuutta. YTV ostaa junaliikennettä noin 45 M€ vuodessa. Kaluston osuus kustannuksista on noin yksi kolmasosa. Uusi kalusto nostaa kalustokustannuksia, mutta paineita voidaan keventää mm. edullisella rahoituksella, tehokkuudella ja kilpailuttamalla kaluston huolto. Uutta kalustoa tarvitaan joka tapauksessa ja se mahdollistaa myös tehtyjen ja suunniteltujen infrastruktuurin investointien tehokkaan hyödyntämisen. Kalustoyhtiö luo hyvällä asiantuntemuksella ja yhteistyöllä tehokkuutta, kun kuntien rahoitusosaaminen ja –kyky yhdistyy VR:n kalustosaamiseen. Se kytkee osapuolet yhteistyöhön ja selkeyttää pääkaupunkiseudun junaliikenteen sopimusrakennetta. Tehokas toiminta edellyttää toimivien tilojen saamista Ilmalaan. Yhteinen kalustoyhtiö on välttämätön askel kilpailuttamiseen edettäessä.

Keskusteluissa nousi esille mahdollisuudet yhteistyöhön myös esim. ympäristö- ja työvoimaministeriöiden suuntaan, koska taajamajunaliikenne keskeisesti palvelee työssäkäynnin mahdollisuuksia, laajentaa työssäkäyntialueita ja keskittää yhdyskuntarakennetta. Työsuhdelipun toteuttaminen nähtiin mahdollisuutena. Riittävä junavuorotarjonta on edellytys junan käytölle ja erityisesti muutosvaiheessa 2006 s olisi turvattava.

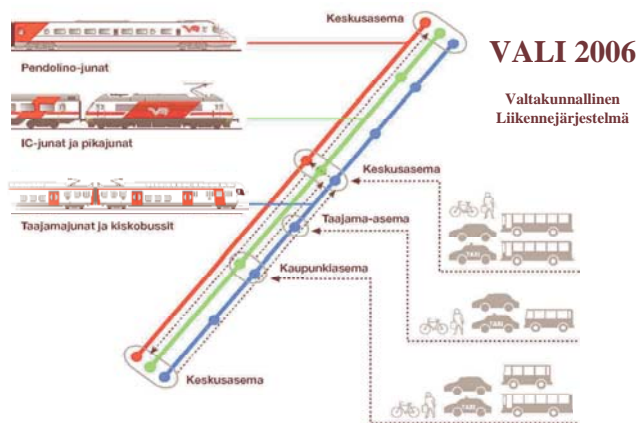
Tilaisuuden lopuksi Erkki Kukkonen kiitti osanottajia hyvästä keskustelusta ja korosti yhteistyön merkitystä taajamajunaliikenteen kehittämisessä. Kaksi asiaa nousee ajankohtaisina esille. LVM mahdollisuudet ovat auttamatta liian pienet v 2006 riittävään taajamajunaliikenteen ostamiseen ja kehyksiä olisi lisättävä, koska koko Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen toimivuus on vaarassa. Selvästi esille nousi myös pääradan ruuhkautuminen Oikoradasta huolimatta, koska uusia taajamajunavuoroja ei järkevästi saada mahtumaan sille. Pro Rautatie tulee panostamaan näiden ongelmien ratkaisemiseen jatkossa.

Pro Rautatie jatkaa taajamajunaliikenteen käsittelyä vuoden 2005 toiminnassaan. Seuraavaksi asiaa käsitellään Rautatiepolitiikkaseminaarissa tiistaina 8.3 klo 9 – 11 VR:n kokouskeskuksen auditoriossa Helsingin päärautatieaseman itäsiivessä.

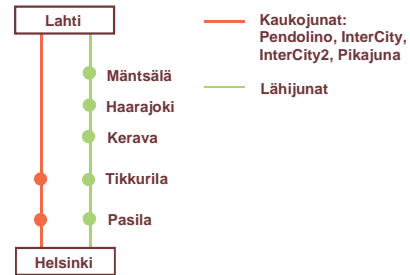
Lisätiedot: Reijo Lehtinen puh 0500 622009, reijo.lehtinen@prorautatie.net

Liite: Kuva-aineistoa seimaarista

Erilliset liitteet: Kuntien ja Pro Rautatien kannanotto 26.1.2005, Kutsu Taajamajunaseminaariin tiistaina 8.2.2004, Kutsu Rautatiepolitiikkaseminaariin 8.3.2005



Oikoradan pysähdykset



VALI 2006 - hyödyt asiakkaille

- Yleiset
 - Matka-ajat lyhenevät oleellisimmilla pääyhteysväleillä
 - Nopeiden yhteyksien määrä lisääntyy pääyhteysväleillä
 - Sujuvat vaihtoyhteydet - monipuolinen yhteystarjonta
 - Uuden kaluston myötä palvelutaso paranee - esim. työntekomahdollisuudet junassa, ilmastointi, parempi matkustusmukavuus
 - Pääradan lähiliikenteeseen lisää kapasiteettia
- Oikoradan vaikutusalueen erityispiirteet
 - Huomattavia matka-aikojen lyhentymisiä (parhaimmillaan jopa 1 h)
 - Lahti tulee selkeämmin työmatkaliikenteen piiriin
 - Nopeat taajamajunayhteydet luovat hyvät edellytykset uusien rautatieasemien (Mäntsälä, Haarajoki) kysynnälle

KOTIMAANLIIKENTEN HENKILÖKILOMETRIT VUONNA 2003

JUNA	3 338 MILJ.	4,6 %
RAITIOTIE	118 "	0,2 %
METRO	404 "	0,6 %
LINJA-AUTO	7 670 "	10,5 %
ALUS	146 "	0,2 %
LEKO	1 075 "	1,5 %
HENKILÖAUTO	59 590 "	81,4 %
MP+MOPO	900 "	1,2 %
YHTEENSÄ	73 241	100,0 %

KUINKA MERKITTÄVÄÄ TAAJAMAJUNALIIKENNE ON MARKKINAOSUUSTAVOITTEEN KANNALTA?

• JUNAMATKAT VUONNA 2004:

• KAUKOLIIKENNE	12,1 MILJ.	20,1 %
• YTV-ALUE	38,2 MILJ.	63,6 %
• TAAJAMAJUNA	9,8 MILJ.	16,3 %
• YHTEENSÄ	60,1 MILJ.	

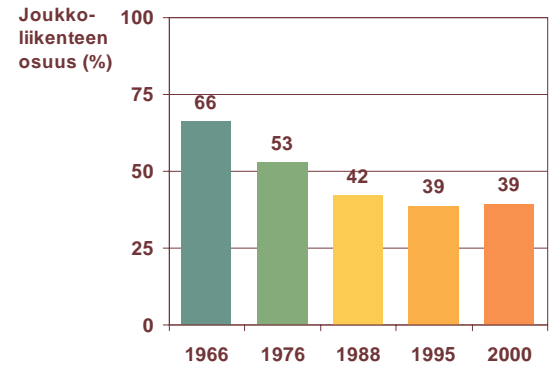
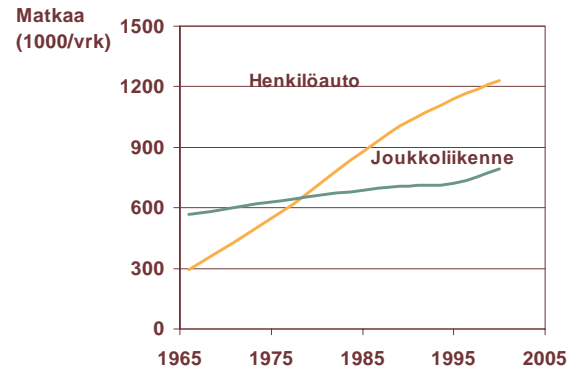
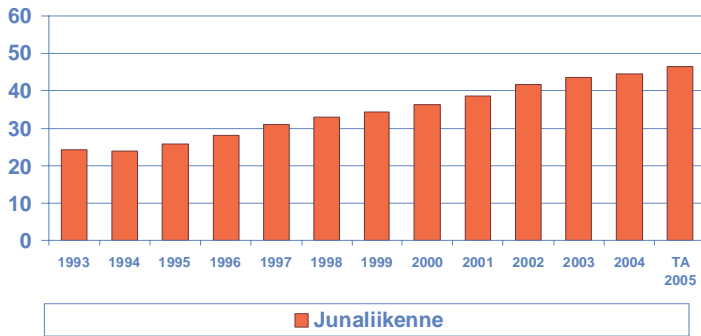
JUNALIIKENTEN HENKILÖKILOMETRIT VUONNA 2004:

•KAUKOLIIKENNE	2 654 MILJ.	79,2 %
•YTV-ALUE	363 MILJ.	10,8 %
•TAAJAMAJUNA	335 MILJ.	10,0 %
•YHTEENSÄ	3 352 MILJ.	

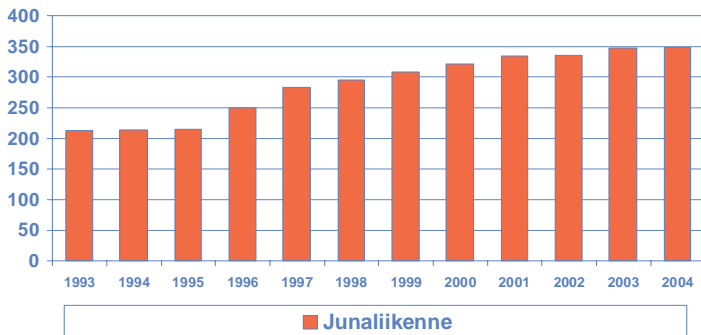
KESKIMATKA

- KAUKOLIIKENNE 220 KM
- YTV-LIIKENNE 9,5 KM
- TAAJAMAJUNALIIKENNE 34 KM

YTV:n Liikennepalveluista maksetut korvaukset, Milj. euroa



YTV:n Junaliikenteen matkustajakilometrit 1993-2004, milj. km



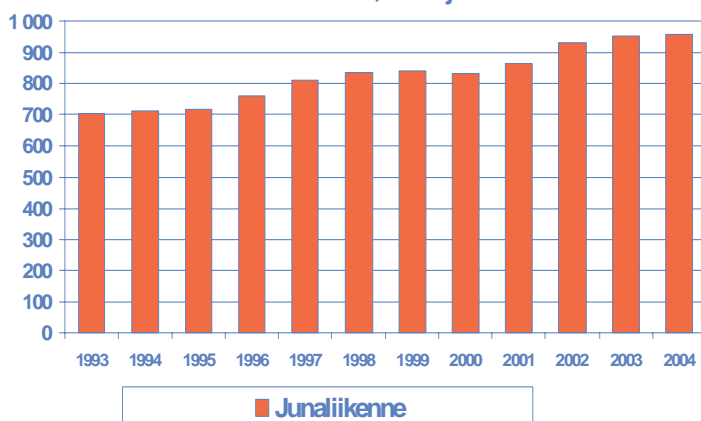
YTV tavoiteverkko 2030

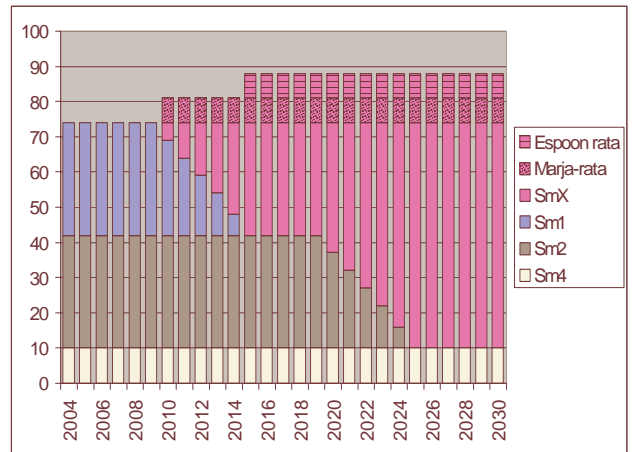
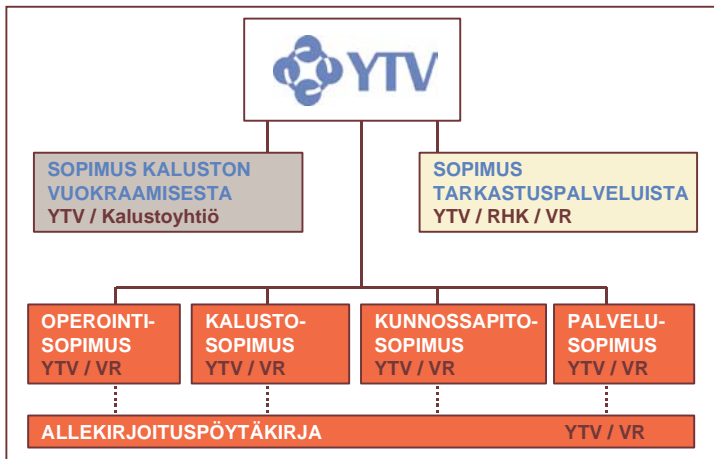


Tilanvarausverkko



YTV:n Junaliikenteen paikkakilometrit 1993-2004, milj. km





- YTV:n liikenteessä käytössä oleva kalusto

- vuosi 2005

- 32 kpl Sm1 –junaa
- 32 kpl Sm2 –junaa
- 10 kpl Sm4 –junaa

- vuosi 2014

- 40 kpl Smj –junaa
- xx kpl Sm2 ja Sm 4 –junia



- VR:n koko taajama- ja lähiliikennekalusto

- vuosi 2005:

- 50 kpl Sm1 –junaa
- 50 kpl Sm2 –junaa
- 10 kpl Sm4 –junaa
- + 20 kpl Sm4 –junaa

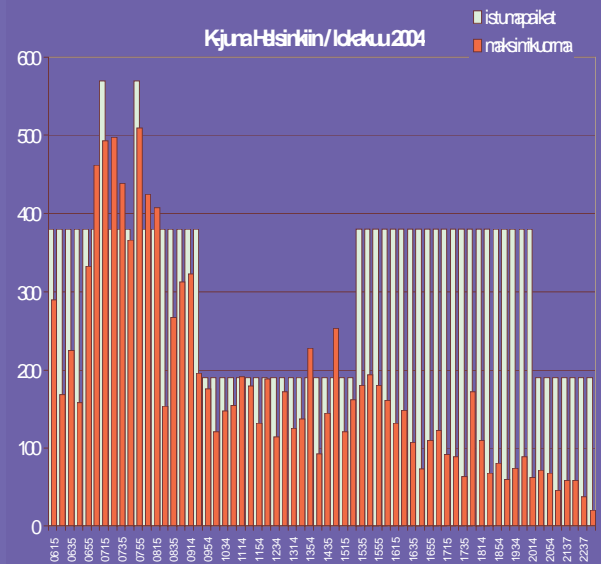
- vuosi 2014:

- 50 kpl Sm2 –junaa
- 30 kpl Sm4 –junaa
- ?

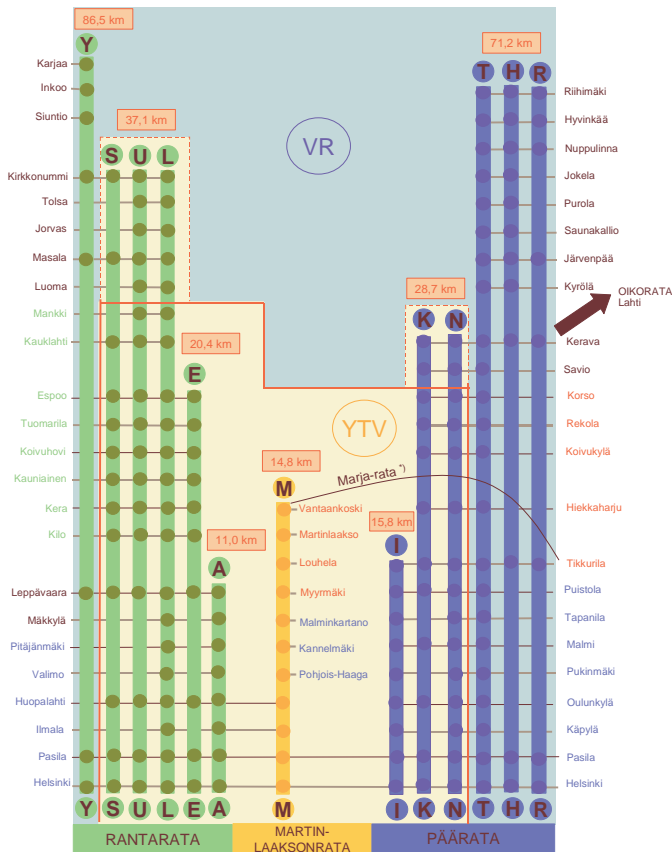


JUNAKALUSTON MÄÄRÄ / KAPASITEETTI JA ASIAKASKYSYNTÄ / OPTIMOINTI

Esimerkkinä K-junan tarjonta ja kysyntäprofiili lokakuun 2004 tilanteessa



YTV:N LÄHILIIKENNE JA VR:N TAAJAMALIIKENNE



*) Marja-rata valmis 2012, 18 km, josta tunnelissa 8,1 km, uusia asemia 7 kpl

YTV:n lähiliikenteen reittien yhteispituus:

- käytössä olevan rataverkon pituus 80 km
- vuorojen lukumäärä / arkipäivä 744 kpl
- ajetut reittikilometrit / arkipäivä 14 500 km
- pisin matka-aika 46 min. ja lyhin 1 min., tyyppillinen pysähdysten väli n. 2 min.

VR:n taajamaliikenne 1) Helsingin seudulla:

- käytössä olevan rataverkon pituus 157 km
- vuorojen lukumäärä / arkipäivä 92 kpl
- ajetut reittikilometrit / arkipäivä 6 100 km
- pisin matka-aika 1 h 28 min. ja lyhin 2 min., tyyppillinen pysähdysten väli (R-juna) yli 5 min. 1) Ilman tunnuksettomia veturijunia

Vertailun vuoksi HKL:n metroliikenne

- käytössä olevan rataverkon pituus 22 km
- vuorojen lukumäärä / arkipäivä 493 kpl
- ajetut kilometrit / arkipäivä 8 100 km
- pisin matka-aika 22 min. ja lyhin 1 min., tyyppillinen pysähdysten väli 2 min.

VR / YTV -KUMPPANUUS JA JUNAKALUSTOYHTIÖ

SOPIMUS LÄHILIIKENTEESTÄ
(⇒ 31.12.2005)

Neuvottelut uudesta sopimuskonseptista 2003
YTV & VR

Neuvottelut sopimuksesta 2004 alkaen

Kalustoyhtiömalli
YTV-alueen kaupungit & VR

Erillinen kalustoyhtiö
s. 25.11.2003

Tarjouspyyntö
kalustosta ja rahoituksesta
käynnistetty keväällä 2005

- Uusi sopimusjärjestelmä
- Operointisopimus
 - Kalustosopimus
 - Huoltosopimus
 - Muut palvelut sopimus

PÄÄKAUPUNKISEUDUN JUNALIIKENTEEN INVESTOINTIHANKKEET

Hankkeet

Läntinen kaupunkirata:
Leppävaara - Espoo
liikenteeseen

Marjarata kokonai-
suudessaan liikenteelle

Marjarata: Tikkurila -
lentoasema osuus

Kalustoyhtiön (ensimmäiset)
junat liikenteeseen

Ilmalan ratapihan ja
varikkoalueen kunnostus

VR:n vanhemman kaluston
Sm1/Sm2 romutus

Marjarata: Vantaankoski -
Kivistö liikenteelle

Kerava - Lahti oikorata

Keravan kaupunkirata

