



Dnro ALLM 994/2018

§ 404 Alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanke sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittäminen 2020–2022

Kaupunginhallitus 15.10.2018 § 404

Valmistelija: jan.grondahl(at)raasepori.fi, puhelin 019-289 2550
Esittelijä: Ragnar Lundqvist, kaupunginjohtaja

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen seuraavaa kautta vuodesta 2020 alkaen. Tulevalla kaudella on tarkoitus pilotoida yhdessä alueiden kanssa alueellista liikennettä sekä tarkastella muutoinkin osto- ja velvoiteliikenteen kokonaisuutta ottaen huomioon alueen tarpeita.

Hallitus on päättänyt, että rautateiden henkilöliikennepalvelut avataan kilpailulle vaiheittain. Ensimmäisenä on tarkoitus kilpailuttaa Etelä-Suomen taajamajunaliikenne kesäkuussa 2022. Rautateiden kilpailun avaamisella pyritään saavuttamaan seuraavia yleishyödyllisiä tavoitteita:

- Junaliikenteen tarjonnan paraneminen ja monipuolistuminen, jolloin se olisi houkuttelevampi vaihtoehto yksityisautoilulle
- Palvelun tehostaminen
- Kilpailu lippujen hinnoilla ja palvelukonseptilla
- Rautatieliikenteen osuuden nostaminen henkilöliikenteen nykyisestä viidestä prosentista kuuteen 2020 –luvulla ja kahdeksaan prosenttiin 2030 –luvulla
- Rautateiden tavaraliikenteen lisääntymiseen
- Kansantalouden kasvuedellytyksien paranemiseen

Hallitus on myös esittänyt, että maakunnat saisivat oman alueensa toimivallan junaliikenteessä, jolloin niiden on mahdollista järjestää liikennettä omista tarpeista käsin.

Paikallisliikennettä supistettiin laajasti 1980 –luvulla ja jäljelle jäänyt alueellinen liikenne on suunniteltu toimimaan ensisijaisesti kaukojunien liityntäyhteyksinä, jolloin se ei välttämättä palvele alueen sisäistä liikkumista. Monilla alueilla on kuitenkin viime aikoina ryhdytty tarkastelemaan junaliikenteen mahdollisuuksia osana laajempaa alueellista liikennejärjestelmää ja erityisesti alueellisessa liikenteessä nähdään paljon kehityspotentiaalia. Moni alueellisen liikenteen järjestämiseen liittyvä kysymys vaatii kuitenkin jatkotyötä.

Jo ennen kilpailun avaamista on tehtävä ratkaisuja kannattamattoman junaliikenteen tulevaisuudesta, sillä sekä nykyinen LVM:n ja VR:n välinen ostoliikennesopimus, että LVM:n päätös VR:lle asetetusta julkisen palvelun veloitteen alaisesta liikenteestä ovat voimassa vuoden 2019 loppuun.

LVM pyytää nyt alueellisia pilottihanke-ehdotuksia koskien liikkumistarpeita ja palvelutasausta, sekä lippujärjestelmiä. Osto- ja velvoiteliikenteen suunnittelua varten pyydetään

Otteen oikeaksi todistaa

Pöytäkirja yleisesti nähtävänä



näkemyksiä kunnan ja sen liikenteellisen vaikutusalueen liikkumistarpeista sekä osto- ja velvoiteliikenteen mahdollisesta tulevasta tarjonnasta. Pilotti-ehdotuksessa pyydetään tietoa alueen lippujärjestelmän toimivuudesta ja miten sitä pitäisi kehittää.

Pilottiyhteistyöhön osallistumalla on mahdollista päästä osalliseksi uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoiteliikennepäätöksen valmisteluun ja toteutukseen! Pilottihanke käynnistyy aikaisintaan joulukuusta 2019 alkaen. Pilotti on määrä toteuttaa hakumenetellyllä siten, että esim. kunnat ja maakuntien liitot voisivat muodostaa yhteenliittymiä ja hakea mukaan pilottiin. Pilottiin valitaan 1-3 aluetta, joiden kanssa laaditaan yhteiset junaliikenteen aikataulusuunnitelmat, jonka jälkeen liikennöinnistä pyydetään tarjoukset VR:ltä. Pilottihankkeen tavoite tulee olla matkustajamäärien ja joukkoliikenteen kulkutapaosuiden kasvattaminen. LVM vastaisi tässä vaiheessa varsinaisesta hankinnasta, ja maakunnallisesti suunniteltu liikenne olisi osa ministeriön ja VR:n välistä sopimusta. Pilotti kestäisi ostoliikennesopimuksen voimassaoloajan, alustavasti 2.5 vuotta.

LVM:n tavoitteena on löytää pilottihankkeen kautta sellaisia liikennöntikokonaisuuksia, joita voitaisiin liikennöidä myös pitkällä aikavälillä.

Erityisesti pyydetään:

- Tietoa alueen liikkumistarpeista (esim. joukkoliikenteen palvelutasomäärittely, ajankohdattaiset kehittämissuunnitelmat) alueen sisäisen ja alueiden välisen liikenteen osalta
- Tärkeimmät junavuorot ja merkittävimmät palvelutasopuutteet

Tarkoitus on saada toimiva joukkoliikennekokonaisuus juna- ja linja-autoliikenteen kesken. Tämä edellyttää myös valtakunnallisen lippujen yhteiskäyttömallin löytämistä.

Raaseporin Ilmoittautuminen

Raaseporissa junaliikenteellä on keskeinen merkitys henkilöliikenteessä niin Karjaalta pääkaupunkiseudun kuin myös Turun suuntiin, mutta myös Tammisaaren ja Hangon välillä. Karjaa toimii selkeänä junaliikenteen solmu- ja vaihtopisteenä niin lähijuna-, kuin myös kaukoliikenteelle. Myös Hangossa junaliikenteen merkitys on tärkeää mm. sataman työvoiman liikkuvuuden kannalta.

Raaseporissa on voimakkaasti panostettu joukkoliikenteen käyttäjämäärien lisäämiseen. Suurina investointeina kaupunki on toteuttanut Tammisaaren matkakeskuksen ja nyt on aloittamassa Karjaan aseman laajaa matkakeskushanketta, hankkeen työnimi on 'Länsi Uudenmaan keskus-asema/Västra Nylands centralstation'. Tavoitteena on saada kaikki liikkujat, ja liikkumismuodot, mahdollisimman lähelle toisiaan joukkoliikenteen kannalta keskeisillä solmu- vai vaihtopisteillä.

Raaseporin kaupunki esittää pilottihankkeeksi Rantaradan 'lähihenkilöliikenteen' kehittämistä välillä Kirkkonummi-Siuntio-(Inkoo)-Karjaa sekä edelleen Tammisaari-Hanko. Pilotin kohderyhmä olisi työmatkaliikkujat ja opiskelijat pääkaupunkiseudun ja Karjaa-Tammisaari-Hanko välillä. Näiden kohderyhmien merkittävin palvelutason nosto ja tärkeimmät vuorot ovat klo 06-09 ja 16-19 välisenä aikana.

Raaseporin kaupunki on aiemmin lausunut asiasta liittyen kilpailutuksen avaamista Rantaradalla (Länsi Uudenmaan kuntien lausunto 21.12.2017); Lainaukset mainitusta lausunnosta alla;



'Lähtökohtaisesti on hyvä, että myös rautatieliikenteeseen saadaan kilpailua. Viime vuosina junaliikenne Rantaradan suuntaan on kärsinyt enemmän vuorojen ja asemien karsimisesta enemmän kuin mikään muu junaliikennealue. Muutokset ovat näkyneet Länsi-Uudellamaalla niin Kirkkonummen, Siuntion, Inkoon, Raaseporin kuin Hangonkin junaliikenteessä. Siksi on erittäin toivottavaa, että junaliikenteen kilpailutus saataisiin käyntiin mahdollisimman pian myös Rantaradan suuntaan. Rantaradan kunnista kulkee paljon työväkeä pääkaupunkiseudulla, joten junaliikenteen merkitys alueella on merkittävä.

'Keskeisenä asiana junaliikenteen kilpailutuksen avaamisessa tulee kuitenkin huomioida muutama asia:

1. Liikenteen riittävä tarjonta. Kun liikenne kilpailutetaan reiteittäin (alueittain), pitää jättää myös muille mahdollisille toimijoille, kuin vain voittaneelle liikennöitsijälle, mahdollisuus täydentää liikennettä markkinaehtoisesti samalla raideosuudella. Ei ole todellista liikenteen avaamista, jos tarjouskilpailun kautta annetaan yhdelle toimijalle 10 vuodeksi yksinoikeus alueen liikenteen järjestämiseen. Tämä ei kannusta liikenteen kehittämiseen. Vielä kun kaluston on suunniteltu tulevan yhdeltä toimijalta (VR) samanhintaisena kaikille tarjoajille, jättää se todella vähän liikumavaraa itse kilpailulle.

2. Yhtenäinen lippujärjestelmä ja tiedottaminen. Junaliikenteessä tulee turvata yhtenäinen lippujärjestelmä eri toimijoiden palveluissa. Lippujärjestelmää tulisi laajentaa myös muihin kulkuvälineisiin, ja jo kilpailutuksen kautta tulisi ohjata eri toimijat kehittämään liikkumisen ohjauksen (MaaS) mukaisia lippukäytänteitä. Junaliikenteen lippujärjestelmää ei saa romuttaa samalla tavalla kuin on käynyt maakuntien linja-autoliikenteessä, jossa ollaan menossa täysin yrityskoh-taisiin lippuihin ja vuoroneuvontaan.'

Raaseporissa on erittäin tärkeää ylläpitää hyvät junayhteydet, varsinkin työmatkaliikenteelle, Helsinkiin ja Turkuun. Tässä Raaseporin kaupungin näkemyksiä junaliikenteen kilpailuttami- seen, sekä kehittämiseksi Rantaradalla:

- Tieverkko ei pysty kattamaan Helsinki-Karjaa-Turku rannikkoalueen kulkuyhteyksiä, joten toi- miva junaliikenne on välttämätöntä alueen kehittymisen kannalta. 10 % työmatkaliikenteestä Raaseporissa tehdään junaliikenteellä, joten sen toimivuus on välttämätöntä
- junaliikenteen kilpailutuksen yhteydessä on huolehdittava siitä, että sillä turvataan junaliikenne koko rataverkolla, myös harvaan asutuimmilla alueilla
- Rantaradan suunnalla on turvattava radan kunnossapito niin, että sen huono kunto ei ole es- teenä laadukkaalle ja nopealle junaliikenteelle. Kirkkonummen ja Karjaan välinen rataosuus pi- täisi uusia kaksiraiteiseksi, jolloin myös junatarjonta voitaisiin nostaa matkustuksen mukaiselle tasolle. Tämä avaisi uusia mahdollisuuksia myös kilpailutuksen suhteen
- Y-junaliikenteen palauttaminen Karjaalle, ja siitä toimivat ja sujuvat yhteydet Tammisaaren ja Hankoon, pitäisi junaliikenteen osalta miettiä yhtenä kehityskäytävänä'

Linja-autoliikenne tukee jo nyt junaliikennettä Karjaa-Hanko välillä mm. niin, että junalipulla voi matkustaa myös osassa linja-autovuoroja kyseisellä yhteysvälillä (ns. junabussi).

Juna- ja linja-autoliikenteen aikataulujen yhteensovittaminen on ollut alueen tavoitteissa jo pit- kään. Eikä pelkästään Raaseporin sisäisen linja-autoliikenteen sovittaminen junaliikenteeseen, vaan myös lähikunnista tulevan liikenteen yhteensovittaminen toimivaksi joukkoliikennekokonai- suudeksi. Tähän olisi hyvin liitettävissä myös linja-autoyhteydet Lohjalta ja Inkoosta, Siuntioon tai Kirkkonummelle. Näin voitaisiin turvata laajemmin junayhteydet Länsi-Uudenmaan kunnista pääkaupunkiseudun ja Turun suuntiin.



Toimivat vaihtoyhteydet solmupisteillä vaatii myös junaliikenteen aikataulujen tarkastelua. On ymmärrettävää, että Rantaradan junaliikenteen aikataulut ovat varsin tiukkoja ja ylimääräinen ratakapasiteetti on tiukassa. Junaliikenteessä painopiste matkustamisen osalta on ilman muuta työmatkaliikenteessä. Kuitenkin säännölliset junayhteydet myös iltaisin ja viikonloppuisin lisäksi junien käyttäjämääriä myös arkiliikenteessä. Joukkoliikenteen pitää olla varteenotettava vaihtoehto oman auton käytölle kaikilla matkoilla. Vain silloin se todella ohjaa käyttäjiä joukkoliikenteen käyttäjiksi.

Haasteeksi on osoittautunut useista toimijoista muodostuva liikenneverkko, missä VR:n lisäksi on useita linja-autoliikennöitsijöitä, moninaisia liikennemuotoja (Reitti-, KOS-, ja siirtymäajan liikenne) sekä nyt viimeisimpänä Raaseporin junaostoliikenne HSL kanssa.

Linja-autojen lippumaailmassa, varsinkin suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella, on juuri nyt käynnissä suurin muutos ikinä. Markkinaehtoisen liikenteen myötä tulevat alueen nykymuotoiset seutu-, kaupunki-, ja työmatkaliput päättymään. Länsi-Uudellamaalla halutaan kuitenkin edelleen tukea joukkoliikenteen käyttöä ja ylläpitää kattava liikenneverkko.

Nyt olisi oikea aika valmistella uudet lipputuotteet ns. puhtaalta pöydältä, että alueelle saataisiin käyttäjille houkutteleva ja joustava lipputuote, joka kävisi kaikissa kulkumuodoissa ja joka olisi helposti monistettavissa valtakunnalliseksi lippumalliksi alueilla, missä on eri muotoista linja-autoliikennettä, sekä keskeistä junaliikenteen tarjontaa.

Länsi-Uudellamaalla olisi luontevaa miettiä myös alueen lipun yhteensovittamista HSL:n lippujärjestelmän kanssa. Länsi-Uudellamaalla pendelöidään erittäin paljon pääkaupunkiseudun suuntaan ja monilla eri kulkumuodoilla. Mm. Lohjan Virkkalasta ja Inkoosta olisi luontevaa mennä ensin linja-autolla Raaseporiin, Siuntioon tai Kirkkonummelle, mistä matka jatkuisi junalla. Nyt asiakkailta pitää olla useita lippuja ja aikataulusovelluksia näiden matkaketjujen toteuttamiseksi. Lisäksi junalla tai linja-autolla pääkaupunkiseudulle pendelöivät matkustajat tarvitsevat usein jatkoylehtyksiä myös HSL alueen sisällä.

Läntisellä Uudellamaalla raideliikenteeseen tukeutuva joukkoliikenne on kokonaisuudessaan murroksen edessä. Nyt pitää miettiä yhtenäinen joukkoliikennemalli niin juna- kuin myös linja-autoliikenteen runkomatkojen, sekä liityntäliikenteen suhteen. Lisäksi lippuasialla pitää saada sopuun eri toimijoiden ja viranomaisten suhteen.

Raaseporin yhteenveto pilottihankeen tavoitteista:

- Pilottihankkeeksi Rantaradan 'lähihenkilöliikenteen' kehittämistä välillä Kirkkonummi-Siuntio-(Inkoo)-Karjaa sekä edelleen Tammisaari-Hanko.
- Raaseporin ja Siuntion HSL:n jo ostamat junavuorot siirretään osaksi pilottihanketta nykyisin vuorovälein
- Yhtenäinen lippujärjestelmä kaikilla toimijoilla ja koko alueella käyttöön
- Nykyisten Rantaradan asemien käytön lisääminen ja tehostaminen, kohderyhmä olisi työmatkaliikkujat ja opiskelijat
- Kohderyhmien merkittävin palvelutason nosto ja tärkeimmät vuorot ovat klo 06-09 ja 16-19 välisenä aikana – lisää vuorovälejä näille aikaväleille



Kokouspäivämäärä
15.10.2018

- Pilotointihankkeen tavoite on kasvattaa raaseporilaisten (sekä muiden rantaradan varren kuntien) raideliikenteen käyttöä valitussa kohderyhmässä ja näin ollen vakiinnuttaa tietoisuutta siitä, että junaliikenne on osa päivittäistä työ- ja opiskelumatkaliikkumista
- Keskeisin idea pilotissa olisi nykyisten joukkoliikennerahojen tehokkaampi käyttö ja junaliikenteen suosion lisääminen. Tavoitteena on nykyisen junaliikenteen turvaaminen myös vuoden 2019 jälkeen sekä kasvavaan kysyntään vastaaminen palvelua lisäämällä.

Ilmoitus halukkuudesta pitää jättää LVM:ään viimeistään 23.10.2018.

Liiteluettelo:

Liite § 404/1: Liikenne- ja viestintäministeriön kirje LVM 11.9.2018 (suomeksi ja ruotsiksi)

Liite § 404/2: Uudenmaan Liitto, LVM: junaliikenteen pilottihankkeet 2020-2021, Luonnos 4.10.2018

Ehdotus:

Kaupunginhallitus ilmoittaa Raaseporin kaupungin halukkuudesta osallistua pilottihankkeeseen: 'Alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeeseen sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittäminen vuosille 2020 – 2022'. Raasepori on valmis osallistumaan ko. hankkeeseen liikenteellisen vaikutusalueen muiden kuntien muodostamaan yhteenliittymän kanssa, jotta alueelliset synergiat saadaan hyödynnettyä.

Ns. yhteenliittymän muodostavat kunnat ilmoittautuvat kukin omalla päätöksellään.

Merkittiin, että tekninen johtaja Jan Gröndahl oli läsnä, kun kokouksessa käsiteltiin §:ää 404.

Keskustelua.

Keskustelu päättyi.

Päätös:

Kaupunginhallitus ilmoitti Raaseporin kaupungin halukkuudesta osallistua pilottihankkeeseen "Alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanke sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittämisen vuosille 2020–2022". Raasepori on valmis osallistumaan ko. hankkeeseen liikenteellisen vaikutusalueen muiden kuntien muodostamaan yhteenliittymän kanssa, jotta alueelliset synergiat saadaan hyödynnettyä.

Niin sanotun yhteenliittymän muodostavat kunnat ilmoittautuvat kukin omalla päätöksellään.

Täytäntöönpano:

Liikenne- ja viestintäministeriö, Uudenmaan liitto, yhteistyökunnat

Otteen oikeaksi todistaa

17.10.2018


Carita Björklöf
kanslisokr./kansliasiantuntija

Pöytäkirja yleisesti nähtävänä

