



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 955332

Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen organisoitumisen ja kustannusten jakamisen vaihtoehdot

Raportti 12.1.2023

Tiivistelmä

Selvityksessä on tuotettu vaihtoehtoja, miten Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen järjestämiseen liittyviä viranomaistehtäviä voidaan organisoida. Organisoitumismalleja on työstetty tunnistamalla junaliikenteen järjestämiseen liittyviä viranomaistehtäviä mm. kansainvälisen vertailun avulla. Selvityksessä on myös kuvattu erilaisia malleja alueellisen junaliikenteen synnyttämien kustannusten jakamiseksi.

Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi on tunnistettu etenemispolkuja kahdelle eri aikavälille. Ensimmäisessä etenemispolussa on tunnistettu keinoja, jotta alueellinen junaliikenne voisi toteutua mahdollisimman nopeasti ja viranomaisten organisoitumisen näkökulmasta mahdollisimman kevein toimenpitein. Keinot sisältävät markkinaehtoisen liikenteen ja lippuyhteistyön ratkaisut sekä lisäliikennehankinnat.

Toinen etenemispolku kuvaa, miten alueellinen junaliikenne voitaisiin käynnistää toimivaltaisen viranomaisen kilpailuttamana liikenteenä. Kilpailuttamiseen tukeutuva etenemispolku vie enemmän aikaa ja edellyttää enemmän organisoitumista, joten sen mukaan toteutuvan alueellisen junaliikenteen käynnistyminen olisi hitaampaa. Toiseen etenemispolkuun liittyy myös valtion toimet ja päätökset alueellisen junaliikenteen järjestämismallista ja rahoituksesta.

Työssä ei ole ollut tavoitteena tuottaa yhtä suositusta alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi Varsinais-Suomessa, vaan erilaisia vaihtoehtoja, joista alue voi myöhemmissä prosesseissaan valita sopivimman. Vaihtoehtojen valinnan helpottamiseksi työssä on tunnistettu eri organisoitumismallien etuja ja haasteita sekä arvioitu malleja suhteessa niille asetettuihin tavoitteisiin.

Sammanfattning

Utredningen ger alternativ för hur man kan ordna myndighetsuppgifter i samband med organiseringen av regionaltågstrafiken i Egentliga Finland.

Organisationsmodeller har utvecklats genom att identifiera nödvändiga myndighetsuppgifter relaterade till tågtrafikens organisation, t.ex. genom en internationell jämförelse. I rapporten beskrivs också olika modeller för att dela på de kostnader som regionaltågstrafiken genererar.

För att ordna regionaltågstrafiken i Egentliga Finland har det identifierats två alternativ för två olika tidsperspektiv. I det första alternativet har man identifierat åtgärder så att regional tågtrafik kan genomföras så snabbt som möjligt och, med tanke på myndigheternas organisation, med lättast möjliga åtgärder. Medlen omfattar marknadsbaserade lösningar för trafik- och biljettsamarbete samt ytterligare trafikanskaffning.

Det andra alternativet visar hur regional tågtrafik skulle kunna inledas som en konkurrenskraftig tjänst av den behöriga myndigheten. Alternativet som är baserat på konkurrensutsättning tar längre tid och kräver starkare organisering, så det skulle gå långsammare att starta regional tågtrafik. Alternativet innebär också statliga åtgärder och beslut om modell och finansiering av regionala tågtransporter.

Syftet med arbetet har inte varit att ta fram en enda rekommendation för organisering av regionaltågstrafiken i Egentliga Finland, utan att presentera olika alternativ från vilka regionen kan välja den lämpligaste i sina efterföljande processer. För att underlätta valet av alternativ har det identifierats för- och nackdelar av olika organisationsmodeller och utvärderats modellerna i förhållande till de mål som satts upp för dem.

Summary

This study introduces alternatives on how to organize tasks needed to launch regional train traffic in Southwest Finland. Alternatives have been developed by identifying official tasks related to the organization of train traffic, for example by means of an international comparison. The report also describes different models for sharing the costs generated by regional train traffic.

To organize regional train traffic in Southwest Finland, two ways have been identified. In the first way forward, the aim was to find ways for the train traffic to start as quickly as possible and, from the point of view of the authorities, with the lightest possible measures. This includes market-based traffic and ticketing cooperation solutions, as well as additional traffic procurement.

The second way illustrates how regional train services could be launched as a competitive service by the competent authority. This way forward is based on competitive tendering, takes more time, and requires more organization, so it would be slower to start regional train services. The second way forward also involves state actions and decisions on the model and financing of regional train transport.

The aim of the study has not been to produce a single recommendation for the launch of regional train traffic in Southwest Finland, but to demonstrate various alternatives from which the region can choose the most suitable one in its subsequent processes. To facilitate the selection of alternatives, the study has identified the advantages and challenges of different models and evaluated the models in relation to the objectives set for them.

Sisällysluettelo

1	Esipuhe	7
2	Työn tausta ja lähtötilanne	8
2.1	Alueellinen junaliikenne eri suunnitelmissa ja sopimuksissa.....	8
2.2	Varsinais-Suomen joukkoliikennemuodot	10
2.3	Rataverkon tila	12
2.4	Kaluston saatavuus.....	14
2.5	Kysyntäpotentiaali.....	15
3	Asiantuntijanäkemyksiä alueelliseen junaliikenteeseen	17
3.1	Haastatellut tahot ja haastattelujen teemat	17
3.2	Liikenteen järjestämisen ja organisoitumisen näkökulma	17
3.3	Päätöksenteko ja kustannusten jako.....	20
4	Eurooppalaisia käytäntöjä	22
4.1	Yleiskuva tarkastelluista alueista	22
4.2	Toimivaltaisuus	23
4.3	Päätöksenteko	25
4.4	Liikenteen hankinta	28
4.5	Palvelutason määrittely.....	30
4.6	Kustannusten jako	30
4.7	Lippuyhteistyö ja joukkoliikenteen brändi.....	32
4.8	Alueellisen junaliikenteen matkaketjut	34
4.9	Yhteenveto tarkastelluista kohteista.....	35
5	Organisointi- ja kustannustenjakomallien laadinnan tavoitteet ja lähtökohdat	39
5.1	Laadittaville vaihtoehdoille asetetut tavoitteet.....	39
5.2	Lähestymistapa organisoitumismallien laadintaan	40
5.3	Etenemispolut alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi tiivistettynä	41
5.4	Etenemispolkujen toteuttaminen	42
5.5	Kustannusjakomallien suunnittelun periaatteet.....	43
6	Nopein etenemispolku alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi	45
6.1	Etenemispolun toteutuksen vaihtoehdot	45
6.2	Markkinaehtoisen alueellisen junaliikenteen käynnistyminen	45

6.3	Liikenne LVM:n järjestämänä.....	46
6.4	Liikenteen hankinnasta aiheutuvien tehtävien organisointi	47
7	Kilpailuttamiseen perustuva etenemispolku alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi	50
7.1	Tausta etenemispolun suunnittelulle.....	50
7.2	Organisoitumista vaativat tehtäväkokonaisuudet	50
7.3	Vaihtoehtoiset organisointimallit kilpailutetusta liikenteestä aiheutuvien tehtävien hoitamiseksi	54
7.4	Pitkän aikavälin organisointimallien edut ja haasteet	61
7.5	Toteuttamisen aikajänne	63
8	Vaihtoehdot kustannusten jakamiseksi	66
8.1	Kustannus- ja tuloluokat.....	66
8.2	Kustannustenjakomallit	67
8.3	Rahoituskanavat	70
9	Johtopäätökset	72
9.1	Ajatuksia alueellisen junaliikenteen vaatimista resursseista ja osaamisesta	72
9.2	Ajatuksia toimivaltaisuudesta ja liikenteen hankinnasta	72
9.3	Pohdintaa alueellisen junaliikenteen nopeasta käynnistymisestä	73
9.4	Pohdintaa organisoitumismalleista kilpailutetussa liikenteessä ja mallien arviointi suhteessa niille asetettuihin tavoitteisiin	74
9.5	Tavoitteita seuraaviin MAL-sopimusneuvotteluihin	85
9.6	Jatkotoimet ja selvitystarpeet.....	86
10	Lähteet	88

1 Esipuhe

Selvityksessä on tuotettu vaihtoehtoja, miten Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen järjestämiseen liittyviä viranomaistehtäviä voidaan organisoida. Lisäksi selvityksessä on kuvattu erilaisia malleja alueellisen junaliikenteen synnyttämien kustannusten jakamiseksi. Työssä ei ole ollut tavoitteena tuottaa yhtä suositusta alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi Varsinais-Suomessa, vaan erilaisia vaihtoehtoja, joista alue voi myöhemmissä prosesseissaan valita sopivimman.

Työn aikana haastateltiin noin kymmentä tahoa, jotka toimivat joukkoliikenteen alalla, tuntevat Varsinais-Suomen ominaispiirteitä tai toimivat joukkoliikenteen järjestämiseen, hankintaan ja/tai suunnitteluun liittyvissä tehtävissä. Työssä etsittiin eurooppalaisia käytänteitä junaliikenteen järjestämiseksi ja rahoittamiseksi rikastamaan kotimaisia esimerkkejä. Selvityksen aikana järjestettiin asiantuntijatyöpaja Varsinais-Suomen liitolle, ELY-keskukselle ja kunnille, jossa keskusteltiin organisointi- ja kustannustenjakomalleista.

Selvityksen työryhmään ovat kuuluneet Heikki Saarento ja Salla Murmann Varsinais-Suomen liitosta, Marja Tommola Valoniasta, Sirpa Korte ja Risto Peltonen Turun kaupungilta ja Soile Koskela Varsinais-Suomen ELY-keskuksesta.

Työn ohjausryhmään ovat kuuluneet työryhmän edustajien lisäksi Aurasta Terhi Källi, Kaarinasta Harri Virta, Loimaalta Paavo Laaksonen, Mynämäestä Seija Österberg, Paimiosta Jari Jussinmäki, Raisiosta Eero Vainio, Salosta Mika Mannervesi, Turusta Timo Hintsanen ja Uudestakaupungista Atso Vainio.

Selvityksen ovat laatineet Anna-Sofia Hyvönen (projektipäällikkö), Katja Kaartinen ja Anne Herneoja Sitowise Oy:stä.

Selvitys on toteutettu osana EU:n Horizon 2020-rahoitteista SCALE UP -hanketta.

2 Työn tausta ja lähtötilanne

2.1 Alueellinen junaliikenne eri suunnitelmissa ja sopimuksissa

Ministeriöiden tulevaisuuskatsaus

Ministeriöiden tulevaisuuskatsauksessa (Valtioneuvosto 2022) nostetaan liikenteen palveluiden toimivien markkinoiden luomiseen ja peruspalveluiden varmistamiseen ratkaisuiksi 1) liikenteen palvelujen ja tietoekosysteemin parantaminen sekä markkinoiden avoimuuden, houkuttelevuuden ja toimivuuden lisääminen, 2) julkisten liikennepalveluhankintojen tehostaminen ja joukkoliikenteen palvelutasosta ja sen rahoituksesta linjaaminen, sekä 3) hankittavista henkilöjunaliikenteen palveluista sekä tulevien palveluhankintojen edellyttämistä rakenteellisista ratkaisuista linjaaminen.

Tulevaisuuskatsauksessa linjataan myös käynnistettäväksi seuraavan hallituskauden alussa osana Liikenne 12 -suunnittelua analysointityö, jonka perusteella muodostetaan parlamentaariset linjaukset hankittavien junaliikennepalveluiden laadusta ja laajuudesta sekä tulevien palveluhankintojen edellyttämistä rakenteellisista ratkaisuista. Lisäksi todetaan, että on laadittava raideliikennemarkkinan palvelu-, kalusto- ja infravisiio sekä tiekartta sisältäen alueellisen liikenteen mahdollisuudet. EU-lainsäädäntö edellyttää, että seuraavat junaliikenteen hankinnat tehdään kilpailuttamalla, minkä nähdään mahdollisesti edistävän myös uusien, markkinaehtoisten junaliikennepalveluiden syntymistä.

MAL-sopimus 2020–2031

Turun kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksen 2020–2031 (Ympäristöministeriö ym. 2020) tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja sitä tukevaa liikennejärjestelmää. Liikennejärjestelmän tavoitetilaksi vuoteen 2025 mennessä on kirjattu mm. henkilöautosuoritteiden kasvun kääntyminen laskuun ja kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkamäärien kasvaminen merkittävästi. Palveleva joukkoliikennekaupunki on nostettu yhdeksi kolmesta kestävästä ja vähähiilisen yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän toimenpidekokonaisuudeksi, jossa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta pyritään kasvattamaan koko seudulla parantamalla sen palvelutasoa ja kilpailukykyä henkilöautoliikenteeseen verrattuna.

Seudun elinvoimaisuuden ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksien turvaamiseksi on MAL-sopimuksessa määritetty parannettavan seudun sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta kaikin liikennemuodoin. Elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä kehitetään ja huomiota kiinnitetään

mm. pendelöintialueisiin. Liikenteen ruuhkautumista ehkäistään ensisijaisesti lisäämällä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta ja vähentämällä autoilun tarvetta.

Turun seudun kunnat sekä maakunnan liitto ovat priorisoineet lähijunaliikenteen aloittamisen yhdeksi raideliikenteen kehittämishankkeista mm. valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa sekä toimeenpanossa huomioitavaksi. Alueellisen junaliikenteen edellyttämät asemapaikkojen kehittämissuunnitelmat on merkitty laadittavaksi osana alueen liikennejärjestelmätyötä alueen toimijoiden ja valtion yhteistyönä. Kunnat on määritetty varautumaan kaavoissaan lähijunaliikenteeseen. Valtio ratkaisee pidemmän aikavälin toimenpiteet lähijunaliikenteen palvelujen edistämiseen MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä. Neuvottelukierrokset MAL-sopimuksen päivittämiseksi odotetaan käynnistyvän vuonna 2023.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma

Taulukko 1. Joukkoliikenteen tavoiteaikoja.

Varsinais-Suomen

liikennejärjestelmäsuunnitelman (Varsinais-Suomen liitto 2020)

kehittämistavoitteet ovat kestävä ja vähäpäästöinen, kilpailukykyinen ja vetovoimainen sekä turvallinen ja terveellinen liikennejärjestelmä. Näitä tavoitteita on tarkennettu mm. priorisoimalla toimia, jotka lisäävät joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn houkuttelevuutta ja vähentävät autoliikenteen määrää. Maakunta halutaan kytkeä tiiviimmin yhdeksi työssäkäyntialueeksi mm. kehittämällä taajamajunaliikennettä ja tarjoamalla seutukeskusten ja Turun välille turvalliset ja nopeat työmatkayhteydet molempiin suuntiin.

Paikallisjunaliikenteen aloittaminen Salon, Loimaan ja Uudenkaupungin suuntiin on Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa TOP5-kehittämistoimissa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetyt tavoiteajat joukkoliikenteellä seutukeskusten ja Turun välille

30 min	Turun keskusta - Salo
40 min	Turun keskusta - Loimaa
50 min	Turun keskusta - Uusikaupunki

Kuntien yhteinen kannanotto

Varsinais-Suomen kuntajohtajat antoivat yhteisen kannanottonsa Varsinais-Suomen lähijunaliikenteen kehittämiseksi lokakuussa 2022 (Varsinais-Suomen liitto 2022a). Kannanotossa todetaan, että tavoitteena on kehittää Varsinais-Suomen sisäisiä ja ulkoisia yhteyksiä ja edistää Tunnin junan ohella ja sitä tukien lähijunaliikenteen edellytyksiä muun muassa uusia seisakkeita, asemapaikkoja ja liityntäpysäköintiä. Etenkin Uusikaupunki-Raisio-Turku ja Loimaa-Turku

yhteysvälien kunnissa sekä Naantalissa matkustajajunaliikenteen kehittäminen koetaan elinvoimaisen tulevaisuuden kannalta kriittiseksi kärkihankkeeksi, johon ollaan halukkaita panostamaan.

Radanvarsikuntien pendelöinti ja muu liikenne on huomattavan usein yksityisautoilun varassa. Kun pyritään kestävään aluerakenteeseen ja ilmastoystävälliseen liikennejärjestelmään, olemassa olevien raideyhteyksien hyödyntämisellä on merkittävä rooli.

Kysely paikallisjunaliikenteen toivotusta palvelutasosta

Varsinais-Suomen liitto ja Valonia (Valonia 2022) toteuttivat 14.–30.6.2022 kyselyn paikallisjunaliikenteen toivotusta palvelutasosta: millaisia vähimmäisvaatimuksia paikallisjunaliikenteen asemille ja junille alueen asukkailla on? Samalla selvitettiin yleisemmin asenteita paikallisjunaliikennettä kohtaan. Kysely oli suunnattu kaikille, jotka asuvat tai arjessaan liikkuvat Varsinais-Suomen radanvarsikuntien alueella. Vastauksia saatiin jokaisesta radanvarsikunnasta, yhteensä 6062 kappaletta. Turun jälkeen eniten vastauksia kyselyyn tuli Paimiosta, Loimaalta ja Kaarinasta.

Paikallisjunan käytöstä kiinnostuneita vastaajia oli muistakin kunnista kuin radanvarsikunnista maakunnan alueelta. Vastausten perusteella matkustustarvetta on kohti Turkua sekä työn että palvelujen perässä. Mitä lähempänä Turkua asutaan, tarve ja halu junan käyttämiselle vähenee. Toisaalta kunnissa, joissa suunniteltu asema ei sijaitse asutuskeskittymän läheisyydessä, voidaan junamatkustaminen kokea vaikeaksi.

Vastaajien mukaan selkeimmät syyt junamatkustukselle olisivat helppous sekä nopea yhteys. Lisäksi mukava matkustusmuoto ja ympäristöystävällisyys nousivat kärkeen. Avoimissa vastauksissa korostuivat myös matkustusmuodon toivottu edullisuus verrattuna yksityisautoiluun sekä liikkumisen vapaus. Vastaajien mielikuvissa paikallisjuna nähtiin enimmäkseen positiivisena, ja sitä pidettiin miellyttävänä ja nykyaikaisena liikennemuotona. Paikallisjunaliikenteen luotettavuudesta, käytännöllisyydestä sekä helppoudesta vastaajat olivat vähemmän yksimielisiä. Avoimissa vastauksissa esiintyi myös kriittistä pohdiskelua hankkeen tarpeellisuudesta: monen mielestä esimerkiksi lisäkunnostukset kattavaan tieverkostoon ja bussiyhteyksien parantaminen olisivat riittävä panos liikkumisen kehittämiseen.

2.2 Varsinais-Suomen joukkoliikennemuodot

Julkisen liikenteen järjestämisestä säädetään palvelusopimusasetuksessa ((EY) N:o 1370/2007) ja laissa liikenteen palveluista (24.5.2017/320). Liikenne- ja

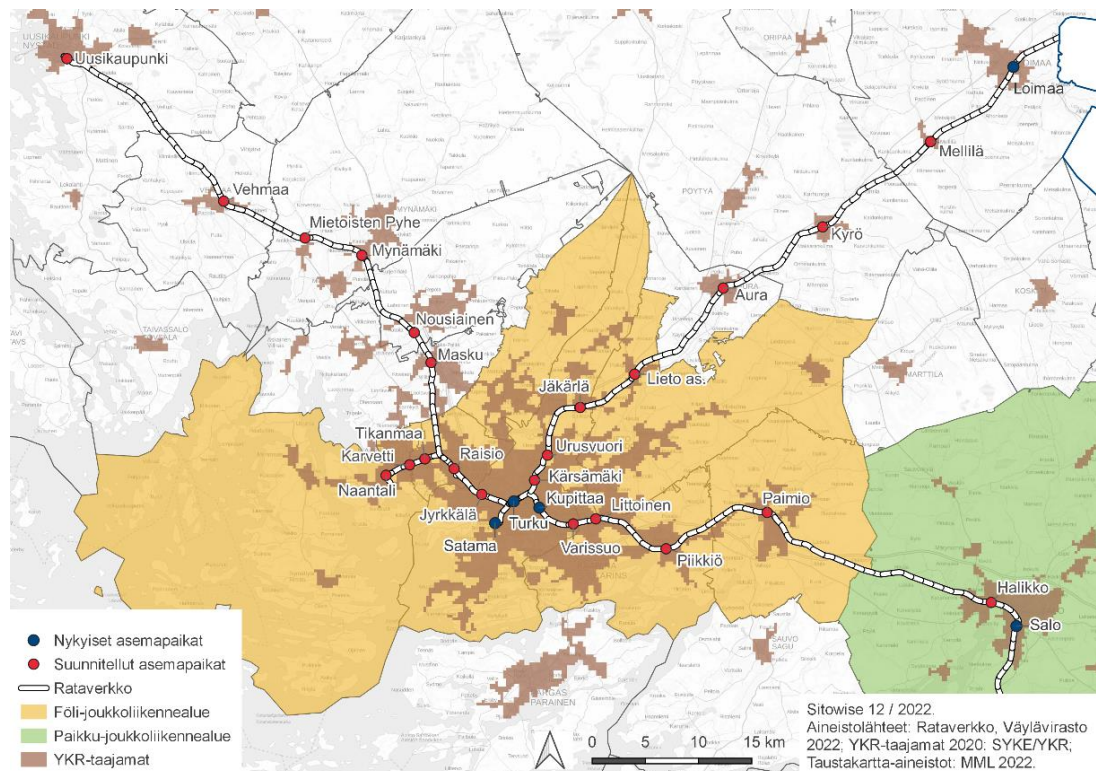
viestintäministeriö (LVM) sekä omalla toimivalta-alueellaan Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) ovat palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja toimivaltaisia viranomaisia rautatieliikennettä koskevissa asioissa.

Tämänhetkisen lainsäädännön mukaan alueellisen junaliikenteen kysymyksissä viranomaisena toimii Suomessa LVM.

Tällä hetkellä Loimaan ja Salon suunnilla VR operoi junaliikennettä markkinaehtoisesti. Loimaan suunnalla on LVM:n suora hankinnalla järjestettyä ostoliikennettä vain yöliikenne. Uudenkaupungin radalla ei ole henkilöliikennettä.

Turun kaupunki toimii tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena (ns. joukkoliikenneviranomaisena) Kaarinan, Liedon, Naantalın, Paimion (1.7.2024 alkaen), Raisen, Ruskon ja Turun kuntien muodostamalla alueella (Kuva 1). Turun seudun joukkoliikenteen (Fölin) brändin alla järjestettävä linja-autoliikenne palvelee Turun kaupunkiseutua. Salon kaupunki on omalla alueellaan toimiva tieliikenteen toimivaltainen viranomainen, joka tuottaa kaupunkinsa linja-autoliikenteen palveluja Paikku-brändin kautta.

Muulla Varsinais-Suomessa järjestettävä linja-autoliikenne on Varsinais-Suomen ELY-keskuksen järjestämää tai markkinaehtoisesti järjestettyä liikennettä. Lisäksi kunnat järjestävät kunnan sisäisiä kuljetuksia (esim. koululaiskuljetukset) ja hyvinvointialueet vuodesta 2023 alkaen sote-palveluihin liittyviä henkilökuljetuksia.



Kuva 1. Alueellisen junaliikenteen ratasuunnat sekä Turun seudun joukkoliikenteen (Fölin) ja Salon seudun joukkoliikenteen (Paikun) toimivalta-alueet. Paimio liittyy Fölin toimivalta-alueeseen 1.7.2024 alkaen.

2.3 Rataverkon tila

Varsinais-Suomen raideliikenteen tavoiteverkko sisältää kolme suuntaa (Uusikaupunki, Loimaa ja Salo) ja 25 uutta asemapaikkaa (Varsinais-Suomen liitto 2020), jotka on myös merkitty maakuntakaavaan (Varsinais-Suomen liitto 2022b). Uusilla seisakkeilla ja asemilla tarkoitetaan myös vanhoja ja olemassa olevia, uudelleen käyttöön otettavia asemapaikkoja.

Työn lähtöaineistoissa ja tehdyissä haastatteluissa on tuotu esiin, ettei tiheää alueellista junaliikennettä voi toteuttaa ilman riittävää ratakapasiteettia. Ratakapasiteettiin liittyy esimerkiksi paikat kääntöön, kohtaamiseen, ohittamiseen ja säilytykseen (Sinisalo 2022a). Kaksoisraiteen rakentaminen lisää ratakapasiteettia ja mahdollistaa paremmin nopeat kaukoliikenteen ja hitaammat alueellisen junaliikenteen vuorot.

Turku-Uusikaupunki

Turku-Uusikaupunki rata on tavaraliikenteen rata, joka on juuri sähköistetty. Radalla ei liikennöidä henkilöliikennettä. Väyläviraston selvityksen (2021) mukaan ilman lisäkohtausmahdollisuuksien rakentamista henkilöliikenne aiheuttaisi tavaraliikenteelle merkittäviä haittoja. Turku-Uusikaupunki ja Raisio-Naantali rataosuuksille laaditaan suunnitelmia vuosien 2022–2023 aikana, joiden avulla perusparannettaisiin rataa ja tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä ja sähköistettäisiin Raisio-Naantali rataosuus. Hankkeella ei ole toteutuspäätöstä.

Väylävirasto (2022) on todennut, että Uudenkaupungin radan peruskorjauksen ratasuunnitelma valmistuu vuodenvaihteessa 2023–2024 ja että sen toteutusvaihe (sisältäen rakentamissuunnittelun) kestää tämän jälkeen arviolta kolme vuotta. Hankkeen toteuttamisen aloittamisen aikataulu riippuu eduskunnan päätöksistä. Peruskorjaus parantaa alueellisen junaliikenteen edellytyksiä mm. tasoristeysten poiston ja sitä kautta korkeampien nopeusrajoitusten myötä, mutta peruskorjaussuunnitelma ei vielä sisällä uusia seisakkeita.

Suomen Lähijunat Oy (2022) on ilmoittanut kiinnostuksesta alueellisen junaliikenteen liikennöintiin Turun ja Uudenkaupungin välillä.

Turku-Loimaa

Väyläviraston (2020 s. 124–126) mukaan Loimaan suunnalla ratakapasiteetti mahdollistaisi liikennöinnin noin kahden tunnin vuorovälillä suuntaansa yhdellä

kalustokokoonpanolla. Alueellisen junaliikenteen käynnistäminen edellyttäisi uusien pysähdysasemien toteuttamista. Tiheämmän vuorovälin alueellinen junaliikenne olisi mahdollinen, mutta tämä edellyttäisi enemmän muutoksia nykyiseen rakenteeseen, mm. uusia kohtaustaikkoja.

Varsinais-Suomen liitto on lähtenyt selvittämään Turku-Tampere-junayhteyden kehittämistä asemapaikkaselvityksellä. Sen tavoitteena on muodostaa kunta- ja asemapaikkakohtainen käsitys asemapaikkojen toteutussuunnittelun ja kaavoitusprosessin vaatimuksista ennen kuin varsinainen ratasuunnittelu voidaan käynnistää. (Varsinais-Suomen liitto 2022c).

Turku-Salo

Turku-Salo rataosuus on osa Helsinki-Turku-yhteysväliä, joka on yksi Suomen vilkkaimpia henkilöliikenteen rataosuuksia. Kyseiselle yhteysvälille on käynnissä Tunnin juna -hanke (Tunnin juna 2022), jossa toteutetaan nopea kaksiraiteinen junayhteys. Yhteysvälille valmistuu vuoden 2023 loppuun mennessä viisi erillistä ratasuunnitelmaa, joita edistetään kohti rakentamisvaihetta omina kokonaisuuksinaan. Salo-Turku rataosuus jakaantuu Tunnin juna -hankkeessa kolmeen ratasuunnitelmaan Salo-Hajala, Hajala-Nunna ja Nunna-Kupittaa. Suunnitelmien on tavoitteena tulla lainvoimaisiksi vuoden 2025 alussa. Radan rakentamissuunnittelu, rakentaminen ja käyttöönotto ajoittuvat vuosille 2025–2031. Radan käyttöönotto ja testaus voidaan aloittaa rakentamisen loppuvuosina. Alueellisen junaliikenteen edellyttämät uudet seisakkeet tulisi ratkaista kaksoisraiteen suunnittelussa ja sen rakentamisen yhteydessä.

Turun kaupungissa, Turku-Kupittaa-ratahanke on käynnissä ja sen odotetaan valmistuvan vuonna 2024. Hankkeessa kehitetään Turun henkilö- ja tavararatapihoja sekä rakennetaan kaksoisraide Kupittaaan ja Turun rautatieaseman välille. Hanke osaltaan mahdollistaa Tunnin junan toteuttamisen. Uusia junavuoroja voisi toteuttaa Salo-Turku-rataosuudella, kun ratatyöt saadaan valmiiksi Turku-Kupittaa välillä eli liikenne voisi käynnistyä noin vuodesta 2025 alkaen. Väyläviraston (2020, s. 81) näkemyksen mukaan nykyisessä liikennerakenteessa ja nykyisellä infralla Turun ja Salon välisten alueellisen junaliikenteen lisäämismahdollisuudet ovat rajoittuneet. Nykyisten kaukojunien väliin mahtuu yksi juna jompaankumpaan suuntaan, mutta tunneilla, joilla kulkee ylimääräisiä kaukojunia, alueellisten junien lisääminen on haastavampaa.

VR (2021) on ilmoittanut, että Turku-Kupittaa radan valmistumisen jälkeen liikennettä voisi olla mahdollista lisätä jopa Naantaliin saakka (huomioiden Raisio-Naantali mahdolliset ratatyöt).

2.4 Kaluston saatavuus

Suomessa on puhuttu jo pidempään tarpeesta toteuttaa valtakunnallinen (tai alueiden yhteistyönä perustettu) kalustoyhtiö, joka vuokraisi kalustoa operaattoreiden käyttöön. Myös haastatteluissa nostettiin esiin valtakunnallisen kalustoyhtiön tarve, siitä puhuttiin jopa välttämättömyytenä. Kalustoyhtiön merkitys kasvaa, jos alueellista junaliikennettä kilpailutetaan alueelle. Kilpailuttamistilanteessa kalustoyhtiön avulla on mahdollista turvata säädösten ((EY) N:o 1370/2007 ja 1398/2016) edellyttämä avoin, oikeudenmukainen ja syrjimätön menettelyn kaikille yrityksille, jotta heillä on tasapuolinen mahdollisuus tarjota julkisten hankintojen tarjouskilpailussa. Toinen kilpailuttamiseen liittyvä keskeinen asia on kalustohankintojen koko: kalustotoimittajat edellyttävät yleensä vähintään 200 miljoonan euron hankintaa, jotta he aloittavat keskustelut, ja 500 miljoonan hankintaa voidaan pitää heidän näkökulmastaan kiinnostavana. Suomessa yksittäisen alueen kalustohankinta olisi tästä murto-osa. Alueilla ei välttämättä ole mahdollista pääomittaa useiden miljoonien kalustoinvestointeja. Siksi kalustoyhtiö olisi tarpeen. Mikäli kilpailuttamisvaihetta halutaan sujuvoittaa kalustohankintojen osalta hyödyntämällä operaattoreiden omistamaa kalustoa, on kalustoyhtiö siihen turvallinen ratkaisu. (Sinisalo 2022b).

Suomeen sopivan kaluston tuontia ja viestiä rajoittavat raideleveyseroista johtuvien muutostöiden kustannukset. Junakaluston hankkiminen pienissä erissä on hankalaa ja kallista. Hankinnalle tarvitaan rahoittaja ja takaaaja ainakin 25 vuodeksi. Alueen määrittämä palvelutaso on keskeisessä roolissa, sillä kallista junakalustoa ei voi hankkia ylimää räisiä varastoon. Siksi joustavuutta markkinoiden kehittymiselle ja kokeiluille on vaikea saavuttaa. (Sinisalo 2022a).

VR (2022a, 2022b) on ilmoittanut ostaneensa uutta esteetöntä junakalustoa, joka tulee käyttöön kevästä 2026 alkaen pääkaupunkiseudun lähiliikenteeseen. Tällä hetkellä pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä käytetään vuosina 1999–2005 käyttöön otettua Sm4-kalustoa. Suurin osa Sm4-junista siirtyy VR:n vanhemman Sm2-lähijunakaluston tilalle muille reiteille. Hankinta sisältää aluksi 20 junaa, mutta sopimukseen kuuluu optio tilata 50 junaa lisää, jotta VR voi vastata alueellisen junaliikenteen mahdolliseen kasvuun. Kalustohankinnan arvo ilman optioita on noin 250 miljoonaa euroa.

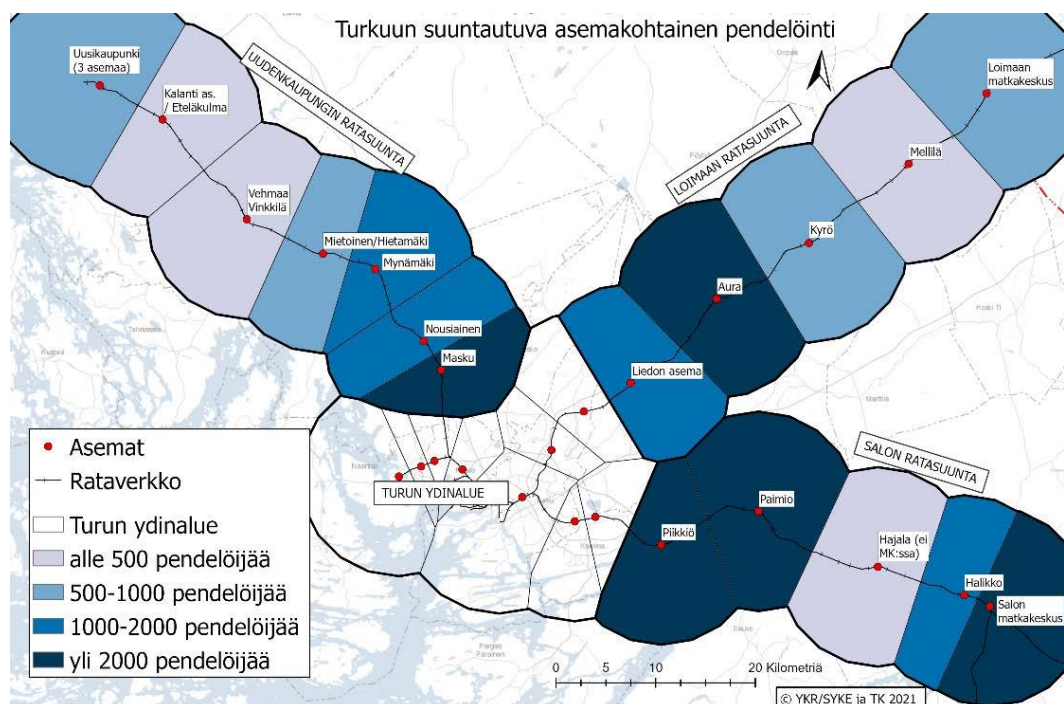
Suomen Lähijunat Oy:n konsultin mukaan (Alku 2022) yhtiö on hankkimassa (tilanne joulukuu 2022) 11 Sm2-junaa, jotka se modernisoi. Modernisoinnin jälkeen junia saadaan käyttöön vuoden 2024 lopulta alkaen. Junat vastaavat palvelutasoltaan uusia junia. Ainoa ero uusiin juniin nähden on suurin liikennöintinopeus, joka on 120 km/t kun vastaavilla uusilla junilla nopeus on 140–160 km/t.

2.5 Kysyntäpotentiaali

Kysyntäpotentiaaliin vaikuttaa yhdyskuntarakenteen sijoittuminen asemien tai seisakkeiden läheisyyteen, asukas- ja työpaikkamäärät sekä eri kulkutapojen keskinäinen kilpailuasetelma. Varsinais-Suomen alueellinen junaliikenne rakentuu etenkin Turun ja kaikkien riittävän vahvojen seutukeskusten väliselle liikenteelle. Junaliikenne palvelee myös harvaan asuttuja maaseudun väliasemia, jotka myös osaltaan tukevat pääteasemien välistä liikennettä.

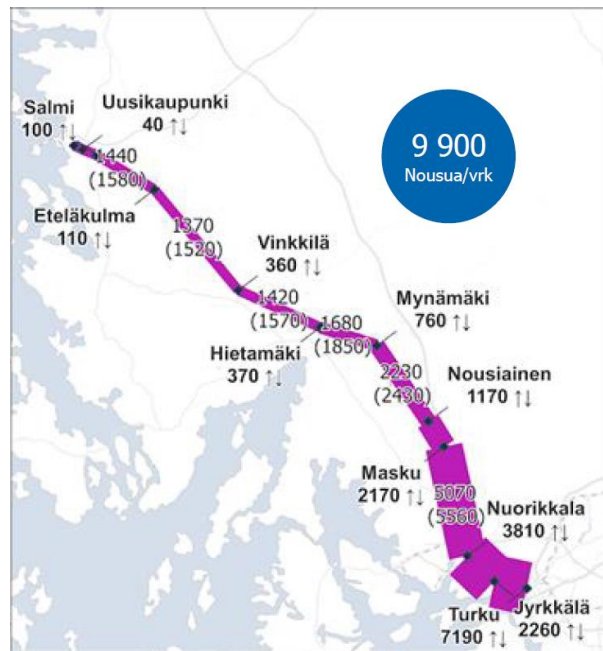
Alueellinen junaliikenne palvelisi radanvarsikuntien alueellista liikkumista. Sen suurin kysyntä syntyisi päivittäisestä liikkumisesta, kuten työmatkustuksesta. Potentiaalisin asiakasryhmä olisivat ne henkilöt, joiden matkustuskohde sijaitsee aseman läheisyydessä kävely- tai pyöräilyetäisyydellä tai kohtuullisen liityntämatkan päässä. Alueellinen junaliikenne parantaisi myös matkailukohteiden saavutettavuutta ja tarjoaisi kestäviä matkaketjuja kaukojunaliikenteeseen.

Kaikilla Varsinais-Suomen kolmella ratasuunnalla on jo runsaasti asutusta ja työpaikkoja (Kuva 2). Suurin pendelöintipotentiaali ilmenee Salon ratasuunnalla. Uudenkaupungin potentiaali on keskivaiheilla ja Loimaan vähäisin. Suurimmat asemakohtaiset luvut ovat myös Salon ratasuunnalla, mutta kaikilla ratasuunnilla asemakohtaiset erot ovat suuria, alle 500:sta yli 2000 lähtevän tai saapuvan pendelöijän asemiin. (Paikallisjunaliikenteen pendelöintipotentiaali. Ratasuuntien ja asemapaikkojen väliset YKR-työmatkat. Varsinais-Suomen liitto 2021)



Kuva 2. Turkuun suuntaava asemakohtainen pendelöintipotentiaali (Varsinais-Suomen liitto 2021).

Turku-Uusikaupunki yhteysväliä on tutkittu myös Väyläviraston Alueellisen junaliikenteen maankäyttöä koskevassa selvityksessä (2021). Selvityksen mukaan yhteysväliillä on vahvaa pendelöintiä (Kuva 3, Kuva 4), ja ratalinjaus on varsin suora verrattuna maantieyhteyteen. Junaliikenne voisi olla nykyisiä bussivuoroja nopeampi ja siten kilpailukykyinen vaihtoehto myös henkilöautoliikenteelle.



Kuva 3. Kysyntäpotentiaali Turku-Uusikaupunki yhteysväliillä sekä seisakkeiden väestö- ja työpaikkamäärät kolmen kilometrin säteellä seisakkeesta (Väylävirasto 2021).

Seisake	Väestö 3 km	Työpaikat 3 km
Turku	96 346	62 039
Jyrkkälä	37 926	15 923
Nuorikkala	26 284	9 721
Kalaranta	9 934	7 101
Uusikaupunki	9 652	7 222
Salmi	6 486	6 830
Masku	4 296	1 537
Nousiainen	3 648	1 056
Mynämäki	2 274	371
Vinkkilä	1 317	453
Hietämäki	648	89
Eteläkulma	295	40

Kuva 4. Turku-Uusikaupunki yhteysvälin väestö- ja työpaikkamäärät kolmen kilometrin etäisyydellä asemasta. (Väylävirasto 2021).

3 Asiantuntijanäkemyksiä alueelliseen junaliikenteeseen

3.1 Haastatellut tahot ja haastattelujen teemat

Työssä toteutettiin useita haastatteluja joukkoliikenteen asiantuntijoille. Haastateltavat valittiin siten, että vastauksista saataisiin näkemystä joukkoliikenteen kokonaisuuden organisointiin, junaliikenteen järjestämiseen liittyvien tehtävien organisointiin sekä Varsinais-Suomelle oleellisiin kysymyksiin.

Haastattelut painottuivat työn alkuvaiheeseen. Haastattelussa käsiteltiin teemoja, jotka koskivat toimijoiden nykyistä organisoitumista, päätöksentekoa ja sitoutumista liikenteen järjestämiseksi, liikenteen ja infrastruktuurin rahoituksen pitkäjänteisyyttä ja kustannustenjakomalleja, junaliikenteen järjestämiseen liittyviä kilpailuttamisen, infrastruktuurin ja kaluston reunaehtoja sekä linja-autoliikenteen ja junaliikenteen muodostamaa kokonaisuutta seudulla. Haastateltavia pyydettiin myös tunnistamaan hyviä ja huonoja käytäntöjä em. teemoissa.

Haastattelut olivat keskenään hyvin erilaisia, ja niissä keskusteltiin organisoitumis- ja kustannustenjakomalleja laajemminkin alueellisen junaliikenteen järjestämisestä. Organisoitumisen malleja ei ole Suomessa pohdittu laajasti, mikä heijastui vastauksiin.

Taulukko 2. Työtä varten haastatellut tahot

Päivämäärä	Haastatellut tahot ja henkilöt
21.6.2022	Suomen Paikallisliikenneliitto ry, toiminnanjohtaja Minna Soininen
22.6.2022	Linea Konsultit Oy: Varsinais-Suomen Ij-konsultti Sakari Somerpalo ja Pro Rautatie ry:n toiminnanjohtaja Atte Mantila
23.6.2022	Espoon kaupunki, liikennesuunnittelupäällikkö Susanna Kaitanen
27.6.2022	Turun kaupunki, joukkoliikennepalvelujohtaja Sirpa Korte
28.6.2022	Tampereen kaupunkiseutu, liikennejärjestelmäpäällikkö Tapani Touru Tampereen kaupunki, joukkoliikennejohtaja Mika Periviita
1.7.2022	HSL, liikennejohtaja Johanna Wallin
7.9.2022	Alkutieto Oy, Antero Alku
8.9.2022	Varsinais-Suomen ELY-keskus, joukkoliikenteen projektipäällikkö Soile Koskela
14.12.2022	HSL, hankintapäällikkö Kimmo Sinisalo

3.2 Liikenteen järjestämisen ja organisoitumisen näkökulma

Haastateltavat tunnistivat Varsinais-Suomen vahvan tahtotilan alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi. Haastatteluissa painotettiin vahvan alueellisen ja

seudullisen yhteistyön merkitystä junaliikenteen suunnittelussa ja toteutuksessa, mikä vaikuttaa organisoitumismalliin. Myös yhteistyötä valtion kanssa pidettiin tärkeänä. Haastateltavien mukaan kaikkialla Euroopassa on edetty valtiovetoisesti alueellisen junaliikenteen toteuttamisessa.

Alueellisen junaliikenteen edellyttämien tehtävien organisoimiseksi ja toimintaan sitoutumiseksi alueen tekemisen tulisi olla suunnitelmallista, perusteltua ja pitkäjänteistä, koska investoinnit tehdään kymmeniksi vuosiksi.

Suunnitelmallisuus liittyy myös maankäyttöön ja MAL-sopimusneuvotteluihin. Alueellista junaliikennettä suunnitellaan ja liikennöidään alueellisesti, mutta se mahdollistetaan paikallisella maankäytöllä, rahoituksella ja päätöksenteolla.

Alueellisen junaliikenteen viranomaistehtävien organisoimiseksi ehdotettiin tarvelähtöistä lähestymistapaa: alueelle tavoiteltu joukkoliikenteen palvelutaso ja sen toteuttamiseen valittava etenemispolku ohjaavat parhaiten viranomaistyön organisoitumista. Varsinais-Suomi ja sen kunnat tuntevat parhaiten alueensa asukkaiden liikkumistarpeet, tunnistavat tavoiteltavan joukkoliikenteen kokonaisuuden ja ovat vastuussa maankäytön kehittymisestä. Tästä näkökulmasta tavoiteltu alueellisen junaliikenteen laajuus ja kysynnän volyymi määrittäisivät, kuinka laaja organisaatorakenne on tarpeen. Haastatteluissa suositeltiin alueellisen junaliikenteen vaiheittaista käynnistämistä. Junaliikenne ehdotettiin käynnistettävän siten, että kaikkia seisakkeita ei heti otettaisi käyttöön, vaan mikäli kysyntää näyttäisi syntyvän, lisättäisiin uusia seisakkeita mukaan.

Alueellisen junaliikenteen hankkiminen alueen itsensä toteuttamalla kilpailutuksella edellyttäisi lakimuutosta, jolla osoitetaan rautatieliikenteen toimivaltaisuus jollekin viranomaistaholle. Haastatteluissa korostettiin, että alueellisen junaliikenteen toimivalta-alueen tulisi kattaa koko alue, jolla liikkumistarve junaliikenteellä tunnistetaan. Nykyisten joukkoliikennettä järjestävien viranomaisten toimivalta-alue ei riittäisi kattamaan alueellisen junaliikenteen toiminta-alueen. Toimivaltaisuus voi tulla jossakin vaiheessa ratkaistavaksi, mutta alueellista junaliikennettä on mahdollista käynnistää ilmankin toimivaltaisuutta, esimerkiksi kuten Tampereella on tehty.

Haastateltavat huomauttivat, että alueellisen junaliikenteen viranomaistyön organisoinnissa on tärkeä huomioida maakunnassa järjestettävä muu joukkoliikenne, joka yhdessä alueellisen junaliikenteen kanssa muodostaa kokonaisuuden. Organisoitumismalli tulisi mahdollistaa vuoropuhelu joukkoliikennekokonaisuuden järjestämisessä. Haastatteluissa pohdittiin, järjestetäänkö alueellisen junaliikenteen viranomaistehtävät samalla tavoin jokaisella kolmella ratasuunnalla vai syntyykö jollekin ratasuunnalle erilainen ratkaisu.

Koska alueellinen junaliikenne muodostaa linja-autoliikenteen kanssa joukkoliikenteen palvelukokonaisuuden, korostettiin haastatteluissa alueellisen junaliikenteen roolin tunnistamisen tärkeyttä. Sen myötä myös organisoitumisen malli on helpompi määrittää. Lisäksi haastatteluissa korostettiin, että asiakasnäkökulmasta alueellinen junaliikenne olisi hyvä sulauttaa osaksi muuta joukkoliikennettä, ja mahdollistaa lippujen yhteiskäyttöisyys kaikissa joukkoliikennevälineissä.

Organisointimallista riippumatta haastatteluissa oltiin yhtä mieltä siitä, että alueellisesta junaliikenteestä vastaava viranomainen tarvitsee riittävät resurssit. Yhdessäkään nykyisessä alueen organisaatiossa ei ole osaamista tai riittävää resurssia alueellisen junaliikenteen järjestämiseen ja kilpailuttamiseen, ja tämä tunnistettiin myös valtakunnallisena haasteena. Myös laajempi yhteistyö valtakunnan tasolla nostettiin esiin.

Haastatteluissa nostettiin esiin myös hyviä huomioita yksityiskohtaisemmista tehtävistä, jotka liittyvät viranomaisvetoisen liikenteen organisointiin ja joita organisoitumismallissa ja myöhemmin tehtävien resurssoinnissa olisi hyvä pohtia. Haastateltavat muistuttivat, että junaliikennettä järjestävä viranomainen tarvitsee tietoa matkustuksen ja liikenteen toteumasta, jotta liikennettä voidaan kehittää - kuten linja-autoliikenteessäkin tällä hetkellä. Mikäli junaliikennettä päädyttäisiin alueelle hankkimaan toimivaltaisen viranomaisen toimesta, haastateltavien mukaan viranomaisella tulisi olla sopimuksellisesti mahdollista ohjata operaattoria. Viranomaisen resurssoinnissa olisi hyvä varata riittävästi resurssia myös sopimuksen valvontaan, jotta tilaajan tahtotila näkyy liikennöinnissä toteutuneen palvelun laadun kautta.

Mikäli alueellista junaliikennettä päätettäisiin toteuttaa hankintojen kautta, haastateltavien mukaan liikenteen kilpailuttaminen vaatii paitsi asiantuntijoiden osaamista, myös toimivat markkinat ja riittävästi tarjoajia. Helsingin seudun liikenne (HSL) on toistaiseksi Suomessa ainoa viranomaistaho, joka on kilpailuttanut junaliikennettä. Sen kilpailutuksen laadintaa pidettiin onnistuneena, vaikka kilpailua ei toivotusti syntynytkään. Haastateltavat tunnistivat riskinä sen, että mikäli alueellista junaliikennettä kilpailutettaisiin alueiden toimesta, ei kilpailua välttämättä synny. Haastateltavien mukaan alueellisen junaliikenteen kilpailuttaminen voisi hyötyä yhteistyöstä kaupunkien ja muiden alueiden kesken. Lisäksi haastateltavat toivat esiin kalustoyhtiön tärkeyden, mikä liittyy viranomaistehtävien organisointiin mahdollisen liikenteen hankinnan kautta.

Haastatteluissa keskusteltiin myös junaliikenteen vaatimista varikoista ja huoltotoiminnoista. Haastateltavien mukaan liikennöintialueelta, mielellään läheltä liikennöinnin aloituspaikkaa, tulisi löytyä tilaa junien yösäilytykseen. Lisäksi alueella tulisi olla tilaa säännöllisiin huoltotoimintoihin, kuten viikoittaisiin

käyttövalmiushuoltoihin, jotta kaluston siirto ei veisi liikaa aikaa ja synnyttäisi turhia kustannuksia. Harvemmin toteutettavat huoltotoimet ja raskas kunnossapito olisi haastateltavien mukaan hyvä sijaita kohtuullisella etäisyydellä alueesta. Harvemmin toteutettavien huoltotoimien sijainti on haastateltavien mukaan asia, josta keskustelut Väyläviraston kanssa ovat paikallaan.

3.3 Päätöksenteko ja kustannustenjako

Alueellisen junaliikenteen vaatimat päätöksenteon prosessit ja kustannusmallit suositeltiin rakennettavaksi siten, että ne sopivat alueen toimintaan.

Päätöksenteon ja rahoituksen tulee haastateltavien mukaan mahdollistaa liikenteen kehittäminen ja niistä tulee löytyä riittävästi joustavuutta. Hyvä ja säännöllinen lautakuntayhteistyö nostettiin yhdeksi olennaiseksi elementiksi päätöksenteossa.

Haastatteluissa ei löytynyt selkeää yhtä näkemystä, miten alueellisen junaliikenteen kustannukset olisi syytä jakaa. Kustannusten yhteydessä kuitenkin korostettiin, että koko alue ja kaikki kunnat hyötyvät alueellisesta junaliikenteestä, joten sen tulisi näkyä rahoituksessa.

Junaliikenteen rahoitusmallin suositeltiin huomioivan hyötyjä maksaa -periaate tai matkan pituus. Jos alueellisesta junaliikenteestä syntyy yksi osa alueen muuta joukkoliikennettä, olisi mahdollista rakentaa rahoitusmalli, jossa kaikkien liikennemuotojen kulut lasketaan yhteen ja jaetaan kunnille sovittujen kustannusosuuksien mukaan. Haastateltavien mukaan kustannusmallissa investointikustannus olisi suositeltavaa nähdä kaupunki- ja aluekehityshankkeena, jossa hyötyjä maksaa. Alueellisen junaliikenteen tuomat hyödyt eivät ole vain lipputuloja, vaan myös yleistä elinvoimakehitystä ja esimerkiksi maanarvon nousua. Tällä lähestymistavalla olisi mahdollista, että rahoitusmalli kannustaisi kuntia kehittämään maankäyttöä vahvemmin alueellista junaliikennettä ja muuta joukkoliikennettä tukevaksi. Erilaisena näkökulmana kustannusjakoon esitettiin myös päästöohjaus ja kestävyys, joka sitouttaisi kuntia panostamaan kestäviin liikkumismuotoihin.

Alueellisen junaliikenteen käynnistyessä voi olla hyvä lähteä liikkeelle yhdellä sovitulla kustannustenjakomallilla, jota tarkennetaan matkustuksen toteuman perusteella, kuten esimerkiksi Tampereella on toimittu. Jos asiakkaiden lipputuotteet ovat yhteiskäyttöisiä, voi olla hyödyllistä tarkastella Fölin kustannusjakomallia mallin päivityksen yhteydessä.

Haastateltavat ehdottivat, että ennen päätöksiä kustannusten jakamisen malleista, voi olla tarpeen täsmentää kustannuslajit ja niiden suuruusluokka alueen kuntien kanssa.

Alueelliseen junaliikenteeseen tunnistettiin sen verran liike-tulollista riskiä, että markkinaehtoisesti toimivan tai alueen kilpailuttamalle käyttöoikeussopimusliikenteelle ei tunnistettu realistista roolia. Bruttosopimus, jossa liikenteen tilaaja kantaa lipputuloriskin, tunnistettiin todennäköisimmäksi hankintamalliksi.

4 Eurooppalaisia käytäntöjä

4.1 Yleiskuva tarkastelluista alueista

Osana työtä tarkasteltiin kahta aluetta Suomesta ja neljää aluetta Euroopassa. Suomesta tarkasteltuun valikoituivat Helsingin seutu ja Tampereen seutu, sillä ne ovat tällä hetkellä ainoat alueet, joilla on laajempaa alueellista junaliikennettä. Ruotsista tarkasteluun valittiin Itä-Göötanmaan maakunta, joka vastaa asukasmäärältään Varsinais-Suomea. Muualta Euroopasta tarkasteluun valikoituivat SCALE UP -hankkeessa mukana olevat Antwerpenin seutu Belgiasta ja Madridin seutu Espanjasta. Näiden rinnalle haluttiin vielä yhdeksi kohteeksi mahdollisimman erilainen kohde ja mukaan valittiin Iso-Britanniasta Great Westernin alue. Vaikka Iso-Britannia ei ole enää EU-jäsenmaa - eikä täten enää velvollinen noudattamaan esimerkiksi EU:n palvelutasosopimusasetusta (PSA) - tarkastelussa oleva organisoitumisen malli on suunniteltu ja ollut käytössä aikana, jolloin Iso-Britannia oli EU-maa.

Valituista kohteista Tampereen seutu, Itä-Göötanmaa ja Antwerpen vastaavat parhaiten Varsinais-Suomea. Käytänteiden tarkoituksena ei ollut löytää pelkästään Varsinais-Suomea vastaavia alueita, vaan herättää ajatuksia esittelemällä erilaisia organisoitumisen ja kustannustenjaon malleja.

Tarkasteltujen alueiden yleisiä tietoja on koottu seuraavaan taulukkoon. SCALE UP -hankkeessa mukana oleville seuduille lähetettiin tietopyyntö, mutta kaikkiin kysymyksiin ei saatu vastauksia.

Työn alussa, esimerkkikohteita etsittäessä tehtiin kevyitä tarkasteluja junaliikenteen järjestämisestä edellä mainittujen lisäksi myös Saksassa, Sveitsissä ja Ranskassa. Esimerkiksi Pariisin seudulla joukkoliikenteen organisaation hallituksessa on 31 edustajaa seudullisista toimijoista ja kunnista aina kauppakamariin ja käyttäjäjärjestöihin. Berliinissä ja Brandenburgissa VBB:n omistavat osavaltioiden lisäksi useat kunnat. Sveitsissä kantonit hallinnoivat joukkoliikennetarjontaa, ja ne päättävät tarjonnasta kantonien antaman rahoituskehysten puitteissa kuultuaan yhteistyöorganisaatioita. Pariisissa lipputuloilla katetaan noin 40 prosenttia kustannuksista. Alueen työnantajat ovat liikennejärjestelmän ensisijaisia rahoittajia. Muut tulot muodostuvat pääasiassa ns. kunnallisten jäsenyhteisöjen maksuista. (Ile-de-France 2021, Krogstad 2013). Myös näissä maissa junaliikenne on vahvasti valtioventoista toimintaa. Tarkastelut eivät tuottaneet uusia, merkittävästi erilaisia näkökulmia.

Taulukko 3. Tarkasteltujen kohteiden perustietoja.

	Tampereen seutu, Suomi	Helsingin seutu, Suomi	Itä-Göötan-maa, Ruotsi	Antwerpenin seutu, Belgia	Madridin seutu, Espanja	Great Western, Iso-Britannia
Väestö	515 000 hlö (maakunta)	1 520 000 hlö	450 000 hlö	525 000 hlö	3 200 000 hlö	5 600 000 hlö
<i>verrattuna Varsinais-Suomeen</i>	108 % (maakunta)	318 %	94 %	110 %	670 %	1 170 %
Matkamäärä, kaikki	29 milj.	245 milj.	30 milj.	500 milj. (De Lijn)	3 000 milj.	97 milj. (kauko- ja lähijunaliik.)
Matkamäärä, juna	0,2 milj.	46 milj.	3 milj.	<i>ei tiedossa</i>	200 milj.	<i>ei tiedossa</i>
Junaliikenteen kustannukset (vain julkiset kustannukset)	Kuntien rahoittama lisäliikenne: n. 1 M€/vuosi.	n. 70 M€/vuosi	25 M€/vuosi	<i>ei tiedossa</i>	<i>ei tiedossa</i>	26 M€/vuosi
	n. 10 M€/vuosi (Etelä-Suomen taajama-junaliikenne)					
Subventioaste	arvio: 75 %	n. 50 % (HSL)	60 %	<i>ei tiedossa</i>	53 %	<i>ei tiedossa</i>
	n. 24 % (Etelä-Suomen taajamajunaliikenne)					

4.2 Toimivaltaisuus

Tampereen seudulla on useita joukkoliikenteen toimivaltaisia viranomaisia: kaupunkiseudun alueella linja-auto- ja raitiotieliikenteen toimivaltainen viranomainen on Tampereen kaupunki ja sen ulkopuolella Pirkanmaan ELY-keskus. Koko alueella junaliikenteen toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintäministeriö.

Varsinais-Suomen tilanne vastaa tällä hetkellä hyvin paljon Tampereen seudun tilannetta: linja-autoliikenteen toimivaltaisuus on Turun seudulla Turun kaupungilla, Salon alueella Salon kaupungilla ja muun maakunnan alueella Varsinais-Suomen ELY-keskuksella. Junaliikenteen toimivaltainen viranomainen on Liikenne- ja viestintäministeriö.

Helsingin seudulla kaiken joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on HSL, joka on Helsingin, Espoon, Vantaan, Kauniaisten, Keravan, Sipoon, Tuusulan, Kirkkonummen ja Siuntion muodostama kuntayhtymä. Tämän lisäksi Helsingin seudulla liikennöi myös Liikenne- ja viestintäministeriön hankkimaa lähijunaliikennettä. Tämä liikenne pysähtyy HSL-alueen pysäkeillä, mutta sen

lähtö- tai päätepiste on HSL-alueen ulkopuolella, jossa Liikenne- ja viestintäministeriö on lähijunaliikenteen toimivaltainen viranomainen.

Itä-Göötanmaalla Ruotsissa maakuntahallinto on alueensa joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen ja vastaa kaiken joukkoliikenteen järjestämisestä maakunnan alueella. Maakuntahallinto on valtion ja kuntien väliin asettuva hallinnollinen taso, jolla on Ruotsissa verotusoikeus (11,5 %) sekä useita hallinnollisia vastuita.

Belgiassa lähijunaliikenteen ja muun joukkoliikenteen järjestäminen on erotettu toisistaan. Antwerpenin seudulla linja-auto- ja raitiotieliikenteen toimivaltainen viranomainen on Antwerpenin provinssin omistama De Lijn ja lähijunaliikenteen toimivaltainen viranomainen on Belgian valtion. Antwerpenin provinssi on maakunnallinen hallintotaso, jolla on huomattava määrä hallinnollisia vastuita.

Madridin seudulla Espanjassa lähijunaliikenteen toimivaltainen viranomainen on Espanjan valtio ja seudun muun joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen on Consorcio Regional de Transportes de Madrid (Madridin alueellinen liikennekonsortio, CRTM), joka on erikseen seudun linja-auto-, raitiotie ja metroliikenteen järjestämisestä varten perustettu yhtiö. Yhtiön omistavat Madridin itsehallintoalue ja alueen kunnat. Yhtiön johtokunnassa on mukana myös Espanjan valtion edustus, sillä yhtiö saa rahoitusta valtiolta.

Great Westernin alueella Isossa-Britanniassa lähijunaliikenteen toimivaltainen viranomainen on valtion virasto nimeltä Department for Transport (DfT). Virasto on jakanut Iso-Britannian toimilupa-alueisiin, joille kilpailutetaan voittaja. Voittajan tulee liikennöidä toimilupa-alueellaan niin kauko- kuin lähijunaliikennettäkin. Lisäksi se voidaan vastuuttaa asemien tai infrastruktuurin kunnostamiseen. Great Western on yksi toimilupa-alueista Iso-Britannian lounasosassa.

	Tampereen seutu	Helsingin seutu	Itä-Göötanmaa	Antwerpenin seutu	Madridin seutu	Great Western
Valtio	Junaliikenne			Junaliikenne	Junaliikenne	Junaliikenne
Maakunta			Junaliikenne Muu joukko-liikenne	Muu joukko-liikenne		
Seutu	Muu joukko-liikenne	Junaliikenne Muu joukko-liikenne			Muu joukko-liikenne	Muu joukko-liikenne

Kuva 5. Tarkasteltujen seutujen junaliikenteen ja muun joukkoliikenteen toimivaltaisuus jaoteltuna eri hallinnon tasoille.

Tarkastelluissa kohteissa alueellisen junaliikenteen toimivalta on Ruotsia ja Helsingin seutua lukuun ottamatta valtiovallan alla. Sen sijaan muuta joukkoliikennettä järjestävät joko seudullisiin tai maakunnallisiin hallintoelimiin vertautuvat tahot.

4.3 Päätöksenteko

Tampereen seudulla linja-auto- ja raitiotieliikenteen ylintä päätösvaltaa käyttää kaupunkiseudun alueella Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän joukkoliikennelautakunta, johon Tampereen kaupunginvaltuusto valitsee seitsemän ja muiden kuntien valtuustot kukin yhden jäsenen varajäsenineen. Tampereen kaupunginvaltuusto valitsee jäsenistään puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan.

Tampereen kaupunkiseudun ulkopuolella linja-autoliikenteen päättävä valta on Pirkanmaan ELY-keskuksella, joka toimii määrittämänsä joukkoliikenteen palvelutason sekä käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa. Käytännössä ELY-keskus tekee yhteistyötä kuntien kanssa, sillä kunnat rahoittavat osan linja-autoliikenteestä.

Alueellisen junaliikenteen osalta ylin päättävä valta on Liikenne- ja viestintäministeriöllä. Käytännössä ministeriö hankkii liikennettä koko Suomen alueelle käytettävissä olevan valtion rahoituksen, poliittisen ohjauksen, alueiden tasavertaisuuden ja kysyntäpotentiaalin perusteella.

Liikenne- ja viestintäministeriöllä ei ole suunnitelmia lisätä itse rahoittamansa alueellisen junaliikenteen hankintaa millään alueella, mutta ministeriö on suhtautunut hyvin myötämielisesti mahdollistamaan lisähankinnat toimivaltansa kautta, jos alueen kunnat rahoittavat liikenteen (LVM 2022). Käytännössä Tampereen seudulla toimittiin vuonna 2022 niin, että kunnanvaltuustot tekivät päätöksen rahoituksesta ja Liikenne- ja viestintäministeriö mahdollisti liikenteen hankkimisen omilla toimillaan. Valmistelevan työn kunnanvaltuustoille teki Tampereen kaupungin joukkoliikenneyksikkö yhteistyössä Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän kanssa kuntajohtajakokouksen ohjaamana.

Varsinais-Suomen tilanne vastaa jossain määrin Tampereen seudun tilannetta. Tällä hetkellä Turun kaupunkiseudulla paikallisliikenteen ylintä päättävä valta käyttää Turun kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta, joka koostuu tällä hetkellä 12 jäsenestä. Turun kaupunginvaltuusto valitsee lautakuntaan seitsemän jäsentä ja kullekin henkilökohtaisen varajäsenen. Kaarinan, Liedon,

Naantalin, Raision ja Ruskon valtuustot valitsevat kukin yhden jäsenen ja kullekin henkilökohtaisen varajäsenen.

Salossa joukkoliikenteen kehittämisestä vastaa Salon kaupungin kaupunkikehityslautakunta, joka toimii kaupunginvaltuuston ja -hallituksen alaisuudessa.

Varsinais-Suomen ELY-keskus päättää linja-autoliikenteen järjestämisestä Varsinais-Suomessa hyvin samoin periaattein kuin Pirkanmaan ELY-keskus Pirkanmaalla.

Helsingin seudulla joukkoliikenteen ylintä päätäntävaltaa käyttää HSL:n yhtymäkokous. Yhtymäkokouksessa jokaisella jäsenkunnalla on yksi edustaja, joka käyttää jäsenkunnan äänivaltaa. Äänivalta jakautuu asukaslukujen suhteessa kuitenkin siten, että yhden kunnan ääniosuus voi olla enintään 50 %.

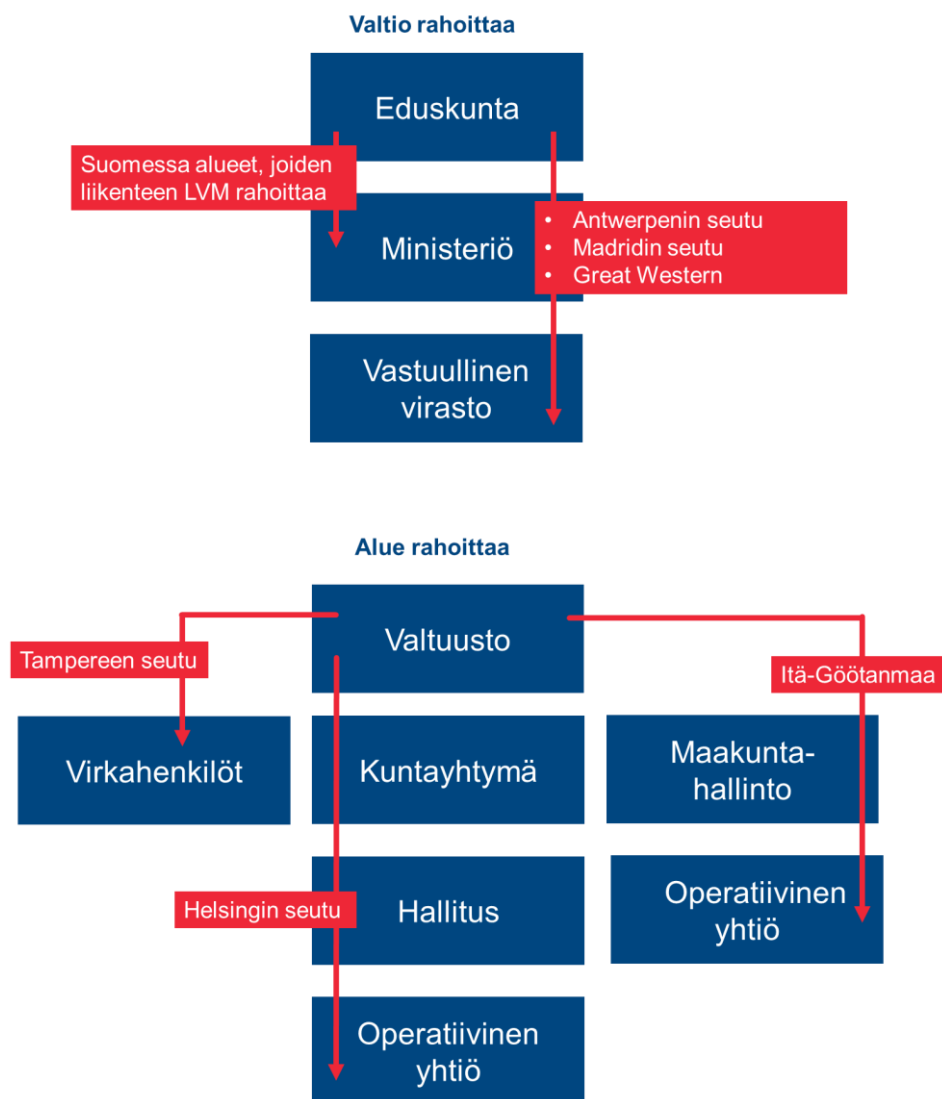
Lisäksi HSL:llä on hallitus, joka vastaa yhtymäkokouksen päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta. HSL:n hallituksessa on 14 varsinaista jäsentä ja heillä kaikilla on henkilökohtainen varajäsen. Helsingillä on hallituksessa seitsemän varsinaista ja yhtä monta varaedustajaa. Espoolla on kolme varsinaista ja kaksi varaedustajaa. Vantaalla on kolme varsinaista ja yhtä monta varaedustajaa. Kirkkonummella on hallituksessa yksi varsinainen jäsen. Keravalta ja Tuusulasta on hallituksessa varajäsen. Yhtymäkokous nimittää hallituksen.

Itä-Göötanmaalla Ruotsissa maakuntahallinnon ylintä päätäntävaltaa käyttää suorilla vaaleilla joka neljäs vuosi valittava valtuusto. Valtuusto on hyväksynyt maakuntahallinnon tekemän, kaikki liikennemuodot ja vuoteen 2030 asti ulottuvan liikenteen hoitosuunnitelman. Käytännön joukkoliikenteen kehittämistä toteuttaa maakuntahallinnon omistama yhtiö, AB Östgötatrafiken.

Antwerpenin seudulla Belgiassa valtion viranomaiset neuvottelevat suoraan valtio-omisteisen operaattorin kanssa liikenteen järjestämisestä. Tästä mallista tullaan luopumaan vuonna 2023 EU-lainsäädännön myötä ja myös Belgiassa siirrytään kilpailuttamaan alueellinen junaliikenne. Valtion viranomaisten toimintaa ohjataan poliittisesti ja esimerkiksi eduskunta hyväksyy junaliikenteen lippujen hinnat. Seudulta saadun tiedon mukaan alueelliset joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset eivät pääse vaikuttamaan alueensa lähijunaliikenteen palvelutasoon.

Myös Madridin seudulla Espanjassa valtion viranomaiset neuvottelevat suoraan valtio-omisteisen operaattorin kanssa ja taustalla on todennäköisesti poliittista ohjausta. Belgiasta poiketen Espanjan valtiolla on yhteys seudullisen joukkoliikenteen järjestämiseen, sillä valtio sekä rahoittaa että on johtokunnan jäsen seudullisessa joukkoliikenneyhtiössä (CRTM). On todennäköistä, että valtiollisen ja seudulliset tahot tekevät yhteistyötä päätöksiä valmistellessaan.

Isossa-Britanniassa raideliikenne on täysin valtiovetoista ja sen järjestämistavan määrittelyillä on hyvin vahvat poliittiset perinteet. Esimerkiksi vuonna 2017 maan hallitus kertoi pohtivansa Great Westernin alueen pilkkomisesta. Suunnitelmista luovuttiin tarkemman selvityksen jälkeen.



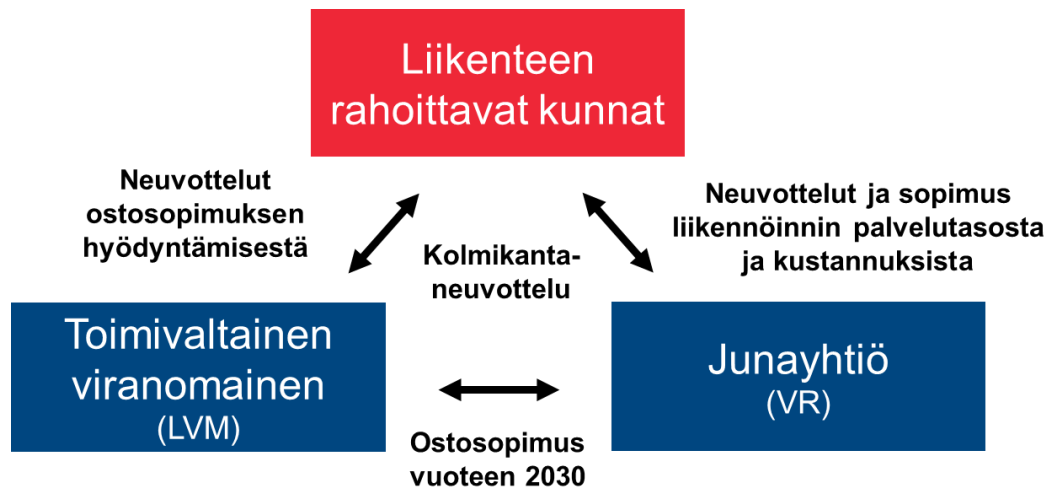
Kuva 6. Päätöksentekoketjut tarkastelluilla alueilla. Ylhäällä on esitetty valtionrahoitteisten mallien päätöksenteon ketjua ja alempana aluerahoitteisten mallien päätöksenteon ketjua.

4.4 Liikenteen hankinta

Tampereen seudulla on tällä hetkellä kahdenlaista alueellista junaliikennettä. Pidempään seudulla on ollut Liikenne- ja viestintäministeriön hankkimaa liikennettä, joka palvelee erityisesti Tampereen ja Helsingin seutujen väliin jääviä alueita (nk. Etelä-Suomen taajamajunaliikenne), mutta myös molempien kaupunkiseutujen sisäistä liikennettä. Tuoreempaa seudulla on kuntien rahoittamaa lisäliikennettä, joka palvelee vain seudun sisäistä liikkumista. Lisäliikenteen rahoittavat kunnat, kun taas alkuperäisen liikenteen rahoittaa ja hankkii Liikenne- ja viestintäministeriö.

Tampereen seudulla lisäliikenteen hankinnan rahoittavat kunnat, mutta sen hankkii Liikenne- ja viestintäministeriö toimivaltaisena viranomaisena. Lisäksi järjestämistapaan tuo hieman monimutkaisuutta se, että alueellisen junaliikenteen hankinnan valmistelevaa työtä on tehnyt Nysse-brändistä ja linja-auto- ja raitiotieliikenteen käytännön järjestämisestä vastaava Tampereen kaupungin joukkoliikenneyksikkö, mutta alueellista junaliikennettä on hankittu tämän yksikön toimivaltaisuuksien ulkopuolelle eli myös Akaan kunnan alueelle. Käytännössä Akaan kunnan kanssa on tehty erillissopimus. Pirkanmaan ELY-keskus vastaa edelleen linja-autoliikenteen hankinnasta Akaan alueella.

Tampereen kaupungin joukkoliikenneyksikön ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän vastatessa käytännön valmistelevast työstä, on kuntajohtajakokous ohjannut lisäliikenteen valmistelua. Käytännössä virkamiestyönä on neuvoteltu Liikenne- ja viestintäministeriön kanssa ministeriön ja VR:n välillä vuoteen 2030 asti olevan hankintasopimuksen hyödyntämisestä. Samalla on neuvoteltu VR:n kanssa palvelutasosta ja kustannuksista. Kunnanvaltuustot ovat tehneet viimeisen päätöksen siitä, että hankinta toteutetaan, sillä Liikenne- ja viestintäministeriö on ollut myönteinen toteuttamaan hankintoja, jos alueet rahoittavat liikenteen itse. Huolimatta Liikenne- ja viestintäministeriön ostosopimuksesta, ovat kunnat tehneet erillissopimuksen VR:n kanssa, jossa on määritetty tarkemmat liikennöinnin edellytykset. Ministeriön rooli onkin ollut enemmän mahdollistava ja todellinen neuvottelu on käyty VR:n kanssa.



Kuva 7. Tampereen seudun kuntien maksaman lisäliikenteen hankintaprosessin neuvotteluosapuolet.

Helsingin seudulla sekä HSL että Liikenne- ja viestintäministeriö kilpailuttavat liikenteen voimassa olevan lainsäädännön mukaisesti.

Itä-Göötanmaalla maakuntahallinnon omistama joukkoliikenneyhtiö AB Östgötatrafikenin kilpailuttaa liikenteen.

Antwerpenin seudulla Belgiassa valtio ostaa lähijunaliikenteen suoraan ilman kilpailutusta junaliikennettä operoivalta valtionyhtiöltä (NMBS). Syksystä 2023 alkaen Belgiassa siirrytään noudattamaan EU:n vaatimia kilpailutuskäytäntöjä. Tällöin Belgian valtio kilpailuttaa junaliikenteen vastaavasti kuin Suomessa raideliikenteen toimivaltaiset viranomaiset.

Madridin seudulla Espanjassa liikenne hankitaan valtio-omisteiselta junayhtiöltä, joka on eriyttänyt lähijunatoiminnan omaksi tytäryhtiöksi (Renfe Cercanias). Sopimusosapuolet ovat nähtävästi valtio, seudullinen joukkoliikenneorganisaatio sekä operaattori. Tarkkaa hankintamallia ei saatu selville.

Great Westernin alueella Isossa-Britanniassa valtion virasto, Department for Transport, kilpailuttaa jokaiselle toimilupa-alueella liikennöitsijän. Hankintasopimuksissa on eroja toimilupa-alueiden eroista johtuen. Great Westernin alue perustettiin nykymuotoisena vuonna 2003. Operaattoriksi alueelle valittiin vuonna 2005 FirstGroup 10 vuoden sopimuksella. Vuonna 2015 Department for Transport neuvotteli hallituksen ohjeistuksesta FirstGroupin kanssa jatkon vuoteen 2019 asti ja myöhemmin sopimusta on jatkettu vuoteen 2023 asti.

4.5 Palvelutason määrittely

Tampereen seudulla Tampereen seudun joukkoliikenneyksikkö Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän avustamana on valmistellut kuntajohtajien ohjauksella ja VR:n kanssa neuvotellen ostettavan palvelutason (mm. aikataulut, vuoroväli, kalusto). Kunnanvaltuustot päättävät sopimuksesta ja palvelutasoon mahdollisesti tehtävistä muutoksista ja lisäostoista.

Helsingin seudulla HSL määrittelee palvelutason ja kilpailuttaa liikennettä sen mukaisesti. Kilpailun voittanut operaattori liikennöi sopimuksen mukaisesti eikä vastaa mistään muusta kuin liikennöinnistä. LVM ainoastaan kilpailuttaa ja määrittelee palvelutason. Kilpailun voittanut operaattori vastaa itse kaikesta operatiivisesta toiminnasta.

Itä-Göötanmaalla Ruotsissa Östgötatrafiken määrittelee palvelutason ja kilpailuttaa sen mukaisesti. Kilpailun voittanut operaattori liikennöi sopimuksen mukaisesti eikä vastaa mistään muusta kuin liikennöinnistä.

Antwerpenin seudulla Belgiassa valtion omistama junayhtiö NMBS vastaa liikenteen operoinnista valtion kanssa tehdyn sopimuksen mukaisesti.

Madridin seudulla Espanjassa valtion omistama junayhtiö Renfe Cercanias vastaa liikenteen operoinnista sopimuksen mukaisesti.

Great Westernin alueella Isossa-Britanniassa Departmen for Transportin toimilupakilpailutuksen voittanut toimija vastaa kaikesta liikenteen operointiin liittyvästä. Operaattori voi vastata myös monista muista liitännäisistä asioista, kuten asemien kaupallisesta liiketoiminnasta.

4.6 Kustannusten jako

Tampereen seudulla Liikenne- ja viestintäministeriön hankkimassa liikenteessä ei jaeta kustannuksia vaan ministeriö maksaa ne kokonaisuudessaan. Sen sijaan kuntien hankkimassa lisäliikenteessä kustannukset on jaettu kuntien kesken seuraavasti:

- 20 % asukasluvun suhteessa
- 80 % kunnan kauimman aseman etäisyyden Tampereen asemasta perusteella.

Asukasluvun katsotaan edustavan kunnan saamia saavutettavuushyötyjä sekä erilaisten liikenteellisten haittojen vähenemisestä syntyviä hyötyjä. Kauimman

aseman etäisyyden taas katsotaan edustavan kunnan saamia maankäyttö- ja saavutettavuushyötyjä.

Lipputulot jaetaan asemien nousijamäärien perusteella. Tampereen aseman nousijat jyvitetään muille asemille niiden keskinäisessä suhteessa. Lipputulojen odotetaan olevan noin 25 % kokonaiskustannuksia.

Tampereen seudun kuntien hankkimassa lisäliikenteessä on kaksi linjaa: Tampere–Tesoma (Tampere)–Nokia ja Tampere–Lempäälä–Toijala (Akaa). Tampere–Nokia välille hankittiin 10 lisävuoroa (490 000 €/vuosi) ja Tampere–Toijala välille 5 lisävuoroa (440 000 €/vuosi). Alla olevassa taulukossa on kuvattu kustannusten ja lipputulojen jakautumista.

Taulukko 4. Kustannusten ja lipputulojen jakautuminen Tampereen seudun kuntien hankkimassa lisäliikenteessä.

Yhteysväli: Nokia–Tampere	Liikennöintikustannus	Lipputulot
Tampere	45,2 %	Tesoman aseman nousujen suhteessa
Nokia	54,8 %	Nokian aseman nousujen suhteessa
Yhteysväli: Nokia–Toijala	Liikennöintikustannus	Lipputulot
Tampere	21,4 %	Ei lipputuloja (ei myöskään etäisyyskustannuksia)
Lempäälä	28,1 %	Lempäälän aseman nousujen suhteessa
Akaa	50,5 %	Toijalan aseman nousujen suhteessa

Tampereen seudun lähijunaliikenne on kuntien rahoittamaa. Seutu saa kuitenkin MAL-sopimuksen kohtaan 2a perustuen ilmastoperusteista valtionavustusta 1,4 miljoonaa euroa vuodessa. Avustus on kohdistettu erityisesti sähköiseen joukkoliikenteeseen (raitiotie, lähijunat, sähköbussit) ja tukea voi hyödyntää puhtaan käyttövoiman joukkoliikennekaluston ja -palvelun kehittämiseen sekä joukkoliikennepalvelujen ostoon. Valtion avustusta voidaan myöntää enintään 50 % toteutuneista kustannuksista.

Helsingin seudulla HSL-liikenteen kustannukset jaetaan perussopimuksessa tehtyjen määrittelyn mukaisesti. Käytännössä kustannukset jaetaan nousujen ja matkustajakilometrien mukaan liikennemuodoittain ja kunnittain. Nousijatiedot perustuvat pääasiassa vuosittain tehtävään lippulajitutkimukseen sekä matkalippujärjestelmään. Lippulajitutkimus toteutetaan haastatteluina liikennevälineissä syksyisin ja aineisto laajennetaan koskemaan koko vuotta. Alla olevassa taulukossa on kuvattu kaikkien HSL:n kustannusten jakautumista kunnille vuonna 2021.

Taulukko 5. HSL-kuntaosuudet vuonna 2021.

Kunta	HSL-kuntaosuudet vuonna 2021 (M€)	Osuus kustannuksista %
Helsinki	214,7 M€	56,8 %
Espoo	97,5 M€	25,8 %
Kauniainen	1,1 M€	0,3 %
Vantaa	54,1 M€	14,3 %
Kerava	1,3 M€	0,3 %
Kirkkonummi	3,8 M€	1,0 %
Sipoo	2,8 M€	0,7 %
Tuusula	2,5 M€	0,7 %
Siuntio	0,4 M€	0,1 %

HSL-liikenteen lipputulot kohdistetaan henkilökohtaisten lippujen osalta matkakorttijärjestelmän asuinkuntatiedon mukaan ja muiden lippujen osalta joko suoraan kyseiselle kunnalle (lipun ostopaikan mukaan) tai henkilökohtaisten lippujen suhteessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön hankkimassa liikenteessä Helsingin seudulla ei jaeta kustannuksia vaan ministeriö maksaa ne kokonaisuudessaan.

Itä-Göötanmaalla Ruotsissa kustannuksia ei jaeta, sillä maakunta kokonaisuudessaan vastaa alueellisen joukkoliikenteen järjestämisestä, ml. junaliikenne.

Belgiassa eikä Isossa-Britanniassa jaeta alueellisen junaliikenteen kustannuksia, sillä valtio kokonaisuudessaan vastaa alueellisen junaliikenteen järjestämisestä.

Madridin kustannusten jaosta ei löydetty tarkkaa tietoa. Liikenne on todennäköisesti suuremmalta osin valtion rahoittamaa ja pienemmältä osin itsehallintoalueen rahoittamaa.

4.7 Lippuyhteistyö ja joukkoliikenteen brändi

Tampereen seudulla lähijunaliikenne on osa kahta brändiä: viranomaisen (Nysse) ja operaattorin (VR). Lähijunissa voikin matkustaa molempien lipuilla. Vuonna 2021 lähijunaliikenteen kaksikolmasosaa lipuista ostettiin VR:n lipputuotteina ja yksikolmasosa Nyssen lipputuotteina.

Helsingin seudulla lähijunaliikenteen brändi on jakautunut kahteen: HSL:n lähijunaliikenne on osa HSL:n brändiä ja LVM:n lähijunaliikenne on osa operaattorin (VR) brändiä.

HSL:n alueen sisällä voi matkustaa vain HSL:n lipputuotteilla riippumatta siitä onko kyse HSL:n vai LVM:n kilpailuttamassa liikenteessä. HSL-alueen ulkopuolella voi vain matkustaa VR:n lipputuotteilla. VR:n lipputuote ostetaan myös silloin kun HSL-alueen ulkopuolelta alkava matka päättyy HSL-alueelle (tai toisinpäin). VR HSL-alueen sisäiselle matkalle lipun vain, jos se on osa pidempää, VR:n kautta ostettavaa matkaketjua.

Itä-Göötanmaalla Ruotsissa alueellinen junaliikenne on osa Östgötatrafikenin brändiä ja lähijunalla voi matkustaa vain Östgötatrafikenin omilla lipputuotteilla. Lipputuotteet ovat kulkumuotoriippumattomia.

Antwerpenin seudulla Belgiassa alueellinen junaliikenne on erillinen brändi seudun muusta joukkoliikenteestä. Alueellinen junaliikenne on osa operaattorin brändiä ja sillä voi matkustaa vain operaattorin lipputuotteilla. Eduskunta hyväksyy koko maan lähijunaliikenteen lippujen hinnat.

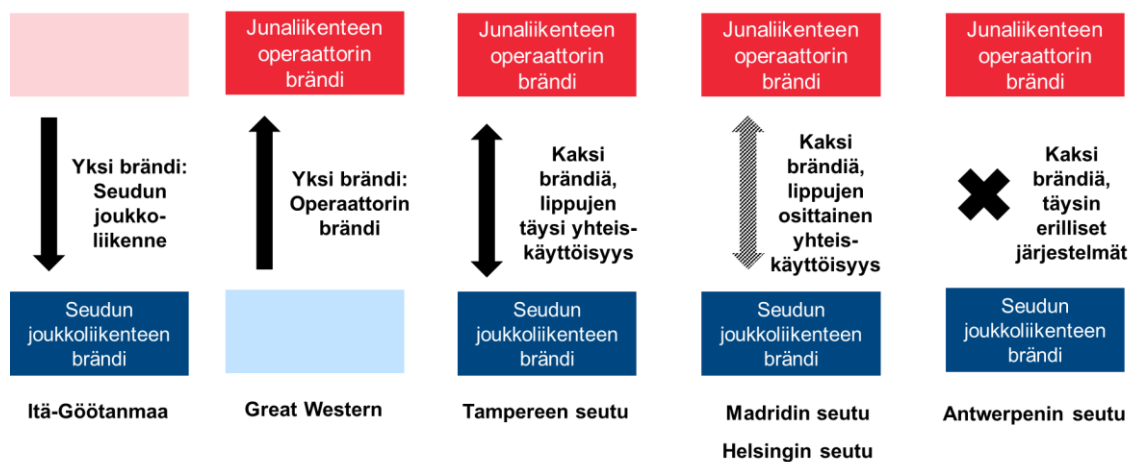
Muu joukkoliikenne Antwerpenin seudulla on osa seudullista joukkoliikennebrändiä sisältäen raitiotie-, metro- ja linja-autoliikenteen ja siinä matkustaessa tulee olla sitä järjestävän De Lijnin lipputuote. Maakuntahallinto hyväksyy De Lijnin järjestämän joukkoliikenteen lippujen hinnat. Toisistaan erillinen hinnoittelumekanismi on koettu seudulla haasteellisena.

Madridin seudulla Espanjassa alueellinen junaliikenne on osa kahta brändiä, joskin vahvemmin se on osa operaattorin (Renfe Cercanias) brändiä. Alueellinen junaliikenne tuodaan esille myös muun joukkoliikenteen brändissä (CRTM), mutta sen erillisyyttä korostetaan. Molemmat toimijat ovat luoneet omat vyöhykejärjestelmänsä, jotka ovat osittain liikennemuotokohtaisia. Myynnissä on kuitenkin myös liikennemuotoja ja vyöhykkeitä yhdisteleviä lipputuotteita. CRTM:n liput käyvät alueellisessa junaliikenteessä, siltä osin kun vyöhykkeet ovat yhtenevät.

Great Westernin alueella Isossa-Britanniassa alueellinen junaliikenne on osa toimilupa-alueen Great Western Railway brändiä, joka on kilpailutuksen voittaneen yksityisen operaattorin luoma brändi. Alueellisessa junaliikenteessä voi matkustaa vain FirstGroupin operoinnista vastaavan Great Western Railway brändin alla myytävillä lipuilla. Toimilupamallin takia alueella ei ole juurikaan päällekkäistä lähijunaliikennettä suuria kaupunkeja lukuun ottamatta. Lisäksi Isossa-Britanniassa on joitakin toimilupajärjestelmään kuulumattomia junayhteyksiä, kuten EuroStar Lontoosta Manner-Eurooppaan.

Great Western Railway brändin alla myydään myös linja-autoliikenteen lippuja.

Koronakriisin myötä kärjistynyt rautatieliikenteen kansallinen rahoituskriisi on johtanut siihen, että Iso-Britannia suunnittelee nyt valtiollisen yhtiön ottavan haltuunsa raideinfrastruktuurin ja asemien kehittämisen sekä siirtävän huomattavan määrän muutakin toimintaa valtion haltuun. Suunnitelmissa on mm. luoda yhtenäinen lippujärjestelmä sekä yhtenäinen brändi koko maahan kauko- ja lähijunaliikenteelle. Valtion roolin junaliikenteen brändin takana siis suunnitellaan kasvavan merkittävästi.



Kuva 8. Alueellisen junaliikenteen brändit ja lippujen yhteiskäyttöisyys tarkastelluissa kohteissa.

4.8 Alueellisen junaliikenteen matkaketjut

Tampereen kaupunkiseudulla Tampereen kaupungin joukkoliikenneyksikkö vastaa lähijunaliikenteen asemien liityntäliikenteestä, joka on osa kaupunkiseudun laajempaa Nysse-joukkoliikennettä. Lähijunaliikenteen liput ovat osa samaa lippujärjestelmää kuin muun joukkoliikennejärjestelmän liput. Myös VR:n lipuilla voi muiden ehtojen puitteissa käyttää linja-auto- ja raitiotieliikennettä.

Nysse-liikenteen ulkopuolisella alueella kukin kunta vastaa sisäisistä liityntäyhteyksistään. Lippujen yhteiskäyttöisyys on neuvoteltava erikseen.

Helsingin seudulla HSL vastaa kilpailuttamansa liikenteen järjestämisestä niin, että matkaketjut ovat mahdollisimman saumattomia. Lippujärjestelmä on kaikille joukkoliikennemuodoille yhteinen ja aikataulut suunnitellaan liitynnät huomioiden. Liikene- ja viestintäministeriön kilpailuttaman liikenteen matkaketjuista vastaavat operaattori, kunnat sekä Uudenmaan ELY-keskus siltä osin, kun matkaketjujen järjestämiseen on resursseja.

Itä-Göötanmaalla Ruotsissa Östgötatrafiken vastaa kilpailuttamansa liikenteen järjestämisestä niin, että matkaketjut ovat mahdollisimman saumattomia. Lippujärjestelmä on yhteinen ja aikataulut suunnitellaan liitynnät huomioiden.

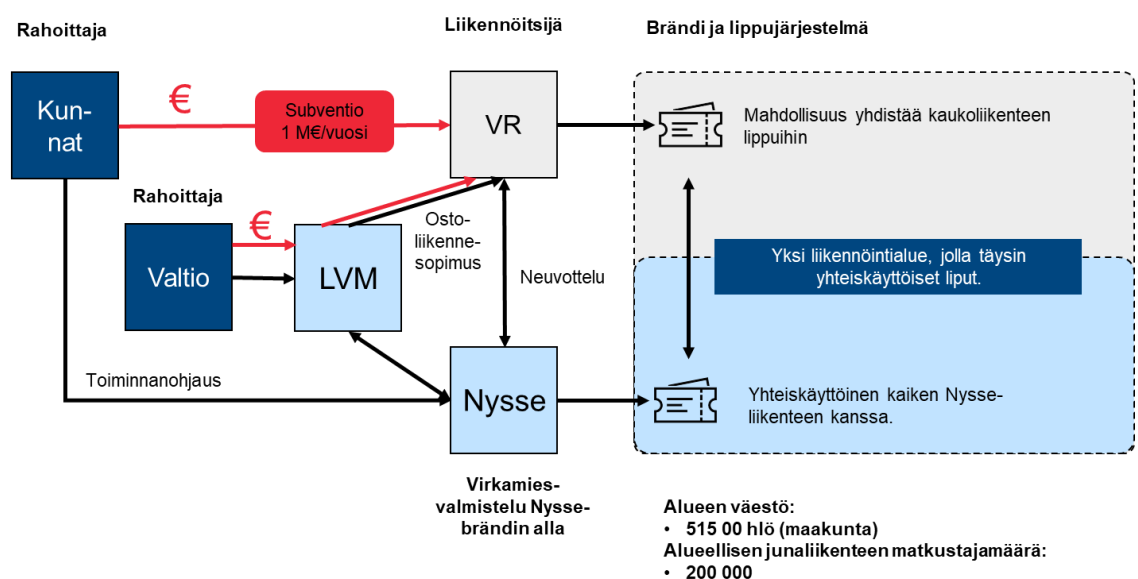
Antwerpenin seudulla Belgiassa De Lijn vastaa liityntäliikenteen järjestämisestä lähijunaliikenteen asemille. De Lijn ei pääse vaikuttamaan lähijunaliikenteen aikatauluihin, mutta he saavat tiedon aikataulumuutoksista operaattorilta, jotta he voivat ottaa ne huomioon liityntää suunnitellessa.

Madridin seudulla Espanjassa matkaketuista vastaa joukkoliikenneyhtiö CRTM. CRTM:n ja alueellisen junaliikenteen operaattorin Renfe Cercaniksen välillä on jonkinlaista yhteistyötä ja mahdollisesti myös subventiota, joten on todennäköistä, että aikatauluja suunnitellaan yhdessä. Lippujen yhteiskäyttö on seudulla mahdollista, joskin eri liikennemuodoilla on käytössä erilaiset vyöhykejärjestelmät, joten yhteiskäyttö edellyttää käyttäjältä erityistä perehtyneisyyttä asiaan.

Great Westernin alueella Isossa-Britanniassa ainakin joissakin kaupungeissa paikallista linja-autoliikennettä operoi FirstGroupin omistama FirstBus. Tämä mahdollistaa matkaketjujen suunnittelun ja lippuyhteistyön.

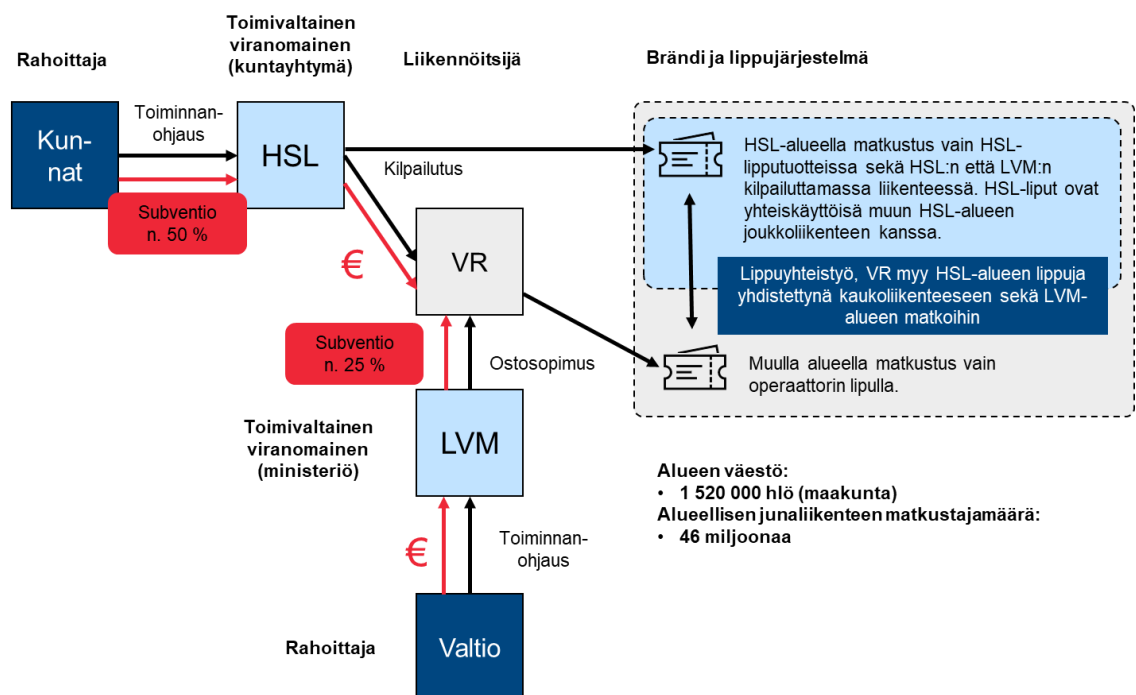
4.9 Yhteenveto tarkastelluista kohteista

Seuraaviin kuviin on tiivistetty nostot tarkasteltujen kohteiden keskeisistä toimijoista, heidän välisistä suhteistaan ja rahavirroista sekä lippuyhteistyöstä.



Kuva 9. Tampereen seudun lähijunaliikenteen järjestämistapa pelkistettynä.

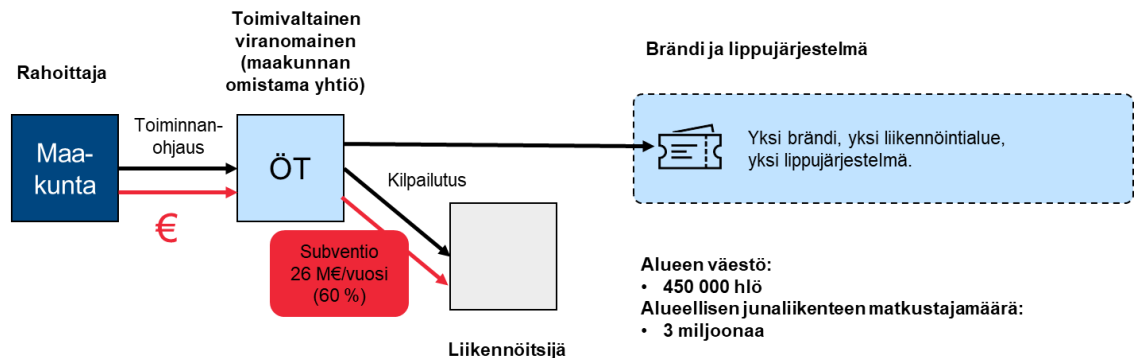
Tampereen seudulla on kahdenlaista liikennettä: Liikenne- ja viestintäministeriön rahoittamaa ja hankkimaa, Etelä-Suomen taajamajunaliikennekokonaisuuteen kuuluvaa liikennettä sekä seudun kuntien rahoittamaa, Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n vuoteen 2030 asti voimassa olevaa ostoliikennesopimusta hyödyntävää liikennettä. Lisäliikenteen valmistelevasta työstä on vastannut seudulla Tampereen kaupungin joukkoliikenneyksikkö yhteistyössä Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän kanssa. Kuntajohtajakokous on ohjannut valmistelevaa työtä. Lopputuloksena kunnat ovat allekirjoittaneet VR:n kanssa sopimuksen, jossa määritetty lisäliikenteen palvelutaso ja sen kustannukset. Sopimus sisältää 10 lisävuoroa Tampereen ja Nokian välille ja 5 lisävuoroa Tampereen ja Toijalan välille. Lipputulojen odotetaan kattavan 25 % kustannuksista, jolloin kuntien rahoitusta tarvitaan noin miljoona euroa vuodessa. Asiakkaan näkökulmasta lähijunaliikenne toimii VR:n brändin alla, mutta liput ovat yhteiskäyttöisiä seudun joukkoliikennebrändin Nyssen kanssa. Kummaltakin toimijalta ostetut liput käyvät sekä lähijunaliikenteessä että muussa joukkoliikenteessä.



Kuva 10. Helsingin seudun lähijunaliikenteen järjestämistapa pelkistettynä.

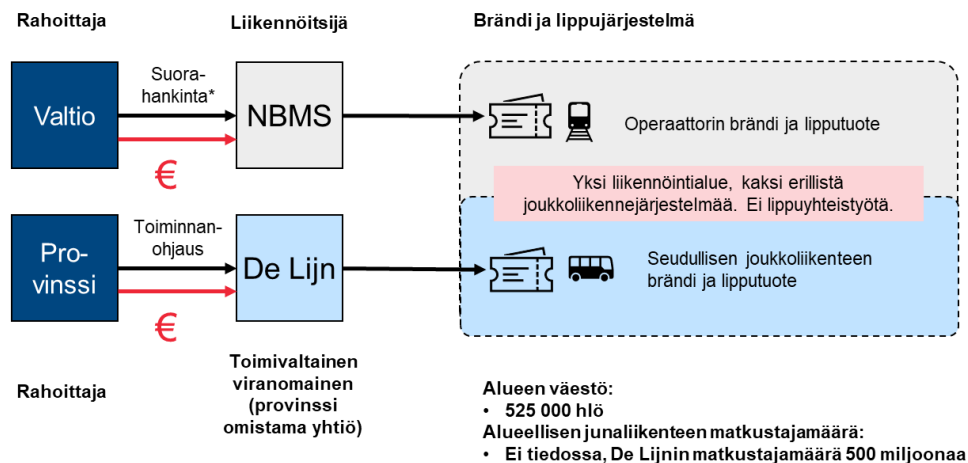
Myös Helsingin seudulla on kahdenlaista liikennettä: HSL-liikennettä sekä samaa Liikenne- ja viestintä ministeriön rahoittamaa ja hankkimaa Etelä-Suomen taajamajunaliikennekokonaisuuteen kuuluvaa liikennettä. Kunnat subventoivat HSL-liikenteestä noin 50 %, kun taas Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen subventioaste on noin 25 %, hieman laskentatavasta riippuen. Asiakkaalle liikenne näyttäytyy niin, että HSL-alueella matkustetaan vain HSL:n lipputuotteilla

ja sen ulkopuolelle suuntautuvilla matkoilla vain VR:n lipputuotteilla. Jos siis tekee matkan HSL-alueen sisällä, ei ole väliä astuuko HSL:n vai Liikenne- ja viestintäministeriön hankkimaan vuoroon, sillä matka tulee tehdä HSL:n lipputuotteella. Sen sijaan, jos matka alkaa tai päättyy HSL-alueen ulkopuolelta, matkustetaan tällöin VR:n lipputuotteilla. VR myy myös HSL-alueen sisäiselle matkalle lipun, jos se on osa pidempää matkaketjua.



Kuva 11. Itä-Göötanmaan Ruotsissa alueellisen junaliikenteen järjestämistapa pelkistettynä.

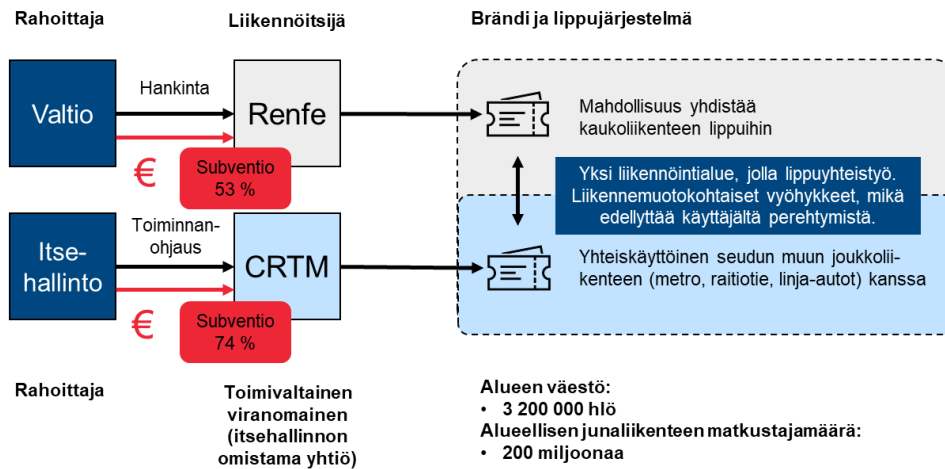
Ruotsissa kaiken maakunnallisen joukkoliikenteen rahoittaa maakuntahallinto, jolla on verotusoikeus (11,5 %). Maakuntahallinnon alaisuudessa toimii joukkoliikenteen järjestämisestä vastaava yhtiö Östgötatrafiken, jonka brändin alla ovat kaiken alueellisen joukkoliikenteen lipputuotteet.



* Liikenne siirrytään kilpailuttamaan vuonna 2023

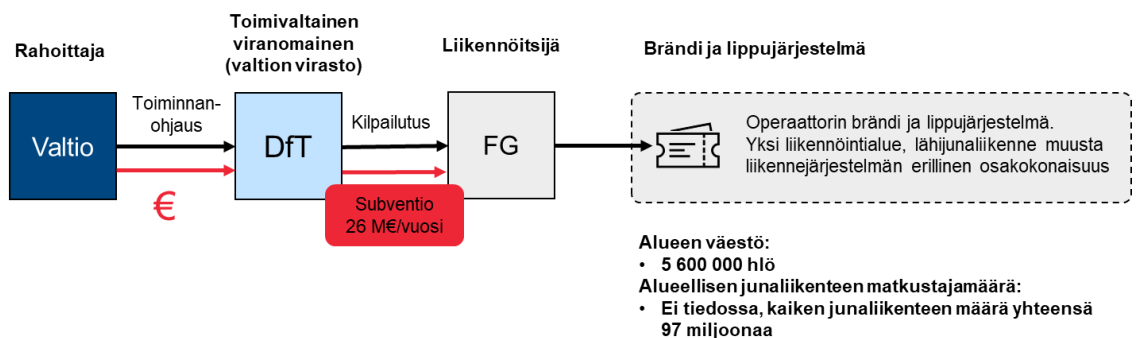
Kuva 12. Antwerpenin seudun Belgiassa alueellisen junaliikenteen järjestämistapa pelkistettynä.

Antwerpenin seudulla Belgiassa alueellinen junaliikenne on valtion rahoittamaa ja järjestämää, kun taas muu joukkoliikenne on provinssin rahoittamaa ja järjestämää. Yhteistyötä liikenteen suunnittelussa tai hinnoittelussa ei tehdä. Asiakkaalle järjestelmät ovatkin erilliset, mikä on seudulta saadun tiedon mukaan aiheuttanut välillä hämmennystä.



Kuva 13. Madridin seudun Espanjassa alueellisen junaliikenteen järjestämistapa pelkistettynä.

Madridin seudulla Espanjassa valtio järjestää ja hankkii omistamaltaan yhtiöltä alueellisen junaliikenteen. Itsehallintoalue taas vastaa seudun muusta joukkoliikenteestä. Valtio subventoi alueellista junaliikennettä 53 % ja itsehallintoalue muuta joukkoliikennettä 74 %. Asiakkaalle järjestelmä näyttäytyy osittain yhtenäiseltä ja osittain erilliseltä. Liput ovat yhteiskäyttöisiä, mutta seudulla on liikennemuotoikohtaiset vyöhykkeet ja asiakkaan tulee itse varmistaa, että ostamansa lipun vyöhyke on yhteensopiva.



Kuva 14. Iso-Britannian Great Westernin alueen alueellisen junaliikenteen järjestämistapa pelkistettynä.

Isossa-Britanniassa valtio vastaa kaikesta alueellista junaliikenteestä. Tarkastelussa olleella Great Westernin alueella liikennettä subventoidaan noin 26 miljoonaa euroa vuodessa. Subventio kattaa sekä kauko- että lähiliikenteen. Asiakkaalle liikenne näyttäytyy kilpailutuksen voittaneen operaattorin brändin kautta. Isossa-Britanniassa suunnitellaan valtion roolin kasvattamasta junaliikenteen brändin ja lippujärjestelmien osalta.

5 Organisoitumis- ja kustannustenjakomallien laadinnan tavoitteet ja lähtökohdat

5.1 Laadittaville vaihtoehtoisille asetetut tavoitteet

Selvityksessä tuotettaville alueellisen junaliikenteen organisointimalleille ja kustannustenjakomalleille asetettiin työn alussa tavoitteita, joita malleilta odotetaan. Tavoitteet asetettiin viiden näkökulman avulla: asiakas, talous, markkinat, hallinto ja päätöksenteko. Tunnistettuja malleja arvioidaan asetettuihin tavoitteisiin kappaleessa 9.



Kuva 15. Tavoitteiden viisi näkökulmaa.

Asiakkaille on tavoitteena tarjota eheä joukkoliikennepalveluiden kokonaisuus, joka lisää kestävästä liikkumisesta. Monipuolisten palveluiden tulee vastata liikkumistarpeisiin hyvällä palvelutasolla. Informaation tulee olla helposti saatavilla kaikista matkaketjun osista ja lippujärjestelmä on yhteentoimiva.

Talouden näkökulmasta toivotaan, että rahoitus on pitkäjänteistä ja sitä arvioidaan riittävän suurena kokonaisuutena. Junaliikenteen järjestämiseksi on viranomaisilla riittävästi resurssia ja osaamista. Joukkoliikennematkustuksen lisääntymisen ansiosta joukkoliikenteen talous vahvistuu ja on kestäväällä pohjalla. Kustannustenjakomalli on selkeä, ymmärrettävä ja eri osapuolten hyväksyttävissä oleva.

Markkinoiden näkökulmasta on tavoitteellista, että liikenne suunnitellaan ja hankitaan järkevinä kokonaisuuksina, mikä mm. tukee markkinoiden toimivuutta ja kaluston saatavuutta ja tehostaa kaikkien joukkoliikennepalveluiden järjestämistä. Viranomaisen markkinaosaaminen paranee ja yhteistyö alan toimijoiden kesken tuottaa lisäarvoa kaikille osapuolille. First ja last mile -palvelujen ja muiden liikkumisen palvelujen on mahdollista kehittyä, kun suunnittelussa huomioidaan koko matkaketju. Joukkoliikennejärjestelmä kannustaa investoimaan joukkoliikenteeseen sekä radan varrelle ja asemien ympäristöön.

Hallinnollisesti on tavoitteena selkeyttää liikenteen järjestämisvastuita. Joukkoliikennepalvelujen suunnittelussa ja toteutuksessa voidaan löytää synergiahyötyjä liikennepalveluiden tuottamisesta ja hallintokuntien kesken. Organisaatiomalli mahdollistaa julkisen liikenteen palvelujen toteuttamisen kuntien ja seudun, MAL-sopimuksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelman

tavoitteiden mukaisesti ja niitä tukien. Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei lisäännä, eikä alueellisen junaliikenteen järjestäminen synnytä monimutkaisia organisaatorakenteita.

Päätöksenteko ei ole poukkoilevaa, eikä siinä ole tilaa kyläpolitiikointiin joukkoliikenneasioissa, vaan alue ja kunnat sitoutuvat määrätietoisesti alueelliseen junaliikenteeseen ja sen kehittämiseen. Junaliikenteen vaatimat toimet ja resurssit viedään osaksi MAL-sopimusta, liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, maankäytön suunnitelmia ja muita olennaisia suunnitelmia ja sopimuksia. Päätöksentekojärjestelmä on ketterä, ja poliittiset linjaukset ja delegoinnit mahdollistavat joustavan toiminnan.

5.2 Lähestymistapa organisoitumismallien laadintaan

Organisoitumismalleja on työstetty tunnistamalla liikenteen järjestämiseen liittyviä viranomaistehtäviä. Tehtävien sisältö ja määrä riippuvat siitä, millä tavalla (etenemispolulla) alueellinen junaliikenne käynnistyisi Varsinais-Suomessa. Markkinaehtoinen liikenne ei juurikaan vaatisi viranomaisten organisoitumista. Mikäli liikennettä päätettäisiin hankkia ja/tai Varsinais-Suomeen osoitettaisiin enemmän junaliikenteen järjestämiseen liittyviä tehtäviä, vaatisi se enemmän viranomaistehtävien organisoimista.

Tämän selvityksen tehtävänä ei ole arvioida alueellisen junaliikenteen organisoitumisesta syntyviä kustannuksia, eri organisaatioiden resurssitarpeita tai arvioida, millaisia vaikutuksia alueellinen junaliikenne aiheuttaisi nykyiseen joukkoliikenteen rahoittamiseen tai lipputuloihin.

Viranomaistehtävillä tarkoitetaan tehtäviä, jotka liittyvät päätöksentekoon, rahoitukseen ja taloudelliseen sitoutuneisuuteen, rautatieliikenteen toimivaltaisuuksiin ja junaliikenteen hankintaan (ml. kalusto), junakaluston huoltotoimintojen toteutukseen, junaliikenteen palvelutason ja liikenteen suunnitteluun, lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien toteutukseen ja asiakasrajapinnassa tapahtuvaan palveluun. Etenkin liikenteen kilpailuttamiseen liittyvässä etenemispolussa on pyritty tunnistamaan organisoitumismalleja, jotka parhaiten palvelisivat alueen tavoitteleman junaliikenteen palvelutason toteuttamista.

Muita alueellisen junaliikenteen edellyttämiä tehtäviä ovat esimerkiksi raiteisiin ja asemien infrastruktuuriin sekä liikenteen operointiin liittyvät tehtävät. Infrastruktuurin liittyvissä asioissa on jo olemassa sovittu tehtävänjako kuntien ja valtion (Väylävirasto) kesken, joten niitä ei ole tarpeen käsitellä tässä selvityksessä. Liikenteen operointiin (mm. kalusto- ja henkilöstökierto) liittyvät tehtävät on tunnistettu operaattorin vastuulle.

Junakalustoon sekä kaluston huoltotoimintoihin liittyviä kysymyksiä käsitellään tiiviisti. Mikäli alueellinen junaliikenne käynnistyisi markkinaehtoisesti, kalustokysymys olisi operaattorin ratkaistava. Mikäli alueelle kilpailutetaan liikennettä, tulee mietittäväksi kaluston hankinta. Tähän on esitetty ratkaisuksi kalustoyhtiötä, joka olisi tehtyjen haastattelujenkin mukaan alueille kevein ja helpoin ratkaisu liikenteen käynnistämiseksi. Alueella on ratkaistava yhteistyössä Väyläviraston kanssa, mistä alueelta löydetään tilaa kaluston säilytykseen ja huoltoihin, ja missä harvemmin tehtävät huolto- ja kunnossapitotoimet hoidetaan.

5.3 Etenemispolut alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi tiivistettynä

Seuraavassa taulukossa on tiivistettynä kaksi etenemispolkua alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi Varsinais-Suomessa. Etenemispolut eivät ole riippuvaisia toisistaan, eikä ensimmäinen etenemispolku ole edellytyksenä jälkimmäisen etenemispolun toteuttamiselle.

Etenemispoluista ensimmäinen pitää sisällään kaksi vaihtoehtoa, miten Varsinais-Suomessa voitaisiin käynnistää alueellinen junaliikenne mahdollisimman nopeasti ja organisoitumisen näkökulmasta mahdollisimman kevein toimenpitein. Vaihtoehtoissa hyödynnetään joko markkinaehtoista liikennettä (1A) tai toteutetaan liikenteen hankintoja (1B), kuten Tampereella on tehty. Ensimmäinen etenemispolku on esitelty tarkemmin kappaleessa 6.

Toinen etenemispolku kuvaa, miten alueellinen junaliikenne voitaisiin käynnistää toimivaltaisen viranomaisen kilpailuttamana liikenteenä, ja se edellyttää enemmän organisoitumista. Koska organisoituminen, liikenteen hankinta ja käynnistyminen vievät enemmän aikaa, on jälkimmäisen etenemispolun mukaan toteutuvan alueellisen junaliikenteen käynnistyminen hitaampaa. Tähän etenemispolkuun liittyy myös valtion toimet ja päätökset alueellisen junaliikenteen järjestämismallista ja rahoituksesta (LVM 2022) ja raideliikenteen toimivaltaisuudesta tulevaisuudessa. Tämän etenemispolun mukaista organisoitumista on esitelty tarkemmin kappaleessa 7.

1A. Markkinaehtoisen alueellisen junaliikenteen käynnistyminen

- Liikenne voi käynnistyä, kun operaattorilla on siihen resurssia ja tarvittavat luvat, ja kun rata ja muu infrastruktuuri sen mahdollistavat.
- Joukkoliikenteestä vastaavat viranomaiset voivat neuvotella operaattorin kanssa lippuyhteistyöstä, ei vaadi muuta organisoitumista.
- Operaattori päättää liikenteen palvelutasosta, mutta neuvotteluilla voidaan pyrkiä vaikuttamaan asiaan.

1B. Liikenne LVM:n järjestämänä

- Alueen tulisi käynnistää neuvottelut LVM:n kanssa liikenteen hankinnasta. Neuvotteluissa sovitaan myös palvelutasosta, johon kunnat ovat etukäteen päätöksenteossaan sitoutuneet.
- Kunnat kattavat kustannukset, joten rahoituksesta tulee sopia.
- Vaatii alueelta jonkin verran organisoitumista.
- Liikenne voi käynnistyä, jos operaattorilla on siihen resurssia niillä rataosuuksilla, jotka ovat liikennöitävissä.
- Kilpailuttamisvelvoite astuu voimaan jouluna 2023 (LVM 2022).

2. Alueelle kilpailutettu junaliikenne

- Kilpailutus hoidetaan LVM:n tai alueen toimesta (lakimuutos).
- Toteutus edellyttää alueen organisoitumista liikenteen järjestämiseen liittyvien tehtävien hoitamiseksi.
- Kunnat rahoittavat liikennöintiä, joten rahoitusmalli on sovittava ennen kilpailutusta.
- Toteutumisesta varten alueen tulee organisoitua.
- Etenemispolku vie aikaa, joten liikenne ei käynnisty nopeasti.

5.4 Etenemispolkujen toteuttaminen

Etenemispolkujen toteuttamismahdollisuudet vaihtelevat ratasuunnittain ratojen liikennöitävyyden ja seisakkeiden käyttönoton osalta. Uudenkaupungin radalla henkilöliikenne on Väyläviraston (2021, 2022) näkemyksen mukaan mahdollista perusparannuksen jälkeen. Loimaan suunnalla (Väylävirasto 2020, s. 124–126) ratakapasiteetti mahdollistaisi yksittäisiä uusia alueellisia junaliikennevuoroja noin kahden tunnin vuorovälillä suuntaansa. Turun ja Salon välillä alueellisen junaliikenteen lisäämismahdollisuudet ovat rajoittuneet (Väylävirasto 2020, s. 81). Nykyisten kaukojunien väliin mahtuu yksi juna jompaankumpaan suuntaan, mutta tunneilla, joilla kulkee ylimääräisiä kaukojunia, alueellisten junien lisääminen on haastavampaa.

Kaikilla ratasuunnilla liikennöintiin tarvitaan kalustoa. Suomen Lähijunat Oy:n konsultilta (Alku 2022) saadun tiedon mukaan ensimmäiset kunnostetut Sm2-yksiköt saadaan käyttöön vuoden 2024 lopussa ja niitä olisi hyvin käytössä vuonna 2025. Yhteensä Suomen Lähijunat Oy on hankkimassa (tilanne joulukuun

2022) 11 kpl alueellisen junaliikenteen sopivia yksiköitä. VR:n uudet lähijunayksiköt (20 kpl) saapuvat korvaamaan vanhaa kalustoa vuoden 2026 keväästä alkaen. VR:n tuoreen hankintasopimuksen option (50 junaa) kautta yhtiöllä olisi käytössä enemmänkin kalustoa myöhempinä vuosina, riippuen siitä milloin tilaukset vahvistetaan. (VR 2022b).

Nykyisen lainsäädännön puitteissa (24.5.2017/320) Liikenne- ja viestintäministeriö on ainoa taho, joka voi hankkia alueellista junaliikennettä Varsinais-Suomen alueella. Liikenne- ja viestintäministeriöstä on kerrottu (LVM 2022), että suunnitelmia lisätä itse rahoittamansa alueellisen junaliikenteen hankintaa millään alueella ei ole, mutta ministeriö suhtautuu myönteisesti mahdollistamaan lisähankinnat toimivaltansa kautta, jos alueen kunnat rahoittavat liikenteen.

Markkinaehtoisesti toteutuva alueellinen junaliikenne on mahdollista käynnistää, kun rataosuudet ja seisakkeet mahdollistavat liikennöinnin ja kun on operaattori, jolla on resurssia liikennöintiin sekä raideliikenteessä edellytetyt luvat kunnossa, kuten Traficomien myöntämä toimilupa ja turvallisuustodistus sekä Väylävirastolta haettava ratakapasiteetti.

5.5 Kustannusjakomallien suunnittelun periaatteet

Kustannuksia ja lipputuloja voidaan jakaa lukemattomilla tavoilla. Usein ennen laskentaprosenttien määrittelyä pyritään löytämään yhteisesti hyväksyttävät periaatteet kustannusten jakamiselle. Kustannusjaolle voidaan tunnistaa ainakin seuraavia periaatteita:

- Oikeudenmukaisuus
- Todellisen matkustuksen kuvaaminen
- Kehittämiseen kannustava
- Ennakoitavuus
- Pitkäjänteisyys
- Joustaa muutostilanteissa
- Selkeä ja läpinäkyvä
- Vähäinen työmäärä

Tunnistetut periaatteet ovat osittain keskenään ristiriitaisia ja sopimus kustannusten jaosta onkin usein jonkinlainen kompromissi. Esimerkiksi vähäisellä työmäärällä voidaan määrittää asukasluku ja junakilometrit, mutta kustannusten jakaminen vain näillä kahdella perusteella ei välttämättä kuvaa todellista matkustamista eikä näin ollen ole oikeudenmukainen. Sen sijaan

tarkan matkustajamäärän määrittäminen voi olla niin työlästä, ettei tutkimuksia tai järjestelmiä siihen liittyen ole taloudellisesti järkevää hankkia.

Asiantuntijahaastatteluissa nousi esille, että kustannustenjaon mallien olisi hyvä kannustaa joukkoliikenteen kehittämiseen, esimerkiksi huomioimalla päästönäkökulmat sekä maankäytön kehittämiseen seisakkeiden ympäristössä. Tällöin jakomallin tulisi olla sellainen, että liikenteen lisääntyessä se palkitsee kuntaa, eikä rankaise. Esimerkiksi lipputulojen kohdistaminen nousuasemien perusteella luo taloudellista kannustinta, sen sijaan kustannusten jakaminen nousujen suhteessa lisää kunnan kustannusten suhteellista osuutta, jos markkinointi- tai muilla toimilla onnistutaan lisäämään alueellisen junaliikenteen käyttöä omilta asemilta.

6 Nopein etenemispolku alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi

6.1 Etenemispolun toteutuksen vaihtoehdot

Tässä kappaleessa on tunnistettu kaksi ratkaisua, miten alueellinen junaliikenne käynnistettäisiin mahdollisimman nopeasti ja mahdollisimman kevein hallinnollisin toimenpitein, ilman uuden organisaation perustamista.

- 1A. Markkinaehtoisen alueellisen junaliikenteen käynnistyminen
- 1B. Liikenne LVM:n järjestämänä

Alueellisen junaliikenteen mahdollisimman nopea käynnistyminen aiheuttaa kaikilla ratasuunnilla samanlaiset viranomaistehtävät ja organisoitumistarpeet, mutta tehtävien ja organisoitumistarpeen laajuus vaihtelevat toteutusvaihtoehdoissa.

6.2 Markkinaehtoisen alueellisen junaliikenteen käynnistyminen

Nopein ja alueen organisoitumisen näkökulmasta kaikista kevein tapa alueellisen junaliikenteen toteutumiseksi olisi markkinaehtoisen alueellisen junaliikenteen käynnistyminen (1A). Liikenteen toteutuminen edellyttää rataverkon liikennöitävyyttä, seisakkeiden käyttöönottoa sekä sitä, että operaattorilla on tarvittavat luvat ja resurssit liikennöintiin.

Markkinaehtoinen junaliikenne ei edellytä alueellista organisoitumista. Alue voisi halutessaan pyrkiä neuvottelemaan liikenteen palvelutasosta, mutta palvelutaso on operaattorin päätettävissä. Mikäli asiakkaille haluttaisiin tarjota yhteiskäyttöiset lipputuotteet koko maakunnan joukkoliikenteessä, alueen kunnat voisivat pyytää nykyisiä joukkoliikenneviranomaisia neuvottelemaan lippuyhteistyöstä operaattorin kanssa. Myös lippuyhteistyöhön ryhtyminen on operaattorin päätettävissä. Kuntien tulisi varautua lippuyhteistyön toteuttamisesta mahdollisesti syntyvien kulujen kattamiseen. Markkinaehtoiseen liikenteeseen ei kuitenkaan makseta tukea.

Jotta alueelliseen junaliikenteeseen kytkeytyvät matkaketjut olisivat toimivia, tulisi kuntien ja joukkoliikenneviranomaisten tehtäväksi suunnitella junaliikennettä täydentävää bussiliikennettä (ml. asemien liityntäyhteydet). Lisäksi tarvittaisiin tiedotusta alueellisen junaliikenteen käynnistymisestä ja mahdollisesta lippuyhteistyöstä. Tiedottamisen vastuut voi olla järkevintä jakaa kunnille ja

joukkoliikenneviranomaisille, jotka tavoittavat potentiaaliset matkustajat parhaiten olemassa olevien viestintäkanaviensa avulla.

Markkinaehtoinen alueellinen junaliikenne voisi käynnistyä eri aikoihin eri ratasuunnilla, kuten esimerkiksi kappaleessa 2.3. on esitetty. Väyläviraston (2020, 2021, 2022) tietojen mukaan Loimaan suunnalla olisi mahdollista liikennöidä noin kahden tunnin vuorovälillä. Salon suunnalla nykyisessä liikennerakenteessa ja nykyisellä infralla kaukojunien väliin mahtuu yksi alueellinen juna jompaankumpaan suuntaan, mutta tunneilla, joilla kulkee ylimääräisiä kaukojunia, junien lisääminen on haastavampaa. Liikennöinnin käynnistäminen Uudenkaupungin suuntaan vie Väyläviraston mukaan enemmän aikaa.

6.3 Liikenne LVM:n järjestämänä

Toinen vaihtoehto järjestää alueellista junaliikennettä mahdollisimman nopeasti on liikenne LVM:n järjestämänä (1B). LVM on tämänhetkinen raideliikenteen viranomainen, minkä vuoksi liikenteen järjestäminen ja hankinta on LVM:n vastuulla. Alueet eivät voi toteuttaa liikenteen hankintaa ilman toimivaltaisuutta. Tässä etenemispolussa ei ole pohdittu vaihtoehtoa, jossa lakimuutoksen myötä alueet voisivat järjestää liikennettä - sitä ei ole tunnistettu nopeaksi tavaksi käynnistää alueellinen junaliikenne.

LVM:n mukaan (2022) uudet hankinnat tarkastellaan tapauskohtaisesti, lasketaanko ne juridisesti osaksi nykyistä ostosopimusta vai tuleeeko niitä varten tehdä uusi hankinta. Junaliikenteen kilpailuttamisvelvoite astuu voimaan joulun aikaan vuonna 2023 (LVM 2022 ja Sinisalo 2022b). Juridiikka määrittelee, onko tässä toteutusvaihtoehdossa kuvatut tavat alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi mahdollista toteuttaa. Arviointi on LVM:n tehtävä.

Teoriassa nopein tapa alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi LVM:n järjestämänä olisi suorahankinnan toteuttaminen. Sinisalon (2022b) mukaan LVM:n tulisi toteuttaa markkinavuoropuhelu sekä tehdä huolellinen arviointi siitä, mahdollistaako junaliikenteen järjestämistä ((EY) N:o 1370/2007) sekä julkisia hankintoja koskeva sääntely (1398/2016) suorahankintaa. Arviointi koskisi muun muassa sitä, voisiko esimerkiksi teknisestä syystä vain tietty toimittaja toteuttaa hankinnan, mikäli järkeviä vaihtoehtoisia tai korvaavia ratkaisuja ei ole eikä kilpailun puuttuminen johdu hankinnan ehtojen keinotekoisesta kaventamisesta (1398/2016, § 43).

Toinen vaihtoehto, miten LVM:n toimivaltaisuuden avulla voitaisiin järjestää alueellista junaliikennettä, on ostaa sitä kuntarahoitteisesti. Näin on toimittu Tampereen seudulla. Hankintaan perustuva tapa alueellisen junaliikenteen

järjestämiseksi edellyttää jonkin verran alueellista organisoitumista, jota on kuvattu seuraavassa kappaleessa. Liikenteen rahoitus olisi lähtökohtaisesti kuntien vastuulla. Junaliikenne voitaisiin käynnistää, kun uusi liikenne on saatu hankittua, ja operaattorilla on resurssia ja valmius lisätä liikennettä.

LVM (2022) valmistelee vuosien 2023–2025 aikana henkilöjunaliikenteen toteuttamismallia vuoden 2030 tilanteessa, jolloin nykyinen LVM:n ostoliikennesopimus on päättymässä. Kilpailuttamisvelvoitteen ja valmistelutyön vuoksi voi myös olla mahdollista, että uutta hankintaa ei tulla toteuttamaan lähivuosina.

6.4 Liikenteen hankinnasta aiheutuvien tehtävien organisointi

Kunnat vastaavat päätöksenteosta ja taloudestaan. Kunnat tekevät päätöksiä muun muassa junaliikenteen tavoitellusta palvelutasosta, sitoutuvat rahoittamaan tavoitteen mukaista liikennettä ja kehittämään junaliikenteen vaatimaa infrastruktuuria omalla alueellaan. Rautatieliikenteen toimivaltaisuus säilyy lähivuosinakin LVM:llä, joten LVM on ainoa mahdollinen taho vastaamaan liikenteen hankinnasta. Kalusto on operaattorin.

Liikenteen hankinta edellyttää, että alueella sovitaan etenkin seuraavien viranomaistehtävien organisoinnista:

- junaliikenteen ja muun joukkoliikenteen palvelutason ja liikenteen suunnittelu
- asiakasrajapinnassa tapahtuva asiakaspalvelu ja tiedottaminen
- lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien toteuttaminen
- junakaluston huoltotoiminnot

Tavoiteltu junaliikenteen **palvelutaso** tulee määrittää alueen yhteisenä ponnistuksena, jotta LVM:n kanssa voidaan käynnistää neuvottelut tarvittavan sopimusliikenteen hankinnasta, ja jotta kunnat voivat budjeteissaan sitoutua hankintaan. Neuvotteluja varten alueelta tulee löytää taho, joka koordinoi yhteistyötä ja toimii alueen kuntien edunvalvojana.

Alueellisen junaliikenteen palvelutason määrittäminen ja **liikenteen suunnittelu** kytkeytyvät tiiviisti Varsinais-Suomen muun joukkoliikenteen suunnitteluun, koska bussiliikenne täydentää alueellista junaliikennettä. Alueellinen junaliikenne edellyttää lisäksi uusien liityntäyhteyksien suunnittelua. Yhteistyö junaliikenteen ja bussiliikenteen suunnittelussa on välttämätöntä. Palvelutason ja liikenteen suunnittelussa olisi suureksi hyödyksi, jos tehtävästä vastaavalla taholla on jo osaamista joukkoliikenteen suunnittelusta, mutta se ei ole välttämätöntä.

Alueella täytyy myös tehdä käytännön työtä operoinnin käynnistämiseksi. Suuri osa näistä tehtävistä näkyy lopulta **asiakasrajapinnassa**. Uudesta junaliikenteestä tulee tiedottaa asiakkaita, saattaa aikataulu- ja hintatiedot julkisiksi ja liittää ne osaksi alueella käytössä olevia reittioppaita. Mikäli lippuyhteistyö halutaan toteuttaa, on siitä sovittava operaattorin ja joukkoliikenneviranomaisten kesken. Lisäksi alueellinen junaliikenne tarvitsee asiakasrajapinnassa tapahtuvaa asiakaspalvelua, josta valtaosa tapahtuu tänä päivänä verkossa, mutta osin myös kasvotusten. Asiakaspalvelussa olisi helpointa hyödyntää jo olemassa olevia palvelumalleja ja -kanavia.

Lyhyin väliajoin (päivittäin/viikoittain) suoritettavat **junakaluston huoltotoiminnot** ja yösäilytys vaativat alueelta tilaa. Yösäilytyksen tulisi sijaita mielellään lähellä liikennöinnin aloituspaikkaa alueella, joka ei mahdollista kalustoon kohdistuvaa ilkivaltaa. Siirtoajot etäämmälle liikennöintialueesta vievät aikaa ja synnyttävät turhia kustannuksia. Harvemmin toteutettavien huoltotoimien sijainti on asia, josta keskustelut Väyläviraston kanssa ovat paikallaan. (Sinisalo 2022b).

Lisäliikenteen hankintoihin liittyvien tehtävien organisoimiseksi on tunnistettu viisi vaihtoehtoa:

- virkamiestyöryhmä,
- Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa),
- Varsinais-Suomen ELY-keskus,
- maakunnan liitto virkatyönä tai
- maakunnan liitto erillisprojektina.

Vaihtoehtojen etuja ja haasteita on arvioitu seuraavassa taulukossa (Taulukko 6). Yhteistä kaikille vaihtoehdoille on se, että yhdeltäkään taholta ei löydy aiempaa kokemusta ja osaamista alueellisen junaliikenteen järjestämisestä tai suunnittelusta. Mikäli alueellista junaliikennettä päätetään toteuttaa lähivuosina, vaatii se resursointia ja osaamisen lisäämistä jokaisessa vaihtoehdossa.

Taulukko 6. Eri organisointivaihtoehtojen edut ja haasteet, kun liikennettä järjestetään mahdollisimman nopealla etenemispolulla.

Taho	Edut	Haasteet
Virkamies-työryhmä	+ Kaikista kunnista yhtäläinen mahdollisuus vaikuttaa asian etenemiseen.	- Ei resursoitua työaikaa. - Asian omistajuus puuttuu. - Etäällä käytännön liikenteen järjestämisestä.
Föli (erillis-sopimus lisäkuntien kanssa)	+ Joukkoliikenne- ja hankintaosaaminen. + Olemassa oleva toimija, jolla liput, järjestelmät ja palvelumalli. + Seudun joukkoliikennebrändi. + Tampereella hyväksi todettu malli.	- Ei edusta kaikkia kuntia, tarve tehdä erillissopimukset. - Edellyttää Föli-kuntien vahvaa sitoutumista, vaikka kaikki eivät yhtä lailla hyötyisi liikenteestä.
ELY-keskus	+ Kattaa koko seudun. + Joukkoliikenne- ja hankintaosaamista. + Olemassa oleva toimija.	- Poikkeaa ELY-keskuksen perustehtävistä. - Edellyttää huomattavaa lisärahoitusta rekrytointeja varten.
Maakunnan liitto virkatyönä	+ Kattaa koko alueen + Hallitsee edunvalvonnan ja voi edustaa aluetta neuvotteluissa. + Liikenteen ja maankäytön yhteistyön ymmärrys. + Olemassa oleva toimija.	- Vain osa jäsenkunnista hyötyy liikenteestä. - Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta rekrytointia varten.
Maakunnan liitto erillisprojektina	+ Mukaan rahoittamaan vain hyötyvät kunnat. + Yksi selkeä ja rajattu tehtävä. + Hallitsee edunvalvonnan ja voi edustaa aluetta neuvotteluissa. + Osa valmista organisaatiota.	- Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta projektin perustamista varten.

7 Kilpailuttamiseen perustuva etenemispolku alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi

7.1 Tausta etenemispolun suunnittelulle

Edellä, kappaleessa 6 esitelty nopea etenemispolku junaliikenteen käynnistämiseksi perustuu ratkaisuihin, joissa liikenteen järjestää joko operaattori tai nykyinen raideliikenteen toimivaltainen viranomainen LVM hankkii liikenteen. Nopean etenemispolun rinnalla halutaan esitellä kilpailuttamiseen perustuva etenemispolku alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi.

Kilpailuttamiseen perustuva etenemispolku tunnistaa, että raideliikenteen toimivaltaisuuteen voi mahdollisesti tulla muutoksia tulevaisuudessa. Se tarkoittaisi sitä, että LVM:n sijasta toimivaltaisuus voisi olla esimerkiksi alueellisella toimijalla. Toimivaltaisuuden muutoksesta ei ole päätöksiä.

Tässä kappaleessa 7 esitelty etenemispolku on toteutukseltaan hitaampi, johtuen muun muassa junaliikenteen hankinnan valmistelun ja kilpailuttamisen sekä kalustohankintojen vaatimasta ajasta.

LVM (2022) valmistelee henkilöjunaliikenteen palveluiden toteuttamismallia tähtäimenä vuoden 2030 tilanne. LVM:n tavoitteena on, että ministeriöllä olisi seuraavan Liikenne12 -päivityksen yhteydessä, eli vuosien 2023–2025 aikana, käsitys alueellisen junaliikenteen järjestämismallista ja rahoituksesta. LVM:n muodostamalla käsityksellä alueellisen junaliikenteen järjestämismallista ja rahoituksesta on merkitystä niin Varsinais-Suomen kuin muiden alueiden junaliikenteen järjestämisessä ja viranomaistoiminnan järjestäytymisessä. On odotettavissa, että seuraava hallituskausi tulee linjaamaan alueellisen junaliikenteen järjestämisestä, ja valtakunnallisesti voi siten olla tulossa isoja linjauksia järjestämiseen liittyen.

Kilpailuttamiseen perustuvasta etenemispolusta aiheutuvia viranomaistehtäviä on esitelty seuraavassa kappaleessa 7.2. Vaihtoehtoisia organisoitumismalleja etenemispolun toteuttamiseksi on esitelty kappaleessa 7.3. ja mallien etuja ja haittoja on arvioitu kappaleessa 7.4. Mallin toteutettavuuden aikajännettä on hahmoteltu kappaleessa 7.5.

7.2 Organisoitumista vaativat tehtäväkokonaisuudet

Viranomaistehtävien organisoituminen kannattaa määrittää tarvelähtöisesti tunnistamalla, millainen organisaatio palvelisi parhaiten alueellisen junaliikenteen palvelutason toteuttamista. Tämän jälkeen voidaan pohtia, mitkä tehtävät ovat

järkevää järjestää samassa organisaatiossa, mitkä tehtävät jossain toisaalla ja mitkä tehtävät voidaan ulkoistaa ostopalveluksi. Alueen tulee rekrytoida tarvittava osaaminen eri tehtävien suorittamiseksi valitun mallin mukaisesti. Organisoitumista vaativat tehtäväkokonaisuudet ovat:

- päätöksenteko ja talous
- palvelutason ja liikenteen suunnittelu
- toimivaltaisuus, liikenteen hankinta ja sopimukset (ml. kalustoratkaisut)
- asiakasrajapinnan tehtävät (ml. lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmät)
- junakaluston huoltotoiminnot

Kunnat vastaavat todennäköisesti jatkossakin **päätöksenteosta ja taloudesta**, ellei organisoitumismalliksi valita ratkaisua, joka luo uuden organisaation. Päätökset tehdään valittavan organisoitumismallin edellyttämällä tavalla esimerkiksi alueen kuntajohtajien kokouksissa tai lautakunnassa. Alueen tulisi laatia yhteistyösopimus alueellisesta junaliikenteestä, jolla kukin kunta sitoutuu pitkäjänteisesti junaliikenteen toteuttamiseen, rahoitukseen ja kehittämään junaliikenteen toimintaedellytyksiä (ml. kaavoitus). Yhteistyösopimuksen tarve ja muoto määrittyvät valittavan organisoitumismallin mukaan. Alueellista yhteistyötä tehdään ja yhteistoiminnan taloutta suunnitellaan säännöllisissä kokouksissa. Alueen tulee myös sopia, mikä taho hoitaa käytännössä rahaliikenteen operaattorin, kuntien ja valtion välillä sovittujen kustannustenjakoperiaatteiden mukaan.

Alueen kuntien tulee yhdessä päättää, kuinka paljon ja kuinka laadukasta junaliikennettä tavoitellaan. Eli kunnat päättävät **tavoiteltavasta junaliikenteen palvelutasosta**, jota tarkennetaan **liikenteen suunnittelussa**, jonka vastuu riippuu valittavasta organisoitumismallista. Väylävirasto vahvistaa junaliikenteen aikataulut. Junaliikennettä täydentämään suunnitellaan alueen toimijoiden yhteistyönä bussiliikennettä eheidän matkaketjujen varmistamiseksi. Laaditut suunnitelmat toimivat sekä juna- että linja-autoliikenteen hankintojen pohjana.

Alueen viranomaisten organisoitumiseen vaikuttaa kysymys **rautatieliikenteen toimivaltaisuudesta**: jatkaako LVM toimivaltaisena viranomaisena vai siirretäänkö toimivaltaisuus esimerkiksi alueille. Toimivaltaisuus mahdollistaa junaliikenteen kilpailuttamisen. Rautatieliikenteen toimivaltaisuuden osoittaminen alueelle edellyttää muutosta liikennepalvelulakiin (24.5.2017/320). Lakimuutos ei ole kynnyskysymys alueellisen junaliikenteen järjestämisessä ja se on toteutettavissa sujuvasti, kun päätös asiasta tehdään. Keskustelut toimivaltaisuuden muutoksesta tulisi kuitenkin käynnistää, jotta alueet voivat tehdä tarvittavia päätöksiä alueellisen junaliikenteen viranomaistehtävien

organisoimiseksi ja rahoittamiseksi, ja aloittaa tehtävien toteuttaminen, joista kiireisin ja vaativin on hankintojen valmistelu. On odotettavissa, että keskustelua toimivaltaisuudesta tullaan käymään viimeistään siinä vaiheessa, kun LVM:n valmistelutyö alueellisen junaliikenteen järjestämismallista ja rahoituksesta etenee. Kun toimivaltaisuus on ratkaistu ja alueen organisoituminen päätetty, käynnistyy useita yhtäaikaista prosesseja alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi.

Junaliikenteen hankinnat, niiden valmistelu ja kilpailuttaminen ovat vaativimpia ja aikaa vieviä tehtäviä. HSL on toistaiseksi ainoa viranomaistaho Suomessa, joka on kilpailuttanut liikennettä. Aihepiirin osajia on vähäisesti, joten rekrytointien yhteydessä voi olla hyvä harkita myös kansainvälisen osaamisen hyödyntämistä ja/tai pohtia rajallisen osaamisen keskittämistä. Liikenteen hankinnat kytkeytyvät alueen kuntien tavoittelemaan junaliikenteen palvelutasoon ja liikenteen suunnitteluun: liikennettä ja kalustoa hankintaan sen verran, että niillä täytetään suunniteltu liikennöinnin palvelutaso.

Liikenteen hankintoihin liittyy myös **kalustokysymyksen** ratkaiseminen. Hankintavalmistelun alussa on ratkaistava, kilpailutetaanko vain liikennöinti vai myös kalusto. Tähän liittyy olennaisena osana mahdollisen kalustoyhtiön perustaminen. Selvityksessä on perusteltu (ks. esim. kpl 2.4.) muun muassa kilpailuttamista ohjaavien säädösten, kalustohankintojen koon ja haastateltujen asiantuntijoiden vastausten perusteella, miksi alueellinen junaliikenne hyötyisi suuresti kalustoyhtiöstä, mikäli liikenne käynnistetään kilpailutuksen kautta. Esteetöntä junakalustoa on saatavilla rajallisesti, ja mahdolliset uuden kaluston hankinnat vievät vuosia aikaa, jota VR:n kalustohankinnalla voidaan havainnollistaa: VR (2022b) ilmoitti marraskuun 2022 lopussa ostaneensa uutta junakalustoa, joka otetaan käyttöön kevästä 2026 alkaen. VR:llä on kokemusta ja osaamista kalustohankinnoista. Tätä hankintaa on valmisteltu noin parin vuoden ajan ennen kuin ilmoitus ostosta tehtiin. VR:n hankinta sisältää option 50 uuden junan lisähankinnalle. Jos alueet päätyisivät itse kilpailuttamaan kaluston, tulisi prosessiin varata resurssien ja rahoituksen lisäksi aikaa useampia vuosia.

Hankintavaatimuksissa tulee esittää esimerkiksi palvelun ja toiminnan laatuvaatimuksia sekä kuvaukset siitä, millaisia **lipputuotteita** liikenteessä käytetään ja millä hinnoilla. Linjauksia tarvitaan jo melko varhaisessa vaiheessa, kun on päätetty tavoiteltavasta palvelutasosta, jotta organisoitumisen ja kustannustenjakomallien yhteydessä tunnistetaan, ketkä osapuolet subventoivat liikennettä. Lippujärjestelmäratkaisun periaatteet vaikuttavat sen teknisen ja käytännön toteutuksen suunnitteluun, johon tulee myös varata aikaa. Myös lippujen tarkistuksen tehtävät tulee sopia. Hankinnan yhteydessä tulee myös kuvata, ketä osapuolia liikenteen järjestämiseen liittyy ja mitkä ovat kunkin

toimijan roolit ja vastuut, jotta junaliikenteen operointi on mahdollisimman sujuvaa.

Hankintojen yhteydessä tulee laatia **sopimukset**, joihin kirjataan muun muassa sopijaosapuolten velvoitteita, liikennöinnistä maksettavat korvaukset ja mahdolliset sanktiot ja/tai bonukset operoinnin toteutumisen mukaisesti sekä sopimuksen keston ja sen purkamiseen liittyviä asioita. Sopimuksia tulee myös kehittää. Sopimusliikenteen valvonnan toteutus tulee sopia alueella. Sen tehtävänä on varmistaa operaattorin sopimusvelvoitteiden ja palvelun laatutason täyttäminen.

Asiakasrajapintaan vaikuttavat tehtäväkokonaisuudet ovat palvelun onnistumisen näkökulmasta erittäin tärkeitä, mutta organisoitumisen työmäärän näkökulmasta hieman pienempiä tehtäväkokonaisuuksia. Niiden järjestämisvastuista tulee sopia, kun organisoitumisesta päätetään. Sujuvien matkaketjujen varmistamiseksi alueella olisi hyvä sopia lippujen kelpoisuudesta ja mahdollisista nousukorvauksista joukkoliikennettä järjestävien viranomaisen ja/tai operaattorin/liikennöitsijän kanssa, mikäli organisoitumismalli ja liikenteen hankinta eivät sitä itsessään ratkaise.

Valtio vastaa informaatiojärjestelmistä raiteilla ja asemanäytöistä, mutta junaliikenteen aikataulu- ja reittitiedot kannattaisi saattaa myös osaksi Varsinais-Suomessa käytössä olevia joukkoliikenteen reittioppaita ja muita informaatiokanavia. Tiedottamiselle sekä asiakaspalvelulle tarvitaan sopivat kanavat. Työn aikana usea taho toivoi, että alueelliselle junaliikenteelle laadittaisiin tunnistettava brändi. Moni toivoi junaliikenteen hyödyntävän Fölin brändiä, mutta Fölin suojellun brändin hyödyntäminen tunnistettiin työssä haasteelliseksi tai jopa mahdottomaksi niissä organisoitumismalleissa, joissa Föli ei vastaa liikenteestä. Asiakaspalvelutehtävien hoitaminen voisi olla helpoiten toteutettavissa jo olemassa olevia palvelumalleja ja -kanavia hyödyntämällä, tarvittaessa ostopalveluna. Esimerkiksi asiakkaat todennäköisesti tuntevat jo kuntien palvelupisteet. Asiakaspalvelun toteutukseen vaikuttaa valittava organisoitumismalli.

Junakaluston huoltotoiminnot on ratkaistava alueella ja yhteistyössä Väyläviraston kanssa. Myös haastateltavat korostivat, että varikon on suositeltavaa sijaita mahdollisimman lähellä liikenteen aloitus- tai lopetuspaikkaa, jolloin siirtoajoihin ei kulu tarpeettomasti aikaa ja niistä ei synny tarpeettomasti kuluja. Alueelta tarvitaan tilaa junien yösailytykseen mielellään linjan alkupäässä ja vähintään viikoittain tehtäville huolloille (ratapiha ja sivuraiteet, toimitilat). Yösailytys mahdollistaa sen, että seisova kalusto eivät estä muuta junaliikennettä. Sen sijainnin on hyvä olla riittävän keskeinen eli siellä olisi

valaistus ja sosiaalista suojaa, ettei kalustoon kohdistuisi ilkivaltaa. (Sinisalo 2022b).

Pidemmän väliajoin toteutettavan määräaikaisen huollon sekä raskaan kunnossapidon vaatiman varikon sijoittelussa on paikallaan tehdä Väyläviraston kanssa yhteistyötä ja selvittää, mikä sijainti olisi kohtuullisella etäisyydellä Varsinais-Suomen liikennöintialueesta, mutta voisi myös mahdollistaa muiden liikennöintialueiden junien huoltotoimintoja (Sinisalo 2022b). Varsinais-Suomessa olisi kunnan tehtävä tarvittavat kaavamuutokset sen mukaan, mihin tilat huoltotoiminnoille toteutettaisiin. Helsingin seudun MAL-sopimuksissa on sovittu välttämättömistä investoinneista, jotka ovat edellytys raideliikenteen pitkäjänteiselle kehittämiselle: pääkaupunkiseutu tarvitsee varikon lähijunaliikenteelle, joten Helsingin seudun kunnat, HSL ja Väylävirasto yhteistyössä ratkaisevat, mihin lähijunaliikenteen kasvun mahdollistavat uudet varikot sijoitetaan ja miten ne suunnitellaan (Helsingin seudun MAL-sopimus 2020). Valtio on siis pääkaupunkiseudulla osaltaan sitoutunut osallistumaan varikoiden suunnitteluun, joten tämä on myös Varsinais-Suomessa kannattavaa huomioida MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä.

Ruotsissa on ratkaistu valtion toimesta kriittisten huoltotoimintojen ja kunnossapidon toteutus. Ihanteellisessa tilanteessa Suomessa olisi ns. puolueeton taho, joka jakaisi valtakunnallisen junaliikenteen hyödyntämiä huoltotiloja operaattoreille. Teoriassa mahdollinen kalustoyhtiö voisi toimia tässä roolissa, jolloin yhtiön toiminta saisi kalustovuokrauksesta tukea huoltotoimintojen melko pienen volyymin toiminnan rinnalle. Kilpailutettaessa alueellista junaliikennettä junakaluston huoltotoimintojen ja varikkokysymyksen ratkaisuja ei voi jättää operaattorin vastuulle, koska se muodostaisi kilpailutuksen näkökulmasta epätasa-arvoisen tilanteen tarjoajien välille. (Sinisalo 2022b).

7.3 Vaihtoehtoiset organisointimallit kilpailutetusta liikenteestä aiheutuvien tehtävien hoitamiseksi

Edellä kuvatuille tehtäville on tunnistettu kahdeksan vaihtoehtoista organisointimallia. Seuraavaksi on kuvattu keskeisten tehtäväkokonaisuuksien toteuttaminen eri organisointimalleissa. Organisoitumisen vaihtoehtoja ovat:

- A. Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa)
- B. Laajentunut Föli & Paikku
- C. Hyvinvointialue
- D1. Maakunnan liitto virkatyönä
- D2. Maakunnan liitto erillisprojektina

- D3. Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle
- E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne
- E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukkoliikenteelle
- F. Valtion alueellisen junaliikenteen yksikkö

A. Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa)

Malli tarkoittaisi sitä, että kuten Tampereella Nysse, vastaisi Varsinais-Suomessa Föli myös alueellisesta junaliikenteestä, ja ulkopuolisten kuntien kanssa tehtäisiin erillissopimus alueelliseen junaliikenteeseen liittyen.

Voisi olla selkeintä, jos toimivaltaisuus tässä mallissa olisi valtiollisella tasolla, sillä haastateltavien mukaan toimivallan siirtäminen Fölille on haasteellista, jos kaikki kunnat eivät olisi sen varsinaisia jäseniä.

Hankinnan hoitaisi toimivaltainen viranomainen eli tässä tapauksessa valtiollinen taho. Fölin olisi tällöin hyvä tehdä tiivistä yhteistyötä sen kanssa.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelun voisi olla järkevintä sijoittaa samassa organisaatiossa, koska niiden yhdistäminen tuo synergiaetua ja selkeyttää molempien tehtävien hoitoa. Tässä mallissa se olisi Föli.

Koska Föli vastaa seudun joukkoliikennebrändistä, olisi alueellinen junaliikenne helppoa ottaa osaksi sitä. Myös lippujen kelpoisuus sekä Fölillä olemassa olevien informaatiojärjestelmien hyödyntäminen helpottuisi. Lipputuotteista ja hinnoista alueellisessa junaliikenteessä tulisi kuitenkin sopia.

Tässä mallissa linja-autoliikenteen järjestäminen ja vastuut säilyisivät ennallaan. Fölin vastuu laajenisi linja-autoliikenteestä alueelliseen junaliikenteeseen.

B. Laajentunut Föli & Paikku

Malli tarkoittaisi sitä, että Föli-alue laajentuisi muihin junaliikennekuntiin, paitsi Saloon, jossa toimisi edelleen Paikku. Salo–Turku alueellinen junaliikenne järjestettäisiin Fölin ja Paikun yhteistyönä. Föli ja Paikku järjestäisivät myös linja-autoliikennettä. Maakunnallinen linja-autoliikenne olisi yhä ELY-keskuksen vastuulla.

Fölin laajentumista puoltaisi se, että toimivalta siirtyisi kokonaan tai osittain sille. Osittaisessa vaihtoehdossa Turku-Salo-yhteysvälin toimivaltaisuus voisi olla myös osittain tai kokonaan Paikulla. Sen sijaan Fölin laajeneminen alueellisen junaliikenteen kuntiin pelkän alueellisen junaliikenteen takia ilman toimivaltaa olisi haastateltujen mukaan raskas toimintamalli. Mikäli toimivaltaisuutta ei

voitaisi osoittaa Föli, voisi edellä esitelty malli C (Föli tekee erillissopimukset lisäkuntien kanssa) olla järkevämpi.

Hankinnan hoitaisi toimivaltainen viranomainen eli Föli. Toimivallasta riippuen Turku-Salo junaliikenne mahdollisesti toteutettaisiin yhteistyössä Paikun kanssa.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelun voisi olla järkevintä sijoittaa samassa organisaatiossa, koska niiden yhdistäminen tuo synergiaetua ja selkeyttää molempien tehtävien hoitoa. Tässä mallissa se olisi Föli, joka tekisi yhteistyötä Paikun kanssa.

Koska Föli vastaa seudun joukkoliikennebrändistä, olisi alueellinen junaliikenne helppoa ottaa osaksi sitä. Myös lippujen kelpoisuus sekä Föillä olemassa olevien informaatiojärjestelmien hyödyntäminen helpottuisi. Lipputuotteista ja hinnoista alueellisessa junaliikenteessä tulisi kuitenkin sopia.

C. Hyvinvointialue

Malli tarkoittaisi sitä, että vuonna 2023 toimintansa aloittava hyvinvointialue vastaisi myös alueellisen junaliikenteen järjestämisestä.

Jotta hyvinvointialueen perustehtävästä selkeästi eroava junaliikenne ei jäisi ns. vaille asian omistajuutta, olisi selkeintä, että toimivaltaisuus olisi osoitettu hyvinvointialueelle. Tämä malli voisi olla harkittava vaihtoehto erityisesti silloin, jos ELY-keskuksen joukkoliikenne siirtyisi myös hyvinvointialueen vastuulle.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelun voisi olla järkevintä sijoittaa samassa organisaatiossa, koska niiden yhdistäminen tuo synergiaetua ja selkeyttää molempien tehtävien hoitoa. Tässä mallissa se olisi hyvinvointialue.

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimisi Föli-brändin alla, mutta koska brändi on suojattu, ei sitä voida käyttää muiden järjestämässä liikenteessä. Asiakasnäkökulmasta voisi olla hyödyksi, jos alueelliselle junaliikenteelle luotaisiin tunnistettava ilme. Asiakaspalvelu voisi olla sujuvinta hoitaa jo olemassa olevia palvelumalleja ja -kanavia hyödyntämällä, kuten kuntien omia asiakaspalvelupisteitä. Mikäli lippuyhteistyö haluttaisiin toteuttaa linja-autoliikenteeseen, hyvinvointialueen tulisi käydä neuvotteluja nykyisten joukkoliikenneviranomaisten kanssa.

Tässä mallissa linja-autoliikenteen järjestäminen ja vastuut säilyisivät ennallaan.

D1. Maakunnan liitto virkatyönä

Malli tarkoittaisi sitä, että maakunnan liittoon palkattaisiin henkilö(t) hoitamaan alueellista junaliikennettä virkatyönä.

Toimivaltaisuus tässä mallissa voisi olla valtiollisella taholla tai maakunnan liitolla itsellään.

Hankinnan hoitaisi toimivaltainen viranomainen. Jos se on maakunnan liitto, liiton olisi mahdollista tehdä yhteistyötä muiden Suomen junaliikennealueiden kanssa tai tarvittaessa ulkoistaa osa hankinnan valmistelusta. Jos toimivaltainen viranomainen olisi valtiollinen taho, maakunnan liiton olisi hyvä tehdä tiivistä yhteistyötä, jotta tavoiteltu palvelutaso ja laatutaso saadaan näkyviin hankinnassa.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelun voisi olla järkevintä sijaita samassa organisaatiossa, koska niiden yhdistäminen tuo synergiaetua ja selkeyttää molempien tehtävien hoitoa. Tässä mallissa nämä tehtävät olisivat maakunnan liitossa. Jos toiminta pyörii pienillä resursseilla, liikenteen tarkempi suunnittelu voitaisiin myös ulkoistaa.

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimisi Föli-brändin alla, mutta koska brändi on suojattu, ei sitä voi käyttää muiden järjestämässä liikenteessä. Asiakasnäkökulmasta voisi olla hyödyksi, jos alueelliselle junaliikenteelle luotaisiin tunnistettava ilme. Asiakaspalvelu voisi olla sujuvinta hoitaa hyödyntämällä jo olemassa olevia palvelumalleja ja -kanavia, kuten kuntien omia asiakaspalvelupisteitä. Mikäli lippuyhteistyö haluttaisiin toteuttaa linja-autoliikenteeseen, maakunnan liiton tulisi käydä neuvotteluja nykyisten joukkoliikenneviranomaisten kanssa.

Tässä mallissa linja-autoliikenteen järjestäminen ja vastuut säilyisivät ennallaan.

D2. Maakunnan liitto erillisprojektina

Malli tarkoittaisi sitä, että maakunnan liiton sisällä käynnistettäisiin erillisprojekti, jota rahoittaisivat kiinnostuneet kunnat, ja liittoon palkattaisiin henkilö(t) hoitamaan alueellista junaliikennettä.

Toimivaltaisuus tässä mallissa voisi olla valtiollisella taholla tai maakunnan liitolla itsellään.

Hankinnan hoitaisi toimivaltainen viranomainen. Jos se on maakunnan liiton erillisprojekti, liiton olisi mahdollista tehdä yhteistyötä muiden Suomen junaliikennealueiden kanssa tai tarvittaessa ulkoistaa osa hankinnan valmistelusta. Jos toimivaltainen viranomainen olisi valtiollinen taho, maakunnan

liiton erillisprojektin olisi hyvä tehdä tiivistä yhteistyötä, jotta tavoiteltu palvelutaso ja laatutaso saadaan näkyviin hankinnassa.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelun voisi olla järkevintä sijoittaa samassa organisaatiossa, koska niiden yhdistäminen tuo synergiaetua ja selkeyttää molempien tehtävien hoitoa. Tässä mallissa nämä tehtävät olisivat maakunnan liitossa. Jos toiminta pyörii pienillä resursseilla, liikenteen tarkempi suunnittelu voitaisiin myös ulkoistaa.

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimisi Föli-brändin alla, mutta koska brändi on suojattu, ei sitä voi käyttää muiden järjestämässä liikenteessä. Asiakasnäkökulmasta voisi olla hyödyksi, jos alueelliselle junaliikenteelle luotaisiin tunnistettava ilme. Asiakaspalvelu voisi olla sujuvinta hoitaa hyödyntämällä jo olemassa olevia palvelumalleja ja -kanavia, kuten kuntien omia asiakaspalvelupisteitä. Mikäli lippuyhteistyö haluttaisiin toteuttaa linja-autoliikenteeseen, maakunnan liiton erillisprojektin tulisi käydä neuvotteluja nykyisten joukkoliikenneviranomaisien kanssa.

Tässä mallissa linja-autoliikenteen järjestäminen ja vastuut säilyisivät ennallaan.

D3. Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle

Malli tarkoittaisi sitä, että uusi kuntayhtymä perustettaisiin vastaamaan vain alueellisen junaliikenteen järjestämisestä. Föli, Paikku ja ELY-keskus vastaisivat edelleen nykyisestä liikenteestään.

Toimivalta voisi olla joko uudella kuntayhtymällä tai valtiollisella taholla. Uuden yhtymän perustaminen olisi järkevää, jos se saisi myös toimivaltaisuuden, koska ilman sitä kuntayhtymän rooli jäisi melko maltilliseksi suhteessa organisoitumisen laajuuteen. Toisaalta kuntayhtymä voidaan perustaa myös silloin, jos mikään muu organisointitapa ei tunnu sopivalta ratkaisulta.

Hankinnan hoitaisi toimivaltainen viranomainen eli joko uusi kuntayhtymä tai valtiollinen taho.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelun voisi olla järkevintä sijoittaa samassa organisaatiossa, koska niiden yhdistäminen tuo synergiaetua ja selkeyttää molempien tehtävien hoitoa. Tässä mallissa se olisi uusi kuntayhtymä.

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimisi Föli-brändin alla, mutta koska brändi on suojattu, ei sitä voi käyttää muiden järjestämässä liikenteessä. Asiakasnäkökulmasta voisi olla hyödyksi, jos alueelliselle junaliikenteelle luotaisiin tunnistettava ilme. Asiakaspalvelu voisi olla sujuvinta hoitaa jo

olemassa olevia palvelumalleja ja -kanavia hyödyntämällä, kuten kuntien omia asiakaspalvelupisteitä. Mikäli lippuyhteistyö haluttaisiin toteuttaa linja-autoliikenteeseen, uuden kuntayhtymän tulisi käydä neuvotteluja nykyisten joukkoliikenneviranomaisten kanssa.

E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne

Malli tarkoittaisi sitä, että maakunnan liiton rooli laajentuisi vastaamaan kaiken maakunnallisen joukkoliikenteen järjestämisestä. Käytännössä sille siirtyisivät myös Fölin, Paikun ja ELY-keskuksen nykyinen joukkoliikenne.

Toimivalta voisi olla joko maakunnan liitolla tai valtiollisella taholla. Toiminnan keskittämistä maakunnan liittoon vahvistaisi, jos sille myönnettäisiin toimivaltaisuus. Se ei kuitenkaan ole välttämättömyys, sillä mallista olisi hyötyä ja se voitaisiin perustaa myös silloin, jos kaikki maakunnallisen liikenteen suunnittelu halutaan samaan organisaatioon.

Hankinnan hoitaisi toimivaltainen viranomainen eli joko maakunnan liitto tai valtiollinen taho.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelun voisi ollaärkevintä sijaita samassa organisaatiossa, koska niiden yhdistäminen tuo synergiaetua ja selkeyttää molempien tehtävien hoitoa. Tässä mallissa se olisi maakunnan liitto.

Koska maakunnan liitto vastaisi myös nykyisestä Föli-liikenteestä ja brändistä, saattaisi olla mahdollista hyödyntää brändiä myös alueellisessa junaliikenteessä tai uudelle organisaatiolle luotaisiin uusi brändi. Lippujen kelpoisuus sekä nykyisellä Fölillä olemassa olevien informaatiojärjestelmien hyödyntäminen helpottuisi, mikäli niitä käytettäisiin jatkossakin. Lipputuotteista ja hinnoista alueellisessa junaliikenteessä tulisi kuitenkin sopia.

E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukkoliikenteelle

Malli tarkoittaisi sitä, että uusi kuntayhtymä perustettaisiin vastaamaan kaiken maakunnallisen joukkoliikenteen järjestämisestä. Käytännössä sille siirtyisivät myös Fölin, Paikun ja ELY-keskuksen nykyinen joukkoliikenne.

Toimivalta voisi olla joko uudella kuntayhtymällä tai valtiollisella taholla. Uuden yhtymän perustamista vahvistaisi, jos sille myönnettäisiin toimivaltaisuus. Se ei kuitenkaan ole välttämättömyys, sillä mallista olisi hyötyä ja se voitaisiin perustaa myös silloin, jos kaikki maakunnallisen liikenteen suunnittelu halutaan samaan organisaatioon.

Hankinnan hoitaisi toimivaltainen viranomainen eli joko uusi kuntayhtymä tai valtiollinen taho.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelun voisi olla järkevintä sijoittaa samassa organisaatiossa, koska niiden yhdistäminen tuo synergiaetua ja selkeyttää molempien tehtävien hoitoa. Tässä mallissa se olisi uusi kuntayhtymä.

Koska uusi kuntayhtymä vastaisi myös nykyisestä Föli-liikenteestä ja brändistä, saattaisi olla mahdollista hyödyntää brändiä myös alueellisessa junaliikenteessä tai uudelle organisaatiolle luotaisiin uusi brändi. Lippujen kelpoisuus sekä nykyisellä Föliillä olemassa olevien informaatiojärjestelmien hyödyntäminen helpottuisi, mikäli niitä käytettäisiin jatkossakin. Lipputuotteista ja hinnoista alueellisessa junaliikenteessä tulisi kuitenkin sopia.

F. Valtion alueellisen junaliikenteen yksikkö

Malli tarkoittaisi sitä, että valtiolla olisi vahva rooli alueellisen junaliikenteen järjestämisessä ja hankinnassa, vaikka kunnat rahoittaisivat junaliikennettä.

Toimivalta olisi valtiollisella taholla, joka vastaisi myös liikenteen hankinnoista, kilpailuttamisesta sekä sopimusmallien kehittämisestä. Toimintaa varten tulisi perustaa yksikkö johonkin liikennehallinnon virastoon, mutta mielellään muualle kuin lainsäädäntöä ja rahanjakoa ohjaavaan ministeriöön. Nykyisellä virastomallilla Traficomilla toimiva yksikkö olisi luontevin ratkaisu, mutta teoriassa tehtävää voitaisiin hoitaa keskitetysti myös jossakin ELY-keskuksessa, mikäli ELY-keskusten perustehtävää muutettaisiin.

Palvelutason suunnittelun ja sitä toteuttavan liikenteen suunnittelu tässä mallissa olisi valtion vastuulla, mutta se olisi tehtävä yhteistyössä kuntien ja muuta joukkoliikennettä järjestävien viranomaisten kanssa, koska junaliikenteen rahoitus tulisi kunnilta.

Tavoitetilassa alueellinen junaliikenne toimisi Föli-brändin alla, mutta koska brändi on suojattu, ei sitä voi käyttää muiden järjestämässä liikenteessä. Asiakasnäkökulmasta voisi olla hyödyksi, jos alueelliselle junaliikenteelle luotaisiin tunnistettava ilme. Asiakaspalvelu voisi olla sujuvinta hoitaa jo olemassa olevia palvelumalleja ja -kanavia hyödyntämällä, kuten kuntien omia asiakaspalvelupisteitä. Mikäli lippuyhteistyö haluttaisiin toteuttaa linja-autoliikenteeseen, valtion junaliikenteen vastaavan tulisi käydä neuvotteluja nykyisten joukkoliikenneviranomaisten kanssa.

Tässä mallissa linja-autoliikenteen järjestäminen ja vastuut säilyisivät ennallaan.

7.4 Pitkän aikavälin organisointimallien edut ja haasteet

Edellä kuvattujen tehtävien organisointivaihtoehtojen etuja ja haasteita on kuvattu seuraavassa taulukossa (Taulukko 7).

Yhteistä kaikille vaihtoehdoille on se, että yhdeltäkään taholta ei löydy aiempaa kokemusta ja osaamista alueellisen junaliikenteen järjestämisestä tai suunnittelusta. Mikäli alueellista junaliikennettä päätetään toteuttaa lähivuosina, vaatii se resursointia ja osaamisen lisäämistä jokaisessa vaihtoehdossa. Jokaisessa mallissa tulee myös sopia junaliikenteessä käytettävistä lipputuotteista ja hinnoittelusta (myös silloin, jos malli tukeutuu Föliin). Hinnoittelu vaikuttaa subventiotarpeeseen ja se taas liittyy organisoitumiseen ja kustannuksiin.

Taulukko 7. Eri organisointivaihtoehtojen edut ja haasteet, kun liikennettä järjestetään pitkällä aikavälillä.

Taho	Edut	Haasteet
A. Föli (erillis-sopimus lisäkuntien kanssa)	+ Joukkoliikenne-osaaminen. + Olemassa oleva toimija, jolla liput, järjestelmät ja palvelumalli. + Seudun joukkoliikennebrändi. + Tampereella hyväksi todettu malli.	- Ei edusta kaikkia kuntia, tarve tehdä erillissopimukset. - Edellyttää Föli-kuntien vahvaa sitoutumista, vaikka kaikki eivät yhtä lailla hyötyisi liikenteestä. - Edellyttää valtion valmiutta toimia toimivaltaisena viranomaisena.
B. Laajentunut Föli & Paikku	+ Joukkoliikenne- ja hankintaosaaminen. + Kattaa koko seudun. + Olemassa oleva toimija, jolla liput, järjestelmät ja palvelumalli. + Ei kokonaan uutta byrokratiaa. + Seudun joukkoliikennebrändi	- Vaikutukset kaupunkiseudun joukkoliikenteeseen ja sen rahoitukseen epäselvät. - Edellyttää kuntien vahvaa sitoutumista, vaikka kaikki eivät yhtä lailla hyötyisi liikenteestä.
C. Hyvinvointialue	+ Kattaa koko alueen. + Henkilökuljetusten hankinta- ja järjestämisosaamista. + Olemassa oleva toimija.	- Ei sidettä joukkoliikenteeseen. - Poikkeaa ydintehtävästä ja edellyttää lakimuutosta.

Taho	Edut	Haasteet
D1. Maakunnan liitto virkatyönä	+ Kattaa koko alueen. + Hallitsee edunvalvonnan ja voi edustaa aluetta neuvotteluissa. + Liikenteen ja maankäytön yhteistyön ymmärrys. + Olemassa oleva toimija.	- Vain osa jäsenkunnista hyötyy liikenteestä. - Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta rekrytointia varten.
D2. Maakunnan liitto erillisprojektina	+ Mukaan rahoittamaan vain hyötyvät kunnat. + Yksi selkeä ja rajattu tehtävä. + Hallitsee edunvalvonnan ja voi edustaa aluetta neuvotteluissa. + Osa valmista organisaatiota.	- Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta rekrytointia varten.
D3. Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle	+ Kattaa koko alueen.	- Uusi hallinnollinen rakenne.
E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne	+ Kattaa koko alueen. + Yhdistäisi maakunnan joukkoliikenteen ja sen osaamisen yhdeksi kokonaisuudeksi. + Todennäköisesti voi hyödyntää seudun joukkoliikennebrändiä	- Poikkeaa liiton muista tehtävistä operatiivisen luonteen vuoksi. - Edellyttää rahoituskierrosta rekrytointia varten. - Vaikutukset kaupunkiseudun joukkoliikenteeseen ja sen rahoitukseen epäselvät.
E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukko-liikenteelle	+ Kattaa koko alueen. + Yhdistäisi maakunnan joukkoliikenteen ja sen osaamisen yhdeksi kokonaisuudeksi. + Todennäköisesti voi hyödyntää seudun joukkoliikennebrändiä	- Uusi hallinnollinen rakenne. - Vaikutukset kaupunkiseudun joukkoliikenteeseen ja sen rahoitukseen epäselvät.
F. Valtion alueellisen junaliikenteen yksikkö	+ Alueellisen junaliikenteen keskitetty osaaminen. + Ei vaatisi alueelta uutta organisoitumista.	- Liikenteen suunnittelu, hankinta ja sopimusvalvonta irrallaan rahoittajasta.

7.5 Toteuttamisen aikajänne

Kuten jo todettua, kilpailuttamiseen perustuva etenemispolku on riippuvainen siitä, mitä LVM ja seuraava hallituskausi tulevat linjaamaan alueellisen junaliikenteen järjestämisestä ja rahoituksesta. Linjaukset voivat vaikuttaa toimivaltaisuuteen ja valittavaan organisoitumis- ja kustannustenjakomalleihin.

Mahdollinen toimivaltaisuuden muutos ja siitä osittain riippuvainen alueiden organisoituminen sekä alueellisen junaliikenteen hankintavalmistelu, kilpailutus ja kalustohankinta vievät aikaa. Alueellista junaliikennettä käynnistettäessä, kun toiminta ja organisoituminen synnytetään lähes nollasta (valittavasta organisoitumismallista riippuen), on prosessiin suositeltavaa varata hyvin aikaa.

Varsinais-Suomessa on erittäin suositeltavaa pyrkiä edistämään alueellisen junaliikenteen käynnistymistä ja toiminnan organisoitumista ennakoivasti niin paljon kuin mahdollista. Ennakoivan työn tärkeimpänä tavoitteena on luoda yhteisesti hyväksytty perusta ja näkemys, miten ja millaista alueellista junaliikennettä Varsinais-Suomessa halutaan tarjota pitkällä aikavälillä. Alue voi ennakoiden pyrkiä muodostamaan yhteisen näkemyksen:

- tavoiteltavasta palvelutasosta,
- ainakin ensimmäisen liikennöintivuoden kustannustenjakoperiaatteista sekä
- soveltuvimmasta organisoitumismallista tilanteissa, joissa toimivaltaisuus säilyy nykyisellään tai siirtyy alueelle.

Kun yhteinen perusta ja näkemys on saavutettu, voidaan toiminta saada nopeammin käyntiin sitten, kun valtakunnallisia linjauksia alueellisen junaliikenteen järjestämisestä ja rahoituksesta on tehty (arviolta vuonna 2025).

Seuraavaan kuvaan on hahmoteltu karkeaa aikajännettä kilpailuttamiseen perustuvan etenemispolun mukaan toteutettavan alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi. Aikajänteen laadinnassa on hyödynnetty HSL:n hankintapäällikön Kimmo Sinisalon (2022b) asiantuntemusta.

Kriittinen ja aikaa vievä vaihe on hankintojen valmistelu ja kilpailutus. Jos alueella olisi käytössään osaamista ja kokemusta junaliikenteen järjestämisestä, voisi hankintavalmistelun toteuttaa noin kolmessa vuodessa. Koska Varsinais-Suomessa alueellisen junaliikenteen hankinnoissa lähettäisiin liikkeelle puhtaalta pöydältä, voi prosessiin olla syytä varata hieman pidempi aika.

Toteuttamisen aikatauluun vaikuttaa se, kilpailutetaanko alueelle liikennöinnin lisäksi uusi kalusto vai voidaanko kalustokysymys ratkaista mahdollisen

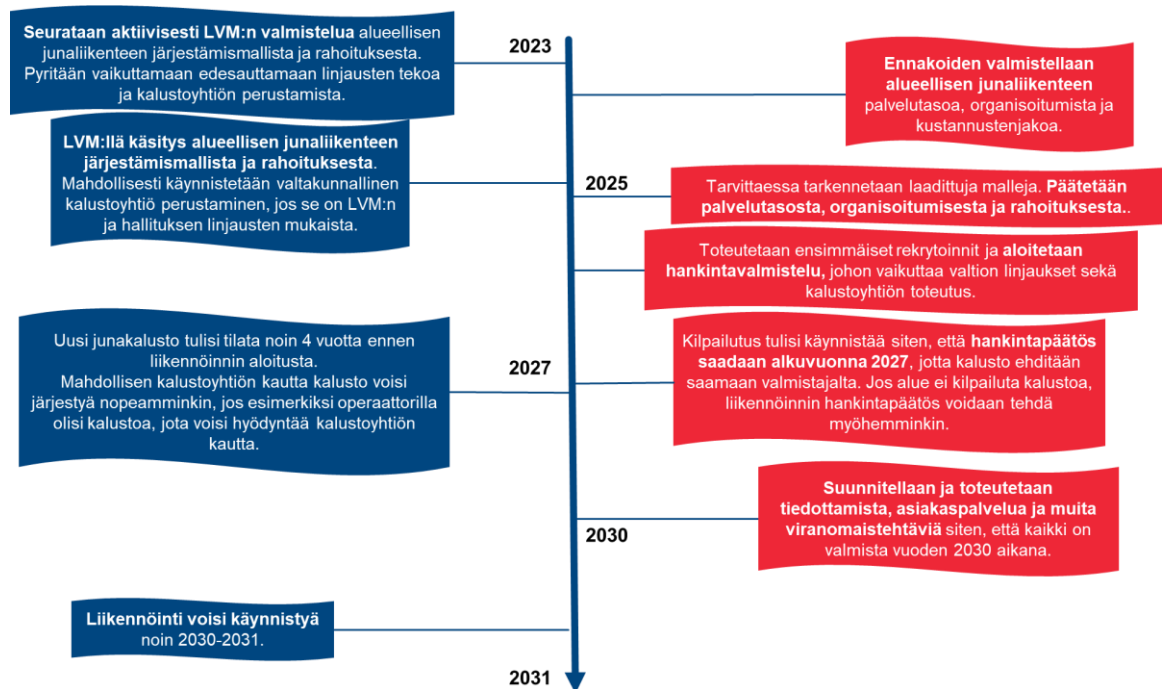
kalustoyhtiön kautta. Oleellista on, että alue päättää tavoiteltavasta alueellisen junaliikenteen palvelutasosta ja rahoituksesta mahdollisimman pian, kun valtion linjaukset ovat valmiit. Näin sujuvoitetaan hankintaa (mahdollinen kaluston kilpailutus tai kalustoyhtiön kautta järjestettävä kalusto), jotta kaluston mahdollinen tilaaminen ehdittäisiin toteuttaa riittävän ajoissa.

Uusien junien valmistus- ja toimitusajat ovat pitkiä. VR saa vuoden marraskuussa 2022 tilaamat junat kevästä 2026 alkaen käyttöönsä, jota ennen se on kokeneena kalustokilpailuttajana valmistellut hankintaprosessia noin kaksi vuotta. Suomen Lähijunat Oy on valinnut uuden kaluston kilpailuttamisen sijaan etenemistavan, jolla yhtiö on hankkimassa kunnostettavaksi (tilanne joulukuu 2022) 11 kpl alueelliseen junaliikenteeseen sopivia yksiköitä, joista ensimmäiset kunnostetut Sm2-yksiköt yhtiö saisi käyttöönsä vuoden 2024 lopussa (Alku 2022). Suomen Lähijunat Oy:n etenemistapa voi olla jonkin verran nopeampi tapa saada kalusto operaattorille kuin uuden kaluston hankinta. Operaattorin tapa järjestää kalusto käyttöönsä ei poista kilpailuttamisen velvoitteita toimivaltaiselta viranomaiselta.

Kilpailuttamiseen perustuvan etenemispolun mukaan menisi useampia vuosia hankinnan valmistelun, kilpailutuksen ja kilpailutuksen hankintapäätöksen jälkeen, ennen kuin kalusto saataisiin testiajoihin ja lopulta käynnistettyä alueellinen junaliikenne asiakkaille. Mikäli alueellisen junaliikenteen kalusto järjestyisi kalustoyhtiön kautta, olisi mahdollista, että prosessi olisi hieman lyhyempi. On kuitenkin huomioitava, että myös kalustoyhtiö tarvitsee aikaa siihen, että se saa kaluston, jotta sitä voidaan vuokrata operaattoreille.

Mikäli linjauksia ja päätöksiä alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi Varsinais-Suomessa ja valtakunnallisesti tehtäisiin jo vuodesta 2023 alkaen, olisi mahdollisuudet ehtiä käynnistää kilpailuttamiseen perustuvan etenemispolun mukaan toteutettu alueellinen junaliikenne vuosikymmenen vaihteessa.

Nopeampi etenemispolku alueellisen junaliikenteen järjestämiseksi on esitelty kappaleessa 6.



Kuva 16. Karkea aikataulu kilpailuttamiseen perustuvan etenemispolun toteutuksesta.

8 Vaihtoehdot kustannusten jakamiseksi

8.1 Kustannus- ja tuloluokat

Joukkoliikenteen kustannukset koostuvat useista osatekijöistä, minkä lisäksi samassa yhteydessä tulee myös määrittää, kuinka lipputulot jaetaan. Alla olevaan taulukkoon on pelkistetty erilaisia kustannus- ja tuloluokkia sekä niiden yleisimpiä jakoperusteita sekä rahoittajia.

Taulukko 8. Kustannus- ja tuloluokat, niiden rahoittajat ja rahoituksen jaon malli.

Luokka	Tarkempi kohde	Rahoittaja ja rahoituksen jaon malli
Infrastruktuuri-kustannukset	Asemat	Kunta-valtio, jakomalli olemassa
	Muu aseman infrastruktuuri	Kunta
	Raiteet, laitteet ja järjestelmät	Valtio. Jos tarpeen uusia alueellisen liikenteen takia, myös kunta. Malli olemassa
	Varikko	Tarpeen sopia mallista. Joko operaattori itse tai tilaaja (mahd. valtion kanssa) hoitaa varikon. Valtakunnallinen yhteistyö mahdollista esim. kalustoyhtiötilanteessa.
Liikennöinti-kustannukset	Liikennöinti-korvaus	Tarpeen sopia mallista. Vaihtoehtoja esim. asukasluvun, nousijamäärän, junakilometrien tai asemien etäisyyksien suhteessa. Kokonaiskustannukset voidaan pilkkoa osiin ja eri osat määräytyä eri perusteen mukaan.
Hallinnolliset kustannukset	Henkilöstökulut	Tarpeen sopia mallista. Voidaan lisätä liikennöintikustannusten päälle ja käyttää samaa jakomallia tai määrittää oma, esim. asukasluku.
	Lippu- ja informaatio-järjestelmä	
	Asiakaspalvelu	
Tulot	Lipputulot, käyttö-oikeussopimus	Käyttöoikeussopimusmallissa operaattori pitää lipputulos, joten jaettavaa ei synny. LVM:n osto-sopimus on käyttöoikeussopimus.
	Lipputulot, bruttomalli	Tarpeen sopia mallista. Vähennetään kokonais-kustannuksista tai jyvitetään suoraan kunnille jakomallilla (esim. nousujen määrä, asukkaiden käytön mukaan).

Luokka	Tarkempi kohde	Rahoittaja ja rahoituksen jaon malli
	Valtion tuki	Vähennetään kustannuksista suoraan, ei tarvitse erillistä jakoperustetta.

Varsinais-Suomen alueellisen junaliikenteen käynnistäminen edellyttää erityisesti liikennöintikorvauksesta, hallinnollisista kuluista ja lipputulojen jakamisesta sopimista. Myös liikennöinnin edellyttämät varikko- ja huoltotoimintojen rakentamiseen ja ylläpitoon liittyvien kustannusten jaosta tulee sopia.

8.2 Kustannustenjakomallit

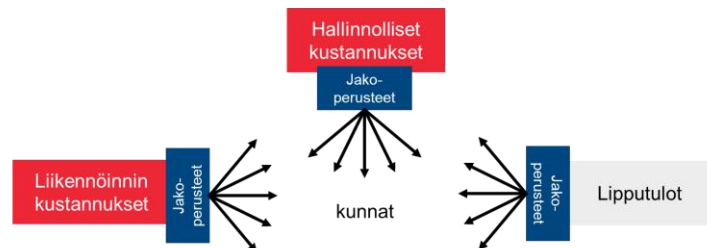
Tämän selvityksen tarkoituksena on ollut tunnistaa malleja, miten kustannuksia voidaan jakaa eri osapuolten kesken. Tämän selvityksen tehtävänä ei ole laskea kullekin osapuolelle aiheutuvia kustannusosuuksia. Se on jatkoselvitysten asia (ks. kpl 9.6).

Karkealla tasolla kustannukset ja lipputulot voidaan jakaa kahdella tavalla: 1) kaikki kustannukset ja tulot yhdistetään ja sen jälkeen sovelletaan valittuja jakoperiaatteita tai 2) jokaista tulo- ja kustannuslajia käsitellään erillisenä ja niillä omat jakoperusteensa. Tätä on esitetty alla olevassa kuvassa.

Tapa 1:



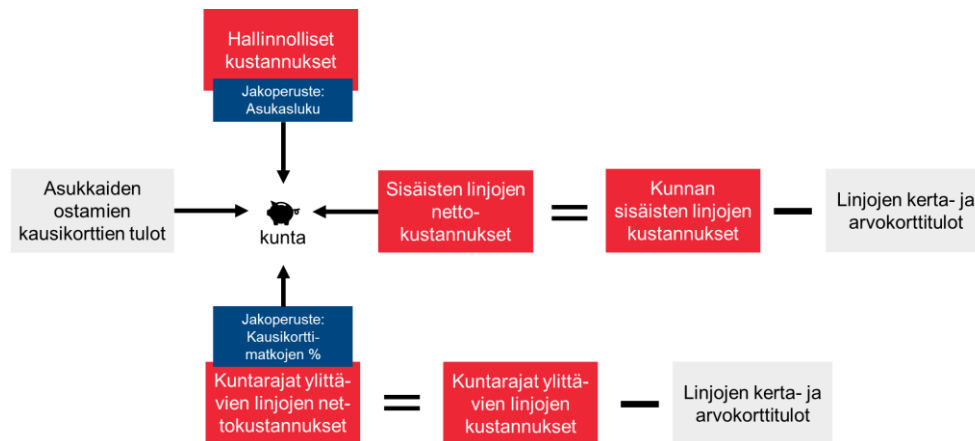
Tapa 2:



Kuva 17. Kaksi tapaa käsitellä joukkoliikenteen kustannuksia ja lipputuloja.

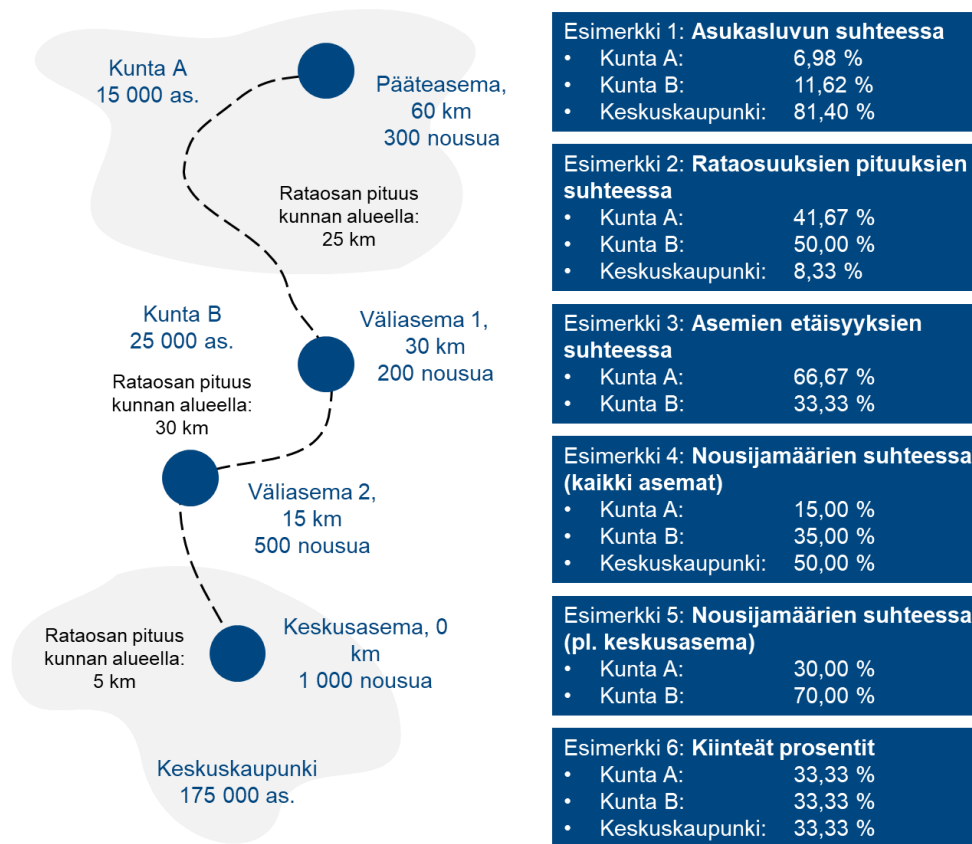
Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteessä sovelletaan tällä hetkellä useita erilaisia jakoperusteita. Hallinnolliset kustannukset jyvitetään asukasluvun suhteessa ja kausikorttien lipputulot tilitetään kunnille suoraan ostajan kotikunnan mukaan. Loput kustannukset ja tulot tarkastellaan linjakohtaisesti: linjan liikennöintikustannuksista vähennetään sen kerta- ja arvokorttilipuista saadut tulot, jolloin saadaan kyseisen linjan nettokustannukset. Jos kyseinen linja liikennöi vain yhden kunnan alueella, jäävät kustannukset kyseisen kunnan

maksettavaksi. Jos linja liikennöi useamman kunnan alueella, kustannukset jaetaan kunnan asukkaiden tekemien kausikorttimatkojen suhteessa. Turun kaupunkiseudun joukkoliikenteen kustannusten ja lipputulojen jakoa on esitetty alla olevassa kuvassa.



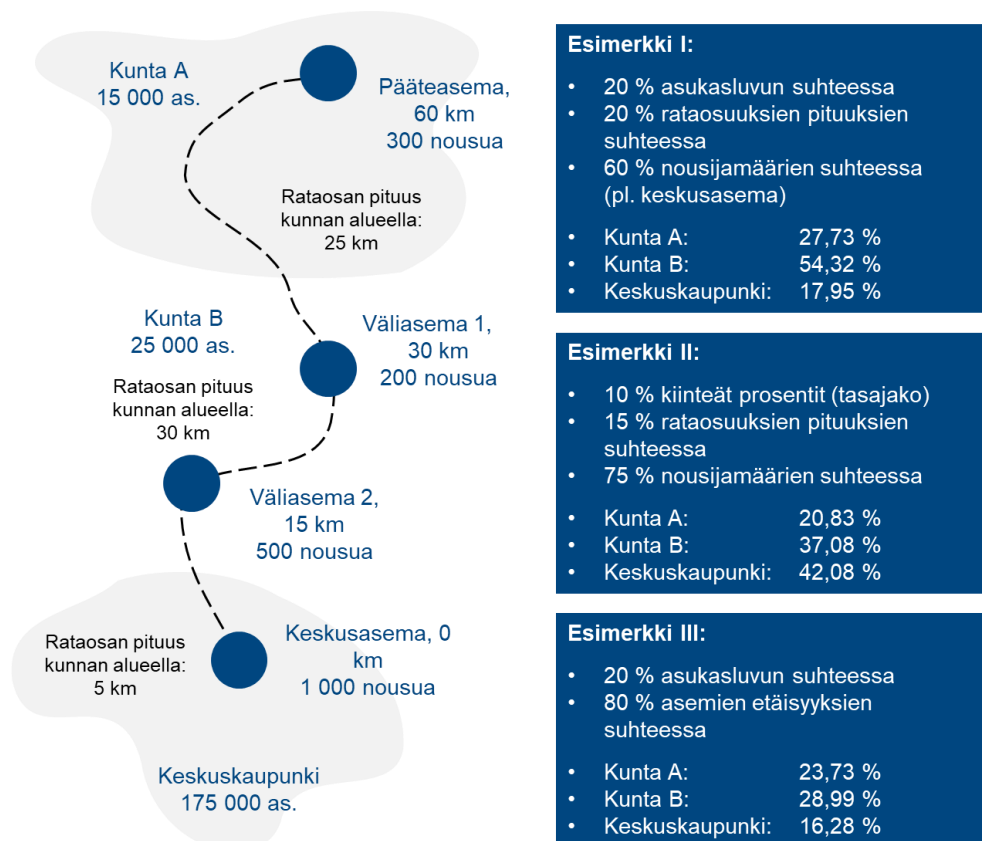
Kuva 18. Turun kaupunkiseudun Föli-liikenteen liikennöintikustannusten, hallinnointikustannusten ja lipputulojen jakoperusteet.

Yleisimmät kustannustenjaossa käytetyt perusteet ovat asukasluku, yhteysvälien pituudet tai asemien etäisyydet, nousijamäärät tai sovittu tasaprosentti. Näitä tapoja on esitetty alla olevassa kuvassa esimerkin omaisesti teoreettisella alueella.



Kuva 19. Esimerkkejä kustannusten jaosta erilaisilla periaatteilla teoreettisella esimerkkiseudulla.

Todennäköisesti seudulla ei valittaisi yhtäkään yllä olevan kuvan tapaa sellaisenaan vaan esitetyistä jakoperusteista valittaisiin 2–3 kappaletta ja jokaiselle niistä määritettäisiin painoarvo. Tällaisia vaihtoehtoja on esitetty esimerkin omaisesti seuraavassa kuvassa.



Kuva 20. Esimerkkejä, miten eri kustannustenjako perusteita yhdistäen teoreettisella esimerkialueella voitaisiin jakaa kustannuksia.

Yllä olevan kuvan viimeinen vaihtoehto on jakoperusteiltaan Tampereen seudun lisäliikenteen ensimmäisen vuoden kustannustenjakomallia. Kustannusten jakautumista seudun kunnille on kuvattu tarkemmin sivulla 31 (Taulukko 4). Kustannustenjako mallia on tarkoitus tarkastella ensimmäisen liikennöintivuoden toteuduttua syksyllä 2023. Lipputulot Tampereella jaetaan nousijamäärien mukaan niin, että Tampereen rautatieaseman nousut jyvitetään muille asemille niiden nousujen suhteessa. Kun alueellinen junaliikenne Varsinais-Suomessa käynnistyy, voisi kustannustenjaon malli olla periaatteiltaan lähellä Tampereen seudun mallia tai siitä kehitelty versio seudulta saatujen kokemusten mukaan. Toinen vaihtoehto voi olla hyödyntää mallin pohjalla Föli-liikenteen kuntarajat ylittävää kustannustenjakomallia. Usein se, millaista tietoa lippu- ja maksujärjestelmistä on helposti saatavissa, määrittää sen, millainen kustannusten jakomalli kannattaa valita.

8.3 Rahoituskanavat

Tampereen ja Helsingin seuduilla on Liikenne- ja viestintäministeriön rahoittamaa Etelä-Suomen taajamajunaliikennekokonaisuutena hankittua liikennettä. Liikenne- ja viestintäministeriöstä on tiedusteltaessa kerrottu, että

suunnitelmia laajentaa tällaista liikennettä uusille yhteysväleille, kuten Varsinais-Suomen alueelle, ei tällä hetkellä ole. Liikenteen laajeneminen edellyttäisi eduskunnan osoittamaa lisärahoitusta, jota ei tällä hetkellä ole näköpiirissä.

Tampereen seudulla kuntien on ollut mahdollista hyödyntää MAL-sopimuksen kohdan 2a perusteella ilmastoperusteista valtionavustusta, jonka suuruus on Tampereen seudulla 1,4 miljoonaa euroa vuodessa. Tukea myönnetään sähköiseen joukkoliikenteeseen (raitiotie, lähijunat, sähköbussit) enintään 50 % toteutuneista kustannuksista. Vastaavanlainen ilmastoperusteinen joukkoliikenneavustus on mainittu myös Turun kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa ja sitä on osoitettu haettavaksi yhteensä 4,76 miljoonaa euroa sopimuskaudella 2020–2023 (keskimäärin 1,19 miljoonaa euroa vuodessa). Tukea on voinut hakea puhtaan käyttövoiman joukkoliikennekaluston ja -palvelun kehittämiseen sekä joukkoliikennepalvelujen ostoon

Traficom myöntää joukkoliikenteen valtionavustukset. Avustukset myönnetään toimivaltaisille viranomaisille, mikä tarkoittaa, että Varsinais-Suomi voisi saada alueellisen junaliikenteen huomioivaa tukea vain, jos junaliikenteen toimivaltaisuus siirtyisi maakunnan alueelle. Tällöinkin edellytyksenä olisi, että joukkoliikennetukeen yleisesti kohdistettaisiin nykyistä suurempi määräraha.

9 Johtopäätökset

9.1 Ajatuksia alueellisen junaliikenteen vaatimista resursseista ja osaamisesta

Suomessa on haasteena, että raideliikenteen osaamista on vähän. Alueellisen junaliikenteen järjestäminen tulee olemaan haasteellista, jos rekrytoinnissa ei saada riittävästi osaavia henkilöitä hoitamaan tehtäviä. Haastatteluissa tuli ilmi, että osaamispula on todellinen koko valtakunnan mittakaavassa. Nykyiset suuret raideliikennehankkeet syövät olemassa olevat resurssit sekä julkisella että yksityisellä puolella. Yhteistyö oppilaitosten kanssa on tärkeää, jotta myös tulevaisuudessa Suomessa on riittävästi tekijöitä etenkin siinä vaiheessa, kun alueellista junaliikennettä tai muuta raideliikennettä suunnitellaan ja hankintaan lisää Varsinais-Suomeen ja muualle Suomeen. Haastateltavien mukaan kansainvälistä osaamista tullaan todennäköisesti tarvitsemaan etenkin siinä tilanteessa, että liikenteen hankintoja päätetään toteuttaa.

Raideliikenteen ala ja markkinat ovat Suomessa pienet. Osaajien on suositeltavaa verkostoitua aktiivisesti, jotta tietoa voidaan vaihtaa erityisesti hankinnan ja kilpailuttamisen kysymyksissä, mutta myös monissa muissa tehtävissä. Markkinoiden koon vuoksi ja osaajapulan vuoksi hankintojen keskittäminen tai yhteishankinnat voivat olla tarpeellinen pohdittava vaihtoehto alueellisen junaliikenteen toteuttamiseksi.

9.2 Ajatuksia toimivaltaisuudesta ja liikenteen hankinnasta

Haastateltavien ja benchmark-tarkastelujen mukaan Euroopassa on usein edetty valtion toimesta junaliikenteen järjestämisessä. Ruotsissa alueilla on paljon vastuuta. Suomen nykyinen malli, jossa toimivaltaisuus on Liikenne- ja viestintäministeriössä, ei estä alueellisen junaliikenteen kehittämistä. Toimivalta sekä junaliikenteen järjestämiseen liittyvien tehtävien vastuut voisivat kuitenkin olla valtiollisella taholla järjestetty myös nykyistä paremmin, jotta se tukisi alueellisen junaliikenteen järjestämistä, tunnistaisi alueiden erityispiirteitä ja toimivaltaisen viranomaisen rooli olisi vahvemmin alueellisen junaliikenteen edistäjä ja kehittäjä.

Suomen raideliikenteen markkinoiden pienen koon vuoksi voi olla hyväksi, jos ainakin liikenteen hankinta hoidetaan keskitetysti jossakin organisaatiossa tai alueet hakisivat vähintään yhteistyöverkostojen avulla synergiahyötyjä koko Suomen alueelta. Alueilla tulee kuitenkin olla vastuutaho, joka toimii linkkinä alueen tarpeiden ja hankinnan toteuttamisen välillä, mikäli tehtäviä hoidetaan osin keskitetysti.

Jos Varsinais-Suomessa jokin organisaatio ottaisi vastuulleen alueellisen junaliikenteen toimivaltaisuudesta ja hankinnoista, olisi resurssit järkevintä osoittaa samaan organisaatioon kuin muut alueelliseen junaliikenteeseen liittyvät tehtävät tai kaikki joukkoliikenteeseen liittyvät tehtävät. Aiemmissa kappaleissa on esitetty tähän useita eri vaihtoehtoja, joista erityisesti B. Laajentunut Föli & Paikku, C. Hyvinvointialue, D3. Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle, E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne ja E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukkoliikenteelle ovat sellaisia malleja, joissa toimivaltaisuus sujuvoittaisi toimintaa.

Jos toimivalta siirtyy alueelle, on alueellisen toimijan mahdollista tehdä yhteistyötä mahdollisesti muiden Suomeen syntyvien alueellisen junaliikenteen toimivaltaisen viranomaisten kanssa. Tällöin kannattaa harkita, että osa rekrytoitavasta henkilöstöstä olisi useiden seutujen yhdessä palkkaamia, jolloin etenkin junaliikenteen hankinnassa saataisiin etua.

9.3 Pohdintaa alueellisen junaliikenteen nopeasta käynnistymisestä

Alueellisen junaliikenteen mahdollisimman nopean käynnistymisen mahdollistamiseksi on tunnistettu ratkaisuja kappaleessa 6.

Markkinaehtoisen liikenteen käynnistyminen olisi viranomaisen organisoitumisen näkökulmasta kevein etenemispolku. Jos alueella nähdään tärkeäksi, viranomaisen tai viranomaisten tehtävänä olisi neuvottelut lippuyhteistyöstä markkinaehtoisen operaattorin kanssa. Lippuyhteistyö sujuvoittaisi asiakkaiden matkustusta, mutta se ei ole välttämätöntä liikenteen käynnistymiselle. Markkinaehtoisen liikenteen käynnistymisen ajankohta riippuu siitä, milloin eri rataosuuksilla voidaan liikenne käynnistää ja milloin eri seisakkeilla voidaan pysähtyä, sekä siitä, löytyykö alueelle operaattori, jolla on resurssia käynnistää liikenne ja tarvittavat luvat kunnossa. Markkinaehtoisen liikenteen kannattavuuteen ja toiminnan jatkuvuuteen liittyvien epävarmuuksien vuoksi kalliiden infrainvestointien toteuttamista tulee kunnissa arvioida huolella.

Mikäli Varsinais-Suomessa päätettäisiin edetä nopeassa alueellisen junaliikenteen käynnistämiseksi lisäliikenteen hankintojen kautta (kuten Tampereella), vaadittaisiin alueelta hieman enemmän organisoitumista. Tämänhetkisen lainsäädännön vuoksi hankinta toteutuisi LVM:n toimesta.

Vaihtoehdot tahoista, jotka voisivat hoitaa liikenteen hankinnoista johtuvia tehtäviä:

- virkamiestyöryhmä
- Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa)
- ELY-keskus
- maakunnan liitto virkatyönä
- maakunnan liitto erillisprojektina

Kuva 21. Vaihtoehtoiset tahot lisäliikenteen hankinnoista aiheutuvien tehtävien hoitamiseksi.

Nykyisillä joukkoliikenneviranomaisilla, Fölin ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksella, olisi kokemuksensa myötä parhaat edellytykset hoitaa alueelliseen junaliikenteeseen liittyviä tehtäviä. Lippu-, maksu- ja informaatiojärjestelmien sekä asiakaspalvelun kannalta Fölin valmiudet ovat parhaat olemassa olevien järjestelmien ja palvelumallin näkökulmasta. Fölin brändi on kuitenkin suojattu, joten mikäli Föli ei vastaa liikenteestä, ei brändiä voida hyödyntää alueellisessa junaliikenteessä. Fölin ja ELY-keskuksen kohdalla olisi tehtävä hallinnollisia muutoksia ja/tai sopimuksia tehtävänkuvan laajentumisen vuoksi. Alueellinen junaliikenne on tämänhetkisen tiedon mukaan kuntarahoitteinen hanke, joten valtionhallinnon alainen ELY-keskus alueellisen junaliikenteen järjestämisen ja suunnittelun vastuullisena viranomaisena vaatisi muutosta perustehtävään. Kummassakaan organisaatiossa ei ole resurssia tehtävien hoitamiseksi.

Nykyisten joukkoliikenneviranomaisten ja kuntien näkökulmasta olisi tärkeää selvittää alueellisen junaliikenteen ja linja-autoliikenteen roolit sekä tavoiteltu palvelutaso, jotta voidaan arvioida joukkoliikenteen kokonaiskustannuksia. Tähän selvitykseen sisältyisi myös mahdollinen liityntäliikenne sekä arvio lipputulomenetyksistä, kun asiakkaita siirtyisi linja-autoista junaliikenteeseen.

Varsinais-Suomen liiton toiminta-alue kattaa kaikki alueellisen junaliikenteen kunnat. Maakunnan liitolla olisi parhaat edellytykset yhteensovittaa alueellinen junaliikenne osaksi alueen liikennejärjestelmän ja alueiden kehitystä, ja myös selkein rooli toimia koko alueen edunvalvojana ja neuvottelijana. Alueellisen junaliikenteen tehtävien organisoiminen erillisprojektina mahdollistaisi sen, että mukana rahoittamassa olisivat vain junaliikenteestä hyötyvät kunnat. Maakunnan liitto on kuitenkin etäällä liikenteen operatiivisesta toiminnasta. Olemassa olevaa osaamista joukkoliikenteen alalta ei ole, eikä valmista palvelumallia asiakasrajapinnalla hoidettaviin tehtäviin.

Valmisteleva virkamiestyöryhmä mahdollistaisi sen, että jokaisella alueellisessa junaliikenteessä mukana olevalla kunnalla olisi yhtäläiset mahdollisuudet vaikuttaa junaliikenteen toteuttamiseen. Virkamiestyöryhmä on kuitenkin etäällä liikenteen käytännön suunnittelusta, järjestämisestä ja asiakasrajapinnasta.

9.4 Pohdintaa organisoitumismalleista kilpailutetussa liikenteessä ja mallien arviointi suhteessa niille asetettuihin tavoitteisiin

Niin kauan kuin rautatieliikenteen toimivaltaisuus säilyy LVM:llä, ja ministeriö ei ole linjannut alueellisen junaliikenteen järjestämis- ja rahoitusmallia, voivat alueet ennakoiden valmistella tulevaa tilannetta. Varsinais-Suomessa on etupainotteisesti lähdetty etsimään ratkaisuja alueellisen junaliikenteen toteuttamiseksi. Alueet voivatkin ennakoiden varautua alueellisen junaliikenteen

käynnistymiseen määrittelemällä yhteisen tahtotilan junaliikenteelle ja tavoitellulle palvelutasolle sekä tunnistaa organisoitumisen ja kustannustenjaon malli tilanteessa, jossa liikenteen järjestämisvastuut muuttuisivat ja/tai alueille tulisi tehtäviä liikenteen järjestämisessä. Ennakoinnin tarkoituksena on sujuvoittaa organisoitumisen, rahoitusmallien hyväksymisen prosessia ja lainsäädännön muutostarpeita, jotka on ratkaistava ennen kuin liikennettä voidaan hankkia.

Pitkälle aikavälille laadittuja vaihtoehtoisia organisoitumismalleja on arvioitu suhteessa niille asetettuihin tavoitteisiin. Tavoitteita on asetettu viidestä näkökulmasta: päätöksenteko, hallinto, talous, asiakas ja markkinat, ja niiden sisältöä on kuvattu tarkemmin luvussa 5.1 .

Arvioinnin tuloksena voidaan todeta, että suhteessa malleille asetettuihin tavoitteisiin, mallit B. Laajentunut Föli & Paikku, E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne sekä E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnan joukkoliikenteelle vastaisivat parhaiten tavoitteisiin. Myös mallit A. Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa) sekä D2. Maakunnan liiton erillisprojekti vastaavat kohtuullisen hyvin asetettuihin tavoitteisiin.

Tuloksia tulkitessa on hyvä huomioida, että vertailu on tehty arvioimalla kaikkia viittä näkökulmaa tasa-arvoisesti. Alueen päätöksenteossa voidaan sen sijaan haluta painottaa voimakkaammin tietynlaisia osa-alueita. Haastateltavat painottivat esimerkiksi asiakasnäkökulman merkitystä palvelun käytettävyyden kannalta ja tällä hetkellä vähäisen junaliikenteen hankintaosaamisen keskittämistä.

Vaikka mallien yhdeksi tavoitteeksi asetettiin se, ettei mallit synnyttäisivät lisää organisaatioita/viranomaisia, niin selvityksen tarkastelujen perusteella voidaan todeta, että ei välttämättä olisi huono vaihtoehto, jos alueelle syntyisikin toiminnallisesti ja resursseiltaan uusi hallinnollinen rakenne. Se voisi olla perusteltua siksi, että alueellinen junaliikenne vaikuttaa synnyttävän jokaisessa mallissa alueen vastuulle operatiivisia tehtäviä.

Taulukko 9. Vaihtoehto A suhteessa organisoitumisalleille asetettuihin tavoitteisiin.

A. Föli (erillissopimus lisäkuntien kanssa)	Arvio
Päätöksenteko	- Fölin vastuukunnan (Turun kaupunki) päättävä voima on suuri - Tarve huomioida lautakunnan toiminnassa erilliskuntien rooli junaliikenteen osalta - Alueen kehittämisen näkökulma voi jäädä pienemmälle roolille.
Hallinto	- Selkeyttää järjestämistä, koska päävastuu nykyisellä seudullisella joukkoliikennetoimijalla - Edellyttää erillissopimuksia - Föli ja sen kunnat mukana MAL- ja LJ-työssä - Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei lisäännä
Talous	- Junaliikenne voi kilpailla samasta rahoituksesta linja-autoliikenteen kanssa - Föillä on hyvät osaamisen lähtökohdat myös junaliikenteen hankintoihin - Fölin nykyistä kustannustenjakomallia voidaan mahdollisesti hyödyntää
Asiakas	- Kaupunkiseudun linja-autoliikenne ja alueellinen junaliikenne olisivat yhden brändin alla: yhtenäiset lipputuotteet sekä asiakaspalvelu- ja informaatiokanavat - ELY-liikenne & Paikku-liikenne edelleen omat erilliset kokonaisuutensa.
Markkinat	- Liikenne voidaan suunnitella ja hankkia järkevinä kokonaisuuksina. - Viranomaisten markkinaosaaminen paranee. - ELY-liikenne & Paikku-liikenne edelleen omat erilliset kokonaisuutensa.

Taulukko 10. Vaihtoehto B suhteessa organisoitumismalleille asetettuihin tavoitteisiin.

B. Laajentunut Föli & Paikku	Arvio
Päätöksenteko	- Fölin vastuukunnan (Turun kaupunki) päättävä voima on suuri - Lautakunta laajentunut koskemaan radanvarsikuntia. - Salon suunnan liikenne perustuu yhteistyösopimuksiin.
Hallinto	- Järjestäminen on selkeää. - Föli ja sen kunnat mukana MAL- ja LJ-työssä. - Toimivaltaisten viranomaisten määrä ei lisäännä. - Salon suunnan liikenne perustuu yhteistyösopimuksiin.
Talous	- Junaliikenne voi kilpailla samasta rahoituksesta linja-autoliikenteen kanssa - Fölin on hyvät osaamisen lähtökohdat myös junaliikenteen hankintoihin - Fölin nykyistä kustannustenjakomallia voidaan mahdollisesti hyödyntää
Asiakas	- Kaupunkiseudun linja-autoliikenne ja alueellinen junaliikenne olisivat yhden brändin alla: yhtenäiset lipputuotteet sekä asiakaspalvelu- ja informaatiokanavat - ELY-liikenne edelleen oma erillinen kokonaisuutensa, Paikku-liikenne paremmin osa kokonaisuutta.
Markkinat	- Liikenne voidaan suunnitella ja hankkia järkevinä kokonaisuuksina. - Viranomaisten markkinaosaaminen paranee. - ELY-liikenne edelleen oma erillinen kokonaisuutensa, Paikku-liikenne paremmin osa kokonaisuutta.

Taulukko 11. Vaihtoehto C suhteessa organisoitumismalleille asetettuihin tavoitteisiin.

C. Hyvinvointialue	Arvio
Päätöksenteko	- Oma päätöksenteko elin, erillinen kuntien päätöksenteosta - Ei selkeää linkkiä liikennejärjestelmä- tai maankäytönsuunnitteluun
Hallinto	- Ei selkeyttä järjestämisvastuita eikä mahdollista synergiahyötyjä, ellei tulevaisuudessa vastaa alueellisen junaliikenteen lisäksi muustakin joukkoliikenteestä - Toimivaltaisten viranomaisten määrä kasvaa - Ei selkeää linkkiä liikennejärjestelmä- tai maankäytönsuunnitteluun
Talous	- Junaliikenteen järjestämiseksi ei resursseja, rahoitusta eikä pohjatietoja. - Mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä ja sitä kautta vahvistaa joukkoliikenteen roolia. - Ellei tulevaisuudessa vastaa alueellisen junaliikenteen lisäksi muustakin joukkoliikenteestä, malli ei tue joukkoliikenteen talouden vahvistumista kokonaisuutena.
Asiakas	- Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. - Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. - Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	- Liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. - Viranomaisten markkinaosaamisen parantaminen edellyttää liikenteen hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä.

Taulukko 12. Vaihtoehto D1 suhteessa organisoitumismalleille asetettuihin tavoitteisiin.

D1. Maakunnan liitto virkätynä	Arvio
Päätöksenteko	• Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen • Maakunnan liitto ei ole MAL-sopimuksen osapuoli, mutta vastaa alueen liikennejärjestelmätyöstä. • Päätöksentekojärjestelmässä mukana myös ne kunnat, jotka eivät hyödy junaliikenteestä
Hallinto	• Ei synny synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa • Mahdollistaa hyvin alueen MAL-sopimuksen ja LJ-suunnitelman tavoitteiden toteuttamisen • Toimivaltaisten viranomaisten määrä voi lisääntyä alueella. • Ei synnytä uusia monimutkaisia organisaatorakenteita.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Maakunnan liitossa ei ole riittävästi resursseja tai osaamista junaliikenteen järjestämiseksi. • Mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä ja sitä kautta vahvistaa joukkoliikenteen roolia. • Virkätynä hallinnollisesta työstä maksavat myös kunnat, jotka eivät hyödy junaliikenteestä
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Viranomaisten markkinaosaamisen parantaminen edellyttää liikenteen hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä.

Taulukko 13. Vaihtoehto D2 suhteessa organisoitumismalleille asetettuihin tavoitteisiin.

D2. Maakunnan liitto erillisprojektina	Arvio
Päätöksenteko	• Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen • Maakunnan liitto ei ole MAL-sopimuksen osapuoli, mutta vastaa alueen liikennejärjestelmätyöstä. • Päätöksenteossa mukana vain kunnat, jotka hyötyvät junaliikenteestä.
Hallinto	• Ei synny synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa • Mahdollistaa hyvin alueen MAL-sopimuksen ja LJ-suunnitelman tavoitteiden toteuttamisen • Toimivaltaisten viranomaisten määrä voi lisääntyä alueella. • Selkeyttää työntekoa: erillisprojekti keskittyy junaliikenteeseen
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Edellyttää rekrytointia. • Mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä ja sitä kautta vahvistaa joukkoliikenteen roolia.
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Viranomaisten markkinaosaamisen parantaminen edellyttää liikenteen hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä.

Taulukko 14. Vaihtoehto D3 suhteessa organisoitumismalleille asetettuihin tavoitteisiin.

D3. Uusi kuntayhtymä alueelliselle junaliikenteelle	Arvio
Päätöksenteko	• Edellyttää uuden päätöksenteko elimen perustamista. • Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen. • Ketterä päätöksenteko, koska koskee vain alueellista junaliikennettä.
Hallinto	• Ei synny synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa • Uusi kuntayhtymä olisi huomioitava MAL- ja LJ-työn prosesseissa. • Toimivaltaisten viranomaisten määrä voi lisääntyä alueella.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Edellyttää uuden organisaation perustamista. • Mahdollisuus sopia lippuyhteistyöstä ja sitä kautta vahvistaa joukkoliikenteen roolia.
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Liikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Viranomaisten markkinaosaamisen parantaminen edellyttää liikenteen hankintaorganisaatioiden välistä yhteistyötä.

Taulukko 15. Vaihtoehto E1 suhteessa organisoitumismalleille asetettuihin tavoitteisiin.

E1. Maakunnan liitossa kaikki maakunnallinen joukkoliikenne	Arvio
Päätöksenteko	• Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen • Maakunnan liitto ei ole MAL-sopimuksen osapuoli, mutta vastaa alueen liikennejärjestelmätyöstä.
Hallinto	• Syntyy huomattavia synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa ja LJ-suunnitelman tavoitteiden toteutumisessa. • Maakunnan liitto olisi huomioitava MAL-työssä (korvaisi myös nykyisiä poistuvia) ja kaupunkien LJ-työssä. • Toimivaltaisten viranomaisten määrä alueella vähenee.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Edellyttää uudelleen organisoitumista ja rekrytointia. • Riittävät resurssit ja hyvät osaamisen lähtökohdat junaliikenteen hankintaan • Tukee joukkoliikenteen talouden vahvistumista • Kustannustenjaosta mahdollista saada selkeä.
Asiakas	• Kaikki maakunnallinen joukkoliikenne yhden brändin alla: tarjotaan eheä joukkoliikennepalveluiden kokonaisuus. • Informaatio- ja lippujärjestelmät yhtenevät, tietoa saa helposti koko kokonaisuudesta.
Markkinat	• Liikenne on helppo suunnitella ja hankkiaärkevinä kokonaisuuksina. • Viranomaisten markkinaosaaminen paranee keskittymisen myötä.

Taulukko 16. Vaihtoehto E2 suhteessa organisoitumismalleille asetettuihin tavoitteisiin.

E2. Uusi kuntayhtymä kaikelle maakunnalliselle joukkoliikenteelle	Arvio
Päätöksenteko	• Edellyttää uuden päätöksenteko elimen perustamista, joskin korvaa olemassa olevia. • Mahdollistaa hyvin alueen edun toteutumisen.
Hallinto	• Syntyy huomattavia synergiaetuja liikennepalveluiden tuottamisessa • Uusi kuntayhtymä olisi huomioitava MAL- ja LJ-työn prosesseissa, joskin nykyisiä poistuu. • Toimivaltaisten viranomaisten määrä alueella vähenee.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Edellyttää uuden organisaation perustamista, joskin korvaa olemassa olevia. • Riittävät resurssit ja hyvät osaamisen lähtökohdat junaliikenteen hankintaan • Tukee joukkoliikenteen talouden vahvistumista • Kustannustenjaosta mahdollista saada selkeä.
Asiakas	• Kaikki maakunnallinen joukkoliikenne yhden brändin alla: tarjotaan eheä joukkoliikennepalveluiden kokonaisuus. • Informaatio- ja lippujärjestelmät yhtenevät, tietoa saa helposti koko kokonaisuudesta.
Markkinat	• Liikenne on helppo suunnitella ja hankkia järkevinä kokonaisuuksina. • Viranomaisten markkinaosaaminen paranee keskittymisen myötä.

Taulukko 17. Vaihtoehto F suhteessa organisoitumismalleille asetettuihin tavoitteisiin.

F. Valtion alueellisen junaliikenteen yksikkö	Arvio
Päätöksenteko	• Kunnanvaltuustot päättävät tavoiteltavasta palvelutasosta ja liikenteen rahoituksesta • Vaati alueelta edunvalvontaa ja tiivistä yhteistyötä valtion kanssa.
Hallinto	• Ei muuta liikenteen järjestämisvastuita • Ei synergiahyötyjä linja-autoliikenteen järjestämisen kanssa • Ei muuta nykytilaa MAL- eikä LJ-työssä.
Talous	• Mahdollisuus sopia pitkäjänteisestä rahoituksesta. • Resursseja ja osaamisesta junaliikenteen hankintaan.
Asiakas	• Mahdollisuus sopia lippu- ja informaatioyhteistyöstä. • Mahdollisuus tarjota junaliikennettä hyvällä palvelutasolla rahoituksen puitteissa. • Matkaketjujen näkökulmasta ei voida taata eheää joukkoliikenteen kokonaisuutta (esim. liityntäyhteydet)
Markkinat	• Alueellinen joukkoliikenne on haasteellisempaa suunnitella yhtenä kokonaisuutena, koska junaliikenne on erillinen kokonaisuus. • Mahdollistaa junaliikenteen valtakunnallisen hankintaosaamisen kehittymisen ja järkevien hankintakokonaisuuksien suunnittelun.

9.5 Tavoitteita seuraaviin MAL-sopimusneuvotteluihin

Seudun MAL-sopimuksessa on jo nykyisellään useampiakin tavoitteita, joiden toteutumisella on vaikutusta alueellisen junaliikenteen toteutumiseen ja sen kannattavuuteen. Rakennemallilla on suositeltavaa osoittaa kaavoitusta joukkoliikenteen solmukohtiin ja asemille tukemaan kysyntäpotentiaalia. Toimenpiteet, jotka sujuvoittavat liityntämatkoja, parantavat myös junamatkustuksen käyttöastetta.

Alueella on jo otettu käyttöön nykyisen MAL-sopimuksen mukainen yhteiskäyttöinen lipputuote, seutu+. Alueelta periaatteessa jo löytyy valmiina yksi lipputuote, jota voisi mahdollisesti hyödyntää alueellisessa junaliikenteessä.

Alueelliseen junaliikenteeseen liittyvää valmistelua tehdään ja tullaan tekemään eri konteksteissa jo ennen junaliikenteeseen sitoutumista. Huomionarvoista on, että alueellisen junaliikenteen aloittaminen on Varsinais-Suomen liiton ja kuntien lähivuosien tavoite.

Seuraavaan kuvaan on tunnistettu asioita, joista olisi suositeltavaa sopia vuodesta 2023 alkaen, kun MAL-sopimusta seuraavan kerran päivitetään. Ehdotuksissa on huomioitu erityisesti tilanne, jossa alueellinen junaliikenne käynnistyisi toimivaltaisen viranomaisen hankkimana. Infrastruktuuriin liittyvät toimenpiteet hyödyttävät kuitenkin myös markkinaehtoista junaliikennettä. Punaisessa laatikossa on esitetty asioita, joita on edistettävä valtion kanssa. Tummansinisessä laatikossa on enemmän alueen vastuulla olevia tehtäviä.

Olennaisina asioina on tunnistettu mm. alueen kuntien sitoutuminen alueelliseen junaliikenteeseen sekä linja-auto- ja junaliikenteen roolien määrittäminen, jotka määrittelevät osaltaan organisoitumiseen ja rahoitukseen liittyviä tehtäviä. Valtion kanssa tehdään yhteistyötä infrastruktuurin, kalustoyhtiön ja liikenteen järjestämiseen liittyvissä kysymyksissä. Kuntien tehtävänä on myös maankäytön kehittäminen alueellista junaliikennettä tukevasti.



Työn aikana on tunnistettu seuraavia jatkotoimia ja jatkoselvitystarpeita alueellisen junaliikenteen käynnistymiseksi. Osaa näistä alue voi itsenäisesti edistää tai yhteistyössä valtion kanssa. Osa asioista on valtion tai laajemman yhteistyön toimesta toteutettavissa.

Alueen kunnat voivat sopia ensimmäisen liikennöintivuoden tai -vuosien kustannustenjakamisesta teoreettisen mallin mukaan ja tarvittaessa sopia, mikäli esimerkiksi ensimmäisen liikennöintivuoden toteumatietojen perusteella kustannustenjakoperiaatteita päivitetään.

Tässä selvityksessä on tunnistettu organisoitumisen vaihtoehtoisia malleja alueelle. Alueen kunnat voivat sopia, mitä mallia ne lähtevät edistämään, mikäli alueellinen junaliikenne ei käynnisty markkinaehtoisesti. Koska alueellisen junaliikenteen järjestämiseen liittyy valtion taholla tehtäviä päätöksiä, kannattaa alueiden olla aktiivisia valtion suuntaan erityisesti LVM:n vuosien 2023–2025 aikana valmisteleman junaliikenteen järjestämismallin ja rahoituksen valmistelussa, kalustoyhtiön toteutumisessa sekä junaliikenteen edellyttämien infrastruktuuri-investointien kysymyksissä. Yksi keino tähän on työssä tunnistettu MAL-sopiminen.

Tämänhetkisten tietojen valossa on odotettavissa, että LVM:n vuosien 2023–2025 aikana tekemä selvitystyö sekä tuleva hallituskausi tulevat linjaamaan alueellisen junaliikenteen järjestämisestä ja rahoituksesta. Näin ollen on mahdollista, että tässä selvityksessä laadittuja organisoitumisen ja kustannustenjaon malleja voi olla tarpeen päivittää valtakunnallisten linjausten myötä.

10 Lähteet

Alku (2022). Lausunto raporttiluonnoksesta. Antero Alku, Alkutieto Oy 8.12.2022.

Belgian train (2022). <https://www.belgiantrain.be/en>

Government of UK (2022). Rail Transport. <https://www.gov.uk/transport/rail>

Consortio Transportes de Madrid (2022). <https://www.crtm.es/>

De Lijn (2022a). <https://www.delijn.be/nl/>

De Lijn (2022b). Sähköpostikeskustelu Katja Ojala/Sitowise Oy & Stefan Van den Abbeele/De Lijn 22.9.2022.

Helsingin seudun MAL-sopimus (2022). Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–31. 8.10.2020. Ympäristöministeriö. <https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset>

HSL (2022). Päätöksenteko. <https://www.hsl.fi/hsl/hsl-organisaationa/paatoksenteko>

Ile-de-France (2021). Funding. 21.7.2021. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/en/about-us/funding>

Krogstad, Julie Runde (2013). Organisering av persontransport på jernbane i Europa: En kunnskapsoversikt. TØI rapport 1273/2013. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=33229>

Laki liikenteen palveluista (24.5.2017/320). <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320>

LVM (2022). Sähköpostikeskustelu Katja Ojala/Sitowise Oy ja Jani von Zansen/LVM 4.11.2022 & 15.12.2022.

LVM & VR (2022). Ostosopimus 2022–2030. <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f8079002f>

Nysse (2022). Vuosikertomus 2021. <https://www.nysse.fi/media/julkaisut/vuosikertomukset/nysse-vuosikertomus-2021.pdf>

Tampereen kaupunki (2021). Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta, kokous 10.11.2021 § 99 M-junaliikenteen lisävuorojen hankinta. <https://tampere.cloudnc.fi/fi->

FI/Toimielimet/Tampereen_kaupunkiseudun_joukkoliikennelautakunta/Kokous_10112021/Mjunaliikenteen_lisavuorojen_hankinta(228865)

Palvelusopimusasetus (2007). Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=lv>

Region Östergötland (2022). Kollektivtrafik. <https://www.regionostergotland.se/Om-regionen/Uppdrag-och-ansvar/Kollektivtrafik/>

Sinisalo, Kimmo (2022a). Tilaajan aakkoset alueellisen junaliikenteen järjestämiseen. Paikallisliikennepäivät 22.9.2022.

Sinisalo, Kimmo (2022b). Haastattelu Anna-Sofia Hyvönen - Kimmo Sinisalo 14.12.2022.

Suomen Lähijunat Oy. (2022). <http://lahijunat.fi/>

Tunnin juna (2022). <https://www.tunninjuna.fi/>

Valonia (2022). Lähijunaliikenne kiinnostaa varsinaissuomalaisia. Raportti kesällä 2022 toteutetun kyselyn tuloksista <https://valonia.fi/materiaali/lahijunaliikenne-kiinnostaa-varsinaissuomalaisia/>

Valtioneuvosto. (2022). Ministeriöiden tulevaisuuskatsaus 2022. Yhteiskunnan tila ja päätöksiä vaativat kysymykset. Valtioneuvoston julkaisuja 2022:58. Valtioneuvosto Helsinki 2022

Varsinais-Suomen liitto. (2022a). Varsinais-Suomen kuntajohtajien yhteinen kannanotto: Varsinais-Suomen lähijunaliikennettä tulee kehittää. 7.10.2022

Varsinais-Suomen liitto. (2022b). Varsinais-Suomen maakuntakaava. https://varsinais-suomi.fi/wp-content/uploads/2022/05/VS_Kaavayhdistelma2022.pdf

Varsinais-Suomen liitto. (2022c). Turku – Tampere junayhteyden kehittäminen käynnistyy lähijunaliikenteen asemapaikkaselvityksellä. 11.12.2022. <https://varsinais-suomi.fi/turku-tampere-junayhteyden-kehittaminen-kaynnistyy-lahijunaliikenteen-asemapaikka-selvityksella/>

Varsinais-Suomen liitto. (2021). Paikallisjunaliikenteen pendelöintipotentiali. Ratasuuntien ja asemapaikkojen väliset YKR-työmatkat. 2021 SCALE-UP Consortium.

Varsinais-Suomen liitto. (2020). Varsinais-Suomen liikennejärjestelmäsuunnitelma 2020. 10/2020.

VR. (2021). Ostoliikenteen alueellisia kehitys- ja lisäsvaihtoehtoja. Alustavia luonnoksia ja pohdintoja mahdollisista uusista ostoliikennereiteistä. 09/2021.
https://vrgroup.studio.crasman.cloud/file/dl/i/RBcS7Q/ABfQ6qUxmIFPDERyO_t7vA/VRGroupinehdotukset_Lisliikenneostoliikenteeseen20092021.pdf

VR. (2022a). Sähköpostikeskustelu Katja Ojala/Sitowise Oy ja Juho Hannukainen/VR 13.12.2022.

VR. (2022b). VR hankkii 20 uutta lähijunaa Sveitsistä. Mediatiedote.
<https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-hankkii-20-uutta-lahijunaa-sveitsista-291120220900/>

Väylävirasto. (2020). Rataverkon välityskyvyn kokonaiskuva. Väyläviraston julkaisuja 30/2020.

Väylävirasto. (2021) Alueellisen junaliikenteen selvitys. Osaprojekti 2 – Maankäyttö. Väyläviraston julkaisuja 79b/2021.

Väylävirasto. (2022) Sähköpostikeskustelu Katja Ojala/Sitowise Oy ja Tapio Ojanen/Väylävirasto 13.12.2022.

Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA, Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Turku. (2020). Valtion ja Turun kaupunkiseudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020–2031.

Östgotatrafiken (2022a). Vi och cart uppdrag.
<https://www.ostgotatrafiken.se/info/vi-och-vart-uppdrag/>

Östgotatrafiken (2022b). Årsredovisning 2021.
<https://www.ostgotatrafiken.se/globalassets/media/regionen/arsredovisningar/arsredovisning-2021.pdf>