

Pro Rautatie 

  
Järvenpää

  
UUSIKAUPUNKI

Akaa 

**KOUVOLA**

Janakkala

  
Päijät-Hämeen liitto  
The Regional Council of Päijät-Häme

  
Vantaa

**ITÄRATA**

  
**TAMPERE**

**XAMK**  
Kaakkois-Suomen  
ammattikorkeakoulu



**SATAKUNTALIITTO**  
Regional Council of Satakunta

  
**HÄMEENLINNA**

 **KRAO**

**ORIVIISI**

 **ŠKODA**

**LÄMPÄÄ**  
KUNTA  
JOKA  
SANOO  
KYLLÄ!

  
Uudenmaan liitto  
Nylands förbund

**RIIHIMÄKI**

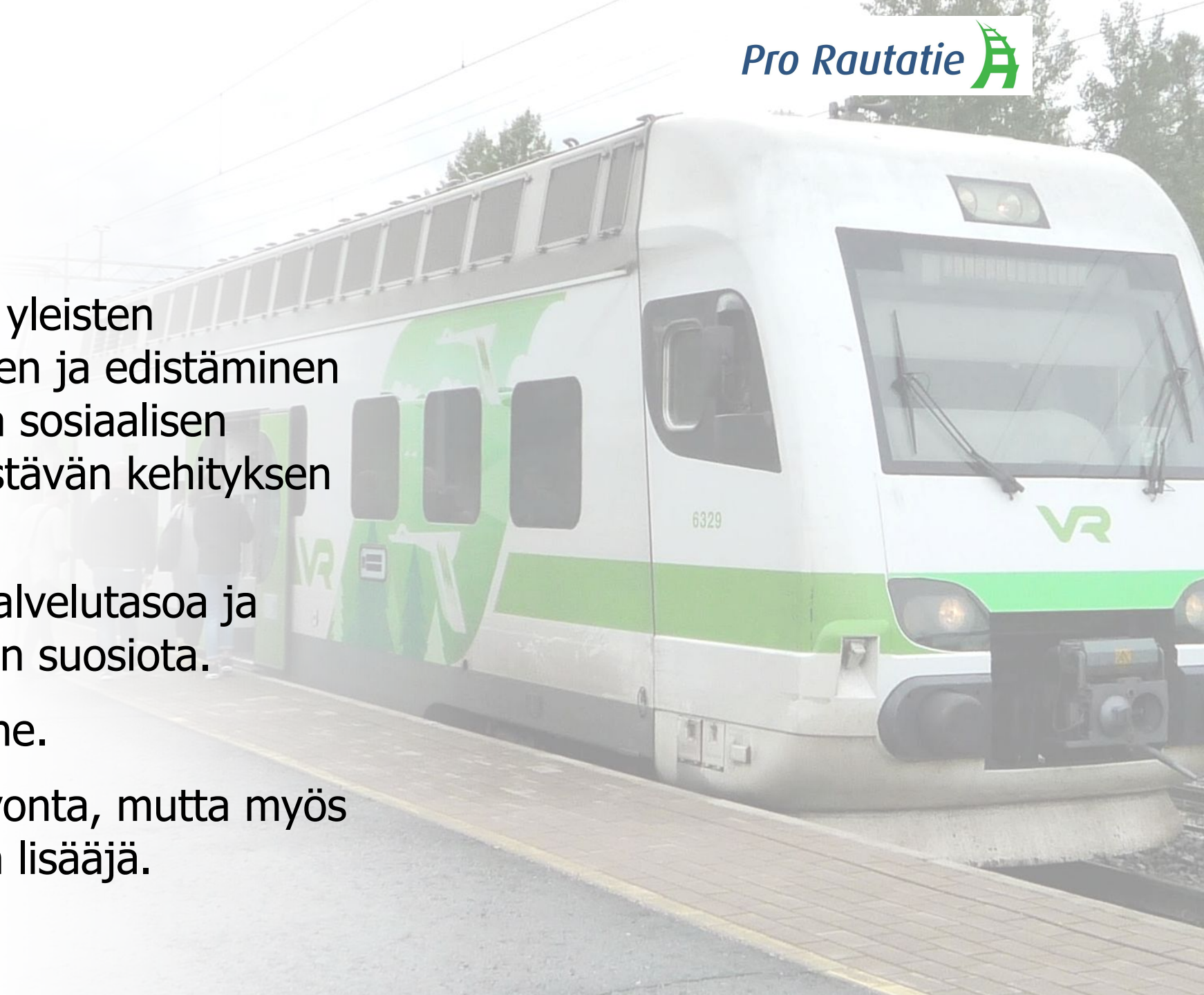
proxion

 **LIMOWA** Logistiikkaverkosto

**TAIDE  
KAUPUNKI**

**MÄNTTÄ-VILPPULA  
TAIDEKAUPUNKI**

- 27. toimintavuosi.
- Raideliikennetoiminnan yleisten edellytysten kehittäminen ja edistäminen Suomessa alueellisen ja sosiaalisen tasa-arvoisuuden ja kestävän kehityksen toteutumiseksi.
- Tavoitteena parantaa palvelutasoa ja kasvattaa raideliikenteen suosiota.
- Henkilö- ja tavaraliikenne.
- Kannanotot ja edunvalvonta, mutta myös vahva alan tietoisuuden lisääjä.




## **Sisältö:**

1. (Lähi)junaliikenteen nykytila
2. Pro Rautatien hallitusohjelmatavoitteet ja hallitusohjelma
3. LVM:n arviomuistio henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla
4. Lähijunaliikenteen merkitys

## Sisältö:

1. (Lähi)junaliikenteen nykytila
2. Pro Rautatien hallitusohjelmataavoitteet ja hallitusohjelma
3. LVM:n arviomuistio henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla
4. Lähijunaliikenteen merkitys

- LVM:n ostojunaliikenne VR:ltä nykyisellä tasolla vuodesta 2022 vuoden 2030 loppuun.
- VR vastaa itsenäisesti markkinaehtoisesta liikenteestään. Yksinoikeus junien henkilöliikenteeseen päättyi 2020 lopussa.
- Todennäköisesti ei ole kuitenkaan yrityksiä, jotka toisivat Open access -mallilla oman kalustonsa markkinaehtoiseen liikenteeseen, ja syntyisi kilpailua.
- Ruotsissa markkinaehtoisen liikenteen lisäksi 21 alueellista viranomasta kilpailuttavat ostojunaliikenteensä. 
- Suomessa kunnat tai seudut HSL:n ulkopuolella eivät lain mukaan voi hankkia junaliikennettä omiin tarpeisiinsa ja tavoitteisiinsa.
  - Tampereen seudulla Tampere, Nokia, Lempäälä ja Akaa maksavat poikkeuksellisesti 8/2022 alkaneen lisälähijunaliikenteen, joka on osana LVM:n ostoliikennettä VR:ltä.

# Toimivaltaiset viranomaiset










*”Jos toimivaltaiset viranomaiset toimivat 171 §:ssä tarkoitetulla tavalla julkisen henkilöliikenteen alalla, niiden on suunniteltava palvelut ensisijaisesti seudullisina tai alueellisina kokonaisuuksina ja tavoiteltava kaikkien henkilökuljetusten yhteensovittamista. Suunnittelussa asiakkaiden liikkumistarpeisiin perustuvat markkinaehtoisesti syntyvät palvelut ja julkisesti hankitut palvelut on sovittava yhteen.--”*

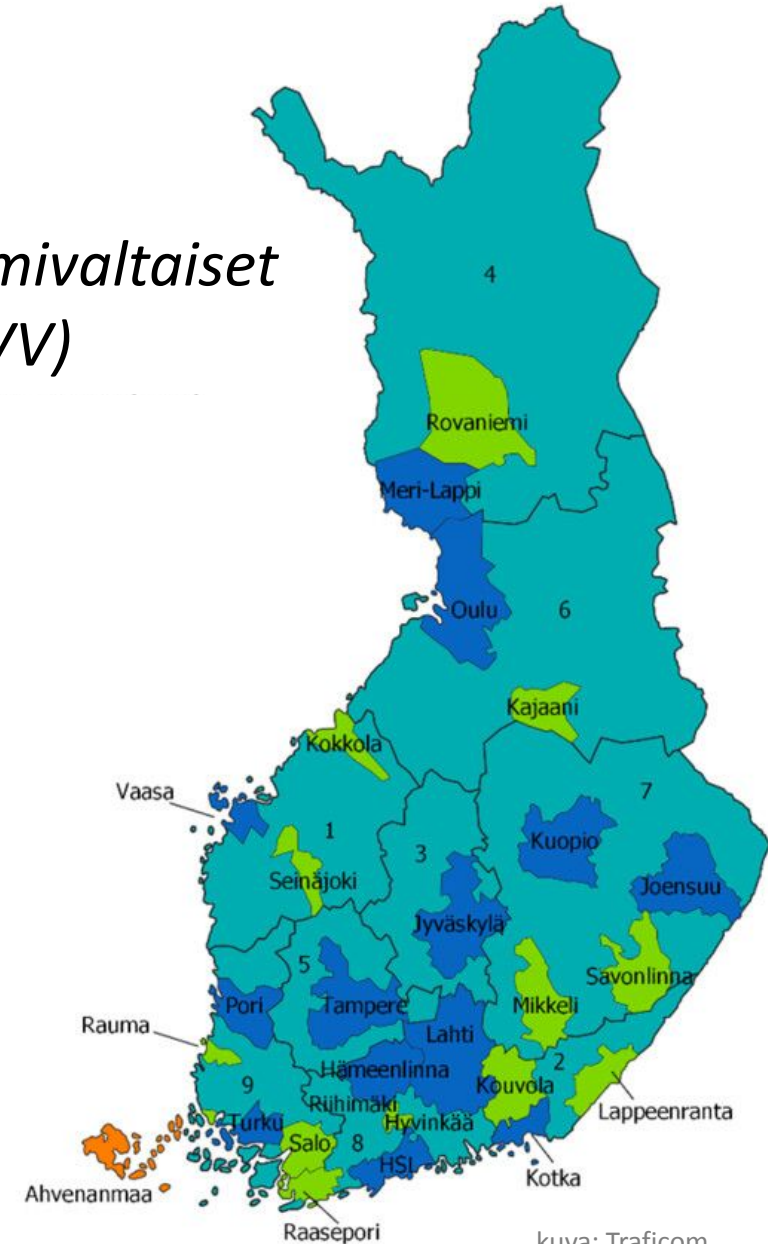
Laki liikenteen palveluista (320/2017)

## Tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset (TVV)

-  seudullinen TVV
-  kunnallinen TVV
-  ELY-TVV
-  Ahvenanmaa

### ELY-TVV:t

-  1 Etelä-Pohjanmaan ELY
-  2 Kaakkois-Suomen ELY
-  3 Keski-Suomen ELY
-  4 Lapin ELY
-  5 Pirkanmaan ELY
-  6 Pohjois-Pohjanmaan ELY
-  7 Pohjois-Savon ELY
-  8 Uudenmaan ELY
-  9 Varsinais-Suomen ELY



## Sisältö:

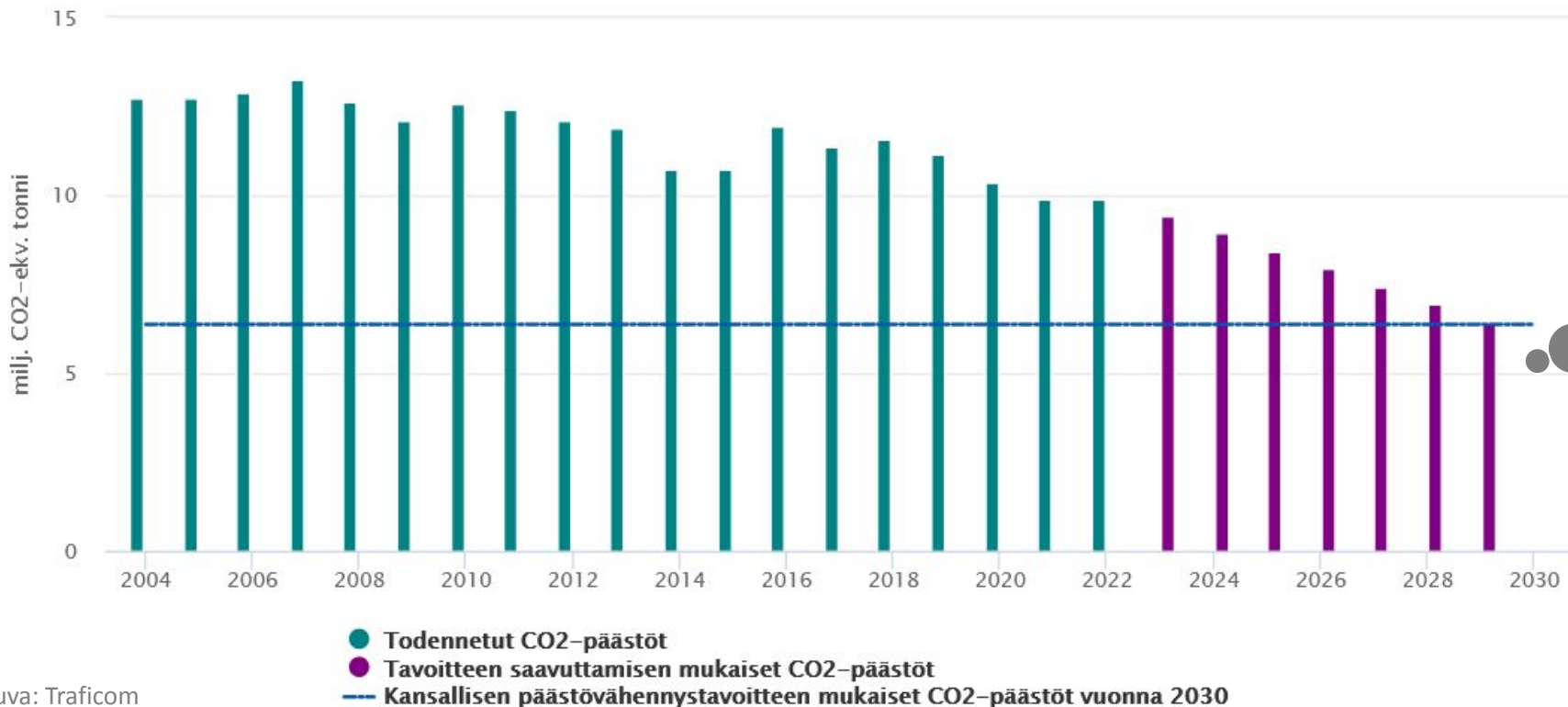
1. (Lähi)junaliikenteen nykytila
2. Pro Rautatien hallitusohjelmatavoitteet ja hallitusohjelma
3. LVM:n arviomuistio henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla
4. Lähijunaliikenteen merkitys

# Hallitusohjelmataavoitteet eduskuntakaudelle 2023–2027

Taustalla kysely yhdistyksemme jäsenille syksyllä -22.

Hallitusohjelmatavoitteina raideinfran pullonkaulojen korjaamisen lisäksi mm.

- Eduskunnalta lisäratkaisut kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi 2030 mennessä.



Valtion lisäksi alueiden on käytettävä pikaisesti keinoja liikenteen päästöjen vähentämiseen.



# Hallitusohjelmataavoitteet eduskuntakaudelle 2023–2027

Tavoitteina mm. (jatkuu)

- Henkilöjunaliikenteen **kulkutapaosuuden nostaminen** parantamalla nykyisen ostojunaliikenteen tarjontaa ja avaamalla uusia lähijunayhteysvälejä. Lisätään myös asemanseutujen asumisen- ja yritysalueiden kehittämistä.
- **Valmistautuminen rautatieliikenteen kilpailuttamiseen** nykyisen ostojunaliikennesopimuskauden jälkeen.
- **Kalustoyhtiön** tai -yhtiöiden valmistelu raideleveydellemme sopivan junakaluston hankkimiseksi.
- Muutetaan liikenteen palveluista annettua lakia (320/2017) laajentamalla palvelusopimusasetuksessa tarkoitettuja **toimivaltaisia viranomaisia** rautatieliikennettä koskevissa asioissa. Näin muusta joukkoliikenteestä vastaavat toimivaltaiset viranomaiset pystyisivät suunnittelemaan liikennepalveluita järkevästi yhtenä kokonaisuutena, ja määrittelemään seuduillaan myös **junaliikenteessä tavoiteltavan palvelutason**.





”Henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.

Tarkoitusta varten perustetaan julkinen kalustoyhtiö julkisesti tuetulle ostoliikenteelle.”



# Lähijunaliikenteen lyhyt historia Nokialla

- Lähijunaliikenne alkoi 12/2019
  - Pandemian vaikutus merkittävä
  - Matkustajamäärät polkivat paikoillaan kaksi (2) vuotta
- Tampereen seudun lähijunaliikennettä lisättiin 8/2022 alkaen.
  - Vuoroja lisätään M-junaliikenteeseen Tampereen, Nokian, Lempäälän ja Akaan kuntien alueella
  - Esimerkiksi Tampere-Nokia -välillä arkiliikenteen vuoromäärä kasvoi 15 vuorosta 25 vuoroon suuntaansa
- Esim. Nokialta Tampereelle noin 30 min. vuoroväli aamuisin ja iltapäivisin (klo 6.33 – 9.22 ja 15.05 – 18.05)

*Ote Nokian kaupunginjohtajan Eero Väätäisen esityksestä Pro Rautatie ry:n webinaarissa 2.6.2023.*

## **Sisältö:**

1. (Lähi)junaliikenteen nykytila
2. Pro Rautatien hallitusohjelmatavoitteet ja hallitusohjelma
3. LVM:n arviomuistio henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla
4. Lähijunaliikenteen merkitys

# Lausunto LVM:n arviomuistioon henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla

Pro Rautatie ry:ssä nostimme lausunnossamme esiin mm. seuraavia myös pienien ja keskisuurien kaupunkien lähijunaliikenteeseen liittyviä näkemyksiämme:

- Henkilöjunaliikenteen kehittämiseksi täytyy asettaa parlamentaariset tavoitteet yli hallituskausien ja aloittaa niitä toteuttavat toimenpiteet.
- Päästötavoitteisiin pääsemiseksi tarvitaan henkilöjunaliikennettä nykyisten reittien lisäksi mahdollisimman pian uusille kaupunkiseuduille ja alueille.

# Lausunto LVM:n arviomuistioon henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla (jatkuu)

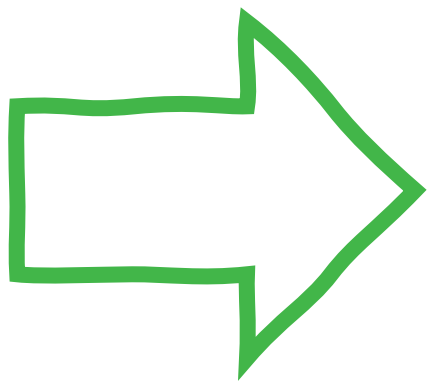
- Henkilöjunaliikenne on varsinkin lähiliikenteen osalta nivottava entistä selkeämmäksi osaksi kestävien kulkutapojen liikennejärjestelmää, jossa matkustaja voi käyttää kulkuvälineestä tai sen operaattorista riippumatta kilpailutetuissa liikennepalveluissa yhteistä lipputuotetta, ja vaihtaa vaivatta myös kulkuvälineestä toiseen osana matkaketjuaan.
- Kilpailun lisääntyminen edellyttää signaaleja pitkäaikaisesta panostamisesta junaliikenteeseen.

# Lausunto LVM:n arviomuistioon henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla (jatkuu)

- Julkisesti tuettua avointa joukkoliikennejärjestelmää täytyy pystyä suunnittelemaan ja kehittämään kokonaisuutena, jolloin alueellisen palvelutason määrittäminen kuuluisi samoille toimivaltaisille viranomaisille kuin muussakin joukkoliikenteessä.
- Kilpailutettavan henkilöjunaliikenteen rahoitukseen voisivat tarvittaessa osallistua valtion lisäksi esimerkiksi kunnat tai muut alueelliset toimijat, kuten muussakin joukkoliikenteessä.
- Alueiden henkilöjunaliikenne voidaan hankkia isoina kokonaisuuksina houkuttelevien kilpailutuskohteiden muodostamiseksi.

# Lausunto LVM:n arviomuistioon henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla (jatkuu)

- On tärkeää, että käsitys ratakapasiteetista ja sen mahdollisuuksista palveluiden kehittymiseksi ja kilpailun lisäämiseksi on operaattoreista riippumattomasti valtiolla.



Henkilöjunaliikennemarkkina matkustajineen, kuntineen, operaattoreineen ja viranomaisineen ansaitsee ja tarvitsee yhteiskunnalta **ennustettavuutta, tavoitteita ja selkeän etenemissuunnitelman.**



## **Sisältö:**

1. (Lähi)junaliikenteen nykytila
2. Pro Rautatien hallitusohjelmataavoitteet ja hallitusohjelma
3. LVM:n arviomuistio henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla
4. Lähijunaliikenteen merkitys

# Lähijunaliikenteen merkitys



- Lähijunaliikenne on osa kuntien elinvoimaa ja voi ratkaista jopa ihmisten valinnan uudeksi kotikunnaksi.
- Samoin osa yrityksistä näkee tärkeänä sen, että yrittäjät itse sekä työntekijät voivat hyvin liikkua myös junalla ja henkilöauton käytölle on vähemmän tarvetta.
- HINKU-kunnat (hiilineutraalikunta) esittävät joukkoliikenteen yhtenä keinona HINKU-tavoitteisiin pääsemiseksi.
- Lähijunaliikenteen toivotaan kehittyvän myös matkailuelinkeinoa tukevaksi ja auttavan kuntien saavutettavuuden edistämisessä.



Lähijunaliikenteellä on **useita merkittäviä** vaikutuksia pienille ja keskisuurille kaupungeille:

- 1. Parempi saavutettavuus:** Mahdollistaa nopean ja kätevän tavan päästä naapurikaupunkeihin ja niiden tarjoamiin palveluihin. Tämä voi houkutella ihmisiä asumaan ja työskentelemään kyseisissä kaupungeissa, mikä puolestaan lisää alueen taloudellista toimeliaisuutta.
- 2. Työssäkäyntimahdollisuudet:** Lähijunaliikenne tarjoaa asukkaille mahdollisuuden työskennellä kaupungin ulkopuolella ja samalla säilyttää kaupungin elämän mukavuudet. Tämä voi auttaa pieniä ja keskisuuria kaupunkeja **houkuttelemaan työvoimaa, parantamaan työllisyyttä** ja vähentämään liikennettä kaupungin sisällä.
- 3. Liikenteen ruuhkautumisen vähentäminen:** Lähijunaliikenne voi auttaa vähentämään tieliikenteen ruuhkia ja siten parantaa liikenteen sujuvuutta. Tämä **vaikuttaa myönteisesti kaupunkien elämänlaatuun ja houkuttelevuuteen.**



4. **Ympäristöystävällisyys:** Lähijunaliikenne on yleensä ympäristöystävällisempi vaihtoehto verrattuna yksityisautoiluun. Se voi auttaa pienentämään ilmansaasteita ja vähentämään kaupunkien kasvihuonekaasupäästöjä, mikä on erityisen tärkeää ilmastonmuutoksen torjumisessa.
5. **Taloudellinen hyöty:** Lähijunaliikenne voi edistää kaupunkien taloudellista kasvua ja kehitystä. Se luo työpaikkoja liikennealalle, kuten junien ylläpitoon ja kuljettamiseen, sekä tukee liikenteen ympärille muodostuvaa liiketoimintaa, kuten joukkoliikenteen palvelut ja **asemaympäristön** kaupat ja ravintolat.
6. **Asuntojen arvonnousu:** Hyvä lähijunaliikenne voi lisätä asuntojen houkuttelevuutta, mikä puolestaan voi nostaa kiinteistöjen arvoja kaupungeissa. Tämä voi olla houkutteleva tekijä asunnon ostajille ja sijoittajille.

Kaiken kaikkiaan lähijunaliikenne voi tuoda monia etuja pienille ja keskisuurille kaupungeille, kuten paremman saavutettavuuden, taloudellisen kasvun ja ympäristöystävällisemmän liikenteen. **Kuitenkin on tärkeää, että liikennejärjestelmää suunnitellaan ja ylläpidetään huolellisesti, jotta se täyttää kaupunkien erityistarpeet ja tukee niiden kehitystä.**

# [prorautatie.fi/tapahtumat](https://prorautatie.fi/tapahtumat)

Pe 10.11. klo 9–11 Teamsilla matkailuwebinaari:

- **Pyöräliitto**, Heli Laukkanen.
- **Bike & Rail -asemat pyörämatkailun hubeina.**  
Visit Tampere, Matti Pollari.
- **Junaliikenteen mahdollisuudet Lapin matkailulle.**  
Lapin Matkailuelinkeinon Liitto, Nina Forsell.
- **Junalla kansallispuistoon.**  
Kouvolan kaupunki, Raija Sierman.
- **VR**, Juho Hannukainen.



## Kiitos!

toiminnanjohtaja  
Atte Mantila  
[atte.mantila@prorautatie.fi](mailto:atte.mantila@prorautatie.fi)