

**Traficomin lausuntopyyntö lähijunaliikenteen kehittämisestä osana joukkoliikennettä,
TRAFICOM/467526/04.04.08.00/2024**

KH 16.09.2024 § 291
717/08.01.00.04/2024

Valmistelija	Toimistoinsinööri Petri Linnamurto, p. 050 911 4574, petri.linnamurto@savonlinna.fi
Selostus	<p>Osana pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman raideliikennemarkkinan kilpailun edistämiseen liittyvien toimenpiteiden toteuttamista, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toteutti valtioneuvoston päätöksentekoa varten tietopohjaa henkilöjunaliikenteen kokonaisuudesta, jonka tarkoituksena on raideliikenteen avaaminen ja kilpailun lisääminen.</p> <p>Traficom järjesti touko-kesäkuussa 2024 keskustelutilaisuuksia eri alueiden joukkoliikenne- ja kuntaviranomaisille, henkilöjunaliikenteen alueellisten kehittämistarpeiden ja mahdollisuuksien kartoittamiseksi.</p> <p>Tilaisuuksissa keskusteltiin aluekohtaisesti lähijunaliikenteen tarpeista ja toivottujen palveluiden järjestämisen alustavista kustannusarvioista. Tilaisuuksien tavoitteena oli kuulla näkemyksiä alueiden liikennetarpeista, tahtotilasta ja realistisista mahdollisuuksista palveluiden yhteisrahoitukseen osallistumisesta vuodesta 2031 alkaen. Kuulemistilaisuuksien tarkoituksena oli tietopohjan kartoittaminen alueellisen henkilöjunaliikenteen lähtökohdaksi. Pääkohtana tilaisuuksille oli alueiden yhdenvertainen kohtelu.</p> <p>Hallituksen tavoitteena on, että valtio tekee omalta osaltaan päätöksiä tulevista henkilöjunaliikenteen palveluista ja valtion rahoituksesta syksyn 2024 aikana.</p> <p>Kuntien viranomaistahoille suunnattuja keskustelutilaisuuksia järjestettiin kullakin alueella kaksi kappaletta touko-kesäkuussa 2024. Tilaisuuksien jatkoksi sovittiin alueiden kanssa yksityiskohtia tarkentavia kokouksia kesäkuun lopulle sekä lopuksi tilaisuuksien yhteenvetokokous elokuulle.</p> <p>Traficomin järjestämissä eri keskustelutilaisuuksissa on Savonlinnan kaupungin puolesta ollut mukana Kaupunginjohtaja Janne Laine, Elinkeinoasiantuntija Janne Tarima sekä Toimistoinsinööri Petri Linnamurto. Lähialueilta mukana ovat olleet myös Pieksämäen, Joroisten, Rantasalmen sekä Parikkalan kokousedustajat.</p> <p>Traficomille on muodostunut keskustelujen pohjalta käsitys, että kaikilla alueilla ei ole yhtäläistä halua, tai edellytyksiä järjestää alueellista lähijunaliikennettä itsenäisesti ja omalla kustannuksellaan. Lisäksi on toivottu ja edellytetty valtion vastuuta liikenteen järjestämisessä ja kustannusten kattamisessa.</p> <p>Traficomin näkemyksen mukaan, käytyjen keskustelujen perusteella heille on muodostunut kuva, että alueellisen henkilöjunaliikenteen aloittaminen tai jatkaminen 2031 ei ole realistista tai mahdollista kaikkialla Suomessa samanaikaisesti, kustannusten ja toiminnallisten edellytysten kannalta.</p> <p>Kesäkuussa pidetyissä kokouksissa Traficom tiedusteli kaupunkien ja kuntien edustajilta kiinnostusta osallistua alueellisen lähijunaliikenteen kustannusten jakoon valtion ja kuntien kesken 50 / 50 periaatteen mukaan</p>

vuoden 2030 jälkeen, kun VR:n ostoliikenteen sopimuskausi loppuu. Kaupunkien ja kuntien kokousedustajien ei kuultu vastaavan heti myönteisesti Traficomien esittämään kysymykseen.

Traficom lähetti 30.8 Savonlinnalle ja muille kuntien edustajille lausuntopyynnön, jossa virkamiestahoja pyydettiin vahvistamaan heidän laatima kirjallinen lausunto siitä käsityksestä, joka heille oli jäänyt käydyistä keskusteluista. Lausunto pyydettiin toimittamaan sähköpostilla 16.9 heidän ilmoittamaan sähköpostiin, kokousmateriaalina liite 1. Traficomien lausuntopyyntö

Savonlinnan kaupunki pyysi Traficomilta lisäkäsittelyaikaa lausunnolle, jotta kaupunginhallitus ehtii tutustua lausunnon sisältöön ja tekemään siitä päätöksensä. Traficom suostui lisäaikapyyntöön, kokousmateriaalina liite 2. Savonlinnan kaupungin lisäaikapyyntö Traficomille.

Kiskobussin liikennemäärät Savonlinna Parikkala välillä ovat kasvaneet suotuisasti toisin, kuin Väyläviraston ennusteissa on arvioitu. Savonlinna vastaa yksistään yli 25 % koko Suomen kiskobussien käyttäjämäärästä. Nousua on käyttäjissä on ollut vuosien 2022 – 2024 välillä 37,5 % ja käyttäjämäärä on nykyään 110 000 käyttäjä LVM:n käyttäjätaloston mukaan, kokousmateriaalin liite 3. Kiskobussien matkustajamääriä 2024, LVM, Traficom, Väylävirasto.

Otettaessa huomioon lähijunien käyttäjäkokemukset muualta mm. Tampereen seudulta, silloin kun lähijunien vuoroja on lisätty, niin voidaan olettaa realistisesti, että käyttäjämäärät Savonlinna Pieksämäki välillä olisivat aluksi n. 90 000 +- 10 % ja kasvaisivat sitä mukaa, kun yhteysväli tulisi tutuksi esimerkiksi opiskelijoille, matkailijoille ja työssäkävijöille. Matkaketjut lisääntyisivät raideliikenteessä huomattavasti etelään, lounaaseen, länteen sekä pohjoiseen.

Raidevälin Parikkala – Savonlinna - Pieksämäki välin sähköistys on arvioitu maksavan n.30 M€, kokousmateriaalin liite 4. Väyläviraston julkaisu 45/2022 Poikittaiset rata- ja tieyhteydet sivut 35 -40

Laitaatsalmen ratasillan on arvioitu maksavan em. julkaisussa, liite 4. s. 36 yhteensä 12 M€ ja nykyinen esitetty arvio on n. 15 M€. Kumpikaan arvio ei ole realistinen, sillä vuonna 2020 valmistui Imatralle 230 metrin kaksiraiteinen ratasilta, jonka vesistöylityksen pituus oli 150 metriä. Sillan kokonaisurakkahinnaksi tuli 7,4 M€. Tilaaja (Väylä) toimitti sillan suunnitelmat. Laitaatsalmen yksiraiteisen ratasillan vesistöylitys on vain n. 66 metriä. Edelliseen esimerkkiin pohjautuen on epätodennäköistä, että Laitaatsalmen ratasillan hinta voisi olla enempiä, kuin puolet sen nykyisestä arviosta eli 7,5 M€, sisältäen myös sen kääntökoneiston. Sillan ratapenkat ovat rannoilla jo valmiina ja maantiesiltojen alle on tehty myös ratasillan kääntymisvaraus.

Esitys raideliikenteen kehittämisestä..

Kunnat kilpailuttavat yhdessä yrityksen, joka laatii kuntien ohjeiden mukaisesti raideliikenteen kehittämisselvityksen hyödyntäen työssään jo aiemmin tehtyjä selvityksiä. Selvitystyön erittelyt ovat mm.

Pääpaino henkilöliikenteen käynnistämisen edellytyksistä välillä Savonlinna-Pieksämäki

- Raidetekniset edellytykset ja vaihtoehdot (esim. ilman Laitaatsalmen siltaa & sillan kanssa
- Kalusto, Pysähdyspaikat

- Asemien vaatimat investoinnit (nykyiset + mahdolliset uudet asemapaikat)
- Liikenteen aloittamisen vaatimat investoinnit rataverkolla
- Asiakaspotentiaali (väestömäärään perustuen, matkailun potentiaali, pendelöinti)
- Liikenteen subventiotarve
- Raidehenkilöliikenteen tulevaisuus Suomessa? (kiskobussiliikenteen tulevaisuus?) / Kalustovaihtoehdot
- Matkaketjut (matkailu)

Tavaraliikenteen mahdollisuudet

- Tavaraliikenteen tarve ja kysyntäpotentiaali (metsäteollisuuden toimijoiden haastattelut)
- Mahdollisuudet ilman sähköä / sähköllä
- Huoltovarmuus ja raideliikenteen toimintavarmuus (vaihtoehtoinen reitti)

Radan sähköistys ei ole kynnyksysymys heti alkuun. Henkilöliikennöinti radalla voidaan toteuttaa aluksi polttomoottorikäyttöisillä lähijunilla, joissa käyttövoimana on biodiesel tai biokaasu. Lisäksi käyttövoimana voi olla akkusähkö tai vetykaasu. Radan voi sähköistää myöhemminkin ja sähköttömyys ei estä sillä liikennöintiä.

Lisäksi kokousmateriaalina liite 5. Toimenpiteet lähijunaliikenteen avaamiseksi.

Kokousmateriaalin liitteenä kaavoituspalvelujen lausunto Kellarpellon lähijunan asiakaslaiturin paikasta, kokousmateriaalina Kellarpellon junaseisakealueen kaavamerkit ja määräykset liite 6. ja 1.karttaliite.

Iisalmi – Ylivieskan rata on pituudeltaan 154.5 km ja se sai sähköt 12/2023. Radan sähköistyksen kokonaiskustannus oli 66 M€. Radalla oli henkilöliikennettä v 2023 kaikkiaan 35 000 matkustajan verran.

Karjaa – Hanko rata on pituudeltaan n. 60 km ja se sai sähköt 11/2023. Radan sähköistyksen kokonaiskustannus oli n. 18,4 M€. Radalla oli henkilöliikennettä v 2023 kaikkiaan 110 000 matkustajan verran.

Savonlinnan kaupungin näkemyksen mukaan, alueiden yhdenvertaisen kohtelun johdosta tulisi tarkastella myös Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala raidevälin sähköistämistä. Raidevälin käyttö toisi arviolta vähintään n. 120 000 vuosittaista henkilöliikenteen matkustajaa. Arvio Geopoliittisen tilanteen kiristymisen johdosta itäraja on mennyt käytännössä kiinni, jonka seurauksena Itä-Suomen ja Savonlinnan logistinen asema on merkittävästi heikentynyt. Tästäkin syystä olisi elintärkeätä parantaa Itä-Suomen ja Savonlinnan liikenneyhteyksiä länteenmyös raideliikenteen osalta.

Savonlinna – Pieksämäki välin henkilöliikenteestä perustuu työssäkäyntialueen laajenemiseen, lisääntyneeseen matkailijoiden ja opiskelijoiden saavutettavuuteen sekä matkailun kasvamiseen laajempien matkaketjujen johdosta lisäten alueen elinvoimaa.

Pieksämäeltä Savonlinnan kautta kulkeva ”oikorata” Savon ja Karjalan ratojen välillä lisäisi Itä- ja Kaakkois-Suomen tehtaiden raakapuun huoltovarmuutta sekä samalla vähentäisi rataverkon kuormitusta Kouvolan ja Lappeenrannan välillä. Savonlinnan kautta kulkeva rata olisi yli 80 km

lyhyempi, kuin mitä se olisi Kouvolan kautta. Tämä lisää toimitusten nopeutta ja vähentää kuljetuskustannuksia erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomelle tärkeän metsäteollisuuden osalta.

Samalla rata vähentäisi tehokkaasti julkisen liikenteen köyhyyttä länteen päin, joka tällä hetkellä on nähtävissä myös alueemme bussiliikenteessä.

Kaupungin kokousedustajat Janne Tarima ja Petri Linnamurto katsoivat, etteivät voi vahvistaa Traficomien laatimaa valmiiksi kirjoitettua lausuntoa joka heille oli lähetetty, vaan näkivät, että kyseinen asia kuuluu viedä kaupunginhallituksen päätettäväksi.

Kokousmateriaalina on 1.Traficomien lausuntopyyntö, Raideliikenteen kilpailuttamisen_ aluetilaisuuksien yhteenveto (s. 5/6), 2.Traficomille toimitettu Savonlinnan kaupungin lisäaikapyyntö, 3.Kiskobussien matkustajamääriä, 4.Poikittaiset rata- ja tieyhteydet, 5.Toimenpiteitä lähijunaliikenteen avaamiseksi, 6.Kellarpellon junaseisakealueen kaavamerkit ja määräykset sekä 1.karttaliite,

Toimivalta	Kuntalaki § 39
Lapsivaikutusten arviointi	Asialla ei ole merkittäviä lapsivaikutuksia.
Yritysvaikutusten arviointi	Asialla on merkittäviä yritysvaikutuksia.
Päätösehdotus	<p>Savonlinnan kaupunginhallitus ei hyväksy Traficomien näkemystä siitä, ettei lähijunaliikenne olisi 2030 luvulla kaupungin ja alueellisen joukkoliikenteen kehittämisen keskiössä. Savonlinnalla ja sen lähialueen kunnilla, Parikkalalla, Rantasalmella, Joroisella sekä Pieksämäellä on tarkoituksena kehittää raideliikennettä välillä Pieksämäki – Savonlinna – Parikkala. Tästä kuntien hallitukset ovat tehneet yhtenäiset päätöksensä aiemmin.</p> <p>Kaupunki ei missään tapauksessa hyväksy kustannuksiin osallistumista Savonlinna - Parikkala välin henkilöliikenteeseen. Tämä yhteysväli on kaukoliikennettä, koska se on syöttöliikenne Helsinki - Joensuu kaukoliikenne välille. Mikäli syöttöliikennettä ei olisi, suuntautuisi matkustajaliikenne linja-autojen kautta Helsinkiin.</p> <p>Savonlinnan kaupungilla on tavoitteena yhteistyössä muiden kuntien ja VR:n tai mahdollisen muun raideoperaattorin kanssa saada aikaan henkilöliikenneyhteys myös Savonlinna Pieksämäki välille siten, että se muodostaa samanlaisen kaukoliikenneyhteyden Kuopio - Tampere - Turku välille.</p>
Käsittely	Lea Kokko liittyi kokoukseen tämän asian käsittelyn aikana klo 18.30.
Päätös	Päätösehdotus hyväksyttiin.
Tiedoksi	Liikenne- ja viestintävirasto, Traficom