



Tampereen lähijunaliikenteen mahdollisia tulevaisuuksia

LVM:n kommenttipuheenvuoro webinaarissa
17.8.2021

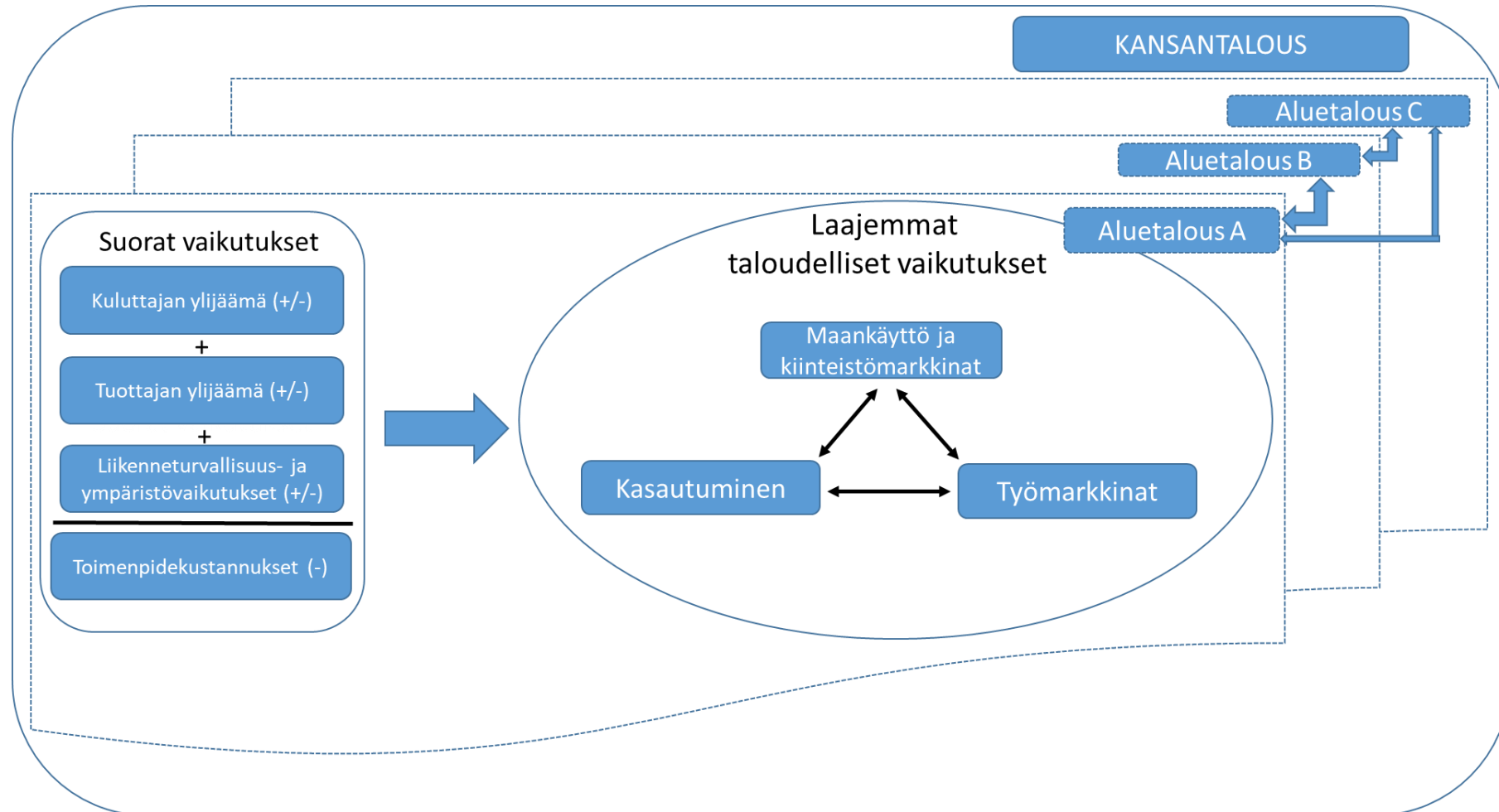
Jani von Zansen

LVM:n lähtökohdat liikennejärjestelmän kehittämiseen

- Huolehdimme toimivista, turvallisista ja edullisista yhteyksistä.
- Kuuntelemme, sillä haluamme tuntea asiakkaamme – kansalaiset ja elinkeinoelämän.
- Suhtaudumme myönteisesti siihen, että Tampereella on tahtotila kehittää kestävä, hiilineutraalia, viihtyisää ja elävää kaupunkia, jonka osana myös lähijunaliikennettä tarkastellaan.
- Hallitusohjelman mukaisesti kestävä liikunnan edellytyksiä parannetaan usein eri keinoin.
- Liikenne12 tavoitteet liittyvät kestävyteen, saavutettavuuteen ja yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen => suunnitelmassa kuvatut toimenpiteet ja rahoitustaso antavat parhaan mahdollisen näkymän siihen, millaisilla toimilla ja panostuksilla valtio liikennejärjestelmää kehittää koko maassa seuraavien 12 vuoden aikana.

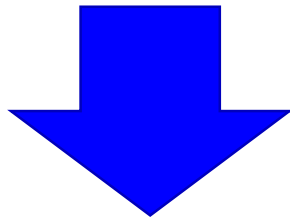


LVM on laatinut laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikon

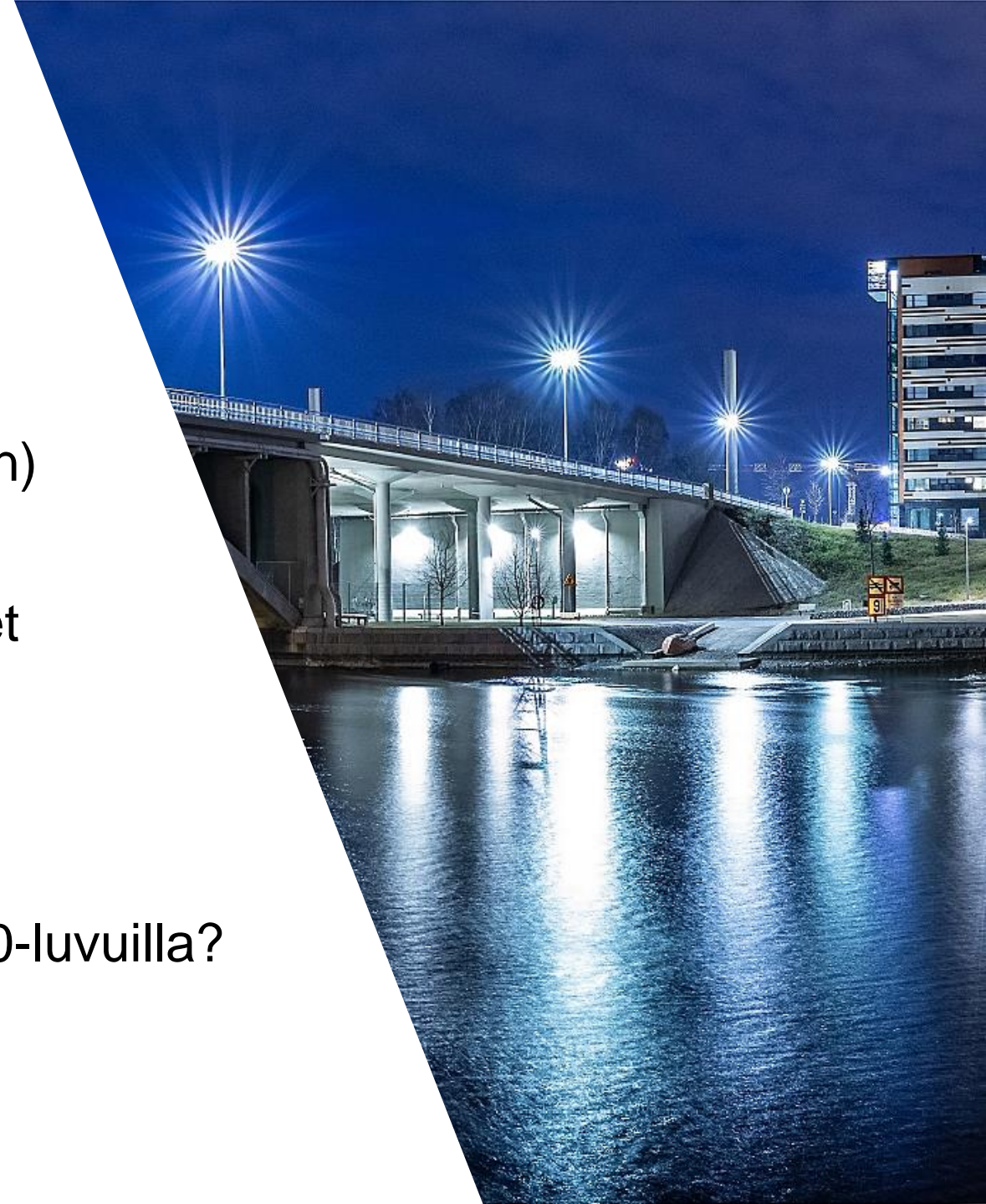


Isoja toimintaympäristön muutostekijöitä 2020-luvulla

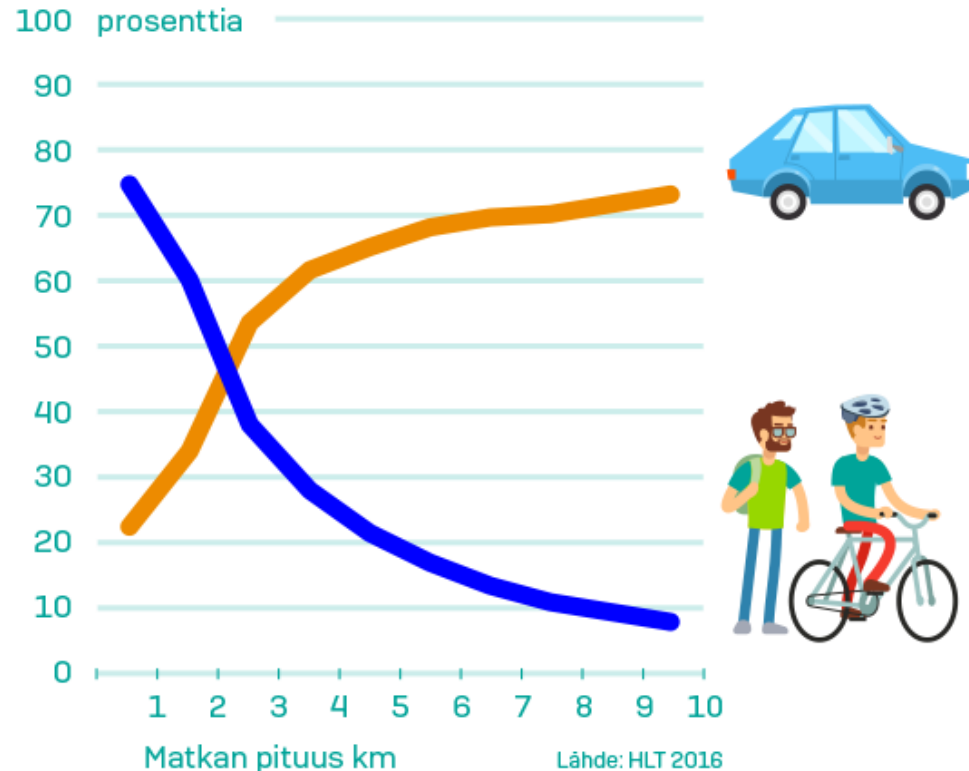
- Ilmastonmuutos
- Demografiset muutokset (kaupungistuminen ja väestön ikääntyminen)
- Teknologiamurros
- Korona ja pandemian pitkäaikaisvaikutukset



- Millaisia ovat liikkumisen tarpeet 2030-2050-luvuilla?



Ihmisten liikkuminen perustuu tarpeisiin ja mahdollisuuksiin



Alle 1 km matkoista lähes neljännes tehdään henkilöautolla.

Noin 3 km matkoista autoilun osuus on jo 60 prosenttia.



Käyttäjäpotentiaali ei yksistään varmista raideliikenteen kysyntää, vaan käytön tasoon vaikuttavat, demografian lisäksi, oleellisesti myös mm. liikennöinnin palvelutaso, aikataulut sekä muiden liikkumismuotojen ja matkaketjujen houkuttelevuus.

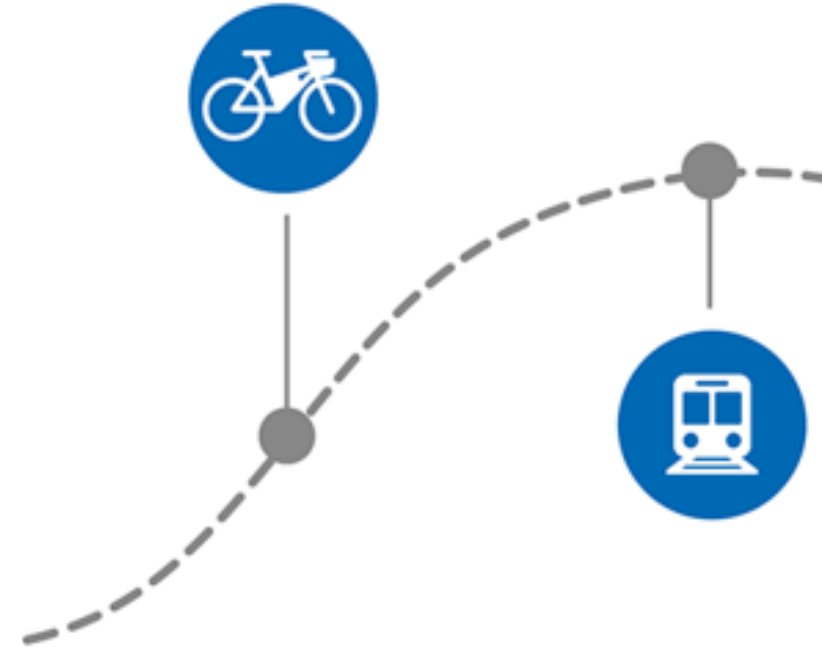
Yleisiä huomioita lähijunaliikenteen järjestämisestä Tampereella

- LVM viittaa lausuntoonsa keväällä 2021 koskien Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavaa, jossa kommentoimme alueellisen maankäytön, raidepainoituksen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteensovittamiseen liittyviä kysymyksiä.
- Valtion ja VR:n välissä henkilöjunaliikenteen hankintasopimuksessa Tampereen seudun lähijunaliikennettä jatketaan nykytasoisena vuoden 2021 loppuun asti. Valtion puolelta tavoitteena on turvata lähijunaliikenteen tarjonta vuosina 2022-2030, mutta päätöksiä asiasta ei vielä ole. Laajempaan tarjontaan liittyen ei ole olemassa valtakunnallisia konkreettisia tavoitteita, päätöksiä tai rahoitusta.
- Junaliikenteen järjestäminen on kallista: esimerkiksi HSL-alueella junaliikenteen järjestämiskustannukset ovat olleet yli 90 miljoonaa euroa vuodessa (operointi ja kalusto).
- Tampere on yksi Suomen rautatieliikenteen keskus. On tärkeää, että lähijunaliikenne yhteensovitetaan valtakunnan verkolla muun henkilö- ja tavarajunaliikenteen kanssa.



Huomioon otettavia asioita

- Käyttäjätarpeiden ymmärtäminen sekä määrällinen ja laadullinen (realistinen) yksilöiminen on käsittääkseni keskeistä jatkon kannalta. Edelleen lähijunaliikenteen palvelukonseptia ja toiminnallisia skenaarioita tulisi kytkeä selkeämmin seudun muuhun joukkoliikennetarjontaan ja –suunnitelmiin.
- Ymmärtääkseni ainakin ensivaiheessa Tampereen lähijunaliikenteen tarjonnan jatkokehittäminen tapahtuisi tehokkaimmin osana Etelä-Suomen taajamajunaliikennekokonaisuutta sekä siihen liittyvää kalustokiertoa ja kaluston mitoitusta. Kyseiset reunaehdot olisi otettava huomioon liikenteen tarjonnan ja palvelutason suunnittelussa sekä infrastruktuurin kehittämisessä.
- Mikäli Tampereen seutu haluaisi pitkällä aikavälillä kehittää lähijunaliikennettä ratikan ja muun joukkoliikenteen rinnalla, tulisi alueen nähdäkseni laatia uskottava ja realistinen suunnitelma, jonka rahoitukseen kunnat ja kaupungit ovat sitoutuneita (vrt. HSL). Lisäksi lähijunaliikenteen systemaattinen kehittäminen edellyttäisi kumppanuutta valtion kanssa vaikutusarvioiden laatimiseksi ja investointien yksilöimiseksi ja toteuttamiseksi.
- Mikäli eduskunta päättäisi muuttaa lainsäädäntöä, liikenteen alueelliselle kilpailuttamiselle ei olisi juridisia esteitä. Toiminnalliset ja taloudelliset kysymykset ovat nähdäkseni juridisia kysymyksiä suurempi este alueellisen lähijunaliikenteen paikallisessa järjestämisessä ja kilpailuttamisessa Suomessa.





Kiitos!

lvm.fi Twitter: [@lvmfi](https://twitter.com/lvmfi)

LVM LIIKENNE- JA
VIESTINTÄMINISTERIÖ