



TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto

Tampereen lähijunaliikenteen skenaariot

Traficomin kommentteja
Webinaari 17.8.2021 Laura Langer

Skenaariotyöskentely

- ▶ Skenaariotyöskentely soveltuu hyvin lähijunaliikenteen erilaisten tulevaisuuksien hahmottamiseen ja laadittu aineisto on erittäin kattava ja laadukas tietopaketti
- ▶ Erityisesti ilahduttaa vuorovaikutteinen, sidosryhmiä laajasti osallistava työskentelytapa
 - ▶ Traficom osallistuu työhön mielellään - valtiotaho on MAL-sopimuksessa ja Liikenne12 -suunnitelmassa sitoutunut kehittämään ja selvittämään pitkäjänteisesti seudun lähijunaliikenteen edellytyksiä
 - ▶ Työn tuloksia voi hyödyntää Traficomien liikennejärjestelmäanalyysin kaupunkiseutujen kehittämistarpeiden koosteessa, joka tarkoitus tehdä jatkossa



Huomioita skenaarioiden lähtöoletuksista (1)

- ▶ Skenaarioiden lähtökohdiksi otetut toimintaympäristön muutokset on tunnistettu ja käsitelty kattavasti
 - ▶ Jatkotöitä ajatellen voisi olla hyvä huomioida koronapandemian aiheuttamia pysyviä muutoksia liikkumiseen: vähenevätkö esimerkiksi työmatkavirrat ja lisääntykö vapaa-ajan matkustus pysyvästi?
- ▶ eri osapuolten sitoutuminen kehittämiseen edellyttää, että lähtötiedot on avattu riittävästi, ovat tarkistettavissa ja että niistä ollaan yksimielisiä
- ▶ skenaarioiden lähtöoletuksia **väestönkasvusta** voisi täsmentää, jotta kysyntäpotentiaali saadaan arvioitua mahdollisimman oikein
 - ▶ Peruskasvuksi on oletettu 4100 as/vuodessa koko seudulla asuntopoliittisen ohjelman mukaisesti. Skenaariot rakennettu tämän pohjalta tarkentamatta kuitenkaan ajallista kehitystä (eli sama kasvuluku koko ajanjaksolle?)
 - ▶ Tilastokeskuksen väestöennusteen (2019) mukainen kasvu tarkasteltaville lähijunakunnille on pienempi kuin työssä esitetyt vaihtoehdot: Enimmillään yhteensä n. 3200 as/vuosi, josta vähenee n. 2000 as/vuosi 2030 ja n. 500 as/vuosi 2040

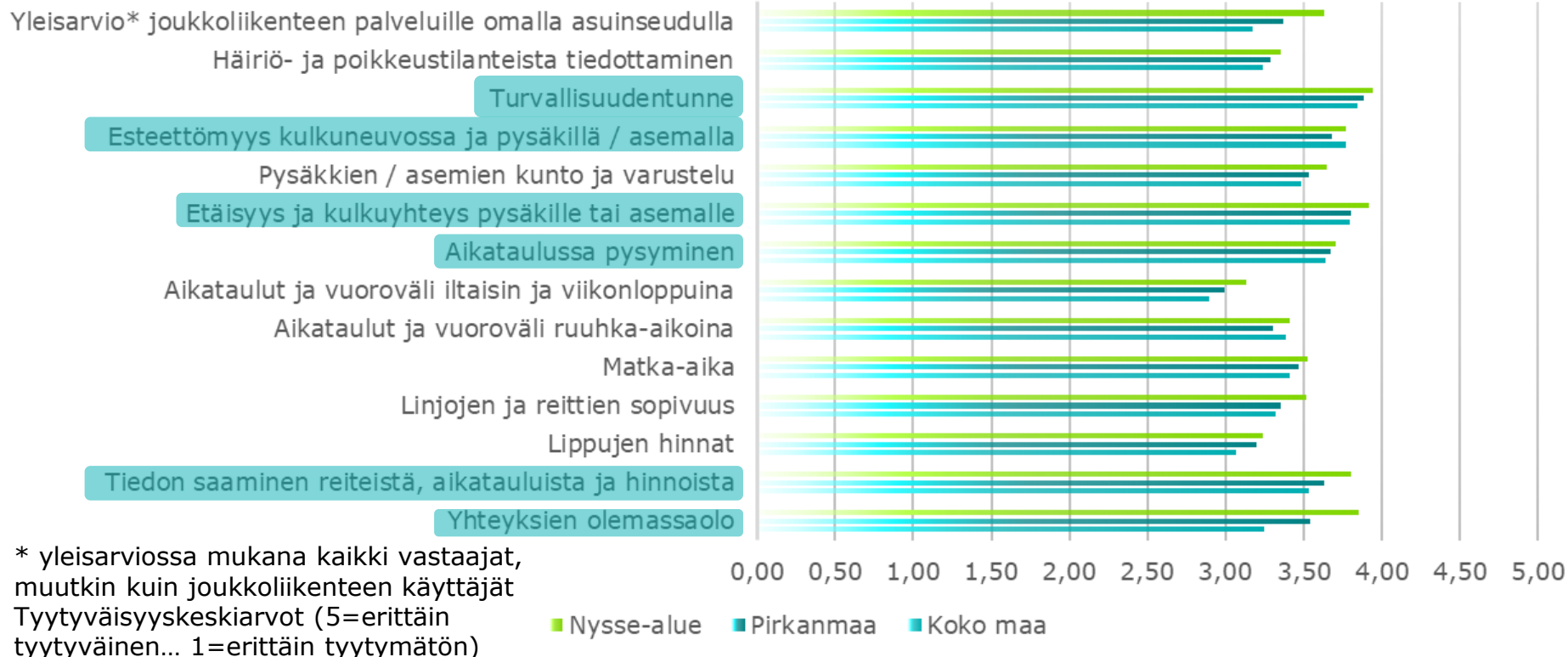
Huomioita skenaarioiden lähtöoletuksista (2)

- ▶ Vaikea arvioida, onko myöskään **maankäytön kehittämisen potentiaali ja väestönkasvu asemanseuduilla** arvioitu realistisesti (skenaarioissa 20-50 % väestönkasvusta seisakkeilla)
 - ▶ Kaikki seisakkeiden asukkaat/potentiaalinen väestö ei tule käyttämään junaa
 - ▶ Olisiko pystytty jatkojalostamaan potentiaalia ja arvioimaan todellista matkustuspotentiaalia esim. HSL-alueen vertailuun perustuen (arvio junamatkustajien määrästä/seisake)?
- ▶ Vaikka **kustannuksia** on syytäkin arvioida vasta alustavasti, voisiko koko kustannusten muodostumisen kokonaisuutta ja osasia selkeyttää:
 - ▶ Ilmeisesti kalustokustannuksia ei mukana ollenkaan?
 - ▶ Liikennöinnin kustannuksista on ilmeisesti vähennetty lipputulot, oletuksena bruttosopimus?
 - ▶ ollaanko seisakkeiden perustamisen ja lisäraiteiden infrakustannuksista yksimielisiä?

Käyttäjätarpeet kaiken keskiössä

- ▶ Skenaarioissa pohdittu ansiokkaasti lähijunaliikenteen roolia suhteessa liikenteen ja seisakkeiden määrään (nopea runkoyhteys – kattava palvelu)
- ▶ Tähän tarkasteluun on hyvä kytkeä myös käyttäjätarpeiden tarkastelu
 - ▶ joukkoliikenteen nykyisten käyttäjien ja henkilöautoilijoiden arvostukset ja tarpeet poikkeavat toisistaan

JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÄJIEN TYYTYVÄISYYS OMAN ASUINSEUDUN JOUKKOLIIKENTEeseen



- ▶ Henkilöautoilijoille erityisesti **matkan hinta** ja **nopeus** suhteessa autoon merkityksellisiä laatutekijöitä

Lähde: Kansalaisten tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2019, Traficom

Evästyksiä jatsoon (1)

- ▶ Seuraavaksi ensiarvoista olisi tarkastella eri joukkoliikennemuotojen tulevaisuutta kattavasti ja siksi suunnitteilla oleva Joukkoliikenteen kehityskuva -työ tulee olemaan aivan keskeinen
 - ▶ Tulisi saada selkeä käsitys siitä, mikä on eri joukkoliikennemuotojen rooli suhteessa toisiinsa ja miten tämä joukkoliikennekokonaisuus pystyy vastaamaan kilpailuun henkilöauton kanssa
- ▶ Joukkoliikenteen kehityskuva -työssä olisi hyvä huomioida:
 - ▶ seuratikka- ja lähijunaliikenneselvitysten tulokset
 - ▶ paikallinen linja-autoliikenne
 - ▶ kytkennät muuhun junaliikenteeseen, ELY-liikenteeseen ja markkinaehtoiseen liikenteeseen – jollain tasolla myös tarkastelualueen ulkopuoleltakin
- ▶ Tulevaisuuspohdinnoissa tärkeää on realistisuus käyttäjäpotentiaaliin ja kustannuksiin liittyen



Evästyksiä jatkoon (2)

- ▶ Traficom myöntää lähijunaliikennöinnin mahdollisesti käynnistyessä joukkoliikenteen valtionavustukset liikenteen ostoihin samaan tapaan kuin HSL:lle:
 - ▶ Valtionavustuksia ei myönnetä erikseen eri joukkoliikenteen kulkutavoille, vaan konttänä kaikelle palvelusopimusasetuksen mukaiselle liikenteelle
- ▶ Suuri osa Traficomien vastuulle kuuluvista konkreettisista asioista tulee todennäköisesti vastaan vasta myöhemmissä vaiheissa, jolloin pohditaan liikenteen käytännön järjestelyitä (turvallisuus- ja yhteentoimivuusasiat, kuljettajakysymykset, käytännön luvitukset)
- ▶ Jatkokehittämisessä on hyvä pitää tausta-ajatuksena myös neutraalius eri toiminnanharjoittajia kohtaan

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisessa yli nykyisen 9 %:n keskeisiä keinoja:

SUURET KAUPUNGIT

Maankäytön kasvun ohjaaminen joukkoliikennealueille

Kapasiteetin kasvattaminen mm. raideliikennettä kehittämällä, Matkaketjujen sujuvuus

Tarjonnan lisääminen (poikittaisliikenne, kehysalueet)

Joukkoliikenteen käyttöä helpottavat toimet (digitaaliset palvelut, informaatio, opastus, helpompi maksaminen jne.)

Lippujärjestelmien edelleen kehittäminen

Lähde: Taustaselvitys joukkoliikenteen tilakuvasta ja tavoitteellisesta kehityssuunnasta 2019, Traficom

Kiitos!

laura.langer@traficom.fi

TRAFICOM

Liikenne- ja viestintävirasto