

# Raiteet kaupunkiseuduilla – seminaari

## Joukkoliikennepalvelu 2.0

Lauri Helke

Toimitusjohtaja

Fenniarail Oy

1. Premissejä joukkoliikennepalvelun järjestämiselle
2. Johtopäätöksiä kilpailukykyisestä joukkoliikennepalvelusta
3. Rautatieoperaattorin terveiset Tampereen lähijunaliikenteen kasvattamiseen

Autoilu tulee olemaan helppoa ja siihen ollaan valmiita käyttämään rahaa

Sähköistyminen tekee siitä päästöttömämpää

Henkilöautot ovat mukavampia kuin koskaan



MaaS-palvelujen hypekupla on puhjennut

Matkojen yhdistelystä ei ole saatu erityisryhmien kuljetuksia lukuun ottamatta kestäväää

## Onnibusin perustajan Pekka Mötön johtama kyytifiirma Kyyti hakeutuu konkurssiin

Konkurssit | Alkuvaiheessa Kyyti markkinoi mahdollistavansa kahden euron taksikydyt.

Composite -3.26% Alphabet -3.94% Amazon -1.26% Apple -2.72% Facebook

## Whim-sovelluksesta tunnettu Maas Global hakeutui konkurssiin

Konkurssit | Yhtiö tiedotti Whim-sovelluksen toiminnan päättymisestä maaliskuun alussa.

## HSL orders Kutsuplus shutdown

Helsinki's Kutsuplus service, which mixes elements of taxi and public transport services, is to shut down at the end of this year. The service was too expensive for the regional transport authority— but may return if a private sector partner can be found.

Lisa Niemi HS  
14.3. 10:10

MATKASOVELLUSYHTIÖ Maas Global on hakeutunut konkurssiin. Oikeusrekisterikeskuksen ylläpitämän maksukyvyttömyysrekisteriin Maas Globalin konkurssihakemus on tullut vireille Helsingin käräjäoikeudessa torstaina.





Kauppan ja palvelujen rakenne on muuttunut ja muuttuu edelleen

Keskustan ulkopuoliset keskittymät ja verkkokaupat ovat voittaneet keskustan liikkeet

Etätyö

## **Etätyö tuli jäädäkseen – asiantuntija: "Vanhaan maailmaan, missä oltiin aina konttorilla, ei palata"**

Työelämän murros siirtää yhä useamman etätöihin, ja nyt mietitään, milloin voi ja pitää mennä toimistolle.



Nyt mietitään, milloin pitää mennä työpaikalle. Aiemmin harkittiin etätyöpäiviä. Näin toteaa Kuntaliiton kaupunkikehityspäällikkö Henrik Lönnqvist. Kuva: Märten Lampén / Yle



# Etätyö on jäänyt pysyvästi merkittävään osaan

# Johtopäätöksiä kilpailukykyisestä joukkoliikennepalvelusta

- Autoilun hinta, ruuhkat tai ympäristönäkökulmat eivät aja henkilöautoilijoita joukkoliikenteen käyttäjiksi
  - Joukkoliikenteen pitää kilpailla henkilöautoa vastaan laadulla
  - Raideliikenne on parasta joukkoliikenteen laatua
- Johtuen etätöistä ja kaupan rakenteen muutoksista taloudellinen ja kilpailukykyinen (=laadukas) joukkoliikenne tarvitsee enemmän joukkoja kuin ennen
  - Toisaalta raideliikenteellä on tiivistämistä tukeva vaikutus, jota bussiliikenteellä ei ole

# Johtopäätöksiä kilpailukykyisestä joukkoliikennepalvelusta

- Keskustassa kävijät eivät kannattele keskustan palvelujen elinvoimaa enää edes Helsingissä
  - Tarvitaan toimitilojen muuttamista asunnoiksi ja tiivistämistä
- Raideliikennekäytävät muodostavat paikallisia palveluita ja kävelyä ja pyöräilyä tukevan joukkoliikennekaupunkivyöhykkeen
  - Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kannalta on olennaista, kuinka iso osa kaupunkiseudun asukkaista on näiden käytävien vaikutuspiirissä



# Rautatieoperaattorin terveiset Tampereen lähijunaliikenteen kasvattamiseen



# Tesoman ja Nokian suunta

Tällä liikennemäärällä tunnista on löydettävissä 1-2 ikkunaa, joihin junan aikataulu on mahdollista sovittaa

Nokian ratapiharemontin vuoksi raiteiden hyötypituudet lyhenivät (sekä työnaikaisesti että lopputilanteessa) niin, että vain yksi täyspitkä tavarajuna mahtuu väistämään matkustajajunia

Esimerkiksi Ukrainan sodan vuoksi tauolla olevalle Porin hiilijunaliikenteelle ei enää olisi kapasiteettia

**Tavaraliikenteen kasvu edellyttää uutta liikennepaikkaa Kalkkuun.  
Matkustajajunaliikenteen kasvattaminen edellyttää koko Lielähti-Nokia-osuuden kaksiraiteisuutta.**



# Lempäälän ja Toijalan suunta

Sääksjärven ja Toijalan välillä ainoa paikka väistää liikennettä on Lempäälä, jossa väistävä juna joutuu huomioimaan sekä ohittavan junan että vastaantulevan junan

Junan päästämiseksi ohi täytyy varata lähes kymmenen minuuttia ohittavan junan lähdön jälkeen, että tavarajuna voi jatkaa matkaa, jotta vastaantuleva juna ei joudu hiljentämään

**Kolmas raide Sääksjärven ja Lempäälän välillä olisi paras vaihtoehto. Pelkkä liikennepaikan lisääminen Sääksjärvi-Toijala-välille on riittävä, mikäli hyväksytään junien ylimääräiset pysähdykset**



# Oriveden suunta

Tampereen ja Oriveden välillä ei ole kohtausraiteita vaan ainoastaan Havisevan puolenvaihtopaikka

Tällä hetkellä puolenvaihtopaikkaa/vasenta raidetta pitkin ajamista ei voi kapasiteettisuunnittelussa hyödyntää ja se toki lisäksi häiriöherkkyttä

**Tampereen ja Oriveden välille tarvittaisiin liikennepaikka matkustajaliikenteen kasvaessa**

