



Joukkoliikennekäytävä raiteille välillä Mäntyluoto-Pori



Potentiaalinen lähiraideliikenteen yhteys?



Joona Packalén
Pori 11.4.2012



Lähtökohdat

- **Esityksen taustalla selvitys kahden eri liikennöintimallin kustannuksista Läntisen Porin alueella**
 - Tavoitteena antaa ajatuksia keskustelun pohjaksi.
- **Lähtökohtana;**
 - Valmis raideyhteys vähäisellä käytöllä - vain 7 edestakaista tavarajunaa päivässä.
 - Ainut suunta jossa ei seudullista joukkoliikennettä.
 - Perinteinen lähijuna ei veisi perille: Rautatie sivussa keskustasta ja Vähärauman kampuksesta.
 - Mäntyluodon alue seudun merkittäviä työpaikkakeskittymiä.
- **Tarkasteluna;**
 - Mitä nykyinen liikennöinti maksaa verrattuna samanlaisen kattavuuden tarjoavaan raitiotien ja linja-autoliikenteen yhdistelmämalliin.
 - Kustannustiedot Helsingin ja Tampereen linja-autoliikenteestä. Raideliikenne pääkaupunkiseudulle suunnitellun Raidejokerin esiselvityksestä soveltuvin osin.



Yleisin kysymys: Onko Pori liian pieni raitiotielle?

- Ovatko vaikkapa useat saksalaiskaupungit väärässä:
 - Saksassa noin 50 erillistä raitiotiejärjestelmää, joista 13 alle 100.000 asukkaan kaupungeissa.
- Konkreettinen merkki pienien kaupunkien raitioiteiden tulevaisuudesta ranskalaisen Alstomin viime vuonna lanseeraama lyhyt Compact-vaunu, joka on nimenomaan tarkoitettu **50.000-100.000** asukkaan kaupunkeihin.
- Eurooppalaisessa katsannossa siis olennaista lienee sopivien käytävien löytäminen kaupungin sisältä.
 - **Tällainen voisi olla esiteltävä Mäntyluoto-Pori ?**



Mäntyluoto-Pori rataosa lyhyesti

- Avattu vuonna 1899
- Pituus 21 kilometriä
- Nopeus max. 70km/h
- Henkilöliikenne lakkautettu 1954 – Mäntyluodontien valmistuessa.
- Lähiliikennekokeilu 2.1. - 30.9.1975.
 - Yksi junta aamulla ja toinen illalla.

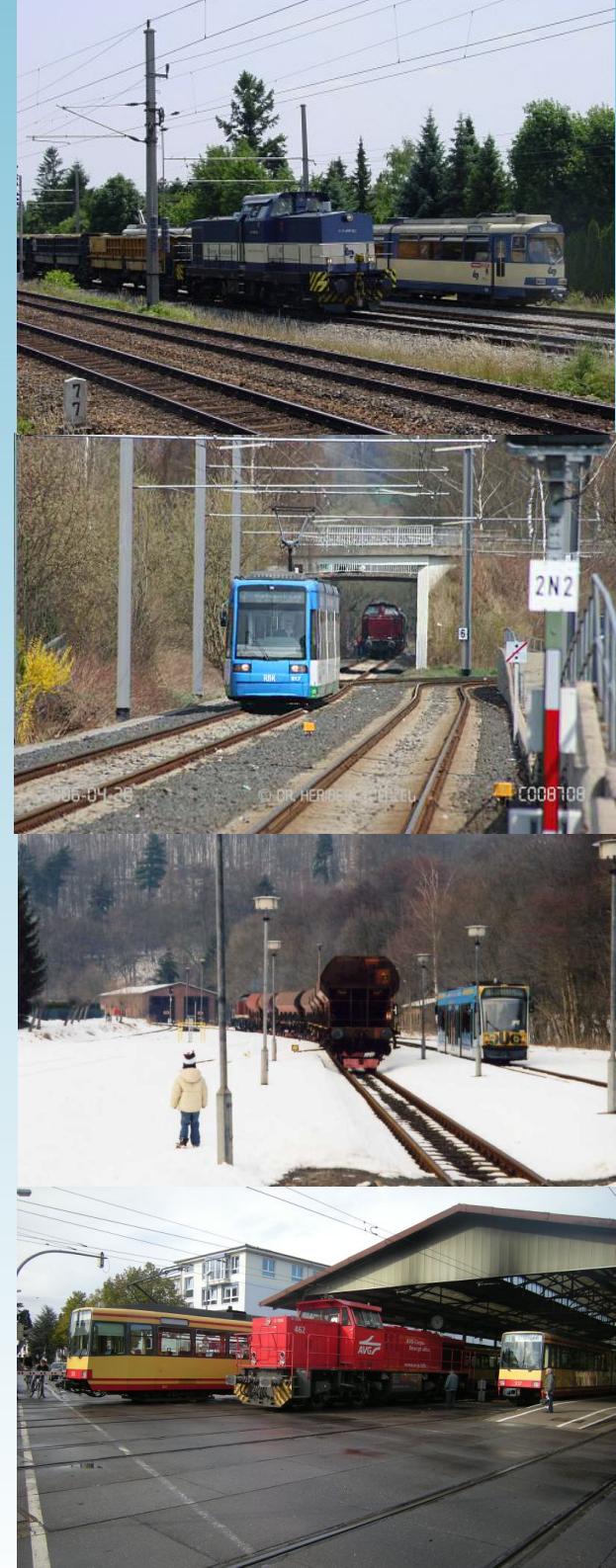
N:o 16. Pori—Mäntyluoto.										
⌚	⌚	⌚	⌚	*)	Km		⌚	⌚	⌚	*)
481	483	485	487				482	484	486	488
II, III	II, III	II, III	II, III				II, III	II, III	II, III	II, III
9.20	3.20	8.00	10.10	—	—	← Pori ←	7.50	1.14	6.43	9.54
9.38	3.38	8.18	10.28	9	9	▼ Kylänsaari pl ↑	7.33	12.57	6.26	9.37
S	S	S	S	12	12	Enäjärvi pl	S	S	S	S
9.52	3.52	8.32	10.42	14	14	↓ Pihlava ↓	7.20	12.44	6.13	9.24
S	S	S	S	16	16	↑ Kaana pl ↑	S	S	S	S
10.05	4.05	8.45	10.55	20	20	→ Mäntyluoto →	7.06	12.30	5.50	9.10

*) Sunnuntai- ja juhlapäivinä 1/6—31/8.
Sön- och helgdagar



Selvityksessä käytetty malli

- Duoraitiomalli, jossa raitiovaunu käyttää sekä rautatietä ja raitiotietä.
 - Olemassa olevan infrastruktuurin tehokas hyödyntäminen.
 - Ei uusi idea: Raiteiden jakaminen yleistä 1900-luvun alkupuolelta.
 - Käytössä nykyisin lähinnä saksankielisissä maissa (Saksa ja Itävalta).
 - Nordhausen (2004)
 - Chemnitz (2002)
 - Kassel (1995)
 - Karlsruhe (1961)
 - Wien – Lokalbahn (1907)

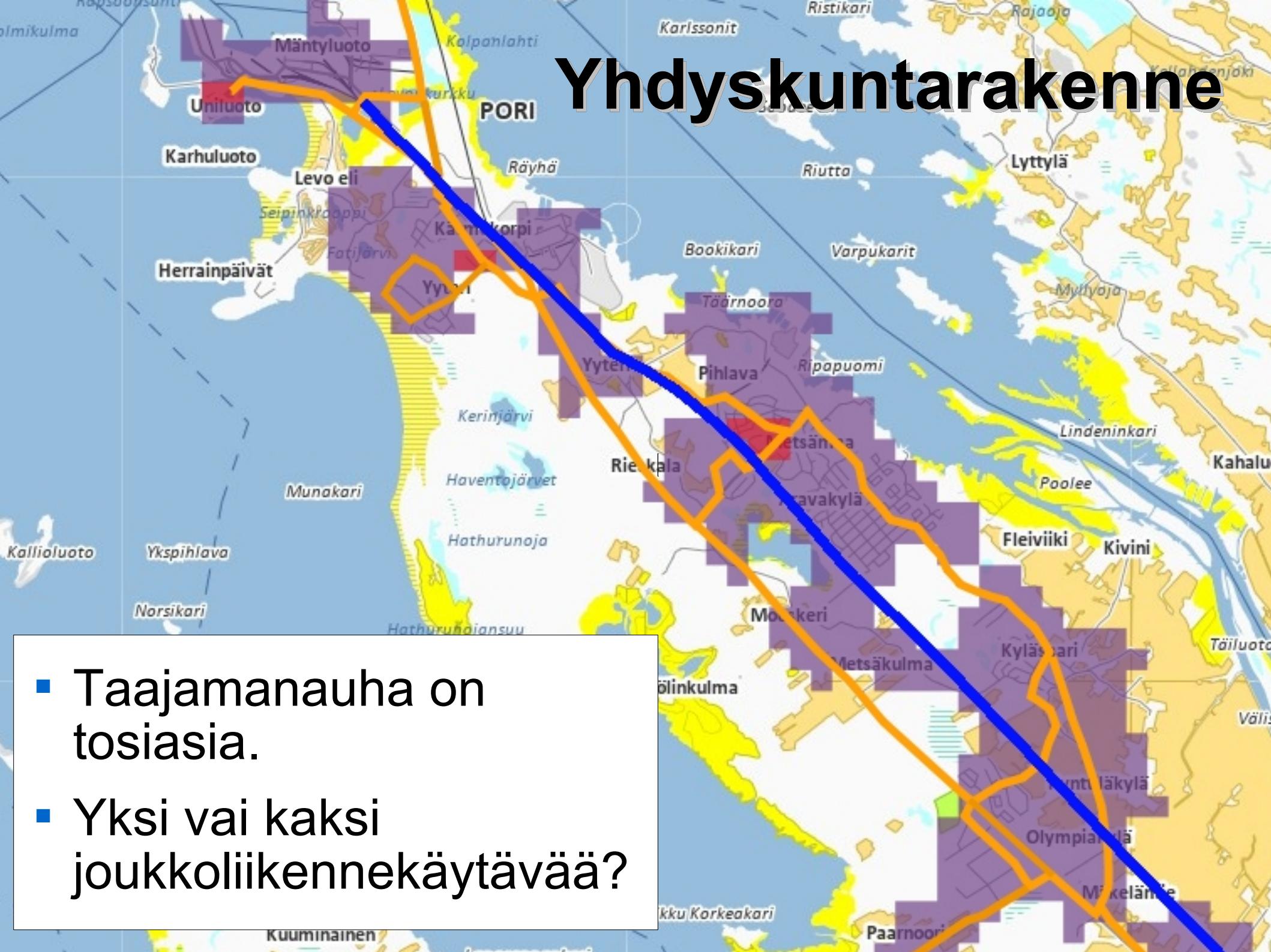


Selvityksen pohjana ollut liikenneverkko

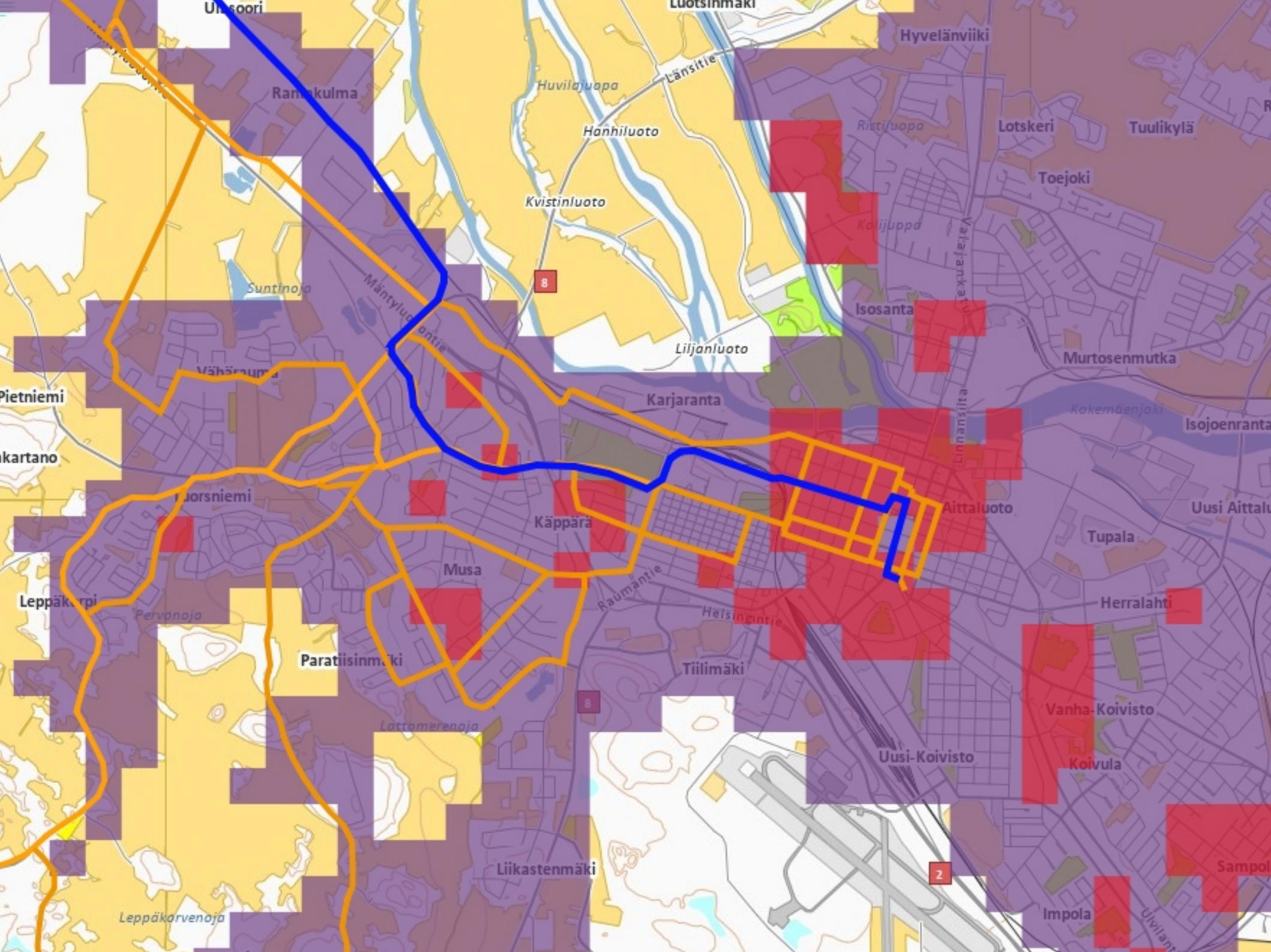
- Verkon kattavuus päätösin sama kuin nykyisen linja-autoliikenteen.
 - Yhdistelmämalli jossa raideliikennettä täydennetään linja-autoliikenteellä.
- Vuorovälit arkisin:
 - Mäntyluoto-Keskusta **30 minuutin** välein.
 - Vähärauma-Keskusta **15 minuutin** välein.
 - Tunnin välein kulkeva linja-auto Reposaari-Keskusta.
 - Toimisi syöttöliikenteenä ja liittäisi asuinalueet keskustaan.
 - Suoria yhteyksiä ei siis katkaistaisi alueilta.



Yhdyskuntarakenne



- Taajamanauha on tosiasi.
- Yksi vai kaksi joukkoliikennekäytävää?



Selvityksen tuloksia

Nykyinen linja-autoliikenne

Kalustotarve:

- 15+2 linja-autoa

Mäntyluoto-Keskusta ruuhkatuntina:

- 468 matkustajapaikkaa.

Liikennöintikulut:

2,28- 2,36 milj.euroa / vuosi

Yhdistelmämalli

Kalustotarve:

- 5 raitiovaunua + 3 linja-autoa

Mäntyluoto-Keskusta ruuhkatuntina:

- 498 matkustajapaikkaa.

Liikennöintikulut:

2,32- 2,35 milj.euroa / vuosi

Nykyisen tasoinen joukkoliikenne siis mahdollista järjestää samalla kustannustasolla myös raideliikenteellä.



SATARAIDEVISIO 2030

Mitä tämä merkitsee?

- Raideliikenteen yleisesti tuoma matkustajamäärien lisääntyminen (+20%, +300%) eli lisääntyneet lipputulot.
 - Rakentamiskustannusten kuoletus.
 - Itsekannattava liikenne mahdollista?
- Riippuvuus nestemäisistä polttoaineista esim. öljy versus liikennemuoto, jonka energia voidaan tuottaa joustavasti.
 - Sähkömarkkinat paikalliset, öljymarkkinat globaalit.
 - Liikenne raiteilla kuluttaa vähemmän energiaa.
- Pienempi henkilöstökustannusten osuus.



Yhdyskuntavaikutus

- Kiinteistöjen arvonnousu 3 -15% kansainväisen kokemuksen perusteella
 - Pihlavan ja Kaanaan kerrostaloasunnot Suomen edullisimpien joukossa, joten nousunvara on.
 - Suoraa hyötyä myös kaupungille esim. kiinteistöverojen kautta.

Keskustan aseman vahvistuminen; "Porin keskusta on kuollut" SK 6.4.2012

- Kilpailukykyinen yhteys suoraan kaupan oven eteen jos linjaus Promenadikadun kautta.
 - Henkilöauto ei enää välttämättä houkuttelevin.
 - Raiteet osoitus pysyvyydestä. Joukkoliikenteeseen nojautuva elämäntyyli mahdollistuu.

Liikenteellinen vaikutus

- Ohjaa liikenteen kasvua joukkoliikenteeseen.
- Liittää Vähärauman kampuksen keskustaan (korkeakoulujen tilaratkaisut tulevaisuudessa)
- Mahdollistaa lisääsatuksen linjan varteen ilman liikennöintikulujen nousua.



Yhteenvetoa

- Valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa joukkoliikenne keskeinen keino, jolla voidaan edistää kestävää kehitystä.
 - Joukkoliikenteen käyttäjämäärien merkittävä kasvattaminen siis tavoiteltavaa.
- Raideliikenteellä on sekä liikenteellisiä että kaupunkikehityksellisiä etuja, joiden irrottaminen toisistaan on vaikeaa tai mahdotonta.
 - Joukkoliikenne ei kuitenkaan voi kestäävästi perustua yhteiskunnan tuen kasvattamiseen eli käyttäjäpohjaa on oltava.
- Porilla on kuitenkin realistinen mahdollisuus raitiotiehen.
 - Toimivat esimerkit maailmalta ovat olemassa.
 - Edelläkävijyys voi olla vaativaa, mutta toisaalta palkitseva.



Kiitos!



Työ Läntisen Porin joukkoliikenteen liikennöintitaloudesta luettavissa osoitteessa:
www.uta.fi/~joona.packalen/julkaisut/lantisen_porin_joukkoliikennejarjestelma_vaihtoehdot.pdf



SATARAIDEVISO 2030