



Tampereen
KAUPUNKISEUTU

Vastauksia valtuutettujen kysymyksiin

Tampereen kaupunkiseudun 2030-luvun lähijunahankintojen suunnittelu

Kangasala | Lempäälä | Nokia | Orivesi | Pirkkala | Tampere | Vesilahti | Ylöjärvi

Liikennöintikustannusten riskit



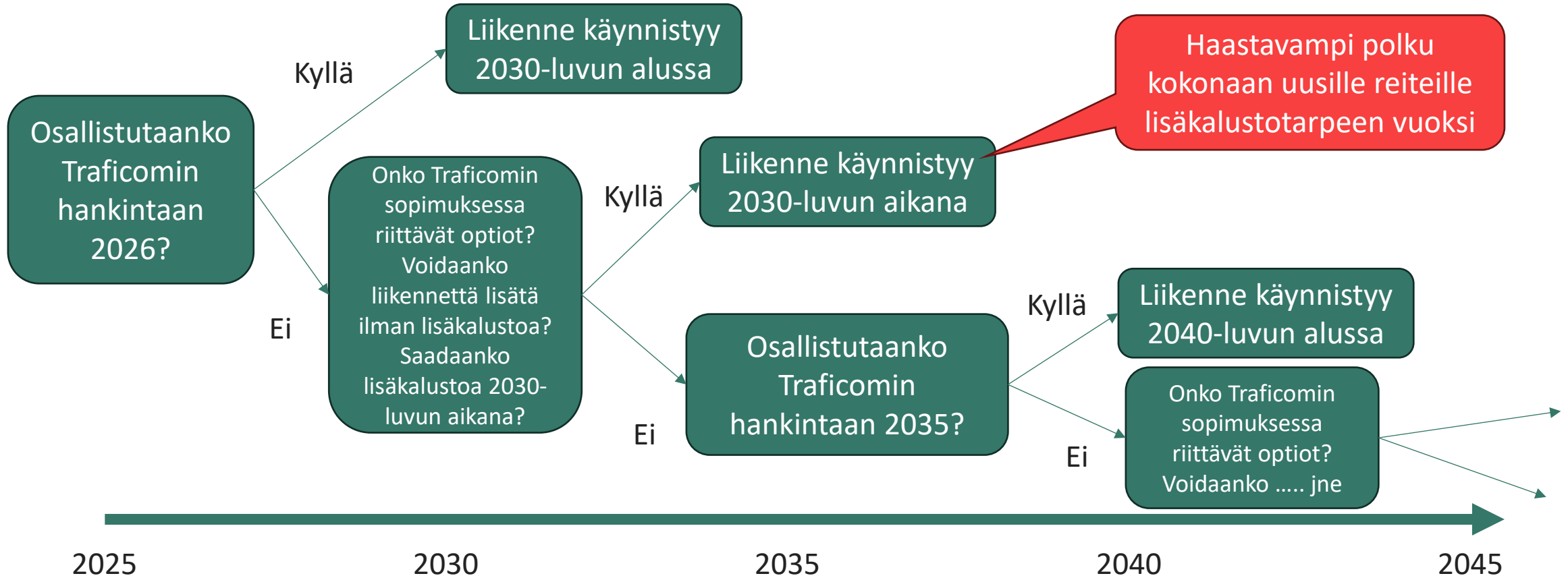
2030-luvun liikennöintikustannuksia ei tunneta vielä vuosiin, sillä ne ratkeavat vasta liikenteen kilpailutuksen yhteydessä vuonna 2029

Taulukossa on kuvattu epävarmuuksien taustaa, mahdollisia vaikutuksia sekä kuntien vaikutusmahdollisuuksia.

Kokonaisuudessaan kuntien kustannukset voivat olla merkittävästi suurempia tai pienempiä.

Riski	Epävarmuus	Vaikutus	Kuntien mahdollisuus vaikuttaa riskiin
Lipputulot	Toistaiseksi on oletettu, että lipputulot ovat 20 % kustannuksista. Oletus on hyvin laskennallinen. Liikenne-ennusteilla voisi tuottaa arvioita, mutta niiden uskottavuus kokonaan uudelle liikenteelle on haastavaa todentaa.	Jos lipputuloja ei olisi lainkaan, kuntien maksuosuudet ovat 20 % suuremmat. Jos lipputuloja on kaksinkertaisesti enemmän kuin toistaiseksi oletettu, maksuosuudet ovat 25 % pienemmät.	Pitkällä aikavälillä lisäämällä asutusta ja matkakohteita asemien lähellä Lyhyellä aikavälillä keskittämällä bussiliikennettä junan liityntäyhteydeksi
Liikennöinnin kustannustaso (sähkö, palkat, varaosat, huolto, jne.)	Käytettävissä olevat tiedot liikennöintikustannuksista ovat epätarkkoja, koska toteumatiedot ovat VR:n liikesalaisuuksia, eikä ne välttämättä kuvaisi edes hyvin 2030-luvun kilpailutettua liikennettä.	Vaikutus kuntien maksuosuuksiin voi olla esimerkiksi +/- 20 %	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia
Kilpailutus	Ei ole tiedossa, kuinka hyvän kilpailuasetelman Traficom onnistuu toteuttamaan raideliikenneoperaattorien välille	Vaikutus kuntien maksuosuuksiin voi olla esimerkiksi +/- 10 %	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia
Inflaatio	Esitetyt kustannusarviot ovat 2024 kustannustasossa. 2030-lukuun mennessä on hankintojen nimellishinta kasvaa yleisen inflaation mukaisesti.	2 % inflaatio nostaisi hankinnan nimellishintaa 2030-luvulle keskimäärin 26 %.	Kunnilla ei vaikutusmahdollisuuksia

Mitä tapahtuu, jos lähijunaliikennettä ei tilata nyt?



Ovatko matkustajamääräarviot realistisia?

- Matkustajamäärästä on toistaiseksi oletettu, että lipputulot muodostavat 20 % liikennöintikustannuksista
 - Eli subventioaste on 80 % - jokaista euroa kohden, joka kerätään lipputuloina, kunnat tukevat liikennettä neljällä eurolla
- Lipputuloista tehty oletus on hyvin karkea, ja perustuu hyvin yleistäviin asiantuntija-arvioihin
 - Helsingin seudun ulkopuolisten lähijunaliikenteiden lipputulot ovat suuruusluokkaa 15–25 % kustannuksista
 - 10 % lipputulo-oletus arvioidaan liian pieneksi (puolet vähemmän lipputuloja, eli 12,5 % suurempi nettokustannusosuus)
 - 30 % tai suurempi lipputulo-oletus arvioidaan liian rohkeaksi (puolitoista kertaa enemmän lipputuloja, eli 12,5 % pienempi nettokustannusosuus).
- Matkustajamäärien ja lipputulojen kehittyminen on todellisuudessa hyvin asema- ja tilannekohtaista
 - Niillä uusilla asemilla, joiden läheisyydessä on paljon asukkaita ja matkakohteita ja joilla lähijunat muodostavat mielekkäitä yhteyksiä, matkustajamäärät ovat luonnollisesti suurempia kuin muilla asemilla
 - Esim. Kangasalan nettokustannusosuudella on suhteellista nousupainetta ja Orivedellä vastaavaa laskupainetta, kun verrataan kunnille jyvittyvien kustannusvastuiden suuruutta ja seisakkeiden vaikutusalueella olevaa yhdyskuntarakennetta
 - Esim. Ylöjärvellä juna-aikatauluilla ja bussiyhteyksillä lienee suuri merkitys. Tällä hetkellä juna-aikataulut eivät ole optimaalisimpia moneen matkustustarkoitukseen - toisaalta bussien syöttöliikenteellä voidaan kasvattaa aseman vaikutusaluetta
- Asemakohtaisia oletuksia voidaan tarkentaa mallitarkasteluilla tai Nyssen matkustajamäärätilastojen pohjalta

