

Aaro Uotila

MIKSI MATKUSTAJAT SIIRTYIVÄT RAITEILTA AUTOIHIN TAMPEREELLA?

Rautateiden paikallisliikenteen lakkautukset Tampereen
seudulla verrattuna pääkaupunkiseutuun 1975–1990

Yhteiskuntatieteiden tiedekunta
Kandidaatintutkielma
Joulukuu 2024

TIIVISTELMÄ

Aaro Uotila: Miksi matkustajat siirtyivät raiteilta autoihin Tampereella? – Rautateiden paikallisliikenteen lakkautukset Tampereen seudulla verrattuna pääkaupunkiseutuun 1975–1990

Kandidaatintutkielma

Tampereen yliopisto

Historian tutkinto-ohjelma

Joulukuu 2024

Tässä tutkimuksessa on tarkasteltu paikallisjunaliikenteen lakkauttamisen taloudellisia sekä maankäyttöön ja kaavoitukseen liittyviä syitä Tampereen seudulla ja pääkaupunkiseudulla. Tutkimus on metodisesti ollut vertaileva ja sen yhtenä keskeisenä tarkoituksena on ollut selvittää miksi Tampereen seudulla paikallisliikenteen säilyttäminen ei ollut kannattavaa, mutta Helsingin seudulla liikennettä ei pelkästään säilytetty vaan jopa kehitettiin. Tutkimuksessa on keskitytty vertaamaan kahta rataosaa. Nämä ovat Tampereen seudulla Tampere-Kangasala rata ja Helsingin seudulla Martinlaakson rata. Olen hyödyntänyt tulosten analysoinnin apuna polkuriippuvuuden ja autoriippuvaisuuden käsitteitä. Tutkimuksen aineistona olen käyttänyt erilaisia raportteja paikallisliikenteen kannattavuudesta sekä kehittämisestä. Lisäksi olen käyttänyt rautatieliikennettä käsittelevää lehtiaineistoa ja ilmakuvia rataosuuksien ympärillä. Tutkimuksen lähdeaineistojen valintaa ja käyttöä on ohjannut vertailu metodina.

Tutkimuksen perusteella keskeinen syy paikallisliikenteen lakkautuksille Tampereella oli joukkoliikenteen osalta suunnittelematon kaavoituspolitiikka ja lähiöiden rakentaminen kauas rautatiestä 1960-luvulla. Tämä johti siihen, ettei rautateiden ympärille syntynyt riittävän tiheää rakennuskantaa, joka osaltaan synnytti autoriippuvaisen kehityksen. Autoriippuvainen kehityskulku johti siihen, että rautateiden toiminta muuttui koko ajan kannattamattommaksi ja se lopulta lakkautettiin kokonaan. Helsingin seudulla kaavoitus- ja liikenne- ja ratatiet kytettiin tiiviisti yhteen. Tehokasta maankäyttöä edesauttoi yhteistyöorganisaatiot kuten pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta eli YTV. Tampereella vastaavia organisaatioita ei ollut. Haaga-Vantaan uusi asuinalue rakentui Helsingin seudulla Martinlaakson radan ympärille, joka mahdollisti uudenlaisen polkuriippuvuuden. Uusien kerrostalojen tuomat matkustajat johtivat positiiviseen kehityksen kierteseen, jossa henkilöauton käyttö ei ollut enää välttämätöntä.

Avainsanat: paikallisjunaliikenne, Tampere, pääkaupunkiseutu, Valtionrautatiet, lakkautukset, kaavoitus, maankäyttö, taloudellinen kannattavuus

Tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin Originality Check -ohjelmalla.

TEKOÄLYN KÄYTTÖ OPINNÄYTTEESSÄ

Opinnäytteessäni on käytetty tekoälysovelluksia:

- Ei
 Kyllä

Ilmoitukseni mukaan olen käyttänyt opinnäytteessäni tutkielmaprosessin aikana seuraavia tekoälysovelluksia:

Tekoälysovellusten nimet ja versiot: [Listaa tähän kaikki tekoälysovellukset ja niiden versiot, joita olet käyttänyt tutkielmaprosessin aikana.]

Käyttötarkoitus: [Kuvaa tähän yksityiskohtaisesti, mihin tarkoitukseen ja miten tekoälyä on sovellettu opinnäytteeseen tutkielmaprosessin aikana.]

Osiot, joissa tekoälyä on käytetty: [Luettele tähän kaikki opinnäytteen vaiheet ja osiot, joissa tekoälyä on tutkielmaprosessin aikana käytetty.]

Olen tietoinen siitä, että olen täysin vastuussa koko opinnäytteeni sisällöstä, mukaan lukien osat, joissa on hyödynnetty tekoälyä, ja hyväksyn vastuun mahdollisista eettisten ohjeiden rikkomuksista.

Sisällysluettelo

1 Johdanto	1
1.1 Tutkimuksen lähtökohdat ja perustelu.....	1
1.2 Tutkimuksen rajaus, rakenne, metodi ja käsitteellinen viitekehys.....	3
1.3 Tausta: Nopeutta ja sähköä – Valtionrautateiden uudistukset henkilöliikenteessä 1960–2000	6
1.4 Tutkimuksen lähteet.....	8
2 Liikenteen taloudellinen kannattavuus	9
2.1 Liikenteen tiheys ja muutokset	9
2.2 Matkustajamäärät ja niiden vaikutus kannattavuuteen	13
3 Maankäyttö ja rautatiet	15
3.1 Lähiörakentamisen perintö.....	15
3.2 Yksityisautoilun lisääntyminen ja sen yhteys asumismuotoon.....	20
3.3 Rautatieliikenne kaupunkien liikennepolitiikassa ja kaavoissa.....	21
4 Johtopäätökset: kaavoitus ja maankäyttö rautateiden paikallisliikenteen alasajon ydinsyitä?	24
Lähteet.....	26
Tutkimuskirjallisuus	28

1 Johdanto

1.1 Tutkimuksen lähtökohdat ja perustelu

Rautatieliikenteen historiaa on tutkittu Suomessa melko paljon, mutta toisen maailmansodan jälkeinen rautatiehistoria on jäänyt vähemmälle huomiolle. Tutkimusaiheeni koskee rautateiden paikallisliikenteen lakkautuksia Tampereen ja Helsingin seudulla, mitä ei ole aiemmin juuri tutkittu. Lähimmäksi aiheitani sijoittuu historian tutkija Sari Isohellan tutkimus *”Tampereen alueella toimineiden rautatieliikennepaikkojen historia”*. Teoksessa esitellään Tampereen kaupungin eri rautatieliikennepaikkoja ja niiden toimintaa. Tutkimus kohdistuu asemarakennuksiin ja asemahenkilöstöön. Lisäksi teoksen lopussa on matkustaja- ja tavaraliikenteen tilastoja, mutta ne ulottuvat vuoteen 1950.¹ Rautateiden asemien henkilöliikenteen lakkautukset vain mainitaan teoksessa. Yksi aiheeseeni liittyvistä teoksista on historianopiskelija Nico Saramon pro gradu -tutkielma koskien erikoispikajunaliikennettä Suomessa. Työssä käsitellään lyhyesti lakkautuksiin kiinteästi liittyneitä muutosta VR:n politiikassa.² Tutkielmassa Saramo kytkee uudistukset pitkälti kaupungistumiseen ja maaltamuuttoon. Tutkielma käsittelee aiheelleni merkittävää kontekstia eli junaliikenteen nopeuttamista paikallisliikenteen kustannuksella.³ Tämän tutkimuksen yhtenä tavoitteena on keskittää huomio paikallisliikenteeseen suurissa kaupungeissa, kun aiemmin paikallisliikenteen tarkastelu on liitetty vahvasti maaseutuun.

Rautatieliikenteen lakkautuksia tai aikalaistermein supistuksia on käsitelty useiden yleisesitysten yhteydessä. Esimerkiksi historian tutkija Seppo Zetterbergin teoksessa *”Yhteisellä matkalla VR 150 vuotta”* käsitellään lakkautuksia, mutta teoksen luonteen vuoksi aiheen käsittely jää melko yleiselle tasolle. Lisäksi Tampereen paikallishistoriaa sekä paikallisia asemakylä käsitteleviä teoksia on kirjoitettu esimerkiksi Messukylän ja Kangasalan asemien osalta. Näissä teoksissa tarkastelu keskittyy paljon muihinkin asioihin, mutta niitä voidaan hyödyntää jossain määrin lähdeaineiston tukena. Mainittujen teosten perusteella voidaan todeta, että lakkauttamisen syyt liittyivät autoliikenteen ja erityisesti linja-

¹ Isohella 1999.

² Saramo 2023, 5–7.

³ Saramo 2023, 8.

autoliikenteen yleistymiseen, mutta mielestäni se ei kuitenkaan tarjoa aukotonta selitystä ilmiölle.⁴ Tutkimukseni yhtenä tarkoituksena on nostaa esille uusia teemoja, joilla on ollut vaikutusta lakkautuksiin.

Suomessa rautateiden tutkimus on yleensä kohdistunut tavaraliikenteeseen, yksityisrautateihin, yksittäisten rataosien rakentamiseen, ratojen henkilökunnan sekä radan rakennustyöläisten olojen kuvaamiseen. Lisäksi tutkimusten aikaväli painottuu 1800-lukujen rautateiden synnystä ensimmäiseen maailmansotaan.⁵ Esimerkiksi Karhulan yksityisrautatietä on tutkinut Heikki Leskinen pro-gradussa ”*Suomen viimeinen yksityisrautatie: Karhulan rautatie 1900–1990*”.⁶ Rautatietöyläisiä on taas tutkinut Kalle Kallio väitöskirjassa ”*Ratajätkä: rautatienrakentajien kokemukset 1857–1939*”.⁷ Rautatiehistorian tutkimuksessa on huomattavia aukkoja etenkin 1900-luvun lopun osalta. Esimerkiksi tälle ajalle ajoittuvia opinnäytteitä ei ole juuri ollenkaan. Olen valinnut mielestäni 1900-luvun lopun rautatiehistoriallisesti merkittävimmän tapahtuman tutkimuksen kohteeksi tutkimuksen puutteen sekä ajankohtaisuuden vuoksi. Tarkastelen Tampereen seutua, joka kasvoi väkiluvultaan Suomen toiseksi suurimmaksi keskuksesi 1900-luvun lopussa, joten olisi voinut olettaa, että raideliikenteen kehitykselle olisi ollut hyvät edellytykset.

Tutkimukseni on ajankohtainen sillä, esimerkiksi Suomen lähijunat oy on palauttamassa monia entisiä paikallisliikenteen seisakkeita takaisin käyttöön lähivuosina. Suomen lähijunat oy on yksi esimerkki uusista yksityisistä yrityksistä, joiden tarkoituksena on luoda kilpailua yli 160 vuotta VR:n hallitsemille radoille. Lisäksi VR on pyrkinyt palauttamaan lähiliikennettä ja avannut Tesoman seisakkeen Tampereella 2021. Myös muualla Suomessa paikallisjunaliikenne on palautumassa lähijunaliikenteen nimellä, kuten esimerkiksi Kotkan ja Lahden välillä liikennöinnin vuonna 2022 aloittanut O-juna sekä Lahden ja Helsingin välillä vuodesta 2006 alkaen kulkenut Z-juna. Rautateiden lähiliikenteen lisäksi rataratkaisut kytetään nykyään monesti maankäytön tehostamiseen ja uusiin tiheästi rakennettuihin kerrostalovaltaisiiin asuinalueisiin. Tässä tutkimuksessa tätä näkökulmaa on pyritty

⁴ Zetterberg 2015, 34.

⁵ Andersson-Skog 2009, 70–87.

⁶ Leskinen 1994.

⁷ Kallio 2022.

käsittämään historiallisessa kontekstissa. Lisäksi kaupunkiliikenteessä uudet pikaraitiotiet ovat rakentuneet vahvasti yhteistyössä kaavoituksen ja kaupunkikehityksen kanssa. Tästä hyvä esimerkki on vuonna 2021 valmistunut Tampereen raitiotie. Tässä tutkimuksessa on tavoitteena selvittää miksi vastaavaa kehitystä ei tapahtunut jo aiemmin, vaikka edellytykset olivat maaltamuuton vuoksi hyvät.

1.2 Tutkimuksen rajaus, rakenne, metodi ja käsitteellinen viitekehys

Tässä tutkimuksessa olen päättänyt keskittyä tarkastelemaan kahta rataosuutta tapaustutkimuksen omaisesti. Rataosuudet ovat Tampere-Kangasala ja Huopalahti-Martinlaakso. Valitsin nämä rataosuudet, jotta saan tarkasteltua kuntien välistä liikennettä eli Helsingin seudulla Helsinkiä ja Vantaata ja Tampereen seudulla Tamperetta ja Kangasalaa. Seudullinen tarkastelu on perusteltua, koska matkustaminen on usein kuntarajat ylittävää. Helsingissä tarkasteluun on otettu mukaan koko rataosuus. Tampereella rajaus Kangasalan aseman kohdalle perustuu asutuksen merkittävään harvenemiseen aseman jälkeen. Molemmat tarkastelemistani rataosuuksista sijaitsevat vilkasliikenteisen pääradan ulkopuolella, mikä vähentää niiden eroavaisuuksia. On tärkeää huomioida, että Martinlaakson rata on ollut pääasiassa vain henkilöliikenteen käytössä, mikä voi osaltaan vaikuttaa vertailevaan tutkimusotteeseen.⁸

Olen rajannut tutkimukseni koskemaan vuosia 1975–1990. Aikarajaus perustuu lakkauttamisvuoteen 1988 Tampereen seudulla, minkä jälkeen tarkasteluun sisältyy vielä muutama vuosi. Tämä johtuu siitä, ettei paikallisliikenteen supistusten vaikutukset tai poliittinen keskustelu loppunut lakkautuksiin. Aloitussuosi ajoittuu Martinlaakson radan liikenteen aloittamiseen 1975. Tutkimukseni keskeisenä tavoitteena on vastata kysymykseen: miksi Tampereen seudulla paikallisjunaliikenne lakkautettiin? Miksi Helsingissä sitä jopa lisättiin? Mitä vaikutusta maankäytöllä ja lähiöiden rakentamisella oli rautatieliikenteen kannalta? Kuinka suuret olivat erot Tampereen ja Helsingin välillä rautateiden matkustajamäärissä ja taloudellisuudessa?

⁸ Tolmunen 2016, 82–85.

Tutkimukseni metodina käytän vertailevaa tutkimusta. Vertailu menetelmänä tarkoittaa tutkimuksen valintojen, kuten aineiston ja rajausten toteuttamista systemaattisesti vertailevalla tutkimusotteella.⁹ Olen hyödyntänyt tutkimuksessa vertailun illustratiivista muotoa, jolla tarkoitetaan valittujen tutkimusyksiköiden vertailemista suhteessa valittuun teoriaan tai käsitteeseen.¹⁰ Tässä tutkimuksessa kyseisenä käsitteenä on toiminut polkuriippuvuus, johon olen peilannut maankäyttöä ja kaavoituspolitiikkaa. Vertailevan tutkimuksen keskeisimpänä vaarana on vertailuyksiköiden tarkoituksenhakuinen valinta, joka voi johtaa haluttuihin tuloksiin.¹¹ Tätä riskiä minimoidakseni olen pyrkinyt valitsemaan mahdollisimman samankaltaiset rataosuudet tarkastelun kohteeksi. Yhtenä haasteena tutkimukselleni on ollut vertailevan tutkimuksen edellyttämät vertailukelpoiset lähdeaineistot.

Vertailen Tampereen ja Helsingin välistä rautateiden henkilöliikenteen kannattavuutta ja matkustajamääriä, liikennesuunnittelua, kaavoitusta sekä maankäyttöä. Vertailun kohteena ovat Tampereen seudulla Tampere-Kangasala rataosuuden lähiympäristön kaavoitus ja rakennuskanta sekä Helsingin seudun Haaga-Vantaan suunnittelu ja kaavoitus, jossa lähijunaliikenteellä on ollut merkittävä rooli. Maankäytön näkökulma tulee Helsingin osalta hyvin esiin arkkitehti Johanna Hankosen teoksessa *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta* sekä diplomi-insinööri Irmeli Harmaajärvi et al. teoksessa *Miljoona kerrostaloneliökilometriä radan varteen – Haaga-Vantaan suunnittelu ja rakentaminen*.¹² Tutkimukseni lähdeaineisto on osittain rakentunut vertailevan tutkimusotteeni pohjalle ja olen pyrkinyt käyttämään tässä tutkimuksessa samankaltaista lähdeaineistoa, jotta pystyn tekemään mielekästä vertailua Tampereen ja Helsingin seutujen välillä. Lisäksi olen keskittänyt huomioni maankäytön näkökulmiin lähdeaineistossa, joka osaltaan on mahdollisesti aiheuttanut vinoumaa tutkimukseen. Esimerkiksi suuressa osassa lähdeaineistoista on käsitelty paljon kaluston roolia taloudellisen kannattavuuden tekijänä, mutta tämä on rajattu tutkimuksestani pois.

⁹ Mäkelä 2003, 116–117.

¹⁰ Mäkelä 2003, 118.

¹¹ Mäkelä 2003, 123–124.

¹² Hankonen 1994; Harmaajärvi et al. 1991.

Tutkimukseni rakenne määräytyy alakysymysten perusteella. Tarkoitukseni on kiinnittää huomio aiemmassa historian tutkimuksessa sivuun jääneeseen maankäytön näkökulmaan. Tutkimuksen ensimmäisessä luvussa tarkastellaan lyhyesti taloudellisia seikkoja, joiden perusteella lakkauttamiset tehtiin. Tämä on tarpeellista omalle tutkimukselleni, koska paikallista tarkastelua ei ole aiemmassa tutkimuksessa tehty ja se oli keskeisin peruste paikallisliikenteen lakkautuksille. Taloudellisten seikkojen ohella poliittinen ulottuvuus oli toinen merkittävä lakkauttamiseen vaikuttanut asia, mutta asiaa ei käsitellä tässä tutkimuksessa, sillä haluan kiinnittää huomiota myös maankäytön vaikutuksiin. Kalustopulalla oli oma roolinsa lakkautuksissa, sillä kaluston vanheneminen aiheutti sen, että paikallisliikenteessä olisi pitänyt siirtyä veturivetoiseen kalustoon samaan aikaan kun liikenne oli jo kannattamatonta. Esimerkiksi lättähatut eli Dm6 ja Dm7 vaunut poistuivat kaupallisesta liikenteestä vuonna 1988.¹³ Kalustopulaa ei kuitenkaan käsitellä tässä tutkimuksessa. Toisessa luvussa keskityn tutkimukseni päähuomiona olevaan asiaan eli maankäyttöön, kaavoitukseen ja rakentamiseen sekä näiden vaikutuksiin rautateiden paikallisliikenteelle.

Yhtenä keskeisenä käsitteellisenä viitekehyksenä tutkimukselleni toimii polkuriippuvuuden käsite. Polkuriippuvuudella tarkoitetaan historian huomioimista ja sen vaikutuksen merkitystä. Sen mukaan edellisillä päätöksillä on merkittävä rooli siinä mitä päätetään tulevaisuudessa merkittävässä murroskohdissa, esimerkiksi siirtymäänkö käyttämään kehittyneitä autoja vai tukeudutaanko rautatiejärjestelmän kehittämiseen. Polkuriippuvuudessa kyse on erilaisten ”polkujen” merkityksellisyydestä. Tietyn ”polun” valitsemisen jälkeen on vaikeampi siirtyä vaihtoehtoiselle tavalle ratkaista asioita. Myös kustannukset vaihtoehtoiseen ratkaisuun siirtymisestä nousevat merkittävästi. Polkuriippuvuus ei tarkoita, että vaihtoehtoinen ratkaisu olisi mahdotonta vaan että tietyn suunnan valitsemisen jälkeen vaihtoehtoinen suunta tulee koko ajan kalliimmaksi ja vaatii paljon suurempia muutoksia esimerkiksi päätöksenteko järjestelmässä. Polkuriippuvuuden käsitettä kuljetetaan koko tutkimuksen ajan keskeisenä analyysiä ohjaavana näkökulmana. Voidaanko kehitystä pitää eräänlaisena polkuriippuvuutena? Onko lakkauttamisen taustatekijöiden taustalla polkuriippuvuutta? Erityisen hyvin polkuriippuvuus soveltuu sellaisten suljettujen verkostojärjestelmien analysointiin, jotka ovat valtion omistamia.¹⁴ Toinen keskeinen käsite tutkimukselleni on

¹³ Pyrhönen 2023, 41.

¹⁴ Andersson-Skog 2009, 70–87.

autoriippuvaisuus. Autoriippuvaisuus tarkoittaa liikennejärjestelmän ja yhteiskuntarakenteen suunnittelua autoilun ehdoilla. Autoriippuvaisessa yhteiskunnassa liikennepolitiikan resurssit ohjataan maantieyhteyksien ja yksityisautoilun edistämiseen. Autoriippuvaisuus merkitsee muiden liikennemuotojen taantumaa ja alisteisuutta autoille.¹⁵ Autoriippuvaisuuden käsite voidaan nähdä eräänlaisena polkuriippuvuuden alalajina tai ”polkuna”. Tutkimuksessani käytetään paikallisjunaliikenteen ja lähijunaliikenteen käsitteitä. Nämä tarkoittavat samaa asiaa, mutta lähijunaliikenteellä viitataan Helsingin seudun paikallisjunaliikenteeseen. Muun maan paikallisjunaliikenteestä kyseistä termiä on alettu käyttämään vasta 2000-luvulla.

1.3 Tausta: Nopeutta ja sähköä – Valtionrautateiden uudistukset henkilöliikenteessä 1960–2000

Toisen maailmansodan jälkeen alkoi Suomessa nopea yhteiskunnan rakennemuutos, joka liikenteen saralla näyttäytyi autoliikenteen voimakkaana lisääntymisenä. Monet hankkeet kaupunkien sisäisen ja ulkopuolisen tiestön parantamiseksi nostivat niin linja-autoliikenteen kuin henkilöautojenkin määrää erityisesti 1960-luvulla. 1960-luvulla VR:n pääjohtaja totesi, että autoliikenteen kehitys johtaa vääjäämättömästi rautatieliikenteen kannattamattomuuteen. VR hyväksyi realiteetit ja aloitti rautatieliikenteessä suurimman muutoksen vuosikymmeniin. Rautateitä alettiin sähköistää 1960-luvulla. Sähköistyksen tarkoituksena oli korvata vanha höyryjunakalusto sekä dieseljunakalusto modernilla ja nopealla sähköjunakalustolla. Sähköistämässä pyrittiin priorisoimaan vilkkaammin liikennöityjä ratoja, mikä merkitsi sivuratojen, kuten Tampereelta Orivedelle kulkevan radan, sähköistämisen viivästymistä. Sähköistämättömiä ratoja pystyttiin ajamaan vain vanhentuvalle dieselveturikalustolla ja moottorivaunuilla.¹⁶

VR:n politiikassa tapahtui myös toinen merkittävä muutos, joka oli maaltamuuton ohella kuolinisku paikallisjunaliikenteelle. VR päätti alasajaa kannattamattomaksi todetun

¹⁵ Lampinen 2015, 92.

¹⁶ Zetterberg 2015, 340–355.

paikallisjunaliikenteen kaikilta muilta alueilta paitsi Helsingistä, jossa matkustajamäärä oli riittävä. Lakkauttamisia tehtiin rajulla kädellä 1960-luvulta aina 1980-luvulle asti, jolloin viimeisetkin paikallisjunaliikenteen osuudet lakkautettiin. Viimeisten joukossa oli tarkastelemani rataväli Tampere-Kangasala. Lakkautukset herättivät laajaa vastustusta ja vastustajia löytyi myös eduskunnan tasolla, josta määrättiin laatimaan selvityksiä paikallisliikenteen kannattavuudesta. Selvityksen tulos oli kuitenkin aina yhtä karua luettavaa. Liikenne ei vain yksinkertaisesti ollut kannattavaa. Monesti junissa oli vain muutamia matkustajia.¹⁷ Asiaa ei helpottanut se, että 1950-luvulla hankitut lättähatut alkoivat olla käyttöikänsä päässä.¹⁸

VR keskittyi paikallisliikenteen sijaan kehittämään kaukoliikennettä, jonka avulla päästiin kilpailemaan autoliikenteen kanssa paremmin. VR panosti esimerkiksi lipunmyyntiin, asemapalveluihin, ravintolatoimintaan kaukojunissa sekä nopeuteen.¹⁹ Keskeisenä uudistuksena oli uudet erikoispikajunat, jotka keskittyivät suurten kaupunkien välisiin yli 80 km matkoihin.²⁰ Välipysähdykset hidastivat matkaa, joten niitä karsittiin. 1990-luvulle tultaessa Tampereen ja Jyväskylän välillä liikennöi vain express junia, jotka pysähtyivät ainoastaan Orivedellä ja Jämsässä. Kaikki seisakkeet Tampereen alueella oli lakkautettu nopean junaliikenteen hyväksi.²¹ Toiminta näytti kannattavan, sillä henkilöliikenteen matkustajamäärät nousivat.

VR:n liikennepolitiikka ja paikallisliikenteen supistukset eivät kuitenkaan edenneet täysin vastustuksetta. Eduskunnassa nousi aihe esille 1970- ja 1980-lukujen taitteessa. Jopa hallituspuolueissa vaadittiin lakkautustoiminnan keskeyttämistä ja vähintäänkin liikenteen kannattavuuden selvittämistä.²² Tämä asetti VR:n tukalaan tilanteeseen. Toisaalta liikennettä oli vähäisten matkustajamäärien vuoksi pakko karsia, mutta toisaalta eduskunnasta vaadittiin liikenteen säilyttämistä nykyisellään. Taloudelliset ja teknologiset muutokset toteutettiin Suomessa melko myöhään verrattuna yleiseurooppalaiseen kehitykseen. Esimerkiksi

¹⁷ Zetterberg 2015, 340–348; Isohella, liite 13.

¹⁸ Pyrhönen 2023.

¹⁹ Zetterberg 2015, 368–371.

²⁰ Saramo 2023, 9.

²¹ Iltanen 2009, 172–175.

²² Zetterberg 2015, 340–348.

Ruotsissa ydinverkon osia alettiin sähköistää jo 1920-luvulla. Lisäksi 1920-luvulla sosialisaatio komissio ehdotti Ruotsin rautateille samankaltaisia muutoksia kuin Suomessa myöhemmin toteutettiin, rautatiet tulisi jakaa taloudellisesti kannattamattomiin ja kannattaviin linjoihin. Taloudellisesti kannattamattomien osuuksien liikennettä tulisi hoitaa vain, mikäli valtio tukisi niiden liikennöintiä. Muutokset tosin hylättiin Ruotsin valtionrautateiden (SJ, Statens Järnvägar) ja teollisuusliiton (Industriförbundet) vastustuksen vuoksi.²³

1.4 Tutkimuksen lähteet

Yhtenä keskeisimmistä lähteistä tutkimuksessani on VR:n aikataulut. Aikataulut mahdollistavat asemakohtaisen tarkastelun muista lähteistä poiketen. Aikataulujen avulla voin esimerkiksi tutkia, kuinka junavuorot soveltuivat työssäkäyntiliikenteeseen ja kuinka usein junia kulki. Niistä on mahdollista tarkastella myös esimerkiksi vuorovälien ajallista muutosta, ja verrata niitä muihin lähteisiin ja VR:n politiikan kehitykseen.

Aikataulujen ohella toinen merkittävä lähdeaineisto on erilaisissa raporteissa ilmenevät kannattavuuslaskelmat. Näitä on rataosuuksittain ja ne mahdollistavat tapaustutkimusomaisen tarkastelun. Lisäksi osassa käyttämästäni viranomaisraporteista kerrotaan kyseisen toimijan kanta supistustoimenpiteisiin. Tärkeimmät näistä ovat paikallisliikenteen kannattavuutta tutkineet ”*Rautateiden paikallisliikenteen laajuustaso ja kehittäminen 1980-luvulla*” ja ”*Rautateiden paikallisliikenteen laajuustaso ja kustannukset 1985–1990*” (tästä eteenpäin HEKE 80 ja HEKE 84) raportit. Helsingin osalta olen hyödyntänyt tilastoja Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) julkaisemasta raportista ”*Pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen nykytila ja kehittäminen 1985–2000*”. Lisäksi käytän lehtiaineistona rautatieliikennettä käsitteleviä lehtiä. Näistä tärkein on Paikallisliikenne-lehti, joka käsittelee kaupunkien sisäistä joukkoliikennettä. Käyttämäni aineisto noudattaa pääsääntöisesti tutkimukseni rajauksia. Muutama lähdeaineisto on julkaistu muutama vuosi tutkimani ajanjakson jälkeen tai ennen.

²³ Eriksson 2016.

Henkilöliikenteen kehittämistä käsittelevät HEKE 80 ja HEKE 84 raportit ovat laatineet liikenneministeriöön ja VR:n johtoon kuuluvat henkilöt. Työryhmät oli asetettu rautatiehallituksen toimesta ja niiden tehtävänä on ollut selvittää miten ja missä laajuudessa paikallisliikennettä tulisi tulevaisuudessa hoitaa ottaen huomioon Dm7 kalustosta luopuminen. Sen lisäksi olen tarkastellut pääkaupunkiseudun sekä Tampereen joukkoliikenteen kehittämistä koskevia raportteja. Näiden raporttien laatijoina on ollut kunnan, rautatiehallituksen, kuntien kaavoituksen sekä kuntien joukkoliikenneorganisaatioiden johtoa. Tampereen osalta raporteissa laatijoina oli myös Länsi-Suomen sekä Pirkanmaan liiton edustajia. Koska raporttien laatimiseen on osallistunut kattavasti päättävien elinten edustajia, ne antavat hyvän käsityksen suunnittelun linjoista sekä luotettavan kuvan tutkimukseni kannalta olennaisemmasta nykytilasta. Lisäksi olen hyödyntänyt Tampereen seudun ilmakuvia vuosilta 1974 ja 1987 ja Helsingin seudun ilmakuvia vuosilta 1976 ja 1988. Nämä ovat avanneet rakennuskannan tarkastelemiseen erinomaisen mahdollisuuden.

2 Liikenteen taloudellinen kannattavuus

Eduskunta ja liikenneministeriö vaativat 1970-luvulla sekä paikallisliikenteen säilyttämistä nykyisellään että valtionrautateiden liikenteen taloudellista kannattavuutta. Koska nämä kaksi asiaa ovat ristiriidassa keskenään, VR päätyi suosimaan jälkimmäistä.²⁴ VR korosti toiminnassaan myös maan yleistä etua ja sosiaalisia seikkoja. Maan yleinen etu tai sosiaaliset seikat olivat varsin epämääräisiä asioita määrittelemään liikenteenhoitoa.²⁵ Tällä perusteella suoritettiin pitkälti rautateiden paikallisliikenteen alasajo. VR perusteli, ettei liikenteen ylläpitäminen ollut taloudellisesti kannattavaa, vaikka alue tai sosiaalipoliittisista syistä liikenteen säilyttäminen olisi ollut järkevää.

2.1 Liikenteen tiheys ja muutokset

Tampere-Kangasala-Orivesi rataosa oli yksi viimeisimmistä rataosista Suomessa pääkaupunkiseudun ulkopuolella, jolla paikallisliikennettä ajettiin. Tampereen ja Kangasalan

²⁴ Zetterberg 2011, 344–346.

²⁵ Jarkko Rahkonen, ”Paikallisliikenteen supistus ei varmasti ole rahasta kiinni”, *Rautatieläinen*, 17.1.1979.

asemien välillä olevien seisakkeiden lakkautukset ajoittuvat seuraavasti: Järvensivu 29.5.1988, Vuohenoja 29.5.1988, Messukylä 28.5.1988, Vehmainen 29.5.1988, Vatiala 29.5.1988, Lemetty 29.5.1988 ja Kangasala 23.5.1993.²⁶ Melkein koko rataosuuden paikallisliikenne lakkautettiin vuonna 1988 ja Kangasalla pysähdyttiin tämän jälkeen vielä viiden vuoden ajan.²⁷ Tässä luvussa tarkoitukseni on lyhyesti tarkastella taloudellista ulottuvuutta, joka oli yksi merkittävistä lakkauttamiseen johtavista syistä.

Lakkautuksia edelsi useat selvitykset koko maan paikallisliikenteen kannattavuudesta, jossa lopputulos oli lähes poikkeuksetta sama. Helsingin seudun ulkopuolinen paikallisliikenne ei selvitysten mukaan ollut taloudellisesti kannattavaa, joten sitä esitettiin asteittain lakkautettavaksi. Erityisesti alueilla, jossa radan vieressä kulki korvaava tieyhteys, liikennettä suositeltiin korvattavaksi linja-autokuljetuksin.²⁸ Ainoastaan, jos linja-autolla korvaaminen ei ollut mahdollista, liikennettä saattoi olla perusteltua hoitaa alijäämäisenä. Rautateiden taloudellista kannattavuutta arvioidessa on kustannusten osalta käytetty kahta eri mittaria. Nämä ovat erilliskustannukset ja kokonaiskustannukset. Erilliskustannuksilla viitataan vain liikenteenhoidosta aiheutuneisiin kustannuksiin eli veturimiesten palkkoihin, junaliikenteen hoitoon, junapalveluun ja energia- ja terminaalinvaihtotöihin. Kokonaiskustannuksilla taas tarkoitetaan esitetyn junaliikenteen kaikkia kustannuksia. Niihin lukeutuvat erilliskustannusten lisäksi kalustosta, radanpidosta sekä oheistoiminnoista kuten lipunmyynnistä aiheutuvat kustannukset. Tuotot taas perustuvat matkustajilta saatuihin tuloihin lippuhintojen mukaan.²⁹

Vuonna 1984 julkaistussa rautateiden paikallisliikenteen laajuustasoa ja kustannuksia koskevassa selvityksessä Tampere-Orivesi osuus todettiin 1,4 miljoonaa markkaa alijäämäiseksi vuodessa kokonaiskustannusten osalta ja Tampere-Haapamäki taas kokonaiskustannuksiltaan 1,7 miljoonaa markkaa alijäämäiseksi.³⁰ Tampere-Kangasalaa koskevia lukuja selvityksissä ei ole laskettu, koska se ei ollut virallinen rataosuus. Todennäköisesti Kangasalle asti ulottuva paikallisliikenne olisi ollut hieman kannattavampaa, mutta se olisi silti yli miljoona markkaa tappiollista vuodessa. Pääkaupunkiseudun osalta

²⁶ Isohella 1999, liite13; Iltanen 2009, 172–175.

²⁷ VR aikataulut 1990.

²⁸ HEKE 84, liite2.09.

²⁹ HEKE 84, liite 1.

³⁰ HEKE 84, liite 2.11; HEKE 84, liite 2.09.

rataosuuksia koskevia lukuja en ole löytänyt, mutta taloudellisuutta voidaan arvioida koko pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen lukujen perusteella. Pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen nykytilaa ja kehittämistä vuosina 1985–1990 tarkastelevan selvityksen mukaan pääkaupunkiseudun lähijunaliikenne oli alijäämäistä vuosina 1980–1984 kokonaiskustannusten osalta 20–32 miljoonaa markkaa. Erilliskustannusten osalta alijäämää syntyi vain alle 10 miljoonaa markkaa ja vuonna 1984 liikenne jopa tuotti tulosta 1,6 miljoonaa markkaa. Martinlaakson rata todettiin selvityksessä Helsingin seudun kannattavimmaksi linjaksi.³¹ Näin ollen alijäämä oli todellisuudessa jopa pienempi Martinlaakson radalla. Täsmällisiä lukuja tai numeerisia arvioita Martinlaakson radan kannattavuudesta ei ole käyttämässäni lähteissä. Arvioni mukaan molemmissa tapauksissa alijäämä on todellisuudessa hieman pienempi, joten lukuja voidaan verrata keskenään. Vuonna 1984 Tampereella liikenne oli kokonaiskustannusten osalta moninkertaisesti kannattavampaa alijäämän ollessa vain reilu miljoona, kun Helsingin seudulla kokonaiskustannukset olivat yli kaksikymmentä miljoonaa. Toisaalta vertailua hankaloittaa se, että Tampereen osalta olen löytänyt kannattavuuslaskelmia vain vuodelta 1984, joka saattaa vääristää tuloksia.

Henkilöliikenteen kehittämistä tarkasteleva työryhmä esitti Tampereen kannattavuus laskelmien alla liikenteen säilyttämistä vuoteen 1987, joka myös toteutui. Sen jälkeen liikennettä esitettiin korvattavaksi tieliikenteeseen perustuvalla vaihtoehdolla eli linja-autoilla.³² Ilmeisesti korvaavaan liikenteeseen siirtymiseen oli jokin muu syy, sillä näiden lukujen perusteella osuuden Tampere-Kangasala paikallisliikenne oli yhtä taloudellisesti kannattamatonta kuin Martinlaakson radan lähiliikenne. Tampereen seudulla liikenne oli paikoin lukujen perusteella jopa kannattavampaa kuin pääkaupunkiseudulla. Mahdollisesti taustalla oli polkuriippuvuus. Linja-autoilla pystyttiin hyvin järjestämään radanvarsien liikenne muualla Suomessa, joten sama polku oli luonteva ratkaisu myös Tampereella.

Taloudellinen kannattavuus rautateiden tarpeellisuuden arvioinnissa on kiistanalainen asia. Yleisesti rautateiden liikennettä puhtaasti taloudellisten kriteerien valossa arvioimista on arvosteltu jo 1900-luvulla. 1977 ITF eli kansainvälinen kuljetustyöntekijäin liitto puhui paremman liikennepolitiikan puolesta pienessä kirjasessa ”*ITF:ään kuuluvat rautatieläiset*

³¹ Pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen nykytila ja kehittäminen 1985–1990 1985, 10–12.

³² HEKE 84, liite 2.09.

puhuvat paremman liikennepolitiikan puolesta”. Kirjasessa arvostellaan kovin sanoin rautateiden taloudellisen kannattavuuden periaatetta. ITF:n johdon mukaan taloudellinen kannattavuus on epäreilu mittari jo siitä syystä, ettei muiden liikennemuotojen tarvitse maksaa väyliensä ylläpidosta. ITF:n mukaan syy siihen, että taloudellinen kannattavuus on yleiseurooppalaisesti laajasti käytetty mittari rautatielaitoksissa, on ettei niillä ole painostuksen vuoksi mahdollista ottaa huomioon sosiaalisia seikkoja.³³ Näin oli myös Suomessa. Eduskunta edellytti valtionrautateiltä taloudellista kannattavuutta eikä valtion tukea lukuisista pyynnöistä huolimatta juuri annettu taloudellisesti kannattamattomaan liikenteeseen. Lisäksi brittiläisessä tutkimuksessa on todettu, että edes rautateiden kulta-aikana 1800-luvun lopussa rautatieliikenne ei ollut kannattavaa haararadoilla Koillis-Englannissa. Tutkimuksen mukaan liikenne oli osalla radoista kannattamatonta, vaikka niiden matkustajamäärät olivat suuria.³⁴ Tämä esimerkki osoittaa sen, ettei rautateitä rakennettu pelkästään taloudellisten syiden vuoksi vaan rautatiet olivat myös tehokas liikenneratkaisu. Taloudelliset mittarit eivät välttämättä huomioi riittävästi niiden ensisijaista tarkoitusta eli ihmisten ja tavaroiden kuljetusta. Lisäksi rautatiet tuovat myös sosiaalisia ja aluepoliittisia hyötyjä. Kriitikistä huolimatta taloudellinen kannattavuus oli vuosina 1975–1990 VR:n paikallisliikenteen kannattavuuden arvioimisessa keskeisin, ellei jopa ainut mittari. Tästä syystä tässä tutkimuksessa sitä käytetään rataosuuksien kannattavuuden arvioinnissa.

VR vastasi paikallisliikenteen tappioihin vähentämällä vuoroja ja lisäämällä nopeampia junavuoroja suurien kaupunkien välillä. Tämä aiheutti sen, että aikatauluissa paikallisliikenteen vuorot vähenivät, kun junat eivät enää pysähtyneet asemilla. Esimerkiksi vuonna 1978 Centria erikoispikajuna aloitti välillä Helsinki-Jyväskylä.³⁵ Erikoispikajuna ei pysähtynyt Tampereen seudulla muualla kuin Orivedellä, mistä se jatkoi uutta oikorataa pitkin Jyväskylään.³⁶ Paikallisliikenne sen sijaan kulki edelleen Haapamäelle, missä piti vielä vaihtaa junaa päästäkseen Jyväskylään.³⁷ Erikoispikajuna liikenteen aloittaminen oletettavasti siirsi matkustajia paikallisjunista nopeisiin kaukojuniin, mikä oli omiaan lisäämään paikallisjunaliikenteen kannattamattomuutta.

³³ Johan Hauf, ”ITF:n kuuluvat rautatieläiset puhuvat paremman liikennepolitiikan puolesta”, ITF, 1977, 9–10.

³⁴ Irving 1993, 27–44.

³⁵ Saramo 2023, 26.

³⁶ VR aikataulut 1978.

³⁷ VR aikataulut 1988.

VR:n aikataulujen perusteella junavuoroja vähennettiin merkittävästi etenkin 1980-luvulla ennen paikallisjunaliikenteen lakkauttamista. Etenkin vuosien 1983–1984 välille osui merkittävä palvelutason karsiminen, kun paikallisjunia vähennettiin kymmenestä vuorosta kolmeen päivässä väliasemilla Tampereen ja Kangasalan välillä. Vuorojen vähentäminen toteutettiin HEKE 80 selvityksen suositusten mukaan.³⁸ Siinä esitettiin välille Tampere-Orivesi lakkautuksia 10 vuorolle 26 vuorosta.³⁹ Vuorojen määrä ei täysin vastaa aikataulujen vuoroja. Tämä johtuu siitä, että Tampereen ja Oriveden välillä osa paikallisjunista muutettiin nopeiksi paikallisjuniksi. Nopeat paikallisjunat eivät pysähtyneet pienemmillä asemilla. Esittämässäni määrissä en ole laskenut nopeita paikallisjunia paikallisjuniksi, vaikka osa niistä on esimerkiksi pysähtynyt Kangasalla. Lisäksi aikatauluihin on kirjattu paikallisjunien rataosuudelle Tampere-Haapamäki-Jyväskylä vuodesta 1978 eteenpäin myös erikoispikajunia. Nopeita paikallisjunia kulki saman verran vuorokaudessa kuin hitaita eli noin 10 vuonna 1983. Vuonna 1985 nopeita vuoroja oli jo 12 ja paikallisjunia 3 vuorokaudessa.⁴⁰ Junia vähennettiin siis myös kokonaisuudessaan paikallisliikenteessä. Vuonna 1988 vuoroja kulki enää kolme, jotka pysähtyivät väliasemilla. Paikallisjunien määrässä ei ole merkittävää eroa meno- tai paluuliikenteen välillä. Junilla pyrittiin ilmeisesti takaamaan loppuun asti mahdollisimman kattava palvelu, sillä esimerkiksi Tampereelta Orivedelle kulkevien vuorojen aikataulut olivat vuonna 1988 seuraavat: Tampereelta lähdettiin kello 5.30, 11.20 ja 16.25.⁴¹ Lisäksi junien aikataulut oli henkilöliikenteen kehittämiselvityksen mukaan sovitettu työmatkaliikenteen tarpeisiin.⁴² Aikataulut tukevat tätä väitettä, sillä junia kulki aamu- ja iltapäiväpainotteisesti lakkauttamiseen asti.

2.2 Matkustajamäärät ja niiden vaikutus kannattavuuteen

Kun tarkastellaan matkustajamääriä vuosina 1979 ja 1980, ne jäivät selvästi alemmiksi kuin taloudellinen kannattavuus vaatisi. HEKE 80 selvityksen mukaan yleisesti taloudellisen

³⁸ Rautateiden osuus joukkoliikenteen hoidossa, Paikallisliikenne, 1983, 35.

³⁹ HEKE 80, liite 7.0.1.

⁴⁰ VR aikataulut 1983; 1985.

⁴¹ VR aikataulut 1988.

⁴² HEKE 80, 14.

kannattavuuden rajana voidaan pitää keskimäärin 90 matkustajaa junassa. Selvityksessä on listattu välin Orivesi-Tampere matkustajamääriä, joista selviää, että 90 matkustajan raja ylittyy vain yksittäisillä vuoroilla. Taloudellisella kannattavuudella on kuitenkin muitakin mittareita. Kokonaiskustannuksien sijaan voidaan tarkastella erilliskustannuksia ja lisäksi kalusto vaikuttaa taloudelliseen matkustajamäärä arvioon. Mikäli kalustona käytetään Dm7 junia eli lättähattuja ja taloudellista kannattavuutta arvioidaan erilliskustannuksin, laskee vaadittava matkustajamäärä 45:een.⁴³

1980-luvun taitteessa 45 matkustajan ylittäviä vuoroja oli kaikkien ruuhkaisimpien vuorojen kohdalla. Tosin hiljaisimpina aikoina matkustajamäärät jäivät alle kymmeneen.⁴⁴ Edes alimmilla kannattavuuslaskelmilla ei saada liikenteestä taloudellisesti kannattavaa vuoden 1979 ja 1980 matkustajamäärillä ruuhka-aikojen ulkopuolella. Lisäksi Dm7-kaluston käytöstä poistaminen ajoittui 1980-luvun alkuun, joten liikenteen alijäämä on oletettavasti vain kasvanut tulevina vuosina. Toisaalta on huomattava, että yksittäisten vuorojen matkustajat ylittivät jopa sadan matkustajan rajan,⁴⁵ joten kaikkea liikennettä ei voida pitää kannattamattomana vuoden 1980 tilanteessa. Aiemman vertailun perusteella Tampereen liikenne oli kuitenkin melko kannattavaa alijäämän ollessa vain 10 miljoonaa markkaa. Tätä saattaa selittää juuri ruuhka-aikojen suosio ja Dm7 yksiköiden käyttö.

Helsingissä matkustajia sen sijaan riitti. Helsingin lähijunaliikenteen osuus paikallisliikenteestä oli koko 1980-luvun huomattavasti suurempi kuin koko muun maan paikallisliikenne yhteensä. Esimerkiksi vuonna 1987 VR:n henkilöliikenteestä Helsingin lähiliikenne muodosti 21 prosenttia, kun taas muun maan paikallisliikenne vain kaksi prosenttia.⁴⁶ Vuonna 1983 Paikallisliikenne-lehdessä Helsingin lähiliikennettä kuvataan niin merkittäväksi, että sen korvaaminen linja-autoilla tuottaisi suuria vaikeuksia. Martinlaakson radan keskimääräiset matkustajamäärät vaihtelivat vuosina 1979–1985 11 500 ja 13 300 välillä.⁴⁷ Kun tarkastellaan matkustajamääriä junakohtaisesti vuonna 1984, huipputunnit korostuvat kuten Tampereella. Aamuruuhkassa matkustusmäärä saavuttaa melkein 800

⁴³ HEKE 80, 19.

⁴⁴ HEKE 80, liite 5.1.

⁴⁵ HEKE 80, liite 5.1.

⁴⁶ VR vuosikertomus 1987.

⁴⁷ Pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen nykytila ja kehittäminen 1985–2000 1985, liite 1.2/2.

henkilöä ja iltaruuhkassa 900 henkilöä per juna.⁴⁸ Martinlaakson radan Sm-yksiköt olivat ääriään myöten täynnä ja matkustajamäärät kertovat enemmän siitä, mihin Helsingin lähiliikenteen kalusto riitti vuonna 1984 kuin mikä matkustuskysyntä oli.⁴⁹ Hiljaisina aikoina matkustusmäärä oli noin 200 henkilöä per juna.⁵⁰ Tampereella matkustajamäärät jäivät siis korkeintaan kymmenesosaan Helsingin seutuun verrattuna. Helsingin ja muun maan välillä oli suuri kuilu. Helsingissä paikallisliikenne oli välttämätöntä, kun muualla sen lakkauttamista pidettiin välttämättömänä.

Helsingin ja Tampereen seutujen väestömäärissä ei löydy selittävää tekijää näin suurelle erolle. Helsingissä asukkaita oli vuonna 1984 noin 484 000 ja Tampereella noin 168 000. Väestömäärä oli Helsingin seudulla karkeasti arvioituna noin kolme kertaa suurempi. Tämä ei kokonaan selitä valtavaa eroa liikenteen kannattavuudessa, varsinkaan kun kaupungistumisen ja yhteiskunnan rakennemuutoksen seurauksena juuri kaupungeissa rautateiden potentiaalin luulisi kasvavan. Kaupunkien väestömäärän vertaaminen suoraan ei ole mielekästä, koska olennaista rautateiden matkustajamäärille on väestön sijoittuminen. Kaupunkien väkiluvun vertaamiseen sijaan pitäisi verrata asukasmääriä tarkastelemieni rataosuuksien lähetyvillä, mutta käytännössä tämä on hyvin vaikeaa, ellei jopa mahdotonta. Kuitenkin on mahdollista tarkastella rautateiden lähetyvillä olevaa maankäyttöä, jonka perusteella voidaan vähintäänkin verrata Helsingin ja Tampereen eroja potentiaalisissa matkustajamäärissä. Seuraavaksi siirryn tarkastelemaan maankäyttöä, jolla on nähdäkseni ollut merkittävä rooli paikallisliikenteen kannattavuudessa.

3 Maankäyttö ja rautatiet

3.1 Lähiörakentamisen perintö

Maankäytöllä on ollut nähdäkseni vaikutusta rautatieliikenteen käyttömahdollisuuksiin, ja se voidaan nähdä yhtenä erottavana tekijänä Tampereen ja Helsingin liikennejärjestelmien välillä.

⁴⁸ Pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen nykytila ja kehittäminen 1985–2000 1985, liite 1.4/1.b.

⁴⁹ Pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen nykytila ja kehittäminen 1985–2000 1985, 14.

⁵⁰ Pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen nykytila ja kehittäminen 1985–2000 1985, liite 1.4/1.b.

Rautatieliikenteen kannalta tehokasta maankäyttöä on kerrostaloalueiden sijoittaminen radan varteen lähelle asemia ja seisakkeita. Tiivis asuminen mahdollistaa asemille ja seisakkeille riittävän käyttäjäpotentiaalin. Tampereella 1960-luvulla suunnitellut ja rakennetut uudet lähiöt rakennettiin pitkälti metsäisille alueille, joissa ei aikaisemmin sijainnut mitään. Asukasmäärän kasvaessa lähiörakentamisessa oli kiire ja monesti rakennusyhtiöille annettiin melko vapaat kädet suunnitella alueet, kunhan ne noudattivat asemakaavaosaston antamia suuntaviivoja.⁵¹

Lähiöitä ei rakennettu ratojen lähelle eikä niiden suunnittelussa juurikaan kiinnitetty huomiota joukkoliikennejärjestelmään. Esimerkiksi Hervannan suunnittelussa, josta kaavailtiin yli 35 000 asukkaan pienoiskaupunkia, ei uhrattu ajatusta joukkoliikenteelle lukuun ottamatta kirjausta bussiliikenteen pääteasemasta.⁵² Tämä on hyvä esimerkki autoriippuvaisesta suunnittelusta.⁵³ Hervannan liikennejärjestelmä rakentui autoteiden sekä parkkipaikkojen varaan.⁵⁴ Muille liikennemuodoille ei uhrattu ajatusta ehkä siksi, että auton ajateltiin täyttävän kaikki liikkumisen tarpeet. Hervanta oli yksi suurimmista lähiöistä, joissa olisi ollut myös potentiaalia rautatieliikenteen kasvattamiseksi, mutta potentiaali hukattiin rakentamalla alue keskelle Tampereen eteläisiä metsiä. Hervannan joukkoliikenne ratkaisuksi esitettiin 1970-luvun alussa 4–6 minuutin välein kulkevia runkolinjan busseja.⁵⁵ Kaukajärvi rakennettiin rautatien eteläpuolelle, mutta asutus jäi kuitenkin niin kauas rautatiestä, ettei sitä voitu hyödyntää. Alueen lähellä ei myöskään sijainnut mitään seisaketta. Kaukajärven kaavoittaminen eteni pitkälti yksityisten rakennusyhtiöiden toimesta, ja vauhti oli niin kova, että virkamiehiäkin hirvitti.⁵⁶ Rakentaminen aloitettiin vuonna 1964 ja ensimmäiset bussit liikennöivät alueella jo seuraavana vuonna. Rautateillä ei koskaan ollut roolia alueen liikenteessä. Koko rataosuus Tampere-Orivesi oli vielä vuoden 1987 ilmakuviin perusteella pientalovaltaista aluetta.⁵⁷ Kerrostalolähiöt sijaitsivat kauempana Kaukajärvellä, Kalevassa ja Hervannassa. Mahdollinen selittävä tekijä liittyy juuri autoriippuvaisuuteen. Suomessa vallitsi liikennesuunnittelussa 1960-luvulta lähtien autoriippuvainen lähestymistapa. Osiltaan tämä kytkeytyi lähiöiden rakentamiseen kauas kaupunkien keskustoista ja yhdyskuntarakenteen hajautumiseen, joka

⁵¹ Peltola 1998, 190.

⁵² Peltola 1998, 208.

⁵³ Lampinen 2015, 92.

⁵⁴ Peltola 1998, 208.

⁵⁵ Peltola 1998, 211.

⁵⁶ Peltola 1998, 202.

⁵⁷ Ilmakuvat Tampere 1987.

lopulta johti, valtiotieteilijä Seppo Lampisen mukaan, henkilöautoista riippuvaiseen yhdyskuntarakenteeseen.⁵⁸ Hervannan ja Kaukajärven rakentaminen henkilöautoilun ehdoilla osaltaan vähensi rautateiden tai ylipäätään minkään muun liikennemuodon mahdollisuutta kilpailla matkustajista.⁵⁹

On vaikea sanoa olisiko tehokkaalla maankäytöllä rautateiden varteen saavutettu tehokkaampaa rautatieliikenteen käyttöä. Jotakin kertoo myös se, että jo vuonna 1992 laadittiin selvitys raideliikenteestä osana joukkoliikennejärjestelmää. Selvityksessä todetaan, että tiheä lähijunaliikenne ei ole mahdollista nykyisellään johtuen tehokkaan maankäytön puutteesta.⁶⁰ Selvityksessä yhtenä vaihtoehtona tutkitaan kahdeksikkorataa, joka olisi mahdollistanut Hervannan ja Kaukajärven kytkemisen rataverkkoon.⁶¹ Etelä-Tampereella rata olisi käyttänyt nykyisiä osuuksia haarautuen Hervantaan Sääksjärven kohdalla, ja Itä-Tampereella rata olisi erkaantunut Jyväskylän radasta Kaukajärven läpi Hervantaan. Mikäli nämä kaupunginosat olisivat alun alkaenkin rakennettu rataverkon varrelle, paikallisjunilla olisi ollut enemmän matkustajapotentiaalia. Perustuen vuoden 1985 matkustajamäärätietoihin kahdeksikkoradalle arvioitiin jopa 40 000 käyttäjää, joista osa siirtyy raideliikenteeseen muusta joukkoliikenteestä eli käytännössä linja-autoista. Selvityksen mukaan siirtymän suuruudeksi arvioitiin 30–70 %. Arvion oletuksena on 20 minuutin vuoroväli kumpaankin suuntaan eli 10 minuutin vuoroväli keskustaan. Tällöin liikenteen taloudelliset kustannukset olisivat olleet 200 miljoonaa markkaa vuodessa.⁶² Selvityksen perusteella siis Kaukajärven ja Hervannan asukkaat olisivat siirtyneet pääosin raideliikenteen käyttäjiksi linja-autoliikenteestä. Tämän perusteella näyttäisi siltä, että maankäytöllä voi olla hyvinkin paljon vaikutusta rautatieliikenteen kannattavuuteen.

Suoraan maankäytön vaikutuksesta Tampere-Kangasala rataosuuden seisakkeiden lakkauttamiseen kertoo vuonna 1996 julkaistu selvitys raideliikenteen kehittämisestä osana joukkoliikennejärjestelmää. Siinä liikennettä hoidettaisiin 30 minuutin välein myös osuudella Tampere-Kangasala. Selvitys perustuu nykyisen rataverkoston hyödyntämiseen eikä vaadi

⁵⁸ Lampinen 2015, 91–92.

⁵⁹ Lampinen 2015, 92.

⁶⁰ Selvitys raideliikenteen kehittämismahdollisuuksista Tampereen kaupunkiseudulla 1992, 20.

⁶¹ Selvitys raideliikenteen kehittämismahdollisuuksista Tampereen kaupunkiseudulla 1992, 24–25.

⁶² Selvitys raideliikenteen kehittämismahdollisuuksista Tampereen kaupunkiseudulla 1992, 24–25.

lakkautettujen asemien palauttamisen lisäksi muita investointeja. Selvityksessä todetaan, ettei edes suunniteltu maankäyttö vuoteen 2010 asti ole riittävää liikenteen kannattavaksi saamisessa. Kuitenkin erityisesti idän suuntaan paikallisliikenne voisi olla mahdollista kaksoisraiteen vuoksi. Kerrostaloalueita sijaitsi radan lähellä vuonna 1996 vain Nattarin ja Messukylän kohdalla. Muualla radan ympäristö oli pientalo- tai teollisuusaluevaltaista. Raportissa todetaan raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä mahdolliseksi, mutta se edellyttää huomattavaa maankäytön tehostamista asemien läheisyydessä.⁶³ Lisäksi vuonna 1979 koko maan paikallisjunaliikennettä tarkastelevassa raportissa todetaan, että suurten kaupunkikeskusten lähiliikenne soveltuu rautateiden hoidettavaksi, mikäli se on huomioitu maankäytön suunnitelmissa.⁶⁴ Tampereella tiiviiden kerrostalolähiöiden rakentaminen kiireellä ratojen ulottumattomiin vaikuttaa siis olevan keskeinen syy matkustajamäärien siirtymiselle linja-autoihin ja sitä kautta epäsuorasti paikallisliikenteen lakkautuksille. Näyttäisi siltä, että erilaisen maankäytön avulla olisi voitu mahdollisesti välttää autoriippuvainen ”polku”.⁶⁵ Toisaalta autoriippuvaisuuden vuoksi Tampereen kaavoitus oli ilmeisen polkuriippuvuuden vallassa, jonka seurauksena kaavoitus keskittyi muualle ja rautateiden taantuminen oli erittäin todennäköistä.

Pääkaupunkiseudulla yksityisautoilu oli aiheuttanut merkittäviä ongelmia jo 1960-luvulta lähtien. Bussit juuttuivat länsi- ja itäväylän ruuhkiin ja matkustusajat pitenivät.⁶⁶ Liikennesuunnittelussa valittiin raideliikenne ratkaisuksi kasvavaan automäärään. Aluksi Helsingin seudulle suunniteltiin laajaa metroverkkoa, jolloin maanalaiset junat olisivat kuljettaneet matkustajat maanpäällistä liikennettä häiritsemättä.⁶⁷ Lopulta metro toteutui vain Itä-Helsingissä vuonna 1982. Länsi-Vantaan ja Pohjois-Helsingin joukkoliikenneratkaisuksi valittiin maanpäällinen rautatie.⁶⁸ Tampereella uudet lähiöt suunniteltiin autoliikenteen tarpeisiin, jos suunnittelussa ylipäätään uhrattiin aikaa liikenneratkaisuille.⁶⁹

⁶³ Raideliikenne Tampereen seudun liikennejärjestelmän osana 1996 (TASE 2010); 3–4, 17–19, 24.

⁶⁴ HEKE 80, 16.

⁶⁵ Andersson-Skog 2009, 70–87; Lampinen 2015, 92.

⁶⁶ Tolmunen 2015, 281–313.

⁶⁷ Hankonen 1994, 294–296.

⁶⁸ Tolmunen 2015, 82–85.

⁶⁹ Peltola 1998, 208.

Helsingissä Martinlaakson rata rakennettiin pitkälti lähiöiden suunnittelun kanssa yhteistyössä. Uudet Helsingin ja Vantaan lähiöt sijoitettiin ratavarauksen varteen ja rautatieliikenteen oli alusta asti tarkoituksena ratkaista asukkaiden liikkuminen. Tämä oli täysin poikkeuksellinen ja uusi ratkaisu koko Suomessa.⁷⁰ Uusien asunalueiden kaavoittaminen kerrostalovaltaisiksi alueiksi edellytti pääkaupunkiseudun maankäytön tarkastelua liikenteellisestä näkökulmasta. Martinlaakson radan rakentamissuunnitelman hyväksyminen valtionrautateillä kytkeytyi yhteen Etelä-Vantaan aluerakentamissopimusten hyväksymiseen.⁷¹ Toisin kuin Tampereella lähiöitä ei siis rakennettu kiireellä ja liikennettä miettimättä vaan suunnitelmat oli alusta asti kytketty joukkoliikenteeseen ja nimenomaan jonkinnäköiseen rataratkaisuun. Liikenteen vuoroväli oli liikenteen aloittamisvuodesta 1975 lähtien melko tiheä 30 minuuttia ja se tihennettiin jo vuonna 1977 viiteentoista minuuttiin ruuhka-aikoina.⁷² Bussiliikennettä ei Helsingin keskustasta Martinlaaksoon juuri liikennöity, koska yksityiset bussiyhtiöt eivät halunneet kilpailla VR kanssa.⁷³ Junat siis kuljettivat uuden lähiön matkustajat keskustaan.

Pääkaupunkiseudulla liikennejärjestelmää ei suunniteltu autojen ehdolla vaan joukkoliikenteen. Tämä voidaan nähdä toisenlaisen ”polun” valitsemisena, jonka alkusysäyksenä ilmeisesti toimi metron rakentaminen ja Itä-Helsingin (joukko)liikenteen rakentuminen metron varaan. Martinlaakson rata ikään kuin jatkoi ja vahvasti valittua uutta polkuriippuvuutta. Pääkaupunkiseudulla liikennejärjestelmää suunniteltiin vielä 1960-luvulla vahvasti autoilun ehdoilla, jossa joukkoliikenne kulki maan alla metrojärjestelmän muodossa autoliikennettä häiritsemättä. Vuonna 1968 valmistui Helsingin kaupungin tilaama liikennetutkimus, jonka tarkoituksena oli luoda suunnitelma toimivasta liikennejärjestelmästä, jonka keskiössä oli henkilöauto. Tutkimusta kutsuttiin tekemään konsulttityönä amerikkalainen Wilbur Smith & Associates yhtiö, jolla oli työryhmä suomalaisen insinööritoimisto Pentti Polvisen kanssa. Smith-Polvisen suunnitelma oli radikaali ehdotus, jossa Helsingin keskustasta olisi purettu useita kortteleita moottoriteiden tieltä. Suunnitelma

⁷⁰ Hankonen 1994, 314–317.

⁷¹ Hankonen 1994, 314–317.

⁷² VR aikataulut 1975–1978.

⁷³ Tolmunen 2015, 83.

oli merkittävä käännekohta Helsingin liikennesuunnittelussa sillä sen myötä päättäjät sekä yleinen mielipide kääntyivät tiealaa vastaan.⁷⁴

3.2 Yksityisautoilun lisääntyminen ja sen yhteys asumismuotoon

Kerrostaloasuminen näyttäisi suosivan rautateitä osittain asukasmäärän vuoksi. Pelkkä asukasmäärä ei kuitenkaan selitä miksi Haaga-Vantaalla ei siirrytty samalla tavalla yksityisautojen käyttäjiksi kuin Tampere-Kangasala välillä. Tiiviin rakentamisen ohella asiaan saattaa vaikuttaa sosioekonomiset seikat. Historiantutkija Jarmo Peltolan mukaan ikä ja sosioekonominen asema ovat tekijöitä, jotka vaikuttavat bussiliikenteen liikennemääriin ja kannattavuuteen. Rautateiden paikallisliikenne on luonteeltaan hyvin samankaltaista, joten Peltolan esittämiä seikkoja voidaan suoraan soveltaa siihen. Hänen mukaansa pientaloasukkaita leimaavat korkeampi tulotaso ja iäkkäämpi väestö kuin muissa asumismuodoissa. Korkeatuloisilla on varaa ostaa auto, kun taas iäkkäillä kulut ovat pienet, joten heilläkin on käytössään usein auto. Pientaloasukkailla on siis keskimääräistä enemmän autoja käytössään kuin kerrostaloasujilla. Joukkoliikennettä käyttivät 1970-luvulla enää naiset, nuoret ja pienituloiset eläkeläiset. Muut ryhmät siirtyivät yksityisautoilemaan. Tästä voimme tehdä johtopäätöksen, että pientalovaltaisilla alueilla oli huomattavasti pienempi määrä joukkoliikenteen käyttäjiä kuin kerrostaloalueilla pelkästään sosioekonomisten syiden vuoksi.⁷⁵ Lisäksi Tampereella autoriippuvaisuudesta johtuva autoliikennettä suosiva liikennesuunnittelu ajoi ihmisiä hankkimaan oman auton, mikäli heillä siihen oli varaa.

Haaga-Vantaa oli 1980-luvulla rakentuessaan hyvin kerrostalovaltaista aluetta. Asuntorakentamisesta yli 90 % oli kerrostaloja.⁷⁶ Loput olivat rivitaloja, ja omakotitaloja oli vain yksittäisiä. Erityisen tiheää rakentaminen oli asemien läheisyydessä.⁷⁷ Haaga-Vantaa rakentui pääosin vuosien 1973–1990 aikana, mikä lisäsi myös Martinlaakson radan käyttöä asunto- ja työpaikkamäärien kasvaessa. Tampere-Kangasala radan ympärillä asuntorakentamista ei juuri ollut vuonna 1987 lukuun ottamatta pientä kerrostalorakentamista Järvensivun kaupunginosan

⁷⁴ Hankonen 1994, 317–323.

⁷⁵ Peltola 1998, 219–221.

⁷⁶ Harmaajärvi et al. 1991, 63.

⁷⁷ Harmaajärvi et al. 1991, 63; ilmakuvat Helsinki 1988.

länsiosissa. Erityisesti Vatialan ja Messukylän kaupunginosien väli korostaa vastakohtaa Haaga-Vantaa alueeseen verratessa. Kyseisellä välillä ei ole kuin peltoa ja muutama teollisuusrakennus. Hieman kauempana radasta oli pientaloalueita.⁷⁸ Yhdenkään aseman läheisyydessä ei ollut kerrostaloja. Vuohenojan ja Järvensivun asemilla osa läheisen Kalevan kerrostaloista oli melko lähellä liikennepaikkaa vuosina 1974–1987.⁷⁹ Alueella kulki kuitenkin tiheämpi ja parempi bussiyhteys Sammonkadulla.⁸⁰ Tämä palveli erityisesti niitä, jotka eivät jo olleet siirtyneet henkilöauton käyttäjiksi. Eniten asuntorakentamista sijaitsi Vatialan kaupunginosassa, missä liikennepaikka sijaitsi aivan alueen keskellä. Alue oli kuitenkin rakennettu täyteen omakotitaloja vuosina 1974–1987.⁸¹

3.3 Rautatieliikenne kaupunkien liikennepolitiikassa ja kaavoissa

Kaavoituksen vaikutus joukkoliikenteeseen on huomattu jo aikalaisjulkaisuissa. Esimerkiksi Paikallisliikenne-lehdessä vuonna 1983 todetaan kaavoituksella ja rakentamisella olevan suuri vaikutus joukkoliikenteeseen. Kaavoituksessa ja rakentamisessa ei ole lähdetty joukkoliikenteen edellytyksistä, mikä lehden mukaan lisää muiden kulkumuotojen kuten henkilöautojen käyttöä.⁸² Kansainvälisen kuljetusalan työntekijöiden liiton (ITF) julkaisussa vuodelta 1977 todetaan, että uusien kasvualueiden on elintärkeää tukeutua rautateihin. ITF määrittelee uudet kasvualueet uudisrakennusalueiksi, jossa on jo ennestään joitakin palveluita. Tampereen itäiset uudet lähiöt eivät siis täysin täytä määritelmää, mutta viesti on selvä. Runsaiden työpaikka- ja asuntoalueiden tulisi tukeutua rautateihin ITF mukaan.⁸³ Toisaalta ITF on kuljetusalan etujärjestö, joten sillä on vahvat intressit pitää yllä julkiseen liikenteeseen perustuvaa liikennepolitiikkaa.

Monissa selvityksissä mainitaan, että rautateiden paikallisliikennettä olisi mahdollista kehittää, mikäli kaupungit osallistuisivat siihen. Esimerkiksi HEKE 80 selvityksessä todetaan,

⁷⁸ Ilmakuvat Tampere 1987.

⁷⁹ Ilmakuvat Tampere 1974 ja 1987.

⁸⁰ Peltola 1998, 162.

⁸¹ Ilmakuvat Tampere 1974 ja 1987.

⁸² ”Paikallisliikennettä kohtaa matkustajakato”, *Paikallisliikenne*, 1983, 9.

⁸³ Johan Hauf, ”ITF:n kuuluvat rautatieläiset puhuvat paremman liikennepolitiikan puolesta”, ITF, 1977, 12–13.

että kaupunkien rahoituksella liikenteen hoitaminen voisi tulla kysymykseen.⁸⁴ Parlamentaarinen rautatieliikenteen kehittämiskomitea puolestaan suositti vuonna 1987 lääninhallituksen osallistamista paikallisliikenteen järjestämiseen esimerkiksi lausuntojen kautta.⁸⁵ Vaikka erilaisissa selvityksissä yhteistyötä paikallistason elimien kanssa pidettiin tärkeänä, käytännössä tätä ei ilmeisesti toteutettu Tampereella. Tampereen kaupungin kaavoitustoiminta ja päätöksenteko näyttää toimineen täysin riippumatta rautateistä. Rautateiden varteen ei rakennettu tehokasta maankäyttöä, mutta niitä ei huomioitu millään muullakaan tavalla. Esimerkiksi Paikallisliikenne-lehden 1980-luvun numeroissa ei yhdessäkään mainita mitään mahdollisesta yhteistyöstä kaupungin ja VR:n kanssa. Lisäksi läpikäymissäni Resiinan ja Rautatieuutisten numeroissa 1980-luvulla loistaa kaupungin ja VR:n yhteistyö poissaolollaan. Sen sijaan Paikallisliikenne-lehti kertoo kaupungin kehittäneen linja-autoliikennettään mittavilla panostuksilla, jotta uusia autoväyliä ei tarvitsisi rakentaa. Vuoden 1988 numerossa kerrotaan uusista liikennevaloetuksista ja joukkoliikennekaistoista Tampereella.⁸⁶ Näyttäisi siis siltä, että 1980-luvulla autoriippuvaisen liikennejärjestelmän suunnittelu alkoi murtua. Tämä ei kuitenkaan johtanut rautateiden aseman paranemiseen vaan kehitys suosi, Tampereella perinteisesti joukkoliikenteen keskiössä olevia, linja-autoja. Lukuisista rautateiden paikallisliikennettä koskevista selvityksistä ja tutkimuksista huolimatta linja ei Tampereella näyttänyt muuttuvan. Rautatiet olivat koko tutkimukseni ajanjakson ajan irrallinen osa kaavoitus- ja liikennepolitiikkaa. Vuoden 1986 Rautatieliikenne-lehdessä pohditaan, ettei eduskunta tosiasiasa ole kiinnostunut paikallisliikenteen säilyttämisestä vaan supistusten pysäyttäminen ajoittuu vaalivuosiin ja on poliittisten irtopisteiden keräämistä.⁸⁷

Helsingissä rautatieliikenne hoidettiin tiiviisti yhteistyössä muun liikenteen kanssa. Se oli kiinteä osa liikennejärjestelmää myös hallinnon tasolla, sillä liikenteen suunnittelusta ja laajuudesta päätti Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta eli YTV. YTV (vuosina 1970–1974 YTT) oli HSL:ää edeltävä seudullinen organisaatio, joka perustettiin vuonna 1970. YTV:n tehtävänä oli toimia yhteistyöelimenä pääkaupunkiseudun kuntien kanssa, huolehtien

⁸⁴ HEKE 80, 16.

⁸⁵ Parlamentaarisen rautatiekomitean mietintö 1987.

⁸⁶ Jukka Kyrölä, ”Joukkoliikenteen liikenteellisiä toimintaedellytyksiä Tampereella”, *Paikallisliikenne*, 1988, 21–22.

⁸⁷ ”Paikallisliikenne politiikan pelinappulana”, *Rautatieliikenne*, 9/1986, 26.

liikenteen lisäksi jätehuollosta, kehityssuunnittelusta ja sairaanhoidosta. Sen perustaminen oli osa suurempaa kehityskulkua, missä joukkoliikennejärjestelmää yhtenäistettiin 1970–1980-luvuilla. YTV:n laajentuessa myös kaupunkiseudun lähialueen kuntia liitettiin entistä yhtenäisempään joukkoliikennejärjestelmään. YTV vastasi esimerkiksi Martinlaakson radan suunnittelun rahoituksesta sekä liikenteen tappioiden takaamisesta. VR:n tehtävänä oli vain liikennöidä radalla. Näin jo lähtökohtaisesti Helsingin seudulla Martinlaakson radan liikenne ja kaavoitus olivat saman elimen suunnittelun alla. Pääkaupunkiseudun kunnilla oli vain veto-oikeus YTV:n päätöksiin, mutta tämä ei aiheuttanut ongelmia kehityssuunnittelussa.⁸⁸

YTV:n ansiosta Helsingin seudun lähiliikennettä pystyttiin kehittämään tehokkaasti. Kehittäminen tuotti tuloksia, sillä esimerkiksi vuonna 1980 matkustajamäärät olivat lähijunaliikenteessä lisääntyneet seitsemän prosenttia enemmän kuin edeltävänä vuonna. Helsingin lähijunaliikenteen kasvu jatkui koko 1980-luvun. Yhteistyö oli ilmeisen tehokasta, sillä Rautatieuutisissa kerrotaan liikenteen kehittämistavoitteiksi vuonna 1980 rataverkon parantaminen, syöttöliikenteen järjestäminen asemille linja-autoilla sekä yhtenäisen tariffijärjestelmän toteuttaminen liikennöintialueella.⁸⁹ Kaikki tavoitteet toteutuivat jo 1980-luvulla. Seutulippu, jolla saattoi nousta kaikkiin liikennevälineisiin samalla lipulla, astui voimaan vuonna 1986. Seutulippu mahdollisti ensimmäistä kertaa kuntarajat ylittävän liikenteen ilman uuden lipun ostoa.⁹⁰ Liityntäliikenne ei aluksi koskenut Martinlaakson rataa, vaan se alkoi vasta vuonna 1982 Itä-Helsingissä, metron aloittaessa liikennöinnin.⁹¹ Lisäraiteita ja uusia asemia rakennettiin muille radoille, ja Martinlaakson ratakin sai uuden Vantaanlaakson aseman vuonna 1991. Helsingin seudun joukkoliikenteen kehittämisessä rautateillä oli keskeinen rooli, kun taas Tampereen seudulla niitä ei edes mainittu kehittämissuunnitelmissa ennen 1990-lukua. Tampereella ei myöskään ollut vastaavaa yhteistyöorganisaatiota, joka olisi pystynyt toteuttamaan joukkoliikennejärjestelmää yhtenäistäviä uudistuksia. Yhteistyön puute voidaan nähdä yhtenä syynä, miksi myöskään rautatiet eivät päässeet osaksi vartenotettavia liikennemuotoja. Voidaan kysyä, mahdollistiko tai johtiko YTV siihen, että pääkaupunkiseudun kehitys noudatti täysin erilaista kehitystä kuin Tampereella ja irtautui autoriippuvaisesta

⁸⁸ Tolmunen 2016; 16–21, 84–85, 95.

⁸⁹ ”Henkilöliikenne”, *Rautatieuutiset*, 1981 nro 7, 7.

⁹⁰ Tolmunen 2016, 20–21.

⁹¹ Tolmunen 2016, 549.

”polusta”? Vai edellyttikö yhteistyön kehittyminen ja YTV:n syntyminen ensin irtautumista autoriippuvaisuudesta?

4 Johtopäätökset: kaavoitus ja maankäyttö rautateiden paikallisliikenteen alasajon ydinsyitä?

1980-luvulle tultaessa VR:n paikallisliikenteestä oli tullut taloudellisesti kannattamatonta kaikilla muilla alueilla paitsi pääkaupunkiseudulla. Myös Tampereella paikallisliikenteen matkustajamäärät jäivät kauas taloudellisesti kannattavasta liikenteestä. Lukujen valossa Helsingin paikallisliikenne oli muuhun maahan ylivertainen. Tässä tutkimuksessa tarkastelin tapaustutkimuksen omaisesti kahta samankaltaista rataosuutta. Helsingissä Huopalahti-Martinlaakso rataosuutta ja Tampereella Tampere-Kangasala rataväliä. Martinlaakson radalla matkustajamäärät olivat vuonna 1980 kymmenenkertaiset verrattuna Tampere-Kangasala rataosuuteen. Tampereen ja Helsingin keskeinen ero kyseisellä aikavälillä on se, että Helsingissä liikennettä lisättiin, kun taas Tampereella vähennettiin. Tämä on todennäköisesti vaikuttanut matkustajamääriin Helsinki-Vantaa radalle suosiollisempaan suuntaan. Nähdäkseni tämä ei voi kokonaan selittää lakkautuksia vaan taustalla oli maankäyttö merkittävimpänä tekijänä.

Tampereen ja Helsingin seuduilla rautateiden lähialueiden maankäyttö erosi valtavasti toisistaan. Helsingissä rakennettiin 1960-luvulla lähiöitä radan varteen, kun taas Tampereella ne jäivät radan vaikutusalueen ulkopuolelle. Haaga-Vantaan asuntorakentaminen suunniteltiin varta vasten ajatuksella, että alueen liikenne perustuu rakennettavaan Martinlaakson henkilöliikenteelle tarkoitettuun rataan. Tampereen lähiökaavoituksessa ei ole merkkiäkään siitä, että rautateitä olisi ajateltu ollenkaan. Tämä selittyy myös sillä, että Tampereella lähiörakentamisessa olennaista oli saada uusia asuntoja nopeasti ja halvalla. Tästä syystä joukkoliikenne jäi suunnittelussa paitsioon. Kun lähiöt olivat valmiita, ne sijaitsivat kaukana radasta ja liikenne hoidettiin linja-autoilla.

Tampereella Tampere-Kangasala radanvarsi jäi pientalovaltaiseksi. Kasvava henkilöautoistumisen trendi taas pahensi rautateiden asemaa entisestään. Jarmo Peltolan tutkimuksissa on myös todettu, että omakotitalouksissa asuu varakkaampaa väkeä, jotka omistavat todennäköisemmin henkilöauton kuin esimerkiksi Hervannan matalapalkkaiset kerrostaloasujat. Nämä sosioekonomiset seikat lisäsivät kaavoituspolitiikan vaikuttavuutta. Lisäksi radan varteen ei juuri tullut uusia asukkaita, kun taas Helsingissä Martinlaakson radan varteen muutti koko ajan lisää väestöä.

Martinlaakson radalla väestömäärä kasvoi niin nopeasti, ettei henkilöautoistumisen trendi ehtinyt vaikuttamaan matkustajamääriin yhtä merkittävästi kuin Tampere-Kangasala radalla. Henkilöautoille ei välttämättä ollut niin kova tarve Martinlaakson radan varrella missä tihenevä paikallisliikenne tarjosi alati paranevat ja nopeat yhteydet keskustaan. Tampereella rautateiden käyttäjämäärä taas laski, koska henkilöautoliikenne kasvoi eikä uusia käyttäjiä saatu mistään. Lähiöiden asukkaat kuormittivat Tampereella busseja, mutta liian kaukana sijaitsevat rautatiet eivät päässeet hyötymään uusista matkustajista. Keskeinen ero Tampereen ja Helsingin välillä oli myös yhteistyö eri organisaatioiden välillä. Helsingissä toimintaa koordinoi YTV, joka vastasi joukkoliikennejärjestelmän suunnittelusta. Tampereella vastaavaa organisaatiota ei syntynyt ja yhteistyöstä ei ainakaan tutkimistani lähteistä löydy merkkejä.

Tampereen kehitys voidaan nähdä autoriippuvaisuutena, joka osin johtui yhteistyön puutteesta organisaatioiden välillä. Koska hyviä joukkoliikenneyhteyksiä ei ollut, moni valitsi yksityisautoilun. Hyvien joukkoliikenneyhteyksien puute taas johtui ajattelemattomasta ja autoliikennettä suosivasta kaavoituksesta ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Tämä taas laski rautateiden käyttäjämääriä, mikä puolestaan tuotti lisää tappiota VR:lle. VR:lle vähentynyt taloudellinen kannattavuus pakotti supistamaan tarjontaa, mikä puolestaan lisäsi siirtymää yksityisautoiluun. Tampere-Kangasala radan paikallisliikenne joutui noidankehään vuosina 1975–1990. Lopulta edessä oli vääjämätön paikallisliikenteen lakkauttaminen. Useammassa selvityksessä 1980-luvulla ja 1990-luvun alussa todetaan, että tiiviimpi maankäyttö olisi mahdollistanut paremman paikallisliikenteen. Tampereen seudulla olisi ehkä ollut mahdollisuus säilyttää paikallisliikenne ainakin Tampere-Kangasala osuudella, mutta se hukattiin suunnittelemattomalla maankäytöllä joukkoliikenteen osalta ja yhteistyön puutteella.

Paikallisliikenteen lakkauttamiseen vaikutti kuitenkin paljon muita asioita. Niitä olivat esimerkiksi tieverkon kehitys, Dm7-kaluston vanheneminen ja käytöstä poistaminen, linja-autoliikenneverkko ja sen kehitys sekä jo tässä tutkimuksessa lyhyesti sivuttu vuorovälin vaikutus paikallisliikenteeseen. Näistä aiheista olisi syytä tehdä omat tutkimuksensa, jotta paikallisliikenteen lakkauttamisen syytä voisi täysin ymmärtää. Kyseessä on monimutkainen kokonaisuus, jonka selvittäminen ei ollut mahdollista tässä kandidaatintutkielmassa. Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli tutkia missä määrin maankäyttö ja kaupunkisuunnittelu vaikuttivat paikallisliikenteen kehitykseen Tampereen ja Helsingin seuduilla. Tulevissa tutkimuksissa on mahdollista tutkia muita asiaan vaikuttaneita tekijöitä sekä niiden suhdetta toisiinsa.

Lähteet

Internet lähteet

Aineisto, ilmakuvat ”Ortokuva 1976 Helsinki”, Helsinki karttapalvelu. <https://kartta.hel.fi/>

Luettu 2.12.2024

Aineisto, ilmakuvat ”Ortokuva 1988 Helsinki”, Helsinki karttapalvelu. <https://kartta.hel.fi/>

Luettu 2.12.2024

Karttataso, ilmakuvat ja laserkeilaus, ”Ilmakuva kantakaupunki 1987”, Oskari – Tampereen kaupungin karttapalvelu. <https://kartat.tampere.fi/oskari/> Luettu 2.12.2024

Karttataso, ilmakuvat ja laserkeilaus, ”Ilmakuva kantakaupunki 1974”, Oskari – Tampereen kaupungin karttapalvelu. <https://kartat.tampere.fi/oskari/> Luettu 2.12.2024

Painetut lähteet

ITF:ään kuuluvat rautatieläiset puhuvat paremman liikennepolitiikan puolesta, kansainvälinen kuljetustyöntekijäin liitto, Juhan Hauf pääsihteeri, 1977, Työväen arkisto.

Paikallisliikenne, Suomen paikallisliikenneliitto, 1983; 1988, Kansalliskirjasto.

Parlamentaarisen rautatiekomitean mietintö, Liikenneministeriö, 1987, Tampereen yliopiston kirjasto.

Pääkaupunkiseudun rautatieliikenteen nykytila ja kehittäminen 1985–1990,

Pääkaupunkiseudun julkaisusarja B 1985:13, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV-SAD, Tampereen yliopiston kirjasto.

Raideliikenne Tampereen seudun liikennejärjestelmän osana asiantuntijajärjestelmän osana 5/1996, Anseri konsultit oy, Tampereen seudun liikenne 2010 (TASE 2010), Rautatiemuseo.

Rataosien Tampere-Haapamäki-Jyväskylä, Jyväskylä-Haapamäki-Tampere sekä

Martinlaakson rata aikataulut 1975–1990, Valtionrautatiet, Rautatiemuseo.

Rautatieliikenne: liikennetekninen ja -taloudellinen ammattijulkaisu, Rautatievirkamiesliitto, 9/1986, Kansalliskirjasto.

Rautatieuutiset, Valtionrautatiet, 1981 nro 7, Kansalliskirjasto.

Rautateiden paikallisliikenteen laajuustaso ja kehittäminen 1980-luvulla, työryhmän loppuraportti Helsinki 26.2.1981 (HEKE 80), Rautatiemuseo.

Rautateiden paikallisliikenteen laajuustaso ja kustannukset 1985–1990, Kehittämistyöryhmän raportti Helsinki 12.11.1984 (HEKE 84), Rautatiemuseo.

Rautatieläinen: suomenkielisten rautatiemiesten äänenkannattaja, 17.1.1979, Työväen arkisto.

Selvitys raideliikenteen kehittämismahdollisuuksista Tampereen kaupunkiseudulla 1992,

Pirkanmaan liitto, VR Länsi Suomen alue, Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto, Tampereen kaupungin liikennelaitos, Suunnittelukeskus oy; Rautatiemuseo.

Vuosikertomus 1987, Valtionrautatiet, Rautatiemuseo.

Tutkimuskirjallisuus

Andersson-Skog, Lena, “*Revisiting railway history: the case of institutional change and path dependence*”. Teoksessa Magnusson, Lars ja Ottosson, Jan (toim.), *The evolution of path dependence*. MPG books group: United Kingdom, 2009, 70–87.

Eriksson, Martin, “*A troubled continuity: Agencies and path dependence in interwar Swedish railway policy*”. *The Journal of transport history*, 37(1), 2016, 27–44. <https://doi-org.libproxy.tuni.fi/10.1177/0022526616634717>

Harmaajärvi, Irmeli & Manninen, Ulla & Rönkä, Kimmo, *Miljoona kerrosneliometriä radan varteen- Haaga-Vantaan suunnittelu ja rakentaminen*. Valtion teknillinen tutkimuskeskus, Yhdyskunta- ja rakennussuunnittelun laboratorio, Helsingin kaupunginkanslian julkaisusarja A 4/1991. Kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosasto, Turun yliopiston kirjasto.

Hankonen, Johanna, *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta*. Gaudeamus, 1994, 292–333.

Irving, R. J., “*The branch line problem in British railway history: the financial evidence from north-east England*.” *The Journal of Transport History*, 14(1), 1993, 27-45.

doi:<https://doi.org/10.1177/002252669301400103>.

Iltanen, Jussi, *Radan varrella: Suomen rautatieliikennepaikat*. Karttakeskus Helsinki, 2009, 172–175.

Isohella, Sari, Tampereen kaupungin alueella toimineiden rautatieliikennepaikkojen historia, 1999.

Kallio, Kalle, *Ratajätkätkät: rautatienrakentajien kokemukset 1857–1939*. SKS Kirjat, 2022.

Lampinen, Seppo, *Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelun ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen*. Tampere university press, 2015.

Leskinen, Heikki. *Suomen viimeinen yksityisrautatie: Karhulan rautatie 1900–1990*. Pro gradu-tutkielma, Tampereen yliopisto, 1994.

Mäkelä, Päivi. “Vertailu: Jokapäiväistä Vaan Ei Tuttua”. *Historiallinen Aikakauskirja*, vol. 101, no. 1, 2003, 113–125. <https://doi.org/10.54331/haik.138997>.

Peltola, Jarmo, *Onnikoita ja rollikoita – Viisi vuosikymmentä (1948–1998) kunnallista joukkoliikennettä Tampereella*. Gummerus kirjapaino oy, 1998, 183–221.

Pyrhönen, Kimmo, *Nostalginen lättähattu*. Matkamedia Pyrhönen, 2023.

Saramo, Nico, *Erikoispikajunaliikenne Suomessa : ”Kohtuulliseen tasoon ulottuvia suorituksia kohtuullisilla kustannuksilla”*. Pro gradu- tutkielma, Helsingin yliopisto, 2023.

<http://urn.fi/URN:NBN:fi:hulib-202305302297>

Tolmunen, Tapio, *Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön – HSL alueen joukkoliikenteen historia*.

Lönberg Print ja Promo Helsinki, 2016, 76–96; 313–360.

Zetterberg, Seppo, *Yhteisellä matkalla VR 150 vuotta*. WSOY, 2011.