

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Lausuntopyyntö 16.8.2016

LAUSUNTO VUODEN 2017 OSTO- JA VELVOITELIIKENTEESTÄ

Oriveden kaupunki, Mänttä-Vilppulan kaupunki ja Juupajoen kunta toteavat lausuntonaan seuraavaa:

Liikenne- ja viestintäministeriön helmikuussa 2016 tekemän päätöksen mukaan VR hoitaa yhteysvälin Tampere-Haapamäki henkilöjunaliikennettä velvoiteliikenteenä supistetuilla aikatauluilla (kaksi päivittäistä vuoroparia) 10.12.2016 asti. Yhteysvälin henkilöjunaliikenne on aiemmin ollut ostoliikennettä ja vuorotiheys on ollut kolme päivittäistä vuoroparia.

Tampereen, Oriveden ja Mänttä-Vilppulan kaupungit sekä Juupajoen kunta ovat huhtikuussa tehneet päätöksen hankkia LVM:n valtuuttamana VR:ltä lisävuoroja viikonlopun junaliikenteeseen yhteysvälille Tampere-Vilppula ajalle 20.6. - 10.12.2016. Näiden vuorojen palauttamisella on arvioitu olevan paras vaikuttavuus suhteessa kuntien euromääräiseen panostukseen. Lisävuorojen kuntarahaosuus on yhteensä 60.200 euroa.

Tilastotarkastelussa henkilöjunayhteys Mänttä- Vilppula-Orivesi on yksi harvoista junareiteistä, jolla matkustajamäärät eivät ole laskeneet. Matkoja on vuosittain tehty 65.000 kpl ja määrä on pysynyt vakiona vuodesta 2007 lähtien. Asemakohtaisten lukujen perusteella reitillä on 233 matkustajaa vuorokaudessa. Luvusta puuttuvat VR:n tilastolinjausten vuoksi Oriveden aseman luvut, joita ei ole julkaistu. Todellinen keskimääräinen matkustajamäärä vuorokaudessa koko välillä Mänttä-Vilppula-Tampere on lähellä 300 matkustajaa. Kuntien hankkimien lisävuorojen matkustajamääriä ei lausuntoa annettaessa ole vielä käytettävissä.

Tampereen kaupunkiseutu kasvavana ja maantieteellisesti keskeisenä alueena on pääkaupunkiseudun jälkeen seuraavaksi potentiaalisin alue joukkoliikenteen kehittämisessä. Raideliikenne on myös sekä Pirkanmaan maakunnan että Tampereen kaupunkiseudun strateginen valinta, mitä osoittavat Maakuntakaava 2040 linjaukset ja MAL -sopimus.

Tampereen kaupunkiseudun kuntien tavoitteena on luoda toimiva maankäytön ja liikennejärjestelmän kokonaisuus ja lähijunaliikenne on yksi osa joukkoliikennejärjestelmää. Ensimmäinen selvitys Tampereen seudun lähijunaliikenteen kehittämisestä valmistui vuonna 2012. Selvityksessä muodostettiin nelivaiheinen kehittämisspolku, joka sisälsi mm. lippujärjestelmien ja liikennöinnin kehittämistoimia.

Keväällä 2016 valmistui seudun uusi lähijunaliikenteen kehittämisselvitys, jonka tarkoituksena on konkretisoida edellisen selvityksen 3. vaihetta ja suunnata painopistettä investointien tarkempaan suunnitteluun, jotta junaliikennöintiä seudulla voitaisiin lisätä. Selvitystyön tilaajina ovat toimineet Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä ja Liikennevirasto sekä Mänttä-Vilppulan kaupunki ja Juupajoen kunta.

Uuden selvityksen tarkastelualue kattaa ratayhteydet Tampereelta Vammalaan, Toijalaan, Haapamäelle ja Mänttään. Raportti pitää sisällään yksityiskohtaiset selvitykset ratateknisistä toteutusedellytyksistä ja raideinfrastruktuurin kehittämistarpeista, selvitykset uusien asemien realistisista toteutusmahdollisuuksista, lähijunaliikenteen tarjontaskenaariot vuoteen 2025, asemanseutujen maankäytön potentiaalit ja liikennetaloudellisen tarkastelun.

Yhteenvedona raportista Mänttä-Vilppulan suuntaan voidaan todeta, että kysynnän ja maankäytön kehittymisen kannalta edellytyksiä henkilöjunaliikenteelle yhteysvälillä Tampere-Mänttä-Vilppula on olemassa myös pidemmän aikavälin tarkastelussa. Matkustajamäärien arvioidaan selvästi kasvavan vuoteen 2025 erityisesti, mikäli henkilöjunaliikenne jatkuisi Mäntän keskustaan.

Lausuntopyynnössä pyydetään ottamaan kantaa siihen, millaisia vaikutuksia alueen junaliikenteellä on muuhun liikennealan elinkeinotoimintaan alueella.

Em. lähijunaliikenteen kehittämisselvityksessä on todettu, että mikäli junaliikennettä Tampereelta Haapamäen suuntaan ei ole lainkaan, on todennäköistä, että bussiliikenteen tarjonta Tampereelta Vilppulaan, Mänttään ja Keuruulle kasvaisi. Ilman junaliikennettä Haapamäen suunnan junamatkustajista arviolta noin 60 % käyttäisi busseja ja loput henkilöautoja.

Oriveden ja Tampereen välillä liikkumista on selvitetty vuoden 2016 alussa toteutetulla kyselyllä VT9 kehityskäytäväselvityksen yhteydessä. N. 800 kyselyvastaajaa arvostavat junaliikenteen nopeutta ja täsmällisyyttä. Jos kiskobussi-liikenne lakkaisi kokonaan, nykyisistä junamatkustajista 25 % käyttäisi kaukoliikenteen junia Oriveden asemalta, noin 55 – 60 % siirtyisi henkilöautoiluun ja vain 15 % vaihtaisi bussiin.

Toimiva ja riittävän vuorotiheyden (vähintään 3 vuoroa molempiin suuntiin) omaava junaliikenne tukee alueen työllisyyttä ja elinvoimaa. Esimerkiksi Orivedeltä pendelöi päivittäin noin 800 henkilöä Tampereelle ja vastaavasti Tampereelta Orivedellä käy päivittäin noin 250 henkilöä työssä. Kiskobussi on kätevä ja paljon käytetty joukkoliikennemuoto työmatkoilla ja käyttäjämäärät kasvaisivat, mikäli vuorotiheys olisi nykyistä suurempi.

Kiskobussi on tärkeä kulkumuoto alueen opiskelijoille. Orivedellä on noin 300 toisen asteen ja noin 130 Oriveden Opiston kansanopistolinjan opiskelijaa. Heidän lisäksi Oriveden Opiston eri lyhytkursseille osallistuu vuosittain satoja opiskelijoita.

Mänttä-Vilppulassa on toisen asteen ammatillinen oppilaitos, jossa on noin 650 oppilasta ja kiskobussiliikenne voisi jatkossa toimia myös näiden oppilai-

den matkustusmuotona erityisesti, mikäli liikenne saadaan lähijunaliikennereportin linjausten mukaan ulotettua Mäntän keskusta saakka. Nopea henkilöjunayhteys myös mahdollistaa opiskelun Tampereen oppilaitoksissa siten, että asuinpaikka voi olla Ylä-Pirkanmaalla.

Mänttä-Vilppulassa sijaitsee kansallisesti ja kansainvälisesti merkittäviä kulttuurikohteita, joissa vierailee vuositasolla reilusti yli 100 000 kävijää. Gösta Serlachiuksen Taidesäätiön asiakastutkimusten mukaan valtaosa kulttuurikohteiden vierailijoista on individuaalimatkaajia, joille julkisen liikenteen toimivuus sekä sujuvuus on erittäin tärkeää.

Kuntien elinvoiman ja elinkeinon kehittämissä näkökulmasta raideliikenneyhteys ja toimivat liikenneyhteydet ovat äärimmäisen tärkeitä elementtejä. Nopeiden ja toimivien liikenneyhteyksien avulla Oriveden ja Mänttä-Vilppulan kaupunkien sekä Juupajoen kunnan saavutettavuus paranee, mikä merkittävästi tukee kuntien elinvoiman kehittämistä.

Juuri valmistunut lähijunaliikenneselvitys on konkreettinen osoitus siitä, että alueella on aitoa kiinnostusta raideliikenteen kytkemiseen maakunnan kehittämiskokonaisuuteen ja mahdollisesti saman joukkoliikenneviranomaisen toimivaltaan. Myös kuntien oma euromääräinen panostus lisävuorojen hankkimiseen osoittaa vahvaa tahtotilaa ja sitoutumista henkilöjunaliikenteen puolesta.

Lähijunaliikenteen tuleva kehittäminen onnistuisi näkemyksemme mukaan parhaiten alueellisista lähtökohdista eikä vain osana kaukojunaliikennettä. Tampereen kaupunkiseutu on kiinnostunut mahdollisista joukkoliikenteen kehittämiseen liittyvistä kokeiluista, johon on mahdollista kytkeä mukaan lähijunaliikenne sisältäen myös nyt puheena olevan yhteysvälin. Alue tarjoaa tähän erinomaiset edellytykset.

Tampere- Vilppula yhteysvälin liikennöinti nykyisellään ei vaadi uusia investointeja tai lisäpanostuksia. Raidekapasiteetti on riittävä ja yhteysvälin käytössä oleva kiskobussikalusto on aikanaan hankittu tähän käyttöön eikä sillä VR:n ilmoituksen mukaan ole käyttöä muilla reiteillä. Liikennöinnin ulottaminen Mäntän keskusta edellyttää investointipanostusta turvalaitejärjestelmiin, joiden kustannusarvio on n. 1 milj. euroa. Tämä tulisi huomioida Liikenneviraston pidemmän aikavälin investointisuunnitelmissa.

Henkilöjunaliikenteen avaaminen kilpailulle ja Liikennekaaren uudet linjaukset tuovat mukanaan aivan uusia bisnesmahdollisuuksia. Kun nämä mahdollisuudet yhdistetään alueemme vetovoimaan ja muuhun kehittämispotentiaaliin, seutumme tarjoaa erinomaiset edellytykset tulevaisuuden uusiin liiketoimintamuotoihin.

Mänttä-Vilppulan ja Oriveden kaupungit sekä Juupajoen kunta toteavat, että tavoite henkilöraideliikenteen kilpailun avaamisesta on sinänsä kannatettava, sillä kilpailu avaa kustannusrakenteet läpinäkyviksi. Osto- ja velvoiteliikenteiden jatkuvuus Tampere-Haapamäki rataosuudella on kuitenkin varmistettava VR:n liikennöimänä kilpailun avautumiseen saakka useamman vuoden ratkaisulla. Yhteysvuoroista päättäminen vain vuodeksi kerrallaan on kaikkien osapuolien (matkustajien, seudun elinkeinoelämän, alueellista liikennettä järjestä-

vien viranomaisten, kuntien, jne.) kannalta erittäin hankalaa. Lyhytjänteinen päätöksenteko tuo suurta epävarmuutta eri toimijoille ja vaikeuttaa kuntien kehittämistoimia sekä yksittäisten kuntalaisten ratkaisuja.

Esitämme, että yhteysvälin Tampere-Vilppula -Haapamäki kiskobussiliikenne palautetaan kolmeen päivittäiseen vuoropariin ja turvataan 10.12.2016 jälkeen osto- tai velvoiteliikenteenä pidempiaikaisella ratkaisulla siihen saakka kunnes henkilöjunaliikennöinti vapautuu kilpailulle. Liikennöintiä koskeva päätös tulisi siten ulottaa vähintään nyt voimassa olevan Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymän neuvotteleman henkilöjunaliikennettä koskevan ostosopimuksen päättymiseen asti eli vuoden 2019 loppuun.

Olemme valmiita keskustelemaan kaikista eri vaihtoehdoista ja mahdollisista uusista kokeiluista, joiden myötä henkilöjunaliikenne on osa alueemme toimivaa joukkoliikennekokonaisuutta myös tulevaisuudessa.

Liitteenä:

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu (Raportti 2016)

Mänttä-Vilppulan kaupunki

Esa Sirviö, kaupunginjohtaja

Oriveden kaupunki

Juha Kuusisto, kaupunginjohtaja

Juupajoen kunta

Pirkko Lindström, kunnanjohtaja