

LAUSUNTO VUODEN 2017 OSTO- JA VELVOITELIIKENTEESTÄ

94/07.070/2016

Kaupunginhallitus 29.08.2016 § 222

"Suomen rautateillä harjoitetaan tällä hetkellä henkilöliikennettä kolmella eri tavalla järjestettynä. Näitä ovat julkisen palvelun velvoitteen alainen liikenne, VR-Yhtymä Oy:n markkinaehtoinen liikenne sekä valtion tukema ostoliikenne. VR-Yhtymä Oy:lle on myönnetty yksinoikeus henkilöliikenteen harjoittamiseen Suomen rautateillä liikenne- ja viestintäministeriön sekä VR:n välisellä yksinoikeussopimuksella. Yksinoikeussopimuksen nojalla VR harjoittaa markkinaehtoista henkilöliikennettä liiketaloudellisin perustein, jolloin se vastaa itsenäisesti vuorotarjonnasta ja liikenteen aikatauluisista.

Yksinoikeutensa vastineeksi VR harjoittaa julkisen palvelun velvoitteenalaista liikennettä yhteensä 20 miljoonalla eurolla vuosittain. Tämän lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö hankkii yhtiöltä henkilöliikennepalveluja 30 miljoonalla eurolla vuosittain. Sekä velvoite- että ostoliikenteen vuorot ja aikataulut VR suunnittelee yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Osto- ja velvoiteliikenteellä pyritään täydentämään vuorotarjontaa ja mahdollistamaan liikenne sellaisilla yhteysväleillä, jonne sitä ei markkinaehtoisesti synny. Tällä pyritään kulloinkin käytössä olevilla resursseilla mahdollisimman suureen yhteiskunnalliseen vaikuttavuuteen tukemalla laajaa joukkoa kansalaisia heidän liikkumistarpeissaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee osto ja velvoiteliikenteen mukaisten aikataulujen uudelleentarkastelua vuodelle 2017. Voimassa olevan velvoiteliikennettä koskevan päätöksen mukaan nykyinen velvoiteliikenne päättyy 10.12.2016. Ostoliikennesopimus on voimassa 31.12.2018 saakka, mutta myös sitä tarkastellaan samassa yhteydessä."

Osto- ja velvoiteliikenteen ensi vuoden suunnittelua varten liikenne- ja viestintäministeriö pyytää näkemyksiä liikkumistarpeista sekä osto- ja velvoiteliikenteen vuoroista ja aikatauluista. Erityisesti pyydetään tuomaan esille millaisia taloudellisia ja muita vaikutuksia mahdollisilla junavuoroilla olisi, esimerkiksi työssäkäyntiin ja opiskeluun sekä yritysten toimintaan, millaisia vaikutuksia alueen junaliikenteellä on muuhun liikennealan elinkeinotoimintaan alueellanne, miten junaliikenteen aikatauluja tulisi kehittää olemassa olevien resurssien puitteissa ja mitkä junavuorot olisivat kannaltanne kaikista kriittisimmät.

Vastaukset pyydetään toimittamaan 5.9.2016 mennessä osoitteisiin kirjaamo@lvm.fi ja joel.karjalainen@lvm.fi."

Liikenne- ja viestintäministeri Berner on kutsunut mm. kuntien edustajat

ministeriöön keskustelutilaisuuteen vuoden 2017 osto- ja velvoiteliikenteestä 29.8.2016 kello 16.00. Tilaisuudessa pyydetään näkemyksiä siihen, miten nykyinen vuorotarjonta on toiminut ja miten osto- ja velvoiteliikennettä tulisi uudistaa. LVM:ssä käydyn markkinaehtoista raideliikenteen pilotointia koskevan neuvottelun yhteydessä 10.8.2016 ministeri Berner totesi velvoiteliikenteen jatkuvan siihen saakka, kunnes velvoiteliikenteelle korvaavat vaihtoehdot on löydetty ja otettu käyttöön.

Talousjohtajan ehdotus: Lausuntoehdotus valmistellaan siten, että se toimitetaan perjantaina (26.8) kaupunginhallitukselle.

Talousjohtajan kokouksessa tekemä päätösehdotus:

Kaupunginhallitus päättää hyväksyä liitteenä olevan liikenne- ja viestintäministeriölle annettavan lausunnon osto- ja velvoiteliikenteestä ja oikeuttaa kaupunginjohtajan tarvittaessa tekemään lausuntoon tarkennuksia.

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin.

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta pöytäkirjasta kirjoitetun otteen oikeaksi todistaa:

Orivedellä 2.9.2016


Helena Lappi
pöytäkirjanpitäjä

Liitteet Lausunto osto- ja velvoiteliikenteestä
Jakelu Liikenne- ja viestintäministeriö

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 kantarahaosuus 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 yhteysväliillä 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. Esim. Orivedeltä käy päivittäin noin 800 henkilöä työssä Tampereella ja vastaavasti Tampereelta Orivedellä käy päivittäin noin 250 henkilöä työssä. Kiskobussi on hyvä ja paljon käytetty joukkoliikennemuoto työssäkäyntiin ja käyttäjämääriä olisi mahdollisuus lisätäkin kun vuorotiheys olisi suurempi. Kiskobussi on myös erittäin tärkeä kulku-
muoto opiskelijoille. Orivedellä on noin 300 toisen asteen oppilaitoksen opiskelijaa sekä noin 130 Oriveden Opiston vuoden kansaopistolijan opiskelijaa ja tämän lisäksi Oriveden Opiston eri lyhytkursseilla käy vuosittain satoja opiskelijoita. Lisäksi kuntien kesätapahtumien kannalta kiskobussi on erittäin tärkeä liikennemuoto, sillä suuri joukko potentiaalista yleisöä haluaa käyttää junaa matkoillaan eri tapahtumiin. Merkittävää on, että pääkaupunkiseudulta on mahdollista tulla junalla alueen tapahtumiin kun kiskobussiyhteys toimii.

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

Kuntien elinvoiman ja elinkeinojen kehittämisen näkökulmasta raideliikenneyhteys ja toimivat liikenneväilyhteydet ovat äärimmäisen tärkeitä elementtejä. Näiden kautta mainittujen kuntien saavutettavuus paranee ja sitä kautta niiden elinvoiman ylläpitäminen sekä kehittäminen on helpompaa.

Mänttä-Vilppulassa on toisen asteen ammatillinen oppilaitos, jossa on noin 650 oppilasta ja kiskobussiliikenne voisi jatkossa toimia myös näiden oppilaiden matkustusmuotona erityisesti silloin, jos liikenne jossain vaiheessa ulottuisi Mäntän keskustaan saakka.

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 tarjoaisi tähän erinomaiset edellytykset.

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

On huomioitava, että henkilöjunaliikenteen avaaminen kilpailulle sekä Liikennekaaren myötä tulevat aivan uudet bisnesmahdollisuudet yhdistettynä alueemme vetovoimaan ja 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. Kuitenkin kunnat katsovat, että osto- ja velvoiteliikenteiden jatkuvuus Tampere-Haapamäki rataosuudella on varmistettava VR:n liikennöimänä kilpailun avautumiseen saakka mahdollisimman pitkäjänteisin ratkaisuin. Jatkuva epävarmuus junayhteyksistä laskee kiinnostusta junamatkustamiseen sekä vaikuttaa ihmisten ja yritysten päätöksiin.

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 tulee ulottaa vähintään nyt voimassa olevan Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymän neuvotteleman henkilöjunaliikennettä koskevan ostosopimuksen päättymiseen asti eli vuoden 2019 loppuun. Junaliikennetä päätettiin vain vuodeksi kerrallaan on kaikkien osapuolien (mm. matkustajien, seudun elinkeinoelämän, alueellista liikennettä järjestävien viranomaisten, kuntien, jne.) kannalta erittäin hankalaa. Lyhytjänteinen päätöksenteko tuo suurta epävarmuutta eri toimijoille ja vaikeuttaa kuntien kehittämistoimia.

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

Litteenä:

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