

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle vuoden 2017 osto- ja velvoiteliikenteestä

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 16.8.2016 päivätyllä kirjeellään lausuntoa vuoden 2017 osto- ja velvoiteliikenteestä. Osto- ja velvoiteliikenteen vuoden 2017 suunnittelua varten ministeriö pyytää näkemyksiä alueen liikkumistarpeista sekä osto- ja velvoiteliikenteen vuoroista ja aikatauluista. Erityisesti pyydetään tuomaan esille millaisia taloudellisia ja muita vaikutuksia mahdollisilla junavuoroilla olisi alueelle; millaisia vaikutuksia alueen junaliikenteellä on muuhun liikennealan elinkeinotoimintaan alueella; miten junaliikenteen aikatauluja tulisi kehittää olemassa olevien resurssien puitteissa ja mitkä junavuorot olisivat kaikista kriittisimmät.

Kiitämme mahdollisuudesta saada lausua asiassa. Toivomme myös mahdollisuutta päästä neuvottelemaan liikenne- ja viestintäministeriön kanssa syksyn 2016 aikana yksityiskohtaisemmin kuin lausuntomenettelyssä on mahdollista.

Nykytila ja laaditut selvitykset

Pirkanmaalla ostosopimuksen piiriin kuuluvat yhteysvälit Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere (asemat: Toijala, Viiala, Lempäälä, Tampere) ja Tampere-Pori (Tampere, Nokia, Vammala, Karkku) sekä velvoiteliikenteen piiriin yhteysväli Tampere-Vilppula-Keuruu (Tampere, Orivesi, Orivesi keskusta, Juupajoki, Vilppula, Kolho). Näistä Porin suunnassa ostosopimus kattaa kaiken kyseisen välin raidehenkilöliikenteen. Helsingin suunnassa on ostoliikenteen lisäksi runsaasti markkinaehtoisesti tuotettua liikennettä, joskin palvelutaso vaihtelee asemittain. Haapamäen suunnassa velvoiteliikennettä on LVM:n ostojen lisäksi vuonna 2016 tuettu paikallisesti pirkanmaalaisten kuntien rahoituksella lisäämällä viikonloppuun aikataulua täydentäviä, kuntien saavutettavuuden ja elinvoiman kannalta tärkeitä vuoroja.

Raideliikenteen kehittäminen ja siihen tukeutuva maankäyttö ovat Pirkanmaalla ja Tampereen kaupunkiseudulla suunnittelun keskiössä. Viiden radan risteyskohdassa Pirkanmaalla on otollinen sijainti sekä kasvava väestöpohja raideliikenteen kasvun pohjaksi. Asemanseutuja vahvasti tukeva maankäyttö on Pirkanmaan valmisteilla olevan maakuntakaavan 2040 strateginen perusratkaisu. Maankäytön valinnat on tehty raideliikennettä tukeviksi ja siihen tukeutuviksi. Myös Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040 tukeutuu kehittyviin lähijunayhteyksiin ja alueelle laadittu MAL-sopimus vuosille 2016-2019 edistää tätä tavoitetta. Maakuntakaava, Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma sekä alueen MAL-sopimus tekevät osuutensa vahvasti raideliikennettä tukevin suunnitelmin.

Me pirkanmaalaiset toimijat näemme raideliikenteen kiinteästi osana alueen maankäytön ja liikennejärjestelmän kokonaisuutta nyt ja tulevaisuudessa. Lähijunaliikenteen kehittämistä on selvitetty eri yhteyksissä, viimeisimpänä keväällä 2016 Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän ja Liikenneviraston sekä Mänttä-Vilppulan kaupungin ja Juupajoen kunnan teettämässä selvityksessä ” Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu”. Selvityksessä tarkasteltiin sekä lähijunaliikenteen operointiratkaisuja osana raideliikenteen kokonaisuutta alueella, että tarvittavia asema- ja raitin-vestointeja. Selvityksen tarkastelualue kattaa ratayhteydet Tampereelta Vammalaan, Toijalaan, Haapamäelle ja Mänttään. Raportti pitää sisällään yksityiskohtaiset selvitykset ratateknisistä toteutusedellytyksistä ja raideinfrastruktuurin kehittämistarpeista, selvitykset uusien asemien realistisista toteutusmahdollisuuksis-

ta, lähijunaliikenteen tarjontaskenaariot vuoteen 2025, asemanseutujen maankäytön potentiaalit ja liikennetaloudellisen tarkastelun. Tavoitteena on lisätä liikennöintiä raiteilla ja nostaa raideliikenne selvemmin osaksi joukkoliikennejärjestelmää myös Pirkanmaalla. Raportti on toimitettu liikenne- ja viestintäministeriön käyttöön, mutta se on myös luettavissa verkossa osoitteessa:

www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4232/asemien_ja_liikenteen_suunnittelu_loppuraportti.pdf

Millaisia taloudellisia ja muita vaikutuksia mahdollisilla junavuoroilla olisi alueelle, esimerkiksi työssäkäyntiin ja opiskeluun sekä yritysten toimintaan?

Helsingin ja Tampereen välinen vyöhyke on Suomen suurin yhtenäinen työssäkäyntivyöhyke. Tampereen ja Riihimäen välillä nykyiset ostoliikennesopimuksen mukaiset 7 vuoroa suuntaansa ovat erityisen tärkeitä, sillä ne pysähtyvät Helsinki-Tampere-välin nopeuttamisen jalkoihin jääneillä väliasemilla Toijalassa, Viialassa ja Lempäälässä. Markkinaehtoiset junavuorot ovat kesäkuussa vähentäneet pysähdyksiä esimerkiksi Hämeenlinnassa ja Akaan Toijalassa. Toijalan alueelta Tampereelle pendelöiviä on yli 2200 henkeä. Heidän yhteytensä Tampereelle ja Helsinkiinkin ovat markkinaehtoisen liikenteen muutosten myötä huomattavasti heikentyneet. Tampereen ja Helsingin välinen markkinaehtoinen linja-autoliikenne kulkee pääosin valtatie 3, jonne Toijalan keskustasta on matkaa, minkä lisäksi osa linja-autoliikenteen vuoroista ei pysähdy Toijalan kohdalla lainkaan. Pirkanmaa on vahva vientimaakunta, ja erityisesti HHT-vyöhykkeellä tarvitaan yritystoiminnan näkökulmasta enemmän ja nopeampia yhteyksiä vientiteollisuuden tarpeisiin.

Tampereen ja Porin välillä on 7 ostoliikennesopimuksen mukaista vuoroa suuntaansa, jotka toimivat myös tärkeinä kaupunkiseudun sisäisinä työmatkaliikenteen yhteyksinä Nokian ja Tampereen välillä. Helsinki-Tampere-Pori junayhteys toimii myös palvelutasoltaan kilpailukykyisenä vaihtoehtona valtatie 2 käyttävälle bussiliikenteelle. Tampereen ja Porin välinen valtatie 11 suuntainen bussiyhteys toimii markkinaehtoisesti reittiliikenneluvilla (6 vuoroa suuntaansa). Bussimatkan kesto välillä Pori - Tampere on 5-15 minuuttia junaa hitaampi. Ratayhteys kulkee Sastamalan kautta, joten junaliikenteen palvelutaso Tampereelle suuntautuvilla matkoilla on palvelutasoltaan erittäin kilpailukykyinen Sastamalan (Vammala, Karkku) ja Nokian osalta. Sastamalan suunnan bussivuorot (pikavuorot) ovat siirtymäajan sopimusvuoroja. Liikenteen järjestämistapaa tulevaisuudessa pohditaan. Suuri ongelma Tampereen ja Porin välillä on aamulla Tampereelta Poriin suuntautuvan junavuoron puuttuminen. Aikaisimmillaan Poriin pääsee klo 9:30, mikä on työasiointimatkojen kannalta ongelmallista.

Tampere-Vilppula junayhteys on matka-ajaltaan omaa luokkaansa verrattuna bussiliikenteeseen. Esimerkiksi Juupajoella asema on aivan keskustaajaman ytimessä ja matka Tampereelle kestää noin 40 minuuttia, mikä on 20-35 minuuttia nopeampi kuin bussilla. Tampereen ja Oriveden välisen bussiliikenteen järjestämisvastuu on nykyisin Tampereen seudun joukkoliikenteellä. ELY-keskus järjestää bussiliikennettä Oriveden ja Mänttä-Vilppulan välillä. Junaliikenteen pienempi matka-aika on yhteysvälillä tärkeä tekijä.

Tampere on kasvava kaupunkiseutu, jonne myös pendelöidään laajalta alueelta. Valitettavasti tarkkoja junaliikenteen vuorojen matkustajatietoja alueen toimijoilla ei ole käytettävissä, mutta käsityksemme mukaan erityisesti aamun ja iltapäivän työmatkaliikenteen vuorot kaikilla osto- ja velvoiteliikenteen yhteysväleillä ovat käyttöasteeltaan korkeita. Tampereen sisääntuloväylät ovat erityisesti valtateiden 3, 9 ja 12 suunnista jo nykyisellään ruuhka-aiempujen aikana lähellä kapasiteettinsa kantokykyä. Pirkanmaan alueella onkin aloitettu kehitystyö liityntäpysäköintiratkaisujen edistämiseksi. Liityntäratkaisujen merkitys jää kuitenkin erittäin vähäiseksi, mikäli joukkoliikenteen palvelutaso ei ole riittävän houkutteleva.

Junavuorot ovat työmatkaliikenteen lisäksi tärkeitä monille opiskelijoille. Esimerkiksi Tampereen ja Hämeenlinnan välillä kulkee runsaasti opiskelijoita molempiin suuntiin. Myös Vammala ja Orivesi ovat merkittäviä kohteita opiskelumatkoissa.

Tampereen ja Riihimäen välillä sekä Porin ja Haapamäen suunnissa asuinpaikan valinnassa on monilla asukkailla painanut mahdollisuus kulkea junalla työ- tai opiskelumatkat. Kuitenkin pienemmillä väliasemilla, jopa Hämeenlinnassa ja Toijalassa, junaliikenteen palvelutasoa on heikennetty. Osto- ja velvoiteliikenteellä olisi-kin tärkeää täydentää liikennöintiä siten, että joukkoliikenteen vuorotarjonta säilyisi houkuttelevana ja kestävästä liikkumista tukevana.

Kuntien elinvoiman ja yritysten kannalta osto- ja velvoiteliikenteen vuoroilla on tärkeä rooli. Pori-Tampere-välin ja Tampere-Haapamäki-välin (pois lukien Orivesi) kunnissa junaliikenteen palvelu koostuu yksinomaan näistä vuoroista. Kuntien saavutettavuus on elinkeinoelämän kannalta tärkeää. Myös kulttuuripalveluiden näkökulmasta junaliikenteellä on merkitystä. Esimerkiksi Mänttä-Vilppulassa sijaitsee kansallisesti ja kansainvälisesti merkittäviä kulttuurikohteita, joissa vieraillee vuositasolla reilusti yli 100 000 kävijää.

Etelä-Suomen kasvukolmion (Turku-Tampere-Helsinki) sujuvat henkilöjunaliikenteen yhteydet ovat tärkeitä koko Etelä-Suomen elinkeinoelämälle sekä työmatkaliikenteelle. Junaliikenteen yhteydet parantavat yritysten ja julkisorganisaatioiden kanssakäymistä, verkostoitumista, työasiointia, työvoiman saatavuutta, kokous-, kongressi- ja vapaa-ajan matkustusta sekä erilaisten tapahtumien järjestämistä. Etelä-Suomen kytkeminen yhdeksi vahvaksi työssäkäyntialueeksi edellyttää sujuvampia henkilöjunaliikenteen yhteyksiä myös Turun ja Tampereen välille. Juna-aikatauluja tulisi kehittää etenkin työmatka-, kokous- sekä kongressimatkoja palveleviksi. Tarpeen olisivat Tampereelta Turkuun aamuyhdeksäksi saapuva uusi vuoro sekä Turusta Tampereelle klo 17-18 lähtevä uusi vuoro. Tällä välillä tulisi harkita lisäliikenteen järjestämistä. Näiden vuorojen olisi tarpeen pysähtyä myös Toijalassa sekä Lempäälässä.

Millaisia vaikutuksia alueen junaliikenteellä on muuhun liikennealan elinkeinotoimintaan alueella?

Muutokset osto- ja velvoiteliikenteen vuoroissa sekä lyhyellä varoitusajalla tehtävät ratkaisut aiheuttavat merkittäviä ongelmia muulle joukkoliikenteen järjestämiselle alueella. Joukkoliikenne toimii kokonaisuutena, jossa yhden osan muuttaminen vaikuttaa suuren osaan muitakin vuoroja. Esimerkiksi Tampere-Haapamäki-välin liikennöinnissä tehdyt muutokset aiheuttivat sekavan tilanteen alueen bussiliikenteen järjestämiseen. Myöskään luontevia matkaketjuja ei voida tarjota asiakkaille, kun liityntävuoroja ei voida järjestää tilanteen muuttuessa vuosittain. Bussiliikenteen kannattavuus tietyillä väleillä saattaa muuttua olennaisesti junaliikenteen vuoroja muutettaessa. Tämä aiheuttaa epävarmuutta niin joukkoliikenteen tilaajan kuin tuottajan näkökulmasta.

Toimivaltaisten viranomaisten määrä vaikeuttaa liikennejärjestelmäkokonaisuuden suunnittelua. Järjestelmän muutoksista tulisi sopia yhdessä neuvotellen ja kokonaisuutta katsoen. Yhden osan kuten yksittäisen ostoliikenteen vuoron optimoiminen ei johda yhteiskunnan kannalta parhaaseen lopputulokseen. Olisi-kin tärkeää, että jatkossa pohditaan huolellisesti viranomaisjärjestelyt eri liikenteen osien tilaamisessa.

Tampereen joukkoliikenteen toimivaltaisen viranomaisen alueella on otettu viime vuosina käyttöön NYSSE+VR-lippu. Yhteiskäyttöisyyttä kohti on siis otettu ensiaskelia, mutta kehitettävää on edelleen. On asiakkaiden kannalta erittäin tärkeää, että junaliikenne kuuluu muun joukkoliikenteen kanssa samaan lipukokonaisuuteen.

Miten junaliikenteen aikatauluja tulisi kehittää olemassa olevien resurssien puitteissa ja mitkä junavuorot olisivat kannaltanne kaikista kriittisimmät?

Kriittisimmät vuorot sijoittuvat työ- ja opiskelumatkojen huipputunteihin. Etelän suunnasta ja suuntaan työmatkaliikenteen vuorot ovat erittäin tärkeitä päivittäisen pendelöinnin turvaamiseksi. Aamulla olisi tarvetta vielä parantaa palvelutasoa Hämeenlinnasta, Toijalasta ja Lempäälästä. Nämä asemat ovat jääneet huipputunteina Helsinki-Tampere-välin nopeuttamisen jalkoihin.

Nokiolla, Vammalassa ja Karkussa on tärkeää pystyä säilyttämään nykyinen palvelutaso, jotta junaliikenne säilyy riittävän houkuttelevana eikä menetä käyttäjäosuuttaan henkilöautoilulle. Vammalassa on kaupunki juuri parantanut liityntäpysäköintiä niin henkilöautoille kuin pyörillekin sekä kohentanut aseman ympäristöä kokonaisuutena. Nokiolla rautatieaseman yhteyteen on vastikään toteutettu joukkoliikenteen terminaaliliityntäpysäköinteen, jossa vaihto eri joukkoliikennevälineestä toiseen on tehty sujuvaksi. Asemien palvelutasoon on siis tehty merkittäviä panostuksia myös kaupunkien puolesta.

Haapamäen suunnassa liikennöinti tulisi palauttaa vuoden 2016 alun tilanteeseen. Kuntien avustuksella on tänä vuonna saatu ylläpidettyä junaliikenteen houkuttelevuutta, mutta jatkuvuudesta ei ole varmuutta. Yhteysvälin junaliikenteen käyttäjämäärät ovat olleet kasvusuunnassa.

Liikennevirasto on aloittamassa Riihimäki-Tampere-välin tarveselvityksen. On tärkeää, että tässä työssä nostettaisiin tarkasteluun myös operointikokonaisuus. Työn tekemiseen on sitouduttu Tampereen kaupunkiseudun MAL-sopimuksessa.

Tampereen kaupunki on laatinut selvityksiä Tesoman seisakkeen avaamiseksi Porin radalle. Kun seisakkeen rakentaminen etenee, tulee myös tämä pysähdyspaikka ottaa osaksi Tampere-Pori-välin junaliikennettä.

Lähijunaliikenteen kehittämiselvityksessä nousi esiin myös tiettyjä investointitarpeita rataverkolle, jotta lähijunaliikenne Pirkanmaalla on mahdollista. Näiden sisällyttäminen tulevien vuosien investointikehykseen on tärkeää. Erityisesti Tampereen rautatieaseman uuden välilaiturin rakentaminen on odottanut rahoitusta jo kauan. Hyväksytyyn yleissuunnitelman mukaisesti toimii on ryhdyttävä mahdollisimman pikaisesti.

Me pirkanmaalaiset toimijat näemme raideliikenteen pitkäjänteisen kehittämisen tärkeänä, ja maankäytön suunnittelu alueellamme tukeutuu myös junaliikenteeseen. Vaikka kyse olisikin junaliikenteen lyhytaikaisesta muutoksesta, voi sillä olla kauaskantoisia vaikutuksia ihmisten liikkumistottumusten ja asuinpaikan valinnan kannalta. Liikennekaaren tavoite liikennemarkkinan avaamisesta ja kehittämisestä on kannatettava, mutta samaan aikaan on tarpeen ylläpitää junaliikenteen palveluiden nykytila vaihtoehtoisia ratkaisumalleja etsittäessä.

Osto- ja velvoiteliikenne yhdessä markkinaehtoisesti tapahtuvan junaliikenteen sekä bussiliikenteen kanssa muodostavat joukkoliikenteen kokonaisuuden, jota tulee tarkastella järjestelmänä. Järjestelmätason näkemys, jossa joukkoliikenteen toimivaltaiset viranomaiset tekevät yhteistyötä, on tarpeen. Junaliikenteen kokonaisuutta ei myöskään voida suunnitella vuoro kerrallaan, sillä kalustokierron vuoksi kulurakenne on vaikeasti arvioitavissa yhden vuoroparin näkökulmasta. Näin ollen yksittäisten vuorojen priorisointi tai esiin nostaminen tuntuu tarpeettomalta.

Tällä hetkellä linja-autoliikenne toimii markkinaehtoisesti esimerkiksi väleillä Pori - Tampere, Orivesi - Mänttä ja Tampere - Helsinki. Markkinaehtoisessa liikenteessä ongelmana on lippujärjestelmien yhteenso-

pimattomuus eikä viranomaisen voi halutessaankaan tukea liikennettä. Kokonaisuuden kannalta saattaisi olla järkevää järjestää ja suunnitella työssäkäyntialueella sekä juna- että bussiliikenne yhden viranomaisen toimesta. Busseilla voitaisiin nykyistä tehokkaammin hoitaa esimerkiksi liityntäliikenne juniin ja busseilla/pikkubusseilla voitaisiin järjestää liikennettä esimerkiksi kysyntähuippujen ulkopuolisina aikoina. Joukkoliikennejärjestelmä pystyttäisiin kilpailuttamaan yhtenä kokonaisuutena viranomaisen järjestämänä liikenteenä, jolloin esimerkiksi lippujärjestelmä olisi yhteinen. Tällaiseen uudenaikaiseen liikenteen järjestämiskokeiluun olisi Pirkanmaalla toimivilla viranomaisilla kiinnostusta ja tätä on myös MAL-sopimuksessa luvattu selvittää ja edistää.

Pirkanmaa ja Tampereen kaupunkiseutu on halukas toimimaan innovatiivisten hankintamallien kokeilualustana tulevaisuudessa. Samassa yhteydessä olemme kiinnostuneita selvittämään tarkemmin mahdollisuuksia lisätä junaliikenteen palvelukokonaisuuteen myös lähijunaliikennettä Pirkanmaan alueella.

Jotta joukkoliikenteen kokonaisuuden vuosittaisesta epävarmuudesta päästään, olisi osto- ja veloiteliikenteen ratkaisuun tarpeen sitoutua koko sopimuskaudelle vuoteen 2019 asti. Tällä välin on syytä valmistautua kilpailunavautumiseen ja suunnitella kilpailutettava joukkoliikennejärjestelmä kokonaisuutena. Muutoksen on tapahduttava hallitusti siten, ettei palvelutaso uusien toimintamallien valmistelun aikana romahda.

Toivomme vielä keskustelua alueen toimijoiden kanssa eri ratkaisuvaihtoehdoista sekä mahdollisista uusista kokeiluista. Samoin toivomme saavamme osallistua neuvotteluihin siinä vaiheessa, kun käytössä on alustava esitys aikataulurakenteesta tulevalle osto- ja veloiteliikenteelle.



maakuntajohtaja Esa Halme
Pirkanmaan liitto



johtaja Juha Sammallahti
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen



joukkoliikennepäällikkö Mika Periviita
Tampereen kaupunki
joukkoliikenteen toimivaltainen viranomaisen



seutujohtaja Päivi Nurminen
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä