
Dnro HML/4496/08.00.00/2018

407 § Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle koskien alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanketta sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittämistä

KH 22.10.2018 § 407

Valmistelijat: maankäytön suunnittelujohtaja Niklas Lähteenmäki, p. 03 621 5584, vt. joukkoliikennekoordinaattori Mirella Bitter, p. 03 621 5329

Liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen seuraavaa kautta vuodesta 2020 alkaen. Nykyiset ostoliikennesopimus ja päätös velvoiteliikenteestä ovat voimassa vuoden 2019 loppuun. Tulevalla kaudella on tarkoitus pilotoida yhdessä alueiden kanssa alueellista liikennettä sekä tarkastella muutoinkin osto- ja velvoiteliikenteen kokonaisuutta ottaen huomioon alueiden tarpeita

Hallituksen linjauksen mukaisesti rautateiden henkilöliikennepalvelut avataan kilpailulle vaiheittain. Ensimmäisenä kilpailutetaan Etelä-Suomen taa-jamajunaliikenne. Kilpailutetun liikenteen on tarkoitus alkaa kesäkuussa 2022. Hallitus on myös esittänyt, että maakuntaudistuksen yhteydessä annettaisiin maakunnille toimivalta oman alueensa junaliikenteeseen, jolloin niiden on mahdollista järjestää liikennettä omista tarpeistaan käsin.

Uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelu antaa LVM:n mukaan tilaisuuden tarkastella myös alueellisen liikenteen tulevaisuutta. Valmistelu on tarkoitus toteuttaa siten, että kuntien ja alueiden tarpeet voidaan ottaa aiempaa paremmin huomioon. Tarkoitus on selvittää käytännön tasolla, millaisia vaikutuksia alueiden omista lähtökohdista suunnitellulla aikataulurakenteella on kustannuksiin ja matkustusmääriin. Tästä syystä LVM pyytää viranomaistahoja ilmoittamaan kiinnostuksensa osallistua pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa.

Pilottihanke voitaisiin käynnistää aikaisintaan joulukuusta 2019 alkaen LVM:n osto- ja velvoiteliikennekokonaisuuksien puitteissa. Pilotti on määrä toteuttaa hakumenettelyllä siten, että esimerkiksi kunnat ja maakuntien liitot voisivat muodostaa yhteenliittymiä ja hakea mukaan pilottiin. LVM valitsee varsinaiseen pilottiin mukaan 1–3 aluetta, joiden kanssa laaditaan yhteiset junaliikenteen aikataulusuunnitelmat. Tämän jälkeen liikennöinnistä pyydettäisiin tarjousta VR:ltä. Pilottihankkeiden tavoitteena tulee olla matkustajamäärien ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. LVM vastaisi tässä vaiheessa varsinaisesta hankinnasta, ja maakunnallisesti suunniteltu liikenne olisi osa ministeriön ja VR:n välistä sopimusta.

Tarkoitus on selvittää käytännön tasolla, millaisia vaikutuksia alueiden omista lähtökohdista suunnitellulla aikataulurakenteella on kustannuksiin ja matkustusmääriin. Parhaiten tällaista tietoa saadaan LVM:n mukaan konkreettisten kokeilujen avulla.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää tietoa erityisesti seuraavista asioista:

- alueen liikkumistarpeista, sekä osto- ja velvoiteliikenteen mahdollisesta tulevasta tarjonnasta
- alueen lippujärjestelmän sopivuudesta otettavaksi junaliikenteessä käyttöön

- kiinnostuksesta osallistua pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa.

Lausunto pyydetään antamaan 23.10.2018 mennessä.

Liitteet:

- Kaupungin lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle
- Liikenne- ja viestintäministeriön kirje 11.9.2018

Isosuo ehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa liikenne- ja viestintäministeriölle liitteenä olevan lausunnon.

Samalla kaupunginhallitus päättää tarkastaa pöytäkirjan tämän pykälän osalta kokouksessa.

Asian käsittelyn kuluessa kaupunginhallitus päätti yksimielisesti tehdä lausuntoon seuraavat muutokset:

- Lisätä lausunnon alkuun seuraavan tekstin: Tuoreen ilmastonraportin mukaan liikenteen päästöjen vähentäminen on kriittistä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Juna on osa ratkaisua ilmastonmuutoksen hillitsemisessä, sillä se tuottaa vähemmän päästöjä ja kuluttaa vähemmän energiaa kuin muut liikennemuodot.
- Korjata seuraavat asiavirheet:
 - Poistaa lausunnon viidennestä kappaleesta tekstin "Pahimmillaan vuoroväli on jopa kolme tuntia keskellä päivää ja".
 - Muuttaa lausunnon kappaleen yhdeksännen kappaleen tekstin "pendolino 54" tekstiksi "intercity 20".

Päätös: Kaupunginhallitus hyväksyi ehdotuksen edellä mainituin muutoksin.

Hämeenlinna 22.10.2018

Sari Rautio
puheenjohtaja

Niina Kuusela
pöytäkirjanpitäjä

Pöytäkirja tarkastettu
Hämeenlinna 22.10.2018

Muutoksenhaku: Liite 2.

Lisätietoja antaa maankäytön suunnittelujohtaja Niklas Lähteenmäki, p. 03 621 5584

Tiedoksi:

Liikenne- ja viestintäministeriö
Liikennevirasto
Hämeen liitto
HML/kaupunkirakennejohtaja
HML/maankäytön suunnittelujohtaja
HML/joukkoliikennekoordinaattori

Lausunto alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeesta sekä os- to- ja velvoiteliikenteen kehittämisestä

22.10.2018

Tuoreen ilmastonraportin mukaan liikenteen päästöjen vähentäminen on kriittistä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Juna on osa ratkaisua ilmastonmuutoksen hillitsemisessä, sillä se tuottaa vähemmän päästöjä ja kuluttaa vähemmän energiaa kuin muut liikennemuodot.

Hämeenlinnan kaupunkiseutu on rakentunut kuljetusyhteyksiin ja liikenneväyliin tukeutuen. Raideyhteydet muodostavat yhä vahvistuvan perustan koko alueen elinvoimalle ja saavutettavuudelle. Kaupunki on viimeisen kymmenen vuoden aikana keskittänyt maankäytön voimavaroja erityisesti keskustan kehittämiseen. Tulevaisuudessa keskusta on edelleen koko seudun elinvoiman ja vetovoiman kannalta tärkein kehittämiskohde. Kaupunki tulee kasvamaan erityisesti rautatieaseman alueelle ja raideliikenteeseen tukeutuen. Aseman aluetta kehitetään monipuolisena keskustatoimintojen alueena ja liikennejärjestelmän solmukohtana. Alueen kehittyminen vaikuttaa ratkaisevasti Suomen kasvukäytävän keskiosan aluetalouteen ja työpaikkojen kehittymiseen.

Kaupungin elinkeinoelämä on riippuvainen liikkuvasta työvoimasta, joka asuu ja toimii joustavasti eri osissa Suomen kasvukäytävää. Kasvukäytävän maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelu sekä liikennepalveluiden toteuttaminen nojautuvat raideliikenteeseen. Kasvukäytävä on kansallisesti tarkasteltuna täysin ainutlaatuinen alue pendelöinnin ja työmatka-asiointin määrissä ja matkojen pituuksissa mitattuna.

Liikkumistarpeet ja palvelutaso

Hämeenlinnan kaupunki tähdentää, että junaliikenteen järjestämisessä tulee keskeisenä päämääränä olla koko kasvukäytävän elinkeinojen, asumisen ja aluetalouksien kehittymisen mahdollistaminen kansantalouden näkökulmasta. Tämä tarkoittaa hyviä ja nopeita junayhteyksiä alueen kaupunkiseutujen välillä.

VR muutti vuonna 2016 aikatauluja omista liiketoiminnallisista syistään johtuen siten, että kaukojunat eivät enää säännöllisesti pysähdy kasvukäytävän keskiosissa. Keväällä 2018 VR muutti aikatauluja edelleen siten, että säännöllisyys, ennustettavuus ja liityntäyhteydet paikallisliikenteeseen heikkenivät entisestään. Uudistusten vaikutukset ovat osoittautuneet kasvukäytävän keskiosan kannalta paljon vakavammiksi kuin osattiin ennustaa.

Hämeenlinnasta ei pääse enää säännöllisesti junalla kerran tunnissa Helsinkiin ja Tampereelle. Junalla kulkeminen edellyttää ai-

katauluihin perehtymistä ennen jokaista yksittäistä matkaa. VR on palauttanut vuorotarjontaa vuoden 2016 jälkeen, mutta edelleen tarjonnassa on työ- ja asiointiliikennettä hankaloittavia aukkoja. Taajamajunaliikenteen lisäys on parantanut huomattavasti yhteyksiä pienempien aluekeskusten välillä myös Hämeenlinnan seudulla.

Hämeenlinnan kaupunki pitää välttämättömänä, että LVM sisällyttää osto- ja velvoiteliikenteen sopimukseen Helsinki-Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere -yhteysvälin palvelutarjonnan järjestämisen siten, että yhteysvälillä voidaan palata Hämeenlinnan osalta yhden tunnin säännölliseen ja ennustettavaan junatiheyteen sekä Helsingin että Tampereen suuntiin. Tunnin vuorovälein tapahtuvan junatarjonnan tulee toteutua myös ns. ruuhka-aikojen ulkopuolella. Liikenteen tulee alkaa riittävän aikaisin palvellakseen työmatkaliikennettä ja päättyä riittävän myöhään illalla kulttuurij- ja opetuspalveluiden käyttäjien vuoksi.

Hämeenlinnan seudulla joukkoliikenteen keskeisin vaihtoyhteys on järjestetty rautatieasemalle. Liikenteen aikataulut on sovitettu saapuviin ja lähteviin junavuoroihin. Juna-aikataulujen muutokset heijastuvat suoraan joukkoliikenteen käytettävyyteen. Liityntäliikenteen järjestämiseksi olisi suotavaa, että aikatauluja ei muutettaisi talvikaudella.

Matka-aika Hämeenlinnan ja Helsingin välillä kaukojunavuoroilla on nykytilanteessa pääsääntöisesti 1h 10min. Lähijunavuoroilla matka-aika on noin 1 h 30 min, mikä on pidempi kuin henkilöautolla kuljettuna. Matka-aikaa pidentää mm. junan vaihto tai odotusaika Riihimäellä. Matka-aika Hämeenlinnan ja Helsingin välillä tulisi kaikilla junamuodoilla olla alle yhden tunnin. Näin erityisesti niillä junavuoroilla, jotka palvelevat työmatkaliikennettä.

Erityisesti työasiointimatkojen sujumiseksi Hämeenlinnasta tulee päästä nopealla kaukojunalla Helsinkiin myös klo 12:ksi ja klo 13:ksi. Nykyaikataulut eivät sitä mahdollista. Tilannetta auttaisi esimerkiksi jos nyt Tampereelta klo 10:02 lähtevä suoraan Helsinkiin ajava intercity 20 pysähtyisi Hämeenlinnassa.

Helsingistä Hämeenlinnaan aikataulujen tulisi mahdollistaa se, että juna olisi Hämeenlinnassa siten ennen klo 17:ää, että esimerkiksi lapsen hakeminen päiväkodista on mahdollista. Olisi hyvä tutkia mahdollisuutta voisiko nyt Helsingistä klo 15:14 lähtevä intercity pysähtyä Hämeenlinnassa. Illan paluuliikenne on pääosin hitaan lähijunaliikenteen varassa, minkä moni kokee epä-mukavuustekijäksi varsinkin ilta-aikaan.

Osto- ja velvoiteliikennesopimukseen tulisi sisällyttää vaatimus siitä, että myös taajamajunakaluston tulisi olla sellaista, että se mahdollistaa asianmukaisen työskentelyn työ- ja asiointimatkalta.

Kanta-Häme sijaitsee raideliikenteen runkoväylästössä aivan rungon vahvimmassa ytimessä. Päärata on maan ylivoimaisesti

vilkkaemmin liikennöity rataosa. Esteenä sen toimimiselle markkinaehtoisesti riittävällä palvelukapasiteetilla on ratakapasiteetin ja sen välityskyvyn riittämättömyys todelliseen patoutuneeseen tarpeeseen nähden. Jotta raideliikenteen vapauttamisen täysi hyöty saataisiin ulosmitattua, tarvitaan myös samanaikaisia voimakkaita panostuksia raideinfrastruktuuriin.

Lippujärjestelmä

Hämeenlinnan seudulla on käytössä Waltti-lippujärjestelmä, joka on integroitavissa muun liikenteen lipputuotteiden kanssa. Kaupunki tähdentää, että lipputuotteiden kehittämisessä tulee ottaa huomioon monipuolisesti erilaiset liikkumisen palvelut. Hämeenlinnan näkökulmasta esimerkiksi liityntäpysäköinti, kaupunkipyörät ja taksipalvelut tulisivat olla liitettävissä lipputuotteisiin. Lipputuotteiden kehittämisessä kuten muussakin joukkoliikenteessä keskeisin suunnitteluperuste tulee olla asiakaslähtöisyys sekä yksittäisen matkustajan kannustaminen kestäviin kulkutapoihin.

Alueellisen liikenteen pilotointi

Hämeenlinnan kaupunki kannattaa tiivistä yhteistyötä ja vuoropuhelua junatarjonnan ja aikataulurakenteen suunnittelussa. Tämä parantaa myös kaupunkiseudun sisäisen liikenteen suunnitelmallisuutta. Kaupunki ja Hämeenlinnan seudun toimivaltainen viranomaisen osallistuvat mielellään tällaiseen yhteistyöhön. Kaupunki on ollutkin mukana monissa joukkoliikenteen kehittämisen hankkeissa ja on käynnistynyt kaupungin ja pendelöintiyhdistöjen välisen pendelöintiraadin, joka pyrkii omalta osaltaan välittämään tietoa ja toimimaan suoran vuoropuhelun mahdollistajana asukkaiden ja junatarjonnasta vastaavien kanssa. Yhteistyöhön on otettava mukaan myös muut joukkoliikenteen toimijat kuten linja-autoliikenteen harjoittajat, taksit ja kaupunkipyöräjärjestelmien tarjoajat.

Hämeenlinnan kaupunki kannattaa lämpimästi sellaista pilottia ja yhteistyötä, jonka lähtökohtana ja tuloksena on kuntien ja alueiden tarpeiden huomioon ottaminen nykyistä paremmin. Kaupunki ei kuitenkaan näe raideliikenteen rahoittamista kuntien tehtävänä.

Päärata on maan todellinen valtasuoni paitsi volyymien myös syöttövaikutuksensa vuoksi. Helsinki-Tampere -välin kautta hoidetaan paitsi kasvukäytävän ja metropolin kasvun edellytyksiä, myös ruokitaan Tampereen taakse jäävää Suomea ja rannikon vientialuetta. Näin ollen Häme ei ole sellaista aluetta, jota olisi tarkoituksenmukaista tai edes mahdollista tarkastella itsenäisenä raideliikenteen järjestämisen alueena. Hämeen, Uudenmaan ja Pirkanmaan muodostama kokonaisuus olisi järjestämisen alueena minimirajaus, eikä monessa mielessä siltikään riittävä.

11.9.2018

Alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanke sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittäminen 2020-2022

Liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen seuraavaa kautta vuodesta 2020 alkaen. Nykyiset ostoliikennesopimus ja päätös velvoiteliikenteestä ovat voimassa vuoden 2019 loppuun. Tulevalla kaudella on tarkoitus pilotoida yhdessä alueiden kanssa alueellista liikennettä sekä tarkastella muutoinkin osto- ja velvoiteliikenteen kokonaisuutta ottaen huomioon alueiden tarpeita.

1 Tausta ja tavoitteet

Hallitus on päättänyt, että rautateiden henkilöliikennepalvelut avataan kilpailulle vaiheittain. Ensimmäisenä kilpailutetaan Etelä-Suomen taajamajunaliikenne. Kilpailutetun liikenteen on tarkoitus alkaa kesäkuussa 2022. Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisen avulla pyritään saavuttamaan seuraavia yleishyödyllisiä tavoitteita:

- Rautateiden henkilöliikennepalvelujen tarjonta lisääntyy, monipuolistuu ja vastaa nykyistä paremmin eri asiakasryhmien tarpeisiin, jolloin junamatkustamisesta tulee houkuttelevampi vaihtoehto yksityisautoilulle
- Palvelut tuotetaan nykyistä tehokkaammin ja julkiselle tuelle saadaan nykyistä enemmän vastinetta
- Palvelutarjonnan kasvu ja kilpailu tarjoajien sekä eri liikennemuotojen välillä hyödyttää matkustajia, kun palveluntarjoajat kilpailevat lippujen hinnoilla ja erilaisilla palvelukonsepteilla
- Rautatieliikenteen matkustajamäärät kasvavat ja rautatieliikenteen osuus henkilöliikennematkoista nousee nykyisestä noin viidestä prosentista kuuteen prosenttiin uusilla sopimusjärjestelyillä 2020-luvulla ja edelleen kahdeksaan prosenttiin seuraavilla sopimuskausilla 2030-luvun kuluessa
- Rautateiden tavaraliikenteessä kilpailu vauhdittuu ja logistiikkapalveluiden tarjonta lisääntyy, jolloin rautatieliikenne pystyy paremmin vastaamaan teollisuuden logistiikan tarpeisiin
- Kansantalouden kasvuedellytykset paranevat ¹

Kilpailun avaaminen on läheisesti kytköksissä alueellisen liikenteen tulevaisuuteen, sillä se muuttaa osto- ja velvoiteliikenteen sopimuskokonaisuutta merkittävästi nykyisestä. Hallitus on myös esittänyt, että maakuntaudistuksen yhteydessä annettaisiin maakunnille toimivalta oman alueensa junaliikenteeseen, jolloin niiden on mahdollista järjestää liikennettä omista tarpeistaan käsin.

Kilpailun avaaminen ja siihen kytkeytyvät toimivaltakysymykset ovat myös herättäneet useilla alueilla uudenlaista kiinnostusta junaliikennettä kohtaan. Paikallisjunaliikenteessä 1980-luvulla tehtyjen laajojen lakkauttamisen jälkeen jäljellejäänyt alueellinen liikenne on suunniteltu toimimaan ensisijaisesti kaukojunien liityntäyhteyksinä. Siten olemassa oleva liikenne ei välttämättä palvele alueen sisäistä liikkumista, eikä sovellu välttämättä sellaisenaan maakuntien hankkiman liikenteen pohjaksi. Eri puolilla Suomea on kuitenkin 2000-luvun aikana virinnyt selvityksiä ja suunnitelmia suurilla kaupunkiseuduilla ja maakunnissa lähi- ja taajamajunaliikenteen käynnistämiseksi. Monella alueella on viime aikoina

¹ Talouspoliittinen ministerivaliokunta 10.4.2017: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/b74f6d69-54f1-4e8c-8f57-88b3f93dd684/5bb33097-b6b6-4276-9ff9-81b556e2f8b5/MUISTIO_20180604101000.PDF

ryhdytty tarkastelemaan junaliikenteen mahdollisuuksia osana laajempaa alueellista liikennejärjestelmää ja erityisesti alueellisessa liikenteessä nähdään paljon kehityspotentiaalia. Moni alueellisen liikenteen järjestämiseen liittyvä kysymys vaatii kuitenkin vielä jatkotyötä.

Jo ennen kilpailun avaamista on tehtävä ratkaisuja kannattamattoman junaliikenteen tulevaisuudesta, sillä sekä nykyinen liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) ja VR-Yhtymä Oy:n (VR) välinen ostoliikennesopimus että LVM:n päätös VR:lle asetetusta julkisen palvelun velvoitteen alaisesta liikenteestä ovat voimassa vuoden 2019 loppuun.

2 Osto- ja velvoiteliikenne

2.1 Liikkumistarpeet ja palvelutaso

Osto- ja velvoiteliikenteen suunnittelua varten pyydämme näkemyksiänne alueenne liikkumistarpeista, sekä osto- ja velvoiteliikenteen mahdollisesta tulevasta tarjonnasta. Pyydämme erityisesti tietoa alueenne kulkutarpeista (esim. joukkoliikenteen palvelutasomäärittely, ajankohtaiset kehittämissuunnitelmat) ja näihin liittyen kehittämissuunnitelmia aikataulusuunnittelua varten sekä alueen sisäisen, että alueiden välisen liikenteen osalta. Erityisesti pyydämme tietoa, mitkä ovat nykyisen junatarjonnan tärkeimmät vuorot ja merkittävimmät palvelutasopuutteet.

Tarkoitus on, että junaliikenne muodostaa yhdessä muun joukkoliikenteen kanssa yhteen toimivan julkisen liikenteen kokonaisuuden, ja että junaliikenne palvelee aiempaa paremmin myös alueiden sisäisessä liikenteessä, joten myös tiedot juna- ja linja-autoliikenteen yhteensovittamistarpeista ja -mahdollisuuksista ovat tärkeitä.

Toimivaltaisten joukkoliikenneviranomaisten, kuntien ja maakuntien liittojen lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö haluaa kuulla myös raideliikenteen käyttäjien ja joukkoliikennealan yritysten näkemyksiä osto- ja velvoiteliikenteen kehittämisestä.

2.2 Lippujärjestelmä

Voimassaolevan yksinoikeussopimuksen nojalla VR on sitoutunut ottamaan käyttöön ja hyväksymään liikennevälineissään toimivaltaisten seudullisten viranomaisten integroitujen lippujärjestelmien matkalippujen käytön kyseisen toimivaltaisen viranomaisen toimialueen sisällä. Edellytyksenä yhteiskäyttöisien matkalippujen käytölle on, että lippujärjestelmässä käytettävä matkakortti noudattaa ISO 14443-standardia ja lippujen hinnoittelu, myynti, tarkastustoiminta ja liikenteenharjoittajalle toimitettavat raportit myynnistä ja toteutuneesta matkustamisesta sekä tilityksistä toteutetaan yhdessä sovittujen toimintamallien ja periaatteiden mukaan tapauskohtaisesti. Tavoitteena on, että edellä mainituissa toimintamalleissa noudatetaan valtakunnallisia yhteiskäyttöisiä malleja. VR:llä on myös velvollisuus kehittää lippu- ja myyntijärjestelmiään siten, että kehitystyö tukee yhteiskäyttöisyyttä.

Matkustajan näkökulmasta tämän toteutuminen tarkoittaa käytännössä sitä, että seudulliset lipputuotteet kelpaavat myös junassa maksuvälineenä. Tämä yksinoikeussopimuksen ehto ei kuitenkaan ole sellaisenaan toteutunut missään. Lähimpänä tämä on toteutunut Tampereen seudulla, jossa on käytössä ns. "Nysse+VR" yhdistelmälippu, jossa Tampereen seudun matkakortin ja VR:n 30 päivän kausilipun saa yhteishintaan, mutta kyseessä on kaksi fyysisesti erillistä lippua.

Pyydämme tietoa, onko alueenne lippujärjestelmä yksinoikeussopimuksessa määritellyn mukainen, jotta seudulliset lipputuotteet voidaan hyväksyä käyttöön junaliikenteessä, ja mitä toimenpiteitä se mahdollisesti edellyttää.

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

3 Alueellisen liikenteen pilotointi

3.1 Pilottihankkeen tausta ja kuvaus

LVM teetti yhdessä Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan, Keski-Suomen, Pirkanmaan maakuntien liittojen kanssa selvityksen, jossa tarkasteltiin alueellisen junaliikenteen järjestämistapoja yleisellä tasolla kansainvälisten esimerkkien pohjalta sekä selvitettiin matkustajapotentiaalia ja liikenteen lisäämismahdollisuuksia mahdollisella pilottialueella².

Selvityshankkeen aikana kävi selväksi, että alueellisen liikenteen järjestäminen vaatii viranomaisilta uudenlaista osaamista ja tietopohjaa alueellisen junaliikenteen suunnittelua varten. Uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelu antaa tilaisuuden tarkastella myös alueellisen liikenteen tulevaisuutta. Valmistelu on tarkoitettu toteuttamaan siten, että kuntien ja alueiden tarpeet voidaan ottaa aiempaa paremmin huomioon. Tarkoituksena on selvittää käytännön tasolla, millaisia vaikutuksia alueiden omista lähtökohdista suunnitellulla aikataulurakenteella on kustannuksiin ja matkustusmääriin. Parhaiten tällaista tietoa saadaan konkreettisten kokeilujen avulla.

Tämän vuoksi LVM pyytää jakelussa olevia viranomaistahoja ilmoittamaan kiinnostuksensa osallistua pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa. Tavoitteena on yhteisesti valittujen alueiden sekä LVM:n kesken laatia suunnitelmat alueellisen liikenteen pilottihankkeiksi, joissa liikennöintiä pyritään kehittämään nykyisestä.

Pilottihanke voitaisiin käynnistää aikaisintaan joulukuusta 2019 alkaen LVM:n osto- ja velvoiteliikennekokonaisuuksien puitteissa. Pilotti on määrä toteuttaa hakumenettelyllä siten, että esimerkiksi kunnat ja maakuntien liitot voisivat muodostaa yhteenliittymiä ja hakea mukaan pilottiin. LVM valitsee varsinaiseen pilottiin mukaan 1–3 aluetta, joiden kanssa laaditaan yhteiset junaliikenteen aikataulusuunnitelmat. Tämän jälkeen liikennöinnistä pyydettäisiin tarjousta VR:ltä. Pilottihankkeiden tavoitteena tulee olla matkustajamäärien ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. LVM vastaisi tässä vaiheessa varsinaisesta hankinnasta, ja maakunnallisesti suunniteltu liikenne olisi osa ministeriön ja VR:n välistä sopimusta. Pilotti kestäisi ostoliikennesopimuksen voimassaoloajan (alustavasti 2,5 vuotta).

LVM:n tavoitteena on löytää tämän pilottihankkeen kautta sellaisia liikennöintikokonaisuuksia, joita voitaisiin liikennöidä myös pitkällä aikavälillä. Lisäksi pilotin kautta halutaan luoda näkymää ja kehittää toimintatapoja, joiden pohjalta mahdollista toimivallan siirtoa maakunnille lähdetäisiin toteuttamaan. Pilotoidun liikenteen jatko riippuu muun muassa maakuntaudistuksen aikataulusta, rautateiden kilpailun avaamisen prosessista sekä junaliikenteen ostoliikennemäärärahoista.

Pyydämme huomioimaan, että kyseessä oleva hanke korvaa ministeriön näkökulmasta kaikki tähänastiset alueellisen liikenteen kehittämisen työryhmät, joissa LVM on mukana, pidemmän aikavälin selvitystyöryhmiä lukuun ottamatta. Korostamme myös, että tässä hankkeessa on tarkoitus kokeilla kokonaan uutta liikennettä.

3.2 Pilottihankkeen aikataulu

Pilottihankkeen alustava aikataulu

10/2018: Pilottihakemukset LVM:lle

11/2018: Päätökset valituista pilottikohteista, sopimukset asianomaisten toimijoiden kanssa

² *Selvitys alueellisen junaliikenteen järjestämisen edellytyksistä* (saatavilla:

https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/b74f6d69-54f1-4e8c-8f57-88b3f93dd684/31e91042-ffdb-422d-8e33-7137b50f093e/RAPORTTI_20180530071000.PDF).

12/2018–02/2019: Pilotin suunnitteluvaihe (yhteistyössä LVM ja alueelliset toimijat)

03/2019: Lopulliset liikennöintisopimukset ja ratakapasiteetin haku liikennettä varten

12/2019: Pilotti käynnistyy

v. 2021: Väliarvio pilottien onnistumisesta, alustavat päätökset pilotoidun liikenteen vakiinnuttamisesta

06/2022: Pilotin ja VR:n osto- ja velvoiteliikennesopimuksen päätyminen, liikenteen mahdollinen vakiinnuttaminen

3.3 Pilottikohteiden valintaperusteet

LVM valitsee pilottikohteet harkintansa mukaan saapuneiden hakemusten perusteella. Pilottikohteiden valinnassa kiinnitetään huomiota seuraaviin tekijöihin:

1. Paikallinen/alueellinen valmius sitoutua liikenteen kehittämiseen sekä rahallisesti että henkilöstöressurssien kautta lyhyellä aikavälillä (pilotin suunnittelu 10/2018–2/2019; pilotin liikennöinti 12/2019–6/2022)
2. Kysyntäpotentiaali, joka voidaan osoittaa mahdollisten aiemmin laadittujen selvitysten ja suunnitelmien ja/tai seuraavien kriteerien avulla:
 - a. Pilottialueen maankäyttö (asuin- ja työpaikka-alueet, asukasluku, työpaikkojen määrät)
 - b. Pilottialueen pendelöinti (esim. Tilastokeskuksen aineisto)
 - c. Toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut: esim. etäisyys asemilta, opiskelijamäärät
 - d. Ylikunnalliset julkiset palvelut ja niiden sijainti (esim. keskussairaalat, valtion virastot, KELA)
 - e. Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta (reitit, lippujärjestelmä, palvelutaso)
3. Näkemys alueellisesta junaliikenteestä osana matkaketjuja ja liikennejärjestelmää
4. Pilottihankkeen rataosien olemassa oleva, rautateiden henkilöliikenteen edellyttämä infrastruktuuri (mm. laiturit ja sähköistys) sekä käytännön mahdollisuudet/valmiudet mahdollisesti tarvittavan uuden infrastruktuurin toteuttamiseen pilottijakson aikana.

3.4 Osallistumishakemuksen tekeminen ja sisältö

Osallistumishakemukset ovat vapaamuotoisia. Niissä pitää kuitenkin ilmoittaa, mitkä yhteisöt (esim. kunnat, maakuntaliitot, kuntayhtymät jne.) ovat mukana pilottihakemuksessa ja kuvata, missä roolissa ne osallistuisivat hankkeeseen. Osallistumishakemuksessa on ilmoitettava hakijan sähköinen yhteystieto, johon hanketta koskevat päätökset sekä muut tiedot ja tiedustelut toimitetaan.

Päätöksenteon tueksi pyydetään liittämään hakemuksiin kuvaus pilottihankkeen tavoitteista, kehitysuunnitelmista ja hakijan osallistumisesta hankkeen toteutukseen. Lisäksi hakemuksiin pyritään liittämään luvussa 3.3 mainittujen tekijöiden selvittämiseksi oleellista aineistoa. Kysyntäpotentiaalitiedot pyydetään toimittamaan mahdollisuuksien mukaan kartta- tai paikkatietoaineistona. Tarvittaessa myös teksti- tai taulukkomuotoinen aineisto hyväksytään.

Tekemällä osallistumishakemuksen hakija nimenomaisesti hyväksyy, että hanketta koskevat päätökset voidaan antaa tiedoksi sähköpostitse hakijan ilmoittamaan sähköpostiosoitteeseen.

4 Osallistumishakemusten ja lausuntojen toimittaminen

Ilmoitus halukkuudesta osallistua pilottihankkeeseen sekä näkemykset osto- ja velvoiteliikenteen kehittämiseksi tulee toimittaa sähköpostitse liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamoon (kirjaamo@lvm.fi) viimeistään **23.10.2018 klo 16.15**. Sähköpostiviestin aihekenttään on merkittävä asianumero. Lausuntoja voivat antaa myös muut kuin jakelussa mainitut tahot.

Osallistumishakemuksen tulee olla voimassa kuukauden hakemusten viimeisestä jättämisspäivästä lukien.

Liikenne- ja viestintäministeriö	Käyntiosoite	Postiosoite	Puhelin	www.lvm.fi
	Eteläesplanadi 16	PL 31	029516001	etunimi.sukunimi@lvm.fi
	Helsinki	00023 Valtioneuvosto		kirjaamo@lvm.fi

LIITE: Kaupunginhallitus 22.10.2018 / 407

Osallistumishakemus on tehtävä suomeksi tai ruotsiksi.

5 Lisätietojen pyytäminen

Lisätietoja voi pyytää sähköpostitse lähettämällä kysymykset osoitteeseen joel.karjalainen(a)lvm.fi.

Olli-Pekka Rantala
Osastopäällikkö, ylijohaja

Maija Ahokas
Yksikön johtaja, hallitusneuvos

Jakelu

Maakuntaliitot
ELY-keskukset
Liikennevirasto
Joukkoliikenteen kunnalliset ja seudulliset toimivaltaiset viranomaiset
Kunnat ja kaupungit
Maakuntien liitot
Suomen Kuntaliitto
Itä-Lapin kuntayhtymä
KUUMA-seutu (liikelaitos)
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
Kauppakamarit
Keskuskauppakamari
Kuluttajaliitto
Linja-autoliitto
Maas Global Oy
Oy Matkahuolto Ab
Matkailu- ja ravintolapalvelut ry
Norrtåg AB
Suomen Paikallisliikenneliitto
Suomen Pikkubussiliitto ry
Suomen Rautatiematkustajat ry
Suomen Taksiliitto ry
Tuup Oy
VR-Yhtymä Oy

MUUTOKSENHAKUKIELLOT

Liite 2

Kieltojen perusteet	<p>Seuraavista päätöksistä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa / Hallintolainkäyttölain 5 §:n mukaan asiaa ei ole ratkaistu tai jätetty tutkimatta.</p> <p>Pykälät 400-402, 405, 407, 411-415, 417-421</p>
	<p>Muun lainsäädännön mukaan seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla.</p> <p>Pykälät ja valituskieltojen perusteet</p> <p>§/. Etuostolaki 22 § 3 mom.</p>

Lisätään pöytäkirjaan/otteeseen

PÄÄTÖKSEN TIEDOKSIANTO

Tiedoksianto asianosaiselle	<input type="checkbox"/> Lähetetty tiedoksi kirjeellä (Kuntalaki 139 §)	Asianosainen
	Annettu postin kuljetettavaksi, pvm/tiedoksiantaja _____	
	<input type="checkbox"/> Luovutettu asianomaiselle	Asianosainen
Paikka, pvm ja tiedoksiantajan allekirjoitus		Vastaanottajan allekirjoitus
<input checked="" type="checkbox"/> Muulla tavoin, miten s-postitse 23.10.2018 / Merja Mäntylä		
<ul style="list-style-type: none">- Liikenne- ja viestintäministeriö- Liikennevirasto- Hämeen liitto- Kaupunkirakennejohtaja Tarja Majuri- Maankäytön suunnittelujohtaja Niklas Lähteenmäki- Joukkoliikennekoordinaattori		

Pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa
30.10.2018 alkaen
Otteen oikeaksi todistaa:
Hämeenlinnassa 23.10.2018


Merja Mäntylä
hallintosihteeri

Maksutta

