

Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liiton ilmaisu kiinnostuksesta osallistua pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä sekä Pirkanmaan liitto ovat valmistelleet yhdessä alueen kuntien kanssa LVM:n pyytämän lausunnon osto- ja velvoiteliikenteestä ja ilmaisevat kiinnostuksensa osallistua pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa.

Tämä ilmaisu kiinnostuksesta osallistua alueellisen liikenteen pilotointiin täydentää osto- ja velvoiteliikenteestä annettua lausuntoa (päiväty 23.10.2018) liikenteen kehittämistarpeiden osalta. Osto- ja velvoiteliikenteestä annetussa lausunnossa on kuvattu osto- ja velvoiteliikenteen suunnittelua varten pyydetyt näkemykset alueen liikkumistarpeista sekä alueen lippujärjestelmästä, mikä perustelee ja täydentää tätä ilmaisua kiinnostuksesta.

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen ja hakemuksessa mainitut alueen kunnat ovat valmiita sitoutumaan rahallisesti pilotin suunnitteluun, infrastruktuurin kehittämiseen, erilaisiin pilottia tukeviin hankkeisiin ja joukkoliikenteen palvelutarjonnan kehittämiseen niin, että pilotti täyttää sille asetetut tavoitteet. Hakemusvaiheessa on neuvoteltu mm. Satakunnan ja Varsinais-Suomen maakuntien liittojen kanssa yhteistyömahdollisuuksista ja niitä on yhdessä tunnistettu runsaasti. Pirkanmaan ja Tampereen kaupunkiseudun alueelta on tunnistettu kolme yhteyttä, joilla on hyvät edellytykset tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiseksi. Hakemuksessa tuodaan esiin kokonaisuudet ja mahdollisuudet pilotointiin, joita Pirkanmaa liikenteen keskeisenä solmukohtana tarjoaa.

Alueellisen liikenteen pilotointi Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan alueella

Pilottiin esitettävät suunnat

1. Tampere - Tesoma - Nokia
2. Tampere - Orivesi - Mänttä-Vilppula
3. Tampere - Lempäälä - Akaa

Pilotti on esitetyillä suunnilla mahdollista kytkeä Rauman ja Porin, Turun sekä Helsingin ja Riihimäen yhteyksien kehittämiseen.

Pilotoinnin perusteet

Pirkanmaata kehitetään vahvasti raideliikenteeseen tukeutuen. Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa 2040 kunnat ovat linjanneet, että Ylöjärven, Kangasalan ja Pirkkalan suunnat tukeutuvat kehittyvään raitiotieverkkoon ja Nokian ja Lempäälän suunnat lähijunaliikenteeseen ja Oriveden suunta taajamajunaliikenteeseen. Uudessa oikeusvaikutteisessa Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 intensiivisiksi lähiliikenteen suunniksi on tunnistettu Nokia ja Lempäälä ja joukkoliikenteeltään lähi/taajamajunaliikenteeseen tukeutuviksi Akaa, Sastamala ja Parkano sekä Orivesi-Mänttä-Vilppula suunta.

Lähi- ja taajamajunaliikenteeseen tukeutuviissa kunta- ja aluekeskuksissa on voimakas kehittäminen käynnissä. Esimerkiksi Nokialla ja Lempäälässä on käynnissä keskustojen kehittäminen, minkä seurauksena Nokian keskustassa rakentuu lähivuosina asuntoja 3000 ihmiselle ja Lempäälän keskustassa 2000 ihmiselle olemassa olevien asemien välittömään läheisyyteen. Tampereella Tesoman aseman rakentuessa aluekeskuksen nykyiset 28 500 asukasta ja yli 5 000 työpaikkaa saadaan raideliikenteen vaikutuspiiriin. Oriveden asemaseutuja on kaavoitettu asukasmäärien lisäämiseksi. Ylä-Pirkanmaan suunnalla joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen mahdollistaa merkittävän matkailu- ja

kulttuuripotentialin kestävän hyödyntämisen sekä tuo alueelle ylivoimaisen nopean yhteyden Tampereelle.

Tampereen seudun joukkoliikenneviranomaisen, Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä, Pirkanmaan liitto ja Pirkanmaan kunnat ovat olleet aktiivisia pyrkimyksissään kehittää alueen lähijunaliikennettä. Lähijunaliikenteen kehittämisestä valmistui jo vuonna 2012 selvitys, jossa muodostettiin nelivaiheinen kehittämisspolku. Vuonna 2016 valmistunut Asemien ja liikenteen suunnittelu -selvitys konkretisoi edellytyksiä lisätä lähijunaliikenteen tarjontaa ja avata uusia asemia. Vuonna 2018 on neuvoteltu junavuorojen ostamisesta seudun omalla rahoituksella. Pirkanmaalta on toimittu aktiivisesti myös junaliikenteen yliseudullisten yhteyksien kehittämiseksi. Paraikaa on lisäksi käynnissä Pirkanmaan liiton vetämä Pääradan operointiselvitys, jossa muodostetaan näkemys ratakapasiteetin tavoitteeseen vastaavasta kehittämisestä yhteysvälikillä Helsinki-Tampere-Nokia.

Kansallisiin tavoitteisiin vastaamiseksi Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen on erittäin tärkeää. Kansallisen päästövähennystavoitteen saavuttamisen edellyttämä liikenteen 50 %:n päästövähennys vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 edellyttää Tampereen seudulla yksityisautoilun kulkutapaosuuden laskua 15 prosenttiyksiköllä. Tämä on merkittävä haaste, joka edellyttää systeemisiä muutoksia liikennejärjestelmään.

Henkilöliikennetutkimuksen 2016 mukaisesti joukkoliikenteen kulkutapaosuus seudun asukkaiden tekemistä matkoista (1 000 000 matkaa/vrk) on 9 % ja autoilun osuus 55 %. Seudun kuntien välisistä matkoista (161 000 matkaa/vrk) joukkoliikenteen kulkutapaosuus on 8 %. Autojen kulkutapaosuus kuntien välisillä matkoilla on 87 %. Palvelutasoltaan hyvä raideliikenne on tärkein keino vaikuttaa kestävän liikkumisen lisääntymiseen kuntien välisessä liikenteessä, jossa auto on nykytilanteessa nopein ja houkuttelevin kulkutapa, ja edistää kokonaisuutena kestävään liikkumiseen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen muodostumista.

Sitoutuminen hankkeeseen

Hakemuksen lähtökohtia on käsitelty Tampereen kaupunkiseudun kuntajohtajakokouksessa 5.10.2018, jossa Nokian kaupunginjohtaja Eero Väättäinen, Oriveden kaupunginjohtaja Juha Kuusisto, Lempäälän kunnanjohtaja Heidi Rämö sekä Tampereen kaupungin pormestari Lauri Lyly ja konsernijohtaja Juha Yli-Rajala ovat ilmaisseet kiinnostuksensa kuntiensä alueille suuntautuvien hankkeiden pilotoimiseen sekä tiedostaneet pilotoinnin edellyttävän rahallista osallistumista. Kuntajohtajakokouksessa paikalla olleet Ylöjärven kaupunginjohtaja Jarkko Sorvanto, Kangasalan kaupunginjohtaja Oskari Auvinen, Vesilahden kunnanjohtaja Erkki Paloniemi sekä Pirkkalan kansliapäällikkö Jaakko Joensuu antoivat myös tukensa seudun kokonaisetua ja tavoitteiden saavuttamista merkittävästi edistävälle hankkeelle.

Tampereen kaupunkiseutu on MAL-sopimuksessa vuosille 2016–2019 sitoutunut mm. kehittämään asemanseutuja. Vuoden 2017 MAL-sopimuksen seurannan pohjalta voidaan todeta, että kunnat toteuttavat sopimusta.

Pirkanmaan liiton maakuntahallitus on päättänyt kokouksessaan 15.10., että Pirkanmaa osallistuu pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa ja antanut Pirkanmaan liiton toimistolle toimeksiannon valmistella pilottihanke Pirkanmaan alueelle yhteistyössä kuntien, naapurimaakuntien ja maakunnassa toimivien joukkoliikenneviranomaisten kanssa.

Sitoutumista suunniteltiin kehittämistoimenpiteisiin on kuvattu seuraavassa.

Suuntien ominaispiirteitä

Tampereen kaupunkiseutu ja Pirkanmaan liitto ovat tunnistaneet suunnille mahdollisen, toteuttamisedellytyksiin ja vaikuttavuuteen perustuvan prioriteettijärjestyksen, mutta korostaa

että aluetta ja sen raidejärjestelmää tulee tarkastella kokonaisuutena, mikä perustelee kaikkien esitettyjen suuntien pilotoinnin yhtenä kokonaisuutena.

1. Nokian–Tesoman suunta

Sitoutuminen

Vuonna 2015 hyväksytyssä Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelmassa 2040 seudun kunnat ovat linjanneet, että Nokian suuntaa kehitetään lähijunaliikenteeseen tukeutuen. Nokian ja Tampereen kaupungit ovat linjauksen mukaisesti kohdentaneet asemakaavoitusta Tesoman ja Nokian asemien ympäristöihin ja rakentamishankkeita on jo käynnissä näiden asemien ympäristöissä. Kaupungit valmistelevat asemien toteutusta yhteistyössä Liikenneviraston kanssa ja ovat varautuneet ratasuunnittelun ja rakentamisen kuntarahoitusosuuksiin vuoden 2019 talousarvioesityksissä sekä seuraavien vuosien talouskehyksissä. Nokia–Tampere -lähijunapalvelun ostamisesta vuosille 2020–2022 on jo käyty neuvotteluja VR:n kanssa.

Nokia on linjannut kaupunginvaltuuston 2017 hyväksymässä Elinvoimainen, ekologinen Nokia 2027 -strategiassa yhdeksi kärkihankkeekseen sujuvan ja nopean joukkoliikenteen kehittämisen sekä elävän ja elinvoimaisen keskustan. Strategian tavoitteena on kasvua mahdollistava kaupunkirakenne ja liikenneverkko sekä kestävät ratkaisut ja ekologiset teknologiat, joiden osalta tuodaan esiin mm. lähijunaliikenteen kehittäminen sekä keskustan tiivistäminen ja asemanseutujen kehittäminen. Kaupungin ylin johto on sitoutunut strategian mukaisen toiminnan kehittämiseen, johon lähijunaliikenne kuuluu olennaisena osana. Vielä vuoden 2018 aikana laaditaan keskustan kehittämisohjelma, jossa määritetään kehittämistoimenpiteitä vuoteen 2027 asti. Keskusta-alueen kehittämisen osalta toimenpiteinä on tuotu esiin mm. asemanseudun rakentaminen ja kaupunkirakenteen tiivistäminen.

Kysyntäpotentiaali

Lähijunaliikenteen selvityksen ”Asemien ja liikenteen suunnittelu” yhteydessä tarkasteltiin junaliikenteen kysyntää. Tilanteessa, jossa Porin junien lisäksi Nokialla ja Tesomalla pysähtyisi 8 vuoroa suuntaansa Tampereen ja Nokian välillä liikennöiviä lähijunia, Nokian aseman matkustajamäärä tuplaantuisi nykyisestä (v. 2014) 66 000 matkustajasta 121 000 matkustajaan ja Tesoman uuden aseman matkustajamääräksi arvioitiin 163 000 matkustajaa vuodessa vuonna 2025.

Maankäyttö: Nokialla asuu 33 210 ihmistä. Nokian asemanseudulla asuu nykyisin 4 600 asukasta 1 km säteellä ja 3 km säteellä 23 800 asukasta. Maankäyttöä kehitetään ja tiedossa olevilla hankkeilla on potentiaalia lisätä Nokian aseman välittömään läheisyyteen (etäisyys asemalle < 1 km) asuntorakentamista 140 000 kem², mikä tarkoittaa 3 000 uutta asukasta lähijunan vaikutusalueelle noin kymmenen vuoden aikajänteellä. Rakennesuunnitelma 2040 mukaisesti Nokian keskustassa varaudutaan 6 000 uuteen asukkaaseen vuoteen 2040 mennessä.

Tampereella Tesoman aluekeskuksessa, uuden aseman ympäristössä on nykyisin 6 400 asukasta 1 km säteellä ja 3 km säteellä 28 500 asukasta. Työpaikkoja on vastaavasti 2 100 ja 5 600. Aktiivisella täydennysrakentamisella ylläpidetään Tesoman alueen nykyistä väestömäärää. Täydennysrakentaminen tiivistää asemanseutua ja tuo aivan aseman välittömään läheisyyteen 4 800 uutta asukasta.

Pendelöinti: Pendelöijä Nokialta Tampereelle päivittäin n. 5 300 ja muihin kaupunkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 200. Tampereelta Nokialle pendelöi päivittäin n. 2 300 henkilöä.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus Nokialla on nykyisin 3 %.

Toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut: Nokialla lukio (n. 1 km asemasta) ja Tredun toimipiste (n. 1,5 km), Tesomalla Tredu Mediapolis (n. 1,5 km)

Ylikunnalliset julkiset palvelut ja sijainti: Tesomalla sijaitseva Mediapolis on kansallisestikin kiinnostava tarinankerronnan ja digitaaliteollisuuden keskus. Nokian kaupungissa sijaitsee merkittäviä teollisia yrityksiä ja työnantajia, mm. Nokian renkaat Oyj, joka työllistää tällä hetkellä yli 1 000 työntekijää.

Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta

Nokian joukkoliikenne on järjestetty kesäkuusta 2014 alkaen osana kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää. Nokialla on sisäinen linjasto, joka toimii paikallisen liikenteen lisäksi liityntäyhteytenä Tampereelle moottoritietä pitkin suuntautuvaan bussilinjaan sekä nykyisiin junavuoroihin. Järjestelmän solmupiste on Nokian rautatieasema, jossa siis lähes koko Nokian joukkoliikennetarjonta kohtaa jo nykyisin. Nokialla on tällä hetkellä voimakas joukkoliikenteen kasvubuumi. Joukkoliikennematkustus on kasvanut vuodesta 2014 lähtien noin 30 % ja kasvu jatkuu edelleen.

Raideliikenne osana liikennejärjestelmää

Nokian suunnalla raideliikenteen kehittäminen tarjoaa moottoritietä pitkin toteutuville autoliikenteen matka-ajolle kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Nokia-Tampere välillä 17 km pitkään junamatkaan kuluu 16 minuuttia, mikä on nykyisiin moottoritietä käyttäviin bussivuoroihin verrattuna 9 minuuttia nopeampi. Kehittyvä junaliikenne palvelee seudullista työmatka-, asiointi- ja vapaa-ajan liikkumista aluekeskusten välillä ja mahdollistaa autottoman elämäntavan kehittymisen asemansuodulla. Junaliikenteen vuorotarjonnan lisääminen vaikuttaa myös bussiliikenteeseen. Bussiliikenteessä ei ole merkittävää vähennystarvetta, mutta ruuhka-aikojen tuplaustarvetta lisäkapasiteetti pienentää. Kehittyvä bussiliikenne tarjoaa jatkossakin tiheimmän vuorotarjonnan sekä suoria yhteyksiä Tampereen keskustan länsipuolelle.

Nokian sisäisen ja Tampereelle suuntautuvan linja-autoliikenteen solmupiste on Nokian asemalla, jossa matkustajat vaihtavat Nokian sisäisestä linjasta Tampereelle suuntautuvaan nopeaan moottoritietä kulkevaan runkolinjaan. Vain muutamat työmatkaliikennettä palvelevat reitit eivät operoi Nokian aseman ja tämän vaihdollisen yhteyden kautta.

Nykyisen toimintamallin, jossa matkustajat saapuvat Nokian asemalle sisäisellä linjalla ja vaihtavat Tampereelle suuntautuvaan linjaan, ansiosta matkustajat ovat jo nyt tottuneita vaihdollisiin yhteyksiin jolloin siirtyminen lähijunaliikenteeseen ja sen omaksuminen on matkustajille helppoa ja sujuvaa.

Tampereen seudun länsiosista liittyminen valtakunnalliseen junaliikenneverkkoon on sujuvaa Nokian ja Tesoman asemilta. Nokian aseman seudun kehittämisessä on huomiota kiinnitetty raideinfrastruktuurin ja asuinkeuhkojen lisäksi myös liityntäpysäköintiin. Jo nykyisellä linja-autoliikenteellä liityntäpysäköinti on tunnustettu tärkeäksi kehittämisen kohteeksi ja tarkastelun alle on otettu, kuinka liityntäpysäköintipaikkoja on mahdollista lisätä. Myös Tesomalla on edellytyksiä vastata liityntäpysäköintikysyntään. Nokian asemalla on Nokian sisäisen bussiliikenteen solmupiste ja useimmat Tampereen länsiosan bussilinjat kulkevat Tesoman aseman vierestä. Pilotissa tulee varmistaa liityntäbussiliikenteen aikataulujen sovittaminen junavuoroihin.

Porin ja Rauman junaliikenteen kehittämisenäkymät on tärkeää yhteensovittaa Tampereen seudun lähijunaliikenteeseen. Nokian aseman nykyinen junatarjonta koostuu Tampere-Pori -välin junista. Porin junien pysähtyminen on nähty mahdolliseksi myös Tesomalla. Jos/kun Rauman suuntaan aloitetaan henkilöjunaliikenne, tulee varmistaa myös niiden pysähtyminen molemmilla asemilla. Tesoman ja Nokian junatarjontaa voidaan täydentää lähijunaliikenteellä. Lähijunaliikenteessä tavoitteena on jatkaa Helsinki-Tampere -välin taajamajunaliikennettä heilurina Tampereen aseman ohi Tesomalle ja Nokialle.

Infrastrukturi:

Raidekapasiteetti mahdollistaa olemassa olevan tiedon valossa lähijunaliikenteen lisäämisen yhteysväلیلä Nokia-Tesoma-Tampere.

Nokian aseman raiteisto ei mahdollista sen käyttämistä lähijunien kääntöpaikkana. Nokialla on yksi laituriraide, jolloin Porin IC-juna ja lähijuna eivät voi olla yhtä aikaa Nokialla. Toisen laiturin suunnittelu on käynnistymässä.

Tesoman aseman toteutuksen valmistelu (ml. ratasuunnitelma, rakennuttaminen, rahoitus) on käynnissä.

Molempien asemien kehittämisestä on käyty keskusteluja valtion ja kuntien yhteistyöstä osana MAL-sopimusta.

Lippujärjestelmä:

Tampereen seudun joukkoliikenteen Nysse-lippujärjestelmä on jo tällä hetkellä käytössä Nokian ja Tampereen välissä junaliikenteessä. Nykyinen toteutus perustuu kahteen fyysisesti eri tuotteeseen. Tampereen seudun joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmää ollaan uudistamassa tunnistepohjaiseksi, mikä mahdollistanee pilottihankkeen aikataulussa nykyistä paremman lippujärjestelmäintegraation. Kaupunkiseudun tavoitteena on, että Tampereen seudun toimivalta-alueella on pilotin käynnistyessä edellytykset täysin integroituun ratkaisuun eli junissa käyvät kaikki Nysse-liput.

2. Oriveden - Ylä-Pirkanmaan suunta**Sitoutuminen**

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma on hyväksytty 2015, jossa Oriveden suunta on tunnistettu raskaaseen raideliikenteeseen tukeutuvaksi. Oriveden kaupunki on kehittänyt ja suunnitellut suunnan yhdyskuntarakennetta raiteisiin tukeutuen. Oriveden kaupungin elinvoimaohjelmassa on painopiste Oriveden asemanseudun ja joukkoliikenteen kehittämisessä tarkoituksena lisätä joukkoliikenteen kulutapaosuutta.

Oriveden kaupunki on viimeisen 10 vuoden kuluessa panostanut raideliikenteen kehittämiseen ja ylläpitoon hankkimalla junavuoroja vuonna 2016, keskustan seisakkeen investoinnin kautta sekä asemanseutujen kaavoitukseen panostamalla. Oriveden maanhankinta ja kaavoitus tukevat asemanseudun ja keskustan seisakkeen edelleen kehittämistä ja kaupungin valmisteilla olevassa strategisessa yleiskaavassa asemanseutu on keskeinen kehityskohde.

Kangasalan kaupunki on kiinnostunut saamaan tietoa yhteyden varrella olevan seisakkeen kehittämisen edellytyksistä pitkällä aikajänteellä, ja siten osallistumaan pilotin seurantaan.

Mänttä-Vilppulan kaupungin hanke-esitys

Mänttä-Vilppulan kaupunki on toiminut aktiivisesti lausuntopyynnön myötä, ja tukee omalla selvityksellään ja kiinnostuksellaan suunnan kehittämistä. Mänttä-Vilppulan valmisteleva lausunto on tämän lausunnon liitteenä. Hanke-esityksessä on kuvattu suunnan kysyntäpotentiaali ja nykyinen joukkoliikennetarjonta. Tämän hakemuksen laatijat yhtyvät Mänttä-Vilppulan hanke-esitykseen ja täydentävät sitä omalta osaltaan.

Kysyntäpotentiaali

Lähijunaliikenteen selvityksen "Asemien ja liikenteen suunnittelu" yhteydessä tarkasteltiin junaliikenteen kysyntää. Tilanteessa, jossa Oriveden asemalla pysähtyisi Jyväskylän suunnan IC-junat sekä Mäntän taajamajunat ja Oriveden keskustassa, Vilppulassa ja Mäntässä pysähtyisi 5 vuoroa suuntaansa Tampereen ja Mäntän välillä liikennöiviä taajamajunia,

Oriveden aseman matkustajamäärä kasvaisi nykyisestä (v. 2014) 54 000 matkustajasta 73 000 matkustajaan, Oriveden keskustassa 15 000 matkustajasta 22 000 matkustajaan ja Vilppulassa säilyisi nykyinen matkustajamäärä 32 000 huolimatta siitä, että Mäntän uuden aseman matkustajamääräksi arvioitiin 47 000 matkustajaa vuodessa vuonna 2025.

Maankäyttö: Orivedellä asuu 9 220 ihmistä. Kaupungin–kahdella asemanseudulla 1 km säteellä asemasta on 3 750 asukasta ja 3 km säteellä asemasta on yhteensä noin 6 000 asukasta. Maankäyttöä kehitetään ja Tampereen seudun rakennesuunnitelmassa 2040 on varauduttu Oriveden keskustan 1000 henkilön ja asemanseudun 1000 henkilön väestönkasvuun.

Mänttä-Vilppulassa asuu 10 152 ihmistä, joista Vilppulan asemanseudulla 3 km säteellä asemalta asuu nykyisin 2 565 ja Mäntässä kehitettävästä seisakkeesta 5 002 asukasta.

Pendelöinti: Pendelöijä Orivedeltä Tampereelle päivittäin n. 800 ja muihin kaupunkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 50. Tampereelta Orivedelle pendelöi päivittäin n.300 henkilöä.

Pendelöijä Mänttä-Vilppulasta on 770. Mänttä-Vilppulaan pendelöi 2 600.

Pendelöijä Juupajoelta on 300. Juupajoelle pendelöi 350.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nykyisin on Orivedellä 2 %, Mänttä-Vilppulan ja Juupajoen osuuksia ei ole tiedossa.

Toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut: Oriveden lukio ja Tredun Oriveden toimipiste, Mäntän keskustassa lukio ja Sasky sekä TAMK:n toimipiste, joissa yhteensä noin 800 oppilasta.

Ylikunnalliset julkiset palvelut ja sijainti: Tampere ja Orivesi muodostavat sosiaali- ja terveydenhuollon yhteistoiminta-alueen, joten orivesiläiset käyttävät paljon Tampereella tuotettavia sote-erityispalveluja.

Helsingin yliopiston Hyytiälän ilmaston- ja metsän tutkimusasema toimii Juupajoella. Toimipisteen tutkijat, opiskelijat ja muut vierailijat tukeutuvat osaltaan myös joukkoliikenteeseen.

Mäntässä sijaitsee seudullisia palveluja tarjoava asiointipiste, jossa palvelevat TE-toimisto, Verotoimisto, Kela, Maistraatti sekä muita toimijoita, kuten kaupungin matkailuinfo.

Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta

Oriveden ja Ylä-Pirkanmaan joukkoliikenteen nykyinen tarjonta on kuvattu Mänttä-Vilppulan hakemuksessa. Täydennyksenä siihen voi todeta, että Virtain ja Ruoveden joukkoliikennepalvelut Tampereelle kulkevat Oriveden kautta. Lisäksi Oriveden joukkoliikennetarjontaa täydentää Keski-Suomeen suuntautuva kaukoliikenne. Oriveden ja Tampereen välillä on osassa markkinaehtoista liikennettä käytössä Nysse-liput. Näiden avulla Oriveden ja Tampereen alueelle muodostuu arkisin n. tunnin vuoroväli. Orivedellä on laaja NOPA-palvelu- ja asiointiliikenne (noudan-palvelun -liikenne), jota voidaan hyödyntää tulevaisuudessa mm. liityntäyhteyksiä suunniteltaessa.

Raideliikenne osana liikennejärjestelmää

Orivedellä on kaksi asemaa; rautatieasema ja keskustan seisake. Orivesi on kahden raidesuunnan sekä maantieliikenteen vt 9 ja kt58 solmukohta, minkä vuoksi joukkoliikenteen kehittäminen on kaupungin keskeisenä tavoitteena. Sekä Oriveden keskustan että Oriveden

aseman odotetaan kehittyvän tiivistettävänä taajamajunaliikenteen yhdyskuntina ja Oriveden asema myös kaukojunaliikenteen pysähdyspaikkana.

Raskas raideliikenne toimii yhdyskuntarakenteen kehittämisen runkona. Raideliikenteen kehittämisellä voidaan korvata nykyisin busseihin perustuvia joukkoliikenteen yhteyksiä ja tarjota siten valtatieä pitkin toteutuville autoliikenteen matka-ajoille kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Orivesi-Tampere välillä 44 km pitkään junamatkaan kuluu 26 minuuttia, mikä on nykyisiin bussivuoroihin verrattuna 14 - 34 minuuttia nopeampi ja jopa nopeampi kuin henkilöauto. Mänttä-Tampere välillä 94 km matka taittuisi junalla 73 minuutissa eli bussiin verrattuna 7 - 42 minuuttia nopeammin. Ylä-Pirkanmaan kiskobussiyhteyksien lisäksi Oriveden rautatieasemalla pysähtyy Jyväskylän suunnan kaukoliikenne, yhteensä 7 vuoroa suuntaansa. Tampereen ja Oriveden välillä on mahdollista hyödyntää myös Tampereen seudulle pilotissa kaavailtua lähijunakalustoa. Kiskobussitarjonnan kehittäminen, nykyinen kaukojunaliikenne ja Tampereen kaupunkiseudulle tavoiteltavan lähijunakaluston hyödyntäminen myös tällä suunnalla mahdollistavat erityisesti Orivedeltä, mutta laajemmin koko Ylä-Pirkanmaalta nopean ja henkilöautolle kilpailukykyisen joukkoliikennenyhteyden Tampereelle.

Suunnittelualueella on markkinaehtoisen bussiliikenteen lisäksi Pirkanmaan ELY-keskuksen ostoliikennettä Mänttä-Vilppulan lisäksi Ruovedelle ja Virroille. Tämä liikenne tulisi pilotin suunnitteluvaihteessa suunnitella tukemaan raideliikennettä. Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa on keskusteltu tästä mahdollisuudesta.

Oriveden keskusta on tärkeä aluekeskus ja asumisen, palvelujen ja työpaikkojen keskittymä joka mahdollistaa kestävästä arkiliikkumisesta. Orivedellä on valmius kehittää busseihin perustuvaa liityntäliikennettä, joka palvelisi myös kaupungin sisäisiä ja Ylä-Pirkanmaan asukkaiden yhteystarpeita. Oriveden rautatieasemalla ja keskustan seisakkeella on hyvä maksuton liityntäpysäköintikapasiteetti valmiina.

Oriveden kaupungin NOPA -liikenne (noudan-palvelun -liikenne) on kattavaa koko kaupungin alueella. Kaupungin sisäisen asiointiliikenteen lisäksi se toimii myös syöttöliikenteenä raiteille.

Kehittyvä junaliikenne palvelee seudullista työmatka-, asiointi- ja vapaa-ajan liikkumista aluekeskusten välillä.

Infrastruktuur

Raidekapasiteetti mahdollistaa olemassa olevan tiedon valossa lähijunaliikenteen lisäämisen Tampere - Orivesi - Mänttä-Vilppula. Mänttä-Vilppulan kaupungin hakemuksessa on esitetty infran kehittämistoimenpiteitä Oriveden ja Mänttä-Vilppulan välille. Tampereen kaupunkiseudulla on tulevaisuuden potentiaalia tunnistettu erityisesti Kangasalan kaupungin alueella. Tampereen kaupungin alueella on 80-luvulla ollut useita asemapaikkoja, joita pitkällä aikajänteellä ja oikealla kalustotyypillä liikennöitäessä on mahdollista hyödyntää.

Lippujärjestelmä

Tampereen seudun joukkoliikenteen Nysse-lippujärjestelmä on jo tällä hetkellä käytössä Oriveden ja Tampereen välissä junaliikenteessä. Nykyinen toteutus perustuu kahteen fyysisesti eri tuotteeseen. Tampereen seudun joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmää ollaan uudistamassa tunnistepohjaiseksi, mikä mahdollistaneekin pilottihankkeen aikataulussa nykyistä paremman lippujärjestelmäintegraation. Kaupunkiseudun tavoitteena on, että Tampereen seudun toimivalta-alueella on pilotin käynnistyessä edellytykset täysin integroituun ratkaisuun eli junissa käyvät kaikki Nysse-liput. Maakuntaudistukseen liittyen on tavoitteena yhtenäinen lippujärjestelmä koko Pirkanmaalle.

3. Lempäälän - Toijalan -suunta

Sitoutuminen

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma on hyväksytty 2015, jossa Lempäälän suunta on tunnistettu raskaaseen raideliikenteeseen tukeutuvaksi ja merkittävästi kasvavaksi alueeksi. Maakuntakaavassa pääkehittämissuunnaksi on valittu Tampereelta etelään suuntautuva vyöhyke. Lempäälän kunta on suunnitelmien mukaisesti kehittänyt suunnan yhdyskuntarakennetta raiteisiin tukeutuen ja suunnitellut liityntäpysäköintiä siten, että Lempäälän keskusta sekä Sääksjärvi mahdollistavat myös Vesilahden ja muiden seudun kuntien liittymisen raideliikenteeseen. Keskustan kehittäminen ja Sääksjärven kaavoitus ovat käynnissä. Lempäälän laiturin jatkamisen toteutusta edistetään – parhaillaan Liikennevirasto teettää Lempäälän aseman läntisen reunalaiturin (laituri nro 1) pidennys selvitystä.

Tampereen kaupunkiseudun ulkopuolelta Akaan kaupunki on ilmaissut kiinnostuksensa olla mukana pilotissa. Suunnan on myös mahdollista kytkeytyä Varsinais-Suomeen, jossa Varsinais-Suomen liitto on valmis yhteistyöhön Pirkanmaan liiton kanssa. Radanvarsikaupungeista Loimaa sitoutuu kaupunginhallituksen päätöksellä olemaan valmiudessa olemaan mukana pilotissa.

Kysyntäpotentiaali

Lähijunaliikenteen selvityksen ”Asemien ja liikenteen suunnittelu” yhteydessä tarkasteltiin junaliikenteen kysyntää. Tilanteessa, jossa Lempäälässä pysähtyisi nykyisen IC-junaliikenteen lisäksi 6 vuoroa suuntaansa Tampereen ja Lempäälän välillä liikennöiviä lähijunia ja lähijunat pysähtyisivät myös Sääksjärven uudella asemalla, Lempäälän aseman matkustajamäärä kasvaisi nykyisestä (v. 2014) 84 000 matkustajasta 149 000 matkustajaan ja Sääksjärven uuden aseman matkustajamääräksi arvioitiin 96 000 matkustajaa vuodessa vuonna 2025.

Maankäyttö: Lempäälässä asuu 23 100 ihmistä, vuonna 2030 asukasmäärän arvioidaan olevan 29 000 ja vuonna 2040 runsas 36 000. Maankäyttöä kehitetään erityisesti Lempäälän keskustassa, jonne on suunniteltu sijoittuvan 8 000/11 000 asukasta asemanseudulla (n. 1 km / 3 km säde asemalta). Sääksjärven aluekeskuksen kehittämissuunnitelmassa junaliikenteen varaan on tulevaisuudessa suunniteltu sijoittuvan 7 000/11 000 (n. 1 km / 3 km säde asemalta) ihmistä asemanseudulla. Pitkän aikavälin suunnitelmissa on tunnistettu lisäksi kaksi muuta lähijunaliikenteen seisaketta keskustan ja Sääksjärven välisessä nauhataajamassa.

Vesilahdessa asuu 4 400 ihmistä. Vesilahden joukkoliikenteen on tulevaisuudessa suunniteltu pohjautuvan vahvemmin Lempäälässä tapahtuvaan liityntään junaliikenteeseen.

Pendelöinti: Pendelöijä Lempäälästä Tampereelle on päivittäin n. 4 400 ja muihin kaupunkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 200. Tampereelta pendelöi päivittäin Lempäälään n.1500 henkilöä.

Pendelöijä Vesilahdesta Tampereelle on päivittäin n. 700 ja muihin kaupunkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 60. Tampereelta pendelöi päivittäin Vesilahdelle n. 60 henkilöä.

Pendelöijä Akaasta on 3 400 ja Akaaseen 2 800.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nykyisin on Lempäälässä 5 %, Vesilahdessa 4 % ja Akaassa 5 %.

Toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut: Lempäälän lukion ja Tampereen seudun ammattiopisto Tredun Lempäälän toimipisteen yhteinen Virta-kampus sijaitsee Lempäälän keskustan läheisyydessä noin kilometrin päässä Lempäälän asemalta.

Ylikunnalliset julkiset palvelut ja sijainti: Lempäälän Marjamäessä sijaitsee Ideapark läheisine

muine palveluineen – lisäksi alueelle rakentuu jatkuvasti uusia liiketiloja. Yksin Ideaparkissa asiakasmäärä on yli 7 000 000 (v. 2017). Kävijöitä tulee lähi-seudulta, Etelä-Pirkanmaalta mutta myös Pirkanmaan ulkopuolelta. Osa Lempäälän keskustan, Sääksjärven ja Tampereen keskustan välillä liikennöivistä busseista kiertää Marjamäen kautta.

Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta

Lempäälän joukkoliikenne on järjestetty kesäkuusta 2014 alkaen osana kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmää. Lempäälä on nauhataajama, jossa joukkoliikenne perustuu Lempääläntietä kulkevaan runkolinjastoon. Lempäälän joukkoliikennetarjontaa on lisäksi kysynnän kasvaessa kehitetty lisäämällä nopeita moottoritievuoroja Tampereelle. Junaliikenteen tarjonnan lisääminen tukee näitä kehittämistoimia. Bussiliikenteen linjasto palvelee jo nykyisin junaliikenteen liityntänä ja tätä toimintaa voidaan vielä vahvistaa.

Akaassa pysähtyy useita junia vuorokaudessa, mutta VR:n vähennettyä junien pysähtymistiheyttä Pirkanmaan ELY-keskuksen vuosille 2017 - 2019 linjaama alle 30 minuutin vuoroväli ei joukkoliikenteessä täyty, mikä laskee erityisesti työmatkaliikenteen palvelutasoa. Linja-autoliikenne keskittyy pääosin koulu- ja sote-kuljetuksiin.

Raideliikenne osana liikennejärjestelmää

Raskas raideliikenne toimii yhdyskuntarakenteen kehittämisen runkona. Raideliikenteen kehittämisellä voidaan korvata nykyisin busseihin perustuvia joukkoliikenteen yhteyksiä ja tarjota siten moottoritietä pitkin toteutuille autoliikenteen matka-ajoille kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Lempäälä-Tampere välillä 21 km pitkään junamatkaan kuluu 12 minuuttia, mikä on nykyisiin bussivuoroihin verrattuna 9-34 minuuttia nopeampi. Junamatka on nopeampi kuin henkilöautolla tehty matka (20 min), mutta ei palvelutason puolesta ole kilpailukykyinen.

Lempäälän keskusta on tärkeä aluekeskus ja käynnissä olevan kehittämisen myötä entistä merkittävämpi asumisen, palvelujen ja työpaikkojen keskittymä, joka mahdollistaa kestävästä arkiliikkumisen. Vesilahden joukkoliikenteen houkuttelevuutta ei ole mahdollista taloudellisesti kestävästi merkittävästi kehittää busseihin perustuen, joten se tulee toteuttaa junaliityntänä Lempäälän kautta.

Lempäälän asema on keskeinen liityntäpysäköintiasema sekä etelän että pohjoisen suuntaan kulkeville junamatkustajille. Junatarjonnan kehittymisen sekä keskustan palvelujen kehittymisen myötä liityntäpysäköinnin houkuttelevuudelle voi ennustaa merkittävää kasvua.

Vesilahden joukkoliikennetarkoituksena on suunniteltu muuttuvan tukeutumaan entistä vahvemmin lähijunaliikenteeseen vuonna 2021 toteutettavan, raitiotien valmistumiseen kytkeytyvän, seudun joukkoliikennelinjaston kokonaisuudistuksen yhteydessä.

Suunnan liikennöintiä on perusteltua tarkastella myös heilurina yhdessä Nokian suunnan kanssa.

Infrastrukturi:

Raidekapasiteetti mahdollistaa olemassa olevan tiedon valossa lähijunaliikenteen lisäämisen Tampere - Lempäälä, mutta merkittävä palvelutason lisääminen edellyttää lisäraiteita.

Junien käynnön sujuvaksi toteuttamiseksi yhteys voi olla perusteltua jatkaa Tampereelta-Lempäälän kautta Toijalaan.

Lippujärjestelmä:

Tampereen seudun joukkoliikenteen Nysse-lippujärjestelmä on jo tällä hetkellä käytössä Lempäälän ja Tampereen välissä junaliikenteessä. Nykyinen toteutus perustuu kahteen fyysisesti eri tuotteeseen. Tampereen seudun joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmää ollaan uudistamassa tunnistepohjaiseksi, mikä mahdollistaneekin pilottihankkeen aikataulussa

nykyistä paremman lippujärjestelmäintegraation. Kaupunkiseudun tavoitteena on, että Tampereen seudun toimivalta-alueella on pilotin käynnistyessä edellytykset täysin integroituun ratkaisuun eli junissa käyvät kaikki Nysse-liput. Maakuntaudistukseen liittyen on tavoitteena yhtenäinen lippujärjestelmä koko Pirkanmaalle.

Tampereen asemanseutu

Tampereen asemanseutu ja keskusta toimivat edellä mainittujen suuntien junaliikenteen keskus ja solmupisteenä. Näiden suuntien lisäksi Tampereen keskusta mahdollistaa yhteydet muilla joukkoliikenteen muodoilla muihin kuntiin ja aluekeskuksiin sekä lähiliikkumisen palveluja kehittämällä laajemmin Tampereen keskusta-alueelle. Kokonaisuutena pilotti antaa näkemystä Tampereen keskustan ja sen vaihtoyhteyksien kehittämisen tueksi. Tampereen raitiotie aloittaa toiminnan vuonna 2021, mikä vahvistaa Tampereen asemanseudun roolia seudun tärkeimpänä vaihto- ja solmupisteenä.

Hankkeen tavoitteet

Seudulla on sitouduttu merkittävään liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseen. Laskennallisesti tämä edellyttää joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamista nykyisestä 9 %:sta 15 %:iin vuoteen 2030 mennessä. Tämä edellyttää merkittävää panostusta joukkoliikenneinfraan sekä -palveluihin.

Pilotoinnin tavoitteena on antaa alueelle käsitys siitä, millaista päästövähennystavoitetta junaliikenteellä on mahdollista saavuttaa nykyisen raideinfran pieniin kehittämistoimenpiteisiin perustuen sekä antaa käsitystä siitä, millaisia isompia infran kehittämistoimenpiteitä edellytetään tarkoituksenmukaisen liikenteen mahdollistamiseksi.

Pirkanmaan lainavoiman saanut maakuntakaava 2040 ohjaa seudun kehittymistä raiteiden varaan. Lisäksi seudulla on hyväksytty rakennesuunnitelma, jonka toteuttamiseksi kunnissa on tehty kaavoitusta ja suunnitelmia. Suunniteltujen kestäväan liikkumiseen tukeutuvien alueiden rakentamista voidaan vauhdittaa junaliikenteen kehittämisellä. Pilotista saatava näkemys ja kokemus antaa rohkaisua rakennuttajille ja näkemystä suunnittelijoille.

Lähijunaliikenteen suunnittelu ei ole toistaiseksi edellyttänyt alueen toimijoilta (maakunta, joukkoliikenneviranomaisena, Tampereen kaupunkiseutu kuntayhtymä, kunnat) käytännön operointiin liittyvää suunnittelupanosta. Toimijuuden mahdollisesti siirtyessä seudulle, on tärkeää, että seudun liikenneasiantuntijat saavat kokemusta junaliikenteen käytännön aikataulu- ja operointisuunnittelusta, johon pilotointi antaa näkemystä.

Tarkoituksenmukaisen junaliikenteen palvelutason muodostamiseksi ja joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi pilotin suunnittelun käytännön tavoitteina on

- kartoittaa mahdollisuuksia kaukoliikenteen yhteyksien pysähdyksille pilotoitavan suunnan seisakkeilla
- kartoittaa mahdollisuuksia ja kustannuksia lähijunavuorojen lisäämiselle rataosuudelle
- suunnitella junaliikennettä tukevien muiden liikennejärjestelmätoimenpiteiden toteuttaminen (liityntäpysäköinti, liityntäbussit, markkinointi).

Pilotointiin liittyvät kehityssuunnitelmat ja sopimukset

MAL-sopimus vuosille 2016–2019

Tampereen seudulla toteutetaan MAL3-sopimusta vuosille 2016–2019 ja valmistaudutaan MAL4-sopimukseen.

MAL3-sopimuksessa korostuvat raideliikenteen ja siihen tukeutuvan yhdyskuntarakenteen kehittäminen. Teemaan liittyvästä kehittämisestä sovitaan mm. seuraavassa esitettävien sopimuskohtien yhteydessä.

”Tampereen kaupunki ja valtio kehittävät Tampereen asemakeskusta Suomen kasvukäytäväkeskuksena ja valtakunnallisena solmukohtana...Lisäraidekapasiteetin suunnittelu välillä Tampere-Riihimäki etenee ja luo edellytyksiä seudullisille, kansallisille ja kansainvälisille matkaketjuille” (sopimuskohta 2)

”Kunnat monipuolistavat ja eheyttävät yhdyskuntarakennetta joukkoliikennevyöhykkeillä ja keskuksissa sekä varmistavat riittävän asuntotuotannon olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa....” (sopimuskohta 11)

”Asemanseutuja vahvistetaan asumisen, liikkumisen ja palveluiden keskittyminä. Tampereen asemakeskuksen yleissuunnitelma valmistuu ja sen toteutuksesta sovitaan yhteistyössä valtion ja Tampereen kaupungin kesken. Lempäälän ja Nokian keskustoja sekä Tampereen Tesomaa vahvistetaan asemanseutuina asemakaavoin ja rakennushankkein.” (sopimuskohta 12)

”Valtio mahdollistaa lähijunaliikenteen kokeiluja Lempäälän ja Nokian suunnilla. Oriveden suunnan joukkoliikennetarkastus tarkastellaan kaupunkiseudun ja liikenneviraston yhteisen suunnitelman (2015 - 2016) suunnitelman pohjalta...” (sopimuskohta 26)

MAL3-sopimuksen vuoden 2017 seurannassa on tunnistettu, että kunnat toteuttavat sopimukseen liittyvää maankäytön kehittämistä hyvin, mutta valtion osuus raiteiden ja palvelutason kehittämisessä ei toistaiseksi ole toteutunut.

Rakennesuunnitelma ja päivitys

Tampereen kaupunkiseutua kehitetään raideliikenteeseen tukeutuen. Seudulle määritetyssä rakennesuunnitelmassa Ylöjärven, Kangasalan ja Pirkkalan suunnat tukeutuvat kehittyvään raitiotieverkkoon ja Nokian, Oriveden ja Lempäälän suunnat raskaaseen raideliikenteeseen tukeutuen.

Rakennesuunnitelman päivitystarpeita tarkastetaan osana MAL4 sopimukseen valmistautumista. Kiristyneet päästövähennystavoitteet haastavat priorisoimaan entisestään kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää merkittäviä systeemisiä muutoksia, jollaisia raideliikenteen kehittäminen mahdollistaa.

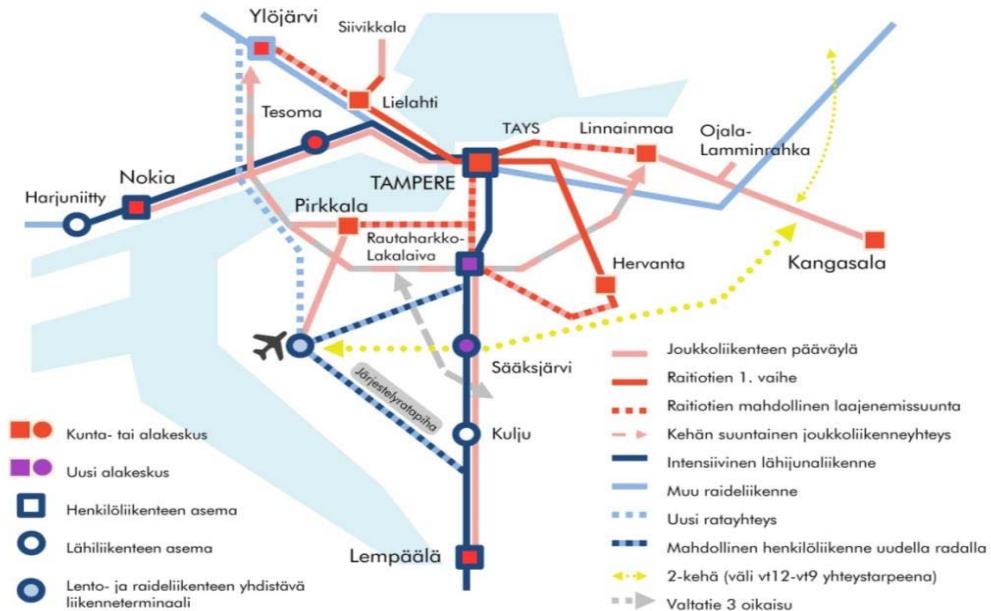
Maakuntakaava

Asemanseutuja vahvasti tukeva maankäyttö on Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 strateginen perusratkaisu. Maankäytön valinnat on tehty raideliikennettä tukeviksi ja siihen tukeutuviksi. Maakuntahallitus on tehnyt kaavasta voimaantulopäätöksen. Maakuntakaavassa on osoitettu uudet raideliikenteen asemat Tampereen Tesomalle ja Lakalaivaan, Nokian Harjuniittyyn sekä Lempäälään Sääksjärvelle ja Kuljuun. Tiivistettäviä asemanseutuja edellisten lisäksi ovat: Vammala, Karkku, Viiala, Toijala, Orivesi asema ja keskusta, Juupajoki sekä Vilppula. Seuraavan sivun kuvissa on esitetty maakuntakaavan liikennejärjestelmä Tampereen kaupunkiseudun ytimessä sekä maakunnan yhdyskuntarakenne, palveluverkko- ja joukkoliikennetarkastus.

Joukkoliikenneverkko

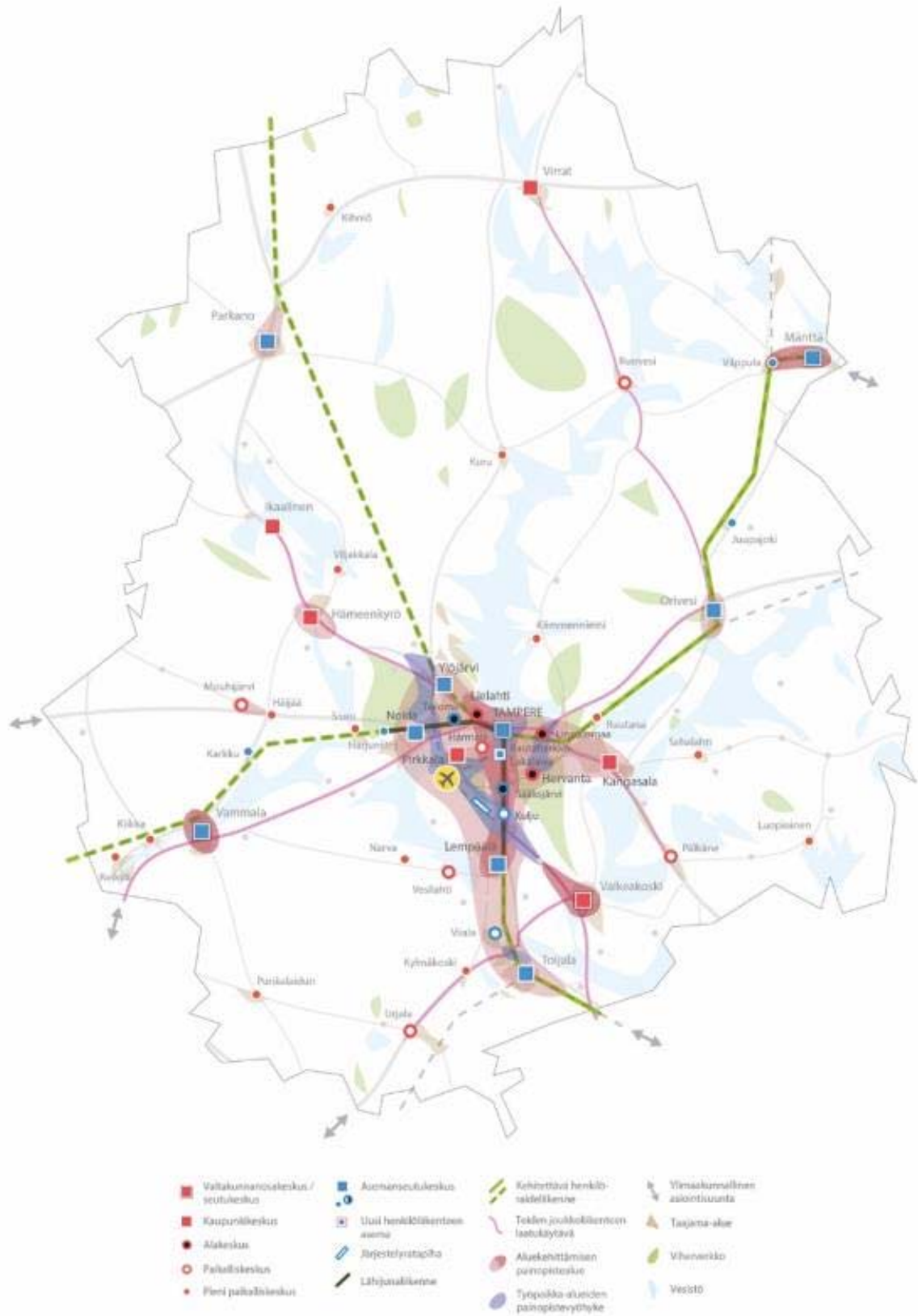
Tampereella rakennetaan parhaillaan raitiotietä, jonka liikennöinti alkaa vuonna 2021. Käynnissä olevan Linjasto2021-projektin tarkoituksena on sovittaa raitiotie- ja bussiliikenne sujuvaksi ja kustannustehokkaaksi kokonaisuudeksi. Projektissa selvitetään asukkaiden päivittäisiä liikkumistarpeita, kehitetään joukkoliikenteen palvelua matkustajien tarpeita kuunnellen ja ohjataan valitsemaan kestäviä kulkutapoja. Suunnitelmat tehdään huomioiden vaikutukset, joita syntyy raitiotien korvatta bussilinjastoa. Muutokset voivat heijastua myös etäälle ratikkareitistä.

Raitiotien ja joukkoliikennejärjestelmän tarkoituksenmukainen liikennöinti edellyttää vaihdollisten joukkoliikennematkojen lisäämistä. Tämä lisää tarvetta myös vaihto- ja solmupisteiden kehittämiseen ja laatutason nostoon, jotta vaihtoa ei koeta esteenä käyttää palvelutasoltaan merkittävästi paranevaa joukkoliikennejärjestelmää. Kommentoilla olevissa linjastoluonnoksissa bussien liittymisellä juniin on entistä suurempi painoarvo. Suunnittelussa olevassa merkittävässä linjastouudistuksessa luodaan siten samalla perusteet ja edellytykset myös juna - ja bussi -matkaketjujen kehittämiseen.



Kuva: Tampereen kaupunkiseudun ytimen liikennejärjestelmä

ALUERAKENNE JA JOUKKOLIIKENTEN PÄÄYHTEYDET



Kuva: maakuntakaavan yhdyskuntarakenne, palveluverkko- ja joukkoliikennematkaisu

Osalliset

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen

Pilotin vastuullinen toteuttaja. Vastaa joukkoliikennepalvelujen järjestämisestä Tampereen kaupunkiseudun (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti ja Ylöjärvi) alueella. Suunnittelee pilotin edellyttämät joukkoliikennepalvelun muutokset alueellaan ja Ylä-Pirkanmaan osalta yhteistyössä Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa. Vastaa Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen lippu- ja maksujärjestelmästä ja sitoutuu myötävaikuttamaan lippujärjestelmäintegraation toteutumiseen Pirkanmaalla.

Nokian, Oriveden ja Tampereen kaupungit sekä Lempäälän kunta

Pilottiin linkittyvien infran kehittämissuunnitelmien ja kehittämistoimenpiteiden toteuttamisen sekä kysyntäpohjan muodostamisen vastuulliset toteuttajat. Osallistuvat pilotin suunnitteluun tarpeiden määrittämisellä. Mahdollisesti rahoittavat jatkosuunnittelun ja neuvottelujen mukaisesti hankittavaa liikennepalvelua.

Mänttä-Vilppulan kaupunki ja Juupajoen kunta

Pilotin kustannuksiin osallistuminen sekä tarpeiden määrittely.

Akaan kaupunki

Pilotin tarpeiden määrittely.

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

Pilotin linkittäminen osaksi Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäyhteistyötä ja MAL-sopimuksen valmistelun koordinointi. Osallistuu pilotin suunnitteluun ja toteuttamiseen asiantuntijatyöllä.

Pirkanmaan liitto

Pilotin linkittäminen osaksi Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Osallistuu pilotin suunnitteluun ja toteuttamiseen asiantuntijatyöllä. Koordinoi mahdollisia seutu- ja maakuntarajat ylittäviä osia.

ELY-keskus

Osallistuu vastuualueitaan koskevien joukkoliikennepalvelujen suunnitteluun yhdessä Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen kanssa.

Muut kunnat ja Pirkanmaan ulkopuoliset toimijat, jotka eivät ole suoraan osallistuneet tämän hakemuksen tekoon, mutta ovat ilmaisseet kiinnostuksensa yhteistyöhön hakemuksen tekijöiden kanssa:

- Sastamalan kaupunki
- Varsinais-Suomen liitto
- Loimaan kaupunki
- Satakuntaliitto ja Rauman kaupunki
- Parkanon kaupunki

Hakijan yhteystiedot

Hankkeen vastuhenkilö

Mika Periviita

Tampereen kaupunki
Joukkoliikennejohtaja
050 326 7007
mika.periviita@tampere.fi

Kaupunkiympäristön palvelualue
joukkoliikenne
Frenckellinaukio 2 E
PL 487
33101 Tampere

Osallisten yhteyshenkilöt

Tapani Touru

Tampereen kaupunkiseutu kuntayhtymä
Liikennejärjestelmäpäällikkö
0405034237
tapani.touru@tampereseutu.fi

Karoliina Laakkonen-Pöntys

Pirkanmaan liitto
Suunnittelujohtaja
0503442414
karoliina.laakkonen-pontys@pirkanmaa.fi

Liitteet

1. Lausunto osto- ja velvoiteliikenteestä
2. Lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu
3. Lähijunaliikenteen kehittämisselvitys
4. Pirkanmaan maakuntakaava 2040
 - a) <https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/hyvaksyminen>
5. Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040
6. Mänttä-Vilppulan hanke-esitys
7. Diasetti: Pääradan operointi
8. Kuntien, kaupunkien ja muiden toimijoiden päätökset
 - a) Tampereen kaupunkiseudun kuntajohtajakokouksen 5.10.2018 pöytäkirja
 - b) Maakuntahallituksen 15.10.2018 pöytäkirja
 - c) Mänttä-Vilppulan kaupunginhallituksen kokouksen 8.10.2018 pöytäkirja
 - d) Juupajoen kunnanhallituksen kokouksen 8.10.2018 pöytäkirja
 - e) Akaan kaupunginhallituksen kokouksen 16.10.2018 pöytäkirja
 - f) Sastamalan kaupunginhallituksen lausunto 3.10.2018
 - g) Loimaan kaupunginhallituksen kokouksen 8.10.2018 pöytäkirja