

Aika: 5.10.2018 klo 8.00-10.15

Paikka: Tampereen kaupunkiseutu, kokoushuone Valimo, Kelloportinkatu 1 B

Kokouksen jälkeen alkaa ns. pyöreän pöydän neuvottelu MAL4-sopimuksesta.

Neuvottelun jälkeen on mahdollisuus lounasruokailuun ravintola Tampellassa.

Osallistujat:

Yli-Rajala Juha	konsernijohtaja	Tampere, pj.
Auvinen Oskari	kaupunginjohtaja	Kangasala
Joensuu Jaakko	kansliapäällikkö	Pirkkala
Kuusisto Juha	kaupunginjohtaja	Orivesi,
Linnamaa Reija	strategiajohtaja	Tampere
Nurminen Mikko	johtaja	Tampere
Paloniemi Erkki	kunnanjohtaja	Vesilahti
Rämö Heidi	kunnanjohtaja	Lempäälä
Sorvanto Jarkko	kaupunginjohtaja	Ylöjärvi, 2. vpj.
Väätäinen Eero	kaupunginjohtaja	Nokia, 1. vpj.

Pohjonen Juhani	vs. seutujohtaja	esittelijä, TKS
Juntunen Suvi	seutuassistentti	sihteeri, TKS

Kutsutut:

Lyly Lauri	seutuhallituksen pj.	Tampere
Ruokonen Tommi	talous- ja hallintopäällikkö	Pirkkala, 120 §
Kankkonen Satu	kehittämispäällikkö	TKS, 120 §
Periviita Mika	joukkoliikennejohtaja	Tampere, 121 §
Touru Tapani	liikennejärjestelmäpäällikkö	TKS, 121 §
Airaksinen Harri	toimitusjohtaja	Business Tampere, 123 §
Marko Jarva	seutuhallituksen 1. vpj.	Pirkkala, 124 §
Paalanen Piila	seutuhallituksen 2. vpj.	Nokia, 124 §

121 § ALUEELLISEN JUNALIIKENTEN JÄRJESTÄMISEN PILOTTIHANKE SEKÄ OSTO- JA VELVOITELIIKENTEN KEHITTÄMINEN 2020–2022

8.30-9.00 (30 min)

Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja alueellisen junaliikenteen järjestäminen pilottihankkeeseen sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittämiseen vuosina 2020-2022 liittyen. Keskeinen pyyntö on ilmaista kiinnostus osallistua pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa.

Pilottiyhteistyöhön osallistumisesta voidaan tunnistaa seudulle monia hyötyjä:

- Pilotin avulla voidaan kehittää junaliikenteen palvelutasoa vuosilla 2020-2022.
- Piloti edellyttäneen junaliikenteen aikataulujen sovittamista pilotin, palvelutason parantamisen mukaisesti, mikä helpottaa vastavan palvelutarjonnan muodostumista kilpailutetun liikenteen alkaessa kesäkuussa 2022.
- Pilotin avulla voidaan havaita ratojen, mm. pääradan kapasiteettihaasteita käytännössä, ja siten luoda painetta yhteyden kehittämiseen.
- Pilotin avulla saadaan lisätietoa matkustajamäärien lisääntymisestä asemilla, mitä voidaan hyödyntää kuntien alueidenkäytön, mm. liityntäpysäköinti, suunnittelussa.
- Kehittämällä junaliikennettä, voidaan saavuttaa seutustrategian tavoitteita.
- Pilotin avulla voidaan tukea asemanseutujen, jotka ovat liikenteen keskeisiä solmupisteitä, kehittymistä.

Rakennesuunnitelman mukaisesti seudun kunnista Tampere, Nokia, Orivesi ja Lempäälä sekä välillisesti myös Vesilahti tukeutuvat voimakkaasti kehitettävään raskaaseen raideliikenteeseen. Siten olisikin perusteltua, että junaliikenteen kehittämistä pilotoitaisiin tässä yhteydessä kaikilla näillä suunnilla. Mahdollisuudet ja laajuus pilotointiin ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.

Lausuntopyynnössä pyydettiin perusteluja alueen osallistamiseen. Seututason keskeisenä perusteena on, että päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi seudun joukkoliikenneosuudelta edellytetään merkittävää kasvua. Nykytilanteessa joukkoliikenteen kulkutapaosuus seudulla on 9 % ja autojen 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 kestävästi liikkumisen lisääntymiseen kuntien välisessä liikenteessä.

Lausuntopyyntöissä eriteltyinä valintaperusteina ovat seuraavat tekijät, joiden kokoamiseen hakemukseen osallistuvien tahojen tulisi osallistua:

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, asukaslu-ku, työpaikkojen määrät)
 - b. Pilottialueen pendelöinti (esim. Tilastokeskuksen aineisto)
 - c. Toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut: esim. etäisyys ase-milta, opiskelijamäärät
 - d. Ylikunnalliset julkiset palvelut ja niiden sijainti (esim. keskussai-raalat, valtion virastot, KELA)
 - e. Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta (reitit, lippujärjestelmä, pal-velutaso)
3. Näkemys alueellisesta junaliikenteestä osana matkaketjuja ja lii-kennejärjestelmää
4. Pilottihankkeen rataosien olemassa oleva, rautateiden henkilölii-kenteen edellyttämä infrastruktuuri (mm. laiturit ja sähköistys) se-kä käytännön mahdollisuudet/valmiudet mahdollisesti tarvittavan uuden infrastruktuurin toteuttamiseen pilottijakson aikana.

Eri suuntien perusteluiksi ja ominaispiirteiksi voidaan yleisellä tasolla tunnistaa esimerkiksi seuraavassa esitettyjä tekijöitä:

Nokian suunta:

- Pendelöijiiä Nokialta Tampereelle päivittäin n. 5300 ja muihin kau-punkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 200.
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nykyisin on 3 %. Bussiliikenne ja olemassa oleva junaliikenteen palvelutaso eivät tarjoa moottori-tieyhteydelle kilpailukykyistä kestävästä liikenteen palvelutasoa.
- Nokian asemakeskusta kehitetään, Tesoman kaupunginosaa kehi-tetään, mikä lisää merkittävästi kysyntää junayhteyksille tulevina vuosikymmeninä.

Oriveden suunta:

- Pendelöijiiä Orivedeltä Tampereelle päivittäin n. 800 ja muihin kaupunkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 50.
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nykyisin on 2 %. Bussiliikenne ja olemassa oleva junaliikenteen palvelutaso eivät tarjoa valtatieyh-teydelle kilpailukykyistä kestävästä liikenteen palvelutasoa.

- Orivesi on keskeinen aluekeskus, jonka saavuttaminen Ylä-Pirkanmaalta joukkoliikenteellä ei ole kilpailukykyisellä tasolla. Bussien kehittäminen junayhteyden liityntänä kehittäisi joukkoliikennejärjestelmää kokonaisuutena.
- Yhteyden jatkaminen Keuruulle asti voi olla perusteltua.

Lempäälän suunta:

- Pendelöijä Lempäälästä Tampereelle päivittäin n. 4400 ja muihin kaupunkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 200.
- Pendelöijä Vesilahdesta Tampereelle päivittäin n. 700 ja muihin kaupunkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 60.
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nykyisin on Lempäälässä 5% ja Vesilahdessa 4%. Bussiliikenne ja olemassa oleva junaliikenteen palvelutaso eivät tarjoa moottoritieyhteydelle kilpailukykyistä kestävän liikenteen palvelutasoa.
- Raideliikenteeseen tukeutuvaa Lempäälän keskusta kehitetään merkittävästi lähivuosina ja Sääksjärven alakeskusta kehitetään tulevina vuosikymmeninä, mikä lisää merkittävästi kysyntää junayhteyksille tulevina vuosikymmeninä.
- Keskustan liityntäpysäköinnin kehittämiseksi ja pysäköintitoimijan toimintaedellytysten parantamiseksi edellytetään jatkossa lisää käyttäjiä ja lähiaikoina näkemystä suunnittelun tueksi.
- Pääradan suunnan kapasiteetin lisäämiseen ja kilpailuttamisen jälkeisiin aikataulurakenteisiin on perusteltua hakea näkemystä pilailla.
- Yhteyden jatkaminen Toijalaan asti voi olla perusteltua.

Tampereen asemaseutu ja keskusta toimivat edellä mainittujen suuntien junaliikenteen keskus ja solmupisteenä. Näiden suuntien lisäksi Tampereen keskusta mahdollistaa yhteydet muilla joukkoliikenteen muodoilla muihin kuntiin ja alakeskuksiin sekä lähiliikkumisen palveluja kehittämällä laajemmin Tampereen keskusta-alueelle. Kokonaisuutena pilotti antaa näkemystä Tampereen keskustan ja sen vaihtoyhteyksien kehittämisen tueksi.

Kaupunkiseudun on myös tärkeää huomioida, että osallistuminen pilottiin edellyttää resursseja sekä suunnittelu että toteutusvaiheessa. Pilotin vaikuttavuuden ja pitkäjänteisten etujen saavuttamiseksi on myös perusteltua, että kunnat panostavat junaliikenteen lisäämiseen myös omilla, pilottiin varsinaisesti kuulumattomilla toimilla, kuten markkinoinnilla sekä liityntäliikenteeseen panostamisella. Pilotin tavoitteena on matkustajamäärien ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen.

Osallistumishakemukset ovat vapaamuotoisia. Niissä pitää kuitenkin ilmoittaa, mitkä yhteisöt (esim. kunnat, maakuntaliitot, kuntayhtymät)

ovat mukana pilottihakemuksessa ja missä roolissa. Tampereen kaupunkiseudulla keskeisiä osallisia ovat kunnat ja TKL tarpeiden ja toteutamisedellytysten määrittämisessä sekä Tampereen kaupunkiseutu kuntayhtymä sekä ELY-keskus liikennejärjestelmäkokonaisuuteen soveltamisessa. Keskeinen kysymys liittyy pilottialueen laajentamiseen kaupunkiseudulta maakuntatasolle ja useiden maakuntien yhteistyöhön. Laajempaa kokonaisuutena pilotoidessa Pirkanmaan liitto on keskeinen yhteistyötaho. Alueellisen yhteistyön laajuuteen liittyviä näkökulmia ovat mm. seuraavat:

Kaupunkiseutu

- pienempi ja ketterämpi koordinaatio, mutta resurssit ovat rajalliset
- alueen tarpeet ja vaikutukset selkeämmin esiin
- junaliikenteen edellyttämä väestöpohja
- liikennöinnin mahdollisuudet rajallisen ratainfraan vuoksi rajalliset
- pilotoinnin hyödyt selkeämmin seudulle (samalla rahalla enemmän palvelutasoa seudulle)
- olemassa oleva lippujärjestelmä

Maakuntataso

- laajemmat resurssit, mutta raskaampi prosessi
- enemmän mahdollisuuksia liikennöintiin (ohituspaikat, kääntopaikat, varikot)
- kysynnässä mahdollisia aukkopaiikkoja
- pilotoinnin hyödyt jakaantuvat laajemmalle, mutta paikallinen vaikuttavuus mahdollisesti pienempi
- lippuyhteistyöhön ym. liittyvä kompleksisuus lisääntyy

Maakuntien yhteistyö

- laajemmat resurssit, mutta yhteisen näkemyksen muodostaminen haastavampaa
- enemmän mahdollisuuksia liikennöintiin (ohituspaikat, kääntopaikat, varikot), mutta myös enemmän huomioitavia tekijöitä
- kysynnässä mahdollisia aukkopaiikkoja
- pilotoinnin hyödyt jakaantuvat laajalle, mutta paikallinen vaikuttavuus mahdollisesti pienempi
- lippuyhteistyöhön ym. liittyvä kompleksisuus lisääntyy
- jos paikalliset tarpeet eivät selkeästi esillä, voi sitoutuminen kärsiä

Kokouksessa fokuksessa: käydä evästyskeskustelua liittyen mm. seuraaviin teemoihin

- Pilottiin haettavat suunnat kaupunkiseudulla
- Pilottihakemuksessa tehtävä yhteistyö mm. maakuntatasolla

- Pilotin toimijoiden alustavat roolit
- Pilottihakemuksen kokoamisen roolit ja resurssointi

Joukkoliikennejohtaja Mika Periviita ja liikennejärjestelmäpäällikkö Tapani Touru selostavat asiaa kokouksessa.

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Liite:

- Lausunto- ja ilmoittautumispyyntö - junapilotti sekä osto- ja velvoiteliikenne

Kuntajohtajakokous 5.10.2018

Päätösehdotus.

Vs. seutujohtaja Pohjonen:

Kuntajohtaja kokous päättää omalta osaltaan

että kaupunkiseutu osallistuu pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa,

pilottikunnat varautuvat pilotointiin riittävällä resusoinnilla talousarvioissaan 2019-22,

pilottisuuntina ovat Nokia, Orivesi ja Lempäälä,

että vastuullisena toimijana on kaupunkiseudun joukkoliikenneviranomaisen,

esitetään että Pirkanmaan liitto yhtyy kaupunkiseudun hakemukseen että kaupunkiseudun lisäksi yhteistyökumppaneina ovat tarpeen mukaan ELY-keskus ja Pirkanmaan liitto ja

lopullisen pilottihakemuksen voi hyväksyä jolin puheenjohtaja.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.