



**TAMPERE**



## **Lausunto osto- ja velvoiteliikenteestä**

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 11.9.2018 päivätyllä kirjeellään lausuntoa kauden 2020-2022 osto- ja velvoiteliikenteen kehittämistä. Kiitämme mahdollisuudesta ja lausumme asiasta seuraavaa:

Nykyiset osto- ja velvoiteliikennettä koskevat sopimukset ja päätökset ovat voimassa vuoden 2019 loppuun. Pirkanmaalla ostosopimuksen piiriin kuuluvat yhteysvälit Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere (asemat: Toijala, Viiala, Lempäälä, Tampere) ja Tampere-Pori (Tampere, Nokia, Vammala, Karkku). Velvoiteliikenteen piiriin kuuluvat Tampere-Vilppula-Keuruu (Tampere, Orivesi, Orivesi keskusta, Juupajoki, Vilppula, Kolho) sekä ostoliikennettä täydentävät lisävuorot yhteysväleille Tampere-Pori ja Riihimäki-Hämeenlinna-Tampere.

Raideliikenteen kehittäminen ja siihen tukeutuva maankäyttö ovat Pirkanmaalla ja Tampereen kaupunkiseudulla keskeisiä suunnittelun ja toteuttamisen painopisteitä. Pirkanmaa on kuuden ratasuunnan risteyskohtana sijainniltaan ja yhdyskuntarakenteeltaan siihen otollinen. Pirkanmaa on myös väestöpohjaltaan riittävän suuri ja kasvava maakunta raideliikenteen kehittämiseen. Kansallisesti Pirkanmaa toimii raideliikenteen merkittävänä kohtaamispaikkana ja terminaalina.

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 ostoliikenteen piirissä oleville radoille Tampereen Tesomalle ja Lakalaivaan, Nokian Harjuniittyyn sekä Lempäälään Säöksjärvelle ja Kuljuun. Myös Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040 tukeutuu kehittyviin lähijunayhteyksiin ja alueelle laadittu MAL-sopimus vuosille 2016-2019 edistää tätä tavoitetta. Raideliikenteeseen vahvasti tukeutuva voimakas kehittäminen on seudulla käynnissä mm. Tampereen keskustassa, Tesomalla sekä Lempäälän keskustassa. Maakunta kuntineen tekee jatkuvaa työtä raideliikenteen tukemiseksi maankäytöllä.

Tampereen seudun joukkoliikenteessä on nykyisin käytössä ns. "Nysse+VR" yhdistelmälippu. Lippujärjestelmää kehitetään kohti tunnistepohjaista ratkaisua. Tavoitteena on matkustajalle yhtenäisen joukkoliikenteen lippujärjestelmän luominen.

Junaliikenteen keskeisenä puutteena nykytilanteessa on heikko vuorotarjonta sekä asemien edellytykset palvella junien pysähtymistä. Pidemmällä aikajänteellä keskeiseksi puutteeksi tulee muodostumaan riittämätön ratainfra junaliikenteen houkuttelevimmilla yhteyksillä.

Joukkoliikenteen kilpailukyky henkilöautolle riittävän suuren kysyntäpotentiaalain yhteysväleillä tulee olla lähtökohtana joukkoliikenteen palvelutasomääritylle. Liikennejärjestelmää on kehitettävä kokonaisuutena, jossa raideliikennettä kehitetään runkoyhteytenä rataverkon sallimilla alueilla ja linja-autoliikennettä, liityntäpysäköintiä ja uudenlaisia liikkumisen palveluita

hyödynnetään syöttöliikenteessä juna-asemille. Oleellista raideliikenteen roolissa runkoyhteytenä on, että vuoroja on riittävästi ja arjen matkojen toteuttamisen kannalta oikeina aikoina. Työmatkaliikkumista voidaan palvella aamu- ja iltapäivän huipputuntien vuoroilla, vapaa-ajan liikkumisen mahdollistamiseksi tarjontaa tulee täydentää iltavuoroilla. Työmatkaliikkumista palvelevina aikoina vuorovälissä tulisi pyrkiä tarjoamaan vähintään puolen tunnin vuoroväliä alueilla, joilla kysyntä on riittävää.

Ratainfrastruktuurin pysyvyydestä ei ole hyötyä ennustettavuuden ja luotettavuuden luomisessa matkustajille mikäli junavuorot eivät kykene yhtä lailla ennustettavuuteen ja luotettavuuteen. Muutokset junavuorojen aikatauluissa muodostavat tarpeita myös liityntäyhteyksinä tarjottavien bussivuorojen synkronoimiseen. Muutokset joukkoliikennejärjestelmän aikatauluissa vaikeuttavat usein käyttöä, ja vaikutukset muodostuvat siten negatiivisiksi.

Lähtökohtana Pirkanmaalla pidetään, että nykyiset osto- ja velvoiteliikenteen vuorojen lukumäärät säilyvät. Lisäksi osto- ja velvoiteliikenteessä tulee huomioida vuorotarjonnan lisääminen suurinta kysyntäpotentiaalia sisältäville yhteysväleille. Pendelöinnissä käytetyissä vuoroissa on perusteltua hyödyntää kalustoa, joka antaa hyvät työntekomahdollisuudet. Lisättävät junavuorot ja palvelutason parantaminen suunnittain on eritelty seuraavassa.

#### PÄÄKAUPUNKISEUTU-TAMPERE, TAMPERE-PORIN/RAUMAN SUUNTA

- Riihimäki-Tampere ma-pe saapuen Tampereelle noin klo 6:15
- Nykyisten Helsinki/Riihimäki-Tampere taajama/lähijunien ulottaminen Nokialle
- Tesoman aseman avaaminen viipymättä
- Rauman henkilöliikenteen avaaminen
- Suorat yhteydet Riihimäen kolmioraiteen kautta Lahden ja Tampereen välillä myös arkisin, lähtökohtana pendelöinnin mahdollistaminen molempiin suuntiin
- Vuorojen ja kalustokapasiteetin lisääminen ruuhka-aikoihin
- Vuorojen lisääminen ilta-aikaan sekä Porin että Helsingin suunnista Tampereelle
- Akaassa pysähtyvien vuorojen lisääminen
- Nokian lisälaiturin rakentaminen
- Lempäälän laiturin jatkaminen

#### TAMPERE-ORIVESI-YLÄ-PIRKANMAA

- Junavuoron lisääminen Tampereelta Vilppulaan ja Keuruulle ma-pe suuntaansa siten, että pendelöinti myös Ylä-Pirkanmaalle on mahdollista junalla
- Mäntän ja Vilppulan välisen liityntäliikenteen kehittäminen palvelemaan kaikkia junavuoroja ympärivuotisesti
- Mäntän keskustaan saakka ulottuva junaliikenteen ja sitä edellyttävän infrastruktuurin parannustoimenpiteiden suunnittelu ja edistäminen

#### TAMPERE-TURKU

- Junien pysähtyminen myös Lempäälässä

#### TAMPERE-SEINÄJOKI

- Tarve selvittää Tampere – Parkano välin alueellisia junavuoroja työssäkäynti- ja asiointiliikennettä varten. Parkanon asema toimii etenkin etelään suuntautuvan



**TAMPERE**



työmatkaliikenteen yhteyspisteenä Pohjois-Pirkanmaalta sekä Kankaanpään seudulta ja Etelä-Pohjanmaalta Tampereen suuntaan. Junayhteys toimii lähiliikenteen tavoin, sillä matka Tampereelle kestää vain 34 – 40 minuuttia.

Pirkanmaan liitto, Tampereen seudun joukkoliikenneviranomainen ja Tampereen kaupunkiseutu ilmaisevat samalla kiinnostuksesta osallistua pilottiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa vapaamuotoisella hakemuksella, joka täydentää sekä perustelee tässä lausunnossa esille tuotuja seikkoja.

**maakuntajohtaja Esa Halme**  
Pirkanmaan liitto

**joukkoliikennepäällikkö Mika Periviita**  
Tampereen kaupunki  
joukkoliikenteen toimivaltainen  
viranomainen

**vs. seutujohtaja Juhani Pohjonen**  
Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä