

§ LAUSUNTO ALUEELLISEN JUNALIIKENTEEEN KEHITTÄMISESTÄ (ALUEELLISEN JUNALIIKENTEEEN JÄRJESTÄMISEN PILOTTIHANKE SEKÄ OSTO- JA VELVOITELIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN 2020-2022)

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt 12.9.2018 päivätyllä kirjeellään lausuntoa kauden 2020-2022 osto- ja velvoiteliikenteen kehittämistä. Tulevalla kaudella ministeriö pyrkii myös pilotoimaan yhdessä alueiden kanssa alueellista liikennettä. Pilottialueita valitaan mukaan 1-3 kpl. Pilotti kestäisi ostoliikennesopimuksen voimassaoloajan. Ilmoitukset halukkuudesta tulee jättää 23.10.2018 mennessä. Lausuntopyyntö löytyy seuraavista linkeistä: [https://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset\\_publisher/ministerio-pyytaa-alueiden-nakemyksia-junaliikenteen-kehittamisesta](https://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/ministerio-pyytaa-alueiden-nakemyksia-junaliikenteen-kehittamisesta) pdf: <https://www.lvm.fi/lvm-site62-mahti-portlet/download?did=278492>

Suunnittelujohtaja Karoliina Laakkonen-Pöntys:

#### Osto- ja velvoiteliikenne

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.

Osto- ja velvoiteliikenteen suunnittelua varten pyydetään näkemyksiä alueellisista liikkumistarpeista sekä osto- ja velvoiteliikenteen mahdollisesta tulevasta tarjonnasta. Näkemyksiä pyydetään sekä alueiden sisäisen että alueiden välisen liikenteen osalta. Erityisesti pyydetään näkemyksiä tärkeimmistä junavuoroista ja merkittävimmistä palvelutasopuutteista.

Voimassaolevan yksinoikeussopimuksen nojalla VR on sitoutunut ottamaan käyttöön ja hyväksymään liikennevälineissään toimivaltaisten seudullisten viranomaisten integroitujen lippujärjestelmien matkalippujen käytön kyseisen toimivaltaisen viranomaisen toimialueella. Matkustajan näkökulmasta tämän tulisi tarkoittaa, että seudulliset lipputuotteet käyvät myös junassa maksuvälineenä. Lähimmäksi on päästy Tampereen seudun Nysse+VR-yhdistelmälipussa, mutta siinäkin on kyseessä fyysisesti kaksi eri lippua. LVM pyytää tietoa, onko alueen lippujärjestelmä yksinoikeussopimuksessa määritellyn mukainen ja toimenpiteet siihen pääsemiseksi.

Raideliikenteen kehittäminen ja siihen tukeutuva maankäyttö ovat Pirkanmaalla ja Tampereen kaupunkiseudulla keskeisiä suunnittelun ja toteuttamisen painopisteitä. Pirkanmaa on kuuden ratasuunnan risteyskohtana sijainniltaan ja yhdyskunta-rakenteeltaan 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 Sääksjärvelle ja Kuljuun. Myös Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040 tukeutuu kehittyviin lähijunayhteyksiin ja alueelle laadittu MAL-sopimus vuosille 2016-2019 edistää tätä tavoitetta. Maakunta kuntineen on siis tehnyt osuutensa raideliikenteen tukemisesta maankäytöllä.

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

Osto- ja velvoiteliikenteessä tulee huomioida vuorotarjonnan lisääminen suurinta kysyntäpotentiaalia sisältäville yhteysväleille. Tampereen ja Helsingin välillä juna-liikennettä tulee kehittää kokonaisuutena, joka muodostuu erilaisista liikennepalveluista. Suomen kasvukäytävän varrella tulee mahdollistaa nykyistä huomattavasti nopeampi siirtyminen Tampereen ja Helsingin välillä (Pendolinot), turvata keskeisimpiä väliasemia palveleva suhteellisen nopea liikkuminen (IC) sekä taajama-junaliikenne, joka palvelee myös lähiliikenteen tarpeita. Vastaavasti tulee tunnistaa Pirkanmaan seutukeskusten rooli rataverkolla. Oman väestöpohjansa lisäksi ne palvelevat liityntäliikenteen keinoin laajaa maantieteellistä aluetta (esim. Parkano ja Sastamala).

Aikataulusuunnittelussa on tärkeää turvata työssäkäyntimahdollisuudet sekä Helsinkiin että Tampereelle. Kriittisimmät vuorot sijoittuvat työ- ja opiskelumatkojen huipputunteihin. Työmatkaliikenteen vuorot ovat erittäin tärkeitä päivittäisen pen-delöinnin turvaamiseksi ja kehittämiseksi. Aamujen palvelutasoa Hämeenlinnasta, Toijalasta ja Lempäälästä Tampereelle pitäisi nykyisestään parantaa. Nokian asemalla on tärkeää pystyä nostamaan palvelutasoa ulottamalla sinne Helsingin suunnan taajamajunaliikennettä, jotta junaliikenne säilyy riittävän houkuttelevana eikä menetä käyttäjäosuuttaan henkilöautoilulle. Yleisemminkin Helsinki - Tampere-junat pitäisi ulottaa Nokialle asti, jossa on yli 30 000 asukkaan väestöpohja ja lisäksi Tesoman tulevalle asemalla toiset yli 30 000. Tampereen Tesoman asema tulee avata liikenteelle viipymättä.

### **Pilottihanke**

Pilotin avulla halutaan kehittää toimintatapoja pohjustamaan toimivallan siirtoa uusille maakunnille. Lähtökohtia pilotille ovat, että siinä kokeillaan kokonaan uutta liikennettä ja että liikennöinti on mahdollista myös pidemmällä aikavälillä. Tarkoitus on selvittää käytännön tasolla, millaisia vaikutuksia alueiden omista lähtökohdista suunnitellulla aikataulurakenteella on kustannuksiin ja matkustusmääriin. Pilottihankkeiden tavoitteena tulee olla matkustajamäärien ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Valintaperusteissa ministeriö pitää tärkeänä alueen valmiutta sitoutua junaliikenteen kehittämiseen lyhyellä aikavälillä (rahoitus- ja henkilöresurssit). Valittavalla alueella tulee olla näkemys alueellisesta junaliikenteestä osana matkaketjuja ja liikennejärjestelmää. Lisäksi huomiota kiinnitetään infrastruktuuriin ja kysyntäpotentiaaliin, jonka kuvaus voi pohjautua aiemmin laadittuihin selvityksiin.

Osallistumishakemukset pilottiin ovat vapaamuotoisia ja niiden tulisi kattaa seuraavat osa-alueet.

1. Mukana olevat yhteisöt ja niiden roolit pilotissa
2. Tavoitteet
3. Kehityssuunnitelmat

4. Osallistuminen toteutukseen
5. Valintaperusteita tukeva oleellinen informaatio.

Pirkanmaalla on parhaillaan on meneillään Pääradan operointiselvitys ja vuonna 2016 valmistui selvitys Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämistä. Pääradan operointiselvitys valmistuu alkuvuodesta 2019 ja selvitysten tuloksia voidaan hyödyntää pilotin tarkemmassa suunnittelussa.

Hakemukset pilottiin tulee jättää LVM:lle 23.10.2018 mennessä, mikä tarkoittaa varsin nopeaa aikataulua. Päätökset valituista pilottikohteista saadaan 11/2018 ja pilotin suunnitteluvaihe ajoittuu 12/2018-02/2019 (yhteistyössä LVM ja alueelliset toimijat). Lopulliset liikennöintisopimukset ja ratakapasiteetin haku liikennettä varten on 03/2019 ja pilotti käynnistyy 12/2019.

Pirkanmaan liitto on neuvotellut pilottihankkeesta alueen kuntien ja joukkoliikenneviranomaisten kanssa. Tampereen kaupunkiseudun kunnat esittävät pilottikohteiksi 1. Nokia-Tesoma-Tampere - lähijunaliikennettä, johon voi liittyä Porin/Rauman suunnan liikenteen kehittäminen, 2. Tampere-Orivesi-Ylä-Pirkanmaa - junaliikenteeseen tukeutuva joukkoliikennejärjestelmää sekä 3. Lempäälä-Toijala - suunta, johon liittyy Turun, Helsingin ja Lahden suunnat. Kunnat ovat varautumassa osallistumaan myös rahoitukseen. Mänttä-Vilppula on valmistellut omaa pilottikokonaisuutta, joka on hyvin yhdistettävissä kaupunkiseudun hankekokonaisuuteen. Pirkanmaan on saanut myös viestejä naapurimaakuntien tarpeista ja kiinnostuksista yhteisiin pilottiin. Pirkanmaan näkökulmasta on tärkeää, että pilotti kootaan yhdeksi kokonaisuudeksi, jolla on riittävän selkeä kärki. Pilotin valmistelussa tulee myös huomioida kytkäytyminen linja-auto- ja liityntäliikenteeseen.

Suunnittelujohtaja Laakkonen-Pöntys selostaa asiaa kokouksessa.

Päätösesitys. Maakuntajohtaja Halme:

Maakuntahallitus päättää

käydä lähetekeskustelun Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyynnöstä koskien alueellisen junaliikenteen järjestämistä sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittämistä

ja

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

ja

antaa Pirkanmaan liiton toimistolle toimeksiannon valmistella 1) lausunto osto- ja velvoiteliikenteestä sekä 2) pilottihanke Pirkanmaan alueelle yhteistyössä kuntien, naapurimaakuntien ja maakunnassa toimivien joukkoliikenneviranomaisten kanssa.

Päätös. Päätösesitys hyväksyttiin.

Lisätietoja: Suunnittelujohtaja Karoliina Laakkonen-Pöntys p. 050 344 2414  
karoliina.laakkonen-pontys@pirkanmaa.fi