



POSTITETTU

24. 10. 2018

PORIN KAUPUNGINHALLITUS

**Porin kaupunginhallituksen kokous nro 26/2018**

Aika 15.10.2018 kello 13:00-14:50

Paikka KH:n kokoushuone, Hallituskatu 12

Allekirjoitukset

Diana Bergroth-Lampinen  
puheenjohtaja

Maija Arola  
pöytäkirjanpitäjä

Käsitellyt asiat §:t 494-514, salassa pidettävät §:t 515-516

Pöytäkirjan tarkastus Kaupungintalolla lokakuun 18. päivänä 2018

Mari Kaunistola  
§:t 494-495 ja 497-514

Petri Huru  
§:t 494-495 ja 497-514

Raisa Ranta  
§ 496

Ismo Läntinen  
§ 496

Pöytäkirja on julkisilta osin yleisesti nähtävänä kaupungin verkkosivuilla osoitteessa [www.pori.fi](http://www.pori.fi) , lokakuun 23. päivänä 2018.

Todistaa Tero Lönnström  
vs. asiakirjahallinnon päällikkö

Otteen oikeaksi todistaa Porissa 24.10.2018

vs. asiakirjahallinnon päällikkö

Tero Lönnström





**Päätöksentekijät**

Diana Bergroth-Lampinen  
Arja Laulainen  
Esa J. Wahlman  
Raisa Ranta  
Erno Välimäki  
Satu Hatanpää  
Mari Kaunistola  
Petri Huru  
Tommi Salokangas  
Anne Liinamaa  
Juha Kantola

puheenjohtaja

Mika Aho

Petri lahtinen klo 13:47-13:56 § 496  
Ismo Läntinen klo 13:47-13:56 § 496

**Muut läsnäolijat**

~~Krista Kiuru~~  
Oili Heino  
~~Laura Huhtasaari~~  
Juha Vasama

Aino-Maija Luukkonen  
Leena Tuominen  
~~Salla Rajala~~  
Tuomas Hatanpää  
Jouni Lampinen  
Maija Arola  
Marika Virtanen

Terttu Nordman

KV:n puheenjohtaja

KV:n I varapuheenjohtaja

KV:n II varapuheenjohtaja

KV:n III varapuheenjohtaja, klo 13:05-14:28 §:t  
495-516

kaupunginjohtaja

kaupunginlakimies

viestintäyksikön päällikkö

talousyksikön päällikkö

omistajaohjausyksikön päällikkö

hallintoyksikön päällikkö, pöytäkirjanpitäjä

viestintäsuunnittelija

Perusturvajohtaja, kutsuttuna, klo 13:03-13:46  
§ 495

PORI 2202/08.01.00/2018

**503 § 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. Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää ilmoittamaan kiinnostuksen osallistua pilotointiyhteistyöhön uuden ostoliikennesopimuksen ja velvoitepäätöksen valmistelussa ja toteutuksessa.

Lausunto on laadittu yhdessä Satakuntaliiton, Porin kaupungin sekä seudun toimivaltaisen joukkoliikenneviranomaisen alueeseen kuuluvien muiden kuntien (Ulvila, Nakila, Harjavalta, Kokemäki) kanssa.

Maakuntahallitus päättää lausunnosta 22.10.2018. Lausuntoluonnos on liitteenä.

**Liitteet** 17 Liikenne- ja viestintäministeriön kirje LVM/1620/08/2018  
18 Satakuntaliiton lausuntoluonnos

**Kaupunginjohtajan päätösehdotus**

Porin kaupunki yhtyy Satakuntaliiton lausuntoon rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen kehittämisestä 2020-2022 sekä alueellisen junaliikenteen pilottihakemukseen.

**Lisätietojen antaja** Jouko Hautamäki, Elinvoimayksikön päällikkö, puh. 044 712 4133

**Täytäntöönpano** Liikenne- ja viestintäministeriö ([kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi))  
Satakuntaliitto ([kirjaamo@satakunta.fi](mailto:kirjaamo@satakunta.fi))

**Kaupunginhallituksen päätös**

Päätösehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

## Oikaisuvaatimusohje §:ien 502-503 ja 506-509 osalta

### Oikeus oikaisuvaatimuksen tekemiseen

Päätökseen tyytymätön voi tehdä oikaisuvaatimuksen Porin kaupunginhallitukselle. Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa, sekä Porin kaupungin jäsen.

### Päätöksen tiedoksianto ja oikaisuvaatimusaika

Valtuuston, kunnanhallituksen ja lautakunnan sekä kuntayhtymän kuntalain 58 §:n 1 momentissa tarkoitetun toimielimen pöytäkirja siihen liitettyine oikaisuvaatimusohjeineen tai valitusosituksineen pidetään tarkastamisen jälkeen nähtävänä yleisessä tietoverkossa, jollei salassapittoa koskevista säännöksistä muuta johdu.

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaamisesta. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua pöytäkirjanotteen lähettämisestä kirjeellä tai saantitodistuksen osoittamana aikana tai kolmantena päivänä pöytäkirjaotteen lähettämisestä asianomaisen suostumuksella sähköisenä viestinä. Kunnan jäsenen ja kuntalain 137 §:n 2 momentissa tarkoitetun kunnan katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

### Oikaisuvaatimuksen sisältö

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti. Oikaisuvaatimuskirjelmässä, joka osoitetaan Porin kaupunginhallitukselle, on ilmoitettava päätös, johon oikaisuvaatimus kohdistuu, sekä se, millaista oikaisua vaaditaan ja millä perusteilla sitä vaaditaan.

Oikaisuvaatimuskirjelämä on allekirjoitettava.

Oikaisuvaatimuksen käsittelemiseksi kirjelmässä on ilmoitettava vaatimuksen tekijän nimi ja postiosoite, johon asiaa koskevat ilmoitukset vaatimuksen tekijälle voidaan toimittaa.

### Oikaisuvaatimuksen perille toimittaminen

Oikaisuvaatimus on toimitettava oikaisuvaatimusajan kuluessa osoitteeseen:

Porin kaupunginhallitus  
Porin kaupungin kirjaamo  
PL 121  
28101 PORI

Käyntiosoite: Yrjönkatu 6 B  
Vaihde: (02) 621 1100  
Kirjaamo: (02) 623 4470  
Faksi: (02) 634 9417  
Sähköposti: kirjaamo@pori.fi

11.9.2018

LVM/1620/08/2018

Kaupunginhallitus

15. 10. 2018

Liite 17, § 503

## **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 <sup>1</sup>

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

<sup>1</sup> Talouspoliittinen ministerivaliokunta 10.4.2017: [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/b74f6d69-54f1-4e8c-8f57-88b3f93dd684/5bb33097-b6b6-4276-9ff9-81b556e2f8b5/MUISTIO\\_20180604101000.PDF](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 veloitteen alaisesta liikenteestä ovat voimassa vuoden 2019 loppuun.

## 2 Osto- ja veloiteliikenne

### 2.1 Liikkumistarpeet ja palvelutaso

Osto- ja veloiteliikenteen suunnittelua varten pyydämme näkemyksiänne alueenne liikkumistarpeista, sekä osto- ja veloiteliikenteen 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 veloiteliikenteen 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 pilottialueella<sup>2</sup>.

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 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. 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 pyydetäisiin 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 lähdettäisiin toteuttamaan. Pilotoidun liikenteen jatko riippuu muun muassa maakuntauudistuksen 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

<sup>2</sup> *Selvitys alueellisen junaliikenteen järjestämisen edellytyksistä* (saatavilla: [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/b74f6d69-54f1-4e8c-8f57-88b3f93dd684/31e91042-ffdb-422d-8e33-7137b50f093e/RAPORTTI\\_20180530071000.PDF](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 henkilöstöresurssien 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, kehityssuunnitelmista 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 jättämispäivästä lukien.



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



15. 10. 2018

Liite 18, § 503

## ALUEELLISEN JUNALIIKENTEEN JÄRJESTÄMISEN PILOTTIHANKE SEKÄ OSTO- JA VELVOITELIIKENTEEN KEHITTÄMINEN 2020-2022

### Taustaa:

Liikenne- ja viestintäministeriö suunnittelee rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen seuraavaa kautta vuodesta 2020 alkaen. Tulevalla kaudella on tarkoitus myös pilotoida yhdessä alueiden kanssa alueellista liikennettä. Ministeriö toivoo laajasti tietoa ja näkemyksiä alueiden liikkumistarpeista ja osto- ja velvoiteliikenteen mahdollisesta tulevasta tarjonnasta.

Hallituksen linjauksen mukaisesti rautateiden henkilöliikennepalvelut avataan kilpailulle vaiheittain. Ensimmäisenä kilpailutetaan Etelä-Suomen taajamajunaliikenne. Kilpailutetun liikenteen on tarkoitus alkaa kesäkuussa 2022. Hallitus on myös esittänyt, että maakuntauudistuksen 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 pyytää lausunnot ja pilottiehdotukset 23.10.2018 klo 16.15 mennessä.

LVM valitsee varsinaiseen pilottiin mukaan 1–3 aluetta, joiden kanssa laaditaan yhteiset junaliikenteen aikataulusuunnitelmat. Tämän jälkeen liikennöinnistä pyydetäisiin tarjousta VR:ltä. Pilotti-hankkeiden 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.



## **Satakuntaliiton lausunto rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen kehittämistä 2020-2022 sekä alueellisen junaliikenteen pilottihakemus Rauma – Kokemäki – Tampere välille**

### **Osto- ja velvoiteliikenteen kehittäminen:**

Pori-Harjavalta-Kokemäki -liikennekäytävä on yhdyskunta- ja aluerakenteeltaan nauhakaupunki ja elinvoiman, aluetalouden ja kansantalouden mielessä merkittävä työssäkäyntivyöhyke. Vyöhykkeen elinkeinoelämä on riippuvainen liikkuvasta työvoimasta, joka asuu ja toimii joustavasti eri osissa käytävää ja sen läheisillä alueilla. Liikennekäytävä ja yhteydet Tampereen suuntaan ovat työmatkaliikenteen lisäksi merkittäviä myös opiskelijoiden liikkumisen kannalta.

Pori-Harjavalta-Kokemäki -liikennekäytävän maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelu sekä liikennepalveluiden toteuttaminen ovat vahvasti sidoksissa raideliikenteeseen. Kaupungit ja kunnat ovat kehittäneet asemansetuja liikennejärjestelmän solmukohtina ja uudenlaisen liiketoiminnan syntypaikkoina (esim. Porin matkakeskus ja citylinja-bussiliikenne).

Porin ja Tampereen välillä liikennöi 18 junavuoroa, joista kymmenen ajetaan kaikkina viikonpäivinä. Liikennöinti toimii nykyisessä täydennetyssä laajuudessaan tyydyttävästi. Aamuvuoroilla ja kahden tunnin vuorovälillä varmistetaan opiskelijoille ja työssäkäyville kohtuullinen joukkoliikenteen palvelutaso. Samalla edistetään alueen elinkeinotoimintaa ja saadaan syöttöliikenteen avulla lisää asiakkaita käyttämään kaukoliikenteen junia ja muita liikennepalveluja. Merkittävin palvelutasopuute on Porista lähtevän myöhäisemmän iltavuoron puuttuminen (viimeinen vuoro klo 18.15).

Alueella on kuitenkin selkeä tarve laajentaa henkilöliikennettä myös yhteysvälille Rauma-Kokemäki. Asiasta on tehty selvityksiä (mm. 2017). Käynnistyessään henkilöliikenne lisäisi junalla matkustavien osuutta ja toimisi syöttöliikenteenä Pori-Tampere –radalle. Lisäksi liikennöinnin uudelleen käynnistäminen mahdollistaisi pitemmällä tähtäimellä ympäristö- ja ilmastotavoitteiden mukaisen raidelähiliikenteen kehittämisen Pori-Tampere –radalla. Satakunnan lisäksi radan henkilöjunaliikenne on tärkeä myös Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteelle. Tampereen seudulla on varauduttu kehittämään lähijunaliikennettä Porin suuntaan.

Rauma-Kokemäki-Tampere –raidelähiliikenne mahdollistaisi myös Pori-Tampere-Helsinki -henkilöliikenteen nopeuttamisen eriyttämällä kauko- ja lähiliikennettä. Tehdyistä raideinvestointi- ja kalustoparannuksista huolimatta palvelutaso Porista Tampereen kautta Helsinkiin on edelleen puutteellinen. Matka-aika Porista Helsinkiin on 3.24-4.14, kun tavoiteltava aika ensivaiheessa on alle 3 tunnin ja 2020-luvun alussa 2.30. Tästä näkökulmasta olisi hyvä pohtia myös mm. radalla kulkevan tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen aikataulujen välistä suhdetta ja keskinäistä priorisointia, koska kohtauspaikkoja on Porin ja Tampereen välillä runsaasti. Raideyhteyden nopeuttamisesta on laadittu pitemmän tähtäimen kehittämissuunnitelma (Sito 2012) ja lyhyemmän tähtäimen ehdotusmuistio.

nykyinen vuorotarjonta kaukoliikenteessä on kuitenkin voitava turvata valtion osto- ja velvoiteliikenteen Matkustajamäärien lisääntyessä kaukoliikenteen saaminen itsensä kannattavaksi tulee olla tavoitteena, mutta vielä tässä vaiheessa avulla.

Seudun joukkoliikenteen toimivaltaisten viranomaisten käytössä on kilpailutuksien tuloksena liikenteenharjoittajien lippujärjestelmiä. Tarjouskilpailuissa on vaadittu, että



tietyt lipputuotteet käyvät kilpailutetussa liikenteessä. Seudullisten lipputuotteiden yhteyskäyttö junaliikenteessä on neuvoteltavissa ja standardin mukaista.

Satakuntaliitto pitää alueensa kuntien, elinkeinoelämän ja asukkaiden kannalta välttämättömänä, että LVM turvaa osto- ja velvoiteliikenteen sopimuksessa vuosille 2020-2022 Pori-Tampere -yhteysvälin nykyisen palvelutarjonnan siten, että se edelleen palvelee työmatka- ja opiskeluliikennettä molempiin suuntiin, sekä esittää tarjontaa täydennettäväksi Porista lähtevällä myöhäisemmällä iltavuorolla.

Liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta Satakuntaliitto kannattaa lämpimästi liikenne- ja viestintäministeriön esittämää pilottiyhteistyötä, jonka lähtökohtana on alueiden tarpeiden huomioon ottaminen nykyistä paremmin. Raideliikenteen alueelliseen järjestämiseen (pl. mahdolliset pienet asemia koskevat infrainvestoinnit) tulee kuitenkin kaikissa tapauksissa osoittaa valtion rahoitus todellisten kustannusten mukaisena.

### **Alueellisen junaliikenteen pilottihakemus Rauma-Kokemäki-Tampere välillä**

Nykyiset joukkoliikenneyhteydet Rauman ja Tampereen välillä ovat heikot. Junayhteyksiä ei ole lainkaan ja nopein linja-autoliikenteen vuoro kestää ajallisesti 2 tuntia ja 45 minuuttia. Esimerkiksi Raumalta Tampereelle kahdeksaksi tuleva linja-autovuoro kestää ajallisesti 3 tuntia ja 5 minuuttia. Vuoroja ei voi mitenkään pitää houkuttelevina ja palvelutasoltaan kohtuullisina, kaupunkien maantieteellisen välimatkan ollessa noin 142 kilometriä. Nykyinen vuorotarjonta, raumalaisen julkisenliikenteenkäyttäjän näkökulmasta, vastaa ainoastaan pakkokäyttäjän matkustustarpeita, kun omalla henkilöautolla matka-ajan taittaa ajallisesti noin 1 tuntiin ja 45 minuuttiin. Rauman ja Tampereen välillä on olemassa matkustuspotentiaalia joukkoliikenteessä nykyistä paljon enemmän, jos palvelutaso saadaan käyttäjille houkuttelevammaksi. Rauman ja Tampereen välisen junaliikenteen auetessa myös kansalliset yhteydet muihin kaupunkeihin muuttuvat raumalaisille paljon nykyistä houkuttelevammiksi. Rauman saavutettavuus paranee myös oleellisesti muilta paikkakunnilta matkustaessa. Tämän hetkiset yhteydet Raumalle ovat heikot.

Rauman seudulla on joillakin toimialoilla työvoimapulaa ja kaupungin saavutettavuuden parantuminen parantaisi työvoiman saantia merkittävästi. Rauman työttömyysprosentti on noin kahdeksan. Rauman seudulla on isoja kansainvälisiä yrityksiä, jotka tarvitsevat asiantuntijatyövoimaa, jolloin saavutettavuus tulee ratkaisevaksi tekijäksi houkuttelevuuden kannalta. Suurilla yrityksillä on tulevaisuudessa tulossa myös mittavia ja pitkäkestoisia yrityshankkeita joiden työllisyysvaikutus alueella tulee olemaan iso. Rauman kaupunki on myös merkittävä matkailukohde kahden Unescon maailmanperintökohteen haltijana.

Rauman-Kokemäen ja Tampereen välisen junaliikenteen pilottia haetaan seudullisen joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamiseksi. Tarkoituksena on, että tulevilla vuoroilla nopeutettaisiin Porin ja Tampereen välisiä junavuoroja, kun Rauman ja Tampereen väliset tulevat junavuorot hoitaisivat matkustuksen Kokemäeltä eteenpäin väliasemien Vammalan, Karkun, Nokian kautta Tampereelle. Pori – Tampere vuorot voisivat mennä Kokemäen ja Tampereen välin suoraan pysähtymättä väliasemien kautta. Näin parannettaisiin ilmastonäkökohdatkin huomioon ottavasti myös raideliikenneyhteyksiä pääkaupunkiseudulta Satakuntaan ja Satakunnasta pääkaupunkiseudulle (Pori / Rauma – Tampere – Helsinki).

Pilotissa haetaan Rauman ja Tampereen väliille lisävuoroja, jotka olisivat synkronoitavissa Kokemäellä seuraaviin Porin ja Tampereen välisiin vuoroihin: Porista klo 5:20, 6:15 ja 7:15 lähteviin vuoroihin sekä Tampereelta klo 16:15, 18:15 ja 20:07



lähteisiin vuoroihin. Lopullinen pilotoinnin yhteysvälin vuorotarjonta muodostuisi junakerroksellisesti optimaalisimmalla tavalla.

Pilotin toteutumisen myötä Rauman kaupunki on sitoutunut selvittämään mahdollisuutta aloittaa kokeilu samalla ajanjaksolla kutsuohjatusta liikenteestä Rauman tulevalle seisakkeelle. Kokeilun tarkoituksena olisi saattaa matkustajia eri Rauman asuinalueilta junaan ja junasta takaisin kotiin "last mile" -periaatetta noudattaen. Kutsuohjattu matka sisältyisi junalipun hintaan, eli junalippua näyttämällä matkasta ei perittäisi erikseen hintaa.

Pilotointihakemuksen liitteenä on Rauman kaupungin vuonna 2017 teettämä selvitys henkilöliikenteen palauttamisesta ja vuonna 2015 valmistunut Rauman ja Kokemäen välin esiselvitys mahdollisuudesta käynnistää henkilöjunaliikenne. Selvityksissä avataan Rauman ja Kokemäen välin liikenteen tarpeita ja mahdollisuuksia yksityiskohtaisemmin (mm. kysyntäpotentiaali ja tarvittava infrastruktuuri). Pilotin toteutukseen on käytettävissä henkilöresursseja mm. Rauman kaupungilta.

Satakunnan toimijat ehdottavat alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeeksi Rauma-Kokemäki-Tampere –henkilöraide liikenteen käynnistämistä. Rauman kaupungin maakunnallinen henkilöjunatyöryhmä on käsitellyt asiaa 20.9.2018, Rauman kaupunginhallitus 1.10.2018, Satakunnan maakunnallinen jatkuvan liikennejärjestelmätöiden työryhmä 8.10.2018 ja Pori-Tampere –ratatyöryhmä 9.10.2018.

Pilottihakemuksen liitteinä ministeriölle toimitetaan em. selvitykset ja ao. kokousasiakirjat.

**Valmistelija:** maakunta-asiamies Marika Luoma, alueiden käytön johtaja Päivi Liuska-Kankaanpää ja vt. maakuntajohtaja Asko Aro-Heinilä

**Täytäntöönpano:** [kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

**Vt. maakuntajohtaja:** Esitän, että maakuntahallitus hyväksyy edellä esitellyn lausunnokseen rautateiden osto- ja velvoiteliikenteen kehittämiseksi 2020 – 2022.

Lisäksi esitän, että maakuntahallitus omalta osaltaan hyväksyy edellä esitellyn alueellisen junaliikenteen pilottihakemuksen välille Rauma – Kokemäki – Tampere.

**Maakuntahallitus:**