

Kehittämistoimikunta  
Kaupunginhallitus

§ 34  
§ 248

09.10.2018  
22.10.2018

## Alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihanke sekä osto- ja velvoiteliikenteen kehittäminen 2020-2022

122/08.00/2018

Kehtmk § 34

Liikenne- ja viestintäministeriö on lähettänyt 11.9.2018 päivätyn kirjeen koskien alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankeä. Kirjeessä todetaan seuraavaa:

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 pilotoita yhdessä alueiden kanssa alueellista liikennettä sekä tarkastella muutoinkin osto- ja velvoiteliikenteen kokonaisuutta ottaen huomion alueiden tarpeita.

### 1. Tausta ja tavoitteet

Hallitus on päättänyt, että rautateiden henkilöjunaliikennepalvelut avataan kilpailulle vaiheittain. Ensimmäisenä kilpailutetaan Etelä-Suomen taajamajunaliikenne. Kilpailutetun liikenteen on tarkoitus alkaa kesäkuussa 2022.

---

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 tarpeista käsin.

Kilpailun avaaminen ja siihen kytkeytyvät toimivaltakysymykset ovat myös herättäneet useilla alueilla uudenlaista kiinnostusta junaliikennettä kohtaan. Paikallisjunaliikenteessä 1980 -luvulla tehtyjen laajojen lakkauttamisten jälkeen jäljelle jäänyt 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 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 kannattamat-

Kehittämistoimikunta  
Kaupunginhallitus

§ 34  
§ 248

09.10.2018  
22.10.2018

toman junaliikenteen tulevaisuudesta, sillä sekä nykyinen liikenne- ja viestintäministeriön ja VR\_-Yhtymä Oy:n välinen ostoliikennesopimus että LVM:n päätös VR:lle asetetusta julkisen palvelun veloitteen alaisesta liikenteestä ovat voimassa vuoden 2019 loppuun.

## 2. Osto- ja velvoiteliikenne

### 2.1. Liikkumistarpeet ja palvelutaso

Osto- ja velvoiteliikenteen suunnittelua varten pyydämme näkemyksiänne alueenne liikkumistarpeista sekä osto- ja velvoiteliikenteen mahdollisesta tulevasta tarjonnasta. Pyydämme erityisesti tietoa alueenne kulkutarpeista (esim.. joukkoliikenteen palvelutasomäärittely, ajankohtaiset kehittämissuunnitelmat) ja näihin liittyen kehittämisehdotuksia 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 osasto- ja velvoiteliikenteen kehittämisestä.

### 2.2. Lippujärjestelmä

Voimassaolevan yksioikeussopimuksen 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-standardia ja lippujen hinnoittelu, myynti, tarkastustoiminta ja liikenteenharjoittajalle toimitettavat raportit myynnistä ja toteutuneesta matkustamisesta sekä tilityksistä toteutetaan yhdessä sovitujen toimintamallien ja periaatteiden mukaan tapauskohtaisesti. Tavoitteena on, että edellä mainituissa toimintamalleissa noudatetaan valtakunnallisia yhteiskäyttöisiä malleja. VR:llä on myös velvollisuus kehittää loppu- 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

Kehittämistoimikunta  
Kaupunginhallitus

§ 34  
§ 248

09.10.2018  
22.10.2018

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.

### 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.

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. Tavoitteen 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 tarjoustusta 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).

Kehittämistoimikunta  
Kaupunginhallitus

§ 34  
§ 248

09.10.2018  
22.10.2018

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 lähdetäisiin toteuttamaan. Pilotoidun liikenteen jatko riippuu muun muassa maakuntaudistuksen 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

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 päättyminen, 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 henkilöressurssien kautta lyhyellä aikavälillä

2. Kysyntäpotentiaali, joka voidaan osittaa mahdollisten aiemmin laadittujen selvitysten ja suunnitelmien ja/tai seuraavien kriteerien avulla

- alueen maankäyttö
- alueen pendelöinti
- toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut
- ylikunnalliset julkiset palvelut ja niiden sijainti
- nykyinen joukkoliikenteen tarjonta

3. Näkemys alueellisesta junaliikenteestä osana matkaketjuja ja liikennejärjestelmää

Kehittämistoimikunta  
Kaupunginhallitus

§ 34  
§ 248

09.10.2018  
22.10.2018

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 ovat mukana pilottihakemuksessa ja kuvata, missä roolissa ne osallistuisivat hankkeeseen. Osallistumishakemuksessa on ilmoitettava hakija 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.

#### 4. Osallistumishakemusten ja lausuntojen toimittaminen

Ilmoitus halukkuudesta osallistua pilottihankkeeseen sekä näkemykset osto- ja velvoiteliikenteen kehittämiseksi tulee toimittaa sähköpostitse liikenne- ja viestintäministeriön kirjaamoon viimeistään 23.10.2018.

Junaliikenteen kehittämistoimet ovat Oriveden kaupungille ensiarvoisen tärkeitä. Kaupungin kesällä hyväksymässä elinvoimaohjelmassa joukkoliikenteen aktiivinen kehittäminen on mainittu yhtenä keinona edistää kaupungin vetovoimaa. Kattavat ja monipuoliset joukkoliikenneyhteydet ovatkin yksi Oriveden vahvuuksista.

Tampere-Haapamäki -kiskobussin yhteysväli kuuluu edellä mainittuun velvoiteliikenteeseen, jonka osalta sopimuskausi päättyy vuoden 2019 lopussa.

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäpäällikkö Touru on valmistellut asiaa seudun kuntajohtajakokouksen (5.10.2018) käsiteltäväksi:

"Pilottiyhteistyöhön osallistumisesta voidaan tunnistaa seudulle monia hyötyjä:

Pilotin avulla voidaan kehittää junaliikenteen palvelutasoa vuosilla 2020-2022.

Pilotti edellyttäneen junaliikenteen aikataulujen sovittamista pilotin, palvelutason parantamisen mukaisesti, mikä helpottaa vastaavan palvelutarjonnan muodostumista kilpailutetun liikenteen alkaessa kesäkuussa 2022.

Pilotin avulla voidaan havaita ratojen, mm. pääradan kapasiteetti-

Kehittämistoimikunta  
Kaupunginhallitus

§ 34  
§ 248

09.10.2018  
22.10.2018

haasteita 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.

Seututason keskeisenä perusteena pilottiin osallistumisessa 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 kestävästä liikkumisen lisääntymiseen kuntien välisessä liikenteessä.

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

Nokian suunta:

Pendelöijä Nokialta Tampereelle päivittäin n. 5300 ja muihin kaupunkiseudun radan varren kuntiin yhteensä n. 200.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuus nykyisin on 3 %. Bussiliikenne ja olemassa oleva junaliikenteen palvelutaso eivät tarjoa moottoritieyhteydelle kilpailukykyistä kestävästä liikenteen palvelutasoa. Nokian asemakeskusta ja Tesoman kaupunginosaa kehitetään, mikä lisää merkittävästi kysyntää junayhteyksille tulevina vuosikymmeninä.

Oriveden suunta:

Pendelöijä 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 valtatieyhteydelle 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.

Kehittämistoimikunta  
Kaupunginhallitus

§ 34  
§ 248

09.10.2018  
22.10.2018

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 tulevana vuosikymmeninä, mikä lisää merkittävästi kysyntää juna-yhteyksille tulevana 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 pilotilla.

Yhteyden jatkaminen Toijalaan asti voi olla perusteltua.

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 alakeskuksiin sekä lähiliikkumisen palveluja kehittämällä laajemmin Tampereen keskusta-alueelle. Kokonaisuutena pilotti antaa näkemystä Tampereen keskustan ja sen vaihtoyhteyksien kehittämisen tueksi.

On tärkeää huomioida, että osallistuminen pilotointiin edellyttää resursseja sekä suunnittelu että toteutusvaiheessa. Pilotin vaikutavuuden 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 toteuttamisedellytysten määrittämisessä sekä Tampereen kaupunkiseutu kuntayhtymä sekä ELY-keskus liikennejärjestelmäkokonaisuuteen sovittamisessa. Keskeinen kysymys liittyy pilottialueen laajentamiseen kaupunkiseudulta maakuntatasolle ja useiden maakuntien yhteistyöhön. Laajempaa kokonaisuutena pilotoidessa Pirkanmaan liitto on keskeinen yhteistyötaho. ---"

Kuntajohtajakokouksessa 5.10.2018 otetaan kantaa mahdollisen junaliikenteen pilottihankkeeseen osallistumiseen. Asia selvitetään tarkemmin kehittämistoimikunnan kokouksessa.

Kehittämistoimikunta  
Kaupunginhallitus

§ 34  
§ 248

09.10.2018  
22.10.2018

Esityslistan lähettämisen jälkeen on Oriveden kaupungin tietoon saatettu Mänttä-Vilppulan kaupungin laatima konsulttiselvitys (Kohateam Oy) Haapamäki - Tampere kiskobussiyhteyden pilottihakemuksesta. (Kokouksessa tehty lisäys.)

**Kaupunginjohtajan ehdotus:** Kehittämistoimikunta päättää  
- merkitä tiedoksi LVM:n alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeen  
- esittää kaupunginhallitukselle näkemyksensä, että Oriveden kaupungin on perusteltua osallistua mahdolliseen pilottihankkeeseen sillä se tukee kaupungin strategian ja elinvoimaohjelman toteuttamista.

**Päätös:** Ehdotus hyväksyttiin. Kokouksessa käydyn keskustelun perusteella kehittämistoimikunta toteaa näkemyksensä,  
- että on tärkeätä, että kiskobussiyhteys Haapamäki - Tampere sisältyy Pirkanmaalta haettavaan pilottihankkeeseen ja  
- että pilottihakemuksen painoarvoa lisää, mikäli kokonaisuuden hakijoina ovat Tampereen kaupunki ja Pirkanmaan liitto.

-----

Kaupunginhallitus 22.10.2018 § 248

Asiaa selvitetään tarkemmin kokouksessa.

**Kaupunginjohtajan ehdotus:** Kaupunginhallitus päättää

1. merkitä tiedoksi liikenne- ja viestintäministeriön alueellisen junaliikenteen järjestämisen pilottihankkeen,
2. että Oriveden kaupunki osallistuu mahdolliseen pilottihankkeeseen, koska se tukee kaupungin strategian ja elinvoimaohjelman toteuttamista.

**Kaupunginjohtajan kokouksessa tekemä lisäys päätösehdotukseen:**

3. esittää, että pilottihankkeen yhteydessä velvoite-/ ostoliikenteeseen välillä Tampere-Orivesi-Mänttä-Vilppula lisättäisiin molempiin suuntiin yksi junavuoro. Aamuisin uusi vuoro siten, että juna olisi Tampereella n. klo 6.45. Tämä palvelisi työmatkaliikennettä sekä matkaketjua Helsinkiin, jonne ehtisi noin klo 9.00 ja iltaisin siten, että uusi vuoro lähtisi Tampereelta n. klo 17.15. Tämä palvelisi työmatka- sekä opiskelijaliikennettä.

**Päätös:** Ehdotus hyväksyttiin.

Merkittiin, että elinvoimajohtaja Pirkko Lindström oli asiantuntijana paikalla asian käsittelyn aikana.

-----



Kehittämistoimikunta	§ 34	09.10.2018
Kaupunginhallitus	§ 248	22.10.2018

Jakelu Liikenne- ja viestintäministeriö  
Tampereen kaupunkiseutu/Tapani Touru  
Tampereen joukkoliikenneviranomaisen/Mika Periviita  
johtoryhmä

## OIKAISUVAATIMUSOHJEET

Tähän päätökseen tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen. Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen) sekä kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimus tehdään Oriveden kaupunginhallitukselle, osoite Keskustie 23, postiosoite PL 7, 35301 Orivesi. Sähköposti: kirjaamo@orivesi.fi

Oikaisuvaatimus on tehtävä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä tai saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Oikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimus perusteineen ja se on tekijän allekirjoitettava. Oikaisuvaatimus on toimitettava oikaisuvaatimusviranomaiselle ennen oikaisuvaatimusajan päättymistä.

Asianmukaisesti allekirjoitetusta ja tarkastetusta sekä säädetyllä tavalla edeltäpäin ilmoitettuna aikana 25.10.2018 klo 13.00 alkaen yleisessä tietoverkossa nähtävänä olleesta pöytäkirjasta kirjoitetun otteen oikeaksi todistaa:

Orivedellä 29. lokakuuta 2018

  
Helena Lappi  
pöytäkirjanpitäjä

