

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 3

Valtuustokysely lähijunaliikenteen edistämisestä Tampereen seudulla - Ilkka Sasi

TRE:443/08.00.01/2021

Valmistelija / lisätiedot:
Mika Periviita

Valmistelijan yhteystiedot

Joukkoliikennejohtaja Mika Periviita, puh. 050 326 7007, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Merkittiin.

Perustelut

Ilkka Sasin valtuustokysely:

Kestävän kehityksen edistämiseksi parasta politiikkaa on, että olemassa olevaa infrastruktuuria käytetään mahdollisimman tehokkaasti.

Valtion ja Tampereen seudun välisessä MAL-sopimuksessa vuosille 2020-2023 tavoitteena on lähijunaverkon edistäminen Tampereen seudulla. Kasvua ja maankäyttöä kehitetään lähijunaan tukeutuvaksi. Pyrkimyksenä on, että lähijunaliikenteestä muodostuu pysyvä osa Tampereen seudun liikennöintiä.

Pääkaupunkiseudun kokemukset kilpailutetusta lähijunaliikenteestä ovat olleet myönteisiä. Kilpailutus on pudottanut operoinnista maksettavaa hintaa. Riskinä on, että kilpailua ei synny, mikäli operoijan on myös hankittava Suomessa poikkeuksellisen raidelevyden junakalusto. Siksi voimassa oleva EU:n lainsäädäntö edellyttää, että liikenteen tilaaja hankkii tarvittavan junakaluston.

On argumentoitu, että paikallisjunaliikenne edellyttäisi junakalustoyhtiön perustamista.

Aiemmin Antti Rinteen hallitus ei edennyt kalustoyhtiön perustamisessa. Liikenneministeri Timo Harakka on kuitenkin luvannut edistää EU:n edellyttämää kilpailutusta.

Turun Sanomien 29.11.2020 mukaan nyt Tampereen ja Nokian välillä liikennöivä juna haettiin varikolta ennen kuin se oli tarkoitettu romutettavaksi. Myös Talouselämä-lehti kertoo 15.1.2021: "VR on menneen vuoden aikana romuttanut omaa vanhaa matkustajaliikenteen kalustoaan, joka sinällään olisi yhä käyttökelpoista.

Esiin nostettu huolenaihe on, että VR romuttaisi sellaista kalustoa, jota voitaisiin käyttää halvan kustannustason paikallisjunaliikenteessä ja joka

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

saataisiin käyttöön heti ilman vuosien kalustokilpailutusta. Syyksi romuttamiseen on epäilty VR:n pyrkimystä estää kaluston joutuminen kilpailutuksessa kilpailijan käyttöön ja pyrkimys säilyttää monopoliasemansa raiteilla.

Yksi mahdollisuus olisi, että romutettavaksi aiottu junakalusto, joita arvioidaan tarvittavan, siirretään ensi vaiheessa pois VR:n hallinnasta valtion omistajayksikön tai liikenneministeriön hallintaan. Myöhemmin kalusto siirretään tai myydään valtion tai kuntien omistamalle kalustoyhtiölle, kuten Tampereen seudun junakalustoyhtiölle, romutushintaa vastaavasta arvosta.

Edellä olevan johdosta kysynkin,

Aikooko kaupunki edunvalvonnassaan edistää liikenneministeriön ja valtion omistajaohjauksen suuntaan junakalustoyhtiön perustamista Tampereen seudun lähijunaliikennettä varten?

Aikooko kaupunki edunvalvonnassaan pyrkiä edistämään romutettavaksi aiotun, mutta tarpeen olevan junakaluston käyttöä Tampereen seudun lähijunaliikenteessä?

Apulaispormestari Aleksi Jäntin vastaus Ilkka Sasin valtuustokyselyyn:

Apulaispormestari Aleksi Jäntti:

Junaliikenne on ollut osa Tampereen seudun joukkoliikennejärjestelmää aina rautatien rakentamisesta 1800-luvun lopulta lähtien. Henkilöautoistumisen, bussiliikenteen kehittymisen ja kaupunkirakenteen muutoksen aiheuttaman kysynnän voimakkaan vähentymisen johdosta VR lakkautti lähiliikenteen Tampereen seudulla vähitellen 1980-luvun aikana. Viimeiset 30 vuotta Tampereella on ollut vain yksi henkilöliikenteen asema. Tampereen seudulla junat pysähtyvät tällä hetkellä Nokian, Lempäälän ja Oriveden asemilla mahdollistaen henkilöliikenteen näiden asemien välillä.

Tampereen kaupunkiseudulle on laadittu lähijunaliikenteen kehittämisselvitys vuonna 2012 ja sitä tarkentava selvitys "Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu" vuonna 2016. Kehittämisselvityksessä määriteltiin lähijunaliikenteen 4-vaiheinen kehityspolku sisältäen sekä infran että liikennetarjonnan kehittämisen. Lähijunaliikenteen kehityspolkuun kuvatuista askelista on konkretisoitunut erityisesti lippuyhteistyö Nysse-liikenteen ja VR:n välillä. VR ja LVM ovat myös lisänneet junatarjontaa ja pysähdyksiä Tampereen seudun asemilla vuosien aikana ja erityisesti joulukuussa 2019 alkaneessa junapilotissa.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Junaliikenne liittyi Tampereen seudun joukkoliikenteen lippujärjestelmään vuonna 2013, jolloin Nysse ja VR lanseerasivat yhteisen 30 vuorokauden kausilipun Seutu+VR -lipun. Helmikuussa 2020 Nyssen ja VR:n lippuyhteistyö laajeni merkittävästi, kun Nyssen kausiliput alkoivat kelvata sekä lähiliikenteen että kaukoliikenteen junissa Tampereen seudun asemien välillä (Tampere, Nokia, Lempäälä, Orivesi ja Oriveden keskusta). Vuoden 2021 alusta lähtien lippuyhteistyö on sisältänyt myös Nyssen mobiililiput ja lippuyhteistyötä on tarkoitus kehittää edelleen.

Joulukuusta 2019 alkaen Tampereen seutu on ollut mukana junapilotissa osana Liikenne- ja viestintäministeriön osto- ja velvoiteliikennesopimusta. Tampereen seudulla pilotin kehittämistoimenpiteet painoutuivat erityisesti Nokian ja Tampereen välille, jossa 15.12.2019 alkaen on ollut arkipäivisin käytettävissä 16 junavuoroa suuntaansa aikaisemman 9 vuoron sijaan. Tampereen ja Lempäälän välillä junavuorot lisääntyivät pilotissa 22 vuorosta 28 vuoroon suuntaansa. Oriveden ja Tampereen välillä vuorotarjonta kasvoi vastaavasti 11 vuorosta 14 vuoroon.

Tampereen ja Lempäälään välisistä junayhteyksistä puolet ovat kaukoliikenteen (IC tai Pendoliino) vuoroja. Nokian ja Tampereen välillä hieman yli puolet tarjonnasta muodostuu Porin suunnan kaukoliikenteen vuoroista. Oriveden suuntaan valtaosa yhteyksistä on kaukoliikenteen vuoroja. Kaukoliikenteen vuorot muodostavat Nysse-alueen junaliikennetarjonnasta tällä hetkellä noin 60 prosenttia. Olemassa oleva tarjonta kattaa arjen työmatkaliikenteen kysytyimmät ajankohdat kattavasti erityisesti Lempäälän ja Tampereen sekä Nokian ja Tampereen välillä molempiin suuntiin. Vuorovälit ovat epäsäännöllisiä mutta huonoimmillaankin vuorotarjontaa on noin tunnin välein. Nokian ja Tampereen välillä junatarjonta perustuu viikonloppuisin pelkästään Porin junavuoroihin ollen niukkaa, mutta nopeat bussiyhteydet Nokian ja Tampereen välillä suoraan moottoritietä tuottavat hyvän joukkoliikenteen peruspalvelutason puolen tunnin vuorovälein. Oriveden suunnan liikenne perustuu pääosin Oriveden asemalla pysähtyvään kaukoliikenteeseen ja Haapamäen suunnan muutamaaan päivittäiseen kiskobussivuoroon. Oriveden asemalle on järjestetty Nyssen toimesta liityntäliikennettä ja sieltä pääsee arjen työmatkaliikenteessä kohtuullisesti kysytyimpiin työaikoihin Tampereelle mutta kuten vuoromääräkin kertoo, on yhteyksissä merkittävää kehittämispotentiaalia.

Tampereen kaupunkiseudulla on tavoitteena kehittää lähijunaliikennettä edelleen. Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 ja Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa 2040 on määritelty lähijunaliikenteen kehittämissuunniksi Lempäälän ja Nokian suunnat ja Oriveden suuntaa kehitetään taajamajunaliikenteeseen tukeutuen. Lähijunaliikenteen edistämisen rooli kaikissa seudun kuntien ja valtion välisissä MAL-sopimuksissa vuodesta 2010 alkaen.

Tampereen kaupunkiseudun kuntien ja valtion väliseen MAL-sopimukseen vuosille 2020-2023 on kirjattu tehtäväksi selvitys

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

lähijunaliikenteen tulevaisuuden kehittämistarpeista. Selvityksen tavoitteena on muodostaa laajassa sidosryhmäyhteistyössä kokonaiskuva lähijunaliikenteen kehittämisen toimintaympäristöstä ja edetä skenaariotyöskentelyä hyödyntäen tavoitteelliseen tulevaisuuskuvaan ja sen saavuttamisen edellyttämiin konkreettisiin toimenpiteisiin. Valtio osallistuu työhön asiantuntijana ja selvityksen tuloksia hyödynnetään MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä, kun osapuolet muodostavat pidemmän aikavälin linjauksia lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Seudun kuntien ja valtio-osapuolten yhteisen vision muodostaminen on keskeinen edellytys junaliikenteen kehittämiseksi Tampereen seudulla. Junaliikenteen kehittäminen edellyttää kuntien lisäksi myös valtion rahoitusta infraan ja liikennetarjontaan. Erityisesti infraan investoiminen ei ole kuntien yksin päätettävissä, vaikka rahaa olisikin. Ratoja hallinnoivan Väyläviraston on infran kehittämisessä sovitettava yhteen sekä valtakunnallisen henkilöliikenteen, tavaraliikenteen että seudullisen henkilöliikenteen tarpeet.

Seudullisen selvitystyön yhteydessä Tampereen kaupunki yhdessä muiden seudun kuntien kanssa käy vuoropuhelua liikenne- ja viestintäministeriön, Väyläviraston ja Traficomien edustajien kanssa junaliikenteen järjestämisestä tulevaisuudessa. Näissä keskusteluissa ovat mukana junaliikenteen tilaamiseen liittyvät kysymykset, kuten esimerkiksi mahdollinen kalustoyhtiö kysymys. Tampereen kaupungin omistama Tampereen Raitiotie Oy on myös kalustoyhtiö ja kaupunki voi omistajana laajentaa yhtiön toimintaa myös junaliikenteen kalustoon vaihtoehtona muille mahdollisille kalustoyhtiöille mahdollistamaan junaliikenteen kilpailutus.

Tampereen kaupunki on 2010-luvulla tilannut junaliikennettä VR:ltä yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Tarpeen mukaan junaliikennettä on mahdollista ostaa nopeasti näin 2020-luvullakin. Tampereen seudun lyhyen aikajänteen tarpeisiin on kalustoa saatavilla tällä hetkellä. Lisäksi VR on sitoutunut kalustohankintaan, jonka mukaisesti vuonna 2024 tulee uutta modernia esteetöntä lähijunakalustoa helpottamaan myös Tampereen seudun junatarjonnan lisäämismahdollisuuksia. Vanhojen, esteellisten ja kierrätykseen jonottavien junien perään ei ole tarpeen haikailla. Junaliikenteen tilaamiseen liittyvänä edunvalvontakysymyksenä on varmistettava, että mahdollisesti ilman kunnollista kilpailuttamismahdollisuutta hankittavan lisäliikenteen kustannukset ovat linjassa esimerkiksi pääkaupunkiseudun kilpailutetun liikenteen kanssa ja esimerkiksi kaluston pääomakustannukset on hinnoiteltu oikealle tasolle. Tämän läpinäkyvyyden varmistaminen edellyttää yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön ja muiden viranomaisten kanssa.

Junaliikenteen lisäksi Tampereen kaupunkiseudulla on käynnissä muitakin merkittäviä joukkoliikenteen kehittämishankkeita. Tampereella on käynnissä ensimmäisen raitiotielinjan rakentamisen viimeistelytyöt ja seuraavan linjan rakentaminen. Seutuyhteistyössä laaditaan seudullisten

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

jatkolinjoiden yleissuunnitelmaa. MAL-sopimus tukee raitiotien jatkosuunnittelua seudulla. Myös bussiliikenteen kehittäminen on aktiivista.

Seudun kasvulla voi olla rajat ja maankäytön kehittämisen mahdollisuudet ratkaisevat sen mihin joukkoliikenneinvestointeihin on järkevä panostaa. Nykyisen raitinfran hyödyntäminen ilman merkittäviä investointeja rajoittaa vuorotarjonnan lisäämistä. Kantava ajatus junaliikenteen kehittämisessä Tampereen seudulla tuleekin olla maakunnallinen ja maakuntarajat ylittävä kehittämissyhteistyö ja monipuolinen maankäyttö valituilla asemilla.

Joukkoliikenteen kehittäminen on kaikin puolin kannatettava ajatus mutta sen tulee perustua vaikuttavaan toimintaan. Joukkoliikennejärjestelmän kehittämisestä laaditaan eri joukkoliikennemuodot kattava kokonaiskuva, MAL-sopimuksen mukaisesti, rakennesuunnitelman pohjaksi ja sen jälkeen on mahdollista tehdä viisaita valintoja.

Tiiviinä vastauksina Ilkka Sasin kysymyksiin:

Aikooko kaupunki edunvalvonnassaan edistää liikenneministeriön ja valtion omistajaohjauksen suuntaan junakalustoyhtiön perustamista Tampereen seudun lähijunaliikennettä varten?

Seudullisen selvitystyön yhteydessä Tampereen kaupunki yhdessä muiden seudun kuntien kanssa käy vuoropuhelua liikenne- ja viestintäministeriön, Väyläviraston ja Traficomien edustajien kanssa junaliikenteen järjestämisestä tulevaisuudessa. Näissä keskusteluissa ovat mukana junaliikenteen tilaamiseen liittyvät kysymykset, kuten esimerkiksi mahdollinen kalustoyhtiö kysymys. Tampereen kaupungin omistama Tampereen Raitiotie Oy on myös kalustoyhtiö ja kaupunki voi omistajana laajentaa yhtiön toimintaa myös junaliikenteen kalustoon vaihtoehtona muille mahdollisille kalustoyhtiöille mahdollistamaan junaliikenteen kilpailutus.

Aikooko kaupunki edunvalvonnassaan pyrkiä edistämään romutettavaksi aiotun, mutta tarpeen olevan junakaluston käyttöä Tampereen seudun lähijunaliikenteessä?

Tampereen kaupunki on 2010-luvulla tilannut junaliikennettä VR:ltä yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa. Tarpeen mukaan junaliikennettä on mahdollista ostaa nopeasti näin 2020-luvullakin. Tampereen seudun lyhyen aikajänteen tarpeisiin on kalustoa saatavilla tällä hetkellä. Lisäksi VR on sitoutunut kalustohankintaan, jonka mukaisesti vuonna 2024 tulee uutta modernia esteetöntä lähijunakalustoa helpottamaan myös Tampereen seudun junatarjonnan lisäämismahdollisuuksia. Vanhojen, esteellisten ja kierrätykseen jonottavien junien perään ei ole tarpeen haikailla. Junaliikenteen tilaamiseen liittyvänä edunvalvontakysymyksenä on varmistettava, että mahdollisesti ilman kunnollista kilpailuttamismahdollisuutta hankittavan

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

lisäliikenteen kustannukset ovat linjassa esimerkiksi pääkaupunkiseudun kilpailutetun liikenteen kanssa ja esimerkiksi kaluston pääomakustannukset on hinnoiteltu oikealle tasolle. Tämän läpinäkyvyyden varmistaminen edellyttää yhteistyötä liikenne- ja viestintäministeriön ja muiden viranomaisten kanssa.