

Aika: 23.8.2019 klo 8.00-9.50

Paikka: Tampereen kaupungin hallituksen kokoushuone, Aleksis kiven katu 14-16

Osallistujat:

Yli-Rajala Juha	konsernijohtaja	Tampere, pj.
Auvinen Oskari	kaupunginjohtaja	Kangasala, 2. vpj.
Joensuu Jaakko	kansliapäällikkö	Pirkkala
Kuusisto Juha	kaupunginjohtaja	Orivesi,
Linnamaa Reija	strategiajohtaja	Tampere
Nurminen Mikko	johtaja	Tampere
Hirvonen Tuomas	kunnanjohtaja	Vesilahti
Rämö Heidi	kunnanjohtaja	Lempäälä
Sorvanto Jarkko	kaupunginjohtaja	Ylöjärvi, 1. vpj.
Väätäinen Eero	kaupunginjohtaja	Nokia

Nurminen Päivi	seutujohtaja	esittelijä, TKS
Pohjonen Juhani	seutusihteeri	sihteeri, TKS

Kutsutut:

Lyly Lauri	seutuhallituksen puheenjohtaja	Tampere
Kuusela Kaisu	seutusuunnittelupäällikkö	TKS, 104 §
Touru Tapani	liikennejärjestelmäpäällikkö	TKS, 104 §

KÄSITELTÄVÄT ASIAT

101 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO	3
102 § KAUPUNKISEUDUN LENTOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN	4
103 § TREDUN PALVELUVERKKO, TILANNEKATSAUS	10
104 § TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN JA VALTION VÄLINEN MAL-SOPIMUS 2020-2023	13
KESKUSTELTAVAT ASIAT	16
105 § SOTE-UUDISTUS, KYSELY KUNNILLE TUOTTAJAROOLISTA	16
106 § SEUTUSTRATEGIA	18
107 § KULTTUURIPÄÄKAUPUNKIHAKEMUS	19
108 § TIEDOKSIANNETTAVAT ASIAT	20
109 § SEURAAVAT KOKOUKSET	21
SÄHKÖINEN KÄSITTELY	22
110 § JUNALIIKENTEEN KEHITTÄMINEN, TILANNEKATSAUS	22
111 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN	27

101 § AVAUS JA EDELLISEN KOKOUKSEN TÄYTÄNTÖÖNPANO

Muistio 28.6.2019, liitteenä.

Asiat 28.6.	Toimenpiteiden eteneminen	Vastuu
Joukkoliikenneyhteistyö Valkeakosken kaupungin kanssa	Yhteistyö ratkaistaan sopimus pohjaisesti	Joli
Kaupunkiseutujen yhteistyöbarometri 2018	Tuloksia hyödynnetään mm. seutuyhteistyön esittelyissä	Seutuyksikkö
Seutustrategian päivittäminen	Käsittelyssä seutuhallituksessa 28.8. Seutustrategiaryhmä aloittaa työskentelyn syksyllä 2019.	Seutuyksikkö

102 § KAUPUNKISEUDUN LENTOLIIKENTEEN KEHITTÄMINEN

Seutujohtaja Nurminen 16.8.

Kaupunkiseudun lentoliikenteen kehittämishankkeen 2016-2018/2019 määräaika on päättynyt/päätymässä, ja kuntien tulee päättää hankkeen jatkamisesta, lopettamisesta tai uudistamisesta. Linjauksessa tulee ottaa kantaa rahoituksen kohteeseen/fokukseen, toimintatapaan, hankkeen organisointiin ja ohjaukseen sekä rahoitukseen.

Taustaa

Tampereen kaupungin pormestari Timo P. Nieminen käynnisti visiotyön Tampere-Pirkkalan lentokentän kehittämiseksi vuonna 2014. Taustalla oli huoli lentoliikenteen vähentymisestä sekä kentän kehittymisestä suhteessa alueen väestöpohjaan – ja tarpeisiin. Työvaiheesta vastasivat vuorineuvos Kari Neilimo ja yrittäjä Toni Virkkunen. AiRRport-hankkeen nimellä kulkenut visiotyövaiheen päätyttyä keväällä 2015 kaupunkiseudun kuntajohtajat ja seutuhallitus esittivät jäsenkunnille kolmivuotisen lentoliikenteen kehittämishankkeen käynnistämistä. Hankkeen keskeiset tavoitteet liittyivät matkustajaliikenteen kasvuun, lentoyhteyksien lisäämiseen sekä lentokentän catchment-alueen laajentamiseen keski-Suomen kaupunkeihin.

Toteutus

Hanke sijoitettiin toteutettavaksi kaupunkiseudun elinkeinoyhtiöön Tredeaan. Toteutustavan osalta pidettiin tärkeänä, että hanke kokoaa alueen keskeiset toimijat yhteisen vision taakse toimenpiteitä toteuttamaan. Hankkeen projektisuunnitelma esiteltiin lokakuussa 2015 kuntajohtajakokoukselle ja seutuhallitukselle. Siinä ohjausryhmäksi määriteltiin Tredean hallitus täydennettynä visiotyövaiheesta vastanneilla henkilöillä.

Hanke sovittiin tehtäväksi Tredean käyttöön osoitettavalla erillisrahoituksella, sen kustannusarvioiksi määriteltiin 300 000 -350 000 euroa/v ja toteutusajaksi kolme vuotta 2016-2018. Lisäksi sovittiin, että kaupunkiseudun ja Pirkanmaan kunnat varaavat erillistä lentorahaa, jota voidaan käyttää lentoyhteyksien kasvattamiseen 2019 vuoden loppuun asti.

Lentorahan kokonaiskuntaosuudet käyvät ilmi alla olevasta Tredean laatimasta taulukosta.

Kunta	2015		Osuus €
	väkiluku	%-osuus	
Akaa	17 402	3,28	45570
Hämeenkyrö	10 733	2,03	28106
Ikaalinen	7 242	1,37	18965
Juupajoki	1 919	0,36	5025
Kangasala	30 893	5,83	277797
Kihniö	2 080	0,39	5447
Lempäälä	22 714	4,29	204250
Mänttä-Vilppula	10 865	2,05	28452
Nokia	33 944	6,41	305233
Orivesi	9 576	1,81	86110
Parkano	6 792	1,28	17786
Pirkkala	19 964	3,77	179521
Punkalaidun	3 110	0,59	8144
Pälkäne	6 861	1,29	17967
Ruovesi	4 700	0,89	12308
Sastamala	25 781	4,87	67513
Tampere	222 414	41,97	2000000
Urjala	5 013	0,95	13128
Valkeakoski	21 545	4,07	56420
Vesilahti	4 741	0,89	42632
Virrat	7 167	1,35	18768
Ylöjärvi	32 893	6,21	295782
Kaupunkiseutu	377 139	71,17	3391324
Pirkanmaa	508 349	95,94	3734923
Jämsä	21 538	4,06	56401
Yhteensä kaikki	529 887	100,00	3791324

Tämän lisäksi Tampereen kauppakamari varautui osaltaan rahoittamaan lentorahaa n 100 000 eurolla.

Tarkemmin lentorahan käyttöstä sovittiin kuntien ja Tredean välisessä puitesopimuksessa seuraavasti:

”Osapuolet ovat sopineet, että hanke toteutetaan siten, että kaupunkiseudun kunnat ostavat tämän sopimuksen mukaisesti keskitetysti palveluita tuottajalta (Tredea), joka puolestaan vastaa Hankkeen hallinnosta sekä päättää alihankintapalvelujen ostamisesta ja muista käyttökohteista, joilla Hankkeen tarkoitus toteutuu.

Lentoliikenne-rahalla ensisijainen käyttötarkoitus on suorien lentoyhteyksien lisääminen Tampere-Pirkkalan lentoasemalle/-asemalta.

Lentoliikenne-rahalla voidaan siten käyttää mm. seuraavasti:

1. Lentoyhteyksien ja uusien reittien avaamiseen ja markkinointiyhteistyöhön,

2. Keskisen ja läntisen Suomen matkustajapotentialin ohjaamiseen ja kasvattamiseen Tampere-Pirkkalan lentoasemalla,
3. Matkaketjujen vaiheittaiseen rakentamiseen palvelemaan keskisen ja läntisen Suomen matkustajien saapumista Tampere-Pirkkalan lentoasemalle,
4. Aktiiviseen vaikuttamiseen Tampere-Pirkkalan lentoaseman kansalliseen rooliin Sisä-Suomen yhteyspisteenä Suomen ja Euroopan välillä.

Lentoliikenne-rahahan käyttö on perusteltua, kun liikenneyhteys tukee Pirkanmaan vientiyriytysten ja muiden organisaation toimintaa, luo matkailulle uusia kohdealueita sekä sujuvoittaa saapuvien matkustajien pääsyä Pirkanmaalle.

Lentojen ja lentoaseman yleinen markkinointi tehdään yhteistyössä kaupunkiseudun matkailuorganisaation kanssa.

Tuottaja (Tredea) vastaa siitä, että sillä on riittävä ja pätevä henkilökunta, tarkoituksenmukaiset tilat, laitteet ja välineet sekä toimivat prosessit palvelujen tuottamiseen.

Tuottaja raportoi kirjallisesti Tilaajalle 1 kerran vuodessa sopimuksen toteutumasta. Raportista on käytävä ilmi ainakin toteutetut lentoliikenne-rahahan käyttökohteet ja niihin liittyvät kustannukset.”

Hankkeen etenemisestä on raportoitu vuosittain kuntajohtajakokoukselle ja seutuhallitukselle, viimeksi 5.3.2019.

Arviointia

Projektisuunnitelmassa asetetut tavoitteet eivät kaikilta osin ole täyttyneet, mutta toimintaympäristön muutokset huomioiden Tampere-Pirkkala –lentokentän asema on vahvistunut ja reittivaihtoehdot ovat lisääntyneet. Monitorimajakenttänä se on edistänyt seudun ilmailuklusterin kehittymistä ja työpaikkojen syntymistä alueelle. Seudun omat toimet ovat nähty positiivisena myös lentoasemien kehittämisestä vastavassa Finaviassa, joka on panostanut kenttäinfan kehittämiseen.

Arvioitaessa lentoliikenteen kehittämishankkeen jatkamista tulee huomioida mm. seuraavia seikkoja. Lentoliikenteen edellytysten luominen on pitkäjänteistä työtä, jota useat Suomen lentopaikkakunnat tekevät jossain muodossa julkisella rahoituksella. Lentoasemaverkkoa ylläpitävä Finavia arvioi omistajaohjauksen ja liiketoiminnan näkökulmasta asemanverkoston kehittämistä. Tampereen kaupunkiseudulle lentoliikenne on

osa kaupunkiseudun suoraa kansainvälistä saavutettavuutta, joka palvelee elinkeinoelämää, korkeakouluja, tapahtuma- ja elämystuotantoa sekä matkailua.

Tampere-Pirkkalan lentoaseman kehittäminen on huomioitu MAL3-sopimuksen ja seutustrategian kärkihankkeina. Lentokentän alueen kehittäminen ilmailualan osaamiskeskuksena sisältyy myös kaupunkiseudun Rakennesuunnitelmaan. Alkuperäisen AiRRport-vision rinnalle ja jatkoksi onkin syntynyt ilmailualan kehityspotentiaalia laajentava yrityslähtöinen AirHow-visio, joka korostaa kaupunkiseudun mahdollisuuksia ilmailuun liittyvässä kehitys-, koulutus- ja liiketoiminnassa sekä viennissä. Asiaa on konkretisoitu mm. tarpeella laatia lentokenttäalueen tulevaisuuden toimintoja kuvaava kehityskuva.

Kansainvälisen lentoliikenteen lisääntyessä on noussut esiin myös keskustelu Helsinki-Vantaan lentokentän nopeasta kasvusta ja kasvun rajoitteista. Kaupunkiseudun edunvalvontakysymyksissä Tampere-Pirkkalan lentokenttä on systemaattisesti esillä, viimeksi hallitusohjelmavoitteissa ”Tampere-Pirkkalan lentoasemaa tulee kehittää täyden palvelun 24/7 lentoasemana eli Suomen kakkoslentoasemana”.

Seudun saavutettavuuteen liittyen alueen toimijat ovat edistäneet aktiivisesti myös pääradan kehittämistä sekä ns. nopeaa junaa Helsingin ja Tampereen välillä. Uuden hallituksen linjaukset ovat raidemyönteisiä, mikä on jo johtanut rahoituspäätöksiin nykyisen pääradan lisäkapasiteetin suunnittelemiseksi. Raidehankkeet ja lentoliikenne esiintyvät keskusteluissa toisinaan vaihtoehtoisina ratkaisuin seudun saavutettavuuteen, mutta ne eroavat toisistaan toteutuksen aikaikkunan, käyttötarkoituksen sekä kansainvälisyyttä tukevan näkyvyyden kannalta. Tampereen seutu Suomen toisena metropoli tarvitsee sekä aseman kansainvälisellä lentoliikennekartalla että sujuvan junayhteyden pääkaupunkiseudulle.

Päätelmät

Lentoliikennehankkeen jatkamista on käsitelty kuntajohtajakokouksessa 3.5. Tuolloin hankkeesta vastannut Business Tampere ilmaisi valmiutensa jatkaa lentoliikennehankkeen ylläpitämistä ja näkemyksensä laajentaa siihen osoitettavan rahoituksen käyttöä yleisemmin seudun saavutettavuuden edistämiseen.

Keskustelussa hanketta rahoittavien kuntien kanssa on käynyt ilmi, että lentoliikenteen kehittämistä pidetään tärkeänä kaupunkiseudulla. Toteutustapaan on kuitenkin halu tehdä muutoksia, myös kuntarahoitus on tiukoilla. Jo tehdyn kehittämistyön, edunvalvonnan ja seutusuunnit-

telun pitkäjänteisyyden kannalta on perusteltua pitää fokus lentoliikenteen kehittämisessä. Junaliikenteen ja muun väylästön osalta maakunnassa on aktiivisia toimijoita ja rahoitusta niin edunvalvonnassa kuin hankeosaamisessakin mm. maakunnan liitossa. Raideliikenteen ratkaisut koskevat myös aina laajempaa aluetta, jolloin maakunnalliset tahot ovat luontevia toimijoita asiassa.

Lentoliikenteen kehittämistyön jatkamista voidaan pohtia seuraavien vaihtoehtojen tai niiden yhdistelmien pohjalta:

Ve 1

- Lentoliikenteen kehittämistä jatketaan hankemuotoisena 2020-2022 (3 v), minkä jälkeen arvioidaan sen vaikuttavuus.
- Hanke sijoittuu jatkossakin Business Tampereeseen, joka vastaa sen hallinnoinnista ja operatiivisesta ohjauksesta sekä yhteistyön toteutumisesta lentoliikenteen alueellisten intressitahojen kanssa
- Hankkeen strategisesta ohjauksesta vastaavat Tampereen seudun kuntajohtajakokous ja seutuhallitus, jotka hyväksyvät lentoliikenteen kehittämistä tukevat tavoitteet ja toimintasuunnitelman sekä vuosittaiset työsuunnitelmat BT:n esityksen pohjalta
- Kaupunkiseudun kunnat varaavat lentoliikenteen kehittämiseen erillishoituksen yhteensä 350 000 euroa/vuosi asukaslukunsa suhteessa. Lisäksi varaudutaan toimintasuunnitelmassa sovittavalla summalla erilliseen ns. lensorahaan.
- että osallistumista ohjelman jatkorahoitukseen vuosille 2020-2022 esitetään Pirkanmaan muille kunnille,
- että toimintasuunnitelman kaudelle 2020-2022 tulee valmistua kuntajohtajakokouksen ja seutuhallituksen käsittelyyn 25.10.2019 mennessä.

Ve 2

- Lentoliikenteen kehittämistä jatketaan hankemuotoisena neljän-viiden vuoden mittaisena, minkä jälkeen arvioidaan sen vaikuttavuus.
- Hanke uudelleen sijoitetaan esim. Tampereen kaupungin vahvistuvaan edunvalvontaorganisaatioon, joka vastaa sen hallinnoinnista ja operatiivisesta ohjauksesta sekä yhteistyön toteutumisesta lentoliikenteen alueellisten intressitahojen kanssa.
- Hankkeen strategisesta ohjauksesta vastaavat Tampereen seudun kuntajohtajakokous ja seutuhallitus, jotka hyväksyvät hankkeen tavoitteet ja

toimintasuunnitelman sekä vuosittaiset työsuunnitelmat hankkeen isäntäorganisaation esityksen pohjalta

- Lentoliikenteen lisäksi rahoituksella voidaan edistää laajemminkin kaupunkiseudun saavutettavuutta
- Kaupunkiseudun kunnat varaavat hankkeen isäntäorganisaation käyttöön esim. 1,5 e/as/vuosi rahoituksen, joka sisältää hankkeen operatiivisen toteutuksen sekä ns. lentorahan eli lentoyhtiöiden markkinointiyhteistyön.
- että osallistumista ohjelman jatkokauden rahoittamiseen esitetään Pirkanmaan muille kunnille,
- että toimintasuunnitelman tulee valmistua kuntajohtajakokouksen ja seutuhallituksen käsittelyyn 25.10.2019 loppuun mennessä.

Johtaja Teppo Rantanen on estynyt saapumasta kokoukseen.

Liite:

- lentoliikennehanke ja -raha yhteenveto 2016-2018

Kuntajohtajakokous 23.8.2019

Seutujohtaja Nurminen

Päätösehdotus.

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

Linjata pääperiaatteet kaupunkiseudun lentoliikenteen kehittämiseksi.

Päätös.

Asian käsittelyä jatketaan seuraavassa kokouksessa.

Lisäksi kuntajohtajakokous päätti, että Business Tampereelta pyydetään taulukko, miten lentoliikenteen edistämisen hankkeen kokonaisrahoitus on toteutunut 2016-2018 eriteltynä hankkeen kuluihin, mainonnan ja markkinoinnin kuluihin ja lentoliikenteen edistämisrahoitukseen. Lisäksi erittely miten rahaa käytetään vuonna 2019 ja mitä on suunniteltu vuodelle 2020.

103 § TREDUN PALVELUVERKKO, TILANNEKATSAUS

Taustaa

Kuntajohtajakokous 18.4 ja seutuhallitus 24.4. käsittelivät toisen asteen ammatillisen koulutuksen reformia ja Tredun tilannekatsausta. Tuolloin todettiin Tredun palveluverkosta seuraavasti:

”Palveluverkon keskeisenä haasteena on strategiakauden aikana tilojen käytön tehostaminen ja mahdollisuuksien mukaan joistakin toimipisteistä luopuminen. Lähtökohtana suunnittelussa niin uudisrakentamisen kuin saneeraustenkin osalta ovat terveelliset ja monikäyttöiset oppimisympäristöt. Elinvoima- ja osaamislautakunta on hyväksynyt Tredun palveluverkkosuunnitelman 14.11.2018.

Palveluverkon kehittämistä on toteutettu suunnitelman mukaisesti:

- Åkerlundinkadun toimipisteestä luovutaan 1.8.2019
- Nokian uudisrakennuksen tarveselvitys hyväksyttiin jatkosuunnitelman pohjaksi elinvoima- ja osaamislautakunnassa 27.3.2019
- Koivistontien toimipisteestä luovutaan 1.1.2020 (esitys elinvoima- ja osaamislautakuntaan 24.4.2019)
- Käynnistetty strategiset neuvottelut Virtain (11.4.2019) ja Oriveden (6.5.2019) toimipisteiden tulevaisuudesta.”

Asian eteneminen

Selvityshenkilö on 25.6.2019 esittänyt perusratkaisuehdotuksena Oriveden toimipisteen osalta seuraavaa:

- 1) Oriveden toimipisteessä siirrytään asteittain Tredun aluepalvelumalliin.
- 2) Oriveden kaupunki ostaa Tredu-Kiinteistöt Oy:ltä Orivedellä sijaitsevan oppilaitoskiinteistön tasearvosta ja rahoittaa kauppahinnan osin myymällä TreduKiinteistöt Oy:ssä omistamansa osakkeet Tampereen kaupungille. Nykyinen pääomavuokrataso tarjoaa 4,4 %:n vuotuisen tuoton sijoitetulle pääomalle, mitä vastaan vapautuvien tilojen vuokrausriski siirtyy Oriveden kaupungille. Ammatillisen koulutuksen toiminnan kokonaisvolyyymi Orivedellä säilyy myös nuorten ryhmäopetusta sisältäen ja sen kannattavuusriski on Tredulla.
- 3) Oriveden kaupunki ja Tredu tekevät vuokrasopimuksen Tredun nykyhetkellä tarvittavista tiloista lyhyeksi määräajaksi, esim. 31.7.2022 asti, jonka jälkeen vuokrasopimus jatkuisi tarvittavilta osin tois-

taiseksi voimassa olevana kohtuullisella irtisanomisajalla. Tämä sitouttaisi Tredun kehittämään toimipistettä kannattavuuden saavuttamiseksi, mutta ei sitoisi Tredua liian pitkäksi ajaksi sellaisiin syystä tai toisesta ratkaisevasti heikentyviin toimintaedellytyksiin, joihin osapuolet eivät voi omilla toimillaan vaikuttaa.

- 4) Vaihtoehtona on, että Tredu luovuttaa sovituin ehdoin Oriveden koulutustoiminnan Sastamalan koulutuskuntakuntayhtymälle (SASKY) sovittavasta ajankohdasta lukien. Tavoitteena on, että Oriveden kaupunki tekee näiltä osin päätöksen antaessaan Tampereen kaupungille lausunnon aluepalvelumallin toteuttamismahdollisuudesta Oriveden osalta."

Oriveden kaupunginhallitus on antanut selvityksestä lausunnon 1.7.2019, jossa se esittää mm. seuraavaa kaupunkiseutuyhteistyön näkökulmasta:

"Tredun perustamisvaiheessa asiaa käsiteltiin yhteistoiminta-alueen yhteisenä valmisteluna ja mm. kaupunkiseudun kuntayhtymän kuntajohtajakokouksissa sekä seutuhallituksessa. Kyseessä on kolmentoista kunnanvaltuuston hyväksymä yhteistoimintasopimus ja mm. seutuyhteistyön kannalta suuri periaateratkaisu.

Oriveden kaupunginhallitus pitääkin välttämättömänä, että Tredun kehittämistä ml. Oriveden toimipisteen tilanne, käsitellään kaikkien yhteistoiminta-alueen kuntien kesken ja lisäksi Oriveden kaupunginhallitus näkee tärkeänä, että Tampereen kaupunginhallitus osaltaan käsittelee tilannetta, koska Tampereen kaupungilla koulutuksen järjestäjänä oli keskeinen rooli Tredun perustamisessa ja tärkeä rooli Tredun toiminnan ohjaamisessa ja kehittämisessä."

Oriveden kaupunginhallitus on lisäksi esittänyt, että asian selvittämiseksi ja valmistelulle annetaan lisää aikaa vähintään 31.10.2019 saakka.

Tampereen kaupungin yhteistoimintalautakunta käsittelee asiaa kokouksessaan 14.8. ja 5.9.2019.

Johtaja Teppo Rantanen on estynyt saapumasta kuntajohtajakokoukseen 23.8., minkä vuoksi kuntajohtajakokouksen näkemys asiaan käsitellään 6.9 Rantasen läsnä ollessa.

Kuntajohtajakokous 23.8.2019

Seutujohtaja Nurminen

Päätösehdotus.

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

käydä asiasta alustavan keskustelun ja

että keskustelu viimeistellään kuntajohtajakokouksessa 6.9.2019.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

104 § TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN JA VALTION VÄLINEN MAL-SOPIMUS 2020-2023

Seutujohtaja Nurminen

Tampereen kaupunkiseudun ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus 2016-2019 päättyy vuoden loppuun mennessä. Pääministeri Rinteen hallitusohjelmassa linjataan MAL-sopimusmenetely jatkumaan pitkäjänteisenä ja rullaavana prosessina yli hallituskauden.

Kaupunkiseudun MAL-sopimus valmistellaan yhdessä kuntien ja valtion osapuolten kanssa. Valmistelusta vastaa seututoimisto ja seudulliset asiantuntijatyöryhmät, ja työtä ohjaavat kuntajohtajakokous ja seutuhallitus. Sopimus hyväksytään valtuustoissa ja valtion osalta valtioneuvoston periaatepäätöksenä.

Vuoden 2020-2030 MAL-sopimuksen valmistelun lähtökohtia ovat kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040, seutustrategia ja aiemmat MAL-sopimukset. Lähtökohtana on lisäksi rakennesuunnitelman auditointi ja MAL-toimenpiteiden vaikutusten arviointi, joka on lisännyt ymmärrystä keinojen vaikuttavuudesta. MAL-sopimuksen valmistelua ja siihen tähtäävää suunnittelua on käsitelty seudun kokoonpanoissa runsaasti syksyn 2018 ja kevään 2019 aikana.

Valtion pääneuvottelijat, ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö, ovat aktivoituneet neuvotteluissa hallitusohjelman hyväksymisen jälkeen. MAL-sopimusvalmistelun lisäksi on käynnistynyt valtakunnallinen 12 vuotinen liikennejärjestelmätyö, joka valmistunee ensi keväänä. VLJS on raekooltaan isompi ja keskittyy valtakunnallisiin liikennekysymyksiin, kun MAL-sopimuksen painopiste on seudun sisäisessä rakenteessa ja sitä tukevassa liikennejärjestelmässä.

Valtio on laatinut MAL-sopimukselle uuden rakenne-esityksen, joka tukee suunnittelun ja sopimisen pitkäjänteisyyttä.

MAL-SOPIMUSTEN TAVOITTEET JA TAVOITEPOLUT Yleiset tavoitteet ja lähtökohdat

1. KESTÄVÄ JA VÄHÄHIILINEN YHDYSKUNTARAKENNE JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

Tavoitetila 2030+

1.1 Kestävä rakenne ja riittävä kaavavaranto

Tavoitepolku 2030

MAL-toimenpiteet 2020-2023 (MAL-sopimuskausi)

- 1.2 Joukkoliikennejärjestelmän, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen ja liikenteen kysynnän hallinta
Tavoitepolku 2030
MAL-toimenpiteet 2020-2023
2. ASUMINEN JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU
Tavoitetila 2030+
 - 2.1 Riittävä ja monimuotoinen asuntotuotanto
Tavoitepolku 2030
MAL-toimenpiteet 2020-2023
 - 2.2 Asuinympäristöjen laatu, sosiaalinen ja toiminnallinen monimuotoisuus
Tavoitepolku 2030
MAL-toimenpiteet 2020-2023
3. SEUDUN ELINVOIMAISUUS
Tavoitetila 2030+
 - 3.1 Liikkumisen palvelut (ja matkaketjujen kehittäminen, seudun ehdotus)
Tavoitepolku 2030
MAL-toimenpiteet 2020-2023
 - 3.2 Tieliikenne ja yksikköpäästöt (seudun ehdotus)
Tavoitepolku 2030
MAL-toimenpiteet 2020-2023
 - 3.3 Kansallinen ja kansainvälinen saavutettavuus (seudun ehdotus)
Tavoitepolku 2030
MAL-toimenpiteet/viittaus ja yhteensopivuus VLJS:aan

Monivaiheinen ja –tasoinen MAL-neuvotteluprosessi tarvitsee myös valmistelu-aikataulun, johon osapuolet sitoutuvat. Jos uusi sopimus hollataan voimaan tammikuusta 2020, tulee valmistelun edetä seuraavin työvaihein ja aikatauluiin:

Sopimusrakenne ja -sisältö, tavoitekeskustelu:
Seudun valmisteluryhmä 11.8.2019
Kuntajohtajakokous 23.8.2019
Seutuhallitus 28.8.2019.

Sopimusluonnos:

Masto- ja liikennejärjestelmätyöryhmä 28.8.2019
Valtion ja seudun neuvotteluryhmä 4.9.2019
Kuntajohtajakokous 6.9.2019
Seutuhallitus 25.9

Sopimusehdotus:

Masto- ja liikennejärjestelmätyöryhmä 18.9
Valtion ja seudun neuvotteluryhmä, 4.10
Kuntajohtajakokous 4.10 (haettava varapäivä syyslo-
makukselle, joka perutaan)
Seutuhallitus 30.10

Allekirjoitusversio:

Valtion ja seudun neuvotteluryhmä, loka-marraskuun
vaihe
Kuntien hallitukset marraskuu
Kuntien valtuustot joulukuu

Allekirjoitus: Kunnat ja valtio, tammikuu 2020

Seudun valmisteluryhmä kokoontuu tarvittaessa viimeistelemään eri
työvaiheen versioita.

Seutusuunnittelupäällikkö Kaisu Kuusela ja liikennejärjestelmäpäällikkö
Tapani Touru ovat asiantuntijana kokouksessa.

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Liite:

- sopimusversio/toimitetaan 21.8.

Kuntajohtajakokous 23.8.2019

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

hyväksyä MAL-sopimuksen 2020-2023 rakenteen,

hyväksyä selostuksen mukaisen alustavan valmisteluajataulun ja

evästää sopimusluonnoksen jatkovalmistelua MASTOn ja LJ-ryhmän ko-
koukseen 28.8.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

KESKUSTELTAVAT ASIAT

105 § SOTE-UUDISTUS, KYSELY KUNNILLE TUOTTAJAROOLISTA

Pirkanmaan kunnat ovat keväällä päättäneet käynnistää sotepalvelujen uudistamisen kuntavetoisena. Tarkoitus on, että operatiivinen johtoryhmä tekee esityksen valmistelun tarkemmasta toteutuksesta hallituksen sote-linjausten täsmennyttyä.

Uudistuksen kansalliseen toteutukseen liittyen STM on lähettänyt kuntiin kyselyn koskien kuntien roolia toimia palvelujen tuottajina. Vastaukset STM on pyytänyt 30.8.2019 mennessä.

Kysymykset ovat:

Kysymys 1. Tulisiko kunnilla olla oikeus tuottaa laissa tarkemmin määritellyjä sosiaali- ja terveystalvveluja osana maakunnan palvelutuotantoa, jolloin kunnille maksettavista korvauksista säädettäisiin lailla? Tässä tapauksessa maakunnalla ei olisi oikeutta estää kuntaa tuottamasta palveluja.

Kysymys 2. Tulisiko kunnalla olla mahdollisuus tuottaa sosiaali- ja terveystalvveluja osana maakunnan järjestämistalvvelulle kuuluvia palveluja? Tässä tapauksessa maakunta tekee päätöksen ja solmii sopimuksen kunnan kanssa. Mikäli kunnilla olisi mahdollisuus tuottaa palveluja, kuinka todennäköisesti kuntanne käyttäisi tätä oikeutta?

Kysymys 3. Tulisiko kunnalla olla laissa säädetty velvollisuus tuottaa sosiaali- ja terveystalvveluja osana maakunnan järjestämistalvvelulle kuuluvia palveluja, jolloin kunnille maksettavista korvauksista säädettäisiin lailla? Tässä tapauksessa maakunnalla ei olisi oikeutta estää kuntaa tuottamasta palveluja, eikä kunnilla olisi oikeutta olla tuottamatta palveluja.

Kysymys 4. Tulisiko kunnilla olla maakunnan palvelutuotantoon nähden oikeus (yleisen toimivallan perusteella) tuottaa palveluja omalla verorahoituksellaan, ilman maakunnan maksamaa korvausta ja erillään maakunnan järjestämistalvvelusta ja palveluntuotannosta? Tässä tapauksessa palvelut olisivat kunnan omille kuntalaisilleen tarjoamia laissa säädetyn julkisen järjestämistalvveluun ulkopuolisia/ylimääräisiä palveluja. Mikäli kunnilla olisi oikeus tuottaa palveluja omalla verorahoituksellaan, kuinka todennäköisesti kuntanne käyttäisi tätä oikeutta?

Kysymys 5. Mikä on kuntanne ensisijainen näkemys kuntien roolista toimia sote-palvelujen tuottajana?

Kysymys 6: Mikäli vastasitte johonkin edellä olevista kysymyksistä 1.-4. "Kyllä", mitä palveluita katsotte tarkoituksenmukaiseksi kuntien tuottaa ja miksi?

Kuntajohtajat keskustelevat näkemyksistään kunnan tuottajaroolista ja mahdollisesta yhdenmukaisesta viestistä kuntien vastausten valmisteluun.

106 § SEUTUSTRATEGIA

Seutustrategian päivitys alkaa valmistelemalla strategian arviointi istuvan seutuhallituksen toimesta. Strategiatyötä on tukenut seutuhallituksen nimeämä työryhmä, jossa ovat olleet:

Sillman-Sola Jonna	hallintojohtaja	Kangasala
Lehtinen Nina	sivistysjohtaja	Lempäälä
Moisio Henry	elinkeinojohtaja	Nokia
Kuusisto Juha	kaupunginjohtaja	Orivesi
Niemi Olli	hallintojohtaja	Pirkkala
Linnamaa Reija	strategiajohtaja	Tampere
Siren Riku	kehitysjohtaja	Ylöjärvi
Paloniemi Erkki	kunnanjohtaja	Vesilahti
Nurminen Päivi	seutujohtaja	TKS
Pohjonen Juhani	seutusihteeri	TKS

Todettiin, että seutustrategiatyöryhmään esitetään

Sillman-Sola Jonna	hallintojohtaja	Kangasala
Lehtinen Nina	sivistysjohtaja	Lempäälä
Laakkonen Tiina	elinkeinojohtaja	Nokia
Kuusisto Juha	kaupunginjohtaja	Orivesi
Niemi Olli	hallintojohtaja	Pirkkala
Linnamaa Reija	strategiajohtaja	Tampere
Siren Riku	kehitysjohtaja	Ylöjärvi
Hirvonen Tuomas	kunnanjohtaja	Vesilahti
Nurminen Päivi	seutujohtaja	TKS
Pohjonen Juhani	seutusihteeri	TKS

107 § KULTTUURIPÄÄKAUPUNKIHAKEMUS

Yhdessä Tampereen kanssa seuraavaksi suomalaiseksi Euroopan kulttuuripääkaupungiksi hakevat Mänttä-Vilppula sekä 15 muuta Pirkanmaan kuntaa: Hämeenkyrö, Ikaalinen, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Parkano, Pirkkala, Pälkäne, Ruovesi, Sastamala, Valkeakoski, Vesilahti, Virrat ja Ylöjärvi.

Onko tarvetta aika ajoin käsitellä asiaa myös kaupunkiseudun kuntajohtajakokouksessa?

Todettiin, että pääsääntöisesti kulttuuripääkaupunkihakemukseen liittyvät asiat käsitellään ko. hankkeen omissa ohjausryhmässä.

108 § TIEDOKSIANNETTAVAT ASIAT

Kuntajohtajien info- ja keskusteluasiat:

Seutujohtajan infoasiat:

Kuntakierros

Seutufoorumi

Palaute vaikuttajafoorumista

109 § SEURAAVAT KOKOUKSET

9.8. peruttu

23.8.,

Lentoliikenteen kehittäminen kaupunkiseudulla, jatkotoimenpiteet
Tredun palveluverkkosuunnitelman eteneminen
MAL4-sopimus lähetekeskustelu, valmistelu neuvotteluun 4.9.
Lähijunaliikennepilotti

6.9.,

Palaute MAL4-neuvottelusta 4.9. (MAL4-sopimusluonnos)
Seutumuseo -toiminnan jatkaminen ja hankkeen alustavat tulokset
Opetuspalveluiden kehittämisen tiekarttatyön käynnistyminen (HYPA)
Varhaiskasvatuksen selvitys
Seudullisen avoimen datan portaali
SeS-ryhmän asettaminen

20.9.,

Työryhmien ohjaaminen?
Vuoden 2020 kokousaikataulut

AJANKOHTA KJK:N OMAN TYÖSKENTELYN KEHITTÄMISELLE,

4.10.,

TA-2020, keskustelu (SH 30.10)
Kustannusvertailut
MAL4-sopimusehdotus

18.10 syyslomaviikko, perutaan!

31.10 seutufoorumi

1.11.,

TA, päätös (SH 27.11.)

15.11., 29.11., 13.12.

SÄHKÖINEN KÄSITTELY

110 § JUNALIIKENTEEEN KEHITTÄMINEN, TILANNEKATSAUS

Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru

Alueellisen junaliikenteen pilotti

LVM valitsi 23.1.2019 Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liiton yhteishakemuksen pohjalta Pirkanmaan alueellinen junaliikenteen pilotin jatkosuunnitteluun. Valinnan arviointiperusteina oli, että valitut hankkeet ovat toimivia osia alueellista junaliikennettä ja olemassa olevia matkaketjuja, minkä lisäksi alueella on valmius sitoutua liikenteen kehittämiseen lyhyellä aikavälillä. Lisäksi valintaan vaikutti alueen kysyntäpotentiaali ja hankkeen tekninen toteutettavuus joulukuusta 2019 alkaen. Valitut hankkeet ovat myös liikennöintikokonaisuuksia, joilla on mahdollista kehittää ja kasvattaa alueen nykyistä joukkoliikennettä myös pitkällä tähtäimellä.

Jatkosuunnittelun pohjalta LVM ja VR ovat tehneet sopimuksen henkilöjunaliikenteen ostamisesta ajalle 1.1.2020 - 31.12.2020. Sopimuksessa ostoliikenne on määritetty alkavaksi 15.12.2019. Pilotin myötä Tampereen seudulle uusia päivittäisiä lähiliikenteen vuoroja tulee Nokian ja Tampereen välille 14 kappaletta, Toijalan ja Tampereen välille 9 kappaletta ja Mänttä-Vilppulaan 2 kappaletta. Lisäksi R-junien ja kaukojunien aikatauluihin on tulossa muutoksia. Sopimus sisältää option junaliikenteen jatkamisesta 19.6.2022 asti. Optio on määritetty liittymään Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen kilpailutuksen aikatauluun. Uusi liikenneministeri Sanna Marin on tämän jälkeen keskeyttänyt junaliikenteen kilpailutuksen valmistelun.

VR on hakenut uusille junavuoroille ja aikatauluille Väylävirastolta ratakapasiteettia vuodelle 2020 ja mikäli Väylävirasto vahvistaa ratakapasiteetin elokuussa uudet aikataulut otetaan käyttöön 15.12.2019 samaan aikaan uusien osto- ja velvoiteliikenteen vuorojen kanssa.

Keskeistä on, että pilotin vaikuttavuus ja merkitys seudulle voidaan pilotin aikana osoittaa, jotta sopimuksen optio käytetään ja luodaan perusteita junaliikenteen kehittämiseksi myös jatkossa.

Alueellisen junapilotin markkinointi

Pirkanmaan liiton johdolla on seutuyhteistyössä valmisteltu tarjouspyyntö Junapilotin markkinointiin liittyen. Tarjoukset jätetään 12.8.2019 mennessä. Tehtävässä työssä laaditaan konseptisuunnitelma,

joka sisältää markkinoinnin kärkiviestit sekä toimenpidesuunnitelman, jossa kuvataan mitä tehdään ja milloin. Tarjouspyynnön optiona on pyydetty tarjousta markkinoinnin toteutuksesta. Lähtökohtaisena ajatuksena on ollut, että kunnat itse toteuttavat markkinoinnin toimenpiteet konseptin ja toimenpidesuunnitelman pohjalta.

Markkinoinnin pyrkimyksenä on lisätä junien käyttöä pilotin aikana, mikä edistää paitsi pilotin vaikuttavuutta myös seudun ja sen kuntien tavoitteiden saavuttamista.

Lippujärjestelmän kehittäminen

Nysse ja VR ovat valmistelleet junapilotin myötä erittäin ajankohtaista tarvetta junaliikenteen ja seudun muun joukkoliikenteen lippuyhteistyön kehittämiseksi. Tavoitteena on, että junaliikenteen pilotin alkaessa voitaisiin hyödyntää lippujärjestelmää, joka mahdollistaa vaivattoman liikkumisen eri joukkoliikennevälineillä yhdellä lipputuotteella.

Päätöksiä ei vielä ole, mutta vahvoilla on vaihtoehto, jossa Nyssen kausiliput kelpaavat junissa. Lippujen ”leimaaminen” tapahtuu Nyssen toimesta laitureille asennettavien lukijoiden avulla. VR myy kerta- ja sarjaliput, joihin laitetaan Nyssen bussien käyttöoikeus mukaan.

Järjestelmän käyttöönotto ja käytettävyys edellyttää lukijoiden hyvää sijoittelua laiturialueilla. Nysse on ollut yhteydessä kuntiin alustavan kartoituksen kommentoimiseksi. Sijoittaminen edellyttää mm. sähkötoimia. Nysse investoi ja omistaa laitteet ja perii niistä käyttömaksun sekä ottaa vastaan mm. valtiontuen.

Canemure-hanke, kytkeytyminen joukkoliikenteen verkkoon

Tampereen kaupunkiseudulla on käynnissä EU:n Life-IP-rahoituksella toteutettava, kansalliseen CANEMURE-hankekokonaisuuteen kuuluva osahanke, jonka tavoitteena on lisätä liittymistä joukkoliikenteen runkoverkkoon. Hanketta toteutetaan 2019-2021, seurannan jatkuessa vuoteen 2024 asti. Liitynnän kehittämisen keinoina ovat yhteyksien ja infran parantaminen, liikkumisen palvelut, liikkumisen ohjaus ja julkisen liikenteen kustannustehokkuuden parantaminen. Liikennejärjestelmätyöryhmä toimii hankkeen ohjausryhmänä, hankkeen projektipäällikkönä toimii Sanna Ovaska Tampereen kaupungilta. Liikennejärjestelmäpäällikkö Touru toimii hankkeen ydinryhmässä.

Ensimmäisen vaiheen pilottikohteiksi valikoiduista kunnista Kangasalla ja Orivedellä on päästy hankkeen toteutuksessa hyvin käyntiin. Lempäälässä ja Nokialla hankkeen käynnistymisessä on ollut viipeitä. Erityisesti Orivedelle ja Nokialle toteutettavaksi suunnitellut hankkeet myötvaikeuttavat myös aluejunapilotin vaikuttavuuteen.

Orivedellä hankkeen fokus on lisätä liittymistä joukkoliikenteeseen, busseilla ja junilla, markkinoinnin, sähköpyörien ja potkulautojen kokeilujen, sekä asemanseutujen pysäköintijärjestelyjen kautta. Orivedellä on ohjelmoitu tapahtuma ja pysäköinnin kehittämistä on edistetty. Orivedellä luotavaa kampanjoinnin konseptia on mahdollista hyödyntää myös muissa junapilottiin osallistuvissa kunnissa.

Nokialla on tavoitteena toteuttaa vastaavan henkisiä toimia kuin Orivedellä, mutta hyödyntää kohderyhmänä erityisesti isoja työpaikkoja. Lisäksi pyrkimyksenä vähentää liityntäpysäköinnin kapasiteettivajeesta aiheutuvia haasteita helpottamalla liityntää asemasta etäämmällä olevista liityntäpysäköintikohteista. Myös Nokialta saatavat kokemukset ja konseptit ovat hyödynnettävissä muillakin asemanseuduilla.

Kangasalan pilotti liittyy bussiliitynnän kehittämiseen sähköpyörien avulla ja pysäköinnin fasiliteettejä kehittämällä. Pilotti etenee hyvin ja on toteutettavissa jatkossa myös muissa kunnissa.

Lempäälässä hankkeessa fokusoidaan ideaparkin ja erityisesti sen työntekijöiden kestävien kulkutapojen käytön lisäämiseen palveluja kehittämällä. Hanke ei toistaiseksi ole merkittävästi edennyt.

Seudun muiden neljän kunnan pilotit toteutetaan lähtökohtaisesti ensi vuonna tänä vuonna saatujen kokemusten ja konseptien pohjalta.

Asemanseutujen infran kehittäminen

Seudun keskustat ja asemanseudut kehittyvät vauhdilla. MAL4-sopimukseen valmistaneessa suunnittelussa asemanseutujen kehittäminen asumisen, palvelujen ja työpaikkojen sekoittuneeksi rakenteeksi sekä kestäväan liikkumiseen, autottoman elämäntavan mahdollistaviksi, kannustaviksi keskuksiksi on todettu vaikuttavuuden kannalta merkittävimmäksi puhtaasti seudun käsissä olevaksi toimenpiteeksi. MAL-sopimusneuvotteluissa neuvotellaan valtion monipuolisesta tuesta tavoitteen toteutumiseksi.

On kuitenkin tärkeää, että jo junaliikenteen pilotin käynnistyessä kehitetään asemanseutujen palvelutarvetta ja markkinoinnissa annettavaa mielikuvaa. Pyörien ja autojen liityntäpysäköintiä ja yhteyksiä pysäköinnistä laiturille, opastusta ja viitoitusta sekä kunnossapitoa voidaan kehittää pienillä ja kustannustehokkailla toimenpiteillä. Ratkaisujen ei tarvitse olla lopullisia. Kehittämistoimet on kuitenkin hyvä suunnitella ja toteuttaa siten, että ne hyödyttävät myös jatkossa.

Teemaan liittyen, käynnissä on ”Pyöräilyn ja kävelyn investointituki kunnille”-haku. Tämä tuki on haettavissa 30.9. asti. Hakulomake ja lisätietoa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien verkkosivulla: <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/hae-kavelyn-ja-pyorailyn-investointiohjelman-valtionavustusta>. Hakemuksia voi jättää hankkeista, jotka on mahdollista toteuttaa kokonaisuudessaan vuosien 2019-2021 aikana. Kunnat voivat tehdä hakemuksen hakulomakkeella ja vähintään hanke- tai yleissuunnitelman tasoisella suunnitelmalla, tai vastaavalla suunnitelmalla, jonka perusteella hankkeen kustannukset pystytään määrittämään.

Tukea pysäköinnin kehittämiseen on mahdollisesti edellytyksiä saada myös seudun ja valtion yhteistyössä toteutetun liityntäpysäköinnin kustannusjakomallin pohjalta.

Pääradan kehittäminen

Tampereen kaupunkiseudulla on tehty määrätietoista selvitys-, suunnittelu ja edunvalvontatyötä liittyen pääradan kehittämiseen. Päärata palvelee sekä seudun lähiliikenteen kehittämistä että kauko- ja tavaraliikennettä.

Tampereen ja Helsingin välisen raideyhteyden, pääradan kehittämisen suunnitteluun, on valtion lisätalousarviossa varattu 11 miljoonaa euroa. Varatun rahoituksen käyttämisestä tai suunnittelun konkreettisesta edistämisestä ei ole vielä saatu lisätietoa. Tällä hetkellä on oleellista voida vaikuttaa suunnitelman sisältöihin ja laajuuteen. Suunnittelussa on tärkeää että, mm. Tampereen ja Toijalan välille suunnitellaan 3. ja 4. raide. Tämä mahdollistaa sen, että seudun tiheä lähijunaliikennöinti ja seisakeverkosto ja pääradalla liikennöitävä, pysähtymiskäyttäytymiseltään monipuolinen, kaukoliikenne ovat yhteensovittavissa myös pitkällä aikajänteellä. Toteuttamissuunnittelussa on keskeistä, että radan kehittämistä voidaan tehdä siten, että rakentamisen junaliikenteelle tuottavien häiriöiden aika on mahdollisimman lyhyt. Lisäksi on perusteltu toive, että mahdollisten lisäraiteiden rakentaminen aloitetaan Tampereelta etelään, eikä esimerkiksi Riihimäeltä pohjoiseen. Tällöin hyödyt lähijunaliikenteelle saadaan realisoitua nopeammin. Pääradalla liikennöiden voidaan saavuttaa n. 1 h 15 min matka-aika Tampereen ja Helsingin välillä. Tällainen matka-aika edistäisi seudun tavoitteita ja olisi kilpailukykyinen autoliikenteelle. Nykytilanteessa matka-aika on n. 1h 40 min.

Seudun MAL4-sopimuksen valmistelussa on tunnistettu ja esitetty sopimukseen sisällytettäväksi merkittävien hankkeiden suunnittelun edistäminen sekä lukuisia pienempiä raideliikenteen kehittämiseen liittyviä toimia kuten seisakkeiden kehittäminen ja suunnittelu.

Asia käsitellään seutuhallituksessa.

Kuntajohtajakokous 23.8.2019

Päätösehdotus.

Seutujohtaja Nurminen

Kuntajohtajakokous päättää omalta osaltaan

merkitä ajankohtaiskatsauksen tiedoksi,

esittää, että alueellisen junapilotin kunnat varautuvat vuoden 2020 budjeteissaan aluejunapilotin mukaisten infra- ja markkinointitoimenpiteiden toteuttamiseen ja

hyödyntävät Canemure-hankkeen mahdollisuudet junaliikenteen markkinoinnissa.

Päätös.

Päätösehdotus hyväksyttiin.

111 § KOKOUKSEN PÄÄTTÄMINEN

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 9.50.