

## Valtuustoaloite joukkoliikenteen vaihtoehtojen järjestämistapojen kustannusvertailusta

Kaupunginvaltuusto 12.06.2023 § 62

”Vuoden 2023 huhtikuussa EU:n Liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnössä on määritelty suuntaviivat kaupunkiliikenteen eri vaihtoehtojen kattavaan ja monipuoliseen vertailuun.

Keskustan ryhmä esittää aloitteessaan, että Ylöjärvellä tehdään vertailu vaihtoehtojen joukkoliikennematkaisu- ja vaihtoehtojen välillä EU:n kaupunkiliikenteen kehityksen linjassa Nysse-alueella. Koska mietintö nostaa tarkasteluun myös kohtuullisen hintatason, keskustan ryhmä edellyttää, että vaihtoehtoisista ratkaisuista tehdään ainakin kustannusvertailu perustamisen, rakentamisen, käytön ja käyttäjän näkökulmasta kymmenen vuoden aikajänteellä.

Suora lainaus:

Kaupunkiliikenteen kehityksen vahvistaminen: EU:n kaupunkien liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä ja turvallisuutta koskeva uusi kehitys

1. korostaa, että kaupunkiliikenne on ratkaiseva tekijä ihmisten elämänlaadun ja talouden toimivuuden kannalta; huomauttaa, että EU:n kaupunkiliikenteen on perustuttava älykkäisiin, osallistaviin, terveisiin, kohtuuhintaisiin, kilpailukykyisiin, kestäviin, saumattomiin ja multimodaalisiin liikennematkaisuihin, mukaan lukien rautatiet, kestävä linja-autoliikenne, autojen yhteiskäyttömatkaisut sekä aktiivinen liikkuminen ja mikroliikenne, jotta voidaan saavuttaa EU:n kunnianhimoiset taloudelliset, ympäristöön liittyvät, digitaaliset, terveyteen liittyvät ja yhteiskunnalliset tavoitteet; korostaa, että näiden liikennematkaisujen olisi parannettava mahdollisuuksia elää kaupungeissa ja ympäristöolosuhteita ja lisättävä tyytyväisyyttä;
2. muistuttaa, että kaikkien uusien toimenpiteiden olisi perustuttava kattavien vaikutustenarviointien tuloksiin, joissa otetaan huomioon taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristöön liittyvät seuraukset sekä käyttäjien erilaiset liikkumistarpeet, kun taas erilaisten kaupunkiliikennematkaisujen ympäristötehokkuuden arvioinnin olisi perustuttava elinkaari- ja ympäristöindikaattoreihin;
3. korostaa, että kansalaiset ovat halukkaita siirtymään älykkäisiin ja kestäviin liikennemuotoihin erityisesti päivittäisessä liikkumisessa, ja että tärkeimmät edellytykset siirtymiselle ovat kustannukset, saatavuus ja nopeus; katsoo, että kansalaisten mukaantulo ja osallistuminen myös kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimiseen paikallisella, alueellisella, kansallisella ja EU:n tasolla on olennaisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa tarvittava julkinen tuki saattamalla kaikki sidosryhmät yhteen suunnittelemaan laadukasta palvelua, joka vastaa kaikkien tarpeita ja odotuksia;
4. kehottaa jäsenvaltioita kehittämään kaupunkiliikennejärjestelmiä, jotka ovat turvallisia, esteettömiä, osallistavia, kohtuuhintaisia, älykkäitä, häiriönsietokykyisiä ja kestäviä;
5. tukee kaikkia toimia kaupunkien esteettömyyden parantamiseksi ja kehottaa jäsenvaltioita ryhtymään nopeisiin ja kunnianhimoisiin toimiin kaupunkien osallistavuuden lisäämiseksi;

6. korostaa tarvetta puuttua liikenneköyhyyteen ja liikenneverkkoihin pääsyyn liittyviin eriarvoisuuksiin, koska ne vaikuttavat miljoonien pienituloisten ihmisten ja erityistarpeita omaaviin ryhmiin kuuluvien käyttäjien jokapäiväiseen elämään; katsoo, että kaupunkien ensisijaisena tavoitteena olisi oltava maaseutualueiden, kaupunkien lähialueiden ja kaupunkialueiden välisiin yhteyksiin liittyvien kysymysten käsitteleminen; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita puuttumaan epätasa-arvoon liikenneverkkoihin pääsystä ja tukemaan pienempiä kaupunkeja ja kaupunkien lähialueita, jotta varmistetaan näiden alueiden yhteydet; korostaa, että tarvitaan multimodaalinen ja yhdennetty lähestymistapa, jolla torjutaan liikkuvuuteen liittyvää syrjäytymistä ja liikenneköyhyyttä ja varmistetaan tasavertainen pääsy kaupunkikeskuksiin;

7. kehottaa jäsenvaltioita ja kaupunkeja harkitsemaan ”kestävän liikkuvuuden arvosetelien” tai alehintaisten liikkumisjärjestelmien tarjoamista osana kestävää joukkoliikennettä, erityisesti julkista liikennettä; toteaa, että edunsaajaryhmät, jotka on määritelty erityiskriteerien perusteella (esimerkiksi haavoittuvassa asemassa olevat tai liikenneköyhyydestä kärsivät käyttäjät), voivat sen jälkeen käyttää vapaasti arvoseteleitään kestävien liikkumisvalintojensa mukaisesti.

Mietintö on luettavissa kokonaisuudessaan [Liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietintö](#) -linkistä.

Keskustan valtuustoryhmä”

Päätös Kaupunginvaltuusto päätti lähettää em. valtuustoaloitteen kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.

Kaupunginhallitus 07.08.2023 § 233

Esittelijä Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus Kaupunginhallitus päättää lähettää valtuustoaloitteen tekniikka- ja ympäristöosastolle lausuntoa varten.

Päätös Hyväksyttiin.

Kaupunginhallitus 22.04.2024 § 118

Valmistelija: Kehityspäällikkö, tekniikka- ja ympäristöosasto

Seloste ja perustelut: Ylöjärven kaupungin alueella joukkoliikenne järjestetään nykytilanteessa linja-autoliikenteenä. Seuraavassa on tarkasteltu kevään 2024 mukaista liikennöintiä ja sen kustannuksia sekä arvioitu tulevia mahdollisia joukkoliikennemuotoja saatavilla olevan tiedon perusteella.

### **Nysse-liikenne**

Ylöjärvi liittyi Tampereen seudulliseen joukkoliikennekokonaisuuteen (nyk. Nysse) kesäkuussa 2016, ja maksaa kuntajakoperiaatteen mukaisesti joukkoliikenteen järjestämisestä kunnan alueella.

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta toimii joukkoliikennelain mukaisena viranomaisena Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella harjoitettavan joukkoliikenteen osalta. Joukkoliikennelautakunnan tehtävänä on järjestää joukkoliikenne Tampereen kaupunkiseudulla yhteistoimintana kaupunkiseudun kuntien kanssa. Yhteistoiminnan tavoitteena on toteuttaa kuntarajat ylittävää yhteistyötä joukkoliikenteen järjestämisessä sekä kehittää ja koordinoida seudullista joukkoliikennettä niin, että palvelutaso paranee ja palvelut tuotetaan asiakaslähtöisesti ja edullisesti.

Joukkoliikenneviranomaisen tekee valtuustokausittain palvelutason määrittelyn, jonka yhteydessä laaditaan joukkoliikenteen suunnitelma vastaavaksi määräajaksi. Joukkoliikenteen palvelusomärittelyllä kuvataan viranomaisen tahtotilaa siitä, millainen joukkoliikenne on perustelluin kullakin maantieteellisellä alueella matkustustarpeet ja käytettävissä oleva rahoitus huomioon ottaen. Suunnitelma sisältää toimenpiteet ja arvion niiden rahoitustarpeista määräajaksi.

Joukkoliikenteen palvelutaso on määritelty kaikille alueille, joilla on yli 50 asukasta 250 m x 250 m kokoisella ruudulla. Tämän väestötiheyden alle meneville alueille voidaan järjestää joukkoliikennettä, mikäli se muista syistä, esimerkiksi lakisääteisten koulukuljetusten takia on tarpeen. Ylöjärven kaupungin tekninen lautakunta on käsitellyt Tampereen seudun joukkoliikenteen palvelusomärittelyä vuosille 2022–2026 kokouksessaan 10.11.2021 § 199 ja antanut siihen lausuntonsa.

### **Nysse-liikenteen käytännön järjestäminen**

Nysse-liikenteen käytännön järjestäminen tapahtuu kuntien välisen yhteistoimintasopimuksen mukaisesti. Joukkoliikennelautakunta koordinoi seudullisesti yhtenäisen kokonaisuuden järjestämistä. Yksinomaan alueellista merkitystä omaavia joukkoliikennepalveluita (kuten palveluliikenne ja koulukuljetukset) kunnat voivat järjestää myös itsenäisesti. Näiden osalta voidaan kunnissa tehdä lippuyhteistyösopimuksia eli niin kutsuttuja U-liikennesopimuksia, joissa varmistetaan yhtenäiset lipputuotteet sekä kunnan omassa joukkoliikennepalvelussa että Nysse-liikenteessä. Ylöjärvellä sekä palveluliikenne että kaupungin hankkima bussilinja 87 ovat Nysse-maksujärjestelmän piirissä.

Joukkoliikennelautakunta vastaa osaltaan Tampereen kaupunkiympäristön palvelualueen joukkoliikenteen palveluryhmän toimintatuloista ja -menoista sekä investoinneista. Joukkoliikenteen palveluryhmä vastaa joukkoliikennelautakunnan toimialaan kuuluvien asioiden valmistelusta ja toimeenpanosta. Palveluryhmässä suunnitellaan joukkoliikenteen linjasto ja liikennöinti koko kaupunkiseudulle. Liikennepalvelut hankitaan kilpailuttamalla tai omalta tuotannolta tilaamalla. Palveluryhmä vastaa joukkoliikennettä tukevien järjestelmien ylläpidosta ja kehittämisestä yhteistyössä tietohallinnon kanssa. Se vastaa myös tariffisuunnittelusta, lippujen myynnistä ja myyntiverkosta sekä joukkoliikenteen viestinnästä ja markkinoinnista. Tampereen seudun joukkoliikenteessä on käytössä kolmen vyöhykkeen maksujärjestelmä. Päälipputuotteet ovat arvo- ja kausiliput, muita lipputuotteita ovat mobiililippu, kertalippu lähimaksulla sekä ennakkokertalippu.

### **Ylöjärven maksuosuus Nysse-liikenteestä**

Ylöjärven kaupungin maksuosuus Nysse-liikenteen kustannuksista on vaihdellut 2020-luvulla 1,3–1,6 miljoonan euron vuositasolla sisältäen valtion perus- ja

ilmastotuen sekä Kela-tuen. Nysse-kunnissa maksettavan subvention määrä riippuu linjastosta, palvelutasosta sekä matkustajamäärän kehityksestä ja käytetyistä lipputuotteista.

Ylöjärven maksusuudet (1000 eur)								
	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Maksuosuus	659	811	950	998	1 300	1 475	1 591	1 606
Euroa per asukas	20,14	24,73	28,81	30,03	38,96	44,2	47,34	47,68

Kustannustaso linjoittain vuonna 2023:

	Linjareitti	Liikennöitsijä	Nousut kpl/vuosi	Liikennöinti- kustannukset €/vuosi (alv 0)	Lipputulot €/vuosi (alv 0)	Subventio/ vuosi	Subventi o
28	Ruutana – Ylöjärvi	TKL	621 434	1 767 322	665 648	1 101 674	62,34 %
80	Moisio/Asuntila/ Metsäkylä – Keskustori	Länsilinjat Oy	893 540	2 453 174	1 121 688	1 331 486	54,28 %
82	Siivikkala – Pyynikintori	TKL	268 310	751 442	250 095	501 347	66,72 %
84	Ylöjärvi – Takamaa	Koiviston Auto Tampere Oy	23 935	124 909	27 343	97 566	78,11 %
85	Ylöjärvi – Mutala	Koiviston Auto Tampere Oy	87 654	555 063	124 053	431 010	77,65 %
86	Ylöjärvi – Siivikkala	TKL	42 343	108 947	46 855	62 092	56,99 %

Matkustajamäärän kehitys 2019–2023:

Nousut kunnittain (kunnan rajojen sisällä tapahtuneet nousut)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Kangasala	1 081 238	712 739	832 963	1 054 508	1 227 488
Lempäälä	645 862	437 637	501 978	765 850	905 813
Nokia	902 736	578 873	603 329	743 160	872 139
Orivesi	29 764	22 593	31 042	53 323	61 813
Pirkkala	935 946	554 271	545 911	855 622	1 091 050
Tampere	35 290 966	23 423 438	26 361 954	37 823 967	44 601 277
Vesilahti	39 018	27 277	28 823	33 565	35 380
Valkeakoski			96 643	226 784	282 066
Ylöjärvi	840 348	550 548	582 336	690 357	762 257

### Muu Ylöjärven kaupungin hankkima liikenne

Nysse-liikenteen lisäksi Ylöjärven kaupunki hankkii muita joukkoliikennepalveluita. Kustannuksiltaan merkittävin liikennehankinta Nysse-liikenteen rinnalla ovat koulukuljetukset, joita hallinnoi sivistisosasto. Koulukuljetusten kustannukset ovat liikkuneet vuositasolla samassa suuruusluokassa kuin Ylöjärven kaupungin maksuosuus Nysse-liikenteen kustannuksista:

TP 2019	TP 2020	TP 2021	TP 2022	TP 2023
1 213 251	1 069 154	1 281 581	1 543 216	1 606 000

Nysse-liikennettä täydentää Ylöjärven kaupungin hankkima bussilinja 87 (Ylöjärvi-Viljakkala), joka palvelee ensisijaisesti koululaisia ja opiskelijoita. Linjan 87 vuosittaiset noin 80 000 euron kustannukset jaetaan sivistys- ja tekniikka- ja ympäristöosaston kesken (74 % / 26 %).

### **Ylöjärven palveluliikenne**

Palveluliikenne on kaikille avointa joukkoliikennettä, joka on erityisesti kohdennettu niille, joille tavallisella bussilla liikkuminen on hankalaa. Palveluliikenne ei ole lakisääteinen palvelu vaan perustuu kunnan omaan päätökseen.

Ylöjärvellä liikennöi kolme varsinaista palvelubussia (pikkubussit Ylönen, Järvinen, Harjunen), jotka hoitavat sekä koulukuljetuksia sekä kaikille avointa asiointiliikennettä. Viljakkalassa palveluliikennettä hoitaa Takamaan kouluauto koulukuljetusten väliaikana aamupäivisin. Palveluliikennettä järjestetään kaupungin eri alueilla ennalta ilmoitettuina viikonpäivinä. Auton kuljettaja suunnittelee ja aikatauluttaa tarkemmat reitit tilausten perusteella. Koulukuljetusten osuus liikenteen kustannuksista kohdistuu sivistysosastolle ja avoimen asiointiliikenteen kustannus tekniikka- ja ympäristöosastolle.

Voimassa oleva palveluliikenteen sopimuskausi on 1.1.2024–31.12.2025 sekä kaksi yhden vuoden mittaista optiokautta 1.1.-31.12.2026 ja 1.1.-31.12.2027. Hankintapäätös liikenteestä on tehty teknisessä lautakunnassa 22.11.2023 § 156. Tekniikka- ja ympäristöosastolle kohdistuva kustannus per palvelubussi on noin 60 000 euroa vuodessa.

### **Pirkanmaan ELY-keskuksen hankkima joukkoliikenne**

Pirkanmaan ELY-keskus järjestää toimivalta-alueellaan joukkoliikenteen pääasiassa käyttöoikeussopimusliikenteinä. Liikenne on pääosin kuntien välistä joukkoliikennettä. Sopimuskauden pituudet vaihtelevat kahdesta viiteen vuoteen, mutta ovat pääasiassa kahden tai kolmen vuoden pituisia.

Pirkanmaan ELY-keskuksen hankkima Kuru-Parkano-reitti kuuluu palvelutasoluokkaan 2, jolla tarjotaan koululaisia ja opiskelijoita sekä asiointia palvelevia yhteyksiä. Lisäksi mahdollistetaan työssäkäynti tavallisimpina aikoina. Ylöjärvi osallistuu Kuru-Parkano linja-autoliikenteen kustannuksiin, jotka jaetaan ELY:n, Parkanon ja Ylöjärven kesken tasaosuuksin. Ylöjärven maksuosuus on vuonna 2024 noin 8 000 euroa, joka jaetaan edelleen sivistys- ja tekniikka- ja ympäristöosaston kesken (50 % / 50 %).

### **Raideliikenne**

Ylöjärvi on sitoutunut kaupunkistrategiassaan kehittämään joukkoliikennettä ja liikennejärjestelmää sekä edistämään raideliikenteen toteutumista.

Ylöjärvi sijaitsee vilkkaasti liikennöidyn Helsinki-Oulu-pääradan varressa. Tampere–Seinäjäki-rataosa on matkustajamääriltään Suomen toiseksi vilkkain rataosa ja sen kapasiteetti on nykytilassa täynnä. Säännöllinen lähijunaliikenne Ylöjärvelle edellyttäisi Ylöjärven Asemantien raakapuuterminaalien siirtoa sekä vähintään yhtä lisäraidetta välille Lielähti–Ylöjärvi. Myös kaukojunaliikenteen

seisake Ylöjärvelle edellyttäisi raakapuuterminaalin siirtoa ja ratakapasiteetin lisäystä. Sekä lähi- että kaukojunaliikenteen pysähdykset edellyttävät satsauksia henkilöliikennepaikan asema- ja laiturirakenteisiin ja aikataulu- ja kalustosuunnitteluun. Näihin investointeihin vaaditaan valtion merkittävää panosta, jotta ne voisivat lähteä liikkeelle tulevina vuosikymmeninä.

Väylävirasto on käynnistänyt Lielähti-Lakiala kaksoisraiteen yleissuunnitelman ja ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA), jotka laaditaan vuosina 2023–2024. Lielähti–Lakiala väli on noin 17 kilometriä pitkä yksiraiteinen sähköistetty sekaliikenteen rataosuus, joka ei pysty nykyisellään vastaamaan kasvaviin liikennemääriin.

Lielähti–Lakiala kaksoisraiteen alustavat rakentamiskustannukset ovat 96 miljoonaa euroa (maanrakennuskustannusindeksi MAKU 145, 2020=100). Rakentamiskustannusten arvio tarkentuu yleissuunnittelun edetessä. Henkilöliikennepaikan kustannukset (laiturit, hissit, valaistus, liityntäpysäköinti ym.) eivät sisälly kaksoisraiteen rakentamiskustannusarvioon. Kaksoisraiteen rakentamisesta ei ole päätöstä.

Markkinaehtoisen kaukojunaliikenteen pysähtyminen Ylöjärvellä tulevaisuudessa riippuu siitä, näkeekö liikennöitsijä pysähtymisen kaupallisesti kannattavana. Kaukojunaliikenne on Suomessa matkustajamäärien perusteella 83-prosenttisesti lipputulorahoitteista eli markkinaehtoista liikennettä. Lähijunaliikenne puolestaan on kuntien sopimusliikennettä, jonka liikennöintimalli on toimivaltaisen viranomaisen määritettävissä. Etenkin kaupallisten junapysähdysten määrän ratkaisee pysähtymisen kannattavuus ja matkustajakysyntä. Matkustajakysyntä vaikuttaa myös sopimusliikenteen taloudelliseen kannattavuuteen ja kunnan subvention määrään: mitä enemmän matkustajia on, sitä korkeammat lipputulot saadaan ja alijäämän osuus on pienempi.

### **Tampereen seudullinen raitiotie**

Ylöjärven kaupunginvaltuusto hyväksyi Lielähti-Ylöjärvi-ratahaaran tarkentavan yleissuunnitelman asemakaavoituksen, kunnallistekniikan ja raitiotien jatkosuunnittelun pohjaksi 13.2.2023 § 3. Tarkentavassa yleissuunnitelmassa tarkasteltiin raitiotietä Tampereen Hiedanrannan keskustan (Lielähti) ja Ylöjärven Leijapuiston päätepysäkin välillä. Kokonaisuuteen kuuluu noin 8 kilometriä raitiotierataa, josta noin 3 kilometriä sijoittuu Tampereen kaupunkiin ja 5 kilometriä Ylöjärven kaupungin alueelle.

Mahdollisista raitiotien ratahaaran Lielähti-Ylöjärvi suunnittelun seuraavista vaiheista (hankesuunnittelusta sekä toteutussuunnittelusta) ja rakentamisen käynnistämisestä päätetään kustakin erikseen. Päätöksenteko valmistellaan yhteistyössä Ylöjärven ja Tampereen kaupunkien kesken. Raitiotien seudullisessa yleissuunnitelmassa esitetyn aikatauluarvion mukaisesti Lielähti-Ylöjärvi-ratahaaran jatkosuunnittelu voisi edetä siten, että hankesuunnittelu ajoittuisi vuosille 2025–2026 ja toteutussuunnittelu vuosille 2027–2028. Rakentamispäätös voidaan tehdä näiden suunnitteluvaiheiden jälkeen.

Tarkentavan yleissuunnitelman mukainen kustannusarvio Lielähti-Ylöjärvi-rataosuuden rakentamisesta on 172 miljoonaa euroa, josta Ylöjärven kaupungin osuus on 111 miljoonaa euroa sisältäen 14,8 miljoonan euron osuuden kuntarajan ylittävstä sillasta (MAKU 106,4, 2015=100). Kaupunkien välinen kustannusjako raitiotien toteutuksesta tarkentuu hankesuunnitteluvaiheessa.

## Raitiotien rahoitusmalli

Tampereen Raitiotie Oy rakennuttaa, omistaa ja ylläpitää Tampereen kaupunkiseudun raitiotieradat, raitiovaunupysäkit, raitiovarikot sekä raitiovaunukaluston.

Tampereen Raitiotie Oy kustantaa investoinnit lainarahalla. Lähtökohtaisesti omistajakunnat takaavat oman kustannusosuutensa edellyttämän raitiotieyhtiön lainanoton.

Tampereen Raitiotie Oy veloittaa omistajakunniltaan infravastiketta, varikkovastiketta, hallintovastiketta ja kalustovuokraa. Kalustovuokra sisältää raitiovaunun käyttö- ja ylläpitokustannukset.

Nysse on tilaajana raitiotien liikennöinnissä ja laskuttaa kunnilta muut liikennöintikustannukset, jotka eivät sisälly Tampereen Raitiotie Oy:n vastikkeisiin tai kalustovuokraan. Näitä ovat pääosin kuljettajien ja liikenteen ohjauksen sekä operatiivisen suunnittelun ja hallinnon palkkakustannukset.

Raitiotien taloudellisia vaikutuksia ei ole Lielähti-Ylöjärvi-raitiotien tarkentavan yleissuunnitelman vaiheessa ollut vielä mahdollista tarkkaan määrittää. Niihin sisältyy raitiotien liikennöinnin kustannukset ja lipputulot sekä muun muassa raitiotiellä korvattavan bussiliikenteen ja muun joukkoliikenteen linjaston uudelleenjärjestelyn kustannussäästöt. Joukkoliikenteen linjaston uudelleenjärjestelyn suunnitelmat tarkentuvat raitiotien hankesuunnittelu-, toteutussuunnittelu- ja rakentamisvaiheissa.

Tampereen raitiotien suunnitteluun ja rakentamiseen on saatu 30 prosentin valtionavustus. Valtiontuki on keskeinen asiakohta kevään 2024 aikana käytävissä MAL-neuvotteluissa.

Toimivalta: Hallintosääntö § 32

Lisätietoja päätöksestä: Kaupunkirakennejohtaja Jukka Nurmi, p. 050 466 5860, jukka.nurmi@ylojarvi.fi; kehityspäällikkö Mari Ruissalo, p. 044 486 3124, mari.ruissalo@ylojarvi.fi

Esittelijä: Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus: Kaupunginhallitus päättää

1. ehdottaa kaupunginvaltuustolle, että se hyväksyy tekniikka- ja ympäristöosaston lausunnon vastauksena aloitteeseen ja

2. tarkastaa tämän pykälän kokouksessa.

Päätös: Hyväksyttiin.

-----

Kaupunkirakennejohtaja ja kehityspäällikkö olivat kokouksessa puhe- ja läsnäolo-oikeudella tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajan klo 16.02-16.06.

-----

Talousjohtaja poistui kokouksesta tämän asian jälkeen klo 16.06.

Toimivalta: Hallintosääntö § 32

Lisätietoja päätöksestä: Kaupunkirakennejohtaja Jukka Nurmi, p. 050 466 5860, [jukka.nurmi@ylojarvi.fi](mailto:jukka.nurmi@ylojarvi.fi);  
kehityspäällikkö Mari Ruissalo, p. 044 486 3124, [mari.ruissalo@ylojarvi.fi](mailto:mari.ruissalo@ylojarvi.fi)

Kaupunginhallitus ehdottaa

Kaupunginvaltuusto hyväksyy tekniikka- ja ympäristöosaston lausunnon vastauksena aloitteeseen.

Päätös:

Keskustelun kuluessa Riitta Koskinen ehdotti, että asia palautetaan valmisteluun. Minna Sarvijärvi ja Anna Jukantupa kannattivat Koskisen palautusehdotusta.

Koska oli tehty kannatettu ehdotus asian palauttamisesta valmisteluun, puheenjohtaja esitti suoritettavaksi äänestyksen sähköisessä kokousjärjestelmässä siten, että ne, jotka kannattavat Koskisen ehdotusta asian palauttamisesta valmisteluun, äänestävät jaa ja ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät ei.

Äänestysesitys ja -tapa hyväksyttiin yksimielisesti.

Suoritetussa äänestyksessä annettiin 28 jaa-ääntä ja 23 ei-ääntä (§ 46 liite 1), joten puheenjohtaja totesi, että asia palautetaan valmisteluun.