

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 joukkoliikennetarkaisuvaihtoehtojen 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 liikennetarkaisuihin, mukaan lukien rautatiet, kestävä linja-autoliikenne, autojen yhteiskäyttötarkaisut sekä aktiivinen liikkuminen ja mikroliikenne, jotta voidaan saavuttaa EU:n kunnianhimoiset taloudelliset, ympäristöön liittyvät, digitaaliset, terveyteen liittyvät ja yhteiskunnalliset tavoitteet; korostaa, että näiden liikennetarkaisujen 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 kaupunkiliikennetarkaisujen ympäristötehokkuuden arvioinnin olisi perustuttava elinkaaripäästöihin ja asiaankuuluviin 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 liikenneköyhyteen 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 pääsyssä ja tukemaan pienempiä kaupunkeja ja kaupunkien lähialueita, jotta varmistetaan näiden alueiden yhteydet; korostaa, että tarvitaan multimodaalinen ja yhdenmukainen lähestymistapa, jolla torjutaan liikkuvuuteen liittyvää syrjäytymistä ja liikenneköyhyttä ja varmistetaan tasavertainen pääsy kaupunkikeskuksiin;

7. kehottaa jäsenvaltioita ja kaupunkeja harkitsemaan ”kestävän liikkuvuuden arvosetelien” tai alehintaisten liikkumisjärjestelmien tarjoamista osana kestävästä joukkoliikennettä, erityisesti julkista liikennettä; toteaa, että edunsaajaryhmät, jotka on määriteltä erityiskriteerien perusteella (esimerkiksi haavoittuvassa asemassa olevat tai liikenneköyhydestä kärsivät käyttäjät), voivat sen jälkeen käyttää vapaasti arvoseteleitä 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 koordinoita seudullista joukkoliikennettä niin, että palvelutaso paranee ja palvelut tuotetaan asiakaslähtöisesti ja edullisesti.

Joukkoliikenneviranomainen tekee valtuustokausittain palvelutason määrittelyn, jonka yhteydessä laaditaan joukkoliikenteen suunnitelma vastaavaksi määräajaksi. Joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyllä 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 palvelutasomäärittelyä 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 maksuosuudet (1000 eur)								
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
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 – Pyyrikintori	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–Seinäjoki-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 raakapuuterminalin 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 tulevana 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 pysähdyksen 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 ylittävästä 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; kehityspäällikkö Mari Ruissalo, p. 044 486 3124, 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.

Kaupunginhallitus 24.11.2025 § 387
293/08.00.00/2023

Valmistelija: Tekniikka- ja ympäristöosasto, kehityspäällikkö

Seloste ja perustelut: Joukkoliikenne on julkisen liikenteen palvelua, jossa henkilöitä kuljetetaan suurille henkilömääriille tarkoitetuilla liikennevälineillä. Tyypillisesti joukkoliikenne on kaikille avointa reitti- ja aikataulusidonnaista linja-auto- tai raideliikennettä. Joukkoliikenteen vastakohta on yksilöliikenne, joka tarkoittaa henkilöliikennettä yhden tai muutaman henkilön kuljettamiseen tarkoitettulla liikennevälineellä, kuten taksilla.

Suomessa joukkoliikenteen järjestämistapoja ovat markkinaehtoinen liikennepalvelu (ei sis. julkista rahoitusta) ja palvelusopimusasetuksen (PSA) mukaisesti järjestetty liikennepalvelu, jonka toteuttamiseen tarvitaan julkista rahoitusta. Valtiolla ja kunnilla ei ole velvollisuutta järjestää joukkoliikenteen palveluja, mutta lainsäädäntö edellyttää kuljetuspalveluiden järjestämisen erityisryhmille.

Linja-autoliikenteessä kaukoliikenne on markkinaehtoisesti toimivaa palvelua. Pääosan paikallisesta ja seudullisesta linja-autoliikenteestä järjestävät palvelusopimusasetuksessa tarkoitetut tieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset, jotka laki liikenteen palveluista määrittelee. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta toimii liikennepalvelulain mukaisena toimivaltaisena viranomaisena Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen,

Vesilahden ja Ylöjärven kuntien muodostamalla alueella harjoitettavan joukkoliikenteen osalta.

Ylöjärven kaupungin alueella joukkoliikenne järjestetään nykytilanteessa julkisen rahoituksen tukemana linja-autoliikenteenä. Seuraavassa on tarkasteltu syksyn 2025 mukaista liikennöintiä ja sen kustannuksia sekä arvioitu tulevia mahdollisia joukkoliikennevaihtoehtoja saatavilla olevan tiedon perusteella.

Nysse-bussiliikenne

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

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunnan tehtävänä on järjestää joukkoliikenne Tampereen kaupunkiseudulla yhteistoimintana kaupunkiseudun kuntien kanssa. Jokaisella Nysse-kunnalla (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Tampere, Vesilahti, Ylöjärvi) on edustajansa joukkoliikennelautakunnassa. 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. 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.

Palvelusomärittely koskee koko seutua, jolloin yksittäisen kunnan alueella voi olla useammassa eri luokassa olevia alueita. Tavoitteena on määritellä kullekin alueelle joukkoliikenteen palvelusoluokitus, joka ilmaisee alueella joukkoliikenteen vuorotarjonnan ja liikennöintiajan tavoitetason. Työ huomioi kuntien käytettävissä olevan rahoitustason ja palvelutasot asetetaan niin, että ne on myös taloudellisesti mahdollista toteuttaa.

Palvelusomärittelytyö vuosille 2026–2029 on käynnistynyt Nysessä keväällä 2025. Joukkoliikennelautakunta vahvisti projektin aikataulun, palvelusomärittelyn tavoitteet sekä uudet palvelusoluokat lokakuussa 2025. Ylöjärven tekninen lautakunta antoi lausuntonsa palvelusomärittelystä 19.11.2025. Tavoitteena on, että joukkoliikennelautakunta päättää uudistetusta palvelutasosta vuosille 2026–2029 tammikuussa 2026.

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 hankkimat bussilinjat 87A ja 87B (Ylöjärvi-Kyrölahti-Viljakkala-Manni) 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 1,3–2,0 miljoonan euron vuositasolla sisältäen valtion perus- ja ilmastotuen sekä Kela-tuen. Nysse-kunnissa maksettavan subvention määrä riippuu linjastosta, palvelutasosta, valtiontuesta sekä matkustajamäärän kehityksestä ja käytetyistä lipputuotteista.

Ylöjärven maksuosuudet (1000 eur)									
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Maksuosuus	659	811	950	998	1 300	1 475	1 591	1 606	1 978
Euroa per asukas	20,14	24,73	28,81	30,03	38,96	44,2	47,34	47,68	58,73

Kustannustaso linjoittain vuonna 2025:

Linja	Linjareitti	Nousijamäärä arkinen 09/2025 ka.	Nousut 01-09/2025	Julkisen tuen tarve 01-09/2025	Ylöjärven osuus nettokustannuksista	Julkisen tuen tarve nousua kohden koko linjalla 01-09/2025
22	Siivikkala-Lielähti-Hiedanranta	1 758	394 226	489 074 €	41,85 %	1,24 €
80	Moisio-Haavisto-Soppeenmäki-Vuorentausta-Lielähti-Keskustori	1 761	389 941	652 182 €	53,91 %	1,67 €
81	Asuntala-Soppeenmäki-Hiedanranta	1 512	322 211	930 695 €	100 %	2,89 €
82	Metsäkylä-Soppeenmäki-Keskustori	1 484	288 063	570 429 €	56,84 %	1,98 €
84	Takamaa-Elovainio-Soppeenmäki	126	21 885	137 947 €	100 %	6,30 €
85	Kuru-Kyrölahti-Mutala-Soppeenmäki	309	49 614	197 845 €	100 %	3,99 €
86	Siivikkala-Lielähti-Vuorentausta-Soppeenmäki	197	26 648	30 283 €	100 %	1,14 €

Matkustajamäärän kehitys 2019–2024:

Nousut kunnittain (kunnan alueella tapahtuneet nousut)						
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kangasala	1 081 238	712 739	832 963	1 054 508	1 227 488	1 267 619
Lempäälä	645 862	437 637	501 978	765 850	905 813	931 923
Nokia	902 736	578 873	603 329	743 160	872 139	938 795
Orivesi	29 764	22 593	31 042	53 323	61 813	70 433
Pirkkala	935 946	554 271	545 911	855 622	1 091 050	1 155 973
Tampere	35 290 966	23 423 438	26 361 954	37 823 967	44 601 277	47 633 871
Valkeakoski			96 643	226 784	282 066	308 956
Vesilahti	39 018	27 277	28 823	33 565	35 380	37 353
Ylöjärvi	840 348	550 548	582 336	690 357	762 257	780 758

Muu Ylöjärven kaupungin hankkima bussiliikenne

Nysse-liikenteen lisäksi Ylöjärven kaupunki hankkii muita liikennepalveluita. Kustannuksiltaan merkittävin liikennehankinta Nysse-bussien rinnalla ovat koulukuljetukset, joita hallinnoi sivistysosasto.

Koulukuljetusten kustannukset:

TP 2019	TP 2020	TP 2021	TP 2022	TP 2023	TP 2024
1 213 251	1 069 154	1 281 581	1 543 216	1 606 000	1 487 000

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 2025 noin 10 000 euroa, joka jaetaan edelleen sivistys- ja tekniikka- ja ympäristöosastojen kesken. Alhaisten matkustajamäärien vuoksi Ylöjärvi irtautuu ELY-keskuksen liikennehankinnasta kesäkuussa 2026, jonka jälkeen Kuru-Parkano-reitin oppilaat kuljetetaan koulutakseilla.

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. Viljakkalan palveluliikenne on kytketty Takamaan koulukuljetusten hankintasopimukseen. Palveluliikennettä järjestetään kaupungin eri alueilla ennalta ilmoitettuina viikonpäivinä. Auton kuljettaja suunnittelee ja aikatauluttaa tarkemmat reitit tilausten perusteella.

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 palveluliikenteestä on tehty teknisessä lautakunnassa 22.11.2023. Ensimmäinen optiokausi 1.1.-31.12.2026 on otettu käyttöön kaupunkirakennejohtajan viranhaltijapäätöksellä 11.9.2025. Koulukuljetusten osuus liikenteen kustannuksista kohdistuu sivistysosastolle ja avoimen asiointiliikenteen kustannus tekniikka- ja ympäristöosastolle. Asiointiliikenteen kustannus per palvelubussi on noin 60 000 euroa vuodessa.

Nyssen kehityshankkeet: superbussi ja autonominen liikenne

Nyssen superbussikonseptin tarkoitus on parantaa bussiliikenteen laatutasoa ja asiakaskokemusta sekä varmistaa riittävä kapasiteetti matkustajamäärän kasvulle tulevaisuudessa. Superbussiliikennettä suunnitellaan palvelemaan erityisesti alueita, joille ei ole suunnitteilla raitiotieliikennettä. Ensimmäisiä superbussilinjoja olisivat linja 7 Linnainmaa – Janka – Hakametsä – Keskustori – Rahola – Kalkku – Tesoma ja linja 8 Annala – Kaukajärvi – Keskustori – Tesoma – Haukiluoma. Superbussipalvelu on tarkoitus aloittaa linjalla 8 kesän 2027 aikana.

Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n tekemien superbussiliikenteen hinta-arvioiden mukaan linjojen 7 ja 8 superbussiliikennöinti nostaa näiden linjojen liikennöintikustannuksia 10 %. Lisäkustannukseen sisältyy bussien sisäsäilytys varikoilla. Sen vaikutus liikennepalvelun hintaan on noin 2 %. Kymmenen prosentin lisähinnalla saadaan kasvatettua matkustajapaikkojen määrää 20 %, mikä mahdollistaa matkustajamäärän kasvun tulevina vuosina.

Tampereen kaupunki valmistautuu autonomisen liikenteen hyödyntämiseen ratikan liityntäliikenteessä. Hankkeen keskeisenä tavoitteena on osoittaa robottiautoliikenteen toimivuus joukkoliikennepalveluna ja arvioida robottibussiliikenteen mahdollisuuksia taloudellisesta näkökulmasta. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta päätti 18.6.2025 toteuttaa kehittämisprojektin, jonka tavoitteena on tuoda Hervantaan yksi korkean automaatiotason ajoneuvo. Tämä tarkoittaa, että ajoneuvo voi liikennöidä ilman turvakuljettajaa. Robottibussi kulkee Hervantajärven ja Lintuhytin välillä 17.11.2025 alkaen. Linja toimii liityntäyhteytenä ratikkaan. Liikenteen käynnistyessä robottibussissa on mukana turvakuljettaja. Myöhemmin keväällä linjalla on tarkoitus siirtyä liikennöimään kokonaan ilman turvakuljettajaa, jolloin bussia valvotaan etävalvomosta. Hankkeen kokonaiskustannus on 430 000 euroa.

Raideliikenne

Ylöjärvi on sitoutunut kaupunkistrategiassaan kehittämään joukkoliikennettä ja liikennejärjestelmää sekä edistämään raideliikenteen toteutumista. Ylöjärvi sijaitsee vilkkaasti liikennöidyn Helsinki-Oulu-pääradan varressa. Tampere–Seinäjoki-rataosa on matkustajamääriltään Suomen toiseksi vilkkain rataosa, ruuhkaisiin yksiraiteinen rataosuus ja sen kapasiteetti on nykytilassa täynnä. Ylöjärven ohitse kulkee päivittäin yli 50 junaa.

Väylävirastossa on valmistunut Lielähti-Lakiala kaksoisraiteen yleissuunnitelma (2023–2024), joka oli nähtävillä touko-kesäkuussa 2025. Lielähti–Lakiala väli on noin 17 kilometriä pitkä yksiraiteinen sähköistetty sekaliikenteen rataosuus, joka ei pysty nykyisellään vastaamaan kasvaviin liikennemääriin. Kaksoisraide parantaisi radan välityskykyä mahdollistaen lisäjunien tulon rataosalle. Kaksoisraiteen yleissuunnitelma ei sisältänyt lähijunaliikenteen infrastruktuurin

suunnittelua, mutta rataosan kaksiraiteistaminen tukee lähijunaliikenteen toteuttamista, mikäli se nähdään myöhemmin ajankohtaiseksi ja tarpeelliseksi. Ylöjärven kaupunginhallitus antoi lausuntonsa kaksoisraiteen yleissuunnitelmasta 29.9.2025.

Kaksoisraiteelle on laadittu alustava kustannusarvio, joka on rakenneosat, työmaatehtävät ja tilaajatehtävät huomioiden yhteensä noin 195,1 milj. € (MAKU 145, 2020=100) Kaksoisraidehanke ei sisälly Väyläviraston investointiohjelmaan 2025–2032, rakentamisesta ole tehty päätöstä, eikä sille ole myönnetty rahoitusta.

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 pysähdyksen 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.

MAL5-sopimuksen mukaiset raideliikennettä edistävät toimenpiteet

Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun välisen MAL-sopimuksen 2024-2027 mukaan osapuolet edistävät kaupunkiseudun asema- ja seisakeverkoston laajentamista. Valtio ja kunnat suunnittelevat asemanseutuja ja seisakkeita 50–50-kustannusjaolla. Ensivaiheessa edistettäviä asemia ja seisakkeita ovat Sääksjärvi, Messukylä, Ruutana, Ylöjärvi, Epilä ja Harjuniitty. Valtio osallistuu seisakkeiden esi- ja ratasuunnitteluun sekä toteutukseen vuosina 2025–2028 yhteensä enintään neljällä miljoonalla eurolla kuntien maksuosuuden ollessa vastaavan suuruinen.

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä valmistelee esitykset valtion suunnittelu- ja toteutusrahoituksen kohdentamiseksi. Kunnat ja Väylävirasto vastaavat osaltaan prosessien valmistelusta ja käynnistämisestä. Suunnittelua toteutetaan ratasuunnittaisina kokonaisuuksina ja seudullista yhteistyötä hyödyntäen.

Seudullinen liikennejärjestelmätyöryhmä on päättänyt käynnistää yhdessä Väyläviraston kanssa esisuunnitelmat seuraavista asemista ja seisakkeista:

- Eteläinen ratasuunta: Sääksjärven asema
- Itäinen ratasuunta: Messukylän ja Ruutanan seisakkeet
- Pohjoinen ratasuunta: Ylöjärven asema
- Läntinen ratasuunta: Epilän seisake

Seisakkeiden esisuunnittelu on käynnistynyt syksyllä 2025 ja valmistuu arviolta kesällä 2026. Esisuunnittelu hankitaan yhdellä sopimuksella ja sen kustannus on 190 000 euroa. Suunnittelukustannukset jaetaan valtion ja kuntien kesken tasaosuuksin, Ylöjärven osuuden ollessa 10 %. Seisakkeiden esisuunnitelmissa voidaan tarkastella useampia eri vaihtoehtoja, mutta seuraava suunnitteluvaihe, ratasuunnitelma, aloitetaan vain yhdestä vaihtoehdosta. Ylöjärven osalta esisuunnittelussa tarkastellaan sekä eteläistä, koulutuskeskus Valon puolista, että pohjoista, Asemantien puolista, seisakevaihtoehtoa. Etelänpuolinen

seisakevaihtoehto edellyttää uutta kääntöraidetta ja pohjoispuolinen raakapuutermiinalin poistumista.

Mahdollisen lähijunaliikenteen kustannuksia on vaikea arvioida edellä esitettyjen suunnitelmien keskeneräisyyden sekä raidereformin vuoksi. Raidereformilla viitataan henkilöjunaliikenteen käynnissä olevaan muutokseen, joka sisältyy pääministeri Orpon hallitusohjelmaan. Raidereformin tavoitteena on kilpailuttaa valtion tilaama ja julkisesti tuettu ostoliikenne ensi kertaa Suomen historiassa. Kilpailutuksen edellytyksenä on valtion oman, erillisen junakalustoyhtiön perustaminen. Kalustoyhtiöön siirretään nykyisin valtion ostoliikenteessä käytössä oleva kalusto, mikä mahdollistaa vuokratkaluston tarjoamisen myös kansainvälisille toimijoille.

Traficommin keväällä 2025 julkaiseman selvityksen mukaan uudet kilpailutetut liikennekokonaisuudet on tarkoitus aloittaa vuoden 2031 alusta. Raportissa kuntien ostoliikenteen rahoitustarpeen esitetään kasvavan merkittävästi. Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 16.6.2025, että ostoliikenteen kilpailutuksen valmistelua jatketaan, ja että 2030-luvulla alkava henkilöjunaliikenteen ostoliikennekokonaisuus on yhtä laaja kuin tällä hetkellä.

Osana ostoliikenteen kilpailutusta on mahdollista hankkia myös uutta lähijunaliikennettä. Esimerkiksi kaupunkiseuduilla ja työssäkäyntialueilla on mahdollisuus hankkia lisäliikennettä, jonka alueen kunnat rahoittaisivat täysimääräisesti. Tavoitteena on, että vuoden 2026 alkupuolella on tiedossa koko valtion 2030-luvun ostoliikenteen kokonaisuus, sisältäen myös mahdollinen uusi lähijunaliikenne. Valtio ja kunnat voivat tehdä päätöksiä lisäjunaliikenteestä myös myöhemmin, mutta silloin ne kilpailutetaan erikseen.

Tampereen seudullinen raitiotie

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

Ylöjärven kaupunginhallitus päätti raitiotien hankesuunnitelmaan ryhtymisestä 16.12.2024. Hankesuunnitelman suunnittelukonsultiksi valittiin kesäkuussa 2025 kilpailutuksen jälkeen Ramboll Finland Oy. Hankesuunnitelmatyö on käynnistynyt kesällä 2025 ja se valmistuu keväällä 2027.

Hankesuunnitelmassa laaditaan raitiotien linjaraiteista alustavat katusuunnitelmaluonnokset. Hankesuunnitelman myötä raitiotieradan tilantarve, tekniset ratkaisut ja toteuttamisen vaikutukset tarkentuvat. Hankesuunnitelma laaditaan tiiviissä yhteistyössä Tampereen kaupungin, Ylöjärven kaupungin ja Tampereen Raitiotie Oy:n kesken sekä vuorovaikutteisesti sidosryhmien ja kuntalaisten kanssa.

Hankesuunnitelmaan sisältyy kattavat vaikutusten arvioinnit koskien mm. alue- ja yhdyskuntarakennetta, elinvoimaa, vetovoimaa ja imagoa, kaupunkikuvaa, maisemaa ja kulttuurihistoriaa, sosiaalista kestävyyttä, ekologista kestävyyttä sekä liikenteellisiä vaikutuksia.

Hankesuunnitelmaan sisältyy Lielähti-Ylöjärvi-raitiotien toteuttamisen kannattavuuden arviointi. Kannattavuuden arviointiin sisältyy kustannusarvion laatiminen, taloudellinen, aluetaloudellinen ja maankäyttölinen vaikutusten arviointi, kiinteistötaloudellinen arviointi, kuntataloudellinen hyötykustannuslaskelma sekä valtion ohjeiden mukainen hankearviointi. Nämä arviot tuottavat aiempia suunnitteluvaiheita selvästi tarkempaa tietoa raitiotiehankkeen kustannuksista, hyödyistä ja kannattavuudesta.

Tarkentavan yleissuunnitelman (2021-2022) mukainen kustannusarvio Lielähti-Ylöjärvi-rataosuuden rakentamisesta on 172 miljoonaa euroa (MAKU 106,4, 2015=100), joka jakautuu kaupunkien kesken. Ylöjärven ja Tampereen kaupunkien välinen infran kustannusjakopiste tarkentuu hankesuunnitteluvaiheessa.

Tampereen raitiotien suunnitteluun ja rakentamiseen on saatu 30 prosentin valtionavustus MAL-sopimusneuvottelujen tuloksena. Lähtökohtana on, että valtio osallistuu myös Lielähti-Ylöjärvi-raitiotien suunnitteluun ja rakentamiseen. Lielähti-Ylöjärvi-raitiotien tarkentavan yleissuunnitelman kustannuksiin haettiin ja saatiin 30 % valtiontuki takautuvasti keväällä 2025. Myös hankesuunnitteluun on jo varmistunut 30 % valtiontuki, joka maksetaan takautuvasti toteutuneita kustannuksia vastaan. Hankesuunnitelman kustannusarvio on 1 miljoona euroa, joka jaetaan Ylöjärven ja Tampereen kaupunkien kesken osuuksin 60/40 ratakilometreihin perustuen.

Mahdollisista raitiotien Lielähti-Ylöjärvi-ratahaaran seuraavista vaiheista, toteutussuunnittelusta ja rakentamisen käynnistämisestä, päätetään kustakin erikseen Tampereen ja Ylöjärven kaupunginvaltuustoissa. Tampereen Raitiotie Oy:n osakassopimuksen liitteissä esitetyn aikatauluarvion mukaisesti Lielähti-Ylöjärvi-ratahaaran toteutussuunnittelu ajoittuisi vuosille 2029–2031 ja rakentaminen vuosille 2032–2035. Osakassopimus ja sen liitteet on hyväksytty Ylöjärven kaupunginhallituksessa 16.12.2024.

Raitiotien rahoitusmalli

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

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

Tampereen Raitiotie Oy veloittaa omistajakunniltaan infravastiketta, jolla katetaan kolmen eri kululajin, infrakululajin, hallintokululajin ja varikkokululajin muodostamat kustannukset. Kalustovuokra sisältää raitiovaunujen käyttö-, kunnossapito- ja rahoituskustannukset.

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.

Yhteenveto

Valtuustoaloitteessa edellytetään, että joukkoliikenteen vaihtoehtoisista ratkaisuista tehdään kustannusvertailu 10 vuoden aikajänteellä kattaen

perustamisen, rakentamisen, käytön ja käyttäjän näkökulman (lippuhinnoittelu). Olemassa olevin tiedoin näin kattavan vertailun tekeminen on erittäin vaikeaa, sillä edellä kuvatut eri liikennemuodot ovat Ylöjärven kaupungin osalta aivan eri kehitysvaiheissa. Linja-autoliikenteen hankinnasta ja käytöstä on pitkä kokemus, mutta siltäkään osin liikenteen hankintasopimukset eivät kata 10 vuoden aikajännettä. Junaliikenteen osalta auki olevia asioita on sekä infrastruktuurissa (mahdollisen kaksoisraiteen ja seisakkeen rakentaminen, puuterminaalien poistuminen) että raidereformin mukanaan tuomissa tekijöissä (kalustohankinnat, kuntien rahoitustarve, liikennöintimalli). Valtio tukee merkittävästi nykyistä lähijunaliikennettä Tampereen seudulla, mutta uudet mahdolliset lähijunaliikenteet tulevat täysimääräisesti kuntien maksettaviksi.

Raitiotieliikenteen osalta kannattavuudesta ja kustannuksista saadaan paljon lisää tietoa vuosina 2025–2027 tehtävän hankesuunnitelman tuloksena. Hankkeen kannattavuuden arviointiin sisältyy kustannusarvion laatiminen, taloudellinen, aluetaloudellinen ja maankäytöllinen vaikutusten arviointi, kiinteistötaloudellinen arviointi, kuntataloudellinen hyötykustannuslaskelma sekä valtion ohjeiden mukainen hankearviointi. Hankesuunnitelma tulee Ylöjärven ja Tampereen kaupunginhallitusten ja -valtuustojen käsiteltäväksi loppukevällä 2027. Hankesuunnitelman rinnalla ja sen jälkeen Ylöjärven kaupungin on mahdollista tehdä täydentäviä lisäselvityksiä harkinnan mukaan.

Toimivalta: Hallintosääntö 32 §

Lisätietoja päätöksestä: Kaupunkirakennejohtaja Jukka Nurmi, p. 050 466 5860, etunimi.sukunimi@ylojarvi.fi; kehityspäällikkö Mari Ruissalo, p. 044 486 3124, etunimi.sukunimi@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.

Kehityspäällikkö poistui kokouksesta tämän asian jälkeen klo 18.29.