

MAL5-sopimusneuvottelut/lähijunaseisakkeiden toteuttaminen

Kaupunginhallitus 11.03.2024 § 55
128/00.04.00/2024

Valmistelija

talous- ja hallintojohtaja

Tampereen kaupunkiseudun kuntajohtajakokous on 16.2.2024 käsitellyt MAL5-sopimusneuvottelujen (vuosille 2024-2027) tilannekatsausta seuraavasti:

”Tampereen kaupunkiseudun MAL5-sopimuksesta on neuvoteltu valtion kanssa 9.10. ja 27.11.2023 ja 11.1.2024 ja 8.2. Seuraavat neuvottelut pidetään 11.3 ja huhtikuussa 2024. Valtio on neuvotteluosapuolena siirtänyt neuvotteluaiakataulua kahdella kuukaudella edellä mainitusta (kokouksessa tehty lisäys).

Seutuhallitus on määritellyt kaupunkiseudun lähtökohdat ja priorisoituneet MAL-sopimusneuvotteluihin. Lähtökohtana on Rakennesuunnitelma 2040 + sekä seudulliset selvitykset maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä. Priorisointia on tehty erityisesti liikenteen teemoissa ja hankkeissa.

Valtio on linjannut MAL-sopimuksen taloudellista raamia talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa. Raamin suuruutta eikä sen jakoa mal-seutujen kesken ei ole kerrottu. Raamin niukkuuteen viitaten valtion osapuoli on kehottanut kaupunkiseutua priorisoimaan hankkeita, pitäytymään MAL-ydinasioissa sekä juustohöyläämään hankkeiden kustannuksia. Priorisoinnissa valtio on korostanut myös hankkeiden toteutusvalmiutta ja vaikuttavuutta. Lisäksi on huomioitava hallitusohjelman kirjaukset valtion tukeman kohtuuhintaisen asumisen resurssien vähenemisestä.

Neuvottelujen etenemistä varten Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmätyöryhmä, kuntajohtajakokous ja seutuhallitus ovat keskustelleet seudun liikennehankkeiden priorisoinnista kaudelle 2024-2027 kolmen skenaarion kautta. Kuntajohtajakokouksen esitys 2.2.2024 on toimitettu valtion neuvotteluosapuolelle. Esitys korosti seudullisesti tasapainoisen liikennejärjestelmän kehittämistä, voimakasta tahtotila raidejärjestelmän kehittämiseen sekä tarvetta pitää joukkoliikenteen lipun hinnat houkuttelevina.”

Kuntajohtajakokouksen jälkeen seutuyhtymän liikennejärjestelmäpäällikkö on tiedustellut lähijunaseisakkeiden toteuttamista kunnilta (Lempäälä, Orivesi, Ylöjärvi, Kangasala, Tampere), millaisena ne pitävät kunnan kohteen käynnistymisen realiteettejä vuosien 2024-2027 aikana? Millainen valtio-rahoitus kuntanne kohteelle olisi perusteltua varata MAL-kaudelle 2024-2027? Millainen valmius kunnalla on rahoittaa kuntaosuus kohteesta? Lisäksi on tärkeää muistaa, että seisakkeen toteutus päätöksen kylkeen pitää löytyä myös valmius rahoittaa liikennettä.

Oriveden lähijunaliikenteen kehittämisen MAL5-hankkeeksi on suunniteltu Haapamäen radan sähköistystä ja seisakkeen kehittämistä. Oriveden kustannusarvioiden mukaan radan sähköistäminen ja seisakkeen vähäinen kehittäminen kustantaisi kokonaisuutena noin 1,5 M€. Tästä seisakkeen kehittämisen osuus on 0,1M€ ja radan sähköistäminen 1,4M€. Tähän liittyen kaupunkiaeutu on tiedustellut, että olisiko Orivedellä laittaa noin 0,5

M€ sähköistämiseen ja seisakkeen kehittämiseen tällä MAL-kaudella?
Halutaanko seisakkeen mahdollista siirtoa suunnitella?

Orivedellä on valmius ja tahtotila osallistua seisakkeen kehittämiseen sekä myös radan sähköistämiseen. Ratojen sähköistäminen on yleensä selvästi valtion tehtävää, mutta kun sitä tehdään kaupunkien aloitteesta osana MAL-sopimusta, niin myös kunnilta haetaan todennäköisesti osallistumista rahoitukseen. Käsitellyissä MAL-sopimusluonnoksissa radan sähköistämistä on esitetty kokonaan valtiolle. Kuntayhtymä hakee mahdollisuuksia hankkeiden viemiseksi eteenpäin tunnistamalla kuntien edellytyksiä osallistua rahoitukseen. Ennen hankkeen toteutuspäätöstä valtio tulee edellyttämään näkymää liikennöinnistä.

Kuntayhtymä esittääkin ottamaan kaupunginhallituksessa keskusteluun valmiuden noin 0,5 M€ kuntaosuuden maksamiseen. Jotta toteutus saadaan sopimuskaudella käyntiin, esitetään ottamaan hallituksenne kanssa keskusteluihin mahdollisuuden suurempaankin kuntaosuuteen (noin 0,75 M€).

Mikäli Orivesi osallistuisi 0,5 M€ osuudella koko hankkeeseen, kaupunki kattaisi 50 % seisakkeen kustannuksista (=yleensä käytetty kustannusjako) ja noin 30% radan sähköistämisen kustannuksista. Jos valtio kuitenkin edellyttää kaupungin osallistumista 50 % koko hankkeeseen, olisi kaupungille tuleva kustannus 0,75 M€.

Toimivalta	hallintosäätö 23 §
Esittelijä	Kaupunginjohtaja Juha Kuusisto
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus ilmoittaa MAL5-sopimusneuvottelujen pohjaksi, että Oriveden kaupungilla on valmius osallistua Oriveden lähijunaseisakkeen toteuttamisen kustannuksiin enintään 0,75 milj. eurolla. Kustannuksiin osallistuminen vaatii erillisen talousarviomäärärahan.
Päätös	<p>Päätösehdotus hyväksyttiin.</p> <p>Sami Kymäläinen esitti muutosehdotuksen, "että kaupunginhallitus ei ilmoita valmiudesta osallistua lähijunaseisakkeen toteuttamisen kustannuksiin enintään 750 000€. Vaikka hanke sinällään on kannatettava, Oriveden talouden tulevaisuuden näkymät ja tulevat investoinnit (Rovastinkankaan koulu) ovat sellaiset, että katson Oriveden talouden näkökulmasta moisen sitoutumisen antamisen kohtuuttomaksi. Investoinnista ei myöskään pystytä osoittamaan selkeää taloudellista hyötyä Oriveden kaupungille tai sen asukkaille." Kukaan ei kannattanut Kymäläisen muutosehdotusta ja se raukesi.</p> <p>Reijo Kahelin esitti kaupunginjohtajan päätösesitykseen lisäyksen, että "samalla kaupunginhallitus tekee esityksen, että MAL5 -sopimukseen sisällytetään riittävä määräraha selvityksen tekemiseen Oriveden puuterminaalien vaihtoehtoisista sijoituspaikoista." Eliisa Suhonen kannatti lisäesitystä ja asiasta äänestettiin.</p> <p>Puheenjohtaja ehdotti äänestysmenettelyksi käden nosto -äänestystä, joka hyväksyttiin yksimielisesti. Reijo Kahelinin lisäesitystä kannatti Anna Manner, Minna Juuti, Reijo Kahelin ja Eliisa Suhonen. Kaupunginjohtajan pohjaesitystä kannatti Sami Kymäläinen, Timo Raita-aho, Maija Ylistalo ja Jussi Viljanen. Touko Sikala äänesti tyhjää. Koska äänet menivät tasan, puheenjohtajan ääni ratkaisi ja näin ollen pohjaesitys voitti äänestyksen.</p>