

MAL-sopimus / lähijunaliikenteen kehittäminen

Kaupunginhallitus 19.05.2025 § 121
289/00.04.01/2025

Valmistelija

Kaupunginjohtaja Juha Kuusisto

MAL5-sopimuksen lähijunaliikenteen seisakesuunnittelun lähtökohtana ovat MAL5-sopimuksen ohella aikaisemmat selvitykset ja päätökset. MAL5-sopimuksen toimenpiteen 19. kirjaukset:
”Seudun kunnat ja valtio edistävät kaupunkiseudun asema- ja seisa-keverkoston laajentamista. Ensivaiheessa edistettäviä asemia ja seisakkeita ovat Sääksjärvi, Messukylä, Ruutana, Ylöjärven keskusta, Epilä ja Harjuniitty. Messukylän, Ruutanan, Epilän ja Harjuniityn seisakkeita kehitetään vain lyhyiden lähi- ja taajamajunien tarpeisiin. Valtio osallistuu seisakkeiden esi- ja ratasuunnitteluun sekä toteutukseen vuosina 2025–2028 yhteensä enintään 4 milj. € (kuntien osuus 4 milj. €, yh-teensä 8 milj. €).

Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä valmistelee esitykset valtion suunnittelu- ja toteutusrahoituksen kohdentamiseksi. Kunnat ja Väylävirasto vastaavat osaltaan prosessien valmistelusta ja käynnistämisestä. Valtio ja kunnat suunnittelevat asemanseutuja ja seisakkeita 50–50 kustannusjaolla. Suunnittelua toteutetaan ratasuunnittaisina kokonaisuuksina ja seudullista yhteistyötä hyödyntäen. Suunnitteluun arvioidaan kohdentuvan noin puolet tämän sopimuskohdan valtionrahoituksesta.

Suunnitteluhankkeet vuosina 2025–2028:

- a. Etelän suunta: Sääksjärven aseman esi- ja ratasuunnitelma
- b. Idän suunta: Messukylän ja Ruutanan seisakkeiden sekä Oriveden aseman esi- ja ratasuunnitelma sekä mahdollisesti Orivesi-Oriveden keskusta -välin sähköistykseen esiselvitys ja ratasuunnitelma
- c. Pohjoisen suunta: Ylöjärven puuterminaalien siirron ja aseman esi- ja ratasuunnitelmat
- d. Lännen suunta: Epilän ja Harjuniityn seisakkeiden esi- ja ratasuunnitelmat
- e. Seudun pitkän aikavälin seisakeverkon ja liikennöinnin selvitys. Tarkasteltavaksi otetaan seudun rakennesuunnitelmassa kuvattu asema-verkko.

Noin puolet tämän toimenpidekohdan valtion rahoituksesta on tavoitteena kohdentaa toteutuksen käynnistämiseen kuntien ja valtion yhteisrahoituksella toteutusvalmiuden ja vaikuttavuuden kannalta parhaissa kohteissa. Toteutuksen käynnistämisestä voidaan päättää, kun sovitun suunnittelun kokonaiskustannukset ovat selvillä, suunnittelulla on muodostettu toteuttamisen edellytykset ja perusteet sekä junaliikennepalvelujen toteutuminen on selvillä.”

Kevään 2025 aikana on yhteistyössä kuntien ja Väyläviraston sekä seudullisen liikennejärjestelmätyöryhmän kanssa tunnistettu seuraavaa:

- Nokian Harjuniityn seisakkeen aluevaraus suunnitelma on riittävän kattava ratasuunnitelman aloittamiseen. Nokian kaupun-gilla ei ole ilmennyt tarkennustarpeita vuonna 2022 laadittuun aluevaraus suunnitelmaan.
- Orivesi-Orivesi keskusta -välin sähköistyksestä Väylävirasto on laatinut esiselvityksen Haapamäen rataosan tarveselvityksessä vuonna 2024. Orivesi-Orivesi keskusta -välin sähköistäminen ei vaadi tarkempia selvityksiä ennen ratasuunnitelmaa.

Kaupunkiseudulla alkavat myös Väyläviraston omat ratasuunnittelu-hankkeet, jotka vaikuttavat MAL5-sopimuksen seisakesuunnitteluun. Väylävirasto tulee aloittamaan vuoden 2025 aikana Tampere-Nokia li-säraiteen yleissuunnitelman ja YVA:n (ympäristövaikutusten arviointi-menettely). Lisäraide alkaa Tampereen Armonkalliolta kohti Lielaheta ja ulottuu ainakin Nokian asemalle asti. Lisäraiteen puolisuutta on jo tar-kasteltu useaan otteeseen. Epilän ja Harjuniityn seisakkeissa huomioi-daan lisäraide toteutuksen vaihteistamisella Tesoman seisakkeen kaltai-sesti.

Väylävirasto tulee myös myöhemmin, alustavasti vuoden 2025 aikana, aloittamaan Sääksjärvi-Lempäälä-välillä 3. raiteen yleissuunnitelman ja YVA:n. Lisäraiteen puolisuus on osoitettu nykyisen pääraiteen itäpuolelle. Sääksjärven aseman suunnittelussa huomioidaan myös tulevat lisäraiteet. Sääksjärvellä 3. raiteen huomiointi on monimutkaisempi kuin kahden raiteen tapauksessa.

Edellä kuvatut lisäraiteen yleissuunnitelmat ja YVA:t ovat mittavia ja monivuotisia suunnitteluhankkeita, joiden yhteiskustannus on noin 10 miljoonaa euroa. Kuntia kannustetaan olemaan aktiivisia suunnittelu-hankkeissa ja varaavaan aikaa riittävästi niiden kommentointiin.

Seudullinen liikennejärjestelmätyöryhmä on katsonut tarpeelliseksi yh-dessä Väyläviraston kanssa käynnistää esisuunnitelmat seuraavista ase-mista ja seisakkeista:

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

Esisuunnittelun hankkii Väylävirasto ja sen kustannusjako on sovittu kuntien viranhaltijoiden kanssa toteutettavan tasajakona per seisake kuntien välillä. Tämä tarkoittaa MAL5-sopimuksen kirjauksia noudat-taen seuraavaa:

- Ylöjärven kaupunki 10 %
- Tampereen kaupunki 20 %
- Kangasalan kaupunki 10 %
- Lempäälän kunta 10 %
- Väylävirasto 50 %

Esisuunnittelun hankitaan yhdellä sopimuksella ja sen kustannus on alustavasti noin 100 000–200 000 euroa (alv 0 %). Esisuunnittelun kus-tannus tarkentuu hankinnan valmistelun yhteydessä. Seisakkeiden esi-suunnittelu voisi alustavasti alkaa kesä-elokuun aikana ja valmistua alustavasti vuoden 2026 kesään mennessä. Kuntia on pyydetty nimeä-mään henkilöt ohjausryhmään ohjaamaan oman seisakkeensa esisuun-nittelua. Kuntien lisäksi seisakkeiden esisuunnittelun ohjausryhmään on pyydetty edustajaa Nysseltä. Tampereen kaupunkiseudulta esisuunnitteluun osallistuu liikennejärjestelmäpäällikkö ja tarpeen vaa-tiessa seutusuunnittelupäällikkö. Seututoimisto koordinoi ja avustaa kuntia seisakkeiden esisuunnittelussa omalla erikoisasiantuntijuudellaan.

Seisakkeiden esisuunnitelmissa voidaan tarkastella vielä useampia eri vaihtoehtoja, mutta ratasuunnitelmaa aloitetaan vain yhdestä vaihtoeh-dosta. Mahdollisten lisäraiteiden tarpeet pystytään huomioimaan vai-heittain ratasuunnitelmavaiheessa, kuten Tesoman seisakkeen tapauk-sessa on tehty. Kuntien tulee valita ratasuunnitteluun etenevä vaihtoehto esisuunnittelun valmistuttua, eli viimeistään ennen vuoden 2026 kesälomia, jotta MAL5-sopimuksen aikataulussa pysytään. Tämä tar-koittaa myös Nokian ja Oriveden kaupungeille seuraavaa:

1. Nokian kaupungin tulee päättää vuoden 2025 aikana kummalla aluevaraussuunnitelman mukaisella vaihtoehdolla (Ve1 vai Ve2) edetään ratasuunnitelmavaiheeseen.
2. Oriveden kaupungin tulee päättää vuoden 2025 aikana toteutetaanko Orivesi-Orivesi keskusta -välin sähköistys ja Orivesi keskusta -seisakkeen laiturin pidennys 120 metriin.

Ratasuunnitelman hyväksymisen jälkeen seisake on toteutusvalmis. Seisakkeiden ratasuunnitelmien laatimisen kokonaiskustannukset vaihtelevat muutamista sadoista tuhansista jopa miljooniin euroihin riippuen mm. kohteen haastavuudesta, markkinatilanteesta ja lähtötiedoista. Koko ratasuunnitteluprosessiin kilpailutuksineen kulunee 2–4 vuotta, jonka vuoksi ratasuunnitelmat tulisi aloittaa jo vuoden 2026 aikana, jotta myös seisakkeiden toteutusvalmius saavutettaisiin ennen uutta MAL-sopimusta. Alustavasti seisakkeiden ratasuunnitelmien kilpailutusta valmisteltaisiin jo kevään 2026 aikana, jolloin ne voitaisiin aloittaa vuoden 2026 syksyllä.

Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäpäälikkö Kauppinen esittelee asiaa kokouksessa.

Toimivalta	hallintosääntö 23 §
Esittelijä	kaupunginjohtaja Juha Kuusisto
Päätösehdotus	Kaupunginhallitus päättää: 1. merkitä tiedoksi edellä esitetyn sekä kokouksessa annettavan lisäselvityksen. 2. todeta, että asian käsittelyyn palataan syksyllä 2025 talousarviokäsittelyn yhteydessä, mihin mennessä tulee saada kustannusarvio ja kaupungin mahdollinen rahoitusosuuden määrä ja silloin linjataan toteutetaanko Orivesi-Orivesi keskusta -välin sähköistys ja Orivesi keskusta -seisakkeen laiturin pidennys 120 metriin.
Asian käsittely	Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän liikennejärjestelmäpäälikkö Eero Kauppinen, maankäyttöpäälikkö Antti Kivikko, kunnallistekniikan päälikkö Mika Kuivanen ja toimistosihteeri Mari Kinnunen olivat asiantuntijoina paikalla asian käsittelyn aikana.
Päätös	Päätösehdotus hyväksyttiin.
