

Oriveden kaupungin kanta MAL5-sopimuksen lähijunaliikenteen seisakesuunnitteluun

Kaupunginhallitus 15.12.2025
661/08.01.00/2025

Valmistelija

talous- ja hallintojohtaja Marjatta Lilja

Tampereen kaupunkiseudun seutuhallituksen päätöksen 28.5.2025 mukaan:

"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 seisakeverkoston 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. €, yhteensä 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 sähköistyksen esiselvitys ja ratasuunnitelma
- c. Pohjoisen suunta: Ylöjärven puuterminalin 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 asemaverkko.

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 sovitus 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 kaupungilla 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.
- Ylöjärven puuterminaalien siirrosta on laadittu jo monia selvityksiä ja eri sijaintivaihtoehtoja on tutkittu. Selvityksissä painopiste on ollut Ylöjärven puuterminaalien siirtämisessä, eikä poistoa ja nykyisen terminaaliverkoston kevyttä kehittämistä ole tarkasteltu vertailuvaihtoehtona johtuen Väyläviraston käyttäjänäkemyksistä liittyen terminaalien tarpeeseen. Useat seikat puoltavattamankin vaihtoehdon huomioimista jatkosuunnittelussa. Yhteisymmärrystä raakapuuterminaalien siirron tai terminaalien poiston kustannuksista ei olla vielä valtion (Väyläviraston) kanssa saavutettu. Keskustelut puuterminaalien siirrosta/poistosta jatkuvat. Väylävirasto päivittää alustavasti vuonna 2026 aikana valtakunnallisen raakapuun kuormauspaikkojen optimointimalliselvityksen, johon on esitetty halukkuus osallistua Ylöjärven tarkasteluiden osalta yhdessä Ylöjärven kaupungin ja Pirkanmaan liiton kanssa.

Kaupunkiseudulla alkavat myös Väyläviraston omat ratasuunnitteluhankkeet, jotka vaikuttavat MAL5-sopimuksen seisakesuunnitteluun. Väylävirasto tulee aloittamaan vuoden 2025 aikana Tampere-Nokia lisäraiteen yleissuunnitelman ja YVA:n (ympäristövaikutusten arviointimenettely). Lisäraide alkaa Tampereen Armonkalliolta kohti Lielähtea ja ulottuu ainakin Nokian asemalle asti. Lisäraiteen puolisuutta on jo tarkasteltu useaan otteeseen. Epilän ja Harjuniityn seisakkeissa huomioidaan lisäraide toteutuksen vaiheistamisella Tesoman seisakkeen kaltaisesti.

Väylävirasto tulee myös jatkamaan Riihimäki-Tampere-rataosan suunnittelua, johon on varattu 22 miljoonaa euroa. Alustavasti vuoden 2025 aikana aloitetaan todennäköisesti Lempäälä-Sääksjärvi-välillä 3. raiteen yleissuunnitelma ja YVA. 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 suunnitteluhankkeissa ja varaamaan aikaa riittävästi niiden kommentointiin.

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

- Eteläinen ratasuunta: Sääksjärven asema
- Itäinen ratasuunta: Messukylän ja Ruutanan seisakkeet
- Pohjoinen ratasuunta: Ylöjärven asema
- 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 noudattaen 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 kustannus tarkentuu hankinnan valmistelun yhteydessä. Seisakkeiden esisuunnittelu voisi alustavasti alkaa kesä-elokuun aikana ja valmistua alustavasti vuoden 2026 kesään mennessä. Kuntia on pyydetty nimeämään henkilöt ohjausryhmään ohjaamaan oman seisakkeensa esisuunnittelua. Kuntien lisäksi seisakkeiden esisuunnittelun ohjausryhmään on pyydetty edustajaa Nyssestä. Tampereen kaupunkiseudulta esisuunnitteluun osallistuu liikennejärjestelmäpäällikkö ja tarpeen vaatiessa seutusuunnittelupäällikkö. Seututoimisto koordinoi ja avustaa kuntia seisakkeiden esisuunnittelussa omalla erikoisasiantuntijuudellaan.

Seisakkeiden esisuunnitelmissa voidaan tarkastella vielä useampia eri vaihtoehtoja, mutta ratasuunnitelmaa aloitetaan vain yhdestä vaihtoehdosta. Mahdollisten lisäraiteiden tarpeet pystytään huomioimaan vaiheittain ratasuunnitelmavaiheessa, kuten Tesoman seisakkeen tapauksessa on tehty. **Kuntien tulee valita ratasuunnitteluun etenevä vaihtoehto esisuunnittelun valmistuttua, eli viimeistään ennen vuoden 2026 kesälomia, jotta MAL5-sopimuksen aikataulussa pysytään.** Tämä tarkoittaa 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.”

Kuten seutuhallituksen MAL5-sopimuksen lähijunaliikenteen seisakesuunnittelua koskevassa tilannekatsauksessa todetaan, tulee Oriveden kaupungin päättää vuoden 2025 loppuun mennessä toteutetaanko Oriveden asema-Orivesi keskusta -välin sähköistys ja Orivesi keskusta -seisakkeen laiturin pidennys 120 metriin. MAL5-sopimuksen mukaisesti Oriveden kaupunki on vuoden 2026 talousarviossa varautunut radan sähköistuksen ja laiturin pidennyksen suunnitteluun 0,75 milj. eurolla vuosille 2026-2028.

Kyseisen ratavälin sähköistys sekä Orivesi keskustan -laiturin pidennys liittyy osana laajempaa seudun raideliikennereformia ja lähijunaliikenteen kehittämistä Orivesi-Tampere välillä, johon liittyviä suunnitelmia ja eri vaihtoehtoja on Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmäpäällikkö esitellyt kaupunginhallitukselle ja kaupunkikehityslautakunnalle 2.12.2025.

Esittelyn yhteydessä käydyn keskustelun perusteella nähdään tarkoituksenmukaiseksi ensisijaisesti kehittää Orivesi-Tampere -välin raideliikennettä ja esittää Väylävirastolle, että MAL5-sopimukseen varattuja määrärahoja käytettäisiin aseman pysäköintialueen laajentamiseen, polkupyöräparkin kehittämiseen sekä sähköautojen latauspisteiden valmiuksien rakentamiseen. Oriveden kaupungin näkemyksen mukaan ei ole tarkoituksenmukaista käyttää MAL 5- rahoitusta Oriveden aseman ja keskustan seikkakkeen välisen ratayhteyden sähköistykseen tai laiturin pidennykseen. Oriveden kaupunki on kehittänyt keskustan ja aseman välistä liityntäliikennettä. Nyssen linja 96 (Oripohja-Oriveden keskusta-Siukola-Kiikanrinne-Rovastinkangas-Pappilankangas-Oriveden asema-Kiikanmäki, terveyskeskus) kulkee keskustan ja aseman välillä niin, että jokaiselle junalle on yhteys keskusta ja vastaavasti jokaiselta junalta on yhteys keskustaan.

Toimivalta

hallintosääntö 23 §

Esittelijä

kaupunginjohtaja Juha Kuusisto

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää esittää Väylävirastolle seuraavaa:

1. Oriveden kaupunki ei pidä Orivesi-Orivesi keskusta -välin sähköistystä ja seisakkeen laiturin pidennystä 120 metriin tarkoituksenmukaisena hankkeena erityisesti siitä syystä, että kaupunki on kehittänyt keskustan ja aseman välistä liityntäliikennettä. Nyssen linja 96 kulkee keskustan ja aseman välillä siten, että jokaiselle junalle on yhteys keskustasta ja vastaavasti jokaiselta junalta on yhteys keskustaan. Tämä palvelu- ja asiointiliikenneyhteys on tarkoitus olla pysyvä ja se palvelee junaliikenteen käyttäjien lisäksi myös muita palvelu- ja asiointiliikenne käyttäjiä.
2. Oriveden kaupunki esittää, että MAL5-sopimukseen varattuja määrärahaa, joka olivat varattu Orivesi-Orivesi keskusta, käytettäisiin Oriveden aseman pysäköintialueen laajentamiseen, polkupyöräparkin kehittämiseen (esim. Makasiinirakennukseen) sekä sähköautojen latauspisteiden valmiuksien rakentamiseen.

Päätös