

**Raitiotien jatkosuunnittelun hankinnan valmistelu Hiedanranta–Ylöjärvi-ratahaaralla**

38/00.04.01/2018

KAUPHALL 29.03.2021 § 113

Raitiotien jatkosuunnittelun hankinnan valmistelu  
Hiedanranta–Ylöjärvi-ratahaaralla

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman yhteydessä laadittiin alustava arvio raitiotiejärjestelmän jatkorakentamisen aikataulusta ja toteutusjärjestyksestä. Arvio toteutusjärjestyksestä on tehty siten, että raitiotien rakentaminen etenisi keskeytyksettä ratahaara kerrallaan. Tällöin Koilliskeskus–Pirkkala-ratahaara voitaisiin rakentaa 2025-2028, Hiedanranta-Ylöjärvi 2029-2032, Koilliskeskus-Lamminrahka 2033-2036, Hatanpää-Vuores 2030-luvulla ja Hervanta-Saarenmaa 2040-luvulla. Kuntien päätöksiä raitiotien laajentamisesta ei ole tehty. Seuraavia suunnitteluvaiheita sekä raitiotien kehitystyön mahdollista tulevaisuuden organisointia on käsitelty Tampereen raitiotien seudullisessa yhteistyössä.

Uuden raitiotielinjan toteuttaminen on jaettavissa karkeasti kahdeksaan vaiheeseen: strategiat ja sopimukset, yleissuunnittelu, hankesuunnittelu, toteutus päätökseen tähtäävä suunnittelu, rakentamisvaihe, käyttöönotto vaihe, liikennöinti- ja ylläpitovaihe sekä peruskorjausinvestoinnit ja omaisuuden hallinta. Raitiotien toteutushankkeessa suunnitteluttaja- ja omistajakuntien oman henkilöstön asiantuntemusta tarvitaan rakentamis- ja käyttöönotto vaiheisiin asti. Raitiotieradan suunnittelu ja rakentaminen edellyttävät yhteensovittamista lukuisiin kuntien vastuulla oleviin tehtäviin, kuten muun muassa asemakaavoitus ja liikenteen, viherympäristön ja kunnallistekniikan suunnittelu, rakennuttaminen ja ylläpito.

Raitiotien liikennöinti- ja ylläpitovaiheessa Tampereen Raitiotie Oy:llä on palveluintegraattorin rooli. Raitiotien omistajakunnat maksavat raitiotieyhtiölle vuosittain infra-, varikko- ja hallintovastikkeita sekä vaunuvuokraa raitiovaunuista. Raitiotieyhtiö investoi omistajakuntien takaamin lainoin. Raitiotieyhtiö vastaa palveluintegraattorina raitiotiejärjestelmän rakentamisesta ja kunnossapidosta, raitiovaunujen hankinnasta ja kunnossapidosta, varikon ylläpidosta sekä vastaa yhteistoiminnan sovittamisesta raitiotien liikennöitsijän sekä radan, kaluston ja varikon ylläpitäjien kesken.

Tampereen kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseen 2020-2023 on kirjattu, että valtio tukee

kaupunkiseudun kestävä liikenteen edellytyksiä, ja että Tampere ja Pirkkala käynnistävät raitiotiejärjestelmän toteuttamista kohti tähtäävän hankesuunnitelman laatimisen vuoden 2021 aikana ja mahdollisesti toteuttamissuunnitelman laatimisen vuonna 2023 osuuksilla Tays keskussairaala - Koilliskeskus ja Tampereen linja-autoasema - Härmälä - Pirkkala.

### Hiedanranta–Ylöjärvi-ratahaaran jatkosuunnittelu

Edellä esitetyn alustavan etenemisjärjestyksen sekä oheismateriaalina olevan Tampereen kaupunkiseudun raitiotien hankeaikataulun mukaisesti Hiedanranta-Ylöjärvi-ratahaaran rakentaminen ajoittuisi alustavasti vuosille 2029-2032. Rakentamista edeltävästi tehtäisiin toteutussuunnittelua vuosina 2027-2028 ja hankesuunnittelua vuosina 2025-2026. Kunkin suunnitteluvaiheen päätteeksi kaupunginvaltuusto tekee päätöksen mahdollisesta seuraavaan suunnitteluvaiheeseen siirtymisestä.

Helmikuussa 2021 valmistuneessa Tampereen raitiotien seudullisessa yleissuunnitelmassa on pyritty varaamaan raitiotielle riittävä tilavaraus ja esittämään raitiotielinjan sijainti parhaan tiedon mukaisilla ratkaisulla kohti jatkosuunnittelua ja toteutusta. Hiedanranta-Ylöjärvi-ratahaaran osalta on todettu tarve tarkentavalle yleissuunnitelmalle ennen hankesuunnitteluvaihetta. Tarkentavassa yleissuunnitelmassa on tavoitteena tarkentaa muun muassa seuraavia tekijöitä asemakaavoituksen edellyttämälle tasolle:

- ratageometria ja sillat
- pohjanvahvistustarpeet
- pysäkkijärjestelmä
- sähkönsyöttöasemien sijainti
- raiteenvaihtopaikat ja vaihdetyypit
- varikon toiminta
- kävelyn ja pyöräilyn yhteydet

Tarkentava yleissuunnitelmatyö ajoittuisi vuosille 2021-2022 ja sen tilaajina olisivat Ylöjärven ja Tampereen kaupungit. Suunnitelmalle valittaisiin avoimen kilpailutusmenettelyn kautta yhteinen ratakonsultti, ja varmistettaisiin näin suunnitelmien yhteneväisyys molempien kaupunkien alueilla. Tarkentava yleissuunnitelma tukisi Ylöjärven kaupungin maankäytön suunnittelua etenkin Teivo-Mäkkylän alueella, jossa siirrytään osayleiskaavavaiheen jälkeen asemakaavoitukseen vuodesta 2022 eteenpäin. Myös Leijapuiston ja muihin Kuruntien varren täydennysrakentamisen asemakaavoihin tarvitaan tarkemmat suunnitelmat raitiotieradan, pysäkkien ja sähkönsyöttöasemien sijainnista sekä muista edellä mainituista teknisistä seikoista. Ylöjärven kaupunginvaltuuston 2.11.2020 § 92 päätöksessä ratavarauksista jätettiin myöhemmin

ratkaistavaksi pääradan ja kantatien 65 risteäminen raitiotieradan kanssa (alitus / ylitys) Soppeenmäessä, joten myös tätä asiaa on syytä tarkentaa jatkosuunnittelussa.

Tampereen kaupungin puolella tarkentava yleissuunnitelma tukee erityisesti Lielahden alueen maankäytön yleissuunnitelmatyötä, joka ajoittuu vuosille 2021-2022. Lisäksi myös kuntarajalla on ratkaisematta pääradan ja kantatien 65 risteäminen raitiotieradan kanssa (alitus / ylitys).

### Tarkentavan yleissuunnitelman aikataulu ja kustannukset

Hiedanranta-Ylöjärvi-ratahaaran tarkentavan yleissuunnitelman hankinta on tavoite käynnistää suunnittelukonsultin kilpailutuksella kevätkesällä 2021 ja aloittaa varsinainen suunnittelutyö kesälomakauden jälkeen. Suunnittelutyön arvioitu kesto on vuoden 2022 loppupuolelle saakka ja alustava kustannusarvio 500 000 euroa, joka jaettaisiin suunnitelman tilaajakuntien Tampereen ja Ylöjärven kesken erikseen sovittavalla tavalla. Yhtenä kustannustenjakoperiaatteena voitaisiin käyttää Hiedanranta–Ylöjärvi-ratahaaran ratakilometrejä, joista 5,1 kilometriä sijoittuu Ylöjärven kaupungin puolelle ja 3,0 kilometriä Tampereen kaupungin puolelle. Alustavan arvion mukaan tarkentavan yleissuunnitelman suunnittelukustannuksista 100 000 euroa kohdistuisi vuodelle 2021 ja 400 000 euroa vuodelle 2022. Vuoden 2021 kustannusten osalta käytettäisiin Ylöjärven kaupunginhallituksen raitiotiehankkeelle osoittamaa varausta (kohde 5032) ja vuoden 2022 suunnittelukustannukset huomioitaisiin talousarvion 2022 valmistelussa.

Tarkentavan yleissuunnitelmavaiheen 2021-2022 jälkeen Hiedanranta-Ylöjärvi-ratahaaralla keskityttäisiin raitiotiehen kytkeytyvien alueiden asemakaavoittamiseen vuosina 2023-2024 ennen mahdollista hankesuunnitteluvaiheeseen siirtymistä.

### Tarkentavan yleissuunnitelman hankinnan valmistelu

Hiedanranta–Ylöjärvi-ratahaaran tarkentava yleissuunnittelu on tavoitteena kilpailuttaa kevätkesän 2021 aikana. Avoimessa kilpailutusmenettelyssä käytetään hankintakonsulttina Tampereen, Ylöjärven ja Pirkkalan kuntien yhteisellä toimeksiannolla Proviko Oy:tä. Ennen varsinaisen hankinnan käynnistämistä on tarkoitus järjestää kiinnostuneille tarjoajille sähköinen markkinavuoropuhelutilaisuus ja sen perään nettipohjainen kysely, jotka olisivat yhteisiä sekä Hiedanranta–Ylöjärvi-ratahaaran tarkentavaa yleissuunnitelmaa että Koilliskeskus–Pirkkala-ratahaaran hankesuunnitelmaa koskien. Näiden hankintaa edeltävien toimenpiteiden tarkoituksena on

kartoittaa potentiaalisia tarjoajia, tiedottaa heitä tulevien hankintojen sisällöstä, teknisestä vaativuudesta ja erityispiirteistä sekä suunnitteluajataulusta, ja kuulla heidän näkemyksiään suunnitelluista soveltuvuusvaatimuksista, tarjosten vertailuperusteista sekä toimeksiantojen sisällöistä ja aikatauluista.

Päätösehdotuksessa esitetään, että kaupunginhallitus päättää käynnistää raitiotien Hiedanranta–Ylöjärvi-ratahaaran tarkentavan yleissuunnittelun hankinnan valmistelun eli edellä kuvatut varsinaista hankintaa edeltävät markkinavuoropuhelutilaisuuden ennakoilmoituksen, markkinavuoropuhelutilaisuuden sekä sitä seuraavan sähköisen kyselyn. Varsinaisen hankinnan käynnistäminen ja hankintapäätös tuodaan asioina kaupunginhallituksen päätettäväksi myöhemmissä kokouksissa.

Oheismateriaali - Tampereen kaupunkiseudun raitiotien alustava hankeajakaava

Vt. kaupunginjohtaja ehdottaa

Kaupunginhallitus päättää käynnistää raitiotien Hiedanranta-Ylöjärvi-ratahaaran tarkentavan yleissuunnittelun hankinnan valmistelun selosteosan mukaisesti.

Päätös

Keskustelun kuluessa Markku Mäki-Ventelä teki seuraavan ehdotuksen:

"Tämähän alkaa valitettavasti näyttämään jo konkreettisesti siltä että Ylöjärvelle yritetään ratikka kiskot vetää lähitulevaisuudessa.

Viime vuonna valtuusto päätti että ratikkareitin varaus huomioidaan kaavoituksessa tulevaisuuden varalta että jos joskus kiskot Ylöjärvelle rakennettaisiin. Suunnitelmat olivat hyvät mutta niiden toteutus saisi alkaa aikaisintaan jos koskaan vasta vuosikymmenten päästä. Tästäkin suunnitelmasta maksoimme jo paljon rahaa.

Tässä pykälässä on mainittu arviona että ratikan kiskoja alettaisiin rakentaa kohti Ylöjärveä jo vuonna 2029 eli siis jo 8 vuoden kuluttua. Ei mitään järkeä. Kiskoja rakennettaisiin 5 km Ylöjärven puolelle ja kun mietitään että Ylöjärvi on 80-90 km pitkä niin ratikka hyödyntäisi kovin pientä osaa ylöjärveläisistä. Ja toisekseen Ylöjärven väestömäärä ei kasva millään seuraavan 10 vuoden aikana niin paljon, että ratikkareitistä saisi millään tavalla taloudellisesti kannattavaa mutta Tampere tietysti saisi kyllä maksumiehiä hankkeellensa. Lisäksi ratikan hinnan vaikutukset kuntatalouteen estäisivät todennäköisesti peruspalveluiden laadukkaan toteuttamisen...

Tämän yleissuunnitelman hankinnan hinnaksi on laskettu puoli miljoonaa euroa ja se jaettaisiin jotenkin Tampereen kanssa.

Tällaiseen tuhlaukseen ja suunnitteluun ei ole vielä Ylöjärvellä tarvetta, jos koskaan.

Tämän asian esille tuominen päätöksentekoon on mielestäni aika juonikasta. Päätöksiä tehdään pieni pala kerrallaan kunnes yhtäkkiä ehkä huomaamme että mahdolliset vetäytymistiet hankkeesta ovat mahdollisesti jo mahdottomia ja huomaamme olevamme jo sitoutuneita hankkeeseen.

Esitän, että emme käynnistä emmekä lähde raitiotien Hiedanranta-Ylöjärvi ratahaaran yleissuunnitteluun eikä sen hankinnan valmisteluun mukaan."

Mauri Heiska ja Minna Sarvijärvi kannattivat Mäki-Ventelän ehdotusta.

Koska oli tehty vt. kaupunginjohtajan ehdotuksesta poikkeava kannatettu ehdotus, puheenjohtaja esitti suoritettavaksi äänestyksen nimenhuudolla siten, että ne, jotka kannattavat vt. kaupunginjohtajan ehdotusta, äänestävät jaa. Mikäli ei voittaa, Mäki-Ventelän ehdotus tulee kaupunginhallituksen päätökseksi.

Äänestysesitys ja -tapa hyväksyttiin yksimielisesti.

Suoritetussa nimenhuutoäänestyksessä annettiin 8 jaa-ääntä (Halttula, Landgren-Mäkkylä, Leppänen, Luojus, Mankkinen, Ojares, Peltola, Sorsa) ja 3 ei-ääntä (Heiska, Mäki-Ventelä, Sarvijärvi), joten puheenjohtaja totesi vt. kaupunginjohtajan ehdotuksen tulleen kaupunginhallituksen päätökseksi.

-----

Talousjohtaja Juha Liinavuori ja kehityspäällikkö Mari Ruissalo poistuivat kokouksesta tämän asian jälkeen klo 17.52.

-----

Kaupunginhallitus piti kokoustaun tämän asian jälkeen klo 17.52 - 18.10.

-----