

Tampereen ja Pirkkalan valtuutetuille yhteinen infotilaisuus

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotiestä

Tampereen valtuustosali ja Teams,
Maanantai 20.3.2023 klo 15–16:30



**Tampereen
Ratikka**

Infotilaisuus, ohjelma 20.3.2023

- 15.00 Tilaisuuden avaus
puheenjohtaja, Tampereen kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Ilmari Nurminen
- 15:05 Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hanke- ja toteutussuunnitelmat
kehityspäällikkö Ville-Mikael Tuominen, Tampereen Raitiotie Oy
- 15:20 Hankesuunnitelma vuosittaisena infravastikkeena
toimitusjohtaja Pekka Sirviö, Tampereen Raitiotie Oy
- 15:30 Hankesuunnitelma joukkoliikennejärjestelmän vuosikustannuksina ja kokemukset raitiotien osan 1 matkustajamääristä ja asiakastyytyvyydestä
joukkoliikennejohtaja Mika Periviita, joukkoliikenneviranomaisen Nysse
- 15:40 Kokemukset raitiotien osan 1 vaikutuksista Tampereen kaupungin kehitykseen
johtaja Mikko Nurminen, Tampereen kaupunki
- 15:50 Pirkkalan maankäytön kehitysmahdollisuuksista raitiotiekäytävässä
yhdyskuntajohtaja Jouni Korhonen, Pirkkalan kunta
- 16:00 Kysymykset ja keskustelu*
puheenjohtaja, Tampereen kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Ilmari Nurminen
- 16:30 Tilaisuus päättäminen
puheenjohtaja, Tampereen kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Ilmari Nurminen

Asiantuntijoina paikalla valtuustosalissa: Juha Yli-Rajala, Arto Vuojolainen, Mikko Nurminen, Jukka Lindfors ja Ari Vandell Tampereen kaupungilta, Jaakko Joensuu ja Jouni Korhonen Pirkkalan kunnasta, Mika Periviita joukkoliikenneviranomaisen Nysseltä, Pekka Sirviö, Ville-Mikael Tuominen ja Antti Ainola Tampereen Raitiotie Oy:stä sekä Riikka Salli Ramboll Finland Oy:stä

*) Kysymykset kirjoitetaan tilaisuudessa Teamsin chat-kenttään, tilaisuudessa läpikäymättömiin kysymyksiin vastataan viikon kuluessa tilaisuudesta



**Tampereen
Ratikka**

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hanke- ja toteutussuunnitelmista

Tampereen ja Pirkkalan yhteinen
valtuustoinfo 20.3.2023

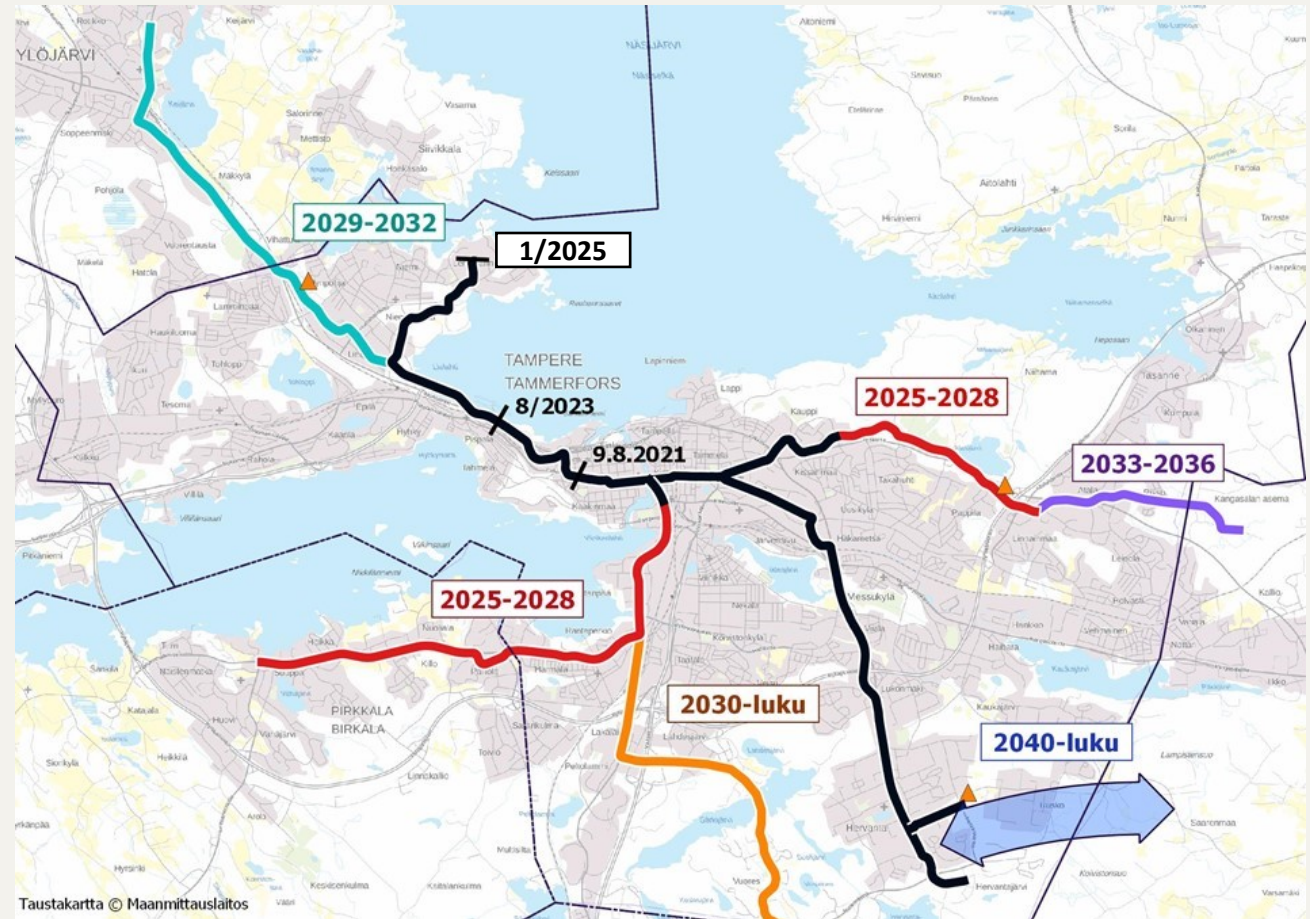


**Tampereen
Ratikka**

Kehityspäällikkö Ville-Mikael Tuominen,
Tampereen Raitiotie Oy

Tampereen raitiotiejärjestelmä

- Raitiotien seudullisessa yleissuunnitelmassa (2021) määritettiin raitiotien ratavaraukset neljän kunnan alueella.
- Yleissuunnitelmassa arvioitiin raitiotiejärjestelmän toteutumista vaiheittain seudulliseksi aina 2040-luvulle asti.
- Suunnittelua on v. 2022 jatkettu kaikilla ratahaaroilla.
- Tavoitteena on, että enintään yksi raitiotielinja on kerrallaan rakenteilla.
- Raitiorata Lentävänniemeen valmistuu vuodenvaihteessa 2024–2025.



Kuva: Tampereen raitiotiejärjestelmän eri osien mahdolliset aikataulut.

Hankesuunnitelma



**Tampereen
Ratikka**

Pirkkala–Linnainmaa raitiotie

- Raitiotielinjan 1 Sorin aukio - Kaupin kampus jatkaminen sekä etelässä että idässä
- Uutta rataa 13,6 km
- Sisältää raitiovaunuvarikon laajennuksen Hervannassa
- Suunniteltu Linnainmaalle varaus säilytysvarikolle asemakaavoitusta varten

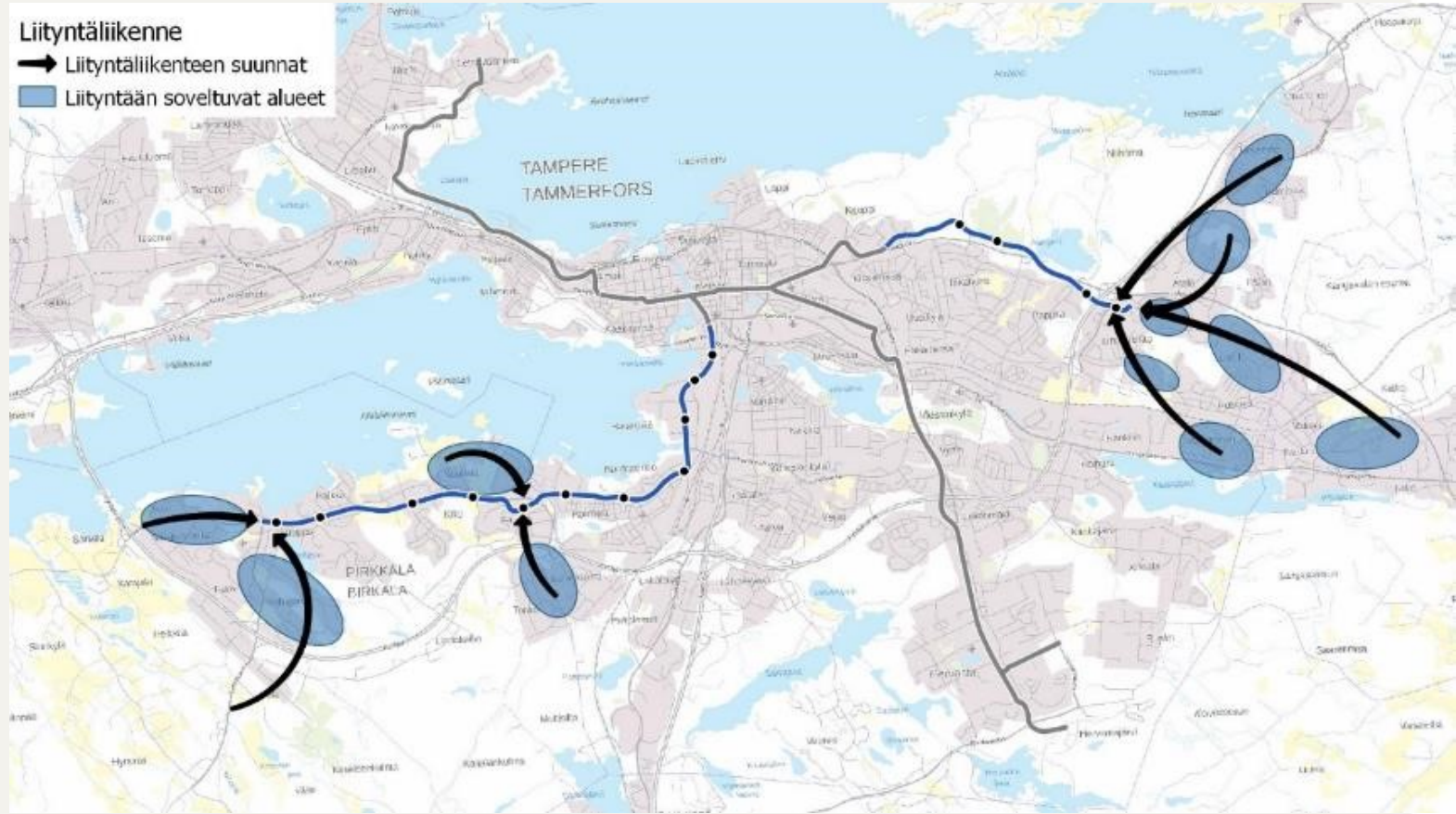


Liityntäliikenne

Liityntäliikenteen merkittävimpinä vaihtopysäkkeinä toimivat Suuppa, Partola ja Linnainmaa.

Pirkkalassa osa nykyisistä Tampereelle ajavista linjoista korvataan lyhyemmillä liityntälinjoilla, jotka syöttävät Suupan ja Partolan vaihtopysäkeille.

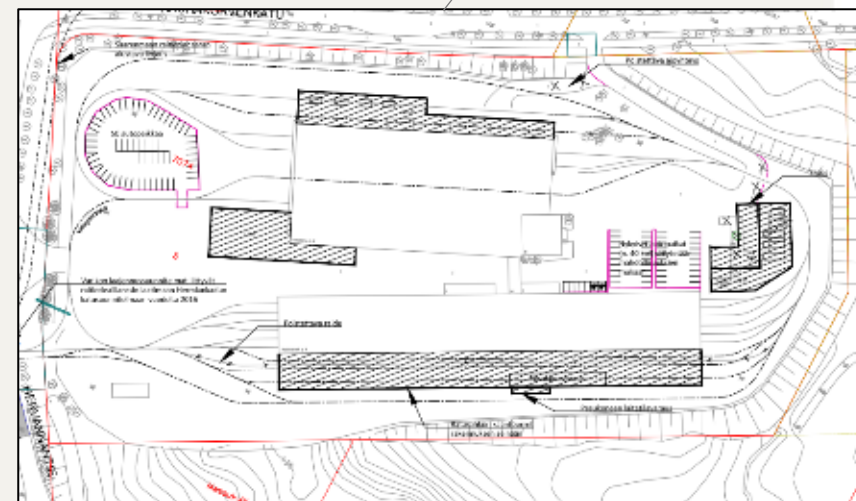
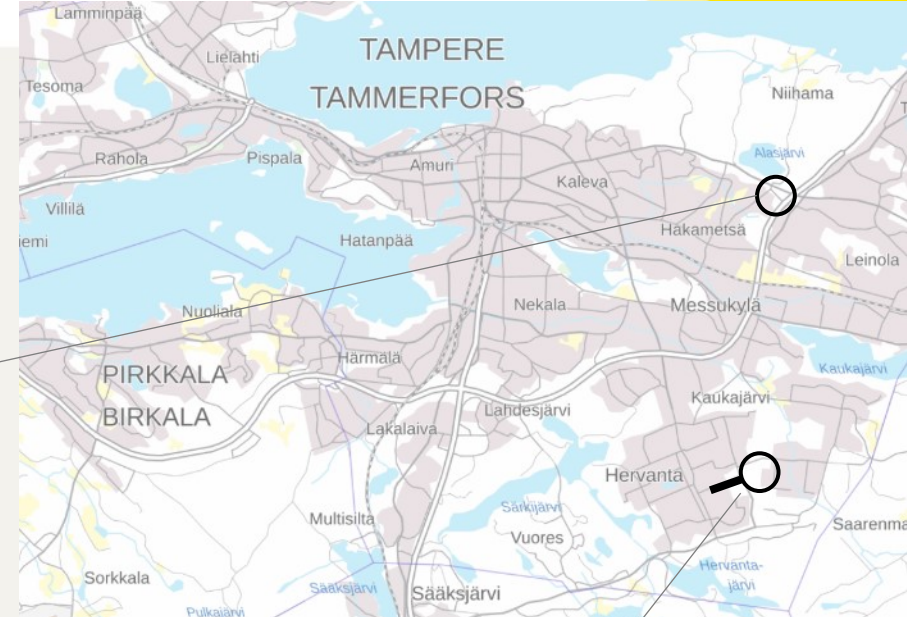
Linnainmaan ratahaaralla vaihtopysäkki siirtyy TAYS Keskussairaualta Kaupin kampuksen pysäkiltä Linnainmaan päätepysäkille.



Raitiovaunuvarikko

- Hankesuunnitelmaan sisältyy Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien rakentamisen yhteydessä toteutettava Hervannan varikon laajennus.
- Hervannan varikon lisäksi tarvitaan lisää varikkotilaa, mikäli Lielähti-Ylöjärvi-raitiotie toteutuu.
 - Hankesuunnitelman yhteydessä on suunniteltu Linnainmaalle varaus säilytysvarikolle.
 - Lielähti-Ylöjärvi tarkentavassa yleissuunnitelmassa on suunniteltu Lielähteen varaus säilytysvarikolle.

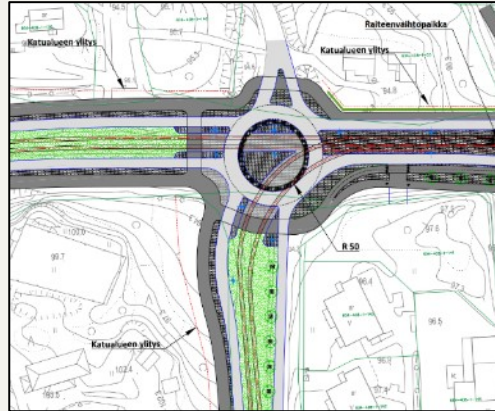
Linnainmaan säilytysvarikon varaus.



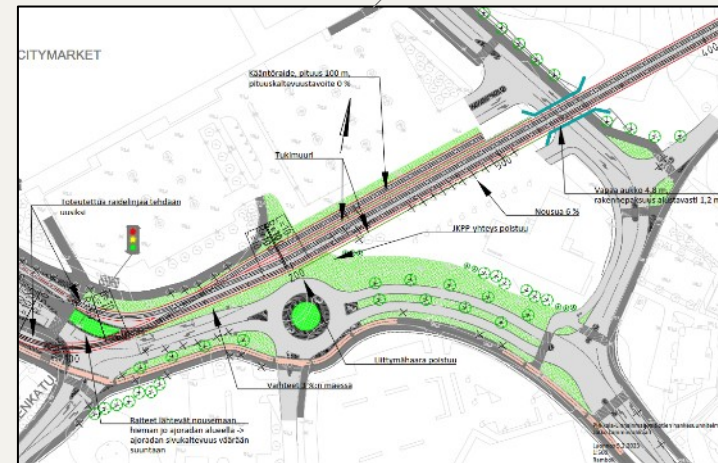
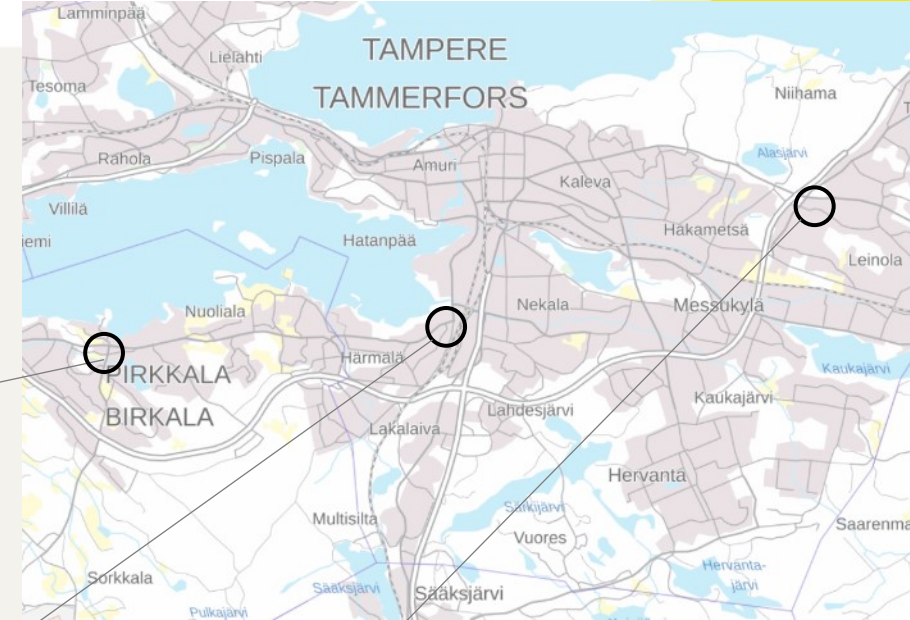
Hervannan päävarikon laajennusosat

Varaukset jatkoosastoille

- Suupalta Turriin ja Lentoasemantien suuntaan



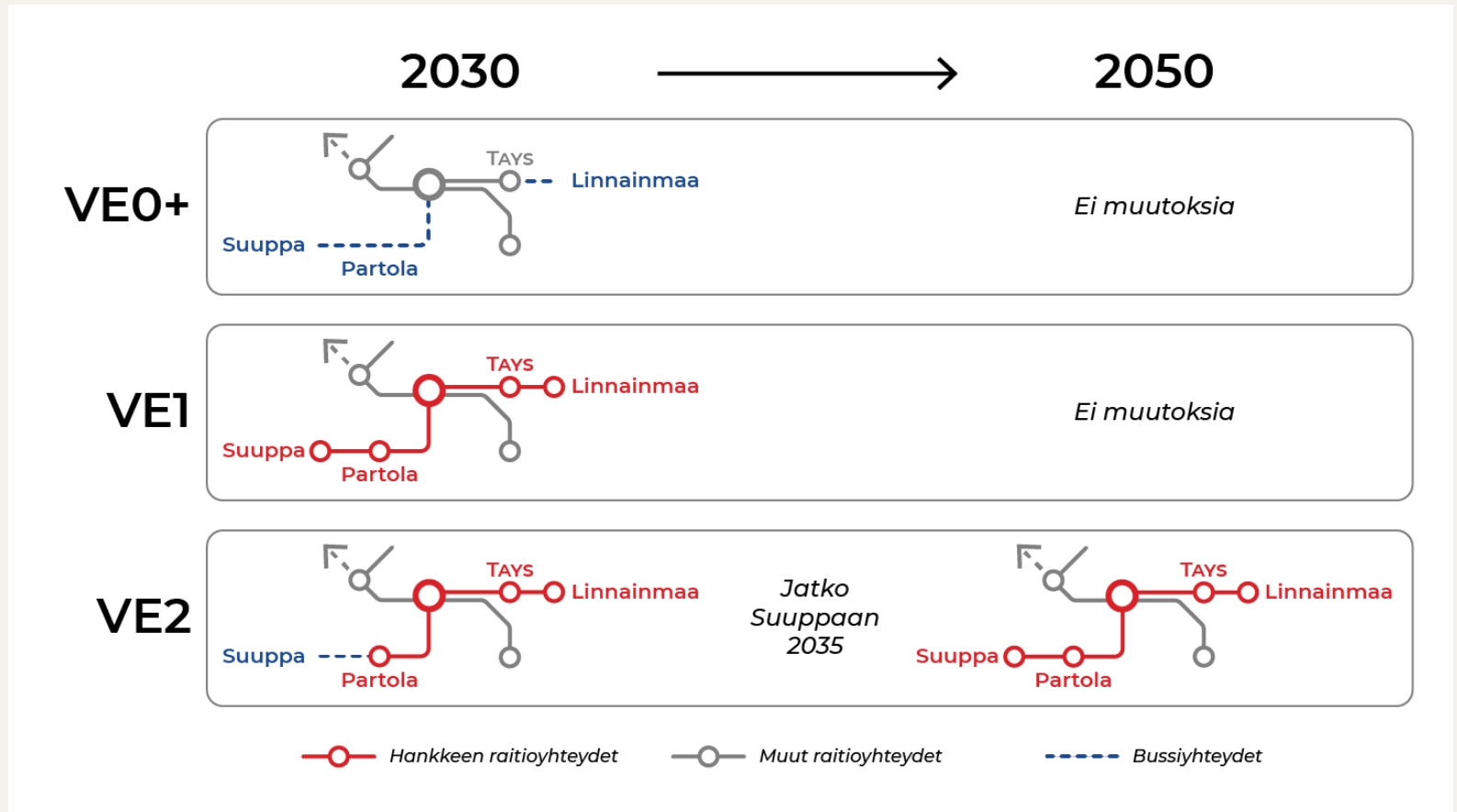
- Rantaperkiöstä Vuoreksen suuntaan



- Linnainmaalta Kangasalan Lamminrahkan suuntaan

Vertailu- ja hankevaihtoehdot

- Hankesuunnitelman vaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu raitiotien vaikutuksia 30 vuoden aikajänteellä.
- Vertailuvaihtoehdossa VE0+ raitiotietä ei jatketa ja ratakäytävää liikennöidään vuoteen 2050 asti bussein.
- Hankevaihtoehdoissa VE1 ja VE2 raitiotie toteutetaan Linnainmaalle sekä Pirkkalan Suupan kuntakeskukseen asti joko kerralla (VE1) tai vaiheittain (VE2).



Suunnitteluprosessi

Hankesuunnitelmaa on laadittu lokakuun 2021 helmikuuhun 2023 aikana vuorovaikutuksessa kuntalaisten ja sidosryhmien kanssa.

Hankesuunnitelma sisälsi:

- Yleisötilaisuudet kahdesti molemmilla ratahaaroilla
- Välipäätökset kunnanhallituksissa huhtikuussa 2022
- Kiertoajelun ja kevätseminaarin päätöksentekijöille
- Alustavien katusuunnitelmaluonnoksien esittelyn yhdyskuntalautakunnille
- Kaikille avoimen karttapalautekyselyn netissä
- Maastokäyntejä ja erillispalavereja
- Lausuntopyynnön yli 90 taholle, saatiin 38 lausuntoa

Hankesuunnitelman vaikutusten arvioinnit

Sanalliset arvioinnit

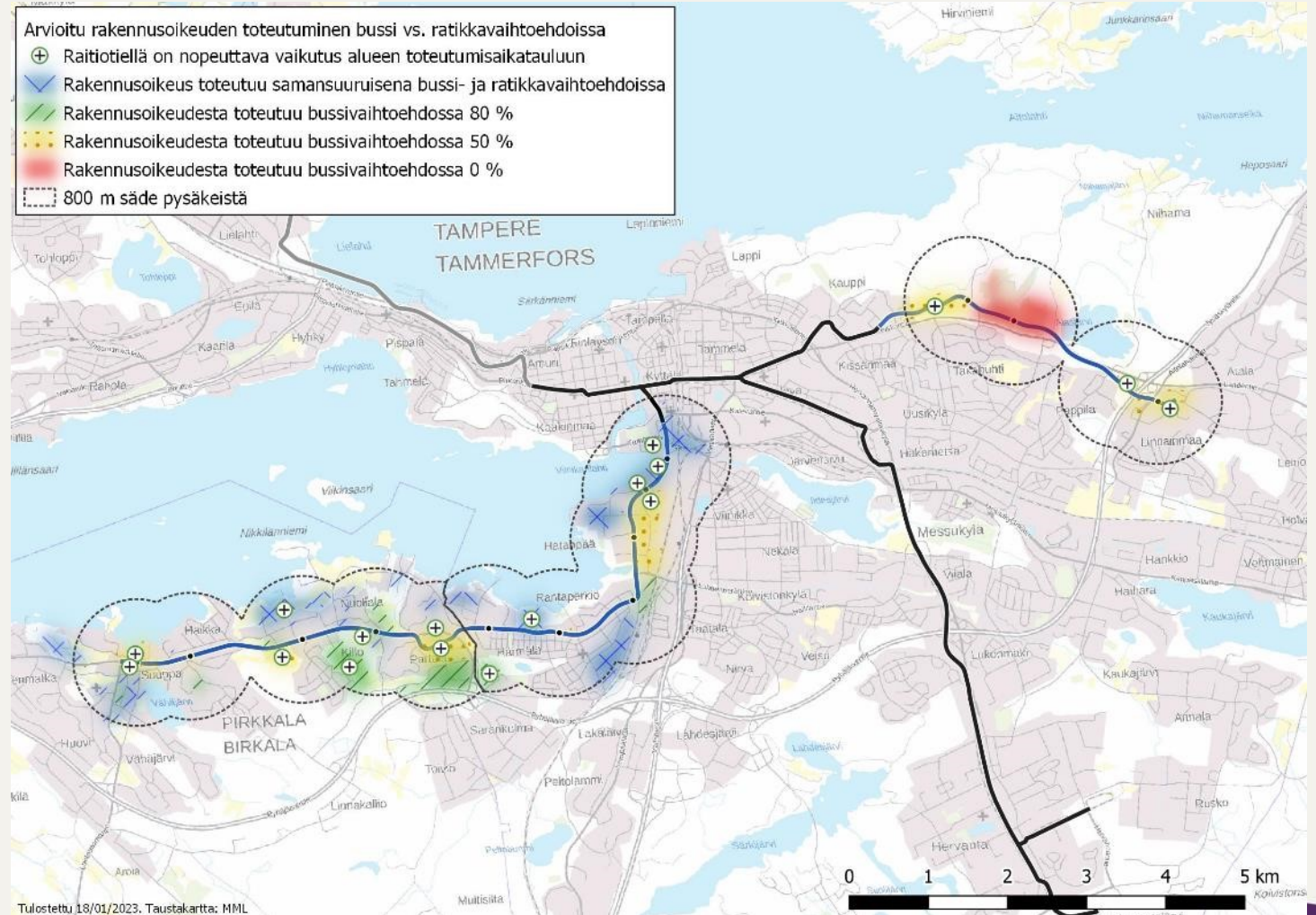
- Elinvoima, vetovoima ja imago
- Yritysvaikutukset
- Kaupunkikuva, maisema ja kulttuuriympäristö, viher- ja virkistysalueet
- Ihmisiin kohdistuvat vaikutukset
- Ilmasto ja luonto
- Sosiaalinen kestävyys
- Ekologinen kestävyys
- Rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt
- Sidosryhmien lausunnot
- Havainnekuvat

Numeeriset arvioinnit

- Raitiotien keskinopeus, matka-aika
- Rakentamiskustannukset
- Liikennöintikustannukset
- Rakennusoikeuden määrä, asukas- ja työpaikkamäärien kehitys
- Kiinteistötalousvaikutukset
- Maankäytön tehostumisen hyödyt
- Aluetalousvaikutukset
- Kuntataloudellinen H/K-laskelma
- Väyläviraston ohjeiden mukainen H/K-laskelma

Raitiotien vaikutus maankäyttöön

- Raitiotien toteutuksen arvioidaan vaikuttavan rakennusoikeutta lisäävästi; *kartalla vihreät, keltaiset ja punaiset alueet.*
- Ja raitiotien arvioidaan nopeuttavan maankäyttöhankkeiden toteutumista; *kartalla plus-merkillä merkityt alueet.*
- Raitiotiepysäkkien 800 metrin saavutettavuusalueella v. 2050
 - **VE 0+:** 42 000 asukasta ja 21 800 työpaikkaa. Maankäyttöhankkeet käynnistyvät hitaammin ja pienempinä.
 - **VE1, VE2:** 55 000 asukasta ja 23 700 työpaikkaa. Noin 13 000 asukasta ja 2 000 työpaikkaa enemmän kuin vaihtoehdossa 0+.



Rakentamiskustannukset

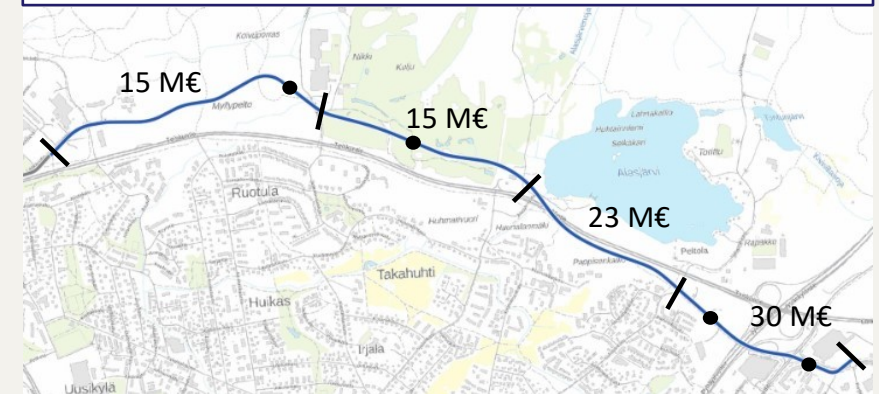
- Suuppa-Linnainmaa raitiotien (VE1) rakentamisen kustannusarvio on 335 M€ (MAKU 130; 2015=100).
- Suunnitelmapaketoilla esitetyjen liittyvien hankkeiden kustannukset ovat arviolta 43 M€.
- Vaiheittain toteutettaessa (VE2) Partola-Linnainmaa rakentamiskustannukset ovat ensi vaiheessa yhteensä 247 M€.
 - Tästä Pirkkalan kunnan osuus on 26 M€.
 - Vaiheittain toteuttaminen ei vaikuttaisi Tampereen ja varikon osuuksiin.

Eteläinen ratahaara 219 M€

- Tampereen kustannusosuus 105 M€
- Pirkkalan kustannusosuus 114 M€
 - Vaiheittain toteutettaessa ensimmäinen osuus 26 M€



Linnainmaan ratahaara 83 M€



+ Varikkokokonaisuus 33 M€

Kuntataloudellinen hyötykustannuslaskelma

- Rakentamiskustannukset laskettu maanrakennuskustannusten kokonaisindeksissä MAKU 130 (2015=100).
- Laskettu olettamuksella, että valtio osallistuu suunnitteluun ja rakentamiseen 30 % osuudella.
- Suurin hyötyerä kiinteistötaloudellinen tuotto 263 M€ yhteensä Tampereen kaupungille ja Pirkkalan kunnalle.
- Hyötykustannussuhde 1,61.

Hankesuunnitelman kuntataloudellinen H/K-laskelma	(MAKU130)
Tampereen raitiotien nettoinvestointi	263
Rakentamiskustannukset	335
Korkokustannukset	28
Valtion investointituki	-101
Hyödyt	
Kiinteistötalous	263
Kaupunkirakenteen infrarakentaminen (maankäytön tehostuminen)	128
Kunnallisverotulot	14
Lipputulot	53
Operointikustannusmuutos	-46
Hoito- ja ylläpitokulut	-19
Investoinnin jäännösarvo	29
Hyödyt yhteensä	422
Kustannukset yhteensä	263
Hyöty-kustannussuhde (H/K)	1,61

Väyläviraston ohjeiden mukainen hyötykustannuslaskelma

- Rakentamiskustannukset laskettu indeksissä MAKU 140 (2015=100).
- Laskennassa mukana julkisten varojen rajakustannus, jonka myötä kustannusarvioon lisätty +20 %.
- Laskennassa vähennetty kustannuksista vertailuvaihtoehdon, bussivaihtoehdon Ve 0+ infratoimenpiteiden kustannus.
- Hyötykustannussuhde 0,81.
- Joukkoliikenneviranomaisen matkustajamääräarvion ja seudun asetettujen tavoitteiden mukaisella matkustajamääräennusteella hyötykustannussuhde on 1,29.

	VE1	VE1_ Joli
Kustannukset	401	401
Rakentamiskustannukset	360,6	360,6
Korkokustannukset	32,9	32,9
Julkisten varojen rajakustannus (+20%)	72,1	72,1
VE0+ bussivaihtoehdon kustannukset	-65	-65,0
Hyödyt		
Väylänpitäjän kustannusmuutos	-36,1	-36,1
Hoito ja ylläpito	-36,1	-36,1
Tuottajan ylijäämä	6,9	89,3
Lipputulomuutos	57,1	140,9
Operointikustannusmuutos	-50,1	-51,7
Kuluttajien ylijäämä	313,8	407,6
Nykyiset matkustajat, joukkoliikenteen aika- ja palvelutasohyödyt	211,4	274,3
Uudet matkustajat, joukkoliikenteen aika- ja palvelutasohyödyt	91,0	104,4
Autoliikenteen kustannusmuutos	11,5	29,0
Ulkoisten kustannusten muutos	10,9	22,2
Tieliikenteen onnettomuuskustannukset	8,3	16,0
Päästökustannusmuutos	2,5	6,2
Julkistaloudellisten verojen ja maksujen muutos	4,1	9,7
Joukkoliikenteen arvonlisävero	4,8	13,6
Tieliikenteen verot ja maksut	-0,8	-3,9
Rakentamisen aikaiset haitat	-7,2	-7,2
Investoinnin jäännösarvo	32,1	31,6
Hyödyt yhteensä	325	517
Kustannukset yhteensä	401	401
Hyöty-kustannussuhde (H/K)	0,81	1,29
Hankearvioinnin ilman julkisten varojen rajakustannusta (20%)	0,99	1,57

Valtion tuki

- MAL 2020-2023 –sopimukseen on kirjattu:
 - ”Sopimusosapuolet edistävät Tampereen raitiotien suunnittelua ja rakentamista pitkäjänteisesti. Seuraitiotien toteutusta ja suunnittelua jatketaan kaupunkiseudulla.”
 - ”Tampere ja Pirkkala käynnistävät kohti toteuttamista tähtäävän hankesuunnitelman laatimisen vuoden 2021 aikana ja mahdollisesti toteutussuunnitelman laatimisen vuonna 2023 osuuksilla Tays keskussairaala – Koilliskeskus ja Tampereen linja-autoasema - Härmälä - Pirkkala.”
 - ”Valtion osallistumisen alustavana lähtökohtana raitiotien laajentamisessa voidaan pitää nykyisen ja aiempien MAL-sopimuskausien kustannusjakoa kaupunkiseudun raitiotiehankeissa.”
 - ”Valtio linjaa pidemmän aikavälin osallistumisensa periaatteet hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen MAL-sopimuksen päivityksen yhteydessä.”

Toteutussuunnitelma

Tavoiteaikataulu

Päätös Pirkkalan kunnanhallituksessa 11.4.2022 ja Tampereen kaupunginhallituksessa 19.4.2022:

"Pirkkala - Linnainmaa raitiotien valmistelun tavoiteaikatauluksi asetetaan, että toteutussuunnittelu alkaa vuonna 2023 ja rakentamisesta on valmius päättää valtuustossa lokakuussa 2024."

Toteutussuunnittelun, uuden Pirkkala-Linnainmaa infra-allianssin hankinnan valmistelu

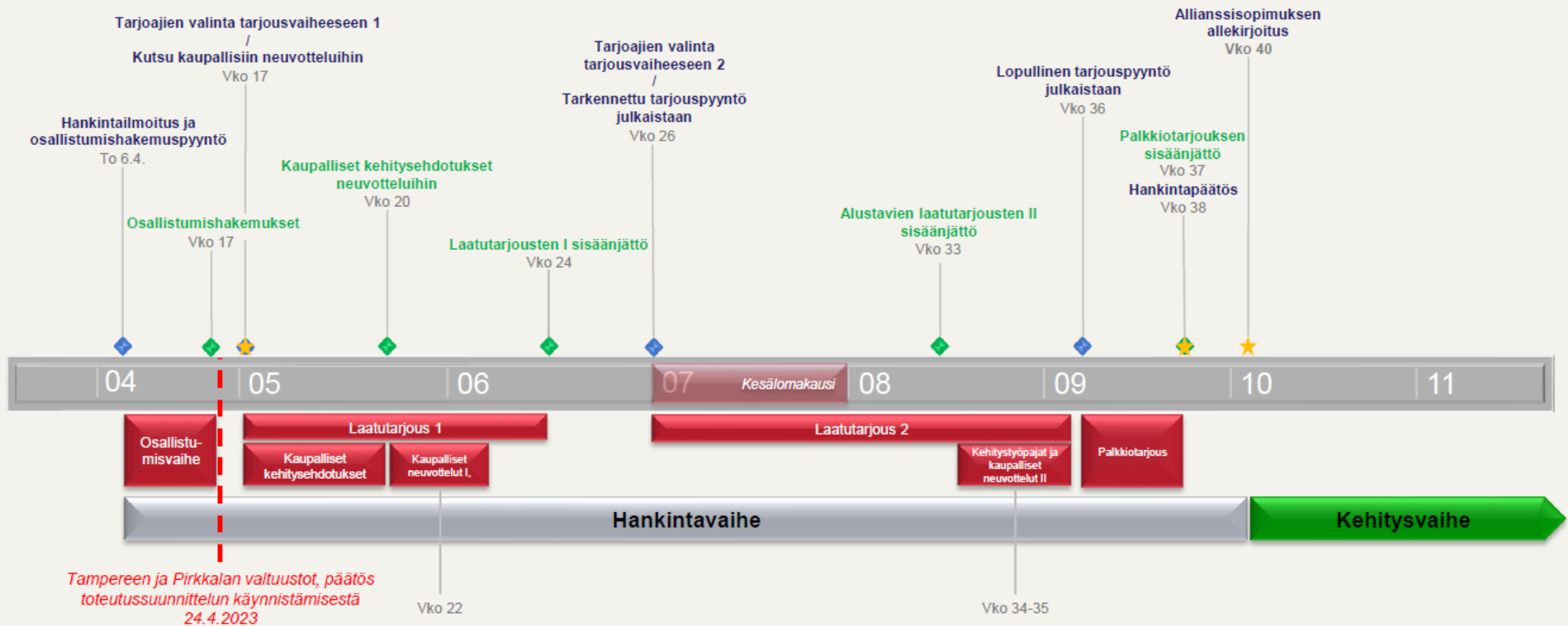
- Markkinavuoropuhelu 10.11.2022
 - Kahdenväliset keskustelut suunnittelu- ja rakennusyriyten kanssa
 - Markkinoiden suositus toteutusmallista
 - Markkinoiden arvio hankkeen aikataulusta → toteutussuunnittelulle varattu aika on liian lyhyt
- Ennakkoilmoitus hankintamallista 14.12.2022 julkisiin hankintoihin
 - Allianssimallilla
 - Eteläinen ja itäinen ratahaara yhtenä kokonaisuutena
 - Kilpailutetaan suunnittelijat ja rakentajat yhdessä
- Toinen markkinavuoropuhelu 23.3.2023
 - Hankesuunnitelman esittely
 - Alustavien soveltuvuusvaatimusten ja hankinnan vaiheiden esittely ja kommentointi
 - Kahdenväliset keskustelut tarjoajaryhmittymien kanssa
- Tavoitteena hankintailmoituksen julkaiseminen ehdollisena 6.4.2023

Pirkkala–Linnainmaa raitiotien tavoiteaikataulu

	2022					2023												2024											
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Hankesuunnitelma	■	■	■	■	■	■	■	■	■																				
Päätöksenteko KH:t								■	X	Tampere 3.4. ja Pirkkala 4.4.																			
Hankintailmoitus / TRO									X	6.4.2023																			
Päätöksenteko valtuustoissa									X	24.4.2023																			
Tarjouskilpailu									■	■	■	■	■	■															
Hankintapäätös / TRO																													
Toteutussuunnittelu														■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Päätöksenteko valtuustoissa																													
Rakentaminen																													

2025–2028

Hankinnan alustava aikataulu



- ◆ Tilaaja toimittaa materiaalia
- ◆ Tarjoaja toimittaa materiaalia
- ★ Tilaajan päätös

Päätöksenteko

- Hankesuunnitelma
 - päätös valtuustoissa toteutussuunnittelun aloittamisesta 4/2023
- Allianssin kilpailutus
 - TRO:n hankintapäätös palveluntuottajista 9/2023
- Toteutussuunnittelu, allianssin kehitysvaihe
 - kunnat viimeistelee ja hyväksyy asemakaavat ja katusuunnitelmat
 - rakentajilta saadaan sitova tavoitekustannus
 - tarkennetut vaikutusten arvioinnit ja H/K-laskelma
 - päätös valtuustoissa rakentamisesta 10/2024
- Rakentaminen 2025–2028 ja lisävaunujen hankinta
 - Liikenteen aloittaminen n. 1/2029

Kiitos!

TRO:N INFRAVASTIKE JA KALUSTOVUOKRA PIRKKALA- LINNAINMAAN MYÖTÄ VUONNA 2029

Hankesuunnitelma VE 1: Linnainmaa-Suuppa

Arvio 20.3.2023

**TAMPEREEN
RAITIO Tie
OY**

SISÄLLYS

1. Vastikkeen jakoperusteet omistajille sekä vastikelaskelmien keskeiset perusolettamukset
2. Arvioidut vastikkeet vuonna 2029 Pirkkala - Linnainmaan liikennöinnin alettua
3. Infravastikkeen korkoherkkyys

VASTIKKEEN JAKOPERUSTEET JA VASTIKKEARVIoidEN PERUSTEET

Hankesuunnitelma VE 1: Linnainmaa-Suuppa

INFRAVASTIKKEEN JAKOPERUSTEET OMISTAJIEN VÄLILLÄ

- Infrakululaji
 - Toteutussuunnittelun kustannukset on jaettu osakkaille investointikustannusten suhteessa.
 - Infrainvestointi ja niihin kohdistettavat rahoituskustannukset todellisten investointikustannusten mukaan, jossa jakopisteenä on Tampereen alueen viimeinen pysäkki. Poikkeukset on sovittu erikseen (sähkönsyöttöasema ja Partolan kolmasraide).
 - Radan kunnossapito, kunnossapitolaitteet ja niiden huolto, vakuutukset ym. yleiskustannukset jaetaan ratakilometrien suhteessa: Pirkkala 4,6/35,9 ja Tampere 31,3/35,9
- Varikkokululaji - liikennöintiin tarvittavan vaunumäärän perusteella
 - Liikennöinnin kokonaisvaunutarve 30 vaunua vuonna 2029
 - Liikennöinti Pirkkalaan edellyttää 4 vaunua
 - > Pirkkalan osuus 4/30 ja Tampereen osuus 26/30
- Hallintokululaji
 - 50 % hallintokulusta tasajaolla omistajille
 - 25 % hallintokulusta liikennöinnin vaunumäärän suhteessa: Pirkkala 4/30 ja Tampere 26/30
 - 25 % hallintokulusta ratakilometrien suhteessa: Pirkkala 4,6/35,9 ja Tampere 31,3/35,9
 - > lopputulos Pirkkala 31,5 % ja Tampere 68,5 %

INVESTOINTIKUSTANNUS

Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien investointikustannuksen muodostuminen MAKU 130,0 (2015=100) indeksiluvulla:

Investointikustannukset, miljoonaa euroa	Pirkkalan ratahaara, Pirkkalan kunnan osuus	Pirkkalan ratahaara, Tampereen kaupungin osuus	Linnainmaan ratahaara	Hervannan varikon laajennus ja siihen liittyvät hankkeet	Infran kunnossapitok alusto	Yhteensä
Investointikustannus MAKU 130,0	113,8	105,4	83,0	30,4	2,4	335,0
Valtionavustus 30%	-34,1	-31,6	-24,9	-9,1	0,0	-99,8
Hankintamenoön luettavat korkomenot (arvio)	6,9	6,4	5,0	1,8	0,0	20,2
Investointikustannus yhteensä	86,6	80,2	63,1	23,1	2,4	255,4

VASTIKELASKELMIEN KESKEISET OLETUKSET

- Suunnitteluun ja rakentamiseen saadaan täysimääräisesti 30 %:n valtionosuus
- Ajetut linjakilometrit vuonna 2029:
 - Linja 1 Linnainmaa - Suuppa: 1 650 355 km / vuosi
 - Linja 3 Hervantajärvi - Lentävänniemi 1 880 164 km / vuosi
- Raitiovaunuja käytössä yht. 35 kpl, joka on riittävä määrä 7,5 min vuorovälillä operoimiseen linjalla 1 ja 3 (sisältää huolto-, kolari- ja liikennevaravaunut)
- Ylläpito- ja hallintokustannusten arvioimisessa on käytetty yleisesti 2 % vuotuista inflaatio-olettamaa
- Rahoituskustannusten keskeiset oletukset:
 - Korkokuluna käytetty ”vanhojen lainojen” (joilla rahoitettu osat 1 ja 2, alkuperäinen varikkoinvestointi sekä raitiovaunut 1-28) osalta 2,0 %-yksikköä
 - Pirkkala-Linnainmaa raitiotien investointien rahoittamiseen tarvittavien lainojen korkokuluna käytetty 3,05 %-yksikköä, joka perustuu saatuun korkoindikaatioon 10-vuoden kiinteäkorkoiselle lainalle
 - Infran ja varikon rakentamisaikaiset korkokulut on sisällytetty investointikustannuksiin (kustannukset aktivoidaan), jonka johdosta kuluvaikutus realisoituu poistojen kautta

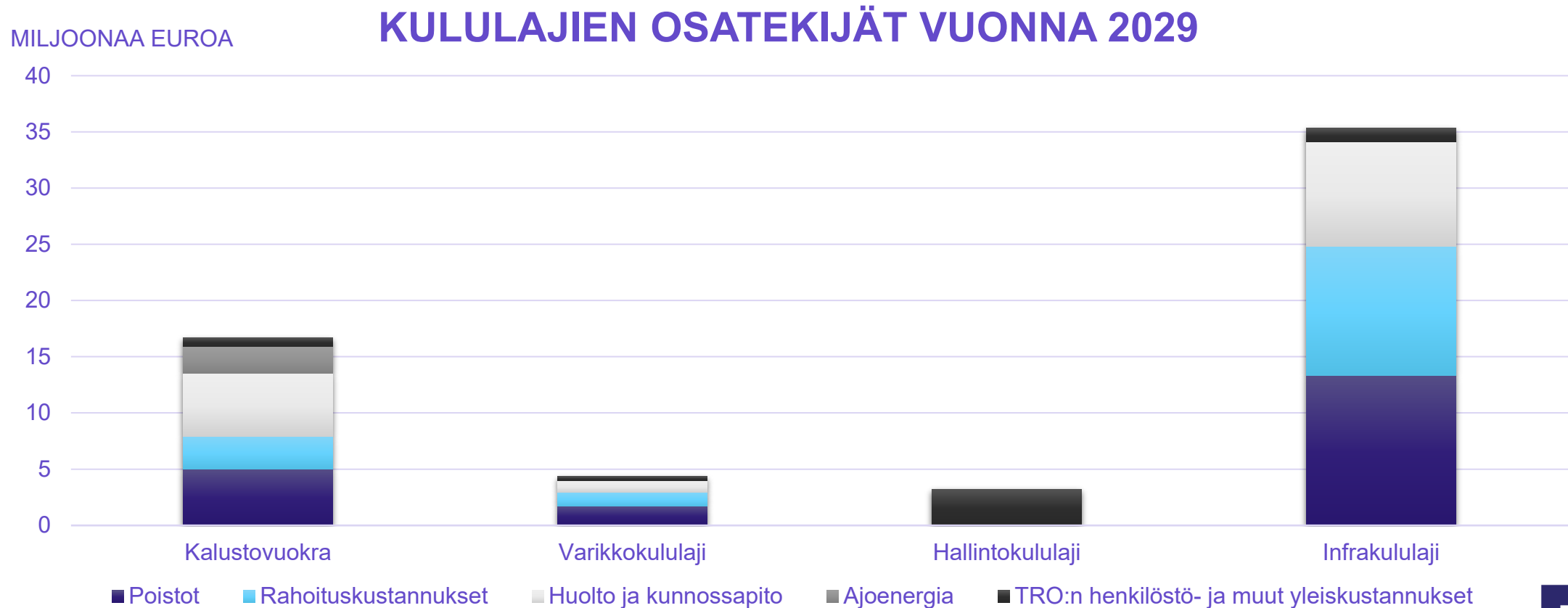
ARVIOIDUT VASTIKKEET VUONNA 2029 PIRKKALA- LINNAINMAAN LIIKENNÖINNIN ALETTUA

Hankesuunnitelma VE 1: Linnainmaa-Suuppa

NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS: TRO:N VASTIKKEET JA KALUSTOVUOKRA VUONNA 2023 JA 2029 PIRKKALA-LINNAINMAAN MYÖTÄ

	Budjetti 2023, milj. eur	Ennuste 2029, milj. eur
Infrakululaji	14,9	35,3
Hallintokululaji	2,8	3,2
Varikkokululaji	2,9	4,4
Infravastike yhteensä	20,6	42,9
Kalustovuokra (Nysse)	8,7	16,7
Infravastike ja kalustovuokra yhteensä	29,3	59,6

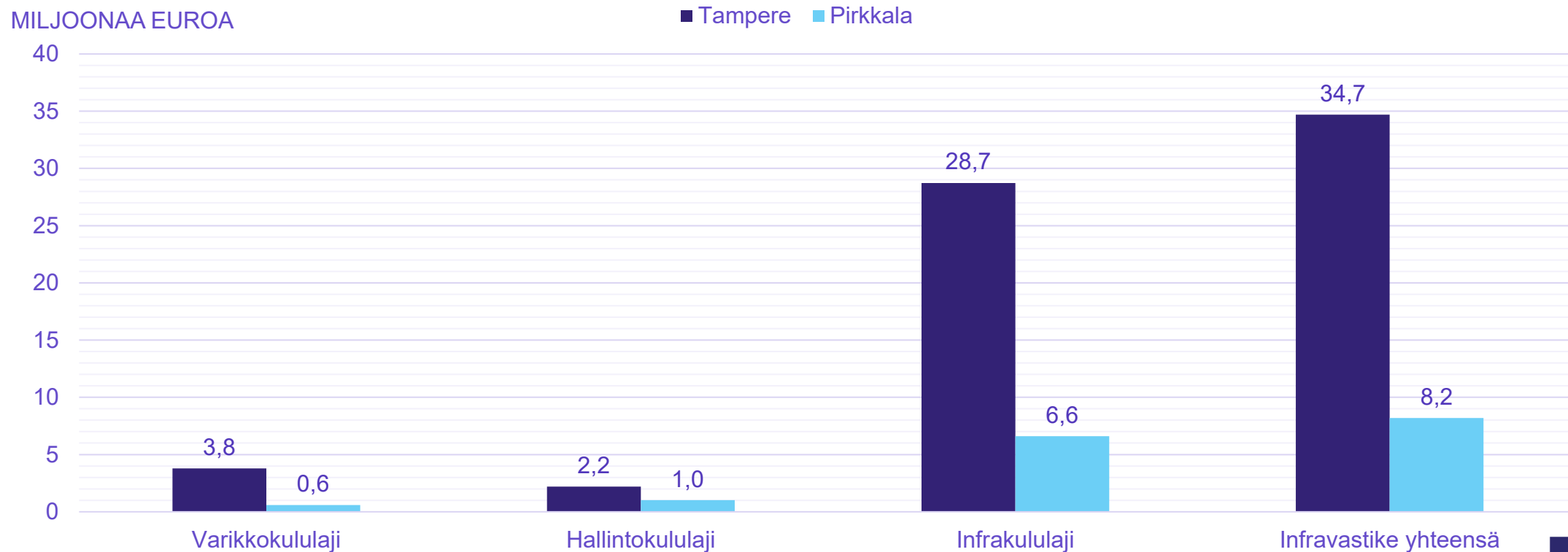
INFRAVASTIKE JA KALUSTOVUOKRA VUONNA 2029 – KOKO YHTIÖ



Infravastike + kalustovuokra yhteensä n. 59,6 m€ vuonna 2029

INFRAVASTIKKEEN JAKAUTUMINEN OMISTAJILLE

INFRAVASTIKKEEN JAKAUTUMINEN VUONNA 2029

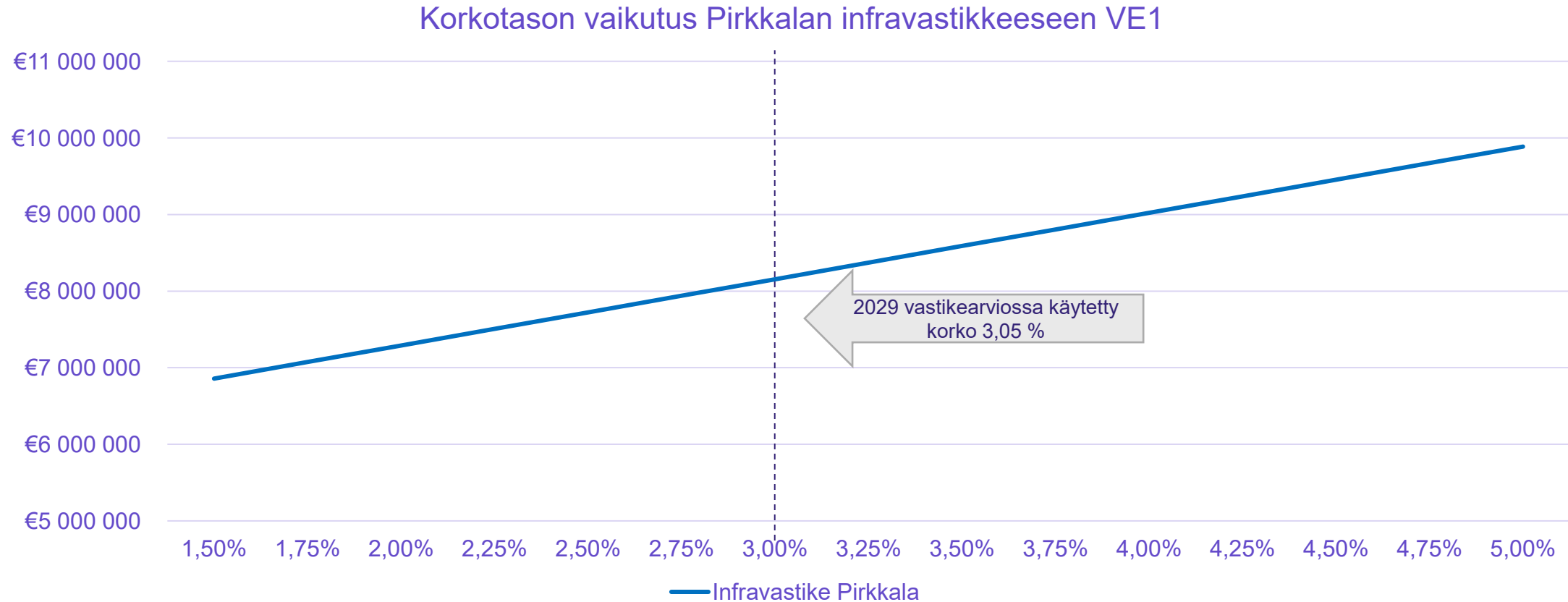


Kalustovuokra (n. 16,7 m€) laskutetaan Nysseltä, joka jakaa kustannuksen kunnille yleisten joukkoliikenteen kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti.

KORKOHERKKYYS

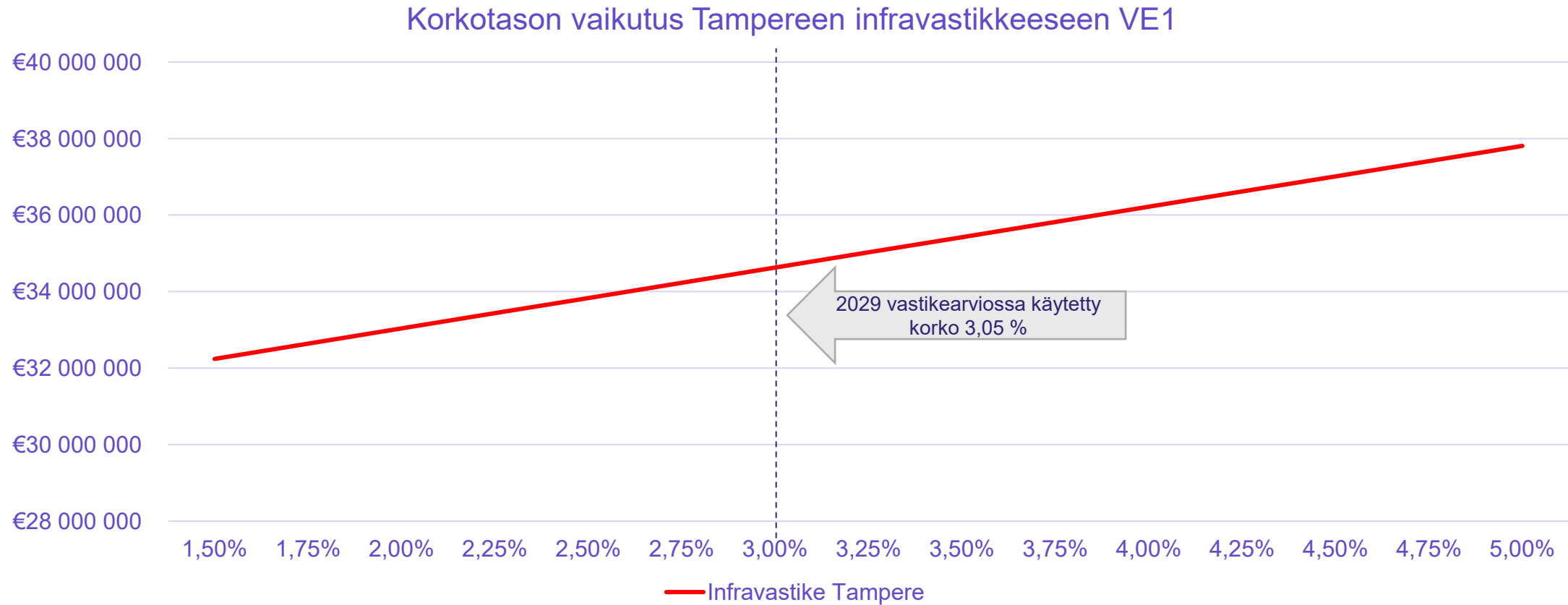
Hankesuunnitelma VE 1: Linnainmaa-Suuppa

KORKOTASON VAIKUTUS VASTIKKEISIIN



Korkotason muutoksen vaikutusta on simuloitu vain Pirkkala-Linnainmaahan liittyvien lainojen osalta, sillä vanhojen lainojen korkotaso on pitkälti kiinnitetty n. 2 %-yksikköön

KORKOTASON VAIKUTUS VASTIKKEISIIN



Korkotason muutoksen vaikutusta on simuloitu vain Pirkkala-Linnainmaahan liittyvien lainojen osalta, sillä vanhojen lainojen korkotaso on pitkälti kiinnitetty n. 2 %-yksikköön

**TAMPEREEN
RAITIOTIE
OY**



NYSSE

PirLi- hankkeen vaikutus joukkoliikenteen kustannuksiin vuonna 2029 ja kokemuksia Ratikasta 9.8.2021 alkaen

Mika Periviita 20.3.2023
joukkoliikennejohtaja

Ratikan kustannusjako

- Tampereen Raitiotie Oy laskuttaa suoraan osakkailtaan
 - Hallintokululaji
 - Infrakululaji
 - Varikkokululaji
- Tampereen Raitiotie Oy laskuttaa Nysseltä kalustovuokran
- Nysse jakaa Ratikan liikennöinnin kustannukset kuten muunkin joukkoliikenteen kustannukset
 - Kuntien välisen liikenteen nettokustannukset jaetaan niiden kuntien kesken, joita ko. liikenne palvelee linjoittain, kuntalaisten matkustuksen (lipputulosten) ja linjakilometrien suhteessa.
 - Lippu- ja maksujärjestelmästä sekä informaatiojärjestelmästä aiheutuvat kustannukset kohdistetaan aiheuttamisperiaatteella kaikkeen joukkoliikennelautakunnan tilaamaan liikenteeseen, jossa ko. järjestelmiä käytetään

Ratikan liikennöintikustannukset

- Palvelutuottajan kustannukset (liikennöintisopimus)
 - kuljettajien ja työnjohton palkat
 - liikenteenohjauskeskus
 - hallinto
 - muut kulut
- Kalustovuokra
- Lippu- ja maksujärjestelmästä aiheutuvat kustannukset
- Informaatiojärjestelmästä aiheutuvat kustannukset
- Nettokustannukset saadaan vähentämällä lipputulot linjakohtaisesti
- ja lopuksi vähentämällä valtiontuet

Ratikkalinja 1 Linnainmaa – Suuppa kustannusjako v. 2029

- liikennöintikustannus 12,9 milj.eur
- lipputulot 9,0 milj.eur
- subventio 3,9 milj.eur

- Pirkkalan osuus 28 % 1,1 milj.eur
- Tampereen osuus 72 % 2,8 milj.eur

- liikennöintikustannus sisältää
 - Palvelutuottajan kustannukset (liikennöintisopimus)
 - kuljettajien ja työnjohdon palkat, liikenteenohjauskeskus, hallinto, muut kulut
 - Kalustovuokra
 - Lippu- ja maksujärjestelmästä aiheutuvat kustannukset
 - Informaatiojärjestelmästä aiheutuvat kustannukset
- osuudet ratakilometriä suhteessa (sama tarjonta päästä päähän)
- Subventio ennuste 30 %
 - Tällä hetkellä linja 1 noin 40 % ja linja 3 noin 20 %

Pirkkalan joukkoliikenteen kustannukset v. 2029

- Ratikkalinja 1 1,1 milj.eur
 - Suuppa-Linnainmaa
- bussilinjat 1,1 milj. eur
 - Vaitti-Kurikka
 - Pere,Toivio
 - kehätien varsi, Turri, yhteys Hermiaan
 - Yhteys Nokialle
 - Lentoaseman seudulle
- Pirkkalan netto ennen valtiontukea 2,2 milj.eur, johon valtiontukea 10 %:a on 2,0 milj.eur
- Vuoden 2022 vastaavat kustannukset 1,4 milj. eur

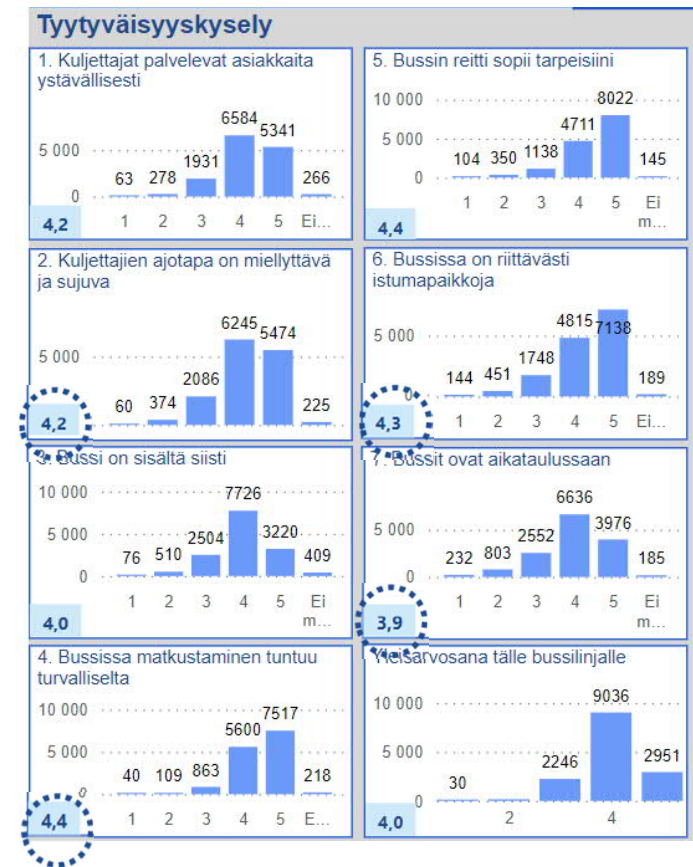
NYSSE

kokemuksia Ratikan osalta 1

Asiakkaat tyytyväisiä ratikkaan



• aikataulussa, miellyttävästi ja turvallisesti. Istumapaikkoja saisi olla enemmän.



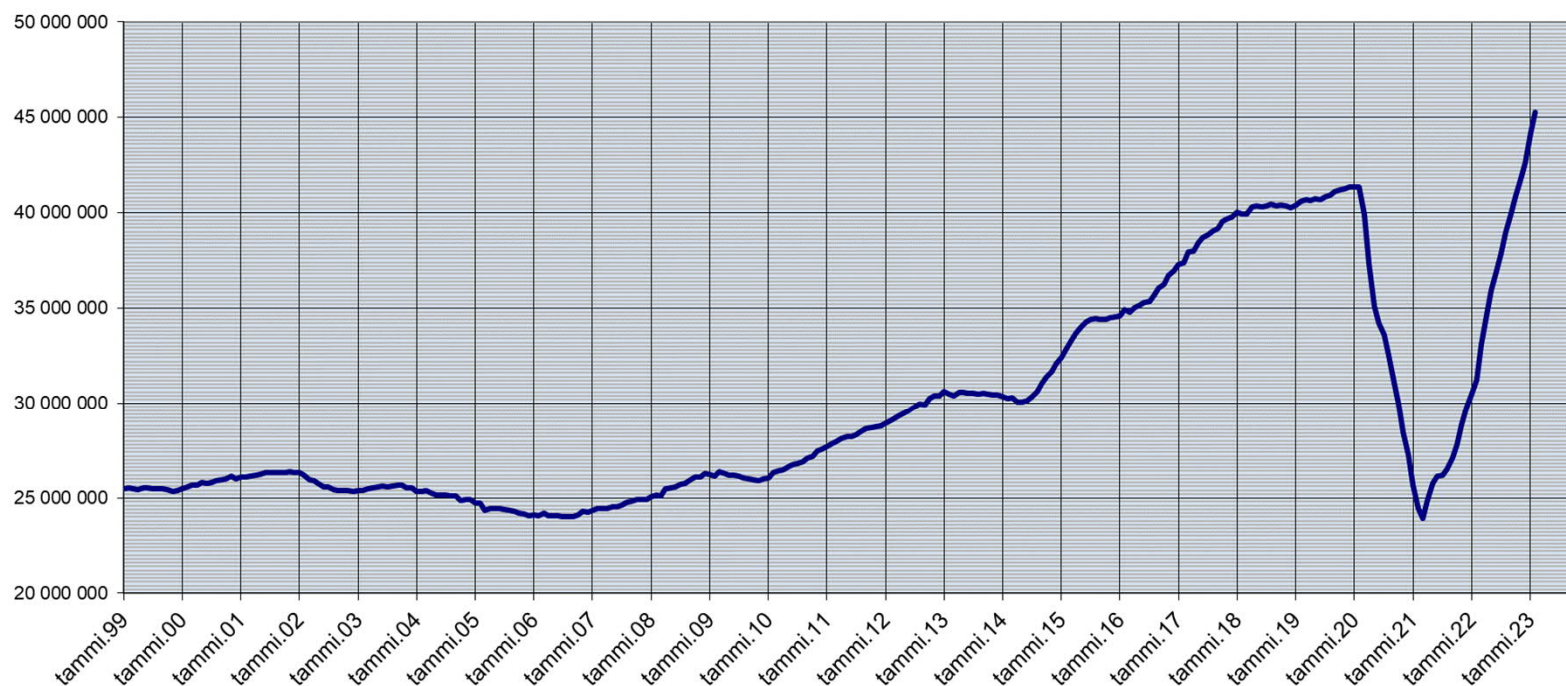
Kuinka todennäköisesti suosittelisit (NPS)

– kyselyiden tulokset 2022



Koronakuopasta on tultu ylös nopeasti

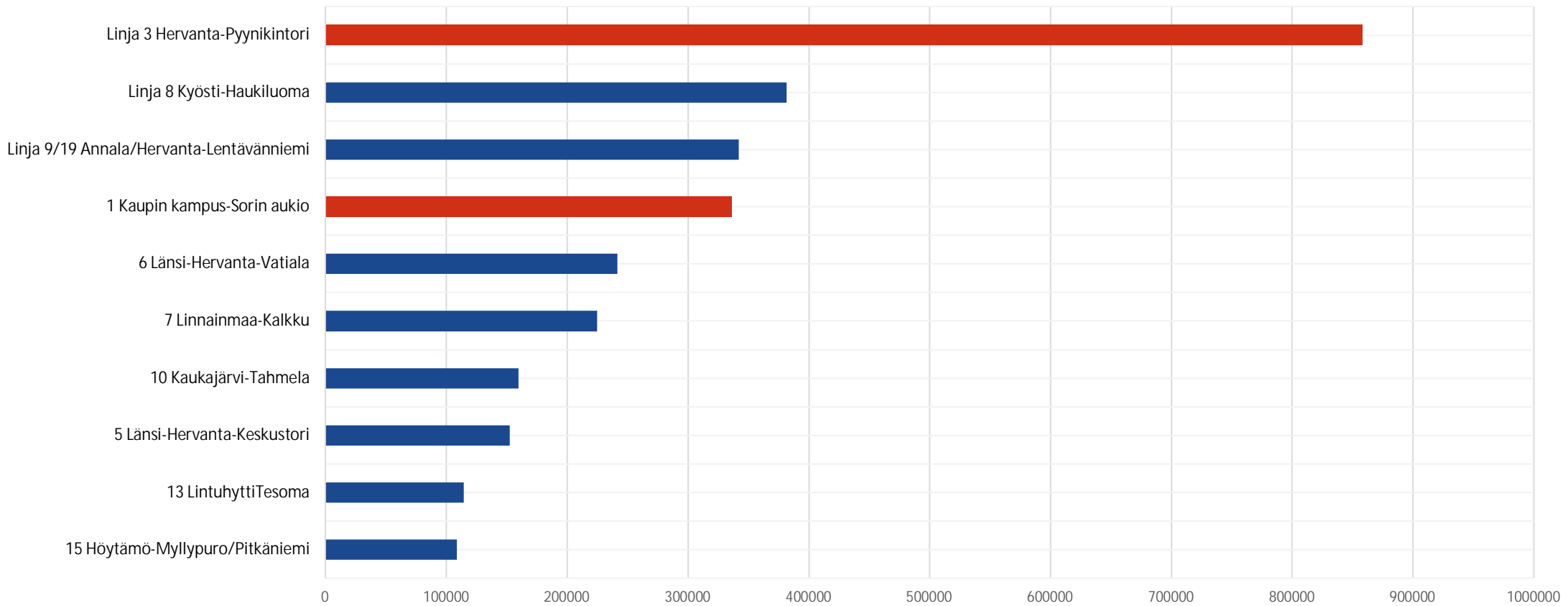
Nyssen nousut – liukuva 12 kk



vuoden 2022 vertailu
vuoteen 2019

Föli - 17 %
HSL - 23 %
Nysse + 3 %

Nyssen linjojen matkustajamäärä Top 10, helmikuu 2023



NYSSE

Kiitos !

Tampella

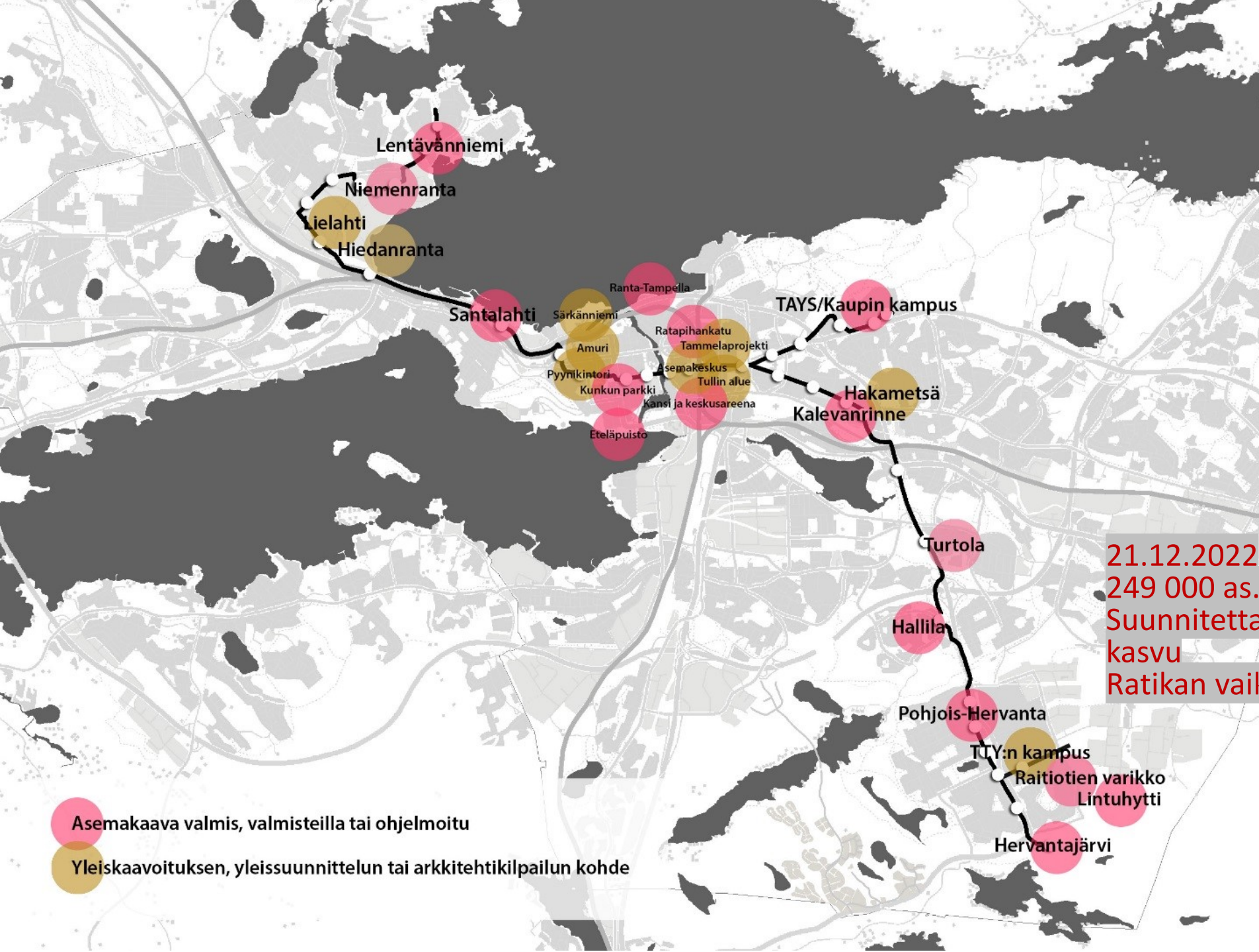
Kokemukset raitiotien osan 1 vaikutuksista Tampereen kaupungin kehitykseen

Infotilaisuus Tampereen ja Pirkkalan valtuustoille
Raitiotien hankesuunnitelma Pirkkala-Linnainmaa
20.3.2023

Mikko Nurminen

Johtaja, kaupunkiympäristön palvelualue

Kasvava kaupunki/kaupunki-kehitys



2015

225 000 as.

2025

249 000 as.

2040

277 000 as.

Asemakaava valmis, valmisteilla tai ohjelmoitu

Yleiskaavoituksen, yleissuunnittelun tai arkkitehtikilpailun kohde



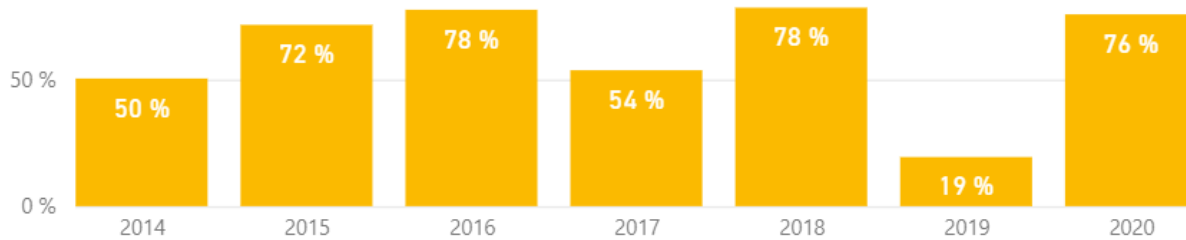
KAUPUNGIN KESTÄVÄÄ KASVUA ON VAHVISTETTU KAAVOITAMALLA 80 PROSENTTIA ASUINKERROSALASTA JOUKKOLIIKENNEVYÖHYKKEILLE JA ALUEKESKUKSIIN

← Tavoitteen etusivulle

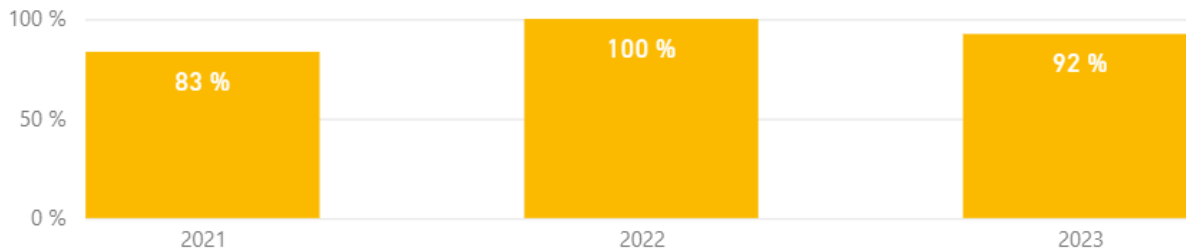
Vuosien 2018–2023 asemakaavoituksen asuminen kerrosalasta noin **78 % on sijoittunut tai tulee sijoittumaan strategian tavoitealueelle**. Näin ollen strategian tavoite ei ole täysin toteutumassa.

Arvio perustuu vuosien 2018–2020 toteutuneeseen asemakaavoitukseen sekä asemakaavoitusohjelman mukaiseen tulevaan asemakaavoitukseen vuosille 2021–2023.

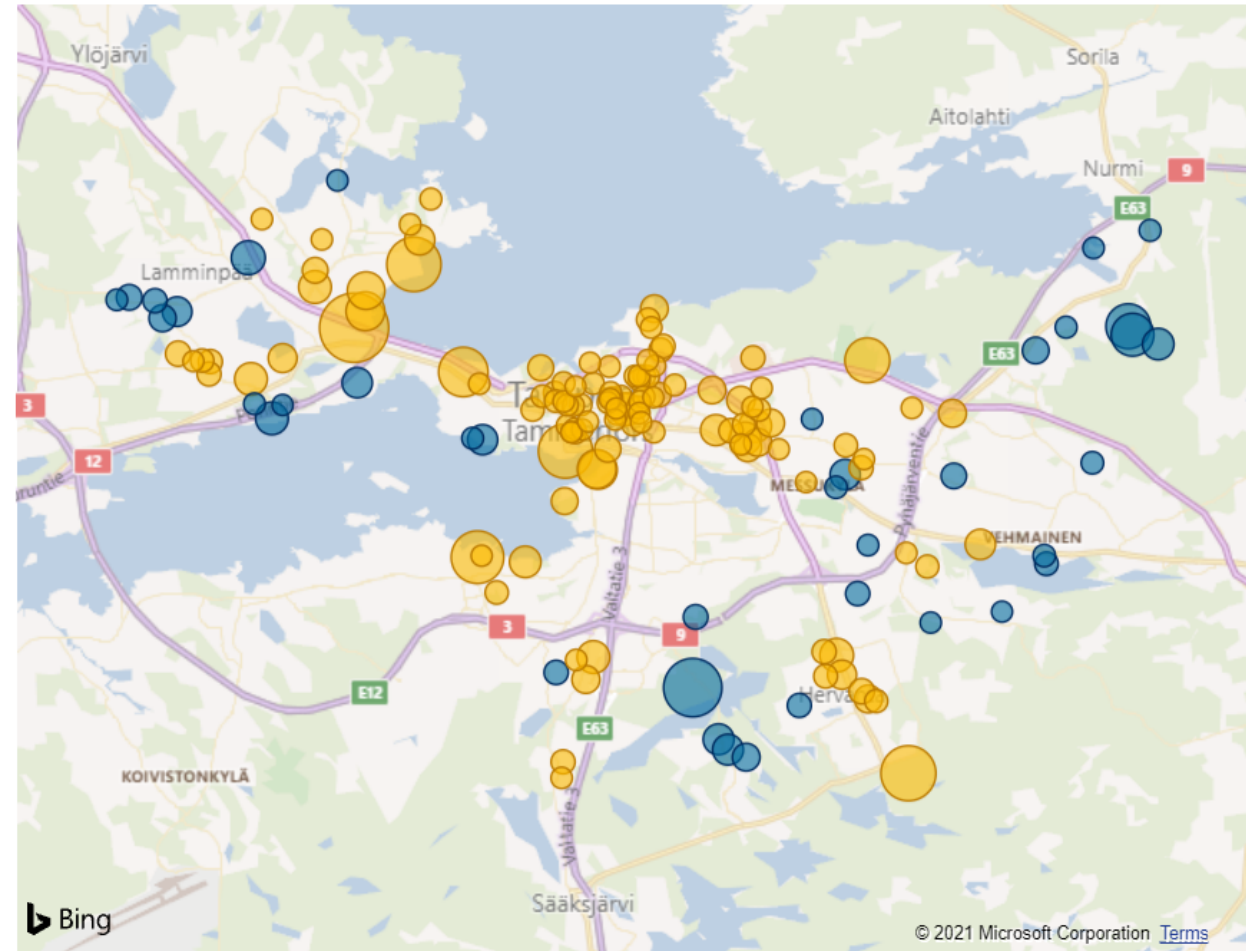
Toteutuneen asemakaavoituksen osuus tavoitealueella (YLA:ssa hyväksytyt kaavat)



Ennuste tulevan asemakaavoituksen osuudesta tavoitealueella (AK-ohjelma)



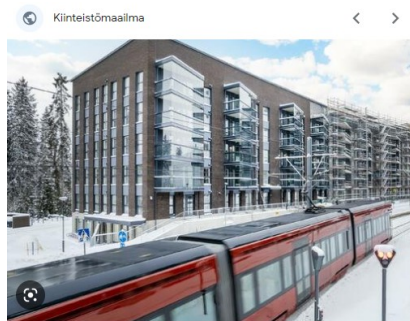
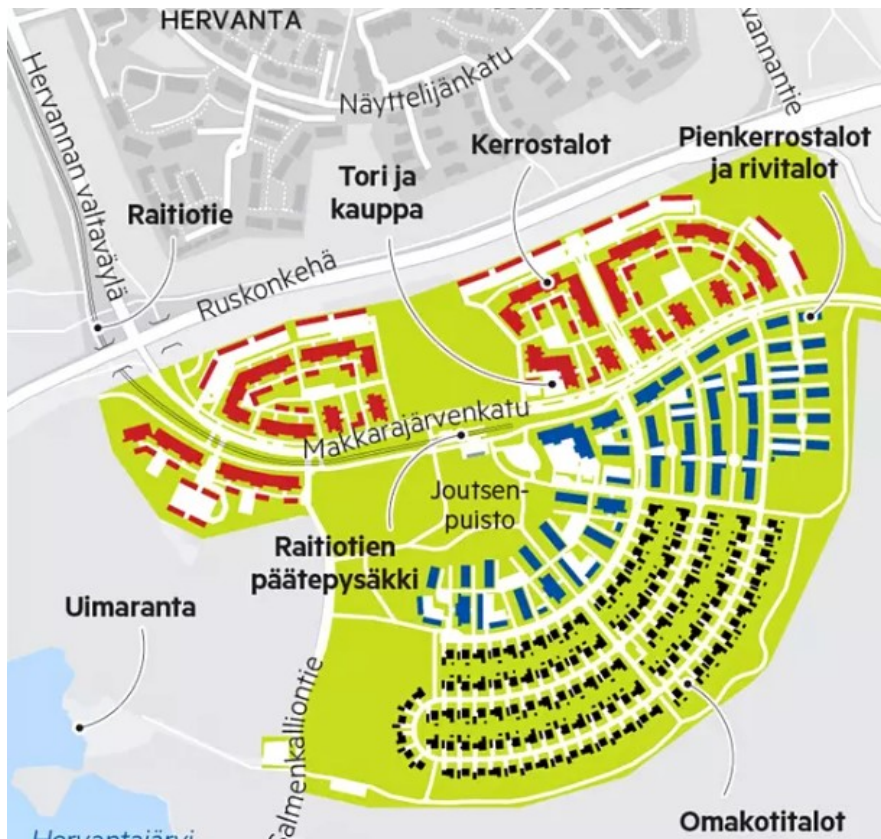
ASUMISEN ASEMAKAAVAKOHTTEET* KARTALLA VUOSINA 2014–2023



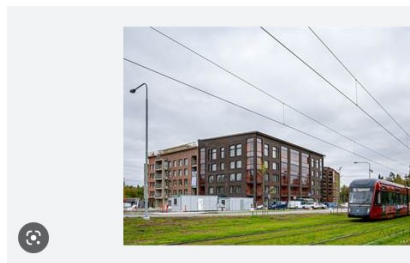
- Strategian tavoitealueelle sijoittunut tai sijoittuva asemakaava
- Muualle kaupunkiin sijoittunut tai sijoittuva asemakaava

* Kartalla näytetään ainoastaan vähintään 1000 k-m² suuriset kohteet

Hervantajärvi



1H+KT, Lyyrapyrstö 1 A 2, Hervantajärvi, Tampere - Kiinteistömaailma



Vapaat toimitilat Hervantajärvi (Tampere) - Toimitilat Kauppalehti



Kalevanrinne



Kalevanrinne +1 500 asukasta, merkittävä kaupan alue



Niemenranta ja Lentävänniemi



Kuva: YIT



- Korttelialue
Block area
- Puistoalue, puistokäytävä
Park, park paths
- Raitiotelinjous
Tramline
- Raitiotiepysäkki
Tram stop
- Pääpyöräreitti
Main cycling route
- Katu
Street
- Kävelypainottainen alue
Pedestrian-friendly area
- Torit, aukiot
Squares
- Säilytettävät rakennukset
Preserved buildings
- Meluste
Noise barrier

Hyöty-kustannuslaskelma (osat 1-2), Tampereen kaupungin talous

Vuoden 2020 laskelma:

Kustannukset (M€)

• Investointi	361
• Valtion investointituki	-88
• Kaupungin nettoinvestointi	273

Hyödyt (M€)

• Maankäytön tehostuminen*	115
• Kiinteistötalous**	193
• Kunnallisverotulot	7
• Hoito- ja ylläpito	-32
• Lipputulojen kasvu	78
• Operointikustannussäästö	74
• Jäännösarvo	26
• Hyödyt yhteensä	461

Hyöty-kustannussuhde 1,69

Vuoden 2016 laskelma:

Tampereen kaupungin taloudellinen H/K suhde - taulukko

Kustannukset (milj. euroa)

Investointi	283
Valtion investointituki	75
Kaupungin nettoinvestointi	208

Hyödyt (milj.euroa)

Maankäytön tehostuminen	115
Kiinteistötalous	128
Kunnallisverotulot	7
Hoito- ja ylläpito	-32
Lipputulojen kasvu	114
Operointikustannusmuutos	44
Jäännösarvo	22

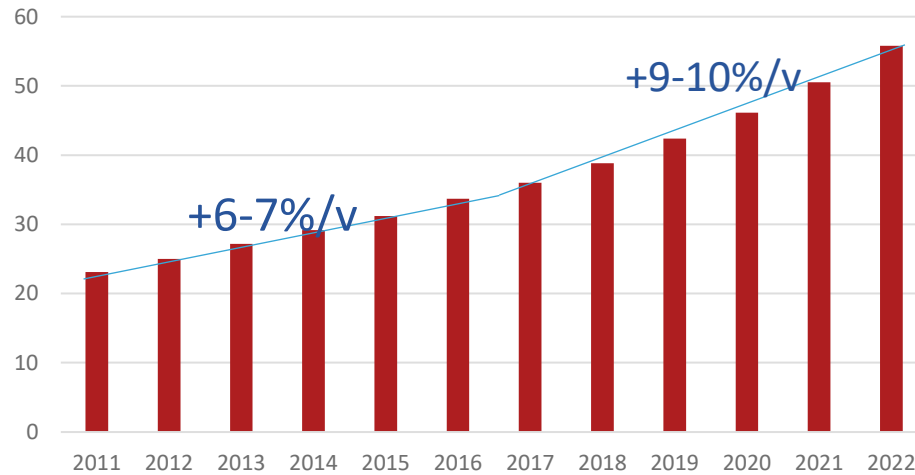
hyödyt yhteensä 398
H/K 1,9

*) = pienemmät investoinnit: vähentynyt infran tarve ratikan mahdollistamana

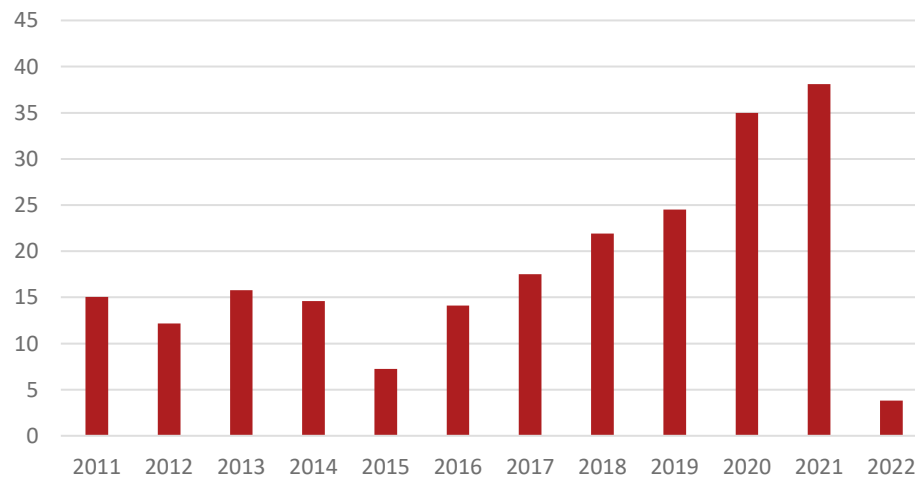
***) = Lisätulot:ratikan mahdollistama lisärakentamin, maan hinnan nousu, nopeampi toteutuminen

Maanjalostukset tulot/koko kaupunki

Maanvuokratulot, €/vuosi



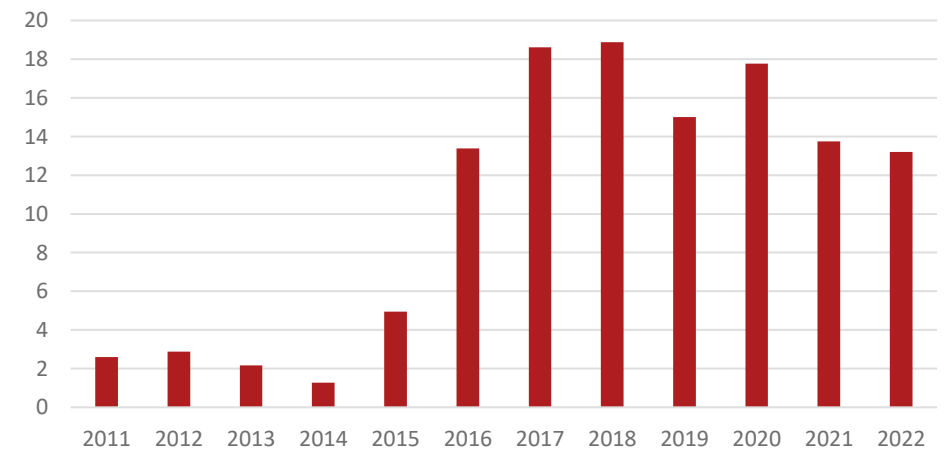
Maanmyyntitulot, €/vuosi

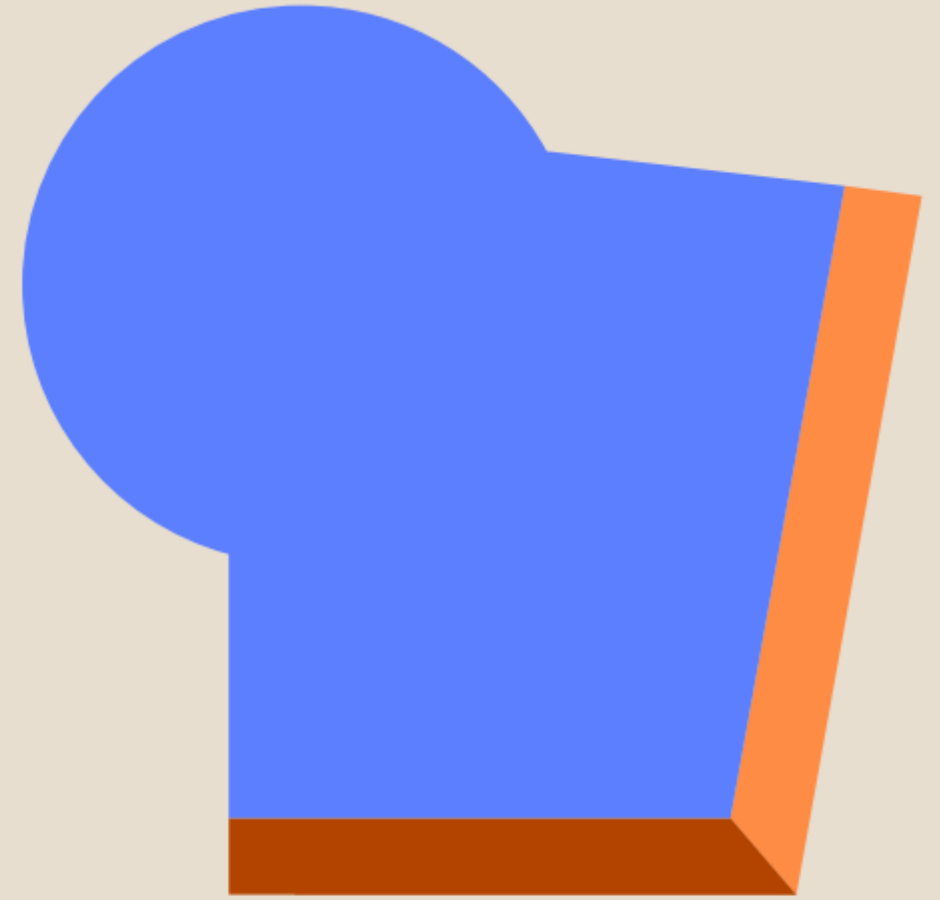


Tampereen asunto- ja maapolitiikan linjaukset kaudelle 2022–2025 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 13.6.2022 (§ 93, pöytäkirja).

Etusivu | Johdanto | Tavoite 1 | Tavoite 2 | Tavoite 3 | Tavoite 3 | Tavoite 4 | Tavoite 5 | Tavoite 6 | Tavoite 7 | Tavoite 8 | Tavoite 9 | Tavoite 9 | Mittarit

Maankäyttösovituskorvaukset, €/vuosi





Tampereen kaupunkiraitiotieselvitys 2023

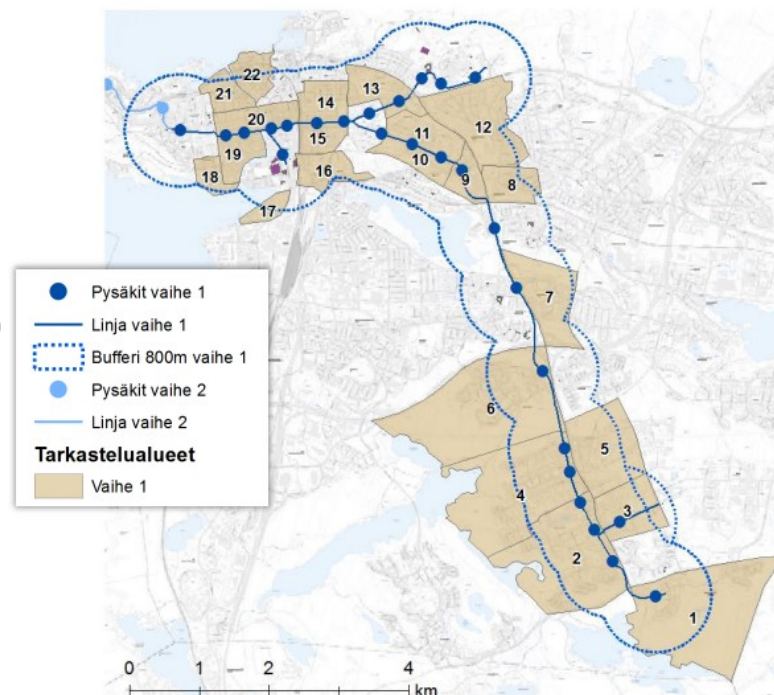
- 1. vaiheen seurantaraportti 2016-2019 ja 2020-2022
- 2. vaiheen seurantaraportti 2020-2022

Tiivistelmä
10.3.2023

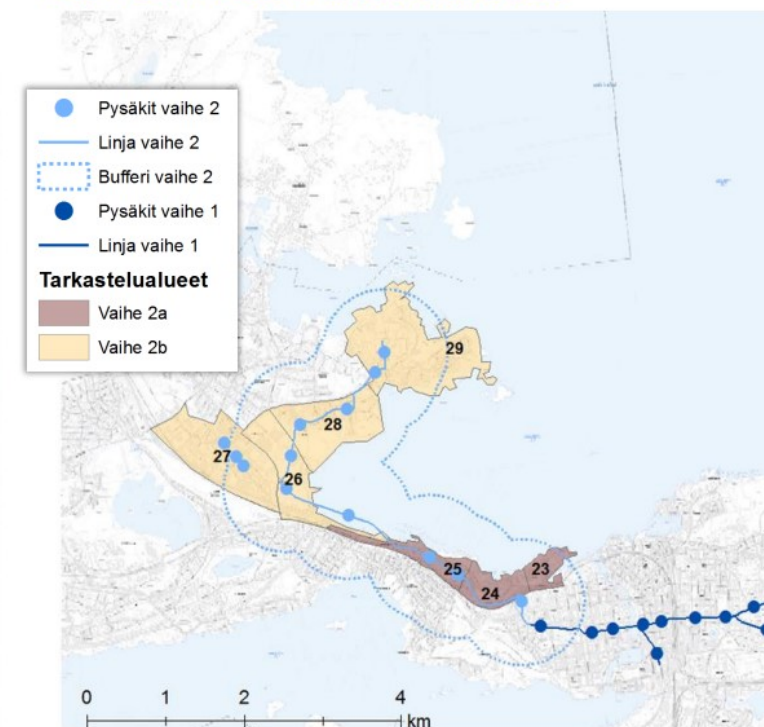
Keskeinen sisältö

- Laskennan päivitys
- Raitiotien 1. vaiheen osalta
 - seuranta tarkastelualueiden toteutuneesta rakentamisesta 2016-22
 - arvio tulevasta rakentamisesta tarkastelualueille, perustuen PALM-suunnitelmaan 2023-2040
- Raitiotien 2. vaiheen osalta
 - seuranta tarkastelualueiden toteutuneesta rakentamisesta 2020 – 2022
 - arvio tulevasta rakentamisesta tarkastelualueille, perustuen PALM-suunnitelmaan 2023-2040

Vaiheen 1 tarkastelualueet



Vaiheen 2 tarkastelualueet



Keskeiset tulokset

Osa 1

- 2016 tarkastelussa maankäyttö 2016-2046 oli yhteensä n. 1 350 000 k-m²
- 2016-2022 toteutunut n. 720 000 k-m² eli n. 53 % suunnitelmasta
- PALM 2023-2040 maankäyttö 1 570 000 k-m²
- Maankäyttötulot kaupungille ovat vuosina 2016–2022 olleet pääoma-arvoina n. 237 miljoonaa euroa
- PALM-suunnitelman mukaiset vuosien 2023–2040 tulevat maankäytön tulot kaupungille ovat nykyarvona yhteensä n. 724 miljoonaa euroa.

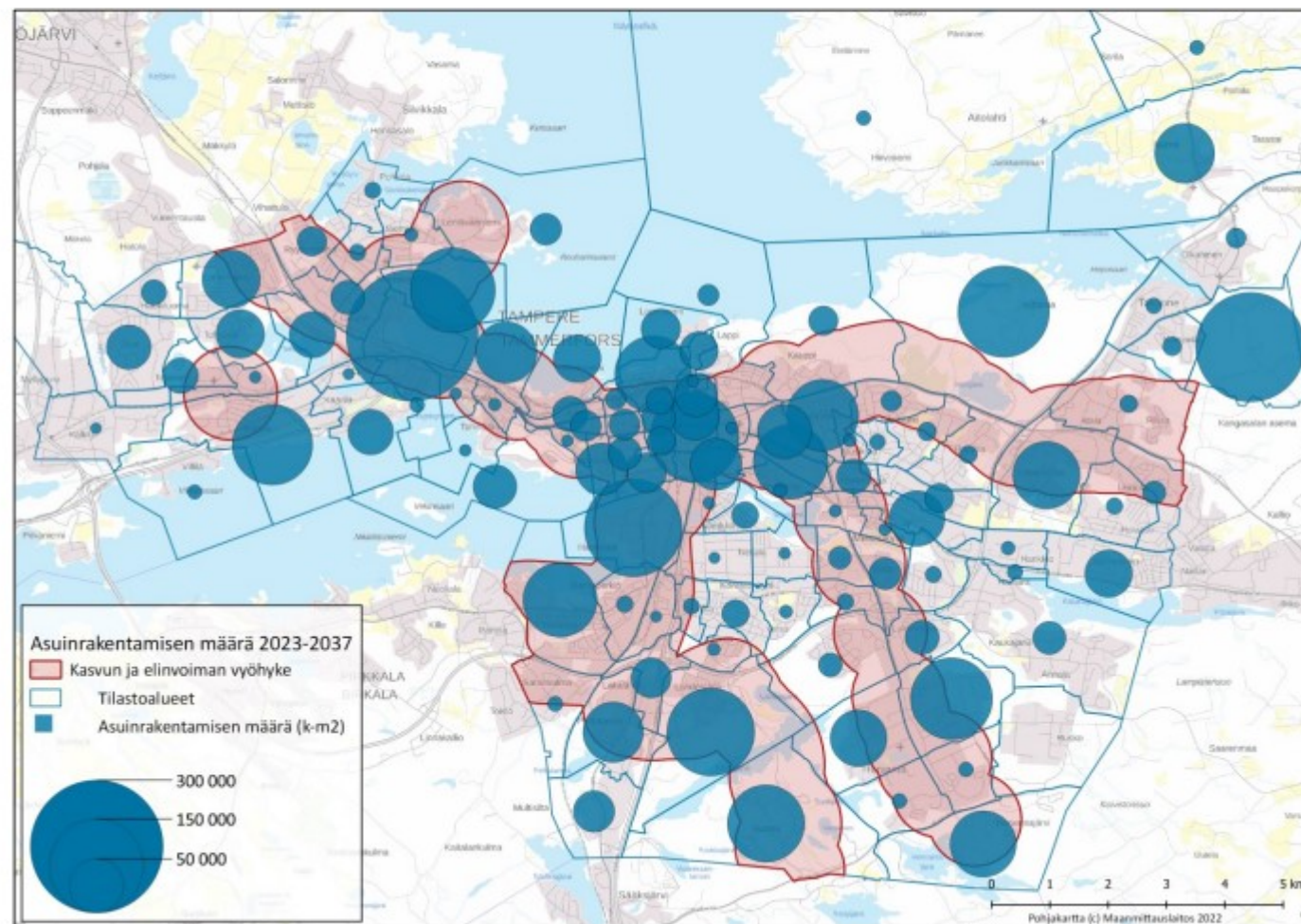
- *Rakentamista ja maanjalostuksen tuloja kokonaisuutena merkittävästi 2016 arvioitua enemmän ja nopeammin*
- *Vaihtoehtoista kehitystä (ei ratikkaa) ei arvioitu*

osa 2

- 2016 tarkastelussa maankäyttö 2016-2046 oli n. 890 000 k-m²
- 2020-2022 on toteutunut n. 110 000 k-m² eli n. 12 % suunnitelmasta
- PALM 2023-2040 maankäyttö 860 000 k-m²
- Maankäyttötulot kaupungille ovat vuosina 2020–2022 olleet pääoma-arvoina n. 25 miljoonaa euroa
- PALM-suunnitelman mukaiset vuosien 2023–2040 tulevat maankäytön tulot kaupungille ovat nykyarvona yhteensä n. 225 miljoonaa euroa.

Tuleva asuinrakentaminen

- **Käynnissä olevia asuinrakentamisalueita, joiden rakentuminen jatkuu tulevana vuosina:**
 - Ranta-Tampella
 - Koukkuniemi-Lapin täydennysrakentaminen
 - Santalahti
 - Niemenranta
 - Lamminpään nauhatehdas
 - Kalevan, Kalevanharjun ja Hipposkylän täydennysrakentaminen
 - Ojala
- **Suurimmat asumisen uudis- ja täydennysrakentamisalueet (arvio vuodesta, jolloin uusia asukkaita):**
 - Länsi-Tampereen täydennysrakentaminen, useita kohteita (v. 2023-2026)
 - Hervannan täydennysrakentaminen (v. 2023)
 - Västingimäki (v. 2024-2025)
 - Kaleva-Hakametsä -paikalliskeskuksen ydinalue (v. 2024-2025)
 - Särkänniemi-Mustalahti-Onkiniemi (v. 2024-2025)
 - Hiedanranta ja Lielahden täydennysrakentaminen (v. 2024-2025)
 - Peltolampi (v. 2025-2026)
 - Hakametsä Sport Campus (v. 2025-2027)
 - Viinikanlahti (v. 2026-2027)
 - Asemakeskus (v. 2026-2027)
 - Alasjärven länsipuolinen alue (v. 2026-2028).
- Oheisella kartalla on osoitettu kyseisten suurempien aluekokonaisuuksien lisäksi olemassa olevat ja arvioidut tulevat rakentamisen kohteet.





Viinikanlahti 2025 ->



TAMPERE.
FINLAND

KIITOS



PIRKKALAN YHDYSKUNTARAKENNE JA MAANKÄYTTÖ

INFOTILAISUUS TAMPEREEN JA
PIRKKALAN VALTUUSTOILLE
RAITIOTIEN HANKESUUNNITELMA
PIRKKALA-LINNAINMAA 20.3.2023

Jouni Korhonen


Yhdyskuntajohtaja

PIRKKALA




MAANKÄYTTÖ

- Tiivis nykyinen rakenne
- Väestön sijoittuminen
- Kaksi keskustaa

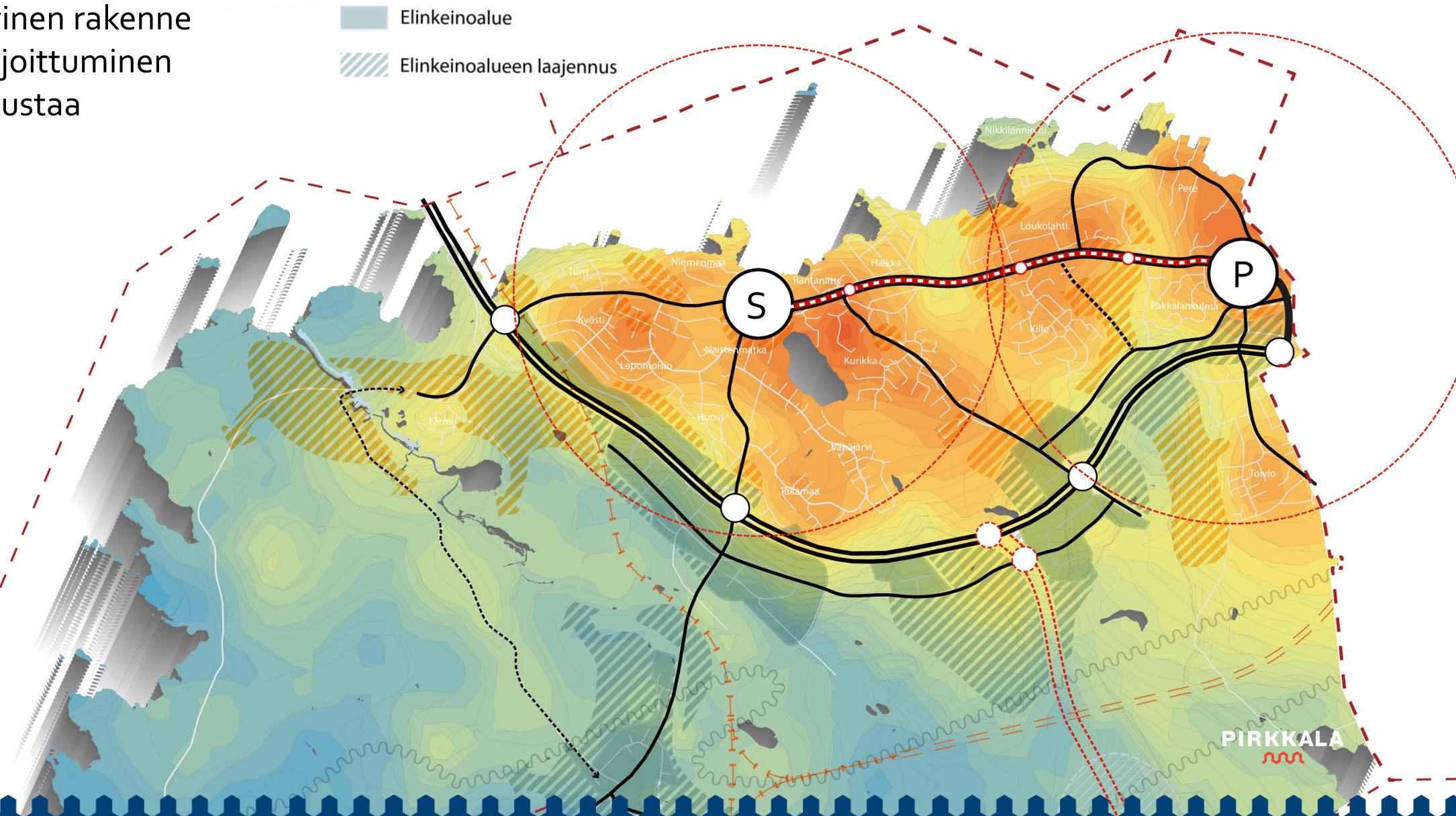
 Taajama-alueen laajennus

 Elinkeinoalue

 Elinkeinoalueen laajennus



Asukastiheys





Rakenteilla
Valmis 2024

Rakentaminen
alkaa
2022/2023

Lämpö-
keskus

Hyvinvointi-
kortteli

Asemakaava
laadinnassa

Koulukampus
rakenteilla

Täyd.rak

Vapaa-
ajakeskus

Täyd.rak
Ak-muut

Rakenteilla
Ensimmäiset
rakennukset
valmistuneet
2022

Vanha
kirjasto

Keskus
kortteli

Torialue
Kaavoitus
2022

Rakentaminen
alkaa 2022

Täyd.rak

Raitiotien
pääte pysäkki

Täyd.rak

Ranta-Pirkkala

PIRKKALA

Kaakkois-
Pirkkala

Asemakaava-
lainvoimainen

Hotelli

Lisäksi muita
kiinnostuneita
kiinteistökehittäjiä

Partolakeskus
asemakaavahakemus

laajennus

Keskus-
laajennus korttelit

Hanketta
viritellään

Yleiskaavan laaja asutuksen alue

Uusi koulu/vk
ak. muutos
laadinnassa

Kukkatalo
Asemakaava-
hakemus

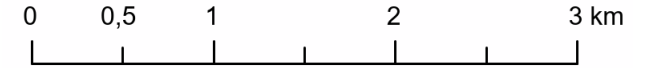
Lidl-
laajennus

Tykkipuisto
Rakennuslupavaihe

PIRKKALA
2024

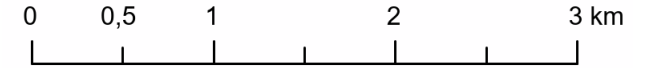
MAANKÄYTTÖ

- Raitiotien sijoittuminen
- Koulut ja urheilu- / virkistyspaikat
- Sisäisen liikkumisen laatu ja nopeus
- Tampere-Pirkkala yhteys sekä yhteys seudulle



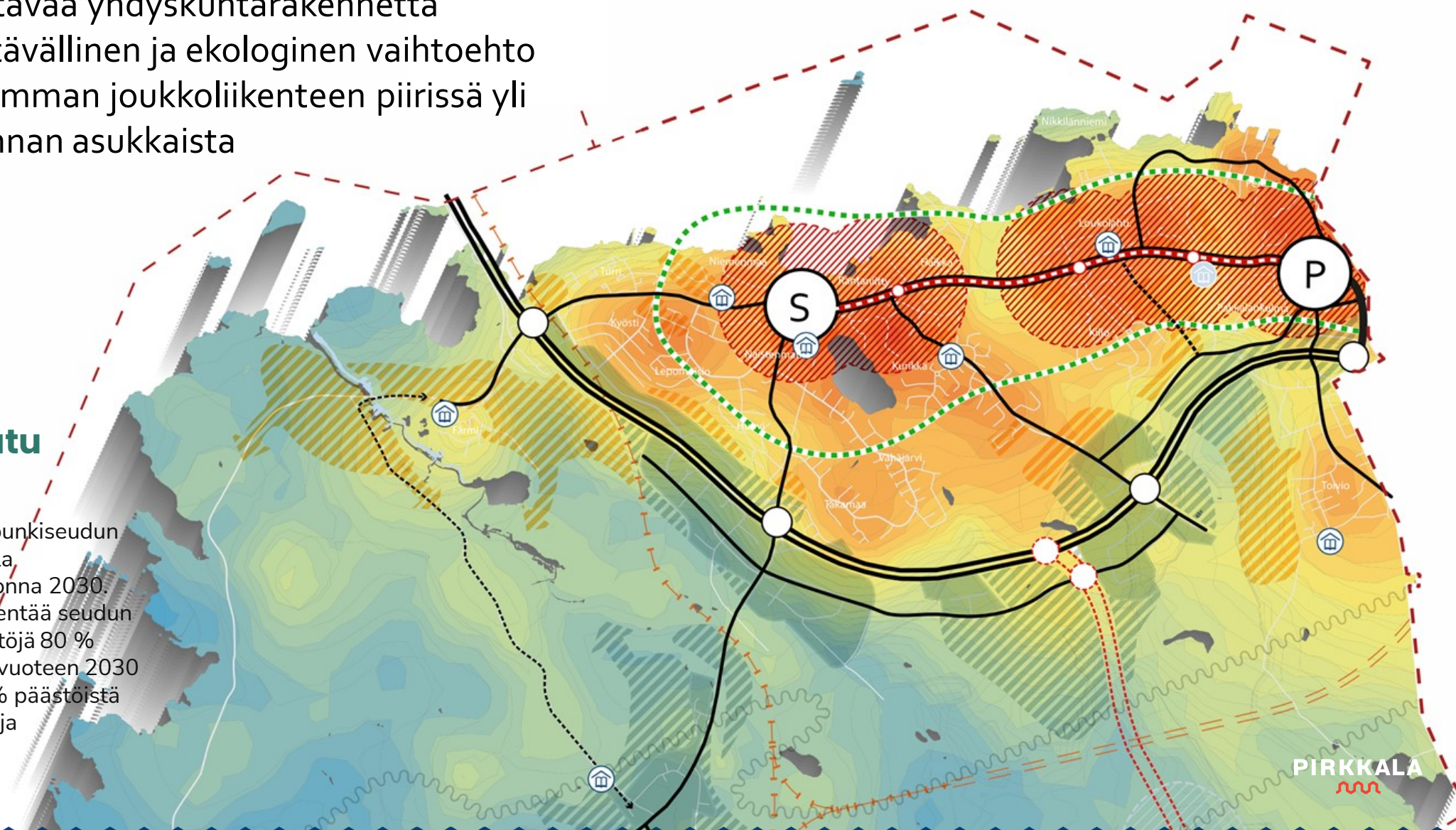
MAANKÄYTTÖ

- Tukee kestäväää yhdyskuntarakennetta
- Ilmastoystävällinen ja ekologinen vaihtoehto
- Laadukkaimman joukkoliikenteen piirissä yli puolet kunnan asukkaista



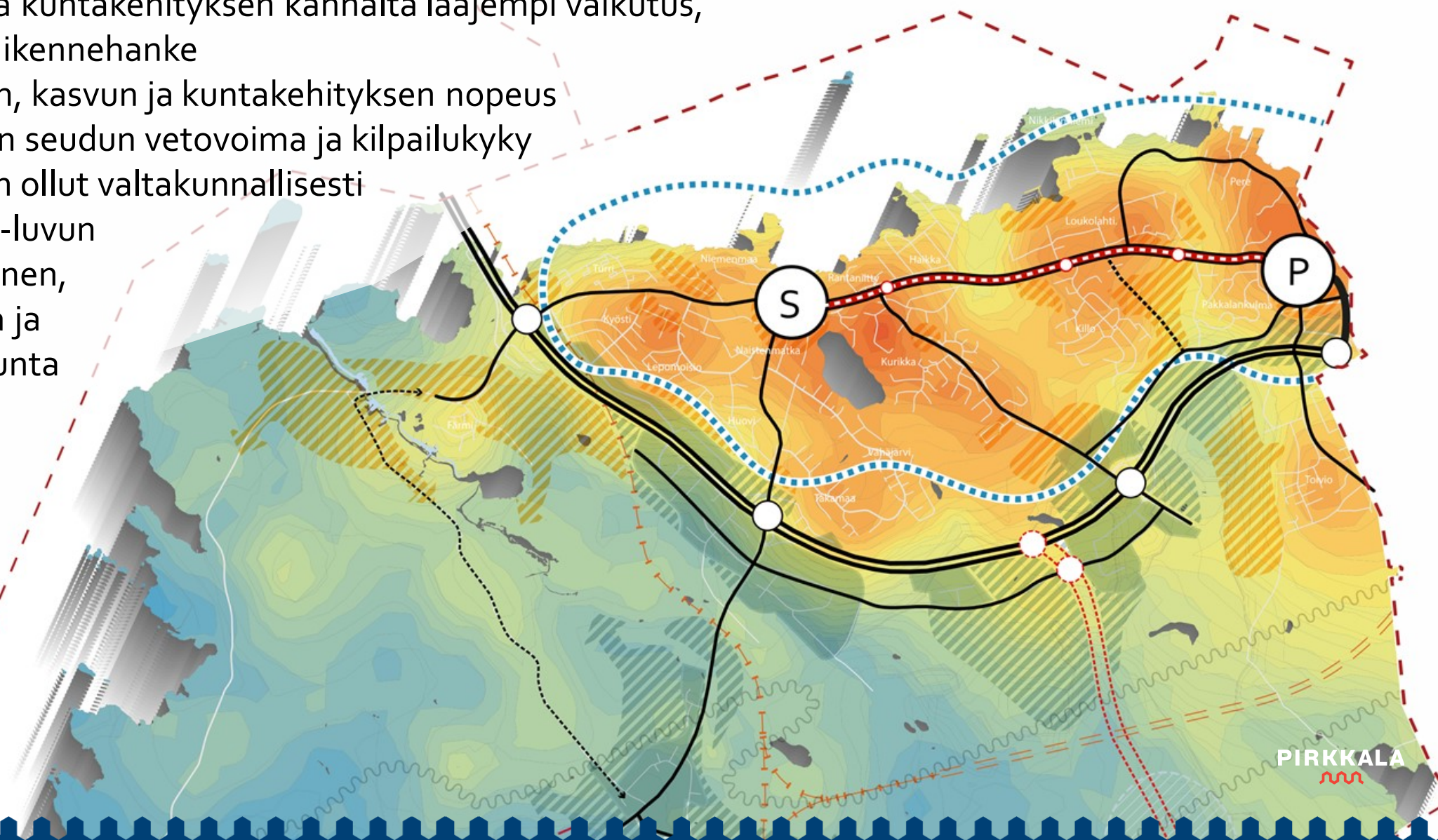
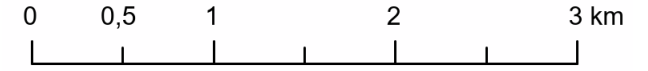
Hiilineutraali kaupunkiseutu 2030

Koko Tampereen kaupunkiseudun yhteinen tavoite on olla hiilineutraali seutu vuonna 2030. Tavoitteemme on vähentää seudun kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Loput 20 % päästöistä sidomme hiilinieluihin ja kompensoimme.

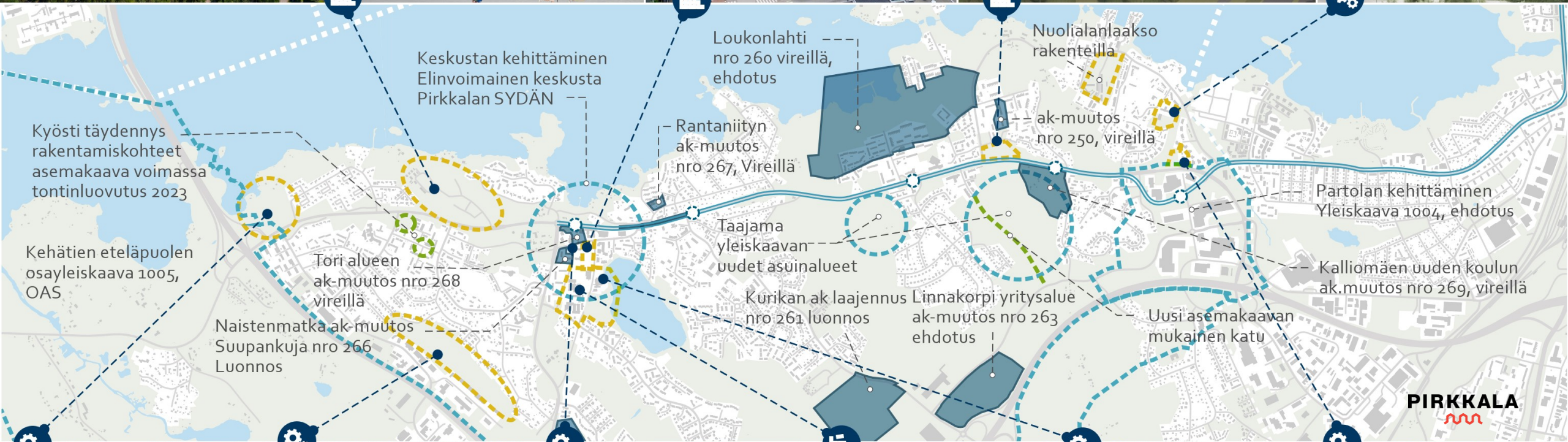


MAANKÄYTTÖ

- Hankkeella kuntakehityksen kannalta laajempi vaikutus, ei pelkkä liikennehanke
- Elinvoiman, kasvun ja kuntakehityksen nopeus
- Tampereen seudun vetovoima ja kilpailukyky
- Pirkkala on ollut valtakunnallisesti koko 2000-luvun elinvoimainen, hyvinvoiva ja kasvava kunta



MAANKÄYTTÖSUUNNITELMAT



KIITOS

Jouni Korhonen 20.3.2023

PIRKKALA
The logo graphic for Pirkkala, consisting of a stylized red line forming a series of three connected, rounded peaks, resembling a wave or a mountain range.