

04.03.2026

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

§ 25

Valtuustoaloite Vuohenojan raitiotiepysäkin toteuttamiseksi – Juho Hirvelä ym.

TRE:5030/08.00.01/2025

Valmistelija / lisätiedot:
Huhtala Leena, Hakala Petri

Valmistelijan yhteystiedot

Joukkoliikennesuunnittelija Leena Huhtala, puh. 044 430 9088, etunimi.k.sukunimi@tampere.fi ja joukkoliikenneinsinööri Petri Hakala, puh. 040 149 3048, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihtööri Noora Jalonen, puh. 040 142 4654, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Periviita Mika, Joukkoliikennejohtaja

Päätösehdotus

Esitetään kaupunginhallitukselle ja edelleen valtuuston päätettäväksi:

Juho Hirvelän ym. valtuustoaloite ja siihen annettu lausunto merkitään tiedoksi. Aloite todetaan loppuun käsitellyksi.

Aloite ei anna aiheutta muihin toimenpiteisiin.

Kokouskäsitely

Joukkoliikennesuunnittelija Leena Huhtala ja joukkoliikenneinsinööri Petri Hakala poistuivat kokouksesta asian käsittelyn jälkeen ennen päätöksentekoa.

Perustelut

Juho Hirvelä ja viisi muuta valtuutettua ovat 22.9.2025 tehneet valtuustoaloitteen Vuohenojan raitiotiepysäkin toteuttamisesta sekä käyttöönotosta. Raitiotien toteutussuunnitelmassa vuonna 2016 Vuohenojan ratikkapysäkki on osoitettu varauksena. Valtuustoaloitteessa todetaan, että pysäkki palvelisi alueen asukkaita, luontokohteiden käyttäjiä ja olisi Kangasalan suunnasta tulevien linja-autojen vaihtopysäkki. Valtuustoaloitteessa nostetaan esille myös, että pysäkin käyttöönotto ei aiheuttaisi merkittäviä haittoja nykyiseen liikennöintiin, ja pysäkillä olisi mahdollista saavuttaa entistä enemmän käyttäjiä.

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on käsitellyt kuntalaisaloitteena jätettyä Vuohenojan ratikkapysäkin käyttöönottoa kokouksessaan 24.5.2023 § 38 (TRE:457/08.01.01/2023). Tuossa kokouksessa on annettu lautakunnalle kattavat perustelut siitä, miksi pysäkin käyttöönottoa ei ole nähty perusteltuna. Perusteluita ovat olleet

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

esimerkiksi alhainen käyttäjämäärä, alueen palveleminen erittäin hyvällä bussitarjonnalla jo nykyisin sekä lisäpysäkin aiheuttamat heikennykset raitiotiejärjestelmälle ja sille kirjattuihin tavoitteisiin. Näitä tavoitteita ovat muun muassa raitiotien nopeus, taloudellinen kannattavuus sekä edullinen liikennöintikustannus. Ratikkapysäkkien osalta tämä tarkoittaa, että niiden sijaintia ja määrää on tutkittava kriittisesti, pysäkillä on oltava riittävä käyttäjämäärä, jotta suuren kapasiteetin ja tehokkaan joukkoliikenteen kulkuväline kannattaa pysäyttää ja pysäkki on oikeutettu. Raitiotie pysähtyy jokaisella pysäkillä aina, tämä tuo käyttäjille helppokäyttöisyyttä, mutta lisää kynnystä lisätä pysäkkejä.

Maankäyttö pysäkkien ympäristössä

Nysse on yhdessä Tampereen yleiskaavoituksen kanssa tutkinut vuoden 2021 ja 2025 asukas- ja työpaikkamääriä ratikan ensimmäisen toteutusvaiheen pysäkkien ympäristössä. Raitiotieliikennöinnin käynnistyessä 2021 ratikan pysäkeistä Hervantajärvellä, Hallilassa ja Turtolassa sekä Hippoksella oli vähiten asukkaita ja työpaikkoja 600 metrin todellisen saavutettavuuden alueella. Hervantajärvellä asukkaita ja työpaikkoja oli 119, Hallilassa 1 613 ja Turtolassa 1 868 sekä Hippoksella 1 762. Pysäkkien työpaikka- ja asukasmääriä on nyt verrattu päivitettyihin lukuihin, joissa on vuoden 2025 asukasmäärä ja vuoden 2023 työpaikkamäärä 600 metrin todellisen saavutettavuuden alueelta. Vuonna 2025 asukas- ja työpaikkamäärät Hervantajärvellä olivat 2 696 (kasvu 2166 %), Hallilassa 1 723 (kasvu 7 %), Turtolassa 1 918 (kasvu 3 %) ja Hippoksella 2 329 (kasvu 32 %). Etenkin Hervantajärven ja Hippoksen asukas- ja työpaikkamäärien kasvu on ollut huimaa.

Vuohenojan osalta on tarkistettu vuosien 2021 ja 2025 asukas- ja työpaikkamäärät. Vuonna 2021 Vuohenojan ratikkapysäkin ympäristössä 600 metrin todellisella vaikutusalueella oli 540 asukasta ja työpaikkaa. Vuonna 2025 luvut olivat ratikkapysäkistä 600 metrin todellista vaikutusalueelta 523 asukasta ja työpaikkaa. Asukas- ja työpaikkamäärät ovat siten vähentyneet vuoden 2021 luvuista vuoden 2025 lukuihin lähes 3 %. Vuohenojan pysäkin ympäristössä 600 metrin alueella asukkaita ja työpaikkoja on siis kolme kertaa vähemmän kuin Hallilassa. Asukas- ja työpaikkamäärät jäävät Vuohenojalla kauaksi raitiotien pysäkin asukas- ja työpaikkamäärätavoitteesta, jossa 600 metrin etäisyydelle tulisi tavoitella 2 500 - 3 000 asukasta tai työpaikkaa.

Tampereen kaupungin asemakaavoitusohjelmassa vuosille 2026-2030 (Kh 24.11.2025 § 492) ei ole tunnistettavissa uutta kaavoitusta, joka tukeutuisi Vuohenojan ratikkapysäkkivaraukseen. Lisäksi Tampereen kaupungin vuosien 2026-2040 luonnonsuojeluohjelman luonnoksessa on Vuohenojan ratikkapysäkin välittömässä läheisyydessä merkintä luonnonsuojelualueesta, joka estää rakentamisen ja maankäytön kehittämisen alueella.

Valtuustoaloitteessa on nostettu esille Pohjois-Hervanta, johon viitataan vuoden 2023 kuntalaisaloitteen vastineessa raportoidulla vähäisellä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

matkustajamäärällä. Vuoden 2023 vastineessa on raportoitu, että Pohjois-Hervannan pysäkin ympäristössä maankäyttö tulee kehittymään. Pohjois-Hervannassa asukkaita ja työpaikkoja oli vuonna 2021 yhteensä 2 451 ja vuonna 2025 yhteensä 3 177, eli kasvua on neljässä vuodessa tapahtunut 30 %. Kyseisen pysäkiparin matkustajamäärään vaikutti vuonna 2023 myös se, että Hervannan valtaväylän ylittävä silta (Aasiansilta) oli vasta rakenteilla, siltaa rakennettiin 08/2022-10/2023, eikä suojatieyhteyttä Hervannan valtaväylän yli Hepolamminkadun risteyksessä ollut. Tällöin Hervannan valtaväylän itäpuolen alueiden nousut suuntautuivat etenkin Opiskelijan ratikkapysäkillä. Pohjois-Hervannan ja Opiskelijan ratikkapysäkkien nousijaluvuista nähdään, että vuonna 2025 Pohjois-Hervannan matkustajamäärät kasvoivat vuoteen 2023 verrattuna yli 76 %, kun taas Opiskelijan ratikkapysäkin matkustajamäärät laskivat lähes 5 %.

Kustannusarvio pysäkin käyttöön otosta ja vaikutuksesta liikennöintiin

Tampereen Raitiotie Oy on tehnyt arvion, että Vuohenojan ratikkapysäkin rakentamis- ja suunnittelukustannukset olisivat noin 500 000 euroa, alv 0 % (laskenta tehty MAKU 126,7; 2020=100). Lisäksi ratikkapysäkin rakentaminen häiritsisi ratikkaliikennettä ja aiheuttaisi liikennöintiin katkoksia ja tätä kautta myös kuluja, kun korvaavaa liikennettä olisi järjestettävä.

Liikennöinnin hidastuminen lisäpysähdysten myötä kasvattaisi myös ratikan liikennöinnin kustannuksia. Mikäli liikennöinti hidastuu riittävästi, tarvitaan saman vuorovälin ylläpitämiseen liikenteeseen uusi raitiovaunu ja sen kuljettamiseen kuljettajia. Ratikan liikennöintikustannus on vuositasolla noin miljoona euroa per liikenteessä oleva ratikka. Ratikan liikennöintikustannus muodostuu muun muassa kuljettajien työtunneista, vaunuvuokrasta sekä varikon vastikkeista.

Nykyinen ratikkakalusto on laskettu nykyistä liikennöintiä varten. Seuraavan kerran uutta kalustoa on tulossa vuosien 2027-2028 aikana, kun Pirkkala-Linnaimaa -raitiotieliikennöintiin tilattuja uusia vaunuja tulee Tampereelle. Uuden kaluston hankinnassa ei ole varauduttu liikenteen ylimääräiseen hidastumiseen ja sen mahdollisesti aiheuttamaan lisävaunutarpeeseen.

Muut joukkoliikenneyhteydet Vuohenojalla

Valtuustoaloitteessa mainitaan, että Vuohenojan ratikkapysäkki tukisi vaihtomahdollisuutta Kangasalantieltä tulevilla linja-autoilla raitiotiehen. Nykyisellään Kangasalantiellä on hyvät vaihtoyhteydet Hervantaan. Linjoilla 40 ja 17 on mahdollista vaihtaa Kangasalantiellä ennen Kaukajärveä. Molemmat linjat kulkevat laajoilla liikennöintiajoilla ja tiheällä tarjonnalla. Matka-aika esimerkiksi Kangasalan keskustan pysäkiltä Hervantakeskuksen pysäkillä toteutuu Nyssen reittioppaan mukaan linjojen 40 ja 17 yhdistämisellä parhaimmillaan alle 40 minuutissa. Matka-aika Kangasalan keskustasta Vuohenojansillan

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

pysäkillä kestää nykyisellään linjalla 40 noin 27 minuuttia. Matka-aika vaihdollisesti Vuohenojan kohdalla mahdolliselle ratikkapysäkillä ei olisi nykyistä yhteyttä nopeampi, kun matkaan lasketaan mukaan myös kävelymatkat pysäkkien välille. Välimatka Vuohenojansillan pysäkiltä on pitkä ja sisältää merkittävän korkeuseron. Esimerkiksi pohjoiselta Vuohensillan pysäkiltä on portaallinen yhteys ja välimatkaa on 160 metriä. Portaaton yhteys pysäkkien välillä on 270 metriä ja vaatii Messukyläntien ylityksen. Nykyisellään linjojen 40 ja 17 vaihto tapahtuu samalta pysäkiltä.

Messukylän ja Järvensivun alueilla liikennöi nykyisellään bussilinja 4, jolla mahdollistetaan vaihdoton yhteys Hervantaan Lukonmäen kautta. Linjalla 4 on laajat liikennöintiajat ja tiheä vuorotarjonta.

Yhteys Kangasalantieltä Kalevaan toteutuu vaihdollisesti, joko kulkemalla ratikkapysäkillä Taysille esimerkiksi linjoilla 41 tai 17 ja vaihtamalla ratikkaan. Messukylän ja Vuohenojan alueilta yhteys Kalevaan toteutuu vaihtamalla Kalevanharjulla, linjoilta 8 tai 40 linjaan 7.

Yhteenvedo

Edellä luetelluin kattavin perusteluin Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenne ei näe pysäkkivarausten käyttöönottamista perusteluna tai kustannustehokkaana. Pysäkkivarausten välittömässä läheisyydessä on suhteessa muihin ensimmäisen toteutusvaiheen ratikkapysäkkeihin merkittävästi vähemmän asukkaita ja työpaikkoja, eikä Tampereen kaupunki ole osoittanut esimerkiksi asemakaavoitusohjelmalla alueelle uutta maankäyttöä. Vuohenojan alueella on jo nykyisellään erittäin hyvät linja-autolla toteutetut joukkoliikennepalvelut, jotka riittävät palvelemaan alueella asuvia ja sinne matkustavia luontokohteisiin tutustujia. Vuohenojalle pääsee lukuisilta eri Tampereen ja naapurikunnan asuinalueelta vaihdottomasti ja yhdellä vaihdolla pystytään todella laajalta alueelta tarjoamaan yhteydet Vuohenojalle.

Tiedoksi

valtuuston päätöksestä: Juho Hirvelä ym, Kapa/joli Juha Kortteus, Juha-Pekka Häyrynen, Kapa/lisu Heljä Aarnikko, Pekka Stenmann, Katri Jokinen, Kapa/yka Jukka-Antero Aaltonen, Kapa/aka Katarina Surakka, TRO Ville-Mikael Tuominen, Aleksi Rauhala, Antti Haukka, Antti Uotila

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Muutoksenhakukielto

§25

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)