

23.04.2025

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

§ 26

Superbussiliikenteen hinta-arvio

TRE:2869/08.01.01/2023

Valmistelija / lisätiedot:
Häyrynen Juha-Pekka

Valmistelijan yhteystiedot

Suunnittelupäällikkö Juha-Pekka Häyrynen, puh. 050 552 6124, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

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

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Periviita Mika, Joukkoliikennejohtaja

Päätösehdotus

Arvio superbussiliikenteen kustannusvaikutuksista hyväksytään jatkosuunnittelun perusteeksi.

Kokouskäsittely

Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n toimitusjohtaja Kai Honkanen oli asiantuntijana paikalla asian käsittelyn aikana.

Lotta Reito saapui kokoukseen asian käsittelyn aikana.

Perustelut

Taustaa

Nyssen superbussikonseptin tarkoitus on parantaa bussiliikenteen laatutasoa ja asiakaskokemusta sekä varmistaa riittävä kapasiteetti matkustajamäärän kasvulle tulevaisuudessa. Superbussiliikennettä suunnitellaan palvelemaan erityisesti alueita, joille ei ole suunnitteilla ratikkaliikennettä. Ensimmäisiä superbussilinjoja olisivat linja 7 Linnainmaa – Janka – Hakametsä – Keskustori – Rahola – Kalkku – Tesoma ja linja 8 Annala – Kaukajärvi – Keskustori – Tesoma – Haukiluoma. Superbussipalvelu on tarkoitus aloittaa ensin linjalla 8.

Päätöshistoria

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on hyväksynyt 19.3.2025, § 19, superbussien konseptikäsi kirjan jatkotyöskentelyn perusteeksi. Joukkoliikennelautakunta on 20.11.2024, § 86, hyväksynyt Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n palvelusopimuksen liitteineen. Yksi palvelusopimuksen liitteistä on aiesopimus superbussiliikenteen tilaamisesta. Aiesopimus on voimassa vuoden 2025 loppuun asti. Tarkoitus on tehdä aiesopimuksen voimassaoloaikana Tampereen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

kaupungin ja Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n välinen sitova hankintasopimus superbussiliikenteestä.

Tämän päätösesityksen tarkoitus

Aiemmissa superbussiliikennettä koskevissa päätöksissä ei ole esitetty hinta-arviota palvelukonseptin mukaisen liikenteen kustannuksista. Sekä liikenteen tilaajalla (Tampereen kaupunki, Joukkoliikenne), liikennöitsijällä (Tampereen Kaupunkiliikenne Oy) että liikennöitsijän omistajalla (Tampereen kaupunki, Omistajaohjaus) on syytä olla sitovia päätöksiä tehtäessä riittävän tarkka käsitys päätösten kustannusvaikutuksista.

Superbussiliikenne linjoilla 7 ja 8 edellyttää Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:ltä investointia 2020-luvun lopulla sekä 2030-luvun alussa vähintään 50 sähkönivelbussiin. Lisäksi Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n täytyy investoida nykyistä Nekalan varikkoa korvaaviin varikkotiloihin. Yhtiön pitää tehdä investoinnit varikkotiloihin ja uusiin busseihin joka tapauksessa superbussikonseptista riippumatta, koska nykyiset varikkotilat ovat käyttöikänsä lopussa ja nyt käytössä olevat dieselbussit vanhenevat 2030-luvun alkuun mennessä poistoikäisiksi.

Koska investoinnit uusiin busseihin ja varikkotiloihin ovat välttämättömiä, tulee superbussiliikenteen kustannusvaikutuksista tarkasteltavaksi lähinnä nivelbussien kustannukset ja hyödyt verrattuna telibusseihin, varikkotilojen laatu- ja liikennepalvelun laadun nostamisesta aiheutuvat kustannukset.

Prosessin seuraavat vaiheet

Joukkoliikennelautakunnan hyväksyttyä superbussiliikenteen hinta-arvion Tampereen Kaupunkiliikenne Oy jatkaa varikoiden ja bussikaluston hankinnan suunnittelua niin, että yhtiöllä on mahdollisuus tehdä liikenteen tilaajan kanssa sitova sopimus superbussiliikenteestä vuoden 2025 aikana. Sopimukseen kirjataan mm. liikenteen hinnat, aloitusajankohdat, liikenteen muutosehdot ja yksityiskohtaiset laatuvaatimukset.

Tilaajan puolelta sopimuksen hyväksymisestä päättää joukkoliikennelautakunta. Joukkoliikennelautakunta päättää jatkossakin liikennöintikausittain tilattavan palvelun määrästä eri linjoille. Tavoitteena on superbusseilla mahdollisimman stabiili liikennetarjonta vuodesta toiseen.

Sopimus superbussiliikenteen tilaamisesta valmistellaan myöhemmin tänä vuonna joukkoliikennelautakunnan päätettäväksi.

Hinta-arvion laskentaperusteet

Superbussiliikenteen hinta-arvio on laskettu tilanteeseen, jossa molemmat linjat 7 ja 8 liikennöidään sähkönivelbusseilla. Vuoroväli on päiväaikaan 7,5 min kaikkina viikonpäivinä. Varhain aamulla ja myöhään illalla liikennöidään 15 min välein ja yöliikenteessä 30-60 min välein.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Siirtoajot varikoilta ja varikoille on laskettu perustuen Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n hankesuunnitelman varikkosijainteihin Hankkiolla ja Kolmenkulmassa. Varikoista on tarkasteltu kahta eri vaihtoehtoa. Toisessa vaihtoehdossa superbusseille rakennetaan säilytyshallit. Tässä vaihtoehdossa bussien siivoukset ja pienet päivittäishuollot voidaan tehdä samaan aikaan akkujen latauksen kanssa. Toisessa vaihtoehdossa ei rakenneta säilytyshalleja, vaan erilliset hallit siivoukselle ja päivittäishuollolle. Superbussiliikenteen lisäksi Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:ltä oletetaan tilattavan muuta kaupunkibussiliikennettä niin, että arkipäivänä on yhtä aikaa linjaliikenteessä 75 bussia.

Bussien hankinta-, käyttö- ja rahoituskustannukset on arvioitu Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n käymien markkinavuoropuheluiden perusteella. Hinta-arviot edustavat tämän hetken markkinan tyypillisiä hintoja. Superbussiliikenteen sopimus pyritään tekemään 15 vuodeksi. Bussien sisäsäilytyksellä, hyvällä ylläpidolla ja noin 10 vuoden käytön jälkeen tehtävällä peruskorjauksella tavoitellaan busseille 20 vuoden todellista käyttöikää.

Hinta-arvion laskennassa superbussiliikenteelle on määritetty erillinen tuntihinta, jonka laskenta perustuu aikataulurakenteeseen ja muihin asiaan oleellisesti vaikuttaviin tekijöihin.

Superbussiliikenteen pysäkkeihin, katuihin ja informaatiojärjestelmiin kohdistuvat kehitysinvestoinnit eivät sisälly tähän hinta-arvioon.

Superbussiliikenteen hinta-arvio

Nysse käytti vuonna 2024 joukkoliikennepalveluiden ostamiseen 96,5 miljoonaa euroa. Tästä 75,4 miljoonaa euroa kohdistui bussiliikennepalveluiden hankintaan, josta 57,0 miljoonaa euroa Tampereen alueelle.

Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n laskemien superbussiliikenteen hinta-arvioiden mukaan linjojen 7 ja 8 superbussiliikennöinti nostaa näiden linjojen liikennöintikustannuksia 10 %. Lisäkustannukseen sisältyy bussien sisäsäilytys varikoilla. Sen vaikutus liikennepalvelun hintaan on noin 2 %. Superbussikonseptin mukaisen liikennöinnin aiheuttama hinnan nousu vastaa noin 2,5 % Nysse-liikenteen hankintakustannuksista Tampereen kaupungin alueella.

Eri joukkoliikennemuotojen yksikköhintojen vertailu suoraan toisiinsa ei ole mielekästä, koska eri kokoisilla busseilla, ratikoilla ja junilla pystytään kuljettamaan eri määrä matkustajia. Sen sijaan voidaan vertailla matkustajien käytettävissä olevien paikkakilometrien hintaa eri liikenteissä. Paikkakilometrillä tarkoitetaan yhden matkustajapaikan, istuimen tai seisomapaikan, siirtämistä kilometrin matkan. Esimerkiksi 90 matkustajapaikan bussin ajaminen kerran 10 kilometriä pitkän reitin tuottaa 900 paikkakilometriä. Superbussiliikenteen paikkakilometrin hinta alittaa alustavan laskennan mukaan Tampereen Kaupunkiliikenne Oy:n

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

nykyisen paikkakilometrin hinnan. Superbussiliikenteen paikkakilometrin hinta on enintään 0,035 €/paikkakm. Vertailun vuoksi Tampereen Ratikkaliikenteen paikkakilometrin hinta vuonna 2024 oli 0,045 €/paikkakm.

Superbussiliikennöinnin lisäarvo

Superbussilinjojen liikennöinti nivelbusseilla telibussien sijaan nostaa linjojen 7 ja 8 liikennepalvelun hintaa 10 %. Kymmenen prosentin lisähinnalla saadaan kasvatettua matkustajapaikkojen määrää 20 %, mikä mahdollistaa matkustajamäärän kasvun kaupungin kasvaessa tulevana vuosina.

Superbussiliikenteessä käytettävien nivelbussien maksimipaikkamäärää oleellisempi asia on nivelbussien koko matkalta matala lattia. Portaaton kulku sisään ja ulos kaikista ovista lyhentää pysäkkipysähdysten aikaa ruuhkaliikenteessä, sujuvoittaa kaikkien matkustajien matkantekoa ja parantaa aikataulussa pysymistä. Nykyisissä telibusseissa takimmaisella ovella on portaat, joten samanlainen toimintamalli ei ole mahdollinen nykyisen kaltaisella bussikalustolla.

Osan liikennepalvelun laadusta muodostaa kaluston ylläpito. Kovassa käytössä bussit likaantuvat ja kuluvat. Sopivat tilat ja riittävä henkilöstömitoitus myös kaluston siivoukseen, puhdistukseen ja päivittäiskorjauksiin varmistavat myös pitkällä aikavälillä asiakaskokemuksen ja työntekijäkokemuksen säilymisen korkealla tasolla.

Tiedoksi

Tampereen Kaupunkiliikenne Oy/Kai Honkanen, Omistajaohjausyksikkö
/Ville Taivassalo, Joukkoliikenne/Maarit Kaartokallio

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Pöytäkirja asetetaan nähtäväksi 29.4.2025 kaupungin internetsivulle www.tampere.fi.

Päätös on lähetetty sähköisesti 28.4.2025.

Muutoksenhakuviranomaisen

Päätökseen ei voi hakea muutosta.

Tampere
28.04.2025

Noora Jalonen
Vaaliasiantuntija

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Muutoksenhakukielto

§26

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 §)