

MUISTIO

Projekti	Selvitystyö tulevaisuuden maankäyttöedellytyksistä Tampereen kantakaupungin lähijuna-asemien ympäristöissä		
	Viranomaispalaveri		
Aika	to 10.10.2019 klo 10.00-12.00		
Paikka	Kokoushuone Birger, Frenckellin 3. krs		
Kokous nro	4		
Osallistujat	Pia Hastio	TRE, Yleiskaavoitus, pj	
	Mika Periviita	TRE, Joukkoliikenne	
	Leena Huhtala	TRE, Joukkoliikenne	
	Katja Seimelä	TRE, Liikennejärjestelmän suunnittelu	
	Hanna Ohtola	TRE, Asemakaavoitus	
	Jukka-Antero Aaltonen	TRE, Yleiskaavoitus	
	Lotta Kauppila	TRE, Yleiskaavoitus	
	Erika Helin	Väylävirasto	
	Antti Lautela (video)	Väylävirasto	
	Ville Vuokko (video)	Väylävirasto	
	Harri Vitikka	Pirkanmaan ELY-keskus	Ramboll
	Karoliina Laakkonen-Pöntys	Pirkanmaan liitto	PL 718
	Mikko Vallbacka	Pirkanmaan liitto	Pakkahuoneenaukio 2
	Sami Hovi (video)	VR	33101 TAMPERE
	Valtteri Vuorimänty (video)	VR	P +358 20 755 6800
	Tapani Touru	Tampereen kaupunkiseutu	F +358 20 755 6801
	Eero Kauppinen	Ramboll	www.ramboll.fi
	Teemu Sillanpää	Ramboll	
	Janica Solehmainen (video)	Ramboll	
	Aki Mankki (video)	Ramboll	
Poissa	Mikko Siitonen	Ramboll	
	Suvi Vainio	Pirkanmaan ELY-keskus	
Laatinut	Teemu Sillanpää & Eero Kauppinen, Ramboll Finland Oy		

1 Kokouksen avaus

Kokous avattiin klo 10:00. Hastio toimii kokouksen puheenjohtajana ja konsultti sihteerinä.

2 Lähijunaselvityksen yleisesittely

Hastio esitteli selvityksen taustan ja tavoitteet.

- Kantakaupungin yleiskaavan hyväksynnän yhteydessä vuonna 2017 valtuustossa esitettiin yksimielinen ponsi, joka edellytti useampia lähijunaseisakkeita seuraavaan yleiskaavaan.
- Uusista asemista laadittiin selvitys, jota esiteltiin kaupunginhallitukselle 12.8.2019. Kaupunginhallitus edellytti tarkastelun laajentamista Tampereen seisakeverkon osalta sekä lähijunaliikenteen arvioimista osana seudullista joukkoliikennejärjestelmää.
- Yleiskaavaa varten laaditussa selvityksessä on tarkasteltu Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa 2040 esitettyjä seisakkeita. Tarkastelussa on keskitytty Tampereen alueella sijaitseviin seisakkeisiin, mutta huomioitu valtuuston ja kaupunginhallituksen esittämät näkökulmat.

- Tesoman, Sellun ja Lakalaivan seisakkeet eivät olleet tämän työn keskiössä, koska ne ovat jo osoitettuina uusina seisakkeina kantakaupungin yleiskaavassa, eikä ole tullut esille syitä miksi seisakkeet tulisi karsia vireillä olevasta yleiskaavasta.
- Sellun seisaketta kutsutaan jatkossa nimellä Hiedanranta.
- Työn tilaajana toimii Tampereen kaupungin yleiskaavoitus, jonka lisäksi liikennejärjestelmä- ja joukkoliikenneyksiköt ohjaavat työtä.

Keskustelussa nousi esiin tarkastelun laajentaminen seudun tasolle tai jopa laajemmalle. Tämä oli myös kaupunginhallituksessa 12.8.2019 esitetty toive.

- Seimelä toi esiin, että alun perin ei ollut tarkoitus tehdä liikennöintitarkastelua ollenkaan, lähtökohtana tehdä vain tilavaraustarkastelu yleiskaavaan, siksi rajausta Tampereen alueelle. Liikennöintitarkastelu pitää tehdä laajemmalle alueelle.
- Työn tavoitteena lähtökohtaisesti saada seisakemerkinnät yleiskaavaan.
- Tärkeää huomioida myös lähijunan kytkeytyminen muuhun joukkoliikenteeseen.

3 Lähijunaliikenteen toimijat ja kalusto

Konsultti esitteli Tampereen ja HSL:n (Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä) toimintaympäristön eroavaisuuksia.

- Yksi kaupunginhallituksen kokouksessa esitetty näkökulma liittyi lähijunaliikenteen yhtäläisiin toteuttamisedellytyksiin pääkaupunkiseudulla ja Tampereen seudulla.
- Tähän liittyen Periviita toi esille, että LVM voi valtuuttaa Tampereen ostamaan junaliikennettä, kuten on jo aiemmin toimittu.

Konsultti esitteli lyhyesti käytössä olevaa lähijunakalustoa

- Kalustojen tietoihin lisätään, paljonko mahtuu matkustajia (seisoma- ja istumapaikat eroteltuna)
- Materiaalista puuttui kiskobussien tiedot. Aiheesta käytiin keskustelua ja todettiin, että myös kiskobussit lisätään kaluston esittelyyn, koska Oriveden suuntaa tullaan todennäköisesti liikennöimään kiskobusseilla.
- Vaihtoehtona esitettiin myös, että Orivedelle asti liikennöitäisiin Sm2:n tai Sm5:n kaltaisilla kalustoilla ja Orivedellä olisi vaihto kiskobussiin. Tämä vaihtoehto koettiin haastavaksi kannattavuuden kannalta, mutta mahdolliseksi vaihtoehdoksi.
- Kiskobussejakin tulee tarkastella nykykaluston mukaan ja esittää jokin arvio, jos tulee hankittavaksi n määrä kiskobusseja lisää.

4 Ratatekniset tarkastelut

Konsultti esitteli ratateknisten tarkasteluiden tulokset

- Kiskobussit mahdollistaisivat lyhyempien laitureiden toteuttamisen, mutta nyt tarkastelut on tehty Väyläviraston ohjeiden ja vaatimuksien mukaisesti lähijunakalustolle.
 - o Tarkastelemalla vain lyhyempiä laitureita menetetään mahdollisuus pidempiin laitureihin myöhemmin, koska tilavaraukset jäisivät minimittoihin
- Kokonaisuudessaan seisakkeiden sijoittaminen ratateknisestä ja toteutettavuuden näkökulmasta on haastavaa lähes kaikissa tarkastelluissa paikoissa.

Nokian suunnalla on olemassa aluevarausuunnitelma toisen raiteen varauksesta. Väylä on nähnyt tarpeen varautua maankäytössä kaksoisraiteeseen Kokemäelle asti.

- 4.1 KALKKU
- Seisake on mahdollinen toteuttaa, mutta aseman saavutettavuus voi olla ongelmallista, ei suositella jatkotarkasteluun yleiskaavassa.
- 4.2 KALKUNVUORI
- Ratageometrialtaan erittäin haastava paikka, ei suositella jatkotarkasteluun yleiskaavassa.
- 4.3 TESOMA
- Jatkosuunnittelu käynnissä (ratasuunnitteluvaihe). Seisake on jo osoitettu yleiskaavaan.
- 4.4 MEDIAPOLIS / TOHLOPPI
- Haastava pituuskaltevuus, ei suositella jatkotarkasteluun yleiskaavassa
- 4.5 SELLU (KÄYTETÄÄN JATKOSSA NIMEÄ HIEDANRANTA)
- kaukojuna-asema (Seinäjoen suunta)
 - o Toteutettavuus hankalaa, koska seisake sijaitsisi siirtymäkaarella.
 - o Kaukoliikenteen laitureiden sijoituksen vaikutus neljän raiteen molemmin puolin liikennöintiin tulisi selvittää
 - o Pohjoispuolen laiturit helpompi toteuttaa
 - lähijuna-asema (Porin suunta)
 - o Kaarteessa, hankala vaakageometria ja sen vuoksi myös toteutettavuus
 - Seisake on jo osoitettu yleiskaavaan.
- 4.6 LAKALAIVA
- Erittäin hankala paikka ratateknisestä näkökulmasta. 350 metriä pitkät laiturit vaativat merkittäviä muutoksia katuverkolle ja saattavat vaikuttaa myös kehätien siltaan. Lisäksi ratapihalla tulisi tehdä uusia raiteistojärjestelyitä ja siirtää vaihteita
 - Tässä tarkastelussa ei ole ollut mukana neljättä raidetta.
 - Tampere-Riihimäki välin kehitys on saanut lisärahoitusta ja ainakin kolmannen raiteen suunnittelu ollaan toteuttamassa.
 - Keskusteltiin myös aseman sijoittumisesta kehätien eteläpuolelle
 - o Tarve-selvityksessä selvitettiin myös sitä, geometria vielä haastavampi kuin pohjoispuolella, vaatisi pituuskaltevuuden tasaamista useiden kilometrien matkalta.
 - o Pohjoispuolen sijainti parempi myös maankäytön näkökulmasta.
 - Seisake on jo osoitettu yleiskaavaan.
- 4.7 VUOHENOJA
- Vuohenojan alikulkusillan kohdalla
 - o Pituuskaltevuus on aivan liian suuri
 - Vuohenoja
 - o Ratateknisesti mahdollinen vaihtoehto, vaikka Vuohenojan alueen vaihtoehtoisella sijainnilla ei löydy riittävän pitkää suoraa elementtiä lähijunaliikenteen laitureille. Laiturit olisivat Halmeenkadun ylikäytävän alla, jolloin se vaatisi sillan purkamisen ja uuden sillan rakentamisen nykyisen

tilalle, jotta uudet laiturit mahtuvat sillan alle. Nykyisten raiteiden pituuskaltevuus on 0,0 ‰ . Ei tue maankäyttöä tässä sijainnissa.

- Ei suositella jatkotarkasteluun yleiskaavassa.

4.8 MESSUKYLÄ

- Ratateknisesti mahdollinen
- Mahdollinen yleiskaavassa, ratkaisu myöhemmin.

4.9 HANKKIO

- Ratateknisesti mahdollinen
- Ei suositella jatkotarkasteluun yleiskaavassa maankäyttövaikutuksen vuoksi.

4.10 VEHMAINEN

- Vehmainen ve1
 - o Osittain siirtymäkaarella, pituuskaltevuus 10 ‰ eli sallittu 5 ‰ ylittyy
- Vehmainen ve2
 - o Hyvä paikka ratateknisesti, mutta ei paras maankäytön kannalta.
- Mahdollinen yleiskaavassa, ratkaisu myöhemmin.

4.11 KUSTANNUSARVIOT

Ratainvestointien kustannusarviot ovat erittäin karkeita ja pienet muutokset parametreissa voivat aiheuttaa suuren muutoksen. Käytetty korkeita parametreja, mutta tarkastelusta puuttuu vielä paljon kustannuksia, arvioissa huomioitu pelkästään laitureiden rakentaminen.

Seimelä toi esiin, että olisi hyvä esittää, mitä muita kustannuksia seisakkeesta voi tulla, ettei synny väärää käsitystä liian alhaisista kustannuksista. Esimerkiksi turvallisuustekniikka ja jalankulun ja pyöräilyn yhteydet voivat olla suuria kustannuseriä. Myös yli- ja alikulkutarpeiden kustannukset kerrotaan selvityksessä tekstinä.

Helin kertoi esimerkin Tesoman seisakkeesta, jonka suunnittelua on edistetty MAL-hankkeena alkaen pelkän laiturin kustannusarviosta 400 000 € ja päätyen koko aseman toteutuskustannusarviossa 4,2 miljoonaan euroon.

5 Alustava aikataulurakenne

Konsultti esitteli alustavia aikataulutarkasteluita.

5.1 NOKIAN SUUNTA

- Tampere-Pori välillä on nopeuttamistavoitteita, joten kaukojunille mahdollisia pysähdyksiä ovat vain Nokia ja Tesoma.
- Porin radalla priorisoidaan tavaraliikennettä vientisatamiin Raumalle ja Poriin, mikä vaikuttaa aikataulusuunnitteluun.
- Tampere-Pori/Rauma välillä käynnissä monta eri selvitystä tällä hetkellä:
 - o Tärinäselvitys
 - o Liittojen, kuntien ja kauppakamareiden liikenteellinen selvitys Tampere-Pori/Rauma.

- o Väyläviraston Tampere-Pori –tarveselvitys, joka koskee infraa (väli Lielähti-Tahkoluoto).
- o Rauman kaupungin liikennöintiselvitys Rauma-Kokemäki- Pori.
- o Väylän teettämä Rauman seisakkeen ratasuunnitelma
- Porin tavaraliikenne lisääntynyt neljänneksellä vuodessa erityisesti Venäjältä tulevan tavaraliikenteen vuoksi.
- Eri hankkeisiin liittyvien selvitysten huomioinnista aikataulutarkastelussa.
 - o Ko. selvitystä varten aikataulutarkastelu tehtiin pikaisesti ja karkealla tasolla. Mainitut eri selvitykset on huomioitu, mutta kaikkien niissä esitettyjen tavoitteiden huomioiminen karkeassa tarkastelussa ei ole mahdollista. Eri selvitysten tavoitteet ovat myös osittain ristiriitaisia, esim. kaukoliikenteen nopeuttaminen vs. lähiliikenteen lisääminen vs. liikenteen täsmällisyyden parantaminen. Lähijunaliikenteen toteutumiseksi todennäköisesti joudutaan tekemään jonkinlaisia kompromisseja, koska kaikkiin tavoitteisiin vastaavien hankkeiden yhtäaikainen toteuttaminen on tuskin mahdollista.
- Nokian suunnalla on käynnissä useita kehityshankkeita, esimerkiksi Nokialle on suunniteltu toista laituria. Ei ole kuitenkaan selvää missä järjestyksessä hankkeita toteutetaan. Olisi vielä tarpeen käydä läpi, mitä suunnitteilla olevista hankkeista otetaan huomioon. Lisäksi tulisi selvittää millaisia ratkaisuvaihtoehtoja syntyy lisää eri hankkeiden toteutuessa.

5.2 LEMPÄÄLÄN SUUNTA

- Aikataulusuunnitteluun tuo haastetta tavaraliikenne. Vaikka Tampere-Lempäälä välillä näyttäisi olevan ratakapasiteettia lähijunaliikenteelle, niin sitä ei välttämättä ole, koska tavaraliikennettä on niin paljon ja kasvuunkin tulee jättää varaa. Etelässä ohituspaikkoja on erittäin rajallisesti, käytännössä vain Toijalassa ja Hämeenlinnassa.
- Kalustokierron kannalta olisi tehokkaampaa ajaa Lempäälän sijaan Toijalaan asti.

5.3 ORIVEDEN SUUNTA

- Vuorimänty huomautti, että aineistossa olisi hyvä olla maininta, että osuus Orivedeltä Oriveden keskustaan pitäisi sähköistää, jos halutaan liikennöidä Sm5:n kaltaisella kalustolla tai ylipäättänsä sähköjunilla. Laakkonen-Pöntys lisäsi, että jos sähköistys tehtäisiin, niin se olisi suotavaa tehdä Mänttään asti.
- Seimelä totesi, että maankäyttö Vatialan itäpuolella eroaa merkittävästi Vatialan länsipuolen maankäytöstä. Vehmaisen ja muiden alueiden maankäytön tiivistyessä ei voida tyytyä samaan vuoroväliin kuin Orivedellä.
 - o Tulee lisätä maininta, että Mänttä-Vilppulan kiskobussitarpeet tulee huomioida jatkosuunnittelussa
- Laakkonen-Pöntys muistutti, että Tampere–Jyväskylä sai 18 M € rahaa raiteiden yleissuunnitteluun.

5.4 LINJASTOTARKASTELU

Konsultti esitteli alustavia liikennöintivaihtoehtoja.

- VR totesi, ettei junien pitkä kääntöaika ole välttämättä ongelma, koska kalustoa voidaan käyttää muilla yhteyksillä seisottamisen sijaan.
- Säännöllisen lähiliikenteen lisääminen vaatii joka tapauksessa suunnitteilla olevan lisälaiturin toteuttamisen Tampereen henkilöratapihalla.

- Heilurilinja on tarkasteltu vain ajoajan perusteella, ei kysynnän kannalta. Lähtökohtaisesti suunnat tulee tarkastella erikseen koska kysynnat ovat niin erilaisia. Yksi vaihtoehto on toteuttaa heiluri, jolla ajetaan osa päivästä vain toista suuntaa.

5.5 LIIKENNÖINNIN KUSTANNUKSET

Konsultti esitteli myös karkea arvion liikennöinnin kustannuksista. Malli huomioi lähiliikenteen kustannukset HSL:n liikenteen perusteella. Kustannusmallin kehittäjän kanssa läpi käydyt, paremmin Tampereen tilannetta kuvaavat luvut toimitetaan myöhemmin.

6 Selvityksen alustavat johtopäätökset

Hankkion ja Vehmaisten asemia ei suositella jatkotarkasteluun maankäyttöllisten syiden vuoksi.

Hastio kävi läpi yleiskaavoituksen suunnitelmia. Yleiskaavassa on osoitettu seisakkeet Tesomalle, Hiedanrantaan ja Lakalaivaan. Kaupunginhallitus toivoi, että seuraavassa yleiskaavassa seisakkeita olisi enemmän.

- Aiempien lisäksi seuraavaan yleiskaavaan harkittiin lisättäväksi Rantaperkiön ja Messukylän seisakkeet
 - o Rantaperkiössä seisakevarauksen perusteluna on alueen maankäyttöpotentiaali, kun järjestelyratapiha siirtyy pois.
- Lähtökohtaisesti seisakkeen kohdalle yleiskaavaan osoitetaan maankäytön tehostumista ja muutosta tarkoittava maankäyttömerkintä. Messukylän seisakkeen kohdalla tämä johdonmukaisuus ei kuitenkaan toteudu.
- Jatkossa ratkaistavaksi jää merkittäväkö yleiskaavaan seisakkeita, joilla juna voi pysähtyä, mutta joilla ei merkittävää vaikutusta maankäyttöön?
 - o Vehmaisissa, Santalahdessa, Mediapoliuksessa ja Kalkussa ei oletettavissa merkittävää maankäytön tiivistymistä, joten yleiskaavallisia perusteluja niiden osoittamiselle kaavassa ei ole.

7 Viranomaisten kannanotot selvitykseen

- Sovittiin, että viranomaiset eivät toimita erillisiä kannanottoja, vaan kokouksessa käydyt keskustelut kirjataan muistioon ja viranomaiset täydentävät niitä.
 - o Yritetään saada kommentit selvitykseen myös LVM:ltä

7.1 VÄYLÄVIRASTO

- Väylävirasto pitää hyvänä, että selvitystä on laajennettu koskemaan seisakkeiden teknisten näkökohtien lisäksi liikenteellisiä kysymyksiä.
- Jatkossa suunnitelmissa tärkeää huomioida vielä selkeämmin sekä seudullinen että myös maakunnallinen ulottuvuus.
- Selvityksessä olisi hyvä olla vielä selkeämpi yhteenveto jatkoon edistettävistä seisakkeista. Näyttää kuitenkin siltä, että teknisiltä toteutusmahdollisuuksiltaan vaikeimmat tai mahdottomimmat seisakkeet on jätetty pois, mitä voi pitää hyvänä. Jo yleiskaavassa oleva Sellun/Hiedanrannan seisake sijoittuu useasta näkökulmasta haasteelliseen kohtaan ja sen toteuttamiskelpoisuudesta ei selvityksen myötä voida varmistua.
- Alueella on sekaliikenneverkko. Erityyppisen henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen käyttämille yhteiskäyttöraiteille ei voida luvata liikenteelle tasaisia vuorovälejä. On

hyvä, että tämä on huomioitu selvityksessä. Tavarajunien ja erityyppisten henkilöjunien toisistaan poikkeavat ajoajat kasvattavat liikenteen kapasiteettitarvetta ja vaikeuttavat tasaisen vuorovälin suunnittelua.

- Tampereen henkilöasema toimii myös valtakunnallisen liikenteen vaihtopaikkana. Tämä asettaa liikenteen suunnittelulle myös reunaehdoja.
- Lähijunajärjestelmän suunnittelussa junien päätepisteet ovat keskeisiä ratainfra kannalta ja ratkaisevat tarvittavat raide- ja laiturijärjestelyt seisakkeilla/asemilla. Käytännössä kaikilla ratasuunnilla on erilaisia kysymyksiä siitä, mihin asti liikenne ulottuu.
- Selvityksessä on hyvin tunnistettu liikenteellisestä näkökulmasta tilanteita, jolloin tarvitaan lisää ratakapasiteettia (lisäraiteita). Lisäraiteita ei ole kuitenkaan huomioitu kaikkien seisakkeiden teknisissä tarkasteluissa. Pääradalla Helsingin suuntaan lähijunaliikenteen ja seisakkeiden kehittäminen kytkeytyvät koko rataosan kehittämiseen. Tampere-Orivesi –välillä on hyvä huomata, että välillä ei ole varauduttu enää lisäraiteisiin, mikä on huomioitava myös liikenteen kehittämisessä ja seisakkeiden kohtien järjestelyissä.
- Selvityksessä olisi hyvä tuoda esille myös se, että junakaluston huolto ja seisonta tarvitsevat ratkaisunsa.

7.2 PIRKANMAAN ELY-KESKUS

- Hiedanrannan seisakkeen suunnittelussa huomioitava Hiedanrannan yleissuunnittelun yhteydessä laaditut Paasikiventien aluevaraussuunnitelmat (Vt12/Kt65 Paasikiventien parantaminen välillä Lielähti - Santalahti).
- Liityntäpysäköinnin huomiointi seisakkeiden tarkastelussa on tärkeää.
- Mikäli tarkastelu laajenee yli kaupunkiseudun rajojen, niin myös ELY:ä kiinnostaa jatkotarkastelut, sillä se vaikuttaa myös ELY:n ostamaan joukkoliikenteeseen. Tampere–Orivesi välillä juna on nyt todella kilpailukykyinen matka-ajassa.

7.3 PIRKANMAAN LIITTO

- Pirkanmaan maakuntakaavassa on osoitettu seisakkeet vain Tesomaan, Lakalaivaan (ja Sääksjärvelle).
 - o Maakuntakaavan oletetussa liikennejärjestelmässä huomioitu etelään intensiivinen lähijunaliikenne ja kiskobussi itään. Maakuntakaava laadittu maankäytön näkökulmasta, siksi kaavassa vain vähän seisakkeita, jotta maankäytön potentiaali keskittyy.
- Maakuntakaavassa on osoitettu panostus erityisesti keskeisimpiin seisakkeisiin: Tampereen alueella Tesoma ja Lakalaiva. Rantaperkiön seisake on liian lähellä Lakalaivaa ja Tampereen rautatieasemaa.
 - o Lakalaivan seisaketta on suunniteltu myös kaukoliikenteen asemaksi.
- Tavoitteena saada on toimiva lähijunaliikenne, jolloin asemien määrä ei voi olla määrittävä tekijä. Lähijunaliikennettä tulee tarkastella kokonaisuuden kannalta ja löytää optimaalinen ratkaisu.
- Lempäälän suunnan aikataulusuunnitelmista WSP laatinut selvityksen (Pääradan operointiselvitys osa 2), jota tässä työssä kannattaa hyödyntää.
- Tärkeää määrittää myös, mitä tehdään nyt (pilotin kautta), mitä myöhemmin. Esimerkiksi Rantaperkiön seisakkeen tarve kaukana tulevaisuudessa.
- Open access -mallista on tehty laaja selvitys, jossa todettiin, että malli toimii vasta kun operaattoreita ja toimintaa on jo enemmän, kilpailijoilla ei edellytyksiä pärjätä ilman johdonmukaista, portaittaista kilpailun avaamista henkilöjunaliikenteessä.

7.4 VR

- Nokian rataosuudella pitää varautua lisäämään ylimääräistä varaa aikatauluihin, sillä yksiraiteinen osuus on erittäin herkkä häiriöille.
- Tampere-Seinäjoki tarveselvityksen huomiointi aikataulutarkastelussa olisi suotavaa.
- Aikataulusuunnitteluun Lempäälän suunnalla tuo haastetta tavaraliikenne. Vaikka Tampere-Lempäälä välillä näyttäisi olevan ratakapasiteettia, niin sitä ei käytännössä ole. Etelässä ohituspaikkoja on erittäin rajallisesti, käytännössä vain Toijalassa ja Hämeenlinnassa. Tavaraliikenne tarvitsee paljon ratakapasiteettia Riihimäelle asti.
- Oriveden keskustaan kulkeva raide tulisi ensin sähköistää mikäli sinne halutaan kulkevan sähköjunia.
- Kalustokiortoratkaisuilla voidaan saada liikennöinti tehokkaammaksi, vaikka liikennöitäisiin kolme erillistä lähijunalinjaa tunnin vuoroväleillä.

7.5 TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU

- Tampereen kaupunkiseudun MAL-suunnittelun yhteydessä on tunnistettu selvä tarve tarkastella seudun junaliikenteen ja siihen liittyvän maankäytön kehittämisen potentiaaleja sekä toteutumisen edellytyksiä seudun kuntien ja valtion yhteistyönä, huomioiden mm. ratakapasiteetin ja -geometrian reunaehdot ja liikennöinnin tarkoituksenmukaisuus ja reunaehdot.
 - o Selvityksen tulisi koostaa olemassa oleva tieto ja suunnitelmat.
 - o Selvityksen tulisi muodostaa vaikuttavuuden pohjalta lähtökohtia seudun raidejärjestelmän ja -liikennöinnin, kauko- ja lähijunaliikenne, kehittämisen vaiheistukseen ja valtion ja kuntien yhteistyöhön.
 - o Selvityksen tulisi antaa kuntien kaavoitukselle ja päätöksenteolle käsitys kehittämisen potentiaalista sekä teknisistä edellytyksistä (kuten tämä selvitys) ja realisoitumisen aikajänteestä.
- Seuraavan (laajemman) selvityksen ohjelmointiin pitää käydä enemmän seudullista keskustelua ja ottaa valtio heti mukaan. Yllä esitetyt ovat alustavia tavoitteita. Selvityksen toteuttaminen on mukana MAL-sopimusluonnoksessa.
- Laadittu selvitys (lähijuna-asemien maankäyttöedellytykset) antaa hyvää lähtöaineistoa myös seudulliseen suunnitteluun. On kuitenkin tärkeää, että junaliikenteeseen liittyvät kehittämisspäätökset perustuvat kokonaiskuvaan, joka sisältää mm. liikennöinnin edellytykset sekä vaikutusten arvioinnin. Siten selvityksen raportoinnissa voisi hyödyntää seuraavankaltaisia muotoiluja:
 - o Tarkasteltujen seisakkeiden lokerointi "mahdollinen", "mahdollinen, mutta vaatii muutoksia ratainfraan", "mahdollinen, mutta vaatii muutoksia ratainfraan ja ympäröivään rakennettuun ympäristöön", "mahdoton/kannattamaton".
 - o Huomioita sisällysluettelon luvusta "mahdollisuudet ja suositukset": tarkastellaanko "mahdollisuuksien" sijaan enemmän "tekniisiä edellytyksiä" ja ovatko "suositukset" ennemminkin niiden pohjalta tehtyjä "huomioita".

8 Jatko-toimenpiteet

Työn johtopäätökset toimitettava maanantaihin 28.10. mennessä. Selvitystä ja siitä tehtäviä johtopäätöksiä yleiskaavaratkaisuun käsitellään 11.11. kaupunginhallituksen kokouksessa. Konsultti toimittaa muistion viikolla 42 viranomaisten kommentointia varten.

Päätettiin kokous klo 12:00.

