

Itsenäisyydenkadun alikulkusilta toteuttamissopimus

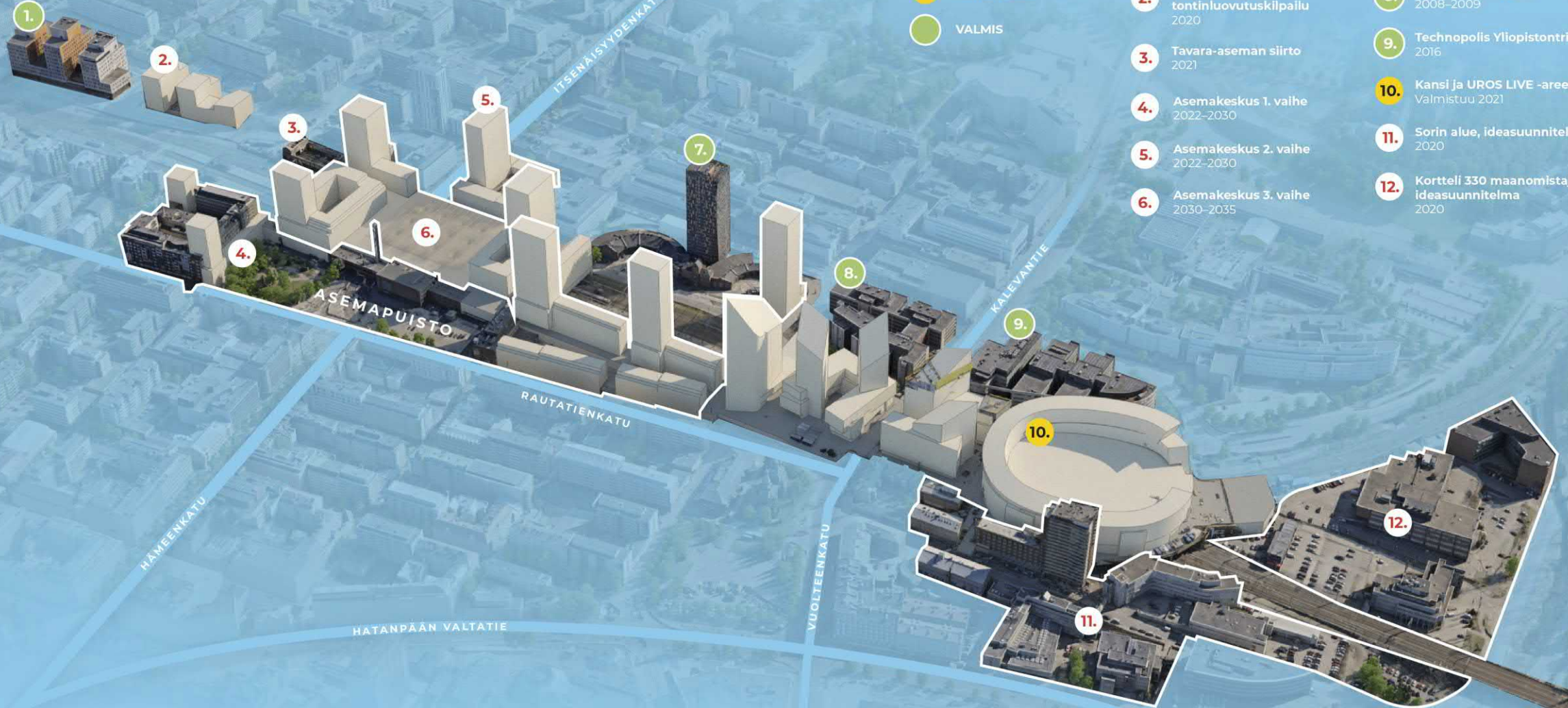


Itsenäisyydenkadun alikulkusilta – jatkoa Kannen alueen kehittämiselle

- Kannen alueen kehittäminen on Tampereen keskustan kehittämisen merkittävin kokonaisuus ja sen toteuttaminen tapahtuu useiden hankkeiden kautta.
- Kansi ja areena -hankkeen rakennustyöt alueen eteläisessä osassa ovat jo pitkällä. Alueen kehittäminen jatkuu Asemakeskus –hankkeella.
- Ensimmäinen toimenpide alueen kehittämisen jatkamiseksi on Asemakeskus –hankkeen puitteissa tehtävä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusiminen, johon kuuluu Väyläviraston henkilöratapihan perusparannus –hanke (Tahera).



Kannen alue



- 1 SUUNNITTEILLA
- 2 RAKENTEILLA
- 3 VALMIS

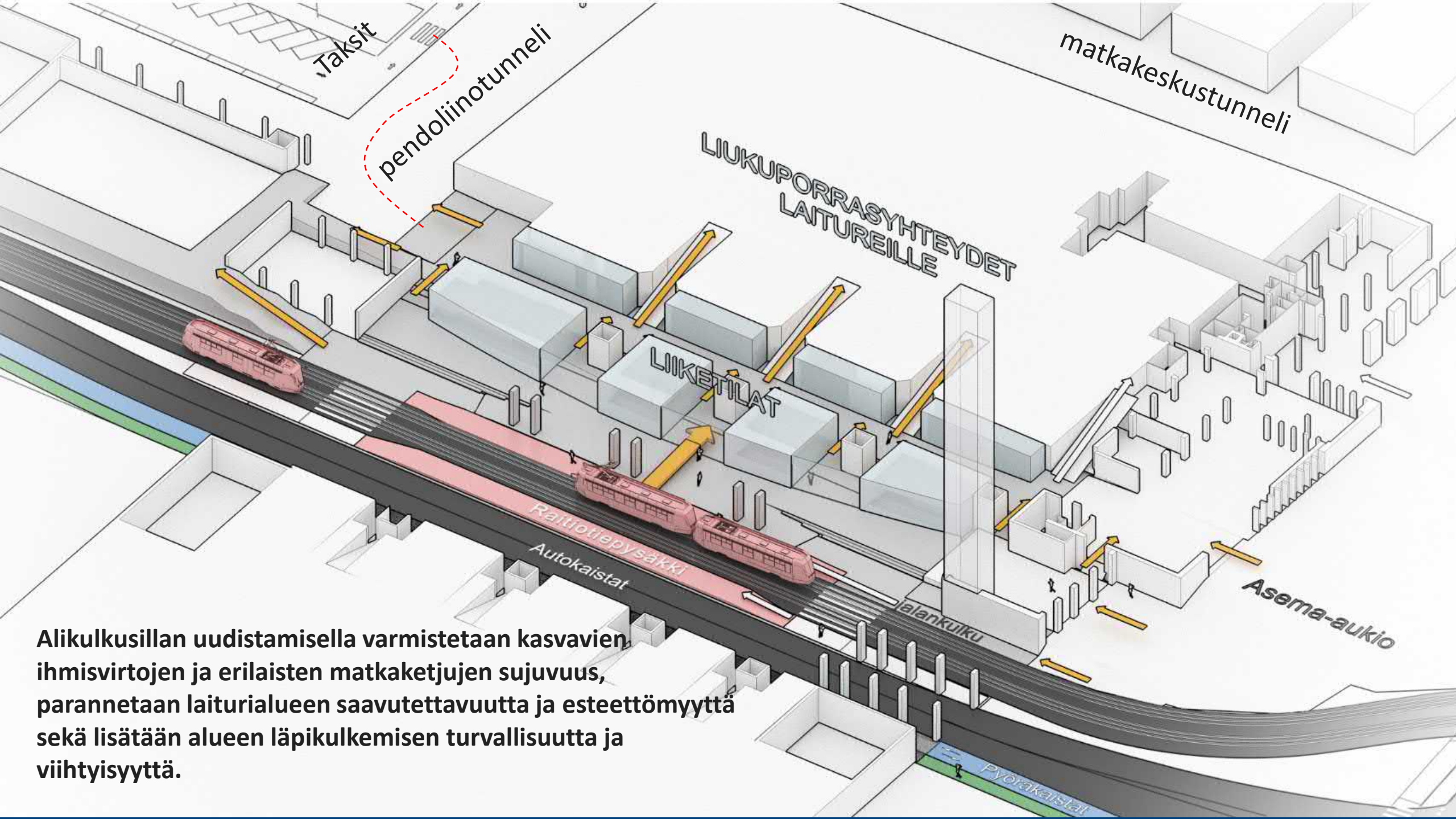
- 1. Technopolis asemakeskus valmistui 2020
- 2. Ratapihankadun tontinluovutuskilpailu 2020
- 3. Tavara-aseman siirto 2021
- 4. Asemakeskus 1. vaihe 2022-2030
- 5. Asemakeskus 2. vaihe 2022-2030
- 6. Asemakeskus 3. vaihe 2030-2035
- 7. Hotelli Torni 2014
- 8. Tulli Business Park 2008-2009
- 9. Technopolis Yliopistonrinne 2016
- 10. Kansi ja UROS LIVE -areena Valmistuu 2021
- 11. Sorin alue, ideasuunnitelma 2020
- 12. Kortteli 330 maanomistajien ideasuunnitelma 2020

Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamisen toimenpiteet

- Uusimisella yhdistetään nykyinen Itsenäisyydenkadun tunneli ja asematunneli yhtenäiseksi uudeksi matkakeskusterminaliksi.
- Henkilöratapiha -hankkeessa uudistetaan ratapihan aluetta ja rakenteita.
- Uudet liiketilat rakennettavien siltarakenteiden alapuolelle.
- Ratapihankadun sillan uusimisen Tampereen henkilöratapihalla km 187+423.
- Tasonvaihtorakenteet nykyisille laitureille ja uudelle 3. välilaiturille.
- Asemarakennuksen sisällä olevat esteettömät reitit.
- Ratapihankadun alueella olevat tasonvaihtorakenteet
- Raitiotiepysäkin rakentaminen
- Hankkeen arvioidaan valmistuvan vuonna 2026, mikäli urakan hankintaan liittyvät mahdolliset valitukset tai muut vastaavat seikat eivät viivästytä urakan aloittamista ja valmistumista.

Toteuttamisen tavoiteaikataulu: Suunnittelu 02/2021 - 04/2022 Rakentaminen 06/2022 - 12/2026





Alikulkusillan uudistamisella varmistetaan kasvavien ihmisvirtojen ja erilaisten matkaketjujen sujuvuus, parannetaan laiturialueen saavutettavuutta ja esteettömyyttä sekä lisätään alueen läpikulkemisen turvallisuutta ja viihtyisyyttä.

Historia - alikulkusilta



Itsenäisyydenkadun tunnelin rakennustyömaa kuvattuna vuonna 1933. Vuonna 1895-98 oli rakennettu Tammelan ylikulkusilta radan ylitse yhdistämään Tammelan ja Kyttälän alueet. Vuodesta 1910 lähtien tutkittiin uuden sillan tai alikulun mahdollisuutta korvaamaan Tammelan ylikulkusilta. Vuonna 1918 Tampereen kaupunki teki ensimmäistä kertaa ehdotuksen, jossa ylikulkusilta oli korvattu alikulkureitillä.

Historia - alikulkuilta

Erilaisia vaihtoehtoja tutkittiin tämänkin jälkeen ja vasta vuonna 1932 asiasta saatiin päätös, kun kaupunki ja rautatiehallitus pääsivät yhteisymmärrykseen.

Alikulcutunnelin kustannukset jaettiin kaupungin ja rautatiehallituksen kesken, mutta itse rakennustyön suoritti valtionrautatiet. Tunneli avattiin katuliikenteelle kesällä 1936 (Peitsara 1937)

Historia - asematunneli

- Asematunneli rakennettiin vuosina 1988-90.
- Asematunnelin avaaminen 1988-90 aloitti aseman ensimmäisen kerroksen muuttumisen pienimuotoiseksi kauppakeskukseksi.
- Asematunnelin rakentaminen liittyi kaupungin haluun kehittää Tullin aluetta, joka oli muuttumassa teollisuus- ja varastoalueesta toimisto-, liike- ja kulttuuritoimintojen alueeksi.
- Kaupunki oli lisäksi keskustan osayleiskaavassa linjannut tavoitteen parantaa jalankulun asemaa keskustassa.
- Tämän osalta ensisijaiseksi parantamiskohteeksi oli asetettu asematunneli radan ali ja Tullin alueen kytkeminen paremmin ydinkeskustaan.
- Tunnelin suunnitteluun kiinnitettiin erityistä huomiota, koska sen oli tarkoitus toimia vilkkaana jalankulkuliikenteen reittinä.

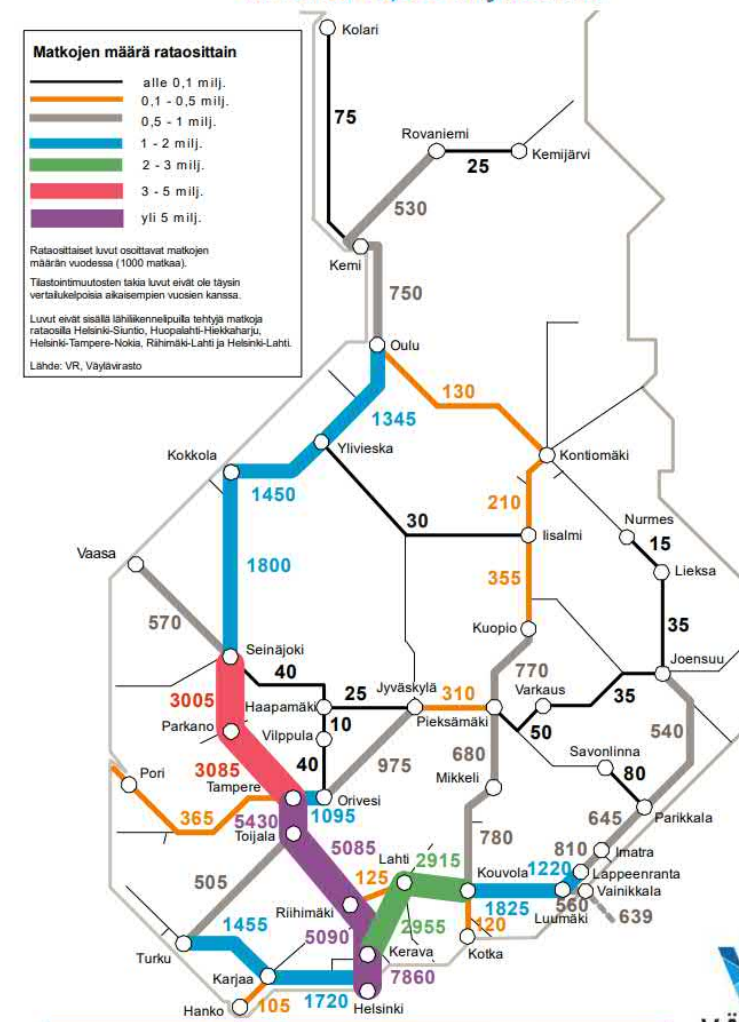


Henkilöratapihan nykytila ja tausta

- Tampereen henkilöratapiha on solmupiste, jonka toimivuus vaikuttaa koko rataverkon käytettävyyteen.
- Tampere on henkilöliikenteen vakioaikataulujärjestelmän keskeisin junanvaihtopaikka.
- Tampereen aseman viisi matkustajalaiturilla varustettua raidetta ovat yhtäaikaaisesti käytössä useita kertoja vuorokaudessa. Joinakin tunteina kaksi matkustajajunaa joutuu käyttämään samaa raidetta. Henkilöliikenteen lisäksi Tampereen aseman raiteista kuormittaa sen läpi kulkeva tavaraliikenne.
- Kapasiteettiongelmiensa lisäksi laitureilla olevat katokset ja muut rakenteet vaativat uudistamista.
- Ratapihan ja asemanseudun kehittämishankkeet tulee ehdottomasti sovittaa yhteen, jotta valtakunnalliset liikennehaitat voidaan minimoida.
- Tampereen henkilöratapihalle on muodostumassa useita yhteishankkeita ratapihan kehittämisen johdosta.
- Pääradan kehittäminen ja Suomi-rata-hankkeen toteuttaminen edellyttävät henkilöratapihan uusimista

Kaukoliikenteen matkat vuonna 2019

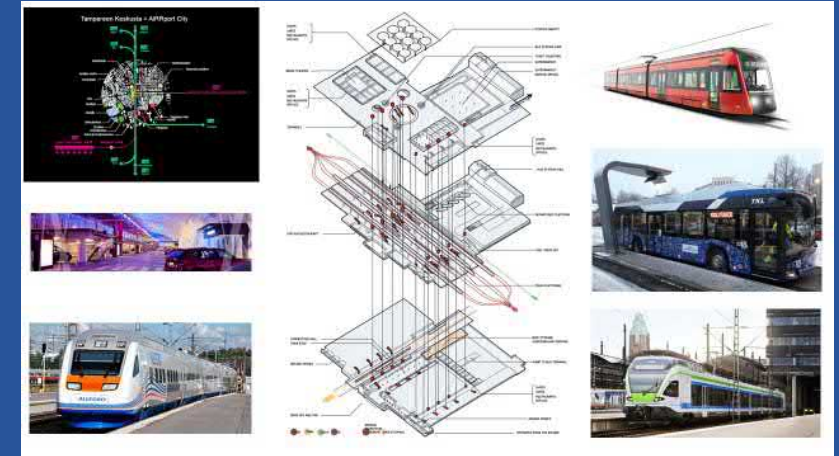
Yhteensä 14,875 milj. matkaa



18.2.2020 HL

Henkilöratapihan uudistamisen hyödyt

- Vastaa elpymisen haasteisiin ja vihreän sekä digitaalisen siirtymään
 - Edistetään julkisen liikenteen ja erityisesti raideliikenteen käyttämistä
 - Tehdään matkaketjuista sujuvia ja hyödynnetään digitaalisia palveluita
 - Mahdollistaa omalta osaltaan tiiviin ja kestävä yhdyskuntarakenteen (Palvelut, työpaikat ja asuminen kaikkien liikennemuotojen solmukohdassa)
 - Edistää julkisen sektorin ja yksityissektorin kumppanuutta, kannustaa investointeihin
- Edistää liikenteen toimivuutta ja kestävä liikkumista sekä valtakunnallisesti että paikallisesti
 - Pääradan liikenteen välityskykyä parannetaan häiriötilanteissa. Uusi vaihdeyhteys rakennetaan Helsingin suunnasta tulolle ja lähdölle.
 - Poikittaisen Jämsänkoski-Pori-radan sujuvuutta ja varmuutta parannetaan rakentamalla uusi raideyhteys ratapihan itäreunalle
 - Lähijunaliikenteen kasvua edistetään rakentamalla 3. välilaituri
 - Varmistetaan Vak-kuljetusten turvallinen läpimeno
 - Matkustajille rakennetaan uudet laiturikatokset ja korjataan vanhat, toteutetaan esteettömät reitit
 - Varmistetaan ja parannetaan autojunan toiminnallisuutta
- Mahdollista Tampereen asemakeskuksen kehittämisen (asemakeskus-hankkeen etenemisen)



Henkilöratapiha-hanke (TAHERA)

Henkilöratapiha-hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- kolmas henkilöliikenteen välilaituri porras- ja hissiyhteyksineen
- henkilöliikenteen laitureiden kattaminen uusilla katoksilla
- henkilöjunien huoltoraiteiden rakentaminen Naistenlahden raiteiston alueelle
- tarvittavat raide-, turvalaite- ja sähköratamuutokset
- tarvittavat siltojen uusimiset

Tampere

Nykyinen Viinikanojan AKS
Km 186+532

Nykyinen Viinkian AK
Km 186+541

Nykyinen Tampereen valtatien AKS
Km 186+605

Nykyinen Pinninkadun AKS
Km 187+658

Suunnitelman raja km 186+572 (V001 ej.)

6820450
24487750

Rautatiealueen raja

Km 187
(186+1001.889)

Tampereen Kansi ja Areena rakenteilla

Nykyinen Naulakadun AK
Km 187+399

Suunnitelman raja km 187+428 (V027 ej.)

Orivesi

TAMPERE ASEMA (TPe)
Km 187+389

Tampereen asemarakennus

Nykyinen reunalaituri

Nykyiset välilaiturit

Uusi rakennettava välilaituri

Nykyinen Sorinahteen YKS
Km 186+986

Nykyinen Itsenäisyydenkadun AKS
Km 187+423

Nykyinen Tampereen uusi asematunneli
Km 187+395

Nykyinen Tampereen aseman henkilötunneli
Km 187+377

Nykyinen Tampereen aseman matkatavaratunneli
Km 187+347

Nykyinen Tampereen matkakeskustunneli
Km 187+315

KYIRI

AMERFORS

Tampere-talo

Tammela

Nykyinen Aspinniemen AK
Km 188+497

Nykyinen Tampellan putkitunneli
Km 188+460

Nykyinen Tampellan AKS
Km 188+384

Nykyinen Lapintien YKS
Km 188+137

Nykyinen Rongankadun AK
Km 187+619

Nykyinen Kastin YKS
Km 187+1162

Nykyinen Erkkilän YKS
Km 187+843

Rautatiealueen raja

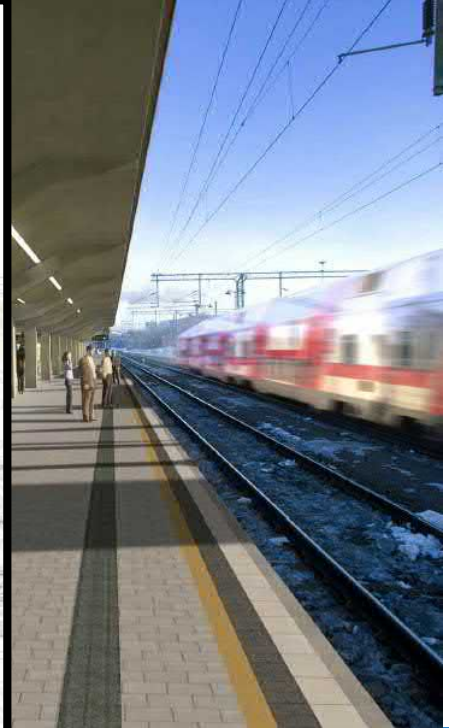
Km 188
(187+1010.374)

Rakennettava huolto-raiteisto

Suunnitelman raja km 188+137

Suunnitelman raja km 188+120 (V172 ej.)

Lielahdi



Toteutussopimuksen merkitys alikulкусillan uudistamisessa

- Itsenäisyydenkadun alikulкусillan uudistaminen on määrä aloittaa vuonna 2021 rakentamissuunnittelulla. Rakentaminen on tavoitteena aloittaa 2022 ja päättyä 2026.
- Alikulкусillan toteutussopimusta, jossa sovitaan osapuolien kustannusjaosta ja yhteistyömenettelyistä on valmisteltu vuoden 2020 ajan. Sopimuksella Väylävirasto, Kaupunki ja VR Yhtymä Oy sitoutuvat Itsenäisyydenkadun alikulкусillan uusimiseen ja siihen liittyvien muiden töiden rakentamiseen yhdessä rahoitettuna hankkeena.
- Sopimuksella Kaupunki ja VR valtuuttavat myös Väyläviraston toimimaan hankkeen rakennuttajana ja tilaajana. Väylävirasto kilpailuttaa ja vastaanottaa tarvittavat tavara- ja palveluhankinnat sekä urakat Kaupungin ja VR:n omistukseen tulevien väylien ja rakenteiden osalta Kaupungin ja VR:n puolesta.

Toteutussopimuksen merkitys alikulкусillan uudistamisessa

- Itsenäisyydenkadun alikulkusilta on erottamaton osa Väyläviraston yli 100 milj. euron henkilöratapiha –hanketta (Tahera), jolle ei ole valtiolta vielä rahoitusta. Sopimus ja vahva yhteistyö Väyläviraston kanssa edistävät osaltaan Tahera – hankkeen valtion rahoituksen toteutumista.
- Tämä sopimus mahdollistaa Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja matkakeskusterminalin suunnittelun aloittamisen yhteistyössä valtion osapuolien kanssa heti. Tällöin toteutussuunnitelmat ovat valmiina, kun rahoitus varmistuu ja varsinainen rakentaminen voisi alkaa välittömästi.
- Toteutussopimuksen kustannukset ja ehdot on saatu neuvoteltua ja sopimus on valmis hyväksyttäväksi. Toteutussopimuksen hyväksyminen varmistaa alikulkusillan uusimisen etenemisen aikataulussa ja Kannen alueen kehittämisen jatkamisen.

Toteuttamissopimus osana MAL-sopimusta 2020-2023

- Tampereen asemakeskuksen kehittäminen on yksi Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun kuntien välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL-) sopimuksen 2020 - 2023 nimetyistä toimenpiteistä.
- MAL-sopimuksen mukaisesti Tampereen kaupunki jatkaa yhteistyössä valtion kanssa asemakeskuksen ja ratapihan kehittämistä.
- Hanke ei ole saanut MAL-sopimuksen mukaista rahoitusta tämän sopimuksen laadinnan aikana.

Itsenäisyydenkadun alikulкусillan uudistamisen kustannukset

Hankkeen toteutuskustannusten arvioidaan olevan 47 124 945 € (alv 0%), sisältäen hanketehtävät.

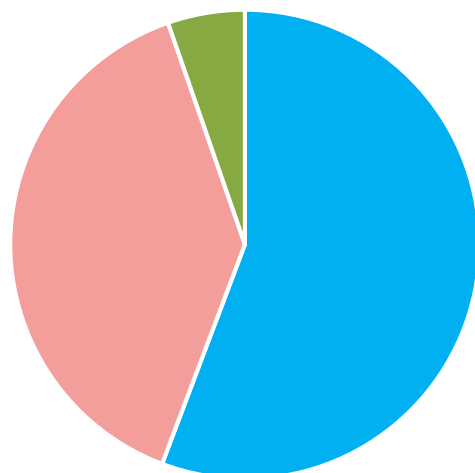
Toteutuskustannukset koostuvat seuraavista toimenpiteistä:

1. suunnittelun ja rakentamisen kustannuksista
2. yhdessä sovituista lisä- ja muutostöiden kustannuksista
3. muista hankkeen toteuttamisesta aiheutuneista kustannuksista mukaan lukien konsulttipalvelujen (mm. rakennuttamiskonsultti, taitorakenteiden tarkastus ym.) kustannukset

Hankkeen johtosiirroista Väylävirastolle aiheutuvat kustannukset luetaan myös hankkeen kustannuksiin (pois lukien katujen johtosiirrot).

Kustannusten jakautuminen

Kustannusjako



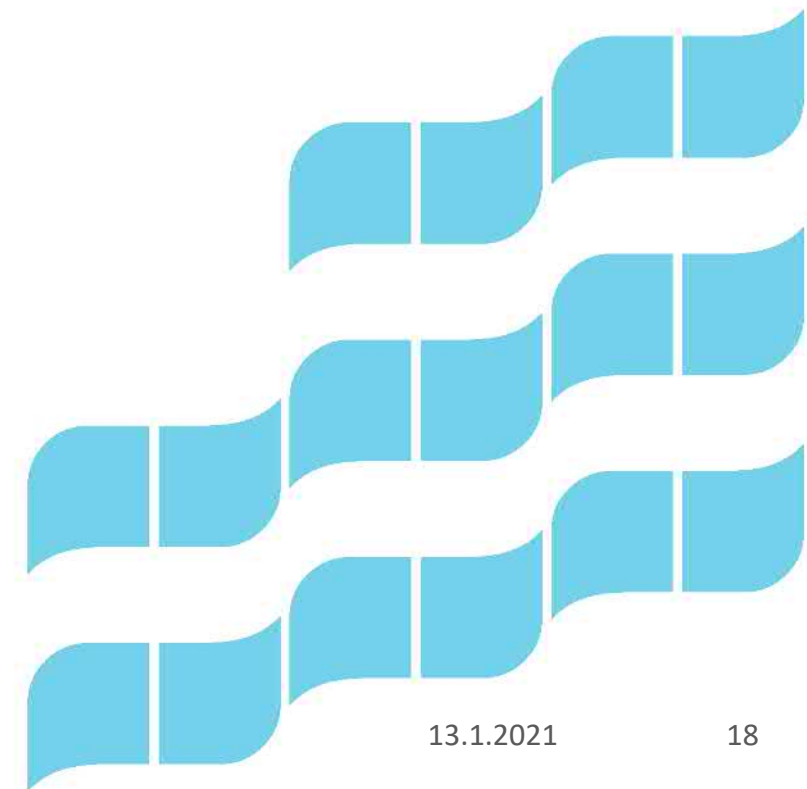
■ Väylävirasto 55,8%

■ Tampereen kaupunki 38,9%

■ VR Yhtymä Oy 5,3%

Kustannusten jakautuminen

- Sopimusosapuolten kustannusosuudet koko hankkeen osalta ovat seuraavat:
- **Väyläviraston osuus kustannuksista on enintään 26 292 640 € (55,8 %)**
- **Kaupungin osuus kustannuksista on enintään 18 332 305 € (38,9 %)**
- **VR:n osuus kustannuksista on enintään 2 500 000 € (5,3 %)**



Yhteenveto yhteiskuntataloudellisista vaikutuksista

Työllisyys:

- Hanke luo tehdyn arvion mukaan Suomeen kumulatiivisesti rakentamisen aikana vuosina 2022-2026 786 henkilötyövuoden työvoimatarpeen, eli vuosittain noin 196 henkilötyövuotta.
- Näistä Tampereelle luodaan 233 henkilötyövuoden työvoiman tarve, eli vuosittain noin 58 henkilötyövuotta.

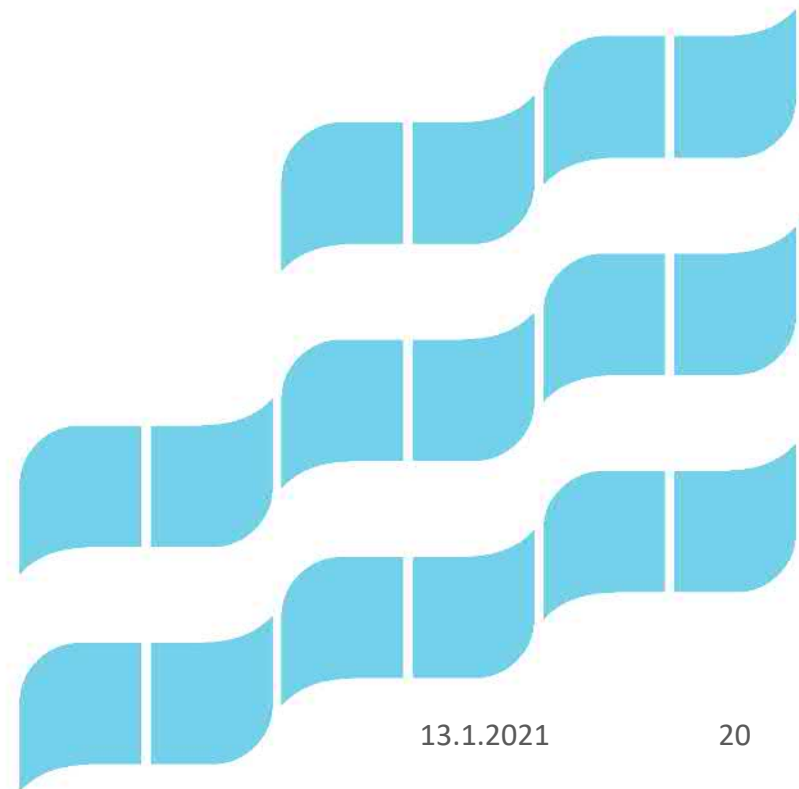
Yhteenveto yhteiskuntataloudellisista vaikutuksista

Arvonlisäys:

- Kumulatiivinen arvonlisäys Suomessa 60M€
- Arvonlisäys Tampereelle 19M€

Verot:

- verovaikutukset valtiolle noin 17,7M€
- verotulot Tampereelle 2,4M€
- verot Pirkanmaan muille kunnille 0,4M€
- verot muille kunnille Suomessa 3,9M€



Itsenäisyydenkadun tunneli, nykytila vuonna 2019



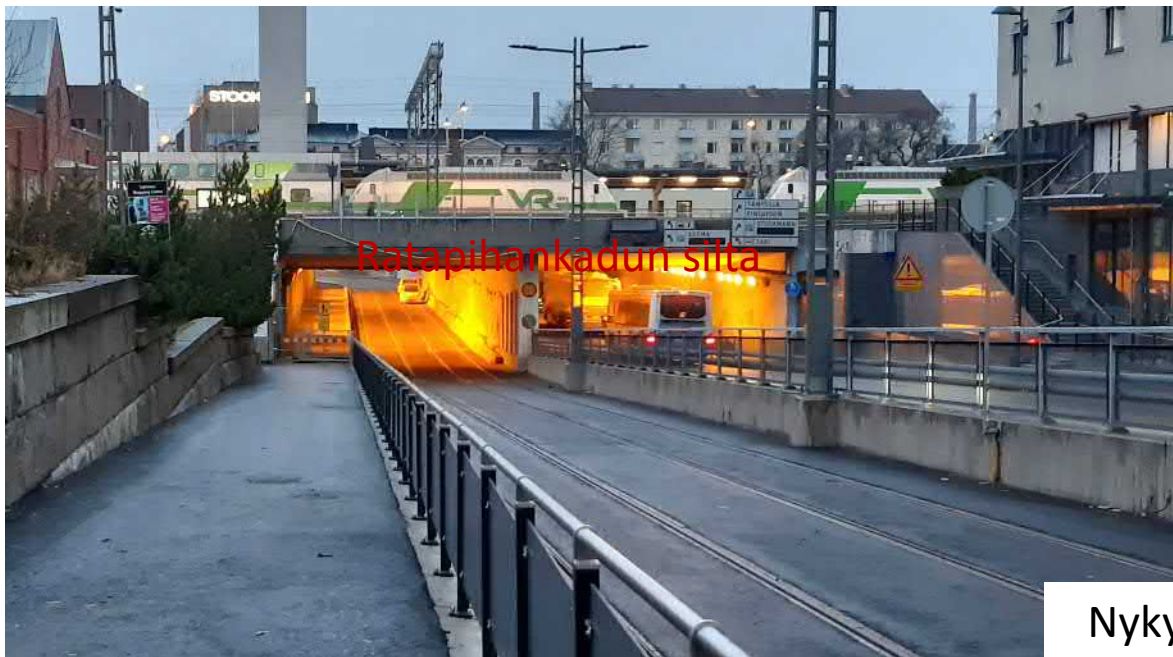
Matkaterminaali 2026

Itsenäisyydenkadun alikulkusilta ja asematunneli yhdistetään kokonaisuudeksi Matkakeskusterminaali, jossa yhdistyvät sujuvat matkaketjut ja korkeatasoinen kaupunkiarkkitehtuuri asemaympäristön historiallisia piirteitä vaalien.

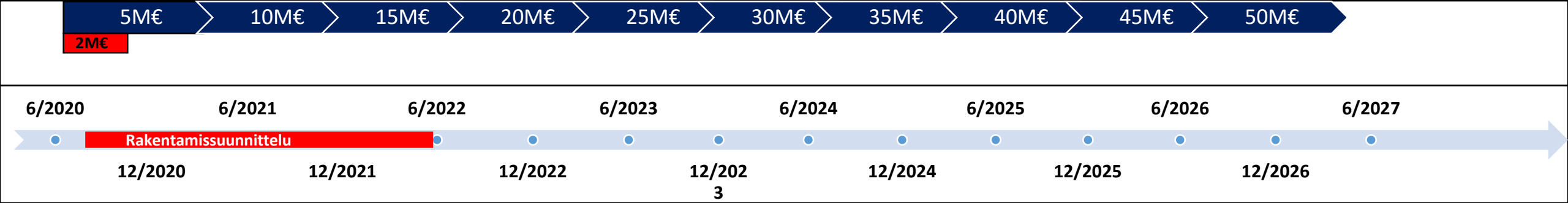
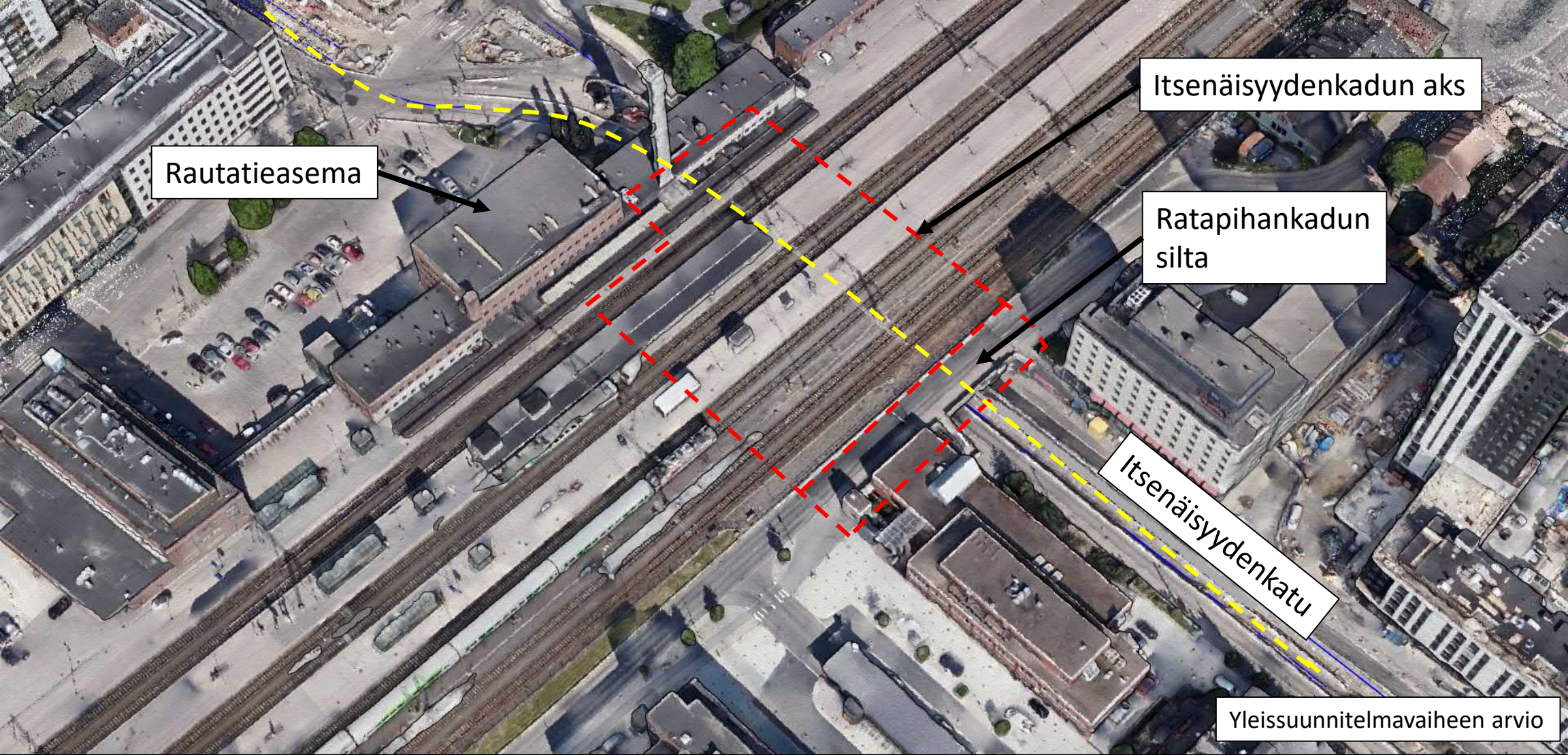
Ratikkapysäkin varaus tunneliin ja esteettömät kulkuyhteydet on huomioitu suunnitelmissa.



Itsenäisyydenkadun aks uusiminen ja tunneliaukon leventäminen, alustavia luonnoksia



Tunneliaukko levennettyinä



Siirretään Ratapihankadun liikenne kiertotielle rautatiealueelle, liikenteelle jäävä leveys n. 9,6m

VAIHE 1

Arvio vaiheen kestosta 49 viikkoa

Puretaan Ratapihankadun silta

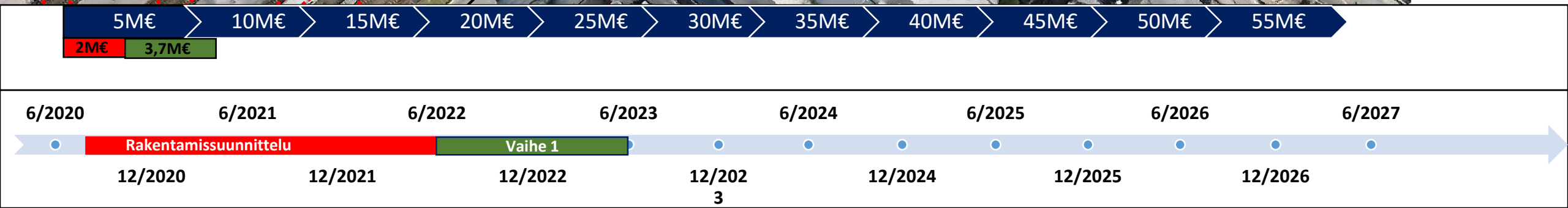
Puretaan portaat

Rakennetaan uusi, leveämpi Ratapihankadun silta 60m.

Siirretään liikenne ratapihankadun uudelle sillalle.

Käytössä olevat raiteet (punainen pisteiviiva) 7 kpl. Raide 008 pois käytöstä.

Yleissuunnitelmavaiheen arvio



Raiteille 005-006 rakennetaan apusillat

Raiteet 007-008 otetaan pois käytöstä ja rakennetaan maatuet

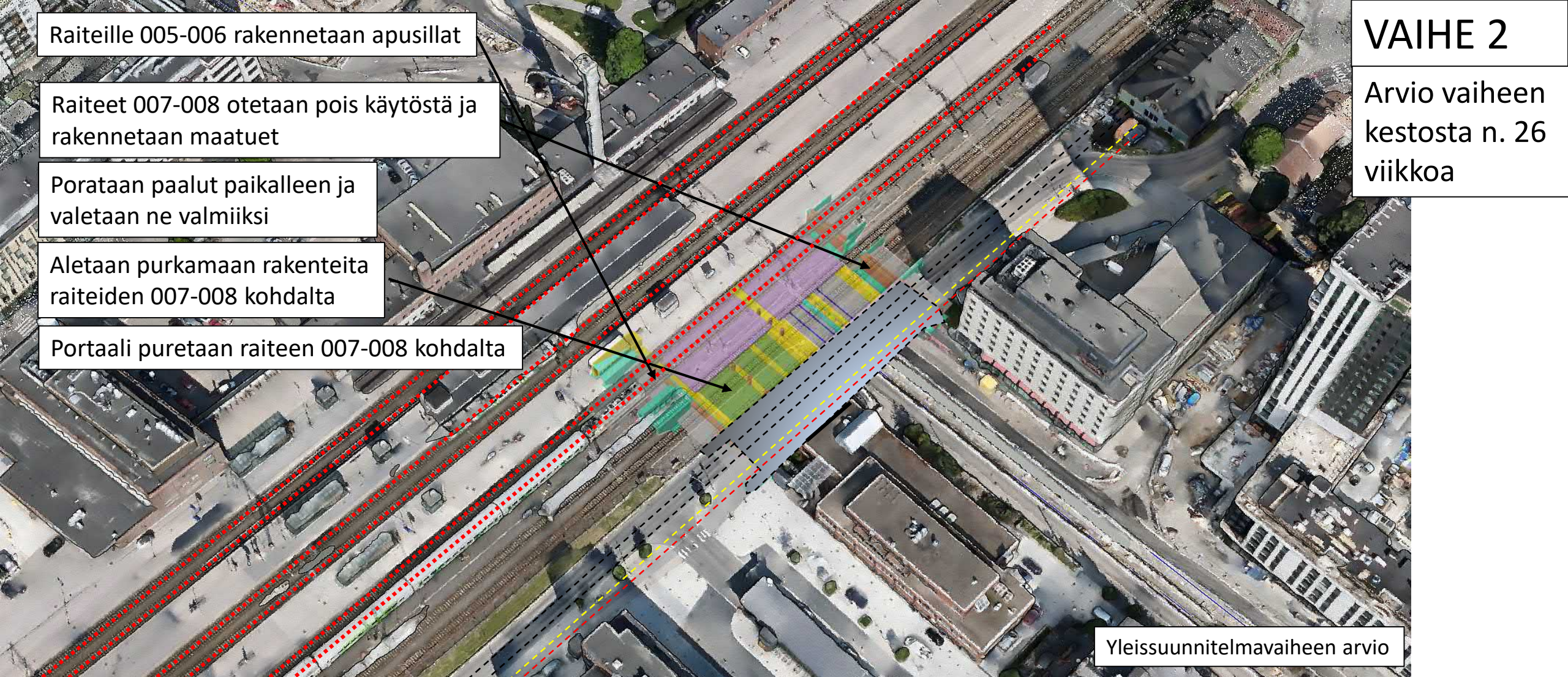
Porataan paalut paikalleen ja valetaan ne valmiiksi

Aletaan purkamaan rakenteita raiteiden 007-008 kohdalta

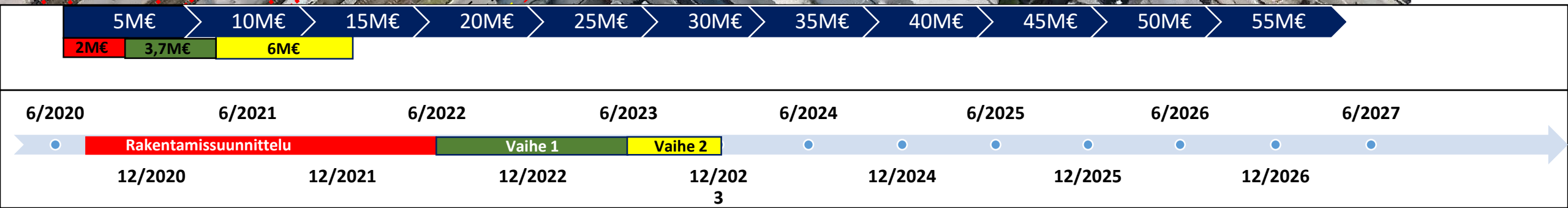
Portaali puretaan raiteen 007-008 kohdalta

VAIHE 2

Arvio vaiheen kestosta n. 26 viikkoa



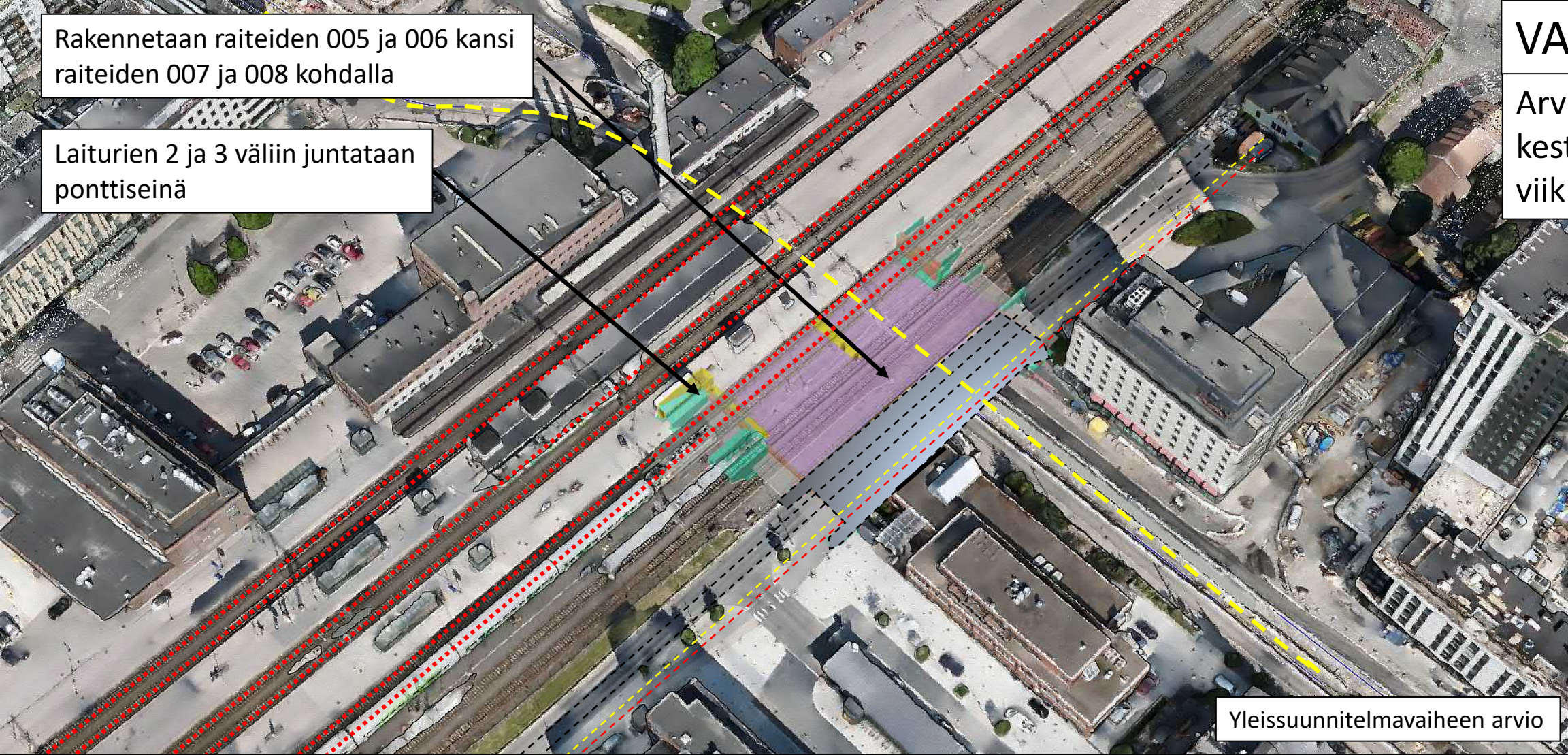
Yleissuunnitelmavaiheen arvio



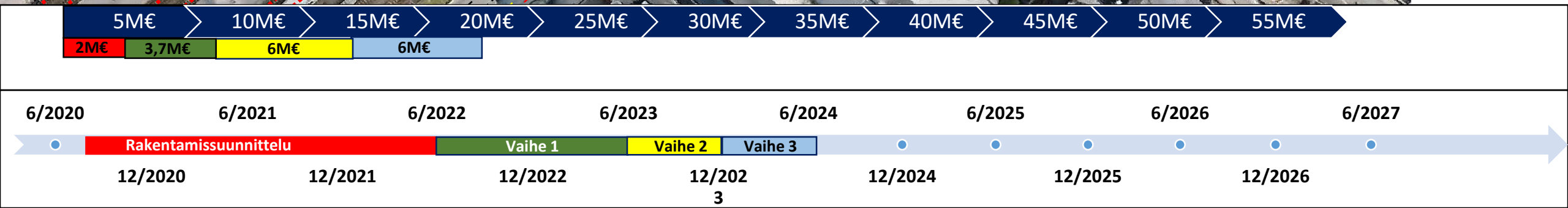
Rakennetaan raiteiden 005 ja 006 kansi raiteiden 007 ja 008 kohdalla

Laiturien 2 ja 3 väliin juntataan ponttiseinä

VAIHE 3
Arvio vaiheen kestosta n. 28 viikkoa



Yleissuunnitelmavaiheen arvio



Raiteiden 005 ja 006 kohdalta puretaan apusillat

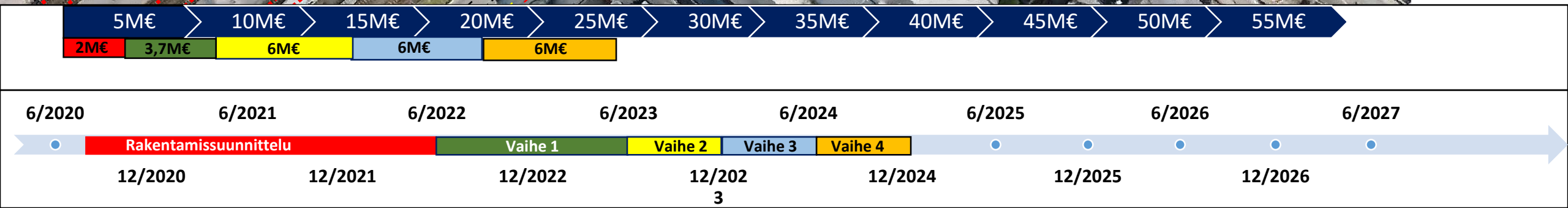
Raiteiden 005 ja 006 kohdalta puretaan riittävästi rakenteita, että kansi saadaan siirrettyä paikalleen.

Apusillat siirretään raiteille 003 ja 004
Porataan paalut raiteiden 003 ja 004 viereen.
Porataan paalut raiteiden 003 ja 004 viereen
Raiteiden 003 ja 004 kohdalta puretaan rakenteita sen verran, että maatuet voidaan rakentaa.
Tehdään maatukien taustatäytöt siipimuurien välissä raiteiden 005-006 ja 007-008 kohdalla

VAIHE 4

Arvio vaiheen kestosta n. 16 viikkoa

Yleissuunnitelmavaiheen arvio



Rakennetaan kansi raiteille 007-008

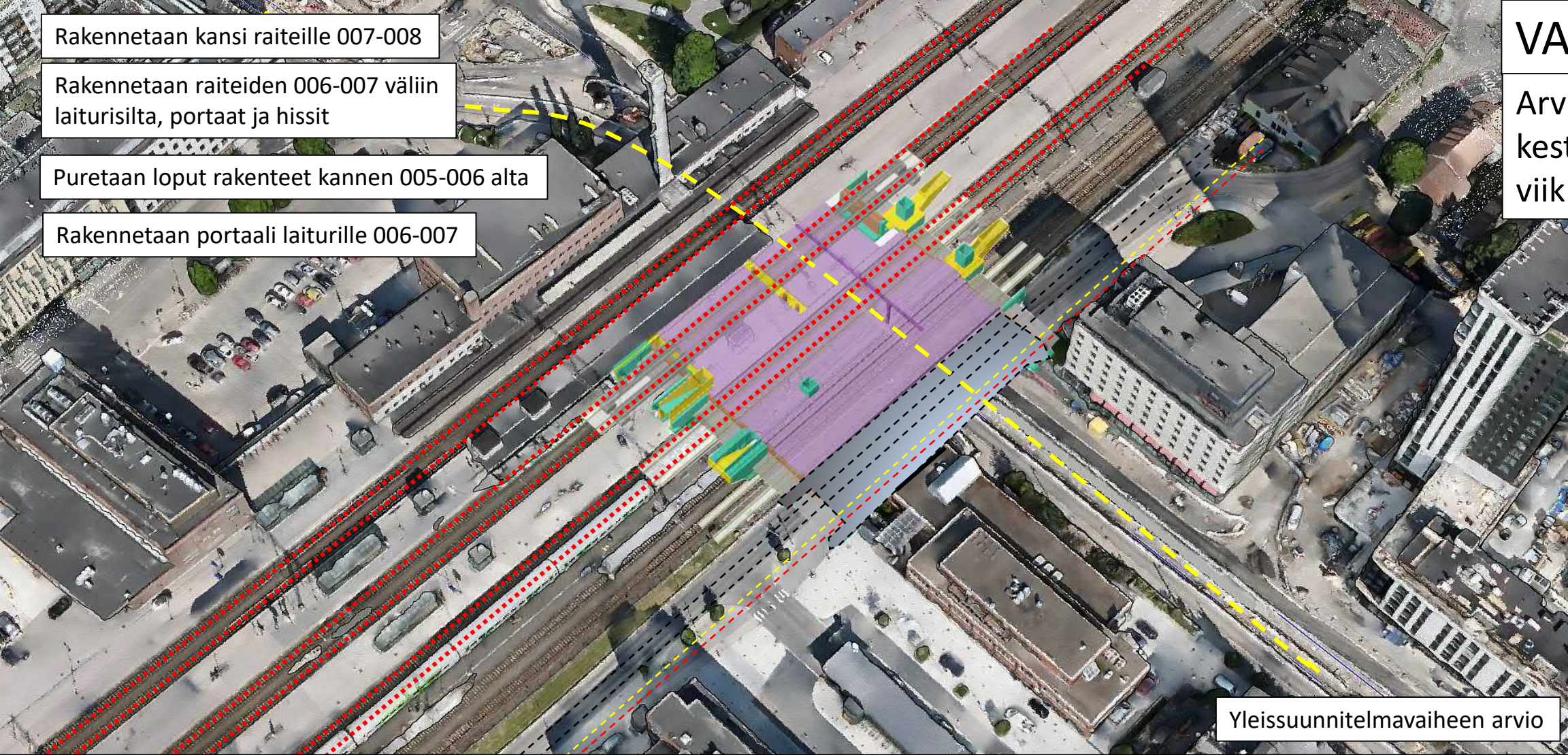
Rakennetaan raiteiden 006-007 väliin laiturisilta, portaat ja hissit

Puretaan loput rakenteet kannen 005-006 alta

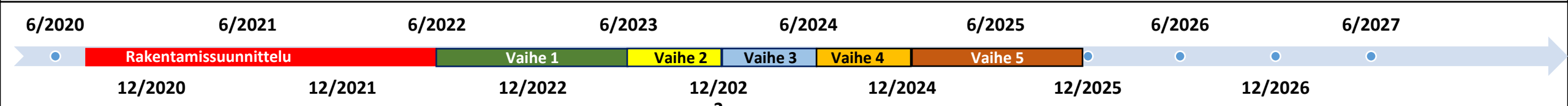
Rakennetaan portaali laiturille 006-007

VAIHE 5

Arvio vaiheen kestosta n. 34 viikkoa



Yleissuunnitelmavaiheen arvio



VAIHE 6

Arvio vaiheen kestosta n. 45 viikkoa

Raiteet 003-004 otetaan pois käytöstä ja puretaan vanhat rakenteet

Rakennetaan raiteiden 001-002 kansi raiteiden 003-004 paikalla.

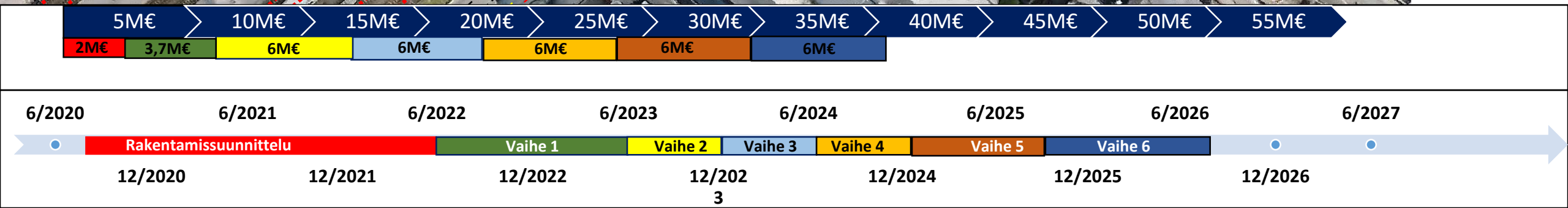
Aloitetaan laiturisillan rakentaminen raiteiden 004-005 väliin.

Siirretään apusillat raiteille 001-002

rakennetaan maatuet raiteiden 001-002 kohdalle

Porataan pilarit raiteiden 001-002 ja raiteiden 003-004 väliin

Yleissuunnitelmavaiheen arvio



Raiteilta 001-002 puretaan apusillat pois.

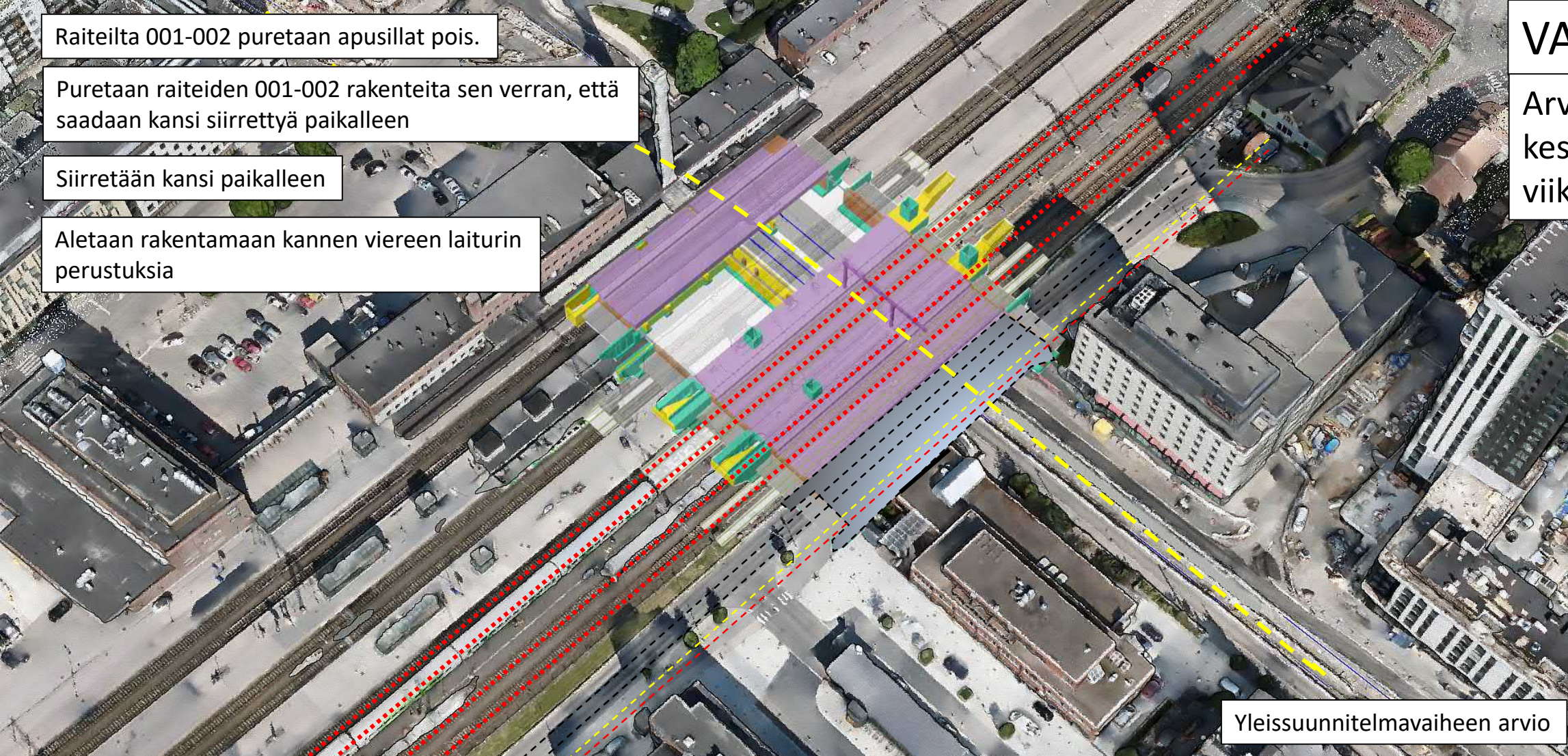
Puretaan raiteiden 001-002 rakenteita sen verran, että saadaan kansi siirrettyä paikalleen

Siirretään kansi paikalleen

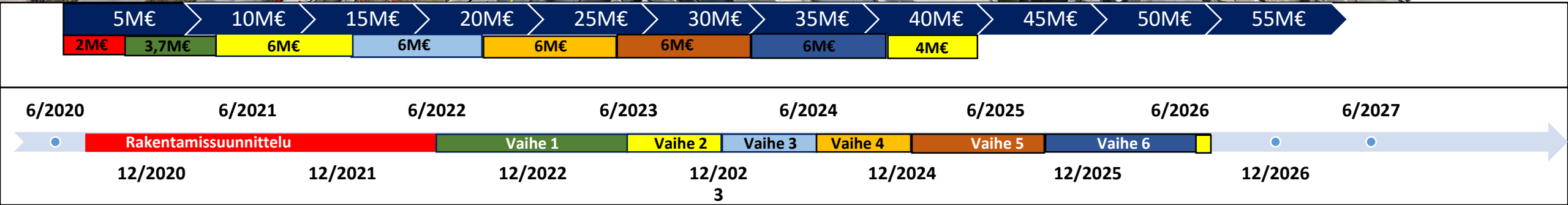
Aletaan rakentamaan kannen viereen laiturin perustuksia

VAIHE 7

Arvio vaiheen kestosta n. 5 viikkoa



Yleissuunnitelmavaiheen arvio



Rakennetaan kansi raiteille 003-004

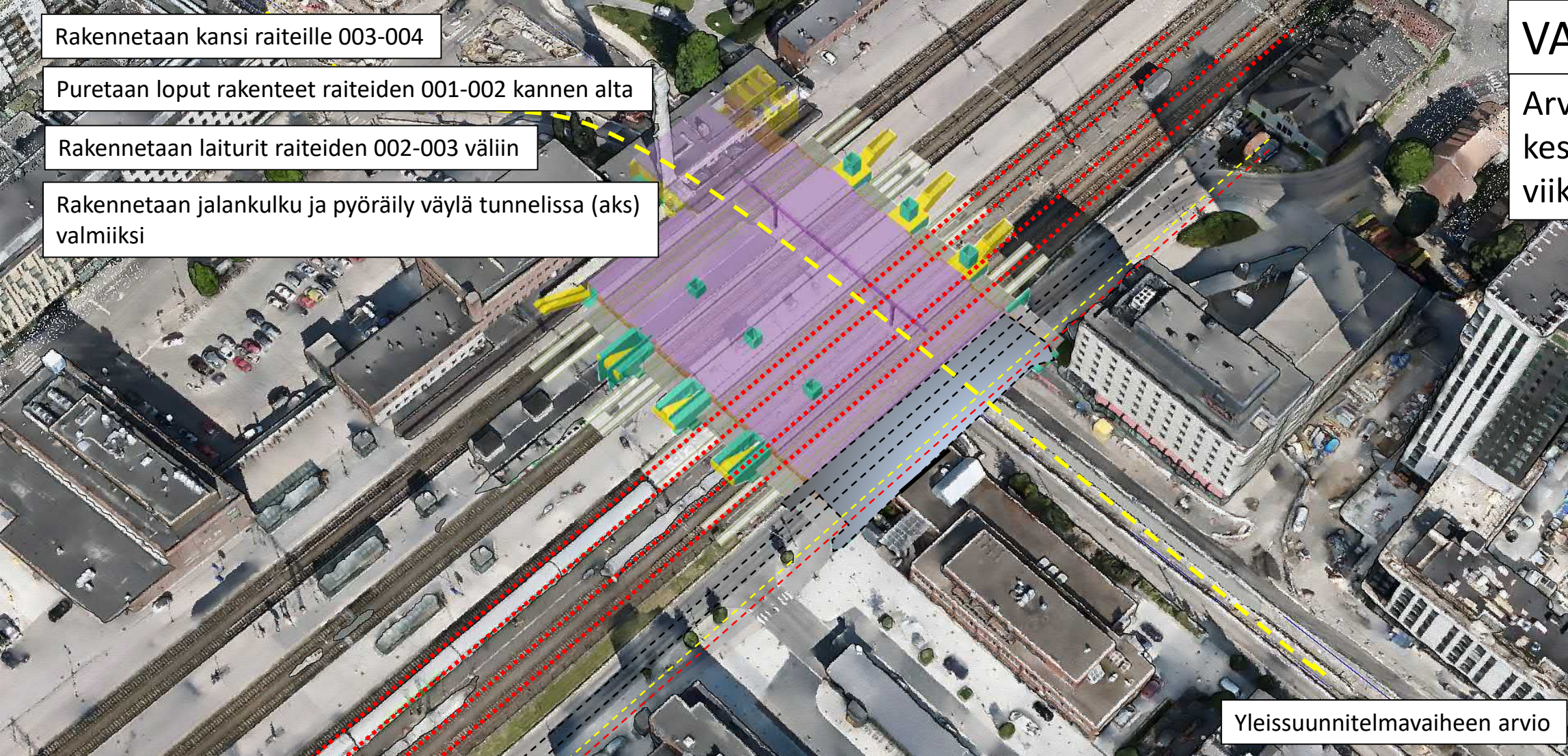
Puretaan loput rakenteet raiteiden 001-002 kannen alta

Rakennetaan laiturit raiteiden 002-003 väliin

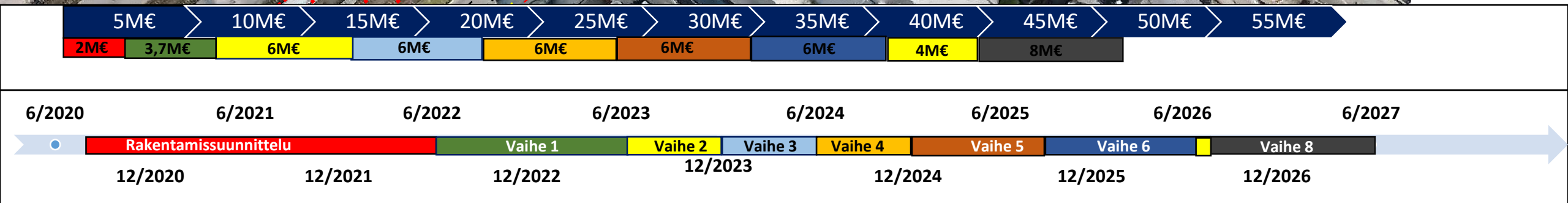
Rakennetaan jalankulku ja pyöräily väylä tunnelissa (aks) valmiiksi

VAIHE 8

Arvio vaiheen kestosta n. 42 viikkoa



Yleissuunnitelmavaiheen arvio



Itsenäisyydenkadun aks on valmis.
Työn arvioitu kesto on n. 245 vkoa, eli n. 4,7 vuotta.
Samanaikaisesti valmistuu myös muu osa TAHERA -hankkeesta



COBE / Lunden
Havainnekuva valmiista alueesta vuonna 2040