

VALTUUSTOALOITE LÄHIJUNASEISAKKEEN RAKENTAMISEKSI EPILÄN VANHAN SEISAKKEEN PAIKALLE UUDELLA YHTEISTYÖMALLILLA

Jouni Markkanen ja aloitteen allekirjoittaneet 28 muuta valtuutettua ovat valtuustoaloitteessaan esittäneet, että selvitetään mahdollisuus rakentaa kevytrakenteinen lähijunaseisake esimerkiksi puurakenteisena Epilän vanhan seisakkeen paikalle yhteistyössä alueen rakennuttajien kanssa.

Epilän seisakkeen toteuttamismahdollisuuksia on selvitetty yhteistyössä Väyläviraston ja Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän kanssa. Aloitteessa esitetty kevytrakenteinen seisake ei ole Väyläviraston ohjeiden mukainen mm. esteettömyysvaatimusten takia. Asiaa on kuitenkin aktiivisesti edistetty useiden suunnitelmien yhteydessä ja seisakkeen toteutus seuraavan viiden vuoden aikana näyttää toteutuvan.

Tampereen kaupunkiseudulle valmistui keväällä 2023 Väyläviraston ja Tampereen seudun yhteistyönä ratakapasiteettiselvitys, jonka mukaan on mahdollista toteuttaa ensivaiheessa 4 uutta lähijunaseisaketta. Ratakapasiteettiselvityksessä tutkittiin paljonko nykyiselle tai hieman paranneltulle rataverkolle mahtuu lisää lähijunaliikennettä ja mitä uusia seisakkeita olisi mahdollista toteuttaa ennen lisäraiteiden rakentamista.

Selvityksen perusteella jo nykytilassa Tampereelta Oriveden suuntaan on ratakapasiteetin näkökulmasta mahdollista lisätä liikennettä ja saavuttaa tasainen tunnin vuoroväli. Lisäksi suuntaan on edellytyksiä lisätä seisakkeita.

Tampereelta Nokian ja Lempäälän suuntiin on mahdollista saavuttaa puolen tunnin vuoroväli, kun ratakapasiteettiin, muun muassa junien ohitus- ja kääntöpaikkoihin, tehdään parannuksia. Joidenkin kaukojunien pysähtyminen Ylöjärvellä on puolestaan mahdollista, jos kaukojunien aikatauluja muutetaan ja puuterminaali siirretään.

Selvityksen mukaan koko seudun junaliikenteen kannalta keskeinen kehittämiskohde on Tampereen henkilöratapiha, jolla on merkittävä rooli myös valtakunnallisen liikenteen solmupisteenä. Ratakapasiteettiselvitys antaa hyvät perusteet keskittää seudun ja kuntien panoksia ensivaiheessa toteutettavien seisakkeiden suunnitteluun sekä Tampereen henkilöratapihan toteutukseen. Ensimmäisessä vaiheessa toteutettavia seisakkeita ovat selvityksen perusteella Epilän, Messukylän, Ruutanan ja Sääksjärven seisakkeet. Muualla merkittäviä palvelutason nostoja on perusteltua odottaa uusien seisakkeiden ja henkilöratapihan valmistuttua.

Tampereen kaupunkiseutu käynnisti keväällä 2023 **esiselvityksen kaupunkiseudun asema- ja seisakepaikoista**. Esiselvitys tarkensi mm. seisakkeiden toteuttamisedellytyksiä. Selvityksen tavoitteena oli muodostaa jatkosuunnittelun, -selvitysten ja MAL-sopimusneuvottelujen tietopohjaksi yhteismitallisia kuvauksia seudullisten selvitysten tunnistamien ja esiin nostamien, tavoitteellisesti lähitulevaisuudessa toteutettavien, asema- ja seisakepaikkojen kehittämisen lähtökohdista. selvitys valmistui vuoden 2023 lopussa.

Selvitykseen sisältyy yhdeksän seisaketta, joista olemassa olevia liikennepaikkoja on Lempäälä, Tesoma sekä Orivesi keskusta. Uusien seisakkeiden toteutusta tarkasteltiin Tampereen Messukylään ja Epilään, Nokian Harjuniittyyn, Kangasalan Ruutanaan, Lempäälän Sääksjärvelle sekä Ylöjärvelle.

Selvityksessä on määritetty seisakkeiden kysyntä- ja vaikuttavuuspotentiaalit, suunnittelun ja toteutuksen alustavat kustannusarviot sekä tarkasteltu seisakkeisiin kytkeytyviä, olemassa olevia, suunnitelmia. Selvityksessä on luotu kohdekohtaisesti kuvaukset tavoitteellisesta etenemisestä kohti toteutusta.

Laadittu seisakeselvitys antoi seudulle ja kunnille edellytykset valmistautua MAL-sopimusneuvotteluihin ja resursoida alustavasti vaadittua suunnittelua sekä toteutusta.

Tehdyn seisakeselvityksen mukaan Epilän seisakkeella ei ole juurikaan vaikuttavuutta tieliikenteen uusinwestointeihin ja henkilöautoliikenteen kasvun hillitsemiseen. Lähiseudulle uudella seisakkeella on kohtuullisesti vaikuttavuutta ja se tuottaa myös lisäarvoa liikennejärjestelmään.

Epilän seisakkeen osalta edellinen suunnitelma oli vuonna 2021 valmistunut Epilän seisakkeen alustavat ratatekniset tarkastelut, mikä liittyi Tohlopinrannan kaavoitukseen. Epilän seisake on suunniteltu rakennettavaksi nykyisen Epilän alikäytävän kohdalle.

Esitetty sijainti perustuu ratageometriaan sekä olemassa olevien kulkuyhteyksien, kuten Epilän alikäytävän hyödyntämiseen. Esitettyä sijaintia idempänä seisakkeen rakentaminen vaatisi todennäköisesti yksityisten tonttien lunastamista radan eteläpuolelta. Esitetyn sijainnin haasteita ovat radan kallistus, tarvittavat maanlunastukset sekä tarve uusia Epilän alikulku, joka ei täytä nykyisiä esteettömyysvaatimuksia.

Seisake sijaitsee Epilän alueen keskellä. Alueen asutus on pääasiassa kerrostaloasumista, kaakkoissuunnassa on myös rivitaloasumista. Seisakkeen välittömässä läheisyydessä sijaitsee K-market, Nahkatehtaan päiväkotia, joitain varasto- ja liiketiloja ja leipomo. Lisäksi Vaakkolammin puisto ja ulkoilualue sijaitsee seisakkeesta 200 metriä etelään.

Tohlopinrannan asemakaava mahdollistaa Tohloppi-järven etelärantaan entiselle teollisuusalueelle uuden asuntoalueen rakentamisen. Kaava mahdollistaa noin 700 asukkaan asuinkorttelin rakentamisen Epilänharjun kaupunginosaan. Rakennusoikeutta uudella käyttötarkoituksella on 30 970 k-m².

Alueella asuu paljon nuoria aikuisia, joiden liikkumistarpeisiin lähijuna olisi tarkoituksenmukainen. Alueella on työpaikkoja vähän suhteessa asukasluukuun, joten suurin osa asukkaista käy muualla töissä.

Seisake olisi paikallisesti merkittävä. Seisake sijaitsisi niin lähellä Tampereen keskustaa, joten sinne ei tarjottaisi liityntäpysäköintiä autoille. Seisake tukee seudun kestävästä liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä alueella, jolla tunnistetaan erityistä potentiaalia tiivistämiseen sekä joukkoliikenteen lisäämiseen. Seisakkeen vaikutus seudullisiin tavoitteisiin voi olla kohtalaisen kysyntäpotentiaalinen ansiosta merkittäväkin. Seisake tukee paikallista maankäytön kehittämistä sekä ratasuunnan muun junaliikenteen kustannustehokkuutta. Tehdyn matkustajaennusteen mukaan Epilän seisakkeen matkustajamäärä vuonna 2030 olisi n. 60 % Tesoman seisakkeen matkustajamäärästä (1200 matkaa arkivuorokaudessa). Matka-aika Tampereen rautatieasemalle olisi erittäin kilpailukykyinen (n. 7 minuuttia).

Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus) on kirjattu lähijunakehitykseen liittyvät toimenpiteet sopimuskaudella 2024–2027. Seudun kunnat ja valtio edistävät kaupunkiseudun asema- ja seisakeverkoston laajentamista. Ensivaiheessa edistettäviä asemia ja seisakkeita ovat Sääksjärvi, Messukylä, Ruutana, Ylöjärven keskusta, Epilä ja Harjuniitty. Messukylän, Ruutanan, Epilän ja Harjuniityn seisakkeita kehitetään vain lyhyiden lähi- ja taajamajunien tarpeisiin. Valtio osallistuu seisakkeiden esi- ja ratasuunnitteluun sekä toteutukseen vuosina 2025–2028 yhteensä enintään 4 M€. Seudun liikennejärjestelmätyöryhmä valmistelee esitykset valtion suunnittelu- ja toteutusrahoituksen kohdentamiseksi. Kunnat ja Väylävirasto vastaavat osaltaan prosessien valmistelusta ja käynnistämisestä. Valtio ja kunnat suunnittelevat asemanseutuja ja seisakkeita 50–50 kustannusjaolla. Suunnittelua toteutetaan ratasuunnittaisina kokonaisuuksina ja seudullista yhteistyötä hyödyntäen. Suunnitteluun arvioidaan kohdentuvan noin puolet tämän sopimuskohdan valtionrahoituksesta.

Suunnitteluhankkeet ovat vuosina 2025–2028:

- a. Etelän suunta: Sääksjärven aseman esi- ja ratasuunnitelma
- b. Idän suunta: Messukylän ja Ruutanan seisakkeiden sekä Oriveden aseman esi- ja ratasuunnitelma sekä mahdollisesti Orivesi-Oriveden keskusta -välin sähköistykseen esiselvitys ja ratasuunnitelma
- c. Pohjoisen suunta: Ylöjärven puuterminaalien siirron ja aseman esi- ja ratasuunnitelmat
- d. Lännen suunta: Epilän ja Harjuniityn seisakkeiden esi- ja ratasuunnitelmat
- e. Seudun pitkän aikavälin seisakeverkon ja liikennöinnin selvitys. Tarkasteltavaksi otetaan seudun rakennesuunnitelmassa kuvattu asemaverkko.

Noin puolet tämän toimenpidekohdan valtion rahoituksesta on tavoitteena kohdentaa toteutuksen käynnistämiseen kuntien ja valtion yhteisrahoituksella toteutusvalmiuden ja vaikuttavuuden kannalta parhaissa kohteissa. Toteutuksen käynnistämisestä voidaan päättää, kun sovitun suunnittelun kokonaiskustannukset ovat selvillä, suunnittelulla on muodostettu toteuttamisen edellytykset ja perusteet sekä junaliikennepalvelujen toteutuminen on selvillä. Mikäli tunnistetaan, että rahoitusta ei voida hyödyntää täysimääräisesti, sitä kohdennetaan kestävästi liikuttamisen kehittämispaketeissa kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

Epilän lähijunaseisakkeen suunnittelua on jatkettu vuosina 2025–26 osana Tampereen kaupunkiseudun seisakkeiden esisuunnittelua. Kokonaisuuteen on kuulunut Epilän seisakkeen lisäksi Ylöjärven, Ruutanan, Messukylän sekä Sääksjärven lähijunaseisakkeiden suunnittelu.

Suunnitteluratkaisun mukaan Epilä on lähijunaliikenteen seisake, jolla on liikennettä Tampereen ja Nokian välillä (nykyiset M-junat). Seisakkeen suunnitteluratkaisu perustuu kaksoisraiteeseen Lielahdesta vähintään Epilään saakka. Epilän seisakkeen rakentaminen kannattaa yhdistää Lielähti – Nokia välin toisen raiteen rakentamiseen. Lielähti-Nokia-väliltä puuttuva kaksoisraide on koko Pori/Rauma-Tampere-välin keskeisin pullonkaula, joten kaksoisraiteen toteutusta tulee edistää kaikin keinoin. Seisakkeen rakentaminen yksiraiteisena ratkaisuna ei ole kestävä ratkaisu. Tuleva kaksoisraide mahdollistaa tulevaisuudessa 30 minuutin vuorovälin.

Lielähti – Nokia osuuden kaksoisraiteesta on syksyllä 2026 käynnistymässä ratasuunnitelma, jonka on arvioitu valmistuvan vuoden 2028 aikana. Rakentamisvaiheeseen pyritään pääsemään tämän jälkeen mahdollisimman nopeasti.

Lähijunat pysähtyvät Epilässä tulevaisuudessa pääraiteilla oleville reunalaitureille. Liikenne on valtion ostoliikennettä ja laitureiden pituudet ovat 250 metriä, joka mahdollistaa neljän yksikön Sm4-junan tai kahden yksikön Sm7-junan pysähtymisen.

Laiturin leveys on 3,5 metriä ja laituriraiteen nopeus on 120 km/h. Laiturivarusteina on pysäkkikatos, valaistus sekä opastus- ja informaatiojärjestelmä. Laitureille tulee esteettömät reitit nykyisen alikulun itäpuolelle rakennettavan uuden alikulkusillan kautta sekä Nokiantielle että Tohlopinrantaan. Seisakkeelle ei tule erillistä liityntäpysäköintiä.

Seisakkeen toteutuskustannukset ovat ilman arvonlisäveroaa 3,6 M€, MAKU 145 (2020=100). Kustannusarvio sisältää meluntorjuntavarauksen, joka tarkentuu jatkosuunnittelussa. Kustannusarvio ei sisällä toisen raiteen rakentamista, joka kuuluu Lielähti – Nokia kaksoisraiteen toteuttamiseen (valtion kustannusosuus). MAL-sopimuksen mukaisesti Tampereen kaupungin kustannusosuus seisakkeen rakentamisesta on 50 %.

Lähijunan pysähdys Epilässä lisää reitin Tampere–Nokia matka-aikaa noin 1,5 minuuttia. Rautatiealueen laajennustarve, sekä rautatiealueen alikulkusillan ja kevyenliikenteenväylän aluevaraustarve edellyttävät asemakaavan muutosta.

Tällä hetkellä on käynnissä myös raidereformiin liittyvä vuoden 2031 lisäliikennevaihtoehtojen selvittäminen. Lisäliikennevaihtoehdot perustuvat nykyiseen raidekapasiteettiin mikä mahdollistaa Nokian suunnalla tunnin vuorovälin lähijunaliikenteelle.

Suunnittelun lähtökohtana vuonna 2031 alkavaan liikenteeseen on ollut MAL- sopimuksessa 2024–2027 mainitut uudet seisakkeet. Seisakkeiden käyttöönotto riippuu luonnollisesti toteutettavasta liikenteestä. Epilän seisake on käyttöönotettavissa jo nykyiselle lähijunaliikenteelle.

Tampereen kaupungin vuoden 2027 talousarviokehityksen hyväksymisen (KH 22.6.2026) yhteydessä päätettiin, että ratasuunnitelmat Epilän ja Harjuniityn seisakkeista aloitetaan Lielähti-Nokia kaksoisraiteen suunnittelun yhteydessä ja kustannukset jaetaan 50/50 valtion ja kuntien kanssa.

Kuntajohtajakokous päätti 26.6.2026, että Nokian Harjuniityn ja Tampereen Epilän seisakkeista aloitetaan ratasuunnitelmat Väyläviraston Lielähti-Nokia 2. raiteen ratasuunnittelun yhteydessä. Suunnitteluhankkeiden yhdistäminen tuo merkittäviä synergiahyötyjä. Hankkeiden yhteensovittaminen olisi äärimmäisen haastavaa ilman yhteissuunnittelua. Harjuniityn ja Epilän seisakkeiden ratasuunnitelmiin varataan yhteensä 0,5 M € Väyläviraston MAL5-seisakesuunnittelurahoitusta. Nokian ja Tampereen kaupunki varaavat kukin 0,25 M € seisakkeiden ratasuunnitelmiin.

Jos rataosuuden suunnittelu ja toteutus etenee suunnitellusti, arvioidaan Epilän seisakkeen valmistuvan noin vuonna 2030.