

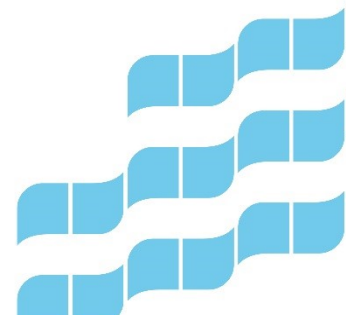
Tampereen kaupunkiseudun seutuhallitus

Tampereen kaupungin lausunto selvityksestä Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 ja tiekartta toteutukselle

Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä lähijunaliikenteen nopeaa kehittämistä merkittävänä osana seudullista joukkoliikennejärjestelmää siten, että ensi vaiheessa olemassa olevasta infrasta otetaan kaikki mahdollinen teho irti. Myös kustannustehokkaita investointeja lähijunaliikenteen edistämiseksi on edistettävä määrätietoisesti. Erityisesti lähijunaliikenne korostuu ensisijaisena raidejoukkoliikenteen muotona Nokian, Oriveden ja Lempäälän suuntaan.

Tavoitetila 2030 on realistinen esitettyjen toimenpiteiden osalta. Lähijunaliikenteen potentiaali nähdään selvityksessä erittäin suurena. Matkustajamääräennusteen saavuttaminen edellyttää ennustettua suurempaa joukkoliikenteen kulkutapamuutosta ja matkustajamääräolettama on optimistinen useimpien Tampereen asemien osalta. Tampereen asemista suurin osa sijoittuu jo nyt joukkoliikenteen parhaimman palvelutason vyöhykkeelle, mikä edellyttäisi vastaavaa palvelutasoa myös lähijunaliikenteen osalta, jotta se olisi kilpailukykyinen muuhun joukkoliikenteeseen nähden. Tällöin myös aseman vaikutusalueeksi valittuja vyöhykkeitä (1 km asumisen osalta ja 400 m työpaikkojen osalta) voi pitää myös Tampereen osalta realistisena. Mikäli lähijunan palvelutaso jää Tampereella merkittävästi raitiotien ja bussiliikenteen palvelutasosta, 1 km laskennallista aseman saavutettavuusalueetta voi pitää liian suurena. 2050-luvun tavoitetilan saavuttamista edesauttaisi Tampereen seudun huomattavasti ennustettua suurempi väestönkasvu.

Selvityksen mukainen oletus Tampereen väestönkasvun sijoittumisesta lähijuna-asemien vaikutusalueelle (3000 asukkaan kasvusta puolet sijoittuisi lähijuna-asemien vaikutusalueille) on Tampereen näkökulmasta jossain määrin optimistinen lähtökohta. Oletamus voisi olla mahdollinen siinä tapauksessa, että kasvu ennustettaisiin paljon nykyistä suurempana. Nykyiseen kasvutavoitteeseen perustuva asuntorakentaminen voidaan seuraavan 20 vuoden aikana ohjata kestäväällä tavalla olemassa olevan ja laajentuvan raitiotiekäytävän sekä parhaimman palvelutason bussiliikenteen vyöhykkeille. Jo olemassa olevan joukkoliikennevyöhykkeen huomioiminen kasvun kohdistamisessa ei aiheuta samalla tavalla uusia joukkoliikenteen investointitarpeita kuin lähijunaliikenteen kehittäminen vaatisi sekä liikenteen infran että liikennöinnin osalta.



Tampereen kaupunki pitää erittäin tärkeänä selvityksen jatkuvaa seuranta ja sen päivittämistä MAL-kausittain jatkosuunnittelun tuoman tiedon pohjalta.

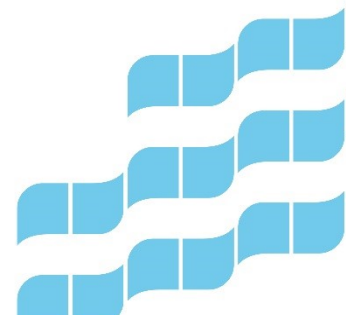
Lausuntokysymykset ja vastaukset:

Miten lähijunaliikenteen tavoitetilat 2030 ja 2050 sopivat kuntanne strategiaan sekä maankäytön ja kuntatalouden suunnitelmiin?

Vuoteen 2030 mennessä Tampereella panostetaan pääosin raitiotieverkon laajentamiseen ja maankäytön lisäämiseen raitiotiepysäkkien lähialueelle. Nykyistä lähijunaliikennettä tulee kehittää lähinnä olemassa olevan infran käyttöä tehostamalla, mm. vuorotiheyttä käytettävissä olevan kapasiteetin puitteissa kasvattamalla ja tätä kautta lähijunaliikenteen houkuttelevuutta ja käyttöä tehostamalla.

- Eri joukkoliikennemuotojen työnjako tulee selkeyttää ja tehdä suunnitelma, jossa lähijuna, raitiotie ja bussit kytkeytyvät mahdollisimman saumattomasti yhdeksi toisiaan tukevaksi kokonaisuudeksi. Junaliikenteen roolia kannattaa lisätä siellä, missä kilpailukyky mm. matka-aikojen suhteen paranee ja muun joukkoliikennetarjonnan päällekkäisyyttä on mahdollista poistaa.
- Junaliikenteen matka-aikahyödyt korostuvat Tampereen aluekeskusten välisillä, seudullisilla, maakunnallisilla ja ylimaakunnallisilla yhteyksillä.
- Seudullisen lähijunaliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa merkittävästi sujuvat kytkennät valtakunnalliseen raideliikenteeseen.
- Uusien seisakkeiden toteuttamisen mahdollisuudet täsmentyvät ensivaiheen toimenpiteenä tehtävässä selvityksessä rataverkon kapasiteetin riittävydestä Tampereen seudulla. Tampere esittää, että Nokian suunnan seisakkeiden toteutusmahdollisuudet arvioidaan osana kyseistä selvitystä.
- Kuntatalouden kannalta osallistumisen mahdollisuudet ovat rajalliset mm. mittavien raitiotieinvestointien takia. Tampereen seudun radanvarsikuntien tulisi myös osallistua lähijunaliikenteen kehittämiseen hyötyjä maksaa periaatteella. Junaliikenteen palvelutarjonnan lisääminen on kalliimpaa kuin bussiliikenteen.
- Tulevaisuudessa lähijunajärjestelmän kehittämiseen tulee varautua kaikessa suunnittelussa. Tampereen yleiskaavassa, hyväksytty 05/2021, on osoitettu uusia lähijuna-asemia kaikille ratasuunnille. Käytännössä yleiskaavan määräys tarkoittaa, että asemien vaatima tilavaraus otetaan huomioon vireille tulevassa asemakaavoituksessa ja muussa suunnittelussa.
- Yhteistyötä valtion kanssa tulee lähijunaliikenteen osalta edelleen lisätä ja konkreettisia toimenpiteitä tulee määritellä tuleviin MAL-sopimuksiin.

Vuoteen 2050 mennessä on tavoitteena, että merkittävimmät raideinvestoinnit Tampereen seudulla on tehty ja raideverkon kapasiteetti mahdollistaa uusien asemien ja seisakkeiden toteuttamisen laajemmin. Raitiotieverkon laajentamisesta voidaan 2030-luvun jälkeen siirtyä lähijunaliikenteen voimakkaampaan kehittämiseen.



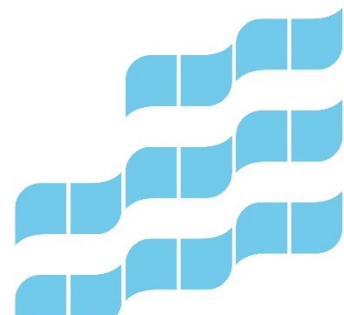
- Lähijunaliikenne on Tampereen seudun ratkaisu, ja keskeinen asia on pitää yhteydet Tampereen ja seudun aluekeskuksiin mahdollisimman nopeina ja kilpailukykyisinä. Tämä tarkoittaa varsinkin lähellä Tampereen keskustaa sijaitsevien, muiden hyvien joukkoliikenneyhteyksien vaikutuspiirissä olevien, mahdollisten seisakkeiden kriittistä tarkastelua. Uusien seisakkeiden tarkastelun yhteydessä on arvioitava lähijunaliikenteen kilpailukyky niin, ettei hidasteta koko järjestelmän toimivuutta sekä toimenpiteiden vaikutukset kulkumuotojakautumaan.
- Tampereen kannalta tärkeimmät uudet asemat/seisakkeet ovat Lakalaiva (kaukoliikenne ja valtakunnallinen liikenne) ja Hiedanranta, joiden maankäytön kehittäminen ja sijainti liikenteen solmupisteinä tukevat vahvasti niiden toteuttamista.
- Lähijunaliikenteen ostot muodostavat merkittävimmän osuuden raideliikenteen kumulatiivisista kustannuksista, vaikka lisäraiteiden rakentaminen (suuruusluokka satamiljoonaa suunta) onkin erittäin kallista. Sekä infran rakentamisesta että liikennöinnistä aiheutuu kaupungille merkittävät kustannukset. Kustannusjakoja ja raideliikenteen tulevaa järjestämistä tulee suunnitella tiiviisti yhdessä valtion ja seudun kuntien kanssa. Lähijunaliikenteen kehittämisen eteneminen ei ole pelkästään Tampereen kaupunkiseudun päätösvallassa, vaan yhteistyö valtion kanssa on tärkeää ja kehittämistoimenpiteet tulee kytkeä tiiviisti tuleviin MAL-sopimuksiin.
- Lähijunaliikenteen laajamittaisen kehittämisen tuomia hyötyjä/kuluja tulee arvioida ja verrata niitä vaihtoehtoisten joukkoliikennemuotojen käyttöön.

Miten lähijunaliikenteen tiekarttaa tulisi lähteä toteuttamaan? Miten kuntanne on sitoutunut seuraaviin työvaiheisiin?

- Lähijunaselvityksessä (s. 64) on esitetty selkeät seudun yhteiset ensivaiheen toimenpiteet, joihin Tampereen kaupunki sitoutuu.
- Junaliikenteen matka-aikahyödyt korostuvat pidemmällä eli seudullisilla, maakunnallisilla ja ylimaakunnallisilla yhteyksillä. Asian perusteellinen selvittäminen yhdessä Pirkanmaan liiton ja muiden maakuntaliittojen kanssa on tärkeä ensivaiheen toimenpide.
- Junaliikenteen infran kehittäminen on erittäin kallista. Ratakapasiteettiselvityksellä saamme tietoa erityisesti nykyisen infrastruktuurin tarkoituksenmukaisesta hyödyntämisestä sekä tunnistamme ne pienehköt ja tehokkaat infran kehittämistoimenpiteet, joiden avulla voimme mahdollistaa junaliikenteen tarjonnan kehittämisen infran puolesta. Tämä selvitys on tärkeytensä johdosta priorisoitava.

Lännen suunnan ensivaiheen toimenpiteistä tärkeimmät ovat:

- Nykyisen Tesoman seisakkeen käyttäjämäärien lisääminen maankäyttöä tehostamalla ja seisakkeen yhteyksiä parantamalla sekä liityntäpysäköintijärjestelmän toimivuutta parantamalla.
- Tehdään esiselvitys Epilä/Tohlopin ja Amurin seisakkeiden teknisistä toteuttamisedellytyksistä v. 2023. Lisäksi selvitetään yhdessä Väyläviraston kanssa ratakapasiteettiselvityksen rinnalla Nokian suunnan mahdollisten muiden uusien seisakkeiden toteuttamismahdollisuudet edullisia ratkaisuja käyttäen. Nämä seisakkeet ovat Hiedanranta, Santalahti ja Tampella



- Lisäraiteiden suunnittelun käynnistäminen seuraavalla MAL-kaudella Tampereen henkilöratapihan ja Nokian välillä. Tässä yhteydessä tarkennetaan esitettyjen seisakkeiden tekniset toteuttamismahdollisuudet.

Idän suunnan ensivaiheen toimenpiteistä tärkeimmät ovat:

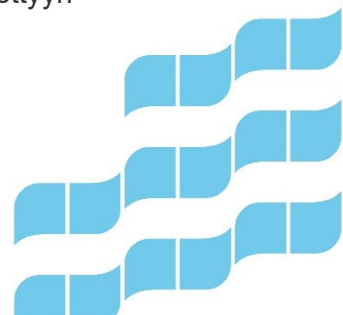
- Tehdään esiselvitys Messukylän, Hankkion ja Vehmaisten seisakkeiden teknisistä toteuttamisedellytyksistä v. 2023.
- Messukylän seisakkeen suunnittelu ja toteutus tehdään vuonna 2024 alkavalla MAL-kaudella. Muiden idän suunnan seisakkeiden toteutusmahdollisuudet selvitetään myöhemmin. Raidekapasiteetti ja geometria ei ole Messukylän seisakkeen kohdalla ongelma. Yleiskaavassa osoitetun Messukylän lähijuna-aseman vieressä oleva liike-, toimisto- ja pienteollisuusrakennusten korttelialue muutetaan asemakaavalla asumiseen, ja samassa yhteydessä varaudutaan lähijunaseisakkeen tilavarauksiin ja kaupunkirakenteelliseen kytkeytymiseen. Alasniitynkadun kohde on ohjelmoitu 12/2021 hyväksytyssä asemakaavoitusohjelmassa valmistuvaksi vuonna 2023.

Etelän suunnan ensivaiheen toimenpiteistä tärkeimmät ovat:

- Järjestelyratapihan siirron valmistelun edistäminen ja sen yhteydessä Lakalaivan ja Rantaperkiön seisakkeiden toteuttamisedellytyksien selvittäminen.
- Seuraavan kauden MAL-neuvotteluihin otetaan mukaan pääradan lisäraiteiden suunnittelun yhteydessä huomioitavien uusien seisakkeiden toteuttamisen edellytykset ja maankäytön kehittäminen. Vanattaran seisakkeeseen liittyvä toimenpide ei koske Tamperetta, vaikka Tampere on mainittu yhtenä vastuutahona.
- Tampere on sitoutunut lähijunaliikenteen kehittämistä palvelevan TAHERA-hankeen toteuttamiseen.

Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

- Edunvalvonta valtion väyläverkon investointiohjelman osalta on tärkeää etenkin TAHERA-hankkeen ja rataverkon kehittäminen osalta.
- Skenaarion 3B – lähijuna vahvana, tiheä seisakeverkko (s. 155) mukaista järjestelmää ei tue suunniteltu maankäyttö ja yhdyskuntarakenne. Yhdyskuntarakennetta voidaan tiivistää paljon ratikan ja bussien avulla.
- Selvityksessä esitetty seisakkeiden toteutusedellytysten arviointi (s. 166-) on alustavalla tasolla, ja sitä tulee tarkentaa.
- Selvityksen mukainen oletus Tampereen väestönkasvun sijoittumisesta lähijuna-asemien vaikutusalueelle on Tampereen näkökulmasta jossain määrin optimistinen lähtökohta. Tampereen yleiskaavassa tai PALM-ohjelmoinnissa ei myöskään ole varauduttu asuntorakentamiseen kaikilla selvityksen mukaisilla asemanseuduilla. Osalla selvityksen asemanseuduista ei ole nykytilanteessa tavoitteena maankäytön tiivistyminen, vaan alueet on varattu pitkälle tulevaisuuteen mm. teollisuuden ja logististen palvelujen käyttöön.
- Olettamus, että puolet asukasmäärän kasvusta tukeutuisi lähijuna-asemien ympäristöön, voisi olla mahdollinen siinä tapauksessa, että kasvu ennustettaisiin paljon nykyistä suurempana. Nykyisen kasvutavoitteeseen ja yleiskaavassa esitettyyn



tiivistyvään maankäyttöön perustuva asuntorakentaminen voidaan seuraavan 20 vuoden aikana ohjata kestäväällä tavalla olemassa olevan ja laajentuvan raitiotiekäytävän sekä parhaimman palvelutason bussiliikenteen vyöhykkeille. Jo olemassa olevan joukkoliikennevyöhykkeen huomioiminen kasvun kohdistamisessa ei aiheuta samalla tavalla uusia joukkoliikenteen investointitarpeita kuin lähijunaliikenteen kehittäminen vaatisi sekä liikenteen infran ja liikennöinnin osalta.

- Tehtävissä liikennöintiselvityksissä lähijunien pysähtymisaikoja niin kaupungin sisällä kuin seudulla tulee verrata olemassaoleviin (esim. HSL-alueen) esimerkkeihin.

TAMPEREEN KAUPUNGINHALLITUS

