

TAMPERE.
FINLAND

Tampella

Tampereen seudun lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva ja tiekartta toteutukselle

Tampereen evästys tulevaisuuden kuvan määrittelylle

kh keko 27.9.2021

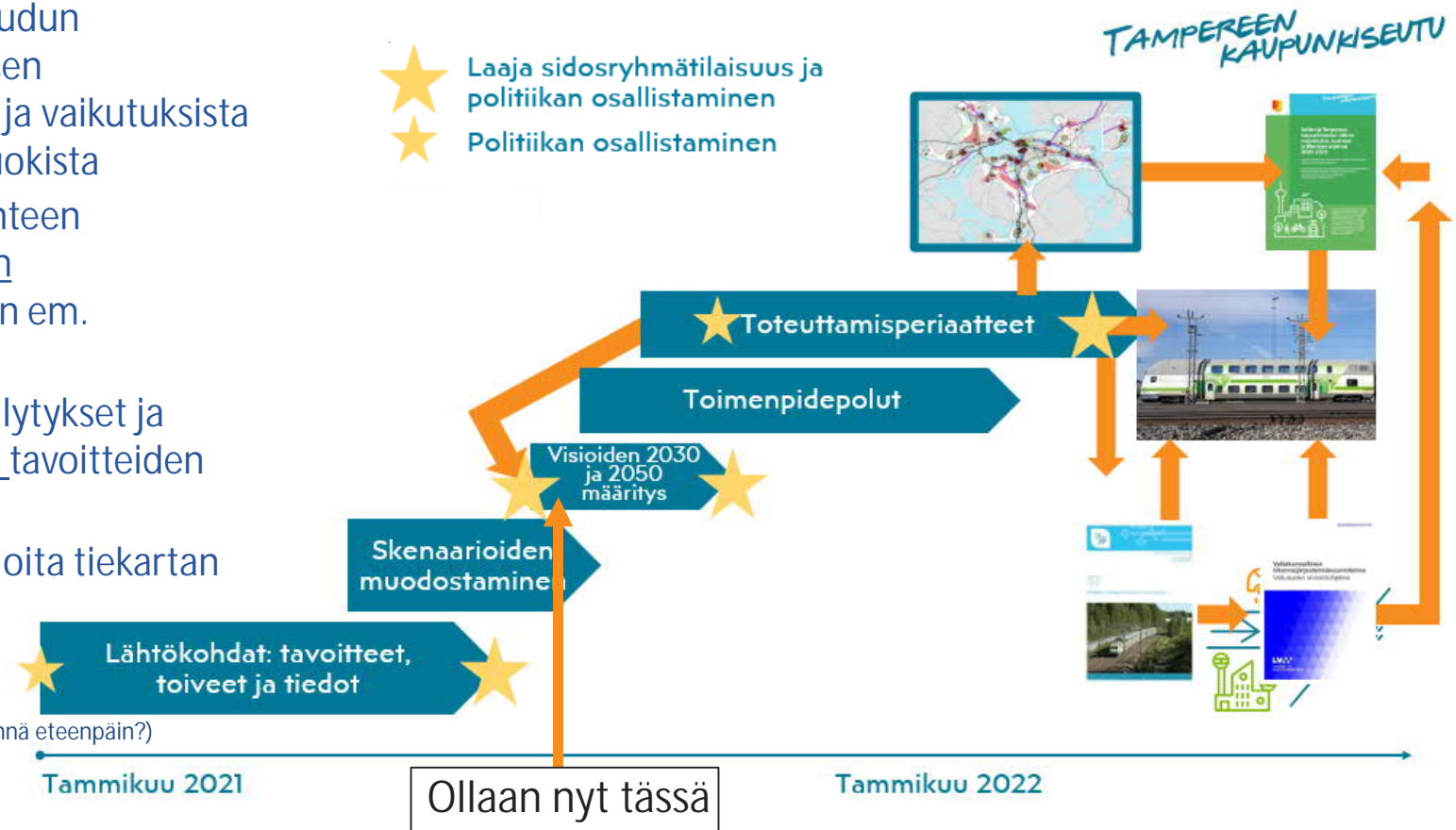
Materiaalin sisältö

- Dia 3 Selvityksen päävaiheet ja eteneminen
- Dia 4 Tavoitteellisen kuvan (vision) muodostaminen
- Dia 8 Lähijuna-asemien maankäyttöpotentiaali yleiskaavassa
- Dia 11 Lähijunaliikenteen kustannukset
- Dia 13 Evästyskeskusteluun aihioita
- Dia 18- Seudun materiaali LJ+Masto kokoukselle tavoitteellisen kuvan muodostamiseen

Selvityksen päävaiheet ja eteneminen

Lähijunaselvityksen tavoitteena on

- muodostaa kokonaiskuva seudun lähijunaliikenteen kehittämisen potentiaalista, edellytyksistä ja vaikutuksista sekä kustannusten suuruusluokista
- asettaa seudun lähijunaliikenteen kehittämiseksi tavoitteellinen tulevaisuuskuva (huomioiden em. kokonaiskuva)
- määrittää (kehittämisen edellytykset ja vastuut huomioiva) tiekartta tavoitteiden saavuttamiseksi
- sitouttaa ja motivoida toimijoita tiekartan mukaiseen toimintaan.



1. ? Miten kriittisten asioiden kanssa voidaan mennä eteenpäin?)

Lähijunaliikenteen tavoitteellisen kuvan (aikaisemmin visio) muodostaminen

- Seutuhallitus hyväksyi 30.6. lähijunaskenaariot vuorovaikutuksessa hyödynnettäväksi
- 17.8 asiantuntija webinaari: skenaarioaineiston esittely
 - surveypal kommentit 31.8. mennessä
- 8.9. luottamushenkilöwebinaari
 - surveypal kommentit 22.9. mennessä
- 8.9-22.9. Kuntien asiantuntijat keskustelevat luottamushenkilöidensä kanssa
 - luottamushenkilöidensä edelleen perehdyttämiseksi teemaan
 - yleisen ilmapiirin aistimiseksi ja prosessin evästämiseksi ohjausryhmässä
- 10.9. projektiryhmä työsti alustavaa visioluonnosta
- 22.9. LJ&MASTO evästävät visio-luonnoksen valmistelua ohjausryhmänä
 - Mihin asioihin visiossa tulisi ottaa kantaa?
 - Mitkä asiat ovat kunnan näkökulmasta kriittisiä/herkkiä/tärkeitä/tunteita herättäviä tms.?
- 29.9. seutuhallitus työstää visiota
- 27.10. seutuhallitus päättää visiosta

	Skenaario 1: Nykytilan jatkumo
	Skenaario 2: Lähijuna mukana
	Skenaario 3: Lähijuna vahvana
	Skenaario 4: Lähijunan taantuma

Asiantuntijapalaute skenaarioihin

LVM

- Tampere on koko Suomen rautatieliikenteen kannalta tärkeä keskus. Siksi lähijunaliikenne tulee sovittaa yhteen valtakunnallisen henkilö- ja tavaraliikenteen kanssa.
- Junaliikenne on kallista. Tarvitaan uskottava suunnitelma, johon kunnat ovat sitoutuneet.
- Tarvitaan kumppanuutta valtion kanssa investointien yksilöimiseksi ja toteuttamiseksi.
- Toiminnalliset ja taloudelliset asiat ovat suurempi este kuin toimivaltaan liittyvät lainsäädännölliset kysymykset.

Traficom

- Väestökasvuun liittyvää optimismia voisi suhteuttaa Tilastokeskuksen maltillisempiin arvioihin.
- Tulisi saada selkeä käsitys siitä, mikä on eri joukkoliikennemuotojen rooli suhteessa toisiinsa ja miten tämä joukkoliikennekokonaisuus pystyy vastaamaan kilpailuun henkilöauton kanssa.

Väylävirasto

- Lähijunaliikenteen edistäminen vaatii eri toimijoilta, pitkäjänteistä työtä, yhteistyötä ja resursseja. Valtion ja kuntien välinen kumppanuus sisältää myös rahoittamisen yhteistyössä.
- Alusta lähtien on varmistettava, että infraratkaisut ovat toteutuskelpoisia.
- Tarvitaan nykyistä enemmän ratakapasiteettia. Sen lisääminen on kallista.
- Seisakeverkosto, vuorovälit ja aikataulurakenteet vaikuttavat kapasiteetin tarpeeseen.

Nysse

- Ratikka on joukkoliikenteessä seudun ykköshanke 2020- ja 2030-luvuilla.
- Lähijunan vaikutusta maankäytön suunnitelmiin olisi hyvä tuoda esiin.
- Nykyinen junatarjonta kannattaa säilyttää ja täydentää ostoin, jotta saadaan vakiominuuttiaikataulut sekä lisää tarjontaa iltoihin ja viikonloppuihin.

Saatesanoja tavoitteellisen kuvan laadintaan

- Tavoitteellisen kuvan kirkastaminen odottaa viestejä siitä, mitkä asiat kuntien kannalta on tärkeä nostaa esiin.
- Tässä vaiheessa on paikallaan keskustella siitä, millaisia asioita tavoitteelliseen kuvaan olisi hyvä ottaa mukaan, jotta se suuntaisi eri toimijoiden tekemistä samalla kun se kuvaa tavoitteellista tilannetta vuosina 2030 ja 2050.
- Tavoitteellista kuvaa muodostettaessa on tarpeen
 - luoda kuvaa lähijunasta Tampereen seudun liikenteen ja yhdyskuntarakenteen kannalta
 - tarkastella lähijunaa ja seisakkeita ratasuunnittain, jotta junaliikenteen erityyppiset kehittämisen edellytykset ja potentiaalit tulevat huomioiduksi
 - tunnistaa vision toteuttamisen edellytyksiä, mm. suhteuttaa lähijunaliikenteen ostomenoja ja investointeja muuhun joukkoliikenteeseen käytettävään panostukseen
 - pohtia, minkä tyyppinen visio muodostetaan: vahvasti vai vähän tavoitteellinen? Onko vuosien 2030 ja 2050 visioiden tavoitteellisuuden asteissa eroa?

Evästyksen olennaiset kysymykset:
Mitä tavoitteellisen kuvan aineiston tulisi sisältää?
Mitä teemoja tavoitteellisessa kuvassa tulisi käsitellä?

Seudullinen tavoitteellinen kuva ratasuunnittain

SEUDULLINEN TAVOITTEELLINEN KUVA ja taustat

Kuvaus toimintaympäristön kehittämisestä eli
mitä tavoitteellisen kuvan taustalla oletetaan tapahtuvan?

Yleiset periaatteet lähijunan roolista ja seudun
sitoutumisesta siihen = **"visiolause"**

**Millaisia asioita seudullisen
tavoitteellisen kuvan tulisi sisältää?
Mikä on seudulle yhteistä?**

- Lähijunan erityispiirteet: ettei visio olisi suoraan siirrettävissä myös ratikalle/bussilla
- Kuvaus lähijunan roolista seutua yhdistävänä ja houkuttelevana liikkumisvaihtoehtona
- Kuvaus lähijunan roolista osana joukkoliikennejärjestelmää: suhde ratikkaan ja busseihin, matkaketjuissa (myös valtakunnallisissa)
- Kannanotto seisakkeiden ympäristöjen toimintoihin (palvelut, työpaikat, asuminen)
- Luonnehdinta asemanseutujen roolista yhdyskuntarakenteessa
- Seudun sitoutumisen ilmaus

Kriteerit ja periaatteet seudullisen tavoitteellisen kuvan toteutumiseksi

**Mitä tavoitteellisen kuvan saavuttaminen seututasolla
käytännössä tarkoittaa** seisakkeiden määrässä, maankäyttö-
suunnitelmissa, joukkoliikenteen sopeuttamistarpeena jne.?

Visiolausetta kehitetään kun
käytännön asiat tarkentuvat

Seututason asiat tarkennetaan
ratasuunnittaisiksi tavoitteellisiksi kuviksi

SUUNNITTAISET TAVOITTEELLISET KUVAT

Nokian suunnan tavoitteellinen kuva 2030 ja 2050

Ylöjärven suunnan tavoitteellinen kuva 2030 ja 2050

Oriveden suunnan tavoitteellinen kuva 2030 ja 2050

Lempäälän suunnan tavoitteellinen kuva 2030 ja 2050

- Mitkä seisakkeet?
- Millainen vuorotarjonta?
- Millainen muu joukkoliikenne?
- Millaiset seisakkeiden seudut?

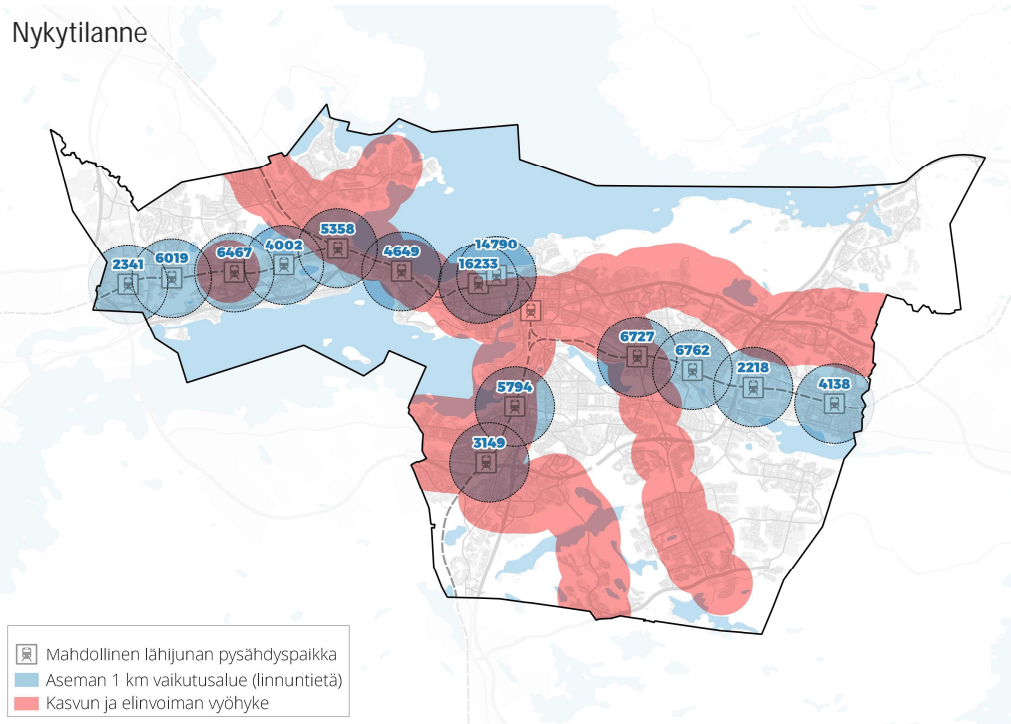
**Miten suunnittaiset kuvat
tarkentavat seudullista
kuvaa?**

Lähijuna-asemien maankäyttöpotentiaali yleiskaavassa

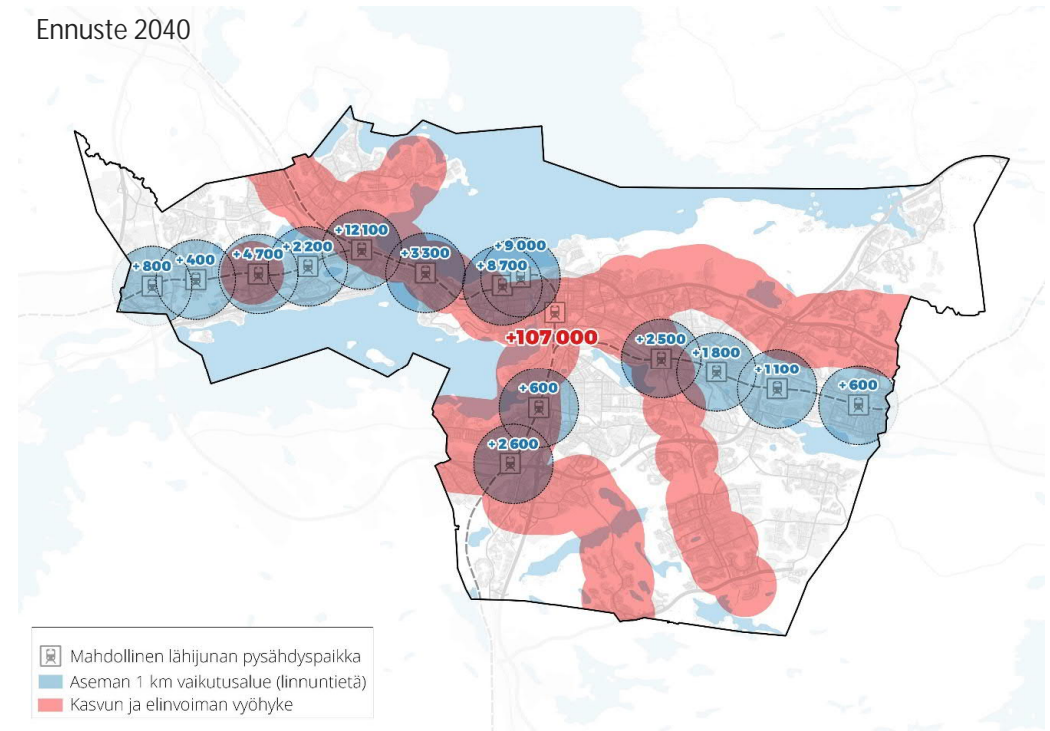
Lähijunaliikenteen nykyistä asukasmäärää on tarkasteltu 1 km vyöhykkeellä yleiskaavaan osoitetuista asemista. Tiiviissä kaupunkirakenteessa kilometrin saavutettavuus asemalle on optimaalinen arvio, kauempana Tampereen keskustasta etäisyyden merkitys on vähäisempi. Todellista kuvaa asemien käyttäjäpotentiaalista on vaikea saada silloin kun tarjolla on lähijunaliikennettä tiheämpää raitiotie- tai bussiliikennettä.

Vuoteen 2040 saakka ulottuvassa yleiskaavaratkaisussa kasvu on suunnattu ydinkeskustan lisäksi aluekeskuksiin ja raitiotievyöhykkeelle. Tavoitevuoteen mennessä yleiskaavassa määritellylle kestävä kasvun vyöhykkeelle voisi sijoittua yli 100.000 uutta asukasta ja työpaikkaa. Yleiskaavaan osoitettuja lähijuna-asemia sijoittuu myös yleiskaavassa tavoitellun kasvun vyöhykkeelle Nokian ja Oriveden ratahaaroja lukuun ottamatta. Kasvun suuntaaminen tavoitevuoden 2040 jälkeen em. ratavyöhykkeille on mahdollista osoittaa päivityvässä yleiskaavassa.

Nykytilanne

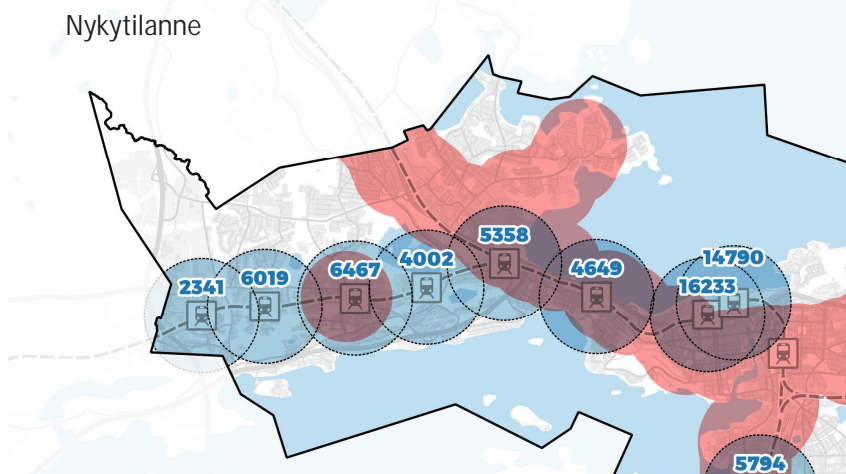


Ennuste 2040

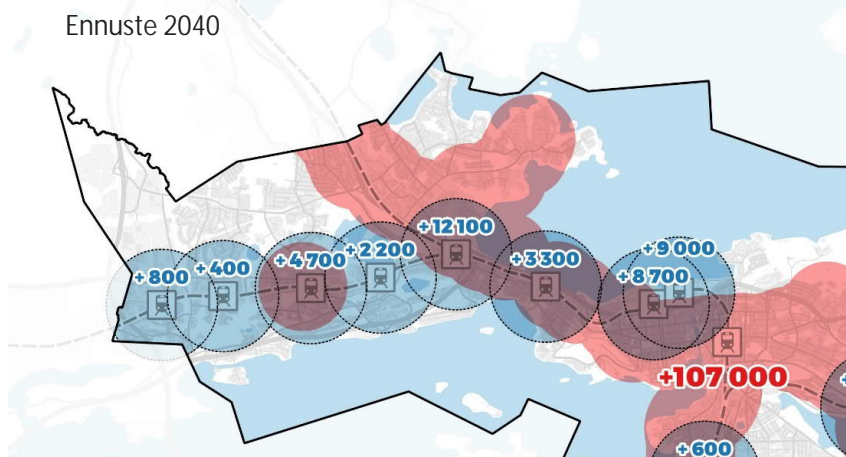


Lähijuna-asemien maankäyttöpotentiaali yleiskaavassa

Nykytilanne



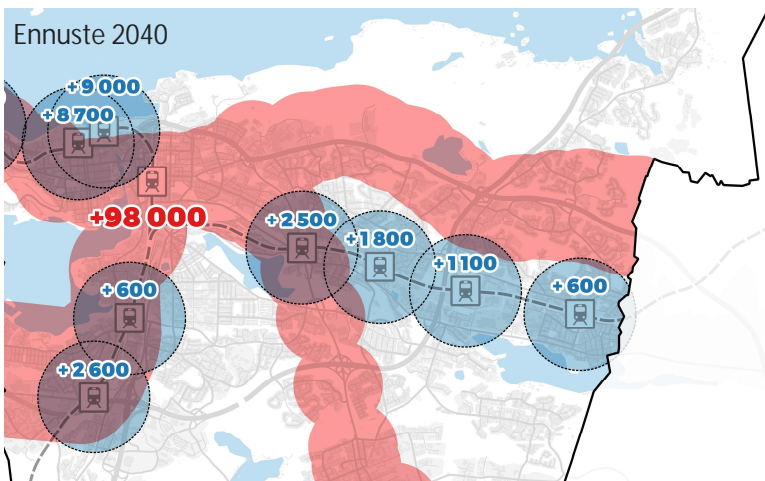
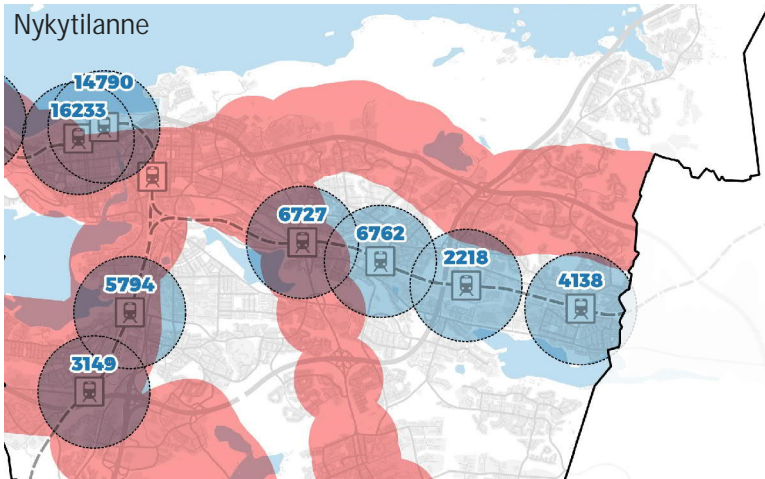
Ennuste 2040



Ylöjärven suunta: Yleiskaavakartalle merkittyjen asemien: Ranta-Tampella, Amuri ja Santalahti asukas- ja työpaikkamäärät nykytilanteessa sekä odotettu kasvu tukevat sinänsä lähijunaliikennettä. Näiden asemien kohdalla on syytä pohtia lähijunaliikenteen tarvetta ylipäänsä lähellä Tampereen keskustaa ja päärautatieasemaa, kun ratakapasiteettia ja lähijunaliikenteen kokonaisuutta Tampereen seudulla priorisoidaan.

Nokian suunta: Ranta-Tampellan, Amurin ja Santalahden osalta Nokian suunta on yhtenevä Ylöjärven suunnan kanssa. Tesoman asema on jo käytössä ja aluekeskuksen maankäyttö kehittyy edelleen. Muiden yleiskaavassa osoitettujen asemanseutujen, Hiedanrannan, Mediapoliksen ja Kalkunvuoren väestöpohjat tukevat sinänsä lähijunaliikennettä. Kalkun osalta nykytilanne on vaatimaton eikä Kalkunvuoren ja Kalkun osalta yleiskaavaratkaisu vuoteen 2040 mennessä tarjoa maankäytön kehitysedellytyksiä. Hiedanrannan osalta yleiskaavassa on varauduttu myös kaukoliikenteen asemaan, mitä Lielähti-Hiedanranta aluekokonaisuuden kehittäminen myös tukee.

Lähijuna-asemien maankäyttöpotentiaali yleiskaavassa



Lempäälän suunta: Yleiskaavassa osoitettujen Rantaperkiön ja Lakalaivan nykyiset asukas- ja työpaikkamäärät tukevat sinänsä lähijunaliikennettä. Rantaperkiössä maankäyttöä rajoittaa etenkin asuntorakentamisen osalta Viinikan VAK -ratapiha. Mikäli maakunta- ja yleiskaavassa tavoiteltu ratapihan siirto Lempäälään toteutuu, rajoitteista vapautuville alueille on mahdollista toteuttaa uutta kaupunkirakennetta useille kymmenille tuhansille asukkaille ja työpaikoille. Lakalaivan asema liittyy eteläisen kaupunkirakenteen uudistumiseen, uuteen aluekeskukseen ja on yleiskaavan tavoitteen mukaan myös kaukoliikennettä palveleva asemanseutu. Aluekokonaisuuden maankäyttöpotentiaali on kytköksissä VAK-ratapihasta johtuvan rajoitteen poistumiseen ja osin myös raitiotielinjauksen Vuoreksen ratahaaran toteuttamiseen vuoden 2040 jälkeen.

Oriveden suunta: Oriveden ratahaaralle osoitettujen asemien, Vuohenoja, Messukylä, Hankkio ja Vehmainen nykyiset asukasmäärät ovat lähijunaliikenteen kannalta kohtuullisia Hankkiota lukuun ottamatta. Näille asemanseuduille yleiskaavaratkaisu vuoteen 2040 mennessä ei tarjoa merkittävää maankäytön kehityspotentiaalia, mutta nykyisen maankäytön tehostaminen on mahdollista. Yleiskaavassa Messukylään osoitetun asemanseudun ympäristössä on jo vireillä tiivistyvän maankäytön hankkeita.

Lähijunaliikenteen kustannukset ja investoinneilla avautuvat mahdollisuudet

3. raide Tampere-Lielähti: 55 M€

- 5-8 lähijunavuoroa/h esim. Nokialle 2 vuoroa ja Ylöjärvelle 2 vuoroa suuntaansa/h (vain toisen suunnan 2 vuoroa/h ei edellytä lisäraiteita)
- Ei mahdollista uusia seisakkeita

2. raide Lielähti-Nokia: 90 M€

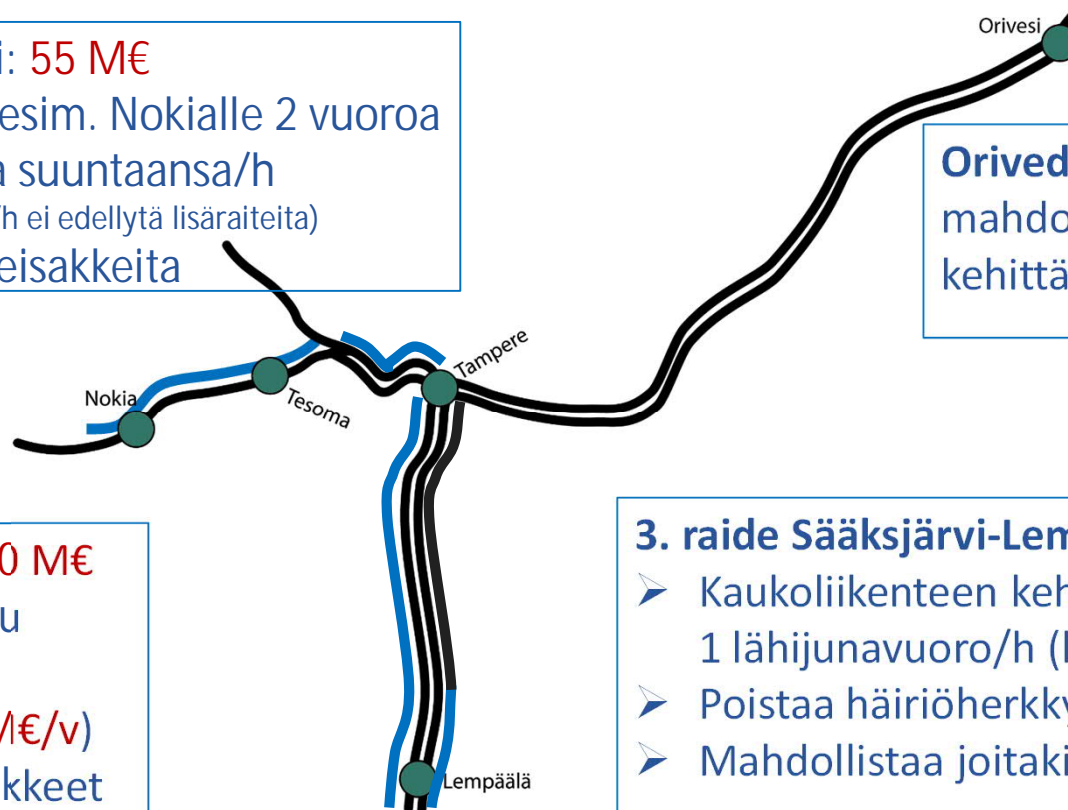
- vakiominuuttiaikataulu
- ≥ 2 lähijunavuoroa/h (liikennöinti n. 1-1,5 M€/v)
- Mahdollistaa lisäseisakkeet (0,5-5 M€/kpl)

3. raide Sääksjärvi-Lempäälä: 100 M€

- Kaukoliikenteen kehittämisen lisäksi 1 lähijunavuoro/h (liikennöinti n. 0,5-1 M€/v)
- Poistaa häiriöherkkyyttä (*valtakunnallinen intressi*)
- Mahdollistaa joitakin lisäseisakkeita (0,5-5 M€/kpl)

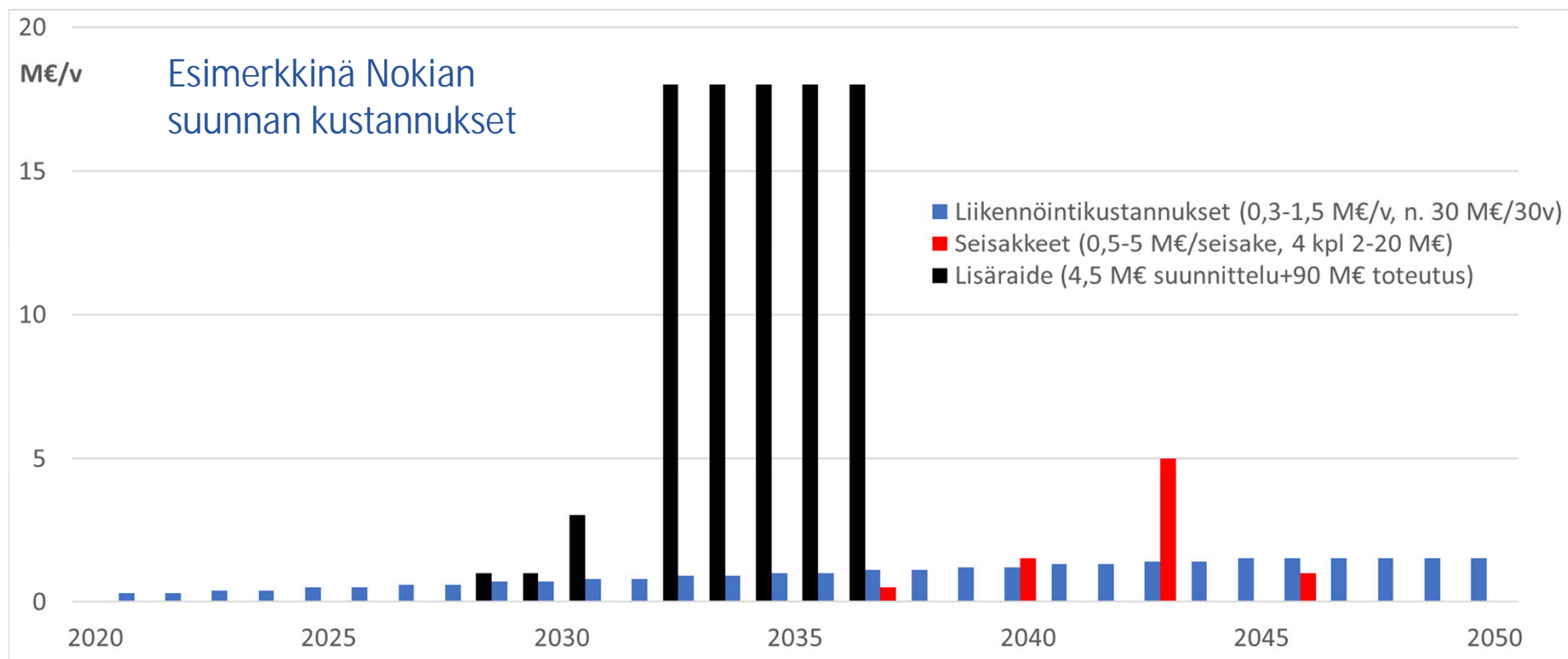
4. raide Tampere-Lempäälä: 105 M€

- ≥ 2 lähijunavuoroa/h (liikennöinti n. 1-1,5 M€/v)
- Mahdollistaa kaikki seisakkeet



Oriveden suunnalla raidekapasiteetti mahdollistaa lähiliikenteen kehittämisen max 1 vuoro/h

Seisakkeiden laatuvaatimukset ja kustannukset ovat vain osa lähiliikenteen kustannuskokonaisuutta



Evästyskeskusteluun aiheita: seututaso 1/2

- Raitiotiejärjestelmää ja lähijunaliikennettä kehitetään kaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoyhteyksinä.
- Lähijunaliikenteen tulee tarjota seudulliseen (ja maakunnalliseen) liikkumiseen nopea ja täsmällinen ja siten kilpailukykyinen ja houkutteleva vaihtoehto nykyisillä ratasuunnilla. Nykyistä epäsäännöllistä vuorotarjontaa kehitetään määrätietoisesti kohti vakiominuuttiaikataulua ja junavuoroja lisätään erityisesti iltaisin ja viikonloppuisin.
- Raitiotie on Tampereen ykköshanke eikä lähijunaliikenteen kehittäminen saa kilpailla ratikan kanssa matkustajista, investointirahoituksesta, asukkaista eikä työpaikoista ennen vuotta 2040.
- Kaukojunaliikenneyhteydet ovat Tampereelle ja koko seudulle erittäin tärkeitä, joten niiden kehittymisedellytykset tulee varmistaa ja priorisoida lähijunaliikenteen edelle. Kaukojunat voivat pysähtyä Tampereen kaupungin alueella päärautatieaseman lisäksi enintään yhdellä seisakkeella/ratasuunta. Tampereelle tärkeitä uusia kaukojuna-asemia ovat Hiedanranta ja Lakalaiva. Lähijunaliikenteen uudet seisakkeet ja lisääntyvä vuorotarjonta mahdollistavat liittymisen junajärjestelmään nykyistä helpommin.
- Suunnittaisissa tavoitteellisissa kuvissa tulee linjata seisakkeiden tarkoituksenmukainen kokonaismäärä/ratasuunta tavoitteena varmistaa yhteysvälille tavoiteltu palvelutaso (matka-aika) ja käyttäjämäärä (talous).

Evästyskeskusteluun aiheita: seututaso 2/2

- Nokian ja Lempäälän suunnilla uusien seisakkeiden toteutus edellyttää raidekapasiteetin lisäämistä. Siksi seisakkeita suunnitellaan ja toteutetaan vain erityislaatuisiin paikkoihin, joissa maankäyttöä on mahdollista kehittää urbaanina asemanseutuna ja asemanympäristöt myös houkuttelevat saapuvia matkustajia. Uudet seisakkeet vahvistavat Tampereen kaupunkiseudun vetovoimaa ja generoivat kasvua.
- Oriveden suunnalla seisakkeiden avaaminen ei edellytä raidekapasiteetin lisäämistä, joten uusien seisakkeiden avaaminen nykyiseen maankäyttöön tukeutuen on mahdollista.
- Seisakkeiden tulee olla hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen ja myös autoliikenteellä, siten että matkaketjukokonaisuus muodostuu houkuttelevaksi ja kilpailukykyiseksi.
- Vuoteen 2030 mennessä Tampereen kaupungin alueella on toteutettu Tampereen henkilöratapihalle uusi välilaituri ja mahdollisesti 1-2 seisaketta Oriveden suunnalla, mutta ei muita investointeja. Vuoteen 2030 mennessä tulee parantaa suunnittelunvalmiutta 30-luvulle tavoiteltaviin infrainvestointeihin.
- Vuoteen 2050 mennessä Tampereen kaupungin alueella on toteutettu lisäraiteita Lempäälän suuntaan, Tampere–Lielähti–(Ylöjärvi) -välille ja Lielähti–Nokia –välille sekä uusia asemanympäristöjä Lakalaivaan ja Hiedanrantaan ja lisää seisakkeita Oriveden suunnalla.

Evästyskeskusteluun aiheita: suunnittaiset kuvat

Nokian ja Ylöjärven suunta

- Tampereen aseman ja Lielahden välillä on varauduttu 3. raiteen toteuttamiseen. 4. raide ei ole mahdollinen, mikä on huomioitava uusien seisakkeiden ja liikennetarjonnan tavoitteissa.
- Tesoman uuden aseman vuorotarjontaa tulee parantaa. Alkuvaiheessa vuorotarjonta koostuu kaikista Nokian suunnan henkilöjunista (lähijunat, Porin junat, mahdolliset Rauman junat) ja myöhemmässä vaiheessa tiheävuoroisesta lähijunaliikenteestä.
- Vuoteen 2030 mennessä
 - Tulee käynnistää Tampere–Lielähti 3. raiteen ratasuunnittelu. Lisäraiteen toteutus on ajankohtaista 30-luvulla.
 - Lisätään Tampere–Nokia -välillä vuorotarjontaa tavoitteena 1 vuoro/tunti klo 06–23 välillä ja ruuhka-aikoina 2 vuoroa/tunti (*edellyttää Nokian aseman 2. laituria*)
- Vuoteen 2050 mennessä
 - Lisätään Tampere–Nokia -välillä vuorotarjontaa tavoitteena 2 vuoroa/tunti klo 06-23 välillä (*selvitysten mukaan edellyttää 2. raiteen Lielähti–Nokia -välille*)
 - Tampere–Nokia -välillä avataan 1 uusi asema (Hiedanranta, *kaukojunapysähdys siirtyy Tesomalta*)
 - Tampere–Ylöjärvi -välillä avataan 1 uusi asema (Ylöjärven keskusta, *kaukoliikenneasema*)
 - Tampere–Lielähti -välillä uusien asemien toteuttamiseksi on etsittävä toistaiseksi tunnistamattomia keinoja.

Evästyskeskusteluun aiheita: suunnittaiset kuvat

Lempäälän suunta

- Etelän suunnalla tulee kehittää monipuolista junatarjontaa, joka koostuu
 - Erittäin nopeasta yhteydestä "tunnin juna": ei pysähdy Tampereen Lakalaivan ja Helsingin Tikkurilan välillä, 1 vuoro/h
 - Nopeasta yhteydestä: pysähtyy keskeisillä asemilla kuten Lempäälä, Toijala, Hämeenlinna, 1 vuoro/h
 - Lähiliikennyhteydestä: pysähdykset kaikilla asemilla, 1 vuoro/h Helsinki–Tampere -välille ja 1 vuoro/h Tampereen lähiliikennealueella Tampere–Lempäälä/Toijala
- Lakalaivaa kehitetään uutena aluekeskuksena sekä kauko- ja lähiliikenteen asemanseutuna
- Vuoteen 2030 mennessä
 - Tulee käynnistää Sääksjärveltä etelään 3. raiteen ratasuunnittelu. Lisäraiteen toteutus on ajankohtaista 2030-luvulla.
 - Tulee käynnistää Suomiradan ratasuunnittelu. Toteutus on ajankohtaista 2030-luvulla.
- Vuoteen 2050 mennessä
 - Tampere–Lempäälä -välillä avataan 2 uutta asemaa (Lakalaiva ja Sääksjärvi)

Evästyskeskusteluun aiheita: suunnittaiset kuvat

Oriveden suunta

- Lähijunaa kehitetään Oriveden suunnalla ensisijaisena joukkoliikenneyhteytenä Tampereen keskustan ja Oriveden välillä
- Kaikkien henkilöjunien tulee pysähtyä Oriveden asemalla
- Tampereen kaupungin alueella uusien seisakkeiden ympäristöissä junayhteys täydentää joukkoliikennetarjontaa, mutta bussiliikenne on jatkossakin ensisijainen joukkoliikennemuoto.
- Lähijunan vuorotarjontaa kehitetään kysynnän mukaisesti siten, että tavoitteena on pitkällä aikavälillä vakiominuuttisesti 1 vuoro/h
- Vuoteen 2030 mennessä
 - Laaditaan Oriveden suunnan kehittämissuunnitelma
 - Avataan 1-2 uutta seisaketta (Messukylä, *ei edellytä laiturin ja ylikulun lisäksi muita infrainvestointeja*)
- Vuoteen 2050 mennessä
 - Avataan 2-3 uutta seisaketta (Ruutana, Vehmainen, Hankkio, *ei edellytä laiturin ja mahdollisen alikulun lisäksi muita infrainvestointeja*)

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Tampereen seudun lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat vuosille 2030 ja 2050

Luonnos MASTO&LJ-työryhmien kokoukseen 22.9.2021



LUONNOS 17.9.21

Sisällysluettelo

- Miten tavoitteelliset tulevaisuuskuvat on valmisteltu?
- Seudun lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat vuosille 2030 ja 2050:
 - Mitä oletetaan toimintaympäristön kehityksestä?
 - Millainen seudun lähijunaliikenteeseen tukeutuva seutu on?
 - Miten seutua on kehitetty?
 - Mitä on tapahtunut? (tarkentuu toimenpidepolkujen määrittämisen yhteydessä)
 - Miten kehitys on vaikuttanut? (täydentyy 22.9. mennessä ja arvioidaan tarkemmin toimenpidepolkujen määrittämisen yhteydessä)
- Lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat ratasuunnittain
- Usein kysytyt kysymykset



Tavoitteellisen tulevaisuuskuvan muodostaminen

1) Toimintaympäristö-tarkastelu toi esiin maailman muuttumisen
maalis-huhtikuu 2021

	Polittiset	Taloudelliset	Sosiaaliset	Teknologiset	Ympäristö	Läit ja säädökset
Yleiset kysymykset	Viikot kehitys ja ilmastonmuutos Mitä keuhkojen ääriä?	Vahvistuuko ja keuhkojen muutokset ovat keuhkoja?	Yhteisyyden alustaminen Väestön ikääntyminen Terveystieteiden ja keuhkojen tutkimus	Virustautien leviäminen Käytännön keuhkojen tutkimus	Luonnon monimuotoisuus Häviö	Ympäristönsäätely on ja ei nyt tulossa
Yhteiskunnan muutokset	Politiikan, laeiden, kulttuurin, kalleuden ja arvosten muutokset	Talouden muutokset	Kauppajärjestelmien muuttaminen Asiantuntijien on aika ja osaaminen	Asiantuntijien on aika ja osaaminen Käytännön keuhkojen tutkimus	Sääntöjen muuttaminen Sääntöjen muuttaminen	CO ₂ -lämpötilan laskentaa ja mahdolliset säädöt?
Yhteiskunnan muutokset	Ruokailun ja ravinnon muuttaminen?	Eläimien muuttaminen Eläimien muuttaminen on ollut keskeistä	Eläimien muuttaminen Eläimien muuttaminen on ollut keskeistä	Käytännön keuhkojen tutkimus	Pandemien vaikutus Eläimien muuttaminen	
Yhteiskunnan muutokset	Seuraukset ja talouden muuttaminen?	Talouden muuttaminen	Talouden muuttaminen	Talouden muuttaminen	Luonnon monimuotoisuus parantuu lääkityksen myötä	
Yhteiskunnan muutokset	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?
Yhteiskunnan muutokset	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?	Edellytykset ja mahdollisuudet tavoitteiden saavuttamiseen?

2) Skenaariotarkastelu toi esiin lähijuna-liikenteen mahdollisten tulevaisuuksien kirjoa
touko-syyskuu 2021

	NYKYTILAA+ (6 SEISAKETTA)	MUUTAMIA LISÄÄ (10 SEISAKETTA)	TIHEÄMPI VERKOSTO (14 SEISAKETTA)	LÄHES KAIKKI SUUNNITELLUT (25 SEISAKETTA)
Nykytilan jatkumo	1			
Lähijuna mukana		2A	2B	
Lähijuna vahvana			3A	3B
Lähijunan taantuma	4			



3) Sidosryhmät ja kuntapäätäjät toivat esille näkemyksiä tavoiteltavasta tulevaisuudesta

4) Tavoitteellisten tulevaisuuskuvioiden valmistelu vuosille 2030 ja 2050

Tavoitteelliset tulevaisuuskuvat vastaavat seudulle asetettuihin kestävyden, hyvinvoinnin ja kilpailukykyyn tavoitteisiin tavalla, jonka toteuttamiseen kytkeytyvät riskit ovat hallinnassa ja jonka resilienssi vastata toimintaympäristön muutokseen on hyvä.

Vuoteen 2030 on määritelty tavoitetilä, jonka toteuttamisen edellytykset ovat hyvät ja joka on luonut pohjaa tulevalle tasoloikalle. Vuoden 2050 tavoitetilassa vahvistuu tavoitteellisuus ja joustavuus. Työn aikana on tunnistettu lukuisia tekniseen toteuttamiseen liittyviä kysymyksiä, joita käsitellään tarkemmin toteuttamispolkujen määrittämisen yhteydessä, työn seuraavassa vaiheessa. Useimmiten esitettyihin kysymyksiin on koottu vastaukset materiaalin loppupuolelta löytyvää "kysymykset & vastaukset" -osioon.

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU



Tampereen seudun lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva 2030



LUONNOS 17.9.21

Toimintaympäristön kehitys vuoteen 2030

Tampereen seutu kasvoi ja tiivistyi voimakkaasti väestötavoitteen mukaisesti kaupungistumisen jatkuessa. Väestön vanhenemisen ja maahanmuuton lisääntymisen myötä erityisesti seudun nuoret aikuiset ja vanhemmat ikäluokat kasvoivat, mikä korostaa vuonna 2030 vapaa-ajan matkustuksen roolia. Seudun keskusten tapahtuma- ja palvelutarjonta on vahvistunut, minkä lisäksi muutamat muut pienemmät kulttuurikeskittymät ovat alkaneet vakiinnuttaa asemaansa.

Koronapandemian pakottama digiloikka teki asiantuntijatyöstä paikkariippumatonta, mutta töiden merkeissä halutaan yhä tavata ihmisiä. Matkustuskysyntä on palautunut, mutta ruuhkauiPUT tasoittuneet. Digitaalisten alustojen kehittyminen ja integroituminen osaksi päivittäistä elämää on parantanut myös liikenteeseen liittyvää informaatiota ja palveluiden saatavuutta. Avoimet rajapinnat ovat alkaneet häivyttää organisaatorajoja ja mahdollistaneet asiakaslähtöisemmän kehittämisen.

Pitkin 2020-lukua kiristettiin ilmastonmuutoksen hillintään tähtääviä päästövähennystavoitteita, mikä on konkretisoitunut fossiilisten polttoaineiden kustannusten nousuna. Euroopan Unioni suuntasi 2020-luvun alkupuolen elvytysresurssit vihreään muutokseen, mikä on tukenut raideliikenteen kehittämisedellytyksiä Suomessa. Investointien odotetaan konkretisoituvan 2030-luvulle siirryttäessä.

Kuntien ja valtion taloudessa tapahtui 2020-luvulla positiivista kehitystä suomalaisen osaamisen viennin vahvistuessa, mutta kilpailevat investointitarpeet vähentävät edellytyksiä lisätä merkittävästi resursseja seudun raideliikenteeseen. Valtio ei enää yksin rahoita raideinfraa ja junaliikenteen palvelua.

TAVOITTEELLINEN TULEVAISUUSKUVA 2030

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Seudun asukkaat ovat ottaneet junan osaksi päivittäistä liikkumistaan, koska se on nopea ja luotettava seudun ytimen ja sen useiden keskuksien välisillä matkoilla. Asemanseutujen palvelut houkuttelevat seisakkeiden vaikutuspiiriin ulkopuolella asuviakin käyttämään junaa osana matkaa. Junayhteydet ovat laajentaneet seudun työssäkäyntialuetta ja parantaneet koko maakunnan saavutettavuutta, myös vähentämällä tieliikenteen ruuhkautumista. Joukkoliikennejärjestelmän vaihdot ovat hieman lisääntyneet, mutta samalla myös laadukkaan palvelun ääressä olevien asukkaiden määrä.

Raidejärjestelmän potentiaali seudun tavoitteiden saavuttamiseksi on otettu tehokkaasti käyttöön. Seudulla on avattu muutamia **uusia seisakkeita**, joiden maankäyttö on kehittynyt omaleimaisesti. Lähijunaliikenne kytkee toisiinsa erityyppisiä alueita, työpaikkoja, asumista ja vapaa-ajantoimintoja. Elinkeinoelämälle on avautunut uusia hyvin saavutettavia sijainteja seudulla. Vaiheittainen kehitys on mahdollistanut myös laadukkaiden liityntäyhteyksien kehittämisen ja ylläpidon. MAL-sopimukset paaluttavat pitkäjänteistä kehitystä.

Lähijunaliikenteen tasoloikkaan seudulla on varauduttu määrätietoisen suunnittelun ja kehittämisen vaiheistuksen avulla. Raidekapasiteetin lisäämiseen tähtäävää suunnittelua on edistetty määrätietoisesti yhteistyössä valtion eri toimijoiden kanssa. Raiteisiin liittyvä suunnittelu ja kaupunkiseudun rakennesuunnittelu ovat muodostaneet periaatteet seisakkeiden avaamiselle ja kehittämiselle. Uusien seisakkeiden avautumiseen on varauduttu suunnittelun ja toteuttamisen edellytysten avulla: kun suunnitellut raiteet valmistuvat, uusia seisakkeita otetaan käyttöön ja olemassa olevia seisakkeita kehitetään vastaamaan niiden seuraavaa roolia osana hyvinvoivaa seutua.

Maankäytön kehitys

Tieto lähijunaliikenteen määrätietoisesta kehittämisestä ja yhteisymmärrys uusien seisakkeiden avaamisesta on lisännyt yritysten investointeja sekä nykyisten että uusien seisakkeiden läheisyyteen. Kehitys on kiihdyttänyt myös asuntotuotantoa ja asuntojen kysyntää, mikä vuoksi seisakeympäristöjen elinvoimaisuus kehittyy nopeasti.

Liikennejärjestelmän kehitys

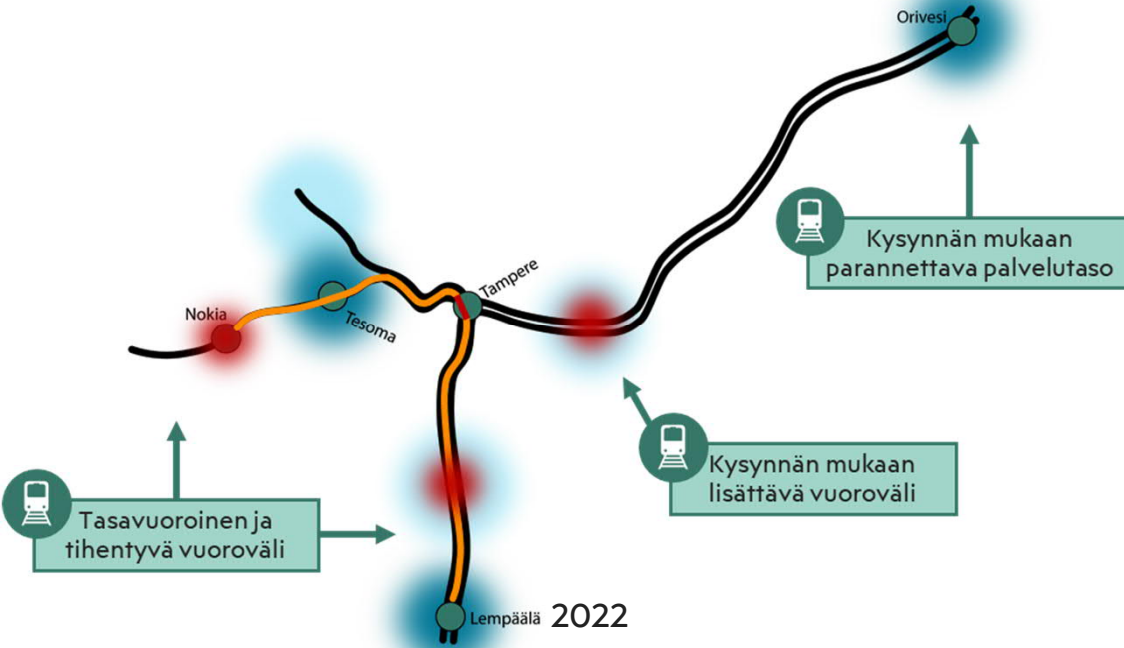
Seutu ja valtio ovat yhdessä rahoittaneet lähijunapalvelua. Junien vuorovälit ovat tasaiset ja palvelu lisääntynyt. Seisakkeita ja matkaketjuja on kehitetty siten, että kilpailukyky suhteessa autoon säilyy. Junaliikenne on löytänyt paikkansa linja-auton ja ratikan rinnalla niin, ettei mikään joukkoliikennemuoto nakerra kokonaisuuden taloudellista kannattavuutta ja vaikuttavuutta.

Valmistautuminen tulevaan (2030-)

Lähi- ja kaukojunaliikenteen kokonaisratkaisusta tehdään päätöksiä. Lähijunaliikenteen tulevaan kehittämiseen valmistaudutaan suunnittelemalla ja edistämällä seuraavan kehittämisvaiheen seisakkeita. Raideinfran suunnittelua edistetään aktiivisesti yhteistyössä valtion kanssa, jotta junaliikennettä voidaan tihentää ja uusia seisakkeita avata.

KEHITYS VUOTEEN 2030

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



- Lempäälän ja Nokian suunnilla on hyvät edellytykset lisätä junaliikenteen palvelutasoa heti vuosikymmenen alussa. Houkuttelevuuden varmistamiseksi rajallisen infran maailmassa seisakekehittämien pidetään maltillisena.
- Oriveden suunnalla olemassa oleva rajallinen kysyntä rajoittaa palvelutason merkittävää parantamista, mutta raidekapasiteetin mahdollistama etupainoinen seisakekehitys antaa suunnalla syötteitä maankäytön kasvulle ja edelleen tarjonnan lisäämiselle.
- Ylöjärven suunnalla kaupungin tahtotila vauhdittaa junaliikenteeseen tukeutuvaa kehitystä kohti vuosikymmenen loppua.
- Tampereen keskus kehittyy merkittävästi seudullisen ja valtakunnallisen liikenteen solmuna.
- Suunnitteluvalmius paranee vuosikymmenen edetessä ja mahdollistaa jo kehittyvien alueiden lisäksi kehityksen käynnistämisen kohti uutta vuosikymmentä.

2030

Palvelutason parantaminen

Lempäälän ja Nokian suunnat

Oriveden suunta

Lähijunan tarvitseman maankäytön kehitys

Nykyisten seisakkeiden kysyntäpotentiaalin vahvistaminen

Uusien seisakkeiden kysyntäpotentiaalin luominen

Infrastruktuurin suunnittelu ja toteutus

Nokian asema, Tampereen henkilöratapiha, uudet seisakkeet

Pääradan suunnittelu ja päätökset

Tampere–Lielähti 1. lisäkapasiteetti

Nokian suunnan lisäkapasiteetti

Suunnan seisakkeiden kehittämisen periaatepäätökset

LUONNOS 17.9.21

Lähijunaliikenteen tarpeiden huomiointi valtakunnallisten raideyhteyksien suunnittelussa

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU



Tampereen seudun lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva 2050



Toimintaympäristön kehitys vuoteen 2050

Kaupungistuminen jatkui myös 2030- ja 2040-luvuilla ja Tampereen seudusta on kasvanut väestötavoitteiden mukainen, erittäin vahva kakkoskaupunkialue Suomessa. Hyvin saavutettaville alueille kohdistuva kysyntä on jatkunut voimakkaana ja seutu on tiivistynyt edelleen. 2000-luvun alkupuolen syntyvyyden alentuminen näkyy nuorten aikuisten pienempänä ikäluokkana, mutta sekä 2020-luvulta alkaen hienoiseen nousuun lähtenyt syntyvyys että maahanmuuton kasvu ovat hieman helpottaneet kestävyysvajetta.

Vuonna 2050 kolmekymppiset ovat vuonna 2020 syntyneitä ja kuusikymppiset vuonna 1990 syntyneitä. Digitaalisuus on vahvasti integroitunut osaksi arjen toimintoja ja älykkäitä ratkaisuja on tuotu mukaan perinteisenä pidetyille toiminnoille. Integroituneet ja keskenään kommunikoivat taustajärjestelmät ovat lisänneet asiakas- ja käyttäjälähtöisyyttä kaikessa toiminnassa ja suunnittelussa, mahdollistaen mm. jakamistalouden yleistymistä sekä palveluiden käytön lisääntymistä. Joitain perinteisiä toimintoja on poistunut ja uusia on tullut tilalle.

Vuonna 2050 Suomi on hiilineutraali ja henkilöautokanta on sähköistynyt. Joukkoliikennettä kehitetään ennen kaikkea liikenteen sujuvuuden ja elinympäristöjen viihtyisyyden näkökulmista. Ilmastonmuutoksen hillinnän mukanaan tuoma sähköistymisaalto on vakiinnuttanut pienten sähkökäyttöisten liikkumisvälineiden roolin osana kaupunkiliikennettä.

Suomi on pärjännyt kansainvälisessä kilpailussa hyvin erityisesti vihreiden innovaatioiden avulla. Ikärakenne kuitenkin haastaa valtion taloutta. Poliittista tahtotilaa kehittää raideliikennettä on ollut, vaikka keskusteluilmapiiri onkin 2020-luvun jälkeen polarisoitunut entisestään. Raideliikennettä onkin kehitetty syvähyksittäin eri poliittisten kokoonpanojen painotukset huomioiden.

TAVOITTEELLINEN TULEVAISUUSKUVA 2050

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Lähijunaliikenteen tasoloikka on toteutunut ja seudun asukkaat sukkuloivat junalla seudun elinvoimaisten ja omaleimaisten keskusten välillä. Seisakkeiden toiminnot ja palvelut täydentävät tosiaan osana seudullista kokonaisuutta ja ovat uudistuneet ajassa. Tällaisen erikoistumisen ja kehittymisen on mahdollistanut raiteiden tarjoama pysyvyys sekä tiheään vuorovälin ja lyhyen matka-ajan tarjoava junaliikenne ja siihen kytkeytyvä moderni kumipyöräliikenne. Raitio- ja junaliikenne kohtaavat muutamissa tarkoin harkituissa supersolmuissa, jotka tarjoavat monipuoliset vaihtomahdollisuudet viihtyisässä ympäristössä.

Seudun **seisakeverkoston** helminauha on täydentynyt suunnitelmallisesti niin, että kunkin uuden seisakkeen palvelu- ja asuntotarjonta on toteutunut ripeästi ja lähijunapalvelu on alusta pitäen tiheää ja nopeaa. Tämän on mahdollistanut ennakoiva suunnittelu ja varautuminen ratakapasiteetin kasvuun, jota varmistetaan valtion kanssa tehtävän tiiviin yhteistyön avulla.

Junaliikenteen kapasiteetti on lisääntynyt merkittävästi sekä raiteiden että uuden turvalaitetekniikan avulla. Henkilö- ja tavaraliikenne liikkuvat yhteensovitetusti seudun raiteita pitkiin, lähelle ja kauas. Seudun liikennejärjestelmä muodostaa verkoston, jonka avulla liikennejärjestelmän asiakas voi liikkua seudulla päästöttömästi ja tilatehokkaasti. Raideliikenteen luomaan runkoon perustuva liikkuminen aiheuttaa hyvin vähän melua, lähipäästöjä ja onnettomuuksia.

Maankäytön kehitys

Seudun palveluverkkoa on määrätietoisesti kehitetty tiheisiin ja luotettaviin raideyhteyksiin tukeutuen. Tämä on mahdollistanut erityispalvelujen keskittämistä ja muutoinkin seudullista yhteistyötä. Yritykset keskittävät toimintojaan raideliikenneverkon palvelujen läheisyyteen, mikä lisää seisakekeskusten vetovoimaa entisestään.

Liikennejärjestelmän kehitys

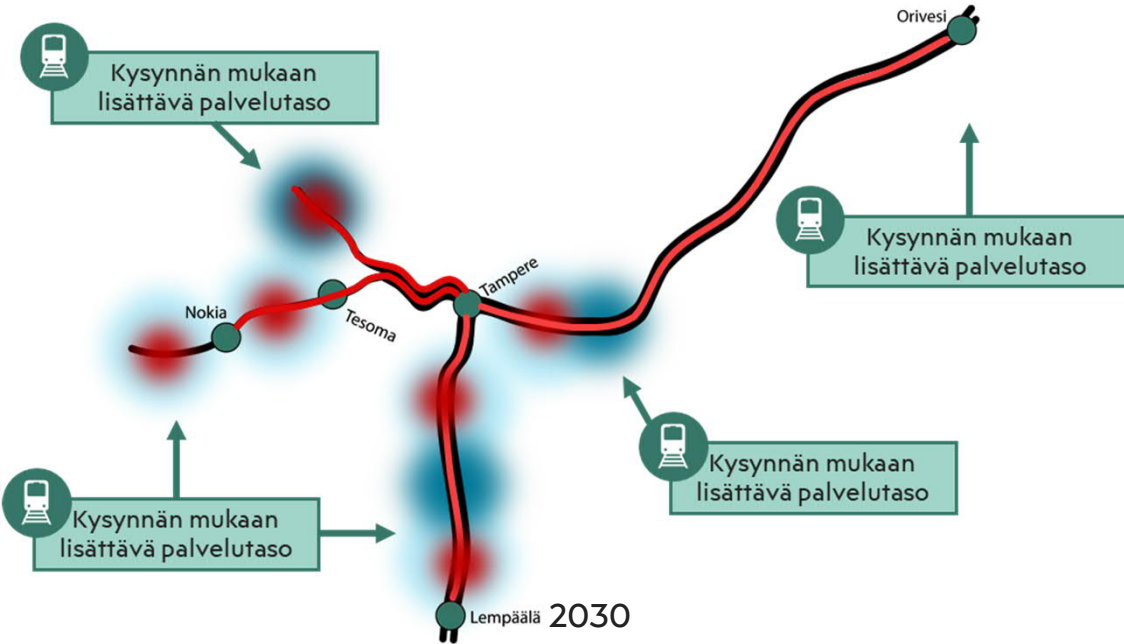
Lisääntynyt matkustus on kasvattanut lipputuloja. Tämä yhdessä infran kehityksen sekä kuntien ja valtion pitkäjänteisen liikennerahoituksen kanssa on mahdollistanut junaliikenteen vuorotarjonnan merkittävän lisäämisen.

Valmistautuminen tulevaan (2050-)

Lähijunaliikennettä on mahdollista kehittää tulevia tarpeita ja toimintaympäristön muutoksia vastaavaksi, koska uusille seisakkeille ja raidetarpeille on suunnitelmallisesti jätetty tilaa. Seutu tekee yhteistyötä valtion kanssa, jotta lähijunaliikenteen luotettavuus säilyy ja jatkokehittäminen mahdollistuu ratakapasiteetin estämättä.

KEHITYS VUOTEEN 2050

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



- Olemassa olevat seisakkeet kehittyvät suunnitellun mukaisiksi kokonaisuuksiksi.
- Tietopohja ja päätökset kapasiteetin lisäämisestä sekä päivittynyt näkemys seudun kasvusta ja raitiotien laajenemisesta mahdollistavat seisakkeiden kehittämiseen liittyvät päätökset.
- Maankäytön kehitystä kohdennetaan uusien seisakkeiden kysynnän vahvistamiseksi.
- Lisääntyvä kysyntä ja kapasiteetti mahdollistavat palvelutason parantamisen.
- Suunnitteluvalmius ja toteutuksen edellytykset paranevat edelleen ja mahdollistavat jo kehittyvien alueiden lisäksi kehityksen käynnistämisen kohti uutta vuosikymmentä.

	2030	2050
Palvelutason parantaminen		Uuden ja nykyisen maankäytön luoman potentiaalin mukaisesti lisää vuorotarjontaa
Lähijunan tarvitseman maankäytön kehitys		Ennen 2030 avattujen uusien seisakkeiden kysyntäpotentiaalin vahvistaminen
		2030–2050 avattavien seisakkeiden kysyntäpotentiaalin luominen
Infrastruktuurin suunnittelu ja toteutus		Uudet seisakkeet
		Nokian ja Lempäälän suunnan lisäkapasiteetit
		Oriveden suunnan lisäkapasiteetti
		Oriveden suunnan lisäkapasiteetti
	Tampere–Lielähti 1. lisäkapasiteetti	Tampere–Lielähti 2. lisäkapasiteetti (muu kuin lisäraide)
	Lähijunaliikenteen tarpeiden huomiointi valtakunnallisten raideyhteyksien suunnittelussa	

LUONNOS 17.9.21



Ratasuunnittaiset tavoitteelliset tilannekuvat 2030

NOKIAN SUUNTA 2030

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Nokian suunnalla lähijunaliikenne on vakiinnuttanut asemansa nopeana ja houkuttelevana kulkutapana. 2020-luvun alkupuolella parannettu palvelutaso sekä toteutettu asemanseutujen kehitys ovat tuoneet piikin kysyntään ja korostaneet tarvetta suunnan raideinfran merkittäväksi kehittämiseksi.

Nokian ja Tesoman seisakkeet ovat kehittyneet monipuolisina ja elävinä keskuksina, jotka palvelevat suunnan liikkumishubeina. Alueiden työpaikat houkuttelevat matkustajia myös suurinta ruuhkasuuntaa vastaan, parantaen siten junaliikenteen kannattavuutta ja luoden kytkentöjä myös Tampereen ohi muualle seudulle.

2030-luvun alun jälkeen matkustajamäärät ovat kasvaneet tasaisesti. Kysyntään on pyritty vastaamaan junia pidentämällä ja lisäämällä vuoroja ratakapasiteetin mahdollistamissa rajoissa. Valtion ja kuntien kesken on muodostettu yhteinen tahtotila kapasiteetin lisäämiseksi ja sen toteuttamisen rahoittamiseksi. Nokian aseman kehittäminen ja Tesoman toisen laiturin kehittäminen on toteutettu MAL-sopimusten mukaisesti.

Maankäytön kehitys

Tieto lähijunaliikenteen määrätietoisesta kehittämisestä ja yhteisymmärrys uusien seisakkeiden avaamisesta on lisännyt yritysten investointeja sekä nykyisten että uusien seisakkeiden läheisyyteen. Kehitys on kiihdyttänyt myös asuntotuotantoa ja asuntojen kysyntää, mikä vuoksi seisakeympäristöjen elinvoimaisuus kehittyy nopeasti.

Liikennejärjestelmän kehitys

Seutu on rahoittanut lähijunapalvelua siten, että junien vuorovälit ovat tasaiset. Seisakkeita ja matkaketjuja on kehitetty siten, että kilpailukyky suhteessa autoon säilyy. Junaliikenne on löytänyt paikkansa linja-auton ja ratikan rinnalla niin, ettei mikään joukkoliikennemuoto nakerra kokonaisuuden kannattavuutta.

Valmistautuminen tulevaan

Lähijunaliikenteen tulevaan kehittämiseen valmistaudutaan tunnistamalla seuraavan kehittämisvaiheen seisakkeita ja niiden roolia yhdyskuntarakenteessa. Raideinfran suunnittelua toteutetaan aktiivisesti valtion kanssa, jotta junaliikennettä voidaan tihentää ja uusia seisakkeita avata tulevilla vuosikymmenellä.

YLÖJÄRVEN SUUNTA 2030

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven seudullisen raideliikenneyhteyden kehittäminen tukeutuu vahvasti ratikkaan 2020-luvulla. Junaliikenteen kehittämiseen on varauduttu suunnitelmissa ja luotu edellytyksiä lähijunaliikenteen ja raitiotien yhdistämiseksi Ylöjärven asemanseudulla. Raakapuuterminaalien siirron määrätietoinen edistäminen on mahdollistanut suunnitelmallisen etenemisen kohti Ylöjärven juna-aikaa.

Kaupungin selkeä tahtotila ja etenemispolku ovat vauhdittaneet yritysten sijoittumispäätöksiä ja asuntotuotantoa raideyhteyksien varressa. Samanaikaisesti valtakunnallisen junaliikenteen kasvu luo paineita radan välityskyvyn kasvattamiselle.

Maankäytön kehitys

Ylöjärven asemanseudun suunnittelu etenee raakapuuterminaalien siirtopäätöksen myötä. Tieto ratikkaan tukeutumisesta ja varautuminen junaliikenteeseen on lisännyt yritysten investointeja. Kehitys on kiihdyttänyt myös asuntotuotantoa ja asuntojen kysyntää.

Liikennejärjestelmän kehitys

Raideliikennepainotteisuuden seudullinen kasvu heijastuu Ylöjärvelle kasvavana kiinnostuksena junaliikennettä kohtaan.

Valmistautuminen tulevaan

Lähijunaliikenteen tulevaan kehittämiseen valmistaudutaan Ylöjärven keskustan maankäyttöä kehittämällä ja profiloimalla sitä suhteessa muihin seudun keskuksiin.

Oriveden suunnalla lähijunaliikennettä on lisätty nykyisen ratakapasiteetin sallimalla tavalla. Uusi seisake (XX) on otettu yhteyden läntisessä päässä ennakoivasti käyttöön, jotta on kyetty tukemaan kestäviin liikkumismuotoihin alusta pitäen tukeutuvaa maankäytön kehittämistä.

Lähijunaliikenne ja sen kehittämisenäkymät ovat vauhdittaneet yhteyden länsipään seisakeympäristöjen maankäytön kehittämistä ja lisänneet ratakäytävän vetovoimaa. Kehittyvät ja suunnitteluvaiheessa olevat seisakekeskukset ovat luonteeltaan erilaisia, kokeilevia ja täydentävät seutua, muun muassa palvelujensa osalta. Erityisesti elinkeinot kiinnostuvat uudesta radanvarren kehitysalueesta.

Huolellinen suunnittelu ja profilointi yhdessä lähijunaliikenteen kehittämisenäkymien kanssa tulee luomaan kestävään liikkumiseen tukeutuvan uuden kasvusuunnan seudulle.

Maankäytön kehitys

Tieto lähijunaliikenteen määrätietoista kehittämisestä ja yhteisymmärrys uusien seisakkeiden avaamisesta on lisännyt yritysten investointeja sekä nykyisten että uusien seisakkeiden läheisyyteen. Kehitys on kiihdyttänyt myös asuntotuotantoa ja asuntojen kysyntää, mikä vuoksi seisakeympäristöjen elinvoimaisuus kehittyy nopeasti.

Liikennejärjestelmän kehitys

Seutu on rahoittanut lähijunapalvelua siten, että junien vuorovälit ovat tasaiset. Seisakkeita ja matkaketjuja on kehitetty siten, että kilpailukyky suhteessa autoon säilyy. Junaliikenne on löytänyt paikkansa linja-auton ja ratikan rinnalla niin, ettei mikään joukkoliikennemuoto nakerra kokonaisuuden kannattavuutta.

Valmistautuminen tulevaan

Lähijunaliikenteen tulevaan kehittämiseen valmistaudutaan tunnistamalla seuraavan kehittämisvaiheen seisakkeita ja niiden roolia yhdyskuntarakenteessa. Raideinfran suunnitteluun osallistutaan aktiivisesti valtion kanssa, jotta junaliikennettä voidaan tihentää ja uusia seisakkeita avata.

LEMPÄÄLÄN SUUNTA 2030

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Lempäälän suunnalla lähijunaliikenne on vakiinnuttanut asemansa nopeana ja houkuttelevana kulkutapana. 2020-luvun alkupuolella parannettu lähijunaliikenteen palvelutaso sekä toteutettu asemanseutujen kehitys ovat lisänneet kysyntää ja kiihdyttäneet maankäytön kehitystä junan varaan. Suunnan lähi- ja kaukojunaliikenne ovat kehittyneet toisiaan tukien.

Lempäälän keskusta on kehittynyt edelleen monipuolisena ja elävänä seudun eteläisenä keskuksena, joka palvelee radan varren asukkaita myös seuturajojen yli. MAL-sopimuksen myötä tehty päätös uuden seisakkeen (XX) kehittämisestä on mahdollistanut uuden, modernin ja omaleimaisen keskuksen kehittymisen radan varrelle. Seisakkeella käynnistynyt junaliikenne on tuonut uuden mahdollisuuden liittyä junaan etelän suunnasta moottoritietä ja vähentänyt siten merkittävästi autoliikenteen ruuhkia seudun ytimessä.

Tasaisesti jatkunut junaliikenteen kysynnän kasvu on voimistanut perusteita lähijunaliikenteen kapasiteetin merkittäväksi lisäämiseksi. Pääradan ja siihen liittyvien uusien raideyhteyksien suunnittelu ja päätöksenteko valmistuvat, mikä antaa selvät sävelet suunnan pitkän jänteen kehittämiseen. Lähijunaliikenteen kannalta keskeisen pääradan kapasiteetin kehittäminen etenee ja sen yhteydessä mahdollistuvien uusien seisakkeiden avaamiseen valmistaudutaan maankäyttöä kehittämällä.

Maankäytön kehitys

Tieto lähijunaliikenteen määrätietoisesta kehittämisestä ja yhteisymmärrys uusien seisakkeiden avaamisesta on lisännyt yritysten investointeja sekä nykyisten että uusien seisakkeiden läheisyyteen. Kehitys on kiihdyttänyt myös asuntotuotantoa ja asuntojen kysyntää, mikä vuoksi seisakeympäristöjen elinvoimaisuus kehittyy nopeasti.

Liikennejärjestelmän kehitys

Seutu on rahoittanut lähijunapalvelua siten, että junien vuorovälit ovat tasaiset. Seisakkeita ja matkaketjuja on kehitetty siten, että kilpailukyky suhteessa autoon säilyy. Junaliikenne on löytänyt paikkansa linja-auton ja ratikan rinnalla niin, ettei mikään joukkoliikennemuoto nakerra kokonaisuuden kannattavuutta.

Valmistautuminen tulevaan

Kaukoliikenteen kehittämissuunnitelmat selkeyttävät pääradan kehitysnäkymiä ja lähijunaliikenteen kehittämisen etenemistä. Lähijunaliikenteen tulevaan kehittämiseen valmistaudutaan tunnistamalla seuraavan kehittämisvaiheen seisakkeita ja niiden roolia yhdyskuntarakenteessa. Raideinfran suunnitteluun osallistutaan aktiivisesti valtion kanssa, jotta junaliikennettä voidaan tihentää ja uusia seisakkeita avata.

TAMPEREEN ASEMANSEUTU 2030

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Tampereen asemanseutu on vetovoimainen monipuolisten palvelujen keskittymä ja joukkoliikenteen megasolmu, jossa matkustajat siirtyvät saumattomasti lähijunasta linja-autoon, ratikkaan ja kaukojunaan tai jatkavat matkaansa kävellen tai pyörällä seudun ytimen palveluihin ja työpaikkoihin.

Tampereen henkilöratapiha on seudullisen lähijunaliikenteen mahdollistaja samalla kun se välittää valtakunnallista junaliikennettä. Kapasiteetin riittävydestä ja ratapihan toimivuudesta on huolehdittu hyvässä yhteistyössä valtion ja junaliikenneoperaattorien kanssa. Uudistunut asemakeskus palvelee asiakkaita hyvin ja mahdollistaa myös edelleen kasvavan kysynnän.

Tampereen ja Lielahden välisen rataosan välityskyky on avainroolissa junaliikenteen lännen suunnan kehittämisessä. Siksi kaikki osapuolet ovat tyytyväisiä, kun sen lisäämisestä on suunnitelma.

Suomi-radan, järjestelyratapihan ja muiden seudun ytimen kehityksen kannalta keskeisten suurhankkeiden näkymät ovat selkeytyneet ja suunnitelmat on olemassa. Tämä on selkeyttänyt kokonaiskuvaa seudun ytimen kehittämisen edellytyksistä tulevina vuosikymmeninä.

Maankäytön kehitys

Tampereen keskusta kehittyy suunnitelmien mukaisesti. Päätökset pitkäjänteisistä kehittämishankkeista ovat selkeyttäneet näkymää ja kiihdyttäneet investointeja seudun ytimeen. Tampereen keskustan rooli myös kansallisena ja kansainvälisenä solmuna on kasvanut.

Liikennejärjestelmän kehitys

Seutu on rahoittanut lähijunapalvelua siten, että junien vuorovälit ovat tasaiset. Junaliikenne syöttää ihmisiä Tampereen asemanseudulle tasaisena virtana, joka johdetaan asemalta sujuvasti matkaketjujen seuraaviin osiin.

Valmistautuminen tulevaan

Henkilöratapihan suunnittelussa ja toteuttamisessa on varauduttu tuleviin merkittäviin raidekapasiteetin lisäämiseen tähtääviin suunnitelmiin. Kun eri suuntiin etenevän kapasiteetin lisääminen alkaa, Tampereen pitkälle rakentuneessa keskustassa ei aiheudu merkittäviä häiriöitä.



Ratasuunnittaiset tavoitteelliset tilannekuvat 2050

NOKIAN SUUNTA 2050

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Radan lisääntyneen kapasiteetin hyödyntämiseen varauduttiin hyvissä ajoin kehittämällä asemanseutuja yhteisesti sovituin periaattein. Näin mahdollistettiin seisakeympäristöjen ennakoiva suunnittelu ja toteuttamisen aikataulusuhteessa lisäraiteen valmistumiseen.

Nokian ja Tesoman seisakkeiden tarjoamien raideyhteyksien piiriin on tuotu uusia matkustajia liityntäyhteyksiä kehittämällä. Junaliikenteen kysyntä oli olemassa raiteen ja seisakkeen (XX) valmistuessa pian 2030 jälkeen. Nokialta länteen sijoittuvat seisakkeet palvelevat myös liityntäpysäköintiä, mikä vähentää ruuhkautumista seudun ytimessä.

Valtion kanssa on päivitetty näkemys ratateknisen toteutettavuuden kriteeristöstä ja seisakkeiden toteuttamisen edellytykset on otettu huomioon ratakapasiteetin lisäämiseen tähtäävässä suunnittelussa.

Suunnan raidekapasiteetin valmistumisen myötä seisakkeiden välille on mahdollistettu myös uusi pysähdys, sillä kysyntä on muodostunut riittäväksi kompensoimaan pysähdyksestä aiheutuvia viipeitä muille matkustajille.

Suunnan kysyntää on kasvattanut osaltaan Suomi-radana tuoma nopea yhteys Tampereelta maailmalle ja pääkaupunkiseudulle.

Maankäytön kehitys

Seudun palveluverkkoa on määrätietoisesti kehitetty tiheisiin ja luotettaviin raideyhteyksiin tukeutuen. Tämä on mahdollistanut erityispalvelujen keskittämistä ja muutoinkin seudullista yhteistyötä. Yritykset keskittävät toimintojaan raideliikenneverkon palvelujen läheisyyteen, mikä lisää seisakekeskusten vetovoimaa entisestään.

Liikennejärjestelmän kehitys

Lisääntynyt matkustus on kasvattanut lipputulota. Tämä yhdessä kuntien pitkäjänteisen rahoituksen kanssa on mahdollistanut junaliikenteen vuorotarjonnan merkittävän lisäämisen. Junaliikenne muodostaa keskeisen peruspilarin seudun joukkoliikennejärjestelmässä.

Valmistautuminen tulevaan

Lähijunaliikennettä on mahdollista kehittää tulevia tarpeita ja toimintaympäristön muutoksia vastaavaksi, koska uusille seisakeille ja raidetarpeille on suunnitelmallisesti jätetty tilaa. Seutu tekee yhteistyötä valtion kanssa, jotta lähijunaliikenteen luotettavuus säilyy ja jatkokehittäminen mahdollistuu ratakapasiteetin estämättä.

YLÖJÄRVEN SUUNTA 2050

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Ylöjärven 2030-luvulla käynnistynyt ratikkaliikenne yhdessä systemaattisen ennakkoinnin avulla käynnistyneen lähijunaliikenteen kanssa on tuonut kestävyyttä toiminnassaan korostavia yrityksiä ja niiden arvot jakavia työntekijöitä Ylöjärven asemakeskukseen. Sujuvat vaihdot Suomi-radanjuniin Tampereella ja sitä kautta maailmalle ovat vauhdittaneet kasvukehitystä.

Ylöjärven asemanseudusta on muodostunut tärkeä solmu läntiselle kaupunkiseudulle.

Lähijunaliikennettä on myös tulevaisuudessa mahdollista kehittää kysynnän kasvaessa, sillä valtakunnallisen junaliikenteen tarpeiden vuoksi radan välityskykyä on lisätty. Ilmapiiri Ylöjärvellä on raideliikennemyönteinen ja se helpottaa päätöksentekoa liikenteen ostojen kasvattamiseksi etenkin kun lipputuloissa on nähtävissä kasvusuuntaa.

Maankäytön kehitys

Ylöjärven keskusta on kiinteä osa seudullista tiheisiin ja luotettaviin raideyhteyksiin tukeutuvaa palveluverkkoa. Yritysten kiinnostus sijoittaa toimintojaan Ylöjärven keskustaan on kasvanut merkittävästi.

Liikennejärjestelmän kehitys

Junaliikenteen ja ratikan vetovoima on kasvattanut joukkoliikenteen vetovoimaa ja lisännyt lipputuloja.

Valmistautuminen tulevaan

Seutu tekee yhteistyötä valtion kanssa, jotta lähijunaliikenteen luotettavuus säilyy ja jatkokehittäminen mahdollistuu ratakapasiteetin estämättä.

Lähijunaliikenne ja sen kehittämisenäkymät ovat nostaneet ratakäytävän merkittäväksi, kestävään liikkumiseen tukeutuvaksi kasvusuunnaksi. Länsipään seisakkeiden helminauhan toteutuksen vaiheistus ja huolellinen profilointi sekä tarvittavan kapasiteetin toteutuspäätökset ovat varmistaneet seisakekeskusten ripeän valmistumisen. Asukkaat viihtyvät ja yrityksillä on käytettävissään sijainteja, joihin työntekijät tulevat mielellään.

Lähijunaliikenteen lisäämiseksi tarpeellisia radan välityskykyä kustannustehokkaasti lisääviä toimia on kyetty tekemään yhdessä valtion kanssa. Niiden myötä kasvavaan kysyntään on kyetty vastaamaan. Suunnan junatarjonta muodostuu eri tyyppisistä junista: kauko- ja express-junat Orivedelle sekä urbaanit junat lähempänä seudun ydintä.

Näköpiirissä on myös ratkaisuja, joilla ratasuunnan henkilö- ja tavaraliikenteen toimivuus turvataan pitkälle tulevaisuuteen.

Maankäytön kehitys

Suunnan palveluverkkoa on määrätietoisesti kehitetty tiheisiin ja luotettaviin raideyhteyksiin tukeutuen. Tämä on mahdollistanut erityispalvelujen keskittämistä ja muutoinkin seudullista yhteistyötä. Suunnan kehityksellä ei kilpailla ratikan edellyttämän maankäytön kanssa. Alueella korostuvat modernit työpaikkakeskittymät. Yritykset keskittävät toimintojaan raideliikenneverkon palvelujen läheisyyteen ja lisäävät seisakekeskusten vetovoimaa entisestään.

Liikennejärjestelmän kehitys

Lisääntynyt matkustus on kasvattanut lipputuloja. Tämä yhdessä kuntien pitkäjänteisen rahoituksen kanssa on mahdollistanut junaliikenteen vuorotarjonnan merkittävän lisäämisen. Junaliikenne muodostaa keskeisen peruspilarin alueen joukkoliikennejärjestelmässä.

Valmistautuminen tulevaan

Lähijunaliikennettä on mahdollista kehittää tulevia tarpeita ja toimintaympäristön muutoksia vastaavaksi, koska uusille seisakkeille ja raidetarpeille on suunnitelmallisesti jätetty tilaa. Seutu tekee yhteistyötä valtion kanssa, jotta lähijunaliikenteen luotettavuus säilyy ja jatkokehittäminen mahdollistuu ratakapasiteetin estämättä.

LEMPÄÄLÄN SUUNTA 2050

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Lempäälän keskusta on muodostunut seudun eteläiseksi keskuksiksi, joka palvelee myös seuturajojen yli. Ensimmäisenä toteutetun uuden (XX) seisakkeen maankäyttö on vahvistunut ja keskus on toteutunut suunnitelman mukaisesti. Seisakkeella on roolia myös liitynnässä lentoliikenteeseen.

Ratakäytävän 2030-luvulla hyvin vauhtiin lähtenyt kehitys on jatkunut ja heijastuu laajemminkin ratasuunnalle. Pääradan kapasiteettia on lisätty niin, että suunnalle on mahdollistunut uusien (XX,XX...) seisakkeiden toteuttaminen. Seisakkeiden sijainneista ja niiden toteutusjärjestyksestä on muodostettu yhteinen käsitys ratakapasiteetin lisäämiseen liittyvien päätösten ja suunnan väestön kasvun selkeytymisen myötä. Valtion kanssa on päivitetty näkemys ratateknisen toteutettavuuden kriteeristöä ja seisakkeiden toteuttamisen edellytykset on otettu huomioon ratakapasiteetin lisäämiseen tähtäävässä suunnittelussa.

Lähijuna mahdollistaa uudistetun kapasiteetin myötä edelleen matkajaltaan autolle kilpailukykyisen yhteyden vaikka pysähdysten määrä lisääntyy. Juna on suunnalla pääasiallinen joukkoliikennemuoto.

Suomi-rata on muuttanut suunnan roolia ja yhteyteen kytkeytyviä seisakkeita merkittävästi. Ne palvelevat seudullisen tarpeen lisäksi myös kansallisia ja kansainvälisiä tarpeita.

Maankäytön kehitys

Suunnan maankäyttö kohdistuu pääosin raideverkkoon tukeutuvasti. Maankäytön kehitystä on vaiheistettu raideliikenteen suunnitelmien ja kehitysnäkymien selkiytyttyä. Yritykset keskittävät toimintojaan raideliikenneverkon palvelujen läheisyyteen ja lisäävät seisakekeskusten vetovoimaa entisestään. Suomi-rata päätös on tuonut suunnan kehittämiseen uudentyyppisen vivahteen.

Liikennejärjestelmän kehitys

Lisääntynyt matkustus on kasvattanut lipputuloja. Tämä yhdessä kuntien pitkäjänteisen rahoituksen kanssa on mahdollistanut junaliikenteen vuorotarjonnan merkittävän lisäämisen. Junaliikenne muodostaa keskeisen peruspilarin seudun joukkoliikennejärjestelmässä.

Valmistautuminen tulevaan

Lähijunaliikennettä on mahdollista kehittää tulevia tarpeita ja toimintaympäristön muutoksia vastaavaksi, koska uusille seisakkeille ja raidetarpeille on suunnitelmallisesti jätetty tilaa. Seutu tekee yhteistyötä valtion kanssa, jotta lähijunaliikenteen luotettavuus säilyy ja jatkokehittäminen mahdollistuu ratakapasiteetin estämättä.

TAMPEREEN ASEMANSEUTU 2050

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Tampereen asemanseudun vetovoimaisuutta ja kansanvälisyyttä on lisännyt Suomi-radan tarjoama tunnin yhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja pääkaupunkiseudulle.

Tampereen henkilöratapihaa on kehitetty suunnitellun mukaisesti vastaamaan kasvaneeseen kysyntään ja Suomi-radan mukanaan tuomiin muutoksiin.

Henkilöjunaliikenne on kasvanut niin, ettei Tampereen ja Lielahden välinen rataosa kykene kaikkina aikoina vastaanottamaan sinne tarjolla olevaa liikennettä. Näin siitäkin huolimatta, että kolmannen raiteen lisäksi teknologinen kehitys on parantanut olosuhteita. Tapahtunut kehitys on laukaissut järjestelmäratapihan siirron ja läntisen ratayhteyden toteuttamissuunnittelun.

Näkymät Tampere–Lielähti -välin kapasiteetin lisääntymisestä, käynnistävät toteutussuunnittelun alueen seisakkeiden ottamisesta junaliikenteen piiriin. Kehysalueen junamatka-aikojen piteneminen ei enää ole niin merkityksellistä, kun autolla saapumista seudun elävään ytimeen ei enää pidetä vaihtoehtona.

Maankäytön kehitys

Seudun palveluverkkoa on määrätietoisesti kehitetty tiheisiin ja luotettaviin raideyhteyksiin tukeutuen. Tämä on mahdollistanut erityispalvelujen keskittämistä ja muutoinkin seudullista yhteistyötä. Yritykset keskittävät toimintojaan raideliikenneverkon palvelujen läheisyyteen ja lisäävät seisakekeskusten vetovoimaa entisestään.

Liikennejärjestelmän kehitys

Lisääntynyt matkustus on kasvattanut lipputuloja. Tämä yhdessä kuntien pitkäjänteisen rahoituksen kanssa on mahdollistanut junaliikenteen vuorotarjonnan merkittävän lisäämisen. Junaliikenne muodostaa keskeisen peruspilarin seudun joukkoliikennejärjestelmässä.

Valmistautuminen tulevaan

Lähijunaliikennettä on mahdollista kehittää tulevia tarpeita ja toimintaympäristön muutoksia vastaavaksi, koska uusille seisakkeille ja raidetarpeille on suunnitelmallisesti jätetty tilaa. Seutu tekee yhteistyötä valtion kanssa, jotta lähijunaliikenteen luotettavuus säilyy ja jatkokehittäminen mahdollistuu ratakapasiteetin estämättä.



FAQ – Usein kysytyt kysymykset

Mistä lähtökohdat ovat peräisin? Miksi ei puhuta siitä ja tästä?

Seuraavissa dioissa kerrotaan mm. mistä lähtökohdat ovat peräisin, miksi sellaisia on otettu ja millaisia rajoituksia työssä on jouduttu tekemään.

Mitä voi tehdä pian?

Tampereen seudulla käynnissä olevasta lähijunaliikenteestä on saatu hyviä kokemuksia. Sitä kannattaa kehittää, jotta seudun asukkaat voivat käyttää sitä nykyistä enemmän. Eli **tehot olemassa olevasta järjestelmästä kannattaa ottaa irti, jos vaikuttavuus vastaa kustannuksia.**

Lähivuosina eli lyhyellä aikajänteellä liikennettä voidaan ostaa lisää sen verran kuin sitä on sovitettavissa valtakunnallisen henkilö- ja tavaraliikenteen lomaan.

Uuden seisakkeen avaamiseen menee parhaassakin tapauksessa **vuosia**. Raideinfran merkittävä kehittäminen edellyttää paljon suunnittelua, rahoituspäätöksiä, rakentamista. Tähän voi mennä äkkiä kymmenenkin vuotta..

Miksi ei haluttaisi kaikkia seisakkeita?

Seisakkeet toki maksavat. Ja jos ei ole käytön luomia perusteita, rahat on suositeltavaa hyödyntää jotenkin muuten. Perusteita löytyy vaikuttavuudesta, jota tulee tarkastella seudullisesti. Pysähdykset pidentävät matka-aikaa, mikä voi vähentää junan houkuttelevuutta ja siten taas vaikutuksia, joita kehittämislähtöisesti toivotaan.

Seisakkeen sijoituspaikka ja aika tulee valita huolellisesti, jotta se muodostaa luontevan osan Tampereen seudun keskusten verkkoa ja on sellainen, että se sopii kunnan maankäytön isoon kuvaan ja kehittämisen edellytyksiin.

Miksi ei voi rakentaa paikkaan X?

Siitä, mihin seisakkeita tulee tai ei tule sijoittaa on eritasoisia ohjeita ja säännöksiä.

Tiivistetysti seisakkeen kohdalla radan tulee olla suora ja vaakatasossa. Ja kun seisaketta aikanaan rakennetaan, on se tehtävä junaliikenteen ehdoilla, mikä kasvattaa rakentamiseen kuluvaa aikaa.

Väylävirasto on rataverkosta vastaava valtion toimija, jonka tulee aina olla mukana, kun raiteilla jotain rakennetaan. Jos ja kun haluamme seudulle Väylän mukaan, eteneminen on helpompaa, jos olemme yhtä mieltä rakentamisen edellytyksistä. Tämä ei tarkoita, ettemmekö voisi miettiä myös rakentamisen edellytysten mielekkyyttä. Mutta nopeammin pääsemme eteenpäin, jos yhteinen näkemys kehittämisen edellytyksistä on jo

Miksi lisäraiteita tarvitaan vaikka raiteilla on vielä tilaa?

On totta, että nykyisen valtakunnallisen henkilö- ja tavaraliikenteen sekaan mahtuu enemmän lähijunia kuin siellä nyt liikkuu. Valtakunnallinen junaliikenne ja aivan erityisesti tavaraliikenne elävät kysynnän mukaan. Kun valtakunnallinen junaliikenne kasvaa, joutuu lähijunaliikenne ahtaalle eikä seudun junia voida ajaa sellaisina ajankohtina kuin ihmiset tarvitsisivat niitä.

Jos radat ahdetaan ihan täyteen, kasvaa häiriöherkkyys, jolla on taas vaikutuksia matkojen ja kuljetusten palvelutasoon.

Uudet seisakkeet ja niillä pysähtyvät junat vievät oman osansa radan välityskyvystä. Siksi niitä varten on tehtävä raidejärjestelyjä.

Entä jos pysähdykset olisivat lyhyempiä?

Selvityksessä käytettyä junien 2-2,5 minuutin pysähtymisaikaa on pidetty ylimitoitettuna. Käytetty pysähtymisaika on otettu Väyläviraston julkaisusta 36/2019 "Uudet junaliikenteen seisakkeet": "Taajamajunan (Sm4) jarrutus ja kiihdytys vievät aikaa 2–4 minuuttia riippuen ajonopeudesta. Kun otetaan huomioon aseman ohittamiseen menevä aika täydellä nopeudella ja keskimääräinen minuutin pysähdysaika matkustajien nousua ja poistumista varten, pysähdys lisää matka-aikaa 2–2,5 minuuttia."

Väylävirasto on rataverkosta vastaava valtion toimija, joka tulee aina olla mukana, kun raiteilla jotain rakennetaan. Jos ja kun haluamme seudulle kehittämistä, eteneminen on helpompaa, jos olemme yhtä mieltä kehittämisen perusteista. Tämä ei tarkoita, ettemmekö voisi miettiä myös kehittämisen perusteiden mielekkyyttä. Mutta nopeammin pääsemme eteenpäin, jos yhteinen näkemys perusteista on jo olemassa.

Entä jos tehtäisiin lyhyempiä puulaitureita?

Tarkastelussa käytettyjen seisakeratkaisujen kustannuksia on pidetty ylimitoitettuina. Edullisemmiksi ratkaisuiksi on ehdotettu lyhyempiä laitureita ja niiden toteuttamista puisina.

Yksikkökustannuksina on tässä selvityksessä käytetty Väyläviraston julkaisun 36/2019 ”Uudet junaliikenteen seisakkeet” kustannuksia, jotka sisältävät **laitureiden lisäksi muutkin tarvittavat hankeosat**. Viereisen taulukon esimerkki koskee seisaketta yksiraiteisella rataosuudella.

Joissakin selvityksissä on esitetty, että laiturit voisivat olla hyvinkin lyhyitä ja puisia, jolloin niiden kustannukset voisivat jäädä alle 100 000 euron. Tuo kustannus sisältää **laitureiden materiaalien sekä toteuttamisen kustannukset**. Se ei näin ollen ole vertailukelpoinen tässä työssä käytettyjen seisakekustannusten kanssa.

Taulukko 3. Seisakkeen hankeosien investointikustannukset (MAKU2010=130)

	Määrä	Yksikkökustannus	Kustannus
Korkea liikennöintilaituri	250 m	1520 €/m	380 000 €
Ajoyhteydet	250 m	216 €/m	54 000 €
Pysäköintialue 20 autopaikkaa	730 m ²	92 €/m ²	67 000 €
Laiturivarusteet	1 erä	27 000 €/erä	27 000 €
Laiturialueen valaistus	1 erä	70 000 €/erä	70 000 €
Rakennusosat yhteensä			598 000 €
Tilaaajatehtävät 15 %	1 erä	90 000 €	90 000 €
YHTEENSÄ (Alv. 0 %)			688 000 €