

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

§ 276

Valtuustoaloite lähijunaseisakkeen rakentamisen selvittämiseksi Epilän vanhan seisakkeen paikalle uudella yhteistyömallilla - Jouni Markkanen ym.

TRE:1600/10.00.01/2022

Valmistelija / lisätiedot:
Vandell Ari

Valmistelijan yhteystiedot

Suunnittelupäällikkö Ari Vandell, puh. 040 354 4518, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 1241 626, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Esitetään kaupunginhallituksen ja edelleen valtuuston päätettäväksi:

Jouni Markkasen ym. valtuustoaloite ja siihen annettu lausunto merkitään tiedoksi.

Aloite ei tässä vaiheessa anna aihetta muihin kuin lausunnossa mainittuihin toimenpiteisiin.

Perustelut

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.

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 parannelulle 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

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

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 uusinvestointeihin 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, joka 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

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

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 liikennejärjestelmästä ja maankäytön kehittämistä alueella, jolla tunnustetaan erityistä potentiaalia tiivistämiseen sekä joukkoliikenteen lisäämiseen. Seisakkeen vaikutus seudullisiin tavoitteisiin voi olla kohtalaisen kysyntäpotentiaalinsa 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).

Epilän seisakkeen osalta selvityksessä todettiin, että uusi seisake vaatii toimenpiteitä ratainfraan, ja radalla on kohtalaisesti ratakapasiteettia uuteen seisakkeeseen. Epilän seisakkeen toteuttaminen vaatii kuitenkin Tesomalle kohtaamismahdollisuuden eli Tesoman seisakkeen toisen vaiheen toteuttamisen (kustannusarvio 4,7 M €). Epilän seisakkeen alustava kustannusarvio on n. 3,4 miljoonaa euroa, josta uuden alikulun osuus olisi n. 1,5 miljoonaa euroa. Kustannusarvio sisältää alikulun lisäksi kaksi 250 metrin reunalaituria. Nykyinen alikulku ei täytä esteettömyysvaatimuksia. Lähijunaliikenteen merkittävä lisääminen on haastavaa Tampereen henkilöratapihan parantamishankkeen aikana, kun aseman laiturikapasiteetti on rajattua. Kevytrakenteisten laiturirakenteiden tulisi olla Väyläviraston hyväksymiä. Laiturirakenteiden mahdollinen keventäminen ja kustannusten alentaminen ei kuitenkaan poista Tesoman kohtaamismahdollisuuden tarvetta ja henkilöratapihan parantamishankkeesta aiheutuvia haasteita.

Valtion ja Tampereen kaupunkiseudun väliseen hyväksyttävänä olevaan maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus) on kirjattu lähijunakehitykseen liittyvät toimenpiteet sopimuskaudella 2024–

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

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 valmistelelee 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:

1. Etelän suunta: Sääksjärven aseman esi- ja ratasuunnitelma
2. Idän suunta: Messukylän ja Ruutanan seisakkeiden sekä Oriveden aseman esi- ja ratasuunnitelma sekä mahdollisesti Orivesi-Oriveden keskusta -välin sähköistyksen esiselvitys ja ratasuunnitelma
3. Pohjoisen suunta: Ylöjärven puuterminaalien siirron ja aseman esi- ja ratasuunnitelmat
4. Lännän suunta: Epilän ja Harjuniityn seisakkeiden esi- ja ratasuunnitelmat
5. 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 sovitus 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 liikkumisen kehittämissuunnitelmissa kuvattujen periaatteiden mukaisesti.

Epilän seisakkeen suunnittelua päästään siis jatkamaan käynnistyvällä MAL-sopimuskaudella. Suunnittelu tehdään yhdessä Väyläviraston kanssa heidän hyväksymien periaatteiden mukaan. Jatkosuunnittelun yhteydessä selvitetään mm. aikaisemmissa suunnitelmissa esitettyjen laituripituuksien lyhentämismahdollisuudet. Tällä hetkellä ei ole vielä tietoa, miten suunnitteluhankkeet priorisoidaan keskenään ja mitä kohteita päästään toteuttamaan tällä MAL-sopimuskaudella. Käytettävissä oleva rahoitus ja suunnitteluvalmius ei kuitenkaan mahdollista kaikkien edellä mainittujen kohteiden käynnistämistä.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Tiedoksi

kh

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

Muutoksenhakukielto

§276

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai valitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)
- virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)
- etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)
- varhaiskasvatuslain 57 §:n mukaista huomautusta tai huomion kiinnittämistä (Varhaiskasvatuslaki 63 § 2 mom.)