

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisselvitys

Loppuraportti



Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittäminen: asemien ja liikenteen suunnittelu

Liikennejärjestelmätyöryhmä
31.4.2016



Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen mahdollisia tulevaisuuksia -webinaari, kommenttipuheenvuoro

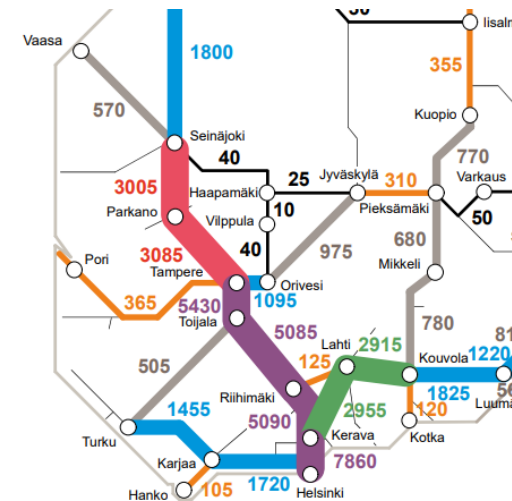


Visiosta ja toimenpiteistä

- Lähijunaliikenteellä on jo nyt rooli Tampereen kaupungin liikennejärjestelmässä. Selkeitä askelia on otettu (mm. liikenteen lisääminen, Tesoman seisake).
- Lähijunaliikenteen edistämisen jatkoselvittämistä voi pitää tärkeänä.
- Käynnissä oleva selvitystyö palvelee näkemyksen muodostamista siitä, millaista lähijunien tulevaisuutta kaupunkiseudulla tavoitellaan. Vision ja etenemispolun on pysyttävä selkeinä, mikäli lähijunaliikennettä halutaan edistää.
- Lähijunaliikenteen edistäminen vaatii eri toimijatahoilta pitkäjänteistä työtä, yhteistyötä ja resursseja.
- On tärkeä tunnistaa lähijunaliikenne yhdeksi liikennejärjestelmän osaksi ja tehokas liikennejärjestelmä vaatii myös valintoja eri kulkumuotojen kehittämisen välillä.
 - Vaikutusalueiden ja käyttäjäpotentiaalilin laskennassa huomioitava muiden kulkutapojen käyttömahdollisuudet.
- Jo lähijunaliikenteen ensimmäisistä suunnitteluvaiheista lähtien tulee varmistaa infratoimenpiteiden toteutuskelpoisuus ja hakea toteutuskelpoisia ratkaisuja.

Ratakapasiteetti

- Tampere on keskeinen solmu valtakunnallisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä. Alueella kulkee paljon junaliikennettä.
- Tampereen ympäristön radat ovat sekaliikenneteroja. Niin henkilö- kuin tavaraliikenteen määrissä on nähtävissä kasvua tulevaisuudessa.
- Lähijunaliikennettä suunniteltaessa ja kehitettäessä on varmistettava muun liikenteen toimintamahdollisuudet nyt ja tulevaisuudessa.
- Lähijunaliikenteen kehittäminen tulee vaatimaan nykyistä enemmän ratakapasiteettia. Kapasiteetin lisääminen on kallista. Tarpeeseen vaikuttaa mm. asemaverkosto, vuorovälit ja aikataulurakenteet.
- Skenaarioita laadittaessa on tunnistettu aiempien selvitysten näkökohtia kapasiteetin riittävydestä erilaisissa tilanteissa. Välityskyvyn riittävyden selvittämistä on myös jatkettava. Esim. kaikkia eri skenaarioissa esitettyjä vaihtoehtoja ei ole aiemmin tutkittu. Erityisesti Tampereen aseman kapasiteetin riittävyys on myös huomioitava.
- Tampereen kaupunkiseudulla ei ole esillä varsinaisia kaupunkiraiteita, joita pääkaupunkiseudulla on (Lempäälä-Tampere -välillä voisi olla mahdollista). Kaupunkiraiteiden etuna on se, että eri nopeuksilla kulkevia junia voidaan erotella omille raiteilleen, jolloin mm. liikenteen toimivuus ja täsmällisyys paranevat.



Liityntäpysäköinti

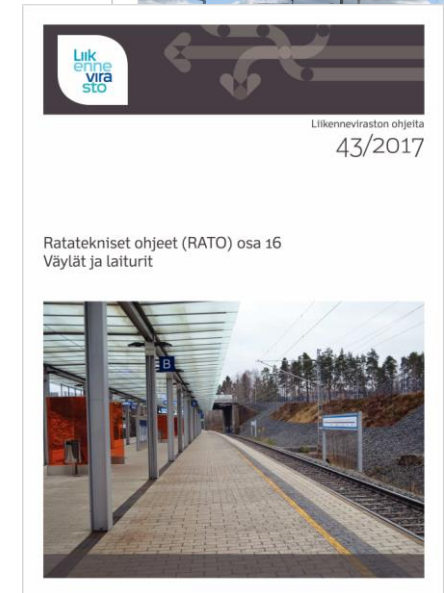
- Olisi hyvä huomioida, millaisia erilaisia liityntäpysäköintimahdollisuuksia eri asemilla, niin nykyisillä kuin uusilla, on tarpeen tarjota. Asemilla on verkollisesti erilaisia rooleja.
- Oleellista on tunnistaa, että liityntäpysäköinnille (erityisesti autot) on varattava tilaa ja onko tilaa missä määrin käytettävissä.
 - Uusien seisakkeiden tilantarpeissa huomioitava myös liityntäpysäköinti kulkuyhteyksineen varsinaisten seisakejärjestelyjen lisäksi.
 - Vanhoilla asemilla liityntäpysäköintitarpeet voivat muuttua merkittävästi.

Kustannuksista ja toteuttamisesta

- Infran kehittämisen kustannusarvioita selvitettävä eri suunnitteluvaiheissa mahdollisimman hyvin.
 - Esiselvityksissä liian alhaisiksi lasketut kustannukset hankalia.
 - Uusi seisake kokonaisuutenaan koostuu monista asioista ja kustannukset voivat nousta melko korkeiksi eri asioiden summana. Infra on myös suunniteltava vaatimusten ja ohjeiden mukaiseksi.
 - Kaupunkiseudun lisäraiteiden rakentamiskustannuksia laskettu Väyläviraston eri suunnitelmissa.
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma nostaa esille kumppanuuden, yhteistyön ja sopimuksellisuuden juuri esimerkiksi raideliikenteen kehittämisen seudullisissa kysymyksissä. Kumppanuuteen sisältyy myös liikenneverkon rahoittaminen yhteistyössä niissä tapauksissa, kun se on molempien osapuolien intresseissä.
- Pääkaupunkiseudulla lähijunaliikenteen kehittämisellä on pitkä historia ja kaupunkiraitetakin on toteutettu jo pitkään. Infraa on kehitetty yhteistyössä valtion ja kuntien kesken. Kunnilla on ollut alusta asti merkittävä kustannusvastuu, periaatteet ovat vain vaihdelleet jonkin verran ajan kuluessa. Infraan liittyy myös erilaisia osia kuten varikot, joiden kehittämisessä kunnilla on tällä hetkellä merkittävin vastuu ja rooli.



Väylävirasto
Trafikledsverket





Väylävirasto
Trafikledsverket