

TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Tampereen seudun lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat vuosille 2030 ja 2050

Luonnos Seutuhallituksen kokoukseen 29.9.2021



Lukijalle 23.9.2021

Käsissäsi on **alustava luonnos aineistosta**, jolla esitellään seudun lähijunaliikenteen tavoitteellisia tulevaisuuskuvia vuosille 2030 ja 2050.

Aineiston laatimisen taustalla on laaja lähtötietoanalyysi ja asiantuntijatyö, lukuisia sidosryhmien haastatteluja, webinaareja ja kyselyjä. **Mutta valmis tämä aineisto ei vielä ole.**

Selvitys tulee jatkumaan seutuhallituksen käsittelyillä **tavoitteellisten tulevaisuuskuvien hyväksymiseksi ohjaamaan jatkotyötä**, jossa määritetään tarkemmalla tasolla toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia.



Lähijuna mahdollistaa ja edellyttää paljon - mihin olemme valmiita?

- Lukijalle: Tulevaisuuskuvien taustalla on mittava asiantuntijatyö ja osallistaminen
- Johdanto: Tulevaisuuskuvatyö pähkinänkuoressa
 - Lähijuna edellyttää sille sopivan roolin ja rahoittajat
 - Tulevaisuuskuvat viitoittavat yhteistyötä ja kehitystä
 - Systemaattinen seutukehitys tarvitsee yhteiset periaatteet
 - Lähivuodet ja pitkä tähtäin: kehitystä tarvitaan kaiken aikaa
 - Pitkällä tähtäimellä vain epävarmuus on varmaa
- 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? (arvioidaan tarkemmin toimenpidepolkujen määrittämisen yhteydessä)
- Lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat ratasuunnittain vuosille 2030 ja 2050
- Usein kysytyt kysymykset



Lähijuna edellyttää sille sopivan roolin ja rahoittajat

Lähijunaliikenne on kaupunkikehityshanke. Se koskee liikennettä ja maankäytön kehittämistä kaikissa radanvarren kunnissa. Koska yhden toimet vaikuttavat kaikkiin, tarvitaan **seudun yhteinen näkemys tulevaisuudesta:**

- Miten pitkille matkoille lähijuna on paras? Mikä on sen valtti? Milloin linja-auto tai ratikka on järkevin vaihtoehto joukkoliikenteeksi?
- Miten lähijunaliikenne seisakkeineen muuttaa kuntien maankäytön nykyisiä suunnitelmia? Onko kunnilla halua muutokseen?
- Millaiset mahdollisuudet kunnilla on sitoutua lähijunaliikenteen ostoihin ja tarvittavan infran rahoittamiseen yhdessä valtion kanssa?

Lähijunaliikenteen edellytykset ja mahdollisuudet huomioivat tavoitteelliset tulevaisuuskuvat ja niihin kytkeytyvät keskeiset toimet on esitetty kahdelle aikajänteelle:

- **2022-2030:** Hyödyt irti raiteista, valmistaudutaan tasoloikkaan!
- **2030-2050:** Tasoloikan kustannuksia katetaan kestäväällä kasvulla!



Tulevaisuuskuvat viitoittavat yhteistyötä ja kehitystä

Kun tulevaisuuskuva on kirkas, voivat seudun kunnat edistää sen saavuttamista systemaattisesti yhtenä rintamana ja omilla toimillaan: hankkia junaliikennettä, edistää kapasiteetin kehitystä ja luoda kysyntää kaavoittamalla sekä kehittämällä alueita ja muuta liikennejärjestelmää.

Tulevaisuuskuvaa ja sen muodostamaa seudullista tahtotilaa tarvitaan lisäksi seudun tahtotilan kuvaamiseen

- Edunvalvonnassa
- Yhteistyöneuvotteluissa valtion eri viranomaisten kanssa
- MAL-neuvottelujen pohjana, kun muodostetaan seudun ja valtion yhteistä tahtotilaa seuraavista askelista lähijunaliikenteen kehittämiseksi.

Tulevaisuuskuva nostaa esiin moniulotteisesta kokonaisuudesta ne keihäänkärjet, jotka tässä vaiheessa ovat keskeisiä.

Kuntien suunnitelmat on tunnistettu ja ne ovat vaikuttaneet työhön.

Tulevaisuuskuvat luovat lähtökohdan seudullisesti tarkennettaville toimenpidepoluille.

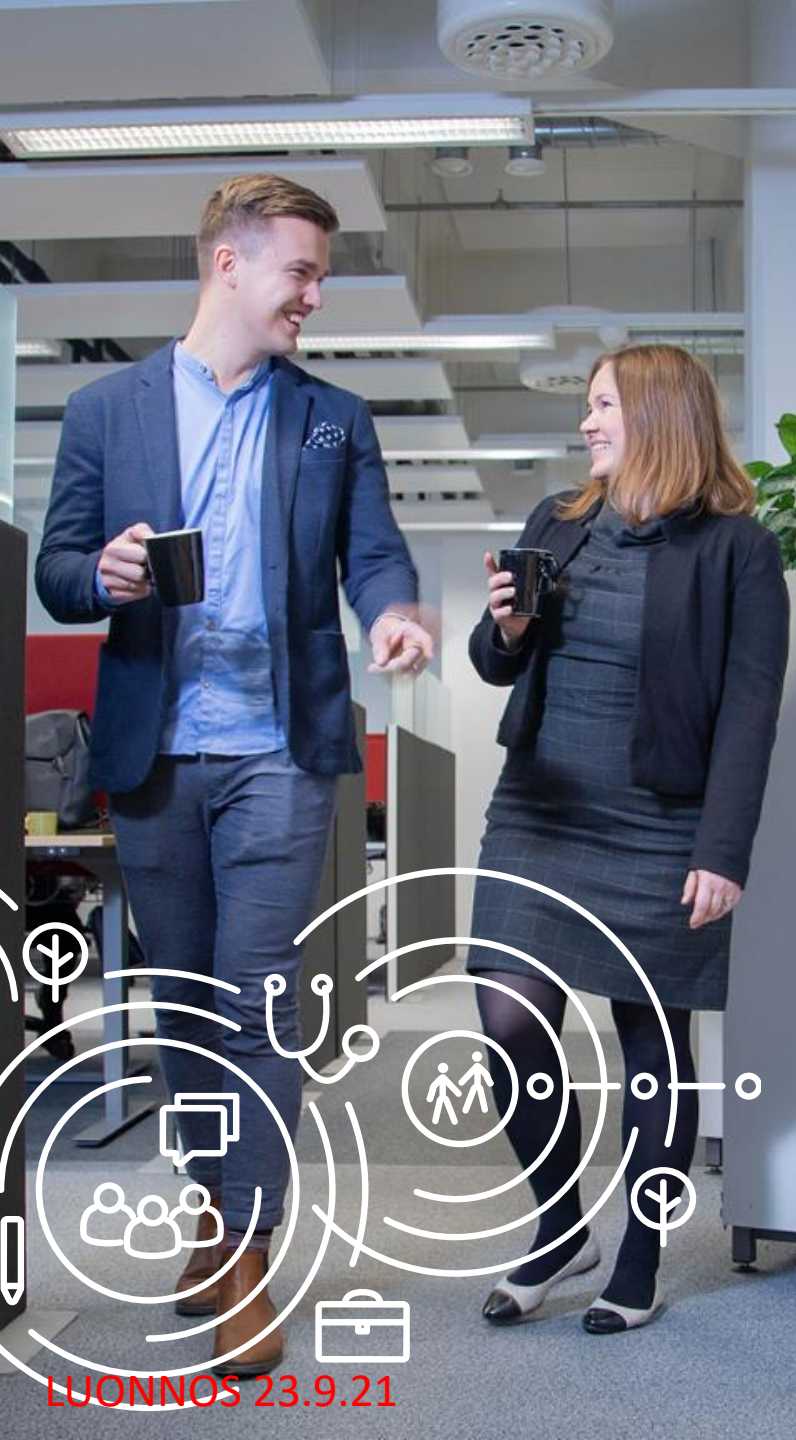


Lähivuodet ja pitkä tähtäin – kehitystä kaiken aikaa

- **2022-2030: Hyödyt irti raiteista, valmistaudutaan tasoloikkaan!**
 - Muutama uusi seisake avataan
 - Lisää junavuoroja ostetaan ja matkustajamäärät kasvavat
 - Radoista suunnitelmia ja päätöksiä
- **2031-2050: Tasoloikan kustannuksia katetaan kestäväällä kasvulla!**
 - Radoille saadaan lisää välityskykyä
 - Ostettu junaliikenne on tiheää, aikatauluja ei ole tarpeen lukea
 - Uusia seisakkeita avataan
 - Seisakekeskukset kukoistavat

Systemaattinen seutukehitys tarvitsee yhteiset periaatteet

- Otamme lähijunaliikenteen tuomat mahdollisuudet tehokkaasti käyttöön ja luomme uusia:
 - Lisäämme asuntoja ja työpaikkoja seisakekeskuksiin.
- Pidämme huolta siitä, että lähijunaliikenteen erityinen valtti eli nopeus säilyy:
 - Avaamme seisakkeita, kun seudulliset hyödyt ylittävät haitat.
- Varmistamme, että lähijunaliikenne on tarkoituksenmukaista ja vaikuttavaa:
 - Emme katso kunta- tai seuturajoja, katsomme seudullisia vaikutuksia,
- Olemme valmiit maksamaan lähijunaliikenteen kehittämisestä.
 - Ostamme lisää liikennettä, kun kysyntä kasvaa.
- Kunnioitamme yhteisiä periaatteita suunnittelussamme ja päätöksenteossamme.
 - Hoidamme oman roolimme seudun kehityksessä.



Pitkällä tähtäimellä vain epävarmuus on varmaa

Riskit vuoden 2030 osalta ovat rajalliset

- Valtakunnallisesti priorisoitu henkilö- ja tavaraliikenne eivät mahdollista rajallisen kapasiteetin vuoksi tavoiteltua lähijunaliikennettä
- Rahoitustaso ei mahdollista junaliikennepalvelua, riittävän lupauksen antamiseksi keskusten kehittämiseen.
- Suunnittelu ja päätöksenteko eivät etene alueiden kehityspäätösten rohkaisemiseksi.

Riskienhallinta tavoitetilan 2030 asettamisessa:

- Tavoitetila vastaa olemassa olevia ohjeita suunnittelun, päätöksenteon ja vaikutusarvioiden uskottavuuden lisäämiseksi ja tarvittavan kehityksen mahdollistamiseksi.

Riskit vuoden 2050 osalta ovat varsin merkittävät

- Junaliikenteen lisääminen edellyttää **lisäraiteiden rakentamista**, mikä on kallista:
 - milloin valtiolla on mahdollisuus investoida Tampereen seudun ratoihin?
 - Valtio edellyttäne, että kunnat osallistuvat lisäraiteiden kustannuksiin. Miten sitoutuneita kunnat ovat lisäraiteiden rahoittamiseen?

Riskienhallinta tavoitetilan 2050 asettamisessa:

- Tavoitetila sisältää joustavuutta. Riskienhallinta huomioitu vuoden 2030 tavoitetilassa
- Pitkän aikajänteen tavoitetila on tarkoituksenmukaista päivittää, kun merkittävät raidekapasiteetin kehittämishankkeet etenevät suunnittelusta päätöksentekoon.

Seutu kasvoi, teknologia kehittyi ja tahti kiristyi matkalla 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 ruuhkahuiput 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.

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 vaikutuspiirin 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. Vaihteellinen kehitys on mahdollistanut myös laadukkaiden liityntäyhteyksien kehittämisen ja ylläpidon. MAL-sopimukset paaluttavat pitkäjänteistä kehitystä.

Lähijunaliikenteen tasoloikkaan seudulla on varauduttu määrätietoisesta suunnittelusta ja kehittämisen vaiheistuksen avulla. Raidekapasiteetin lisäämiseen tähtäävää suunnittelua on edistetty määrätietoisesti yhteistyössä valtion eri toimijoiden kanssa. Raiteisiin liittyvä suunnittelu ja kaupunkiseudun rakennesuunnitelma ovat muodostaneet periaatteet seisakkeiden avaamiselle ja kehittämiselle. Uusien seisakkeiden avautumiseen on varauduttu suunnittelun ja toteuttamisen edellytysten avulla: kun suunnitellut kapasiteetin lisäykset valmistuvat, uusia seisakkeita otetaan käyttöön seudun suunnitelman mukaisesti. Kokonaisuuden kehitys mahdollistaa liikenteen ja yhdyskuntarakenteen jatkuvan yhteentoimivuuden kehityksen ja seudun tavoitteiden saavuttamisen.

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

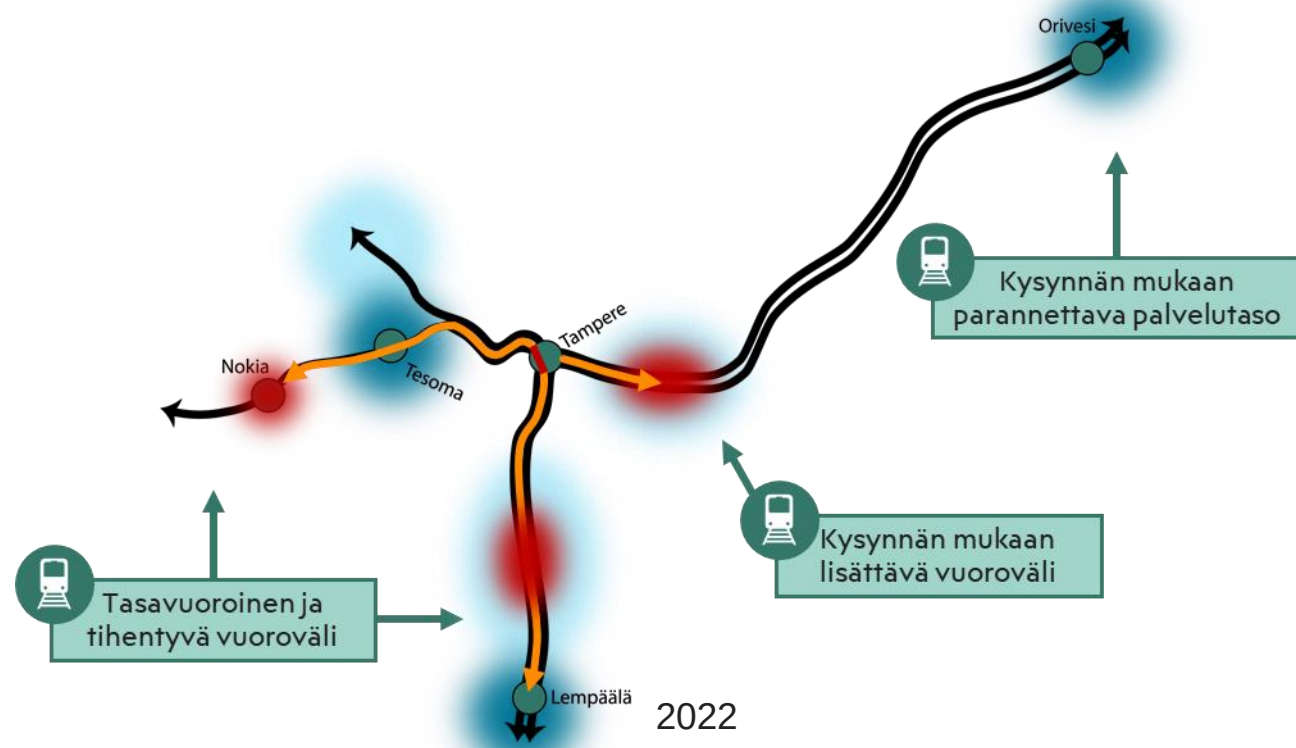
Seutu ja valtio ovat yhdessä rahoittaneet lähijunapalvelua. Junien vuorovälit ovat tasaiset ja palvelu lisääntynyt. Seisakkeita ja matkaketjuja on kehitetty siten, että kilpailukyky suhteessa autoon säilyy. Junaliikenne on löytänyt paikkansa linja-auton ja ratikan rinnalla niin, ettei mikään joukkoliikennemuoto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

2030

Hyödyt irti raiteista, valmistaudutaan tasoloikkaan

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

- Lempäälän ja Nokian suunnilla on hyvät edellytykset lisätä junaliikenteen palvelutasoa heti vuosikymmenen alussa. Houkuttelevuuden varmistamiseksi rajallisen infran maailmassa seisakekehittämien pidetään maltillisena.
- Kangasalan-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.

2022

2030

Palvelutason parantaminen

Lempäälän ja Nokian suunnat

Kangasalan-Oriveden suunta

Lähijunan tarvitseman
maankäytön kehitys

Nykyisten seisakkeiden kysyntäpotentiaalin vahvistaminen

Uusien seisakkeiden kysyntäpotentiaalin luominen

Infrastruktuurin **suunnittelu**
ja **toteutus**

Pääradan suunnittelu ja päätökset

Nokian asema, Tampereen henkilöratapiha, uudet seisakkeet

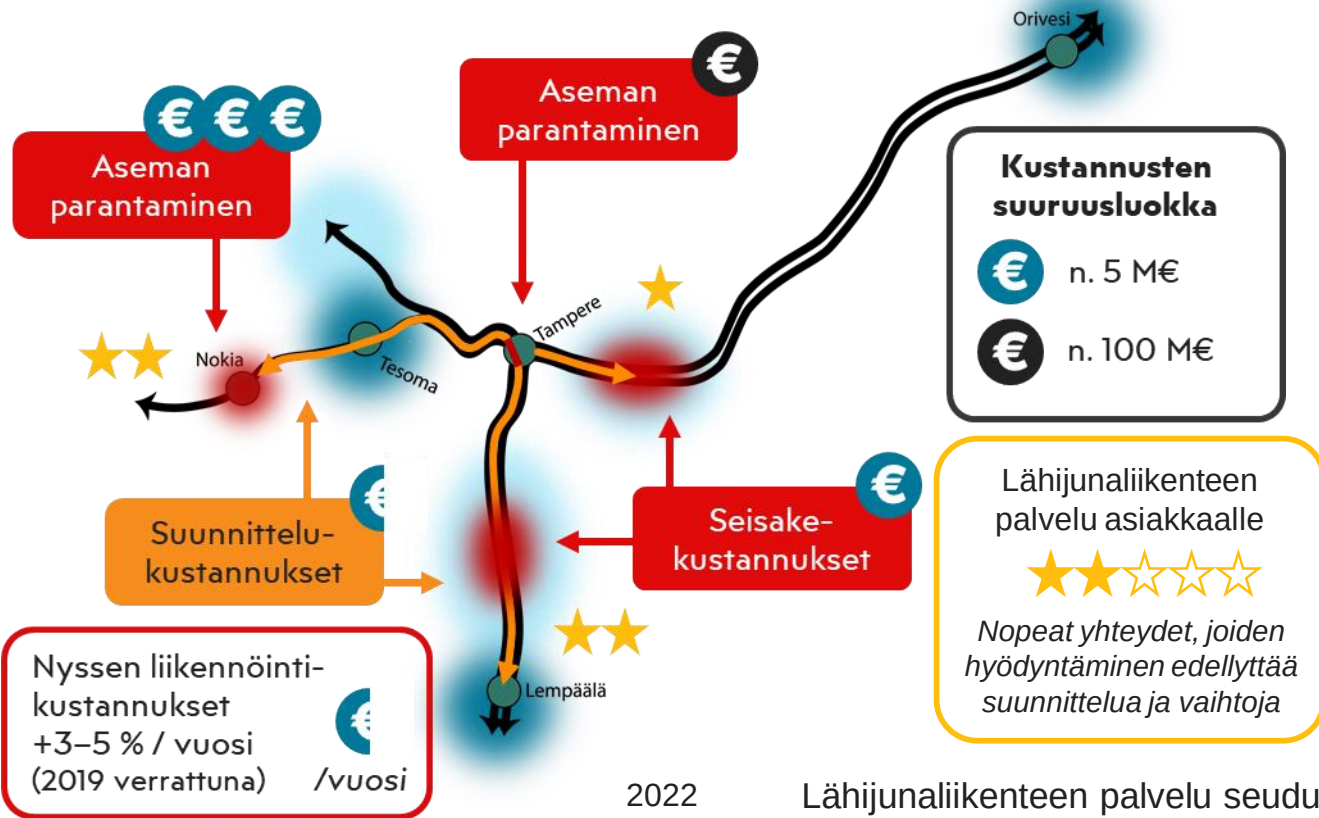
Tampere–Lielähti 1. lisäkapasiteetti

Nokian suunnan lisäkapasiteetti

Suunnan seisakkeiden
kehittämisen
periaatepäätökset

Lähijunaliikenteen tarpeiden huomiointi valtakunnallisten raideyhteyksien suunnittelussa

LUONNOS 23.9.21



Vaikutus yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään

- Nokian ja Lempäälän suunnilla lähijunaliikenteen kehitys mahdollistaa rakenteen tiivistämisen ja hyötyjen ulosmittaamisen. Vaikutukset voimistuvat maankäytön lisääntyessä. Suuntien saavutettavuus paranee junaliikenteen palvelun kehittymisen sekä tieliikenteen ruuhkien vähenemisen myötä. Bussijärjestelmää uudistetaan ja kestävä liikumisen edellytykset paranevat tiivistymisen myötä.
- Kangasalan-Oriveden suunnalla näkymä kehityksestä muodostaa pieniä positiivisia vaikutuksia, jotka kasvavat suunnitelmien edetessä. Saavutettavuus suunnalla paranee vuosikymmenen lopussa liikkumispalvelun ja maankäytön kehittyessä.
- Ylöjärven suunnalla vaikuttavuus kasvaa vasta vuosikymmenen lopulla, maankäytön ja kehittämissuunnitelmien konkretisoitumisen myötä.
- Lähijunaliikenteen vaikutukset vuosikymmenen aikana ovat kokonaisuutena maltillisia. Vaikutukset perustuvat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämiseen ja tulevaan kehitykseen varautumiseen.

	2022	Lähijunaliikenteen palvelu seudun kehitykselle: kasvun kestävyys, kilpailukyky ja hyvinvointi	2030
Nokian suunta	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Ylöjärven suunta	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
Kangasalan-Oriveden suunta	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆	★★★★☆
Lempäälän suunta	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆
Tampereen asemakeskus	★★★★☆	★★★★☆	★★★★☆

Tähtiluokitus kuvaa lähijunaliikenteen roolia tällä hetkellä (2022) seudun tavoitteiden näkökulmasta sekä sitä kuinka tavoitteellisen tulevaisuuskuvan saavuttaminen on palvellut näitä tavoitteita (2030). Mukana on myös välivaiheen arvio. HUOM! Arviossa on mukana vain lähijunaliikenteen mahdollistama tavoitteiden edistäminen, ei muita näkökulmia.



Tampereen seudun lähijunaliikenteen
tavoitteellinen tulevaisuuskuva 2050:
**Tasoloikan kustannuksia katetaan kestävällä
kasvulla!**



Tulevaisuuden näkymät kirkastuivat ja kehittyivät seudulle suotuisasti matkalla vuoteen 2050.

Kaupungistuminen jatkui myös 2030- ja 2040-luvuilla. 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.

Seutu on suosittu vuonna 2030 syntyneiden opiskelijoiden keskuudessa. Vuonna 1980 syntyneet ovat virkeitä seitsemänkymppisiä. Digitaalisuus on vahvasti integroitunut osaksi arjen toimintoja kaikissa ikäluokissa 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 sykähdyksittäin eri poliittisten kokoonpanojen painotukset huomioiden.

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 tiheän vuorovälin ja lyhyen matka-ajan tarjoava junaliikenne ja siihen kytkeytyvä moderni kumipyöräliikenne. Seudun erityyppiset seisakealueet mahdollistavat sijoittumisalueita erityyppisille toiminnoille, jotka tukevat myös liikennejärjestelmän toiminnallisuutta.

Seisake- ja asemaympäristöt ovat liikennejärjestelmän keskeisiä solmuja. 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.

LUONNOS 23.9.21

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

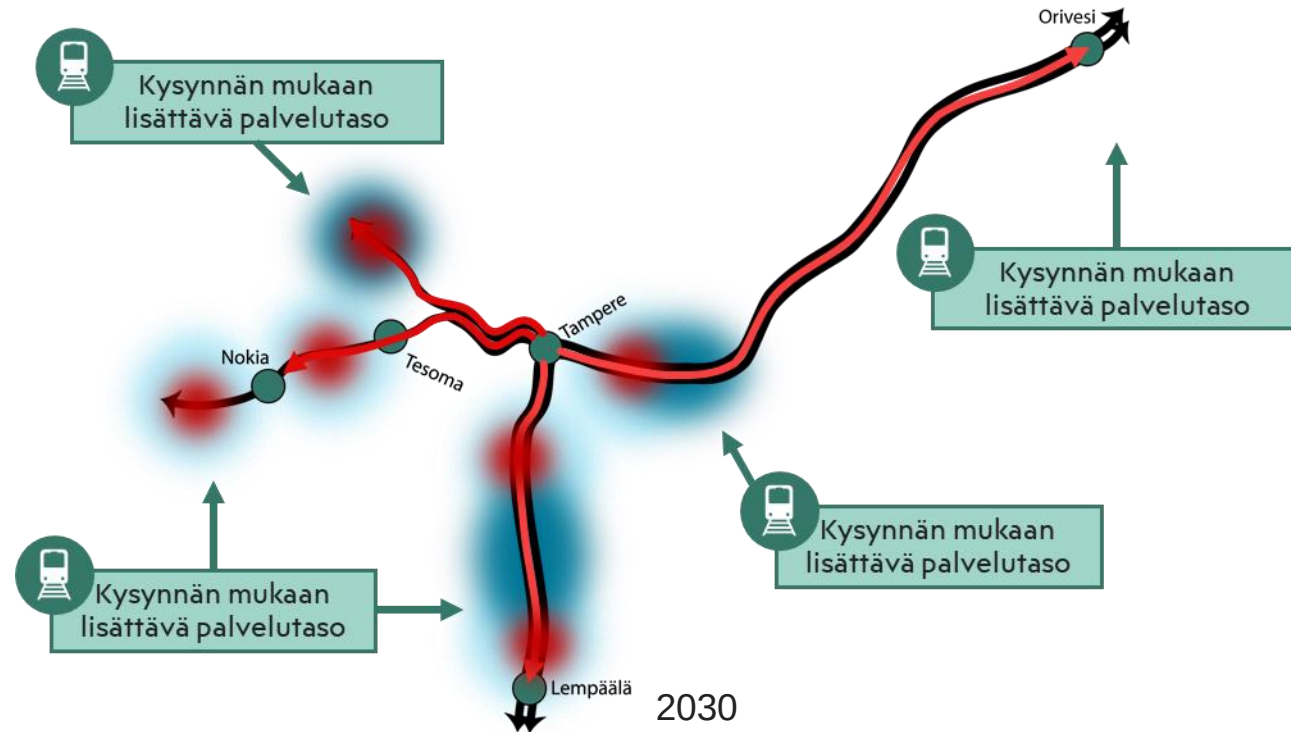
Uudelle tasolle noussut junamatkustus on kasvattanut lipputuloja. Tämä yhdessä infran kehityksen sekä kuntien ja valtion pitkäjänteisen liikennehoidon kanssa on mahdollistanut junaliikenteen vuorotarjonnan merkittävän lisäämisen.

Valmistautuminen tulevaan (2050-)

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.

2050

Tasoloikan kustannuksia katetaan kestäväällä kasvulla

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

Idän suunnan lisäkapasiteetti

Idän suunnan lisäkapasiteetti

Tampere–Lielähti 1. lisäkapasiteetti

Tampere–Lielähti 2. lisäkapasiteetti (muu kuin lisäraide)

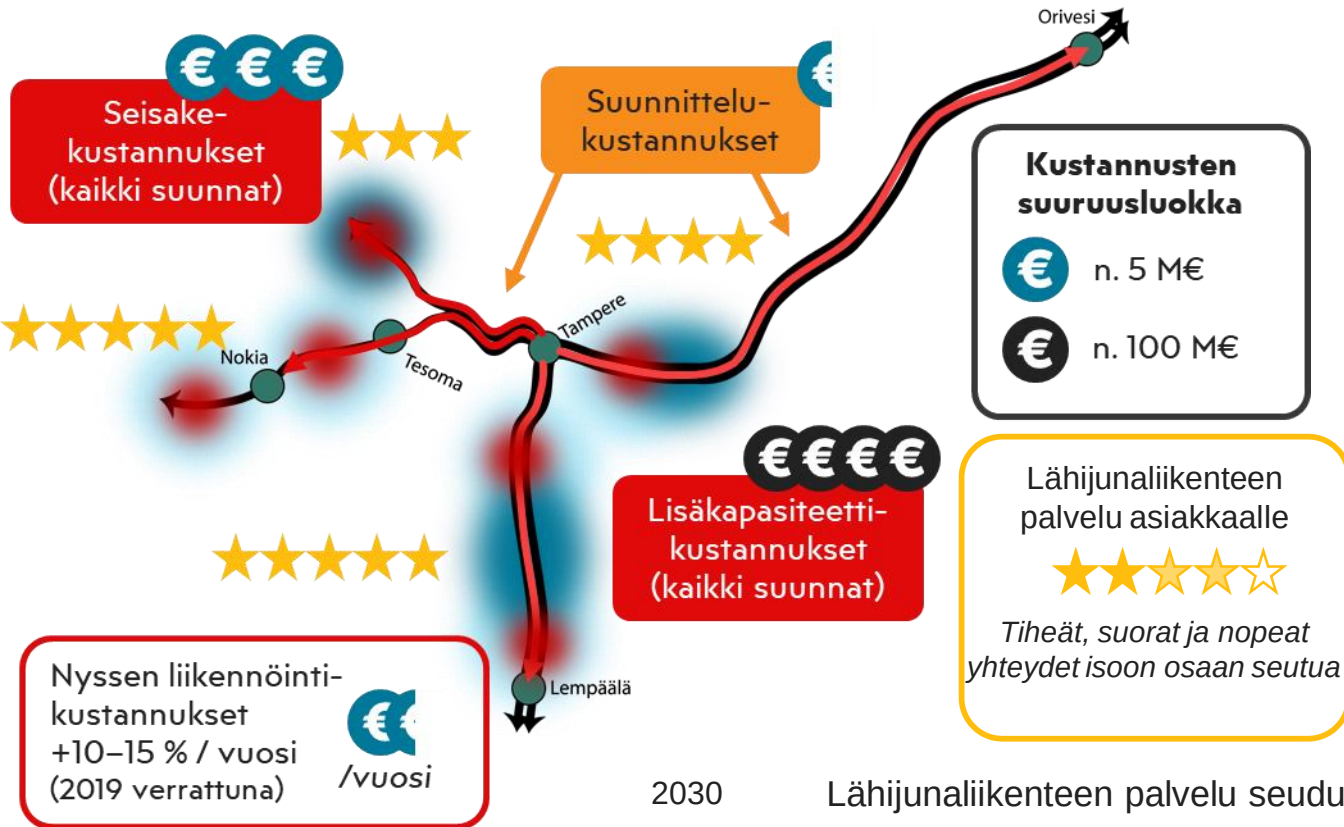
Lähijunaliikenteen tarpeiden huomiointi valtakunnallisten raideyhteyksien suunnittelussa

LUONNOS 23.9.21

2050

Lähijunaliikenteen kustannukset ja palvelu

LUONNOS 23.9.21 TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



Vaikutus yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään

- Nokian ja Lempäälän suunnilla lähijunaliikenteen kapasiteetin kehitys mahdollistaa rakenteen tiivistämisen edelleen ja hyötyjen yhä laajemman ulosmittaamisen. Suuntien saavutettavuus paranee merkittävästi maankäytön ja junaliikenteen palvelun kehittymisen sekä tieliikenteen ruuhkien vähenemisen myötä.
- Kangasalan-Oriveden suunnalla maankäytön, kapasiteetin ja junapalvelun kehitys mahdollistaa merkittäviä hyötyjä. Vuoteen 2050 mennessä suunnalle on kehittynyt merkittävää ja omaleimaista junaliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä sekä sen mahdollistamaan junapalvelua.
- Ylöjärven suunnalla vaikuttavuus kasvaa infrakehityksen myötä. Tasoloikka otetaan, kun junaliikenteen palvelu kastaa vuoteen 2050 mennessä.
- Lähijunaliikenteen vaikutukset ottavat kasvatat maankäytön kehityksen myötä. Vaikutukset ottavat tasoloikkia kapasiteetin lisääntymisen mahdollistaman palvelun kehityksen myötä.

	2030	Lähijunaliikenteen palvelu seudun kehitykselle: kasvun kestävyys, kilpailukyky ja hyvinvointi	2050
Nokian suunta	★★★★☆☆	★★★★☆☆	★★★★★★
Ylöjärven suunta	☆☆☆☆☆☆	★★☆☆☆☆	★★★★☆☆
Kangasalan-Oriveden suunta	★☆☆☆☆☆	★★★☆☆☆	★★★★★☆☆
Lempäälän suunta	★★★★☆☆	★★★★☆☆	★★★★★★
Tampereen asemakeskus	★★★★☆☆	★★★★☆☆	★★★★★★

Tähtiluokitus kuvaa lähijunaliikenteen roolia tällä hetkellä (2022) seudun tavoitteiden näkökulmasta sekä sitä kuinka tavoitteellisen tulevaisuuskuvan saavuttaminen on palvellut näitä tavoitteita (2030). Mukana on myös välivaiheen arvio. HUOM! Arviossa on mukana vain lähijunaliikenteen mahdollistama tavoitteiden edistäminen, ei muita näkökulmia.



Ratasuunnittaiset tavoitteelliset tilannekuvat 2030

Hyödyt irti raiteista, valmistaudutaan tasoloikkaan!

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 tulevalla vuosikymmenellä.

Ylöjärven seudullisen raideliikenneyhteyden kehittäminen tukeutuu vahvasti ratikkaan 2020-luvulla. Junaliikenteen kehittämiseen on varauduttu suunnitelmissa ja luotu edellytyksiä lähijunaliikenteen ja raitiotien yhdistämiseksi Ylöjärven asemanseudulla.

Raakapuuterminalin 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. Suunnan raidekapasiteetin kehittämiseksi on tehty päätökset, jotka huomioivat myös Ylöjärven junaliikenteen tarpeet.

Maankäytön kehitys

Ylöjärven asemanseudun suunnittelu etenee raakapuuterminalin 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. Seisakkeita on otettu yhteyden läntisessä päässä ennakoivasti käyttöön, kun kehitysnäkymä ja hyödyt on varmistettu seudullisia periaatteita noudattaen. Seisakkeiden ennakoivalla kehityksellä on kyetty tukemaan ja tuottamaan kestäviin liikkumismuotoihin alusta pitäen tukeutuvaa, uudentyyppistä ja kokeilevaa, maankäytön kehittämistä.

Lähijunaliikenne ja sen kehittämisenäkymät ovat vauhdittaneet yhteyden länsipään seisakeympäristöjen maankäytön kehittymistä ja lisänneet ratakäytävän vetovoimaa. Kehittyvät ja suunnitteluvaiheessa olevat seisakekeskukset ovat luonteeltaan erilaisia ja täydentävät seutua, muun muassa palvelujen ja työpaikkojen osalta. Erityisesti elinkeinot kiinnostuvat uudesta radanvarren kehitysalueesta eikä aluekehitys siten kilpaile ratikan kanssa.

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

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 suunnitteluun osallistutaan aktiivisesti valtion kanssa, jotta junaliikennettä voidaan tihentää ja uusia seisakkeita avata.

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 seudun rajat ylittävänä toiminnallisuuden ja talouden huomioivana tarkoituksenmukaisena kokonaisuutena.

Lempäälän keskusta on kehittynyt edelleen monipuolisena ja elävänä seudun eteläisenä keskuksena, joka palvelee radan varren asukkaita myös seuturajojen yli. MAL-sopimuksen myötä tehty päätös uudesta seisakekehittämisestä on mahdollistanut uuden, modernin ja omaleimaisen keskuksen kehittymisen radan varrelle. Seisakkeella käynnistynyt junaliikenne on tuonut uuden mahdollisuuden liittyä junaan etelän suunnasta moottoritiltä 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. Seisakkeiden avaamiseen varaudutaan seudun periaatteita noudattaen ja luomalla siihen kustannustehokkain kapasiteetiratkaisuun edellytyksiä. Lähijunaliikenteen kannalta keskeisen pääradan kapasiteetin kehittäminen etenee ja sen yhteydessä mahdollistuvien uusien seisakkeiden avaamiseen valmistaudutaan jatkuvasti 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 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. Kehittämistä viedään eteenpäin seudun yhteisten periaatteiden mukaisesti.

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

Tasoloikan kustannuksia katetaan kestäväällä kasvulla!

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

Nokian ja Tesoman seisakkeiden tarjoamien raideyhteyksien piiriin on tuotu uusia matkustajia liityntäyhteyksiä kehittämällä. Junaliikenteen kysyntä oli olemassa raiteen ja suunnan uuden seisakkeen valmistuessa pian 2030 jälkeen. Nokialta länteen sijoittuvat seisakkeet palvelevat myös liityntäpysäköintiä, mikä vähentää ruuhkautumista seudun ytimessä. Yhteistyö seuturajojen yli on mahdollistanut toiminnallisesti ja taloudellisesti tarkoituksenmukaisen liikennöinnin.

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

Suunnan raidekapasiteetin valmistumisen myötä ensivaiheen seisakkeiden välille mahdollistuu myös seisakekehittäminen yhteisten periaatteiden mukaisesti. Ennakoivan maankäytön kehityksen myötä 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 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 seisakeille ja raidetarpeille on suunnitelmallisesti jätetty tilaa. Seutu tekee yhteistyötä valtion kanssa, jotta lähijunaliikenteen luotettavuus säilyy ja jatkokehittäminen mahdollistuu ratakapasiteetin estämättä.

Ylöjärven 2030-luvulla käynnistynyt ratikkaliikenne yhdessä suunnitelmallisesti mahdollistetun lähijunaliikenteen kanssa on tuonut kestävyyttä toiminnassaan korostavia yrityksiä ja niiden arvot jakavia työntekijöitä Ylöjärven asemakeskukseen. Sujuvat vaihdot Suomi-radan juniin Tampereella ja sitä kautta maailmalle ovat vauhdittaneet kasvukehitystä. Raitiotie ja lähijuna palvelevat pääosin erityyppisiä käyttäjäryhmiä.

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 kasvusuunta.

Maankäytön kehitys

Ylöjärven keskusta on kiinteä osa seudullista tiheisiin ja luotettaviin raideyhteyksiin tukeutuvaa palveluverkkoa. Yritysten kiinnostus sijoittaa toimintonsa Ylöjärven keskusta-alueelle 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. Alueen ajan henkeen vastaavilla yrityksillä on käytettävissään sijainteja, joihin työntekijät tulevat mielellään. Radanvarren erityinen ilmapiiri muodostaa kohteesta myös vapaa-ajan keskittymän.

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 seisakeille ja raidetarpeille on suunnitelmallisesti jätetty tilaa. Seutu tekee yhteistyötä valtion kanssa, jotta lähijunaliikenteen luotettavuus säilyy ja jatkokehittäminen mahdollistuu ratakapasiteetin estämättä.

Lempäälän keskusta on muodostunut seudun eteläiseksi keskukseksi, joka palvelee myös seuturajojen yli. Ensimmäisenä toteutetun uuden seisakkeen maankäyttö on vahvistunut ja keskus on toteutunut suunnitelman mukaisesti. Seisakkeella on roolia myös liittynässä lentoliikenteeseen.

Ratakäytävän 2030-luvulla hyvin vauhtiin lähtenyt kehitys on jatkunut ja heijastuu laajemminkin ratasuunnalle. Pääradan kapasiteettia on lisätty niin, että suunnalle on mahdollistunut uusien seisakkeiden toteuttaminen. Junaliikenteen varaan suunnitellut ja kehittyneet keskukset ovat siirtyneet bussiliikenteestä junaliikenteeseen kapasiteetin mahdollistamassa tahdissa. 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 matka-ajaltaan 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 kehittyy pääosin raideverkkoon tukeutuvasti. Maankäytön kehitystä on vaiheistettu raideliikenteen suunnitelmien ja kehitysnäkymien selkiydyttyä.

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

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

Henkilöjunaliikenne on kasvanut niin, ettei Tampereen ja Lielahden välinen rataosa kykene kaikkina aikoina vastaanottamaan sinne tarjolla olevaa liikennettä. Näin siitakin 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 pitenemisen merkitystä on tarkasteltu uudelleen toimintaympäristön muuttuessa. Seudulliset periaatteet on päivitetty, kun kilpailuasetelma on muuttunut: 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 kehittämiseltä 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 kuluvaan 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 olemassa.

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 00 €
YHTEENSÄ (Alv. 0 %)			688 000 €