

**TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN LÄHIJUNALIIKENTEEEN TAVOITTEELLINEN TULEVAISUUSKUVA JA
TIEKARTTA TOTEUTUKSELLE, SAADUT LAUSUNNOT**

Kangasala
Lempäälä
Nokia
Orivesi
Pirkkala
Tampere
Vesilahti
Ylöjärvi

KLA/512/53.00/2022

136 §

KANGASALAN KAUPUNGIN LAUSUNTO TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN LÄHIJUNALIIKENTEEEN SEUDULLISESTA SELVITYKSESTÄ

Tekninen keskus, kaupunginarkkitehti Anna-Leena Toivonen, liikenneinsinööri Jutta-Leea Ylönen 5.4.2022

Kasvavalle Tampereen seudulle on laadittu lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat vuosille 2030 ja 2050 sekä tiekartat niiden toteuttamiseksi. Tehty työ tähtää lähijunaliikenteen tarjoamien mahdollisuuksien entistä määrätietoisempaan hyödyntämiseen kansallisesti ja seutustrategiassa määritettyjen tavoitteiden (kestävyys, kilpailukyky ja hyvinvointi) saavuttamisessa.

Työ on tehty seudun kuntien ja valtion toimijoiden vuorovaikutteisessa prosessissa. Työn ohjauksessa on hyödynnetty seudun yhteistyöryhmiä sekä asiantuntijoista koostettua projektiryhmää. Työtä on käsitelty seudun kuntajohtajakokouksessa sekä ohjattu seutuhallituksen toimesta. Työssä on haastateltu ja osallistettu laaja otos muitakin teemaan kytkeytyviä toimijoita. Valmistelun keskeisiä vaiheita ovat olleet laajat sidosryhmähaastattelut sekä kokonaiskuva hahmottavien skenaarioiden laadinta ja käsittely. Skenaarioiden pohjalta työssä on laadittu kuvaukset tavoitetiloista ja määritetty periaatteita lähijunaliikenteen tiekartalle. Tiekarttoja varten on tarkasteltu seisakkeiden ja lähijunapalvelun toteuttamisen edellytyksiä, junaliikenteen kysyntää, kapasiteettitarpeita sekä vaikutuksia.

Tavoitetilat ja tiekartat muodostavat seudun tahtotilan ja selkänojan seudun lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Tehty työ luo lähtökohtia lähijunaliikenteen kehityksen toteuttamiseen tähtäävälle suunnittelulle ja toimenpiteiden toteutukselle sekä toisaalta strategiselle suunnittelulle ja selvityksille. Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva 2030 on yhteinen näkymä, jota kohti edetään ensivaiheen kärkitoimenpitein. Toimenpidepolun muodostamisen kantavana ajatuksena on ollut aloittaa toteutus niistä toimenpiteistä, joihin liittyvät näkymät ja perusteet ovat nykytilassa selkeät. Toimenpiteisiin tähtäävän tarkemman suunnittelun myötä tuotetaan tietoa myös pitkäjänteiseen suunnitteluun.

Tavoitteellinen tulevaisuuskuva 2050 nostaa esiin selvitettäviä kokonaisuuksia, joiden ratkaisemiseen on tartuttava jo lähitulevaisuudessa, jotta lähijunaliikennettä voidaan kehittää keskeytyksettä noin vuoteen 2030 määritetyn välietapin jälkeenkin. Keskeisimmät selvitettävät kysymykset liittyvät rataverkkoon ja sen kapasiteettiin. Näkymät rataverkon ja seisakkeiden kehityksen edellytyksistä ja aikajänteestä ovat kriittisiä, sillä ne vaikuttavat maankäytön ja muun liikennejärjestelmän strategiseen suunnitteluun sekä edelleen kysynnän muodostamiseen. Kehittämispolkuja on tarpeen arvioida aika-ajoin, kun uutta tietoa selvitysten ja suunnittelun myötä syntyy.

Tampereen seutukunta pyytää lausuntoja luonnoksesta Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 ja tiekartta toteutukselle. Seutukunta pyytää, että lausuntokysymykset viedään kunnanhallituksen tietoon, kun kunnan lausuntoa valmistellaan hyväksyttäväksi. Lausunnot pyydetään toimittamaan 29.4.2022 mennessä. Seutukunta pyytää

tarkastelemaan lähijunaselvityksen luonnosta seuraavassa esitettyjen kysymysten kautta.

1. Miten lähijunaliikenteen tavoitetilat 2030 ja 2050 sopivat kuntanne strategiaan sekä maankäytön ja kuntatalouden suunnitelmiin?
2. Miten lähijunaliikenteen tiekarttaa tulisi lähteä toteuttamaan? Miten kuntanne on sitoutunut seuraaviin työvaiheisiin?
3. Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Kangasalan kaupungin lausunto on valmisteltu viranhaltijatyönä lausuntopyynnössä esitettyjen kysymysten mukaisesti. Elinympäristölautakunta käsittelee kaupungin lausunnon ja lähettää lausunnon kaupunginhallituksen päätettäväksi.

Toimivalta

Kangasalan kaupungin hallintosäännön 5 § 4. kohdan mukaan kaupunginhallituksen tehtäväalueet ovat edunvalvonta, kuntien välinen yhteistoiminta, sidosryhmät ja tiedottaminen.

Liite

Kangasalan kaupungin lausunto Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen selvityksestä

Oheismateriaali

Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 ja tiekartta toteutukselle, Tampereen kaupunkiseutu, raporttiluonnos 1.3.2022

Elinympäristöjohtaja 6.4.2022

Elinympäristölautakunta esittää kaupunginhallitukselle, että Kangasalan kaupunki antaa liitteen mukaisen lausunnon Tampereen kaupunkiseudulle lähijunaliikenteen selvityksestä.

Elinympäristölautakunta 12.4.2022 § 62

Elinympäristölautakunta hyväksyi elinympäristöjohtajan esityksen.

Toimivalta

Kangasalan kaupungin hallintosäännön 5 § 4. kohdan mukaan kaupunginhallituksen tehtäväalueet ovat edunvalvonta, kuntien välinen yhteistoiminta, sidosryhmät ja tiedottaminen.

Liite

Kangasalan kaupungin lausunto Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen selvityksestä

Oheismateriaali

Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 ja tiekartta toteutukselle, Tampereen kaupunkiseutu, raporttiluonnos 1.3.2022

Kaupunginjohtaja 19.4.2022

Kaupunginhallitus päättää

1. hyväksyä elinympäristölautakunnan esityksen,
2. että tämän pykälän osalta pöytäkirja hyväksytään ja tarkastetaan kokouksessa.

Kaupunginhallitus 25.4.2022 § 136

Kaupunginhallitus hyväksyi kaupunginjohtajan esityksen.

Täytäntöönpano: Tekninen keskus

Tiedoksi: Tekninen keskus/elinympäristöjohtaja Sirkku Malviala,
kaupunginarkkitehti Anna-Leena Toivonen, rakennuspäällikkö Merja Saarilahti,
liikenneinsinööri Jutta-Leea Ylönen

Lisätiedot: kaupunginarkkitehti Anna-Leena Toivonen p. 040 133 6773,
liikenneinsinööri Jutta-Leea Ylönen p. 040 133 6764

Kangasalan kaupungin lausunto Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen seudullisesta selvityksestä

Tampereen kaupunkiseudun lausuntopyynnössä esitetyt kysymykset

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

2030-luvun tavoitetilán mukaan Ruutanan seisake on toteutettu. Tämä vastaa Kangasalan kaupungin tavoitetta ja strategiaa. Kaupungin strategia on parhaillaan päivityksessä, mutta jo luonnosvaiheessa strategiaan on nostettu raideliikenteen edistäminen sekä kestävän liikkumisen lisääminen. Kaupunkistrategialuonnoksessa on esitetty strategisia tavoitteita ja niitä tukevia toiminnallisia tavoitteita, joissa kaupunki on sitoutunut lähijunan edistämiseen. Strategisen tavoitteen "Elinvoiman edellytyksen kunnossa" toiminnallisena tavoitteena on liikenneverkon kehittäminen mm. käynnistämällä raideliikennehankkeita. "Hiilineutraali ja kestävän tulevaisuuden kaupunki" tavoitteen toiminnallinen tavoite on ehkäistä ilmastomuutosta kulkutapamuotoihin vaikuttaen ja kestävää liikkumista edistäen, joka tarkoittaa mm. tiheää joukkoliikennettä ja liityntäliikenteen edistämistä.

Kangasalan strategisessa yleiskaavassa 2040 (Val. 29.5.2017) Ruutanan lähijunaseisake on nostettu vahvasti esiin alueen kehittämisessä. Ruutanan osayleiskaava, jossa raideliikenteen kehittämisedellytykset ja tehokkaamman maankäytön mahdollisuudet tutkitaan tarkemmin, on vireillä. Osayleiskaavan tavoitteet maankäytön tehostamisesta tukevat lähijunan kannattavuutta ja ovat kaupungin tahtotila. Jo nykyisellään Ruutanan alueen asukasmäärä mahdollistaa kannattavan liikennöinnin ja osayleiskaavassa osoitetaan alueelle merkittävä kehittämispotentiaali sekä työpaikkojen lisäys mm. vt 9 varten maakuntakaavan mukaisesti.

2050-luvun tavoitetilán mukaan Kangasalla on myös Vatialan seisake. Kaupunki tunnistaa Vatialan seisakkeeseen liittyvät haasteet ja niiden ratkaisemiseksi tarvittavat lisätarkastelut ja toteutukseen liittyvät tarkemmat selvitykset, mutta pitää tärkeänä Vatialan seisaketta tavoitetilán mukaisena.

Kangasalan tulevia investointeja ohjaavassa 10+5-ohjelmassa Ruutanan seisakkeeseen on varauduttu ja kaupunki on jo määrätietoisesti hankkinut maata alueelta.

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

Kaupunki katsoo, että ensimmäisessä vaiheessa tulisi mahdollisimman tehokkaasti hyödyntää nykyistä raideverkostoa ja tukeutua olemassa olevaan infrastruktuuriin. Ruutanan seisakkeen osalta kaupungilla on käynnissä seisakkeen tilavaraus selvitys, millä varmistetaan, että alueen maankäyttö mahdollistaa seisakejärjestelyiden ja niihin liittyvän infrastruktuurin (mm. liityntäpysäköinnin) toteutuksen. Kaupunki on vahvasti sitoutunut lähijunan saamiseksi Ruutanaan ja edistää omalta osaltaan liikennöinnin aloittamista.

Kaupungin näkemyksen mukaan Tampere - Kangasala - Orivesi välillä on ratakapasiteettia jo nykyiselläänkin. Kaupunki pitää tärkeänä, että väliltä käynnistetään tarkempi ratakapasiteettiselvitys seutuvetoisesti yhteistyössä.

3. Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Kaupunki haluaa tuoda esille koko Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän toimivuuden. Joukkoliikenteen matkaketjujen tulee olla sujuvia ja kilpailukykyisiä yksityisautoiluun verrattuna ja järjestelmätasolla sekä ratikka että lähijuna tulisivat olla osa laajempaa kokonaisuutta. Kaupunki katsoo, että lähijunan kilpailukyvyyn säilyttämiseksi matka-ajan säilyminen tulee varmistaa erityisesti Tampereen kaupunkikeskustan ulkopuolelta kuten myös seisakkeiden kohtuullinen määrä. Kangasala pitää tärkeänä, että koko seudulla on yhtenäinen näkemys lähijunan edistämisen ja laajentamisen toteutusjärjestelystä sekä että seutu ottaa keskeisen roolin lähijunan tiekartan toteutuksesta.

MUUTOKSENHAKUOHJEET**OIKAISUVAATIMUS****Muutoksenhakukiellot**

Seuraavista päätöksistä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa: pykälät 129 - 133, 136 - 139, 144, 146 - 149

Koska päätöksestä voidaan tehdä kuntalain 137 §:n 1 mom:n mukaan kirjallinen oikaisuvaatimus, seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla: pykälät 134 - 135, 140 - 143, 145

Oikaisuvaatimusoikeus

Kaupunginhallituksen päätöksiin, pykälät 134 - 135, 140 - 143, 145, tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen), sekä kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimusviranomainen

Viranomainen, jolle oikaisuvaatimus tehdään:

Kangasalan kaupunginhallitus
Kunnantie 1, PL 50
36201 Kangasala
telefaksi (03) 5655 3050

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä oikaisuvaatimusviranomaiselle neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Päätös on annettu postin kuljetettavaksi _____.

Päätös on lähetetty sähköpostitse 28.4.2022.

Päätös on luovutettu asianosaiselle _____.

Tiedoksiantopäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi, ei lueta määräaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, saa tehtävän toimittaa ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimuksen sisältö

Kaupunginhallitukselle osoitettavassa oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan
- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja muut yhteystiedot, joihin asiaa koskevat ilmoitukset muutoksenhakijalle voidaan toimittaa

- jos muutoksenhakijan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos oikaisuvaatimuksen laatijana on muu henkilö, myös tämän henkilön nimi ja kotikunta

Kirjallinen oikaisuvaatimus on muutoksenhakijan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitettava.

Oikaisuvaatimukseen on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisesta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimuksen voi lähettää postitse, lähetin välityksellä tai telefaksina. Postiin oikaisuvaatimus on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Jos oikaisuvaatimus lähetetään telefaksina, on alkuperäinen oikaisuvaatimus toimitettava oikaisuvaatimusviranomaiselle viipymättä. Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Tämä pöytäkirja on ollut edeltäpäin ilmoitettuna aikana **29. päivänä huhtikuuta 2022** kangasala.fi-verkkosivuilla yleisesti nähtävänä, todistaa

Jonna Sillman-Sola
pöytäkirjanpitäjä

Lausunto Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tavoitteellisesta tulevaisuuskuvasta ja tiekartasta toteutukselle

Kunnanhallitus 11.04.2022 § 79
428/08.00.00/2022

Valmistelija yleiskaavoittaja Sini Suontausta

Seutuhallitus on pyytänyt lausuntoa Lempäälän kunnalta lähijunaliikenteen seudullisesta selvityksestä. Tavoitetilat ja tiekartat muodostavat seudun tahtotilaa ilmentävän ohjeen sekä selkänöjan seudun lähijunaliikenteen kehittämiseksi eri toimijoiden yhteistyössä, jossa MAL-sopimukset ja niihin valmistautuminen muodostavat merkittävän työkalun. Tehty työ luo lähtökohtia lähijunaliikenteen kehityksentoteuttamiseen tähtäävälle suunnittelulle ja toimenpiteiden toteutukselle sekä toisaalta strategiselle suunnittelulle ja selvityksille.

Etenkin toivotaan vastauksia seuraaviin kysymyksiin, joihin Lempäälän kunta nyt lausunnossaan vastaa.

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

Lähijunaliikenteen tavoitteellinen **tulevaisuuskuva 2030** on yhteinen näkymä, jota kohti edetään ensivaiheen kärkitoimenpitein:

- Junavuoroja ostetaan lisää ja liikennöintimallia kehitetään. (2022-)
- Lempäälän keskustaan kaavoitetaan ja toteutetaan lisää työpaikkoja, palveluja ja asumista. (2022-)
- Sääksjärven seisakkeen ympäristöön kaavoitetaan ja toteutetaan lähijunaan ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvaa asumista, palveluja ja työpaikkoja. (2022-)
- Järjestelyratapihan siirron valmistelu etenee ja sen yhteydessä muodostetaan yhteinen näkemys siihen kytkeytyvien seisakkeiden, Lakalaivan ja Rantaperkiön, seisakkeiden toteuttamisedellytyksistä (2022-)
- Sääksjärven seisake (suunnittelu 2023-2024, rakentaminen 2024-2027), mikä tulee ottaa työn alle välittömästi (tavoite MAL-neuvotteluihin)
- Pääradan lisäraiteita suunnitellaan huomioiden tarkoituksenmukaisella tavalla uusien seisakkeiden toteuttamisen edellytykset (esiselvitykset) (tavoite MAL-neuvotteluihin) (2024-2027)
- Vanattara seisakkeen suunnittelu (tavoite MAL-neuvotteluihin) (2028)
- Pääradan lisäraiteita suunnitellaan huomioiden tarkoituksen mukaisella tavalla uusien seisakkeiden toteuttamisen edellytykset (esiselvitykset) 2024-2027 (tavoite MAL-neuvotteluihin)
- Kehitettäväksi tunnistettujen seisakkeiden ympäristön kaavoitus ja kehitys etenevät selkeytyneen toteutusnäköymän pohjalta aikataulutetusti ja priorisoituna. (2024-)

Tavoitteellinen **tulevaisuuskuva 2050** nostaa esiin selvitettäviä kokonaisuuksia, joiden ratkaisemiseen on tartuttava jo lähitulevaisuudessa, jotta lähijunaliikennettä voidaan kehittää keskeytyksettä vuoden 2030 jälkeenkin.

- Lempäälän keskustasta on muodostunut seudun eteläiseksi keskukseksi, joka palvelee myös seuturajojen yli.

- Sääksjärven seisakkeen maankäyttö on vahvistunut ja keskus toteutunut suunnitelmien mukaan. Seisakkeella on myös roolia liittynässä lentoliikenteeseen.
- Pääradan kapasiteettia on lisätty niin, että on mahdollistunut uusien seisakkeiden toteuttaminen.
- Pian vuoden 2030 jälkeen on rakennettu Vanattaran seisake.
- Kuljun ja Hakkari-Moisio seisakkeeseen liittyvät kehittämisen perusteet ovat muodostuneet ja toteuttamisen haasteet on ratkaistu
- Seisakkeiden sijainneista ja niiden toteutusjärjestyksestä on muodostettu yhteinen käsitys ratakapasiteetin lisäämiseen liittyvien päätösten ja suunnan väestön kasvun selkeytymisen myötä.
- Suomi-rata on muuttanut suunnan roolia ja yhteyteen kytkeytyviä seisakkeita merkittävästi. Ne palvelevat seudullisen tarpeen lisäksi myös kansallisia ja kansainvälisiä tarpeita.
- Suunnan maankäyttö kehittyy pääosin raideverkkoon tukeutuvasti. Maankäytön kehitystä on vaiheistettu raideliikenteen suunnitelmien ja kehitysnäkymien selkiytyttyä. Yritykset keskittävät toimintojaan raideliikenneverkon palvelujen läheisyyteen ja lisäävät seisakekeskusten vetovoimaa entisestään.

Lempäälän kunnan maankäyttösuunnitelmat painottuvat nauhataajamaan lähelle tulevia uusia lähijunaseisakkeita. Sääksjärvellä on valmisteilla osayleiskaava, millä varmistetaan riittävä asukaspohja sekä sujuvat ja turvalliset liikenneyhteydet tulevalle seisakkeelle. Ja siten selvityksessä esitetty Sääksjärven seisakkeen rakentuminen seuraavalla MAL-kaudella 2024-27 on hyvin linjassa kunnan suunnitelmien kanssa.

Vanattaran valinta seuraavaksi toteutettavaksi seisakkeeksi on oikea, sillä se tullaan kytkemään tiivisti Marjamäen alueeseen, mikä on jo nykyisen merkittävä työpaikkakeskittymä. Lisäksi Vanattaran seisakkeen lähialueilla on käynnissä useampi asemakaava, Saikka, Humalamäki ja Kaipio, jotka yhdessä tuovat alueelle n. 1000 uutta asukasta. Vanattaran seisakkeen rakentaminen on ajoitettu pian vuoden 2030 jälkeen, mikä tuntuu liian kaukaiselta ajankohdalta. Lempäälän näkemyksen mukaan Vanattaran seisake tulisi kuitenkin toteuttaa jo ennen vuotta 2030. Lempäälä pitää tärkeänä, että on mahdollisuus suunnitella alueita, jotka lähtökohtaisesti tukeutuvat raideliikenteeseen jo ennakoivasti, ennen edellytystä tietystä väestöpohjasta, jotta alueelle sijoittuvat asukkaat tukeutuisivat jo lähtökohtaisesti joukkoliikenteeseen. Kulutapaosuuksien muuttaminen jälkikäteen on vaikeampaa.

Lempäälän näkemyksen mukaan alkuvaiheessa seisakkeiden toteutuminen ei tulisi edellyttää kolmatta raidetta vaan tulee tutkia kuinka paljon liikennöintiä ja uusia seisakkeita voidaan sovittaa nykyistä raiteen käyttöä tehostaen. Ratateknistä häiriöherkkyyttä tulisi pyrkiä poistamaan kehittämällä järjestelmiä ennen lisäraiteiden rakentamista.

Sääksjärven ja Lempäälän välisten Kuljun ja Moisio-Hakkarin seisakkeiden priorisoinnista tehdään valinta kunnan päätöksenteossa.

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

Selvityksessä on esitetty seuraavia 2030 toimenpidepolkuun kuuluvia edistettäviä asioita:

- Seisakkeita on suunniteltava (esi- ja yleissuunnittelu), jotta niiden kustannusarviot tarkentuvat sopimusten ja päätösten pohjaksi.

- Maankäytön suunnittelua on kunnissa jatkettava ja kohdennettava sitä lähijunaliikennettä tukevaksi.
- Junaliikenteen ostoihin on osoitettava rahoitus. Tarvitaan myös junaliikenteen hankintaosaamista.
- Seisakkeita on suunniteltava (rata- ja rakennussuunnittelu) yhteistyössä, jotta ne voidaan toteuttaa.
- Junaliikenteen ja seisakkeiden maankäytön yhteiskehittämisen vaiheistuksesta on sovittava
- Junaliikenteen hankinnoista on sovittava
- Ensimmäiset junaseisakkeet on rakennettava.
- Matkustajamäärien kehitystä ja junaliikenteen kilpailukykyä on seurattava ja varmistettava lähijunaliikenteen vai tarjonnan kehittyminen kysyntää vastaavasti.
- Lähijunavuoroja on hankittava lisää. On myös kehitettävä seudulle uudet toimintamallit lähijunaliikenteen ylläpitoon ja kehittämiseen.
- Ratakapasiteettiä on suunniteltava ja toteutettava kauko- ja lähijunaliikenteen tarpeet huomioiden ja yhteensovittaen.

Lempäälän kunnan tavoitteena on strategiansa mukaisesti kasvattaa asemanseutuja ja keskittää kaavoitusta lähijuna-asemien sekä joukkoliikennereittien varteen. Maankäytön suunnittelua tehdäänkin jo pitkäjänteisesti tavoitteena tukea lähijunaliikennettä ja uusia seisakkeita.

Lempäälän kunta on valmis osallistumaan suunnittelu- ja rakentamiskustannuksiin. Esitettyjen seisakkeen hankeosien investointikustannuksien kohtuullisuus mahdollistaisi seisakkeiden rakentamisen nopeammalla aikataululla. Lyhyempien ja edullisempien puulaitureiden mahdollisuutta kannatta tutkia.

Lähijunaliikenteen liikennöinnin kustannukset ovat vaarassa nousta liian suuriksi yksittäiselle kunnalle nykyisen kuntatalouden kannalta.

Pääradan kehittämisen päävastuu tulee olla valtiolla. Lempäälä ei tässä yhteydessä ota kantaa Suomi-rataan.

Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Lempäälä kannattaisi yhteistyötä pääradalle varrelle sijoittuvien muiden kuntien Tampere ja Akaan kanssa. On hyvä muistaa, että pääradalla on suuri merkitys ja sen merkitys säteilee muuallekin kuin Tampereen seudulle.

Toimivalta: Lempäälän kunnan hallintosäännön 5 luvun 1 §:n mukaan toimielin on toimivaltainen päättämään asiasta.

Lisätietoja: suunnittelupäällikkö Timo Nevala, puh. 050 67180, yhdyskuntajohtaja Tiia Levonmaa, puh. 050 383 9608 ja yleiskaavoittaja Sini Suontausta, puh. 041 730 2523

Esittelijä

Kunnanjohtaja

Päätösehdotus

Kunnanhallitus päättää antaa selostusosan mukaisen lausunnon seutuhallitukselle.

Käsittely

Keskustelun kuluessa Kari Virtanen teki seuraavan muutosesityksen:

Hakkari-Moisio-Vanattaran seisakevaihtoehtojen kartoituksessa huomioidaan olemassa olevat asuinalueet sekä Lempäälän kaavoitus suunnitelmissa olevat uudet asuinalueet ja niiden vaikutus parhaan seisakkeen sijoituspaikan valintaan (tavoite MAL-neuvotteluihin 2028)

Keskustelun kuluessa Pauliina Österberg kannatti Kari Virtasen muutosesitystä siten, että siihen sisällytetään kannanotto työpaikkoihin/työpaikka-alueisiin. Kari Virtanen täydensi muutosesitystään tältä osin:

Hakkari-Moisio-Vanattaran seisakevaihtoehtojen kartoituksessa huomioidaan olemassa olevat asuinalueet ja työpaikka-alueet sekä Lempäälän kaavoitus suunnitelmissa olevat uudet asuinalueet ja niiden vaikutus parhaan seisakkeen sijoituspaikan valintaan (tavoite MAL-neuvotteluihin 2028)

Keskustelun kuluessa Totti Hämäläinen teki seuraavan muutosesityksen:

Lempäälän näkemyksen mukaan Sääksjärven seisake on seudun eteläisen suunnan raideliikenteen kehityksen kannalta ensisijainen seisake. Muut seisakkeet eteläiseltä suunnalta olisi syytä toteuttaa vasta toisessa vaiheessa.

Heikki Hakala kannatti Totti Hämäläisen muutosesitystä.

Keskustelun jälkeen puheenjohtaja tiedusteli voidaanko Kari Virtasen muutosesitys hyväksyä yksimielisesti. Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti.

Keskustelun jälkeen puheenjohtaja tiedusteli voidaanko Totti Hämäläisen muutosesitys hyväksyä yksimielisesti. Kunnanhallitus hyväksyi yksimielisesti.

Päätös

Kunnanhallitus hyväksyi ehdotuksen yksimielisesti seuraavilla tarkennuksilla:

Poistetaan: Vanattara seisakkeen suunnittelu (tavoite MAL-neuvotteluihin (2028)

Tilalle: Hakkari-Moisio-Vanattaran seisakevaihtoehtojen kartoituksessa huomioidaan olemassa olevat asuinalueet sekä Lempäälän kaavoitus suunnitelmissa olevat uudet asuinalueet ja niiden vaikutus parhaan seisakkeen sijoituspaikan valintaan (tavoite MAL-neuvotteluihin 2028)

Lempäälän näkemyksen mukaan Sääksjärven seisake on seudun eteläisen suunnan raideliikenteen kehityksen kannalta ensisijainen seisake. Muut seisakkeet eteläiseltä suunnalta olisi syytä toteuttaa vasta toisessa vaiheessa.

Merkittiin pöytäkirjaan, että kaavoituspäällikkö Teija Mäkelä, yhdyskuntajohtaja Tiia Levonmaa ja suunnittelupäällikkö Timo Nevala olivat asiantuntijoina läsnä pykälän käsittelyn ajan klo 15.21 - 16.15.

Merkittiin pöytäkirjaan, että kaavoituspäällikkö Teija Mäkelä ja suunnittelupäällikkö Timo Nevala poistuivat kokouksesta pykälän käsittelyn jälkeen klo 16.15.

Ote

Tampereen kaupunkiseudun seutuhallitus

120 §

Lausunnon antaminen, Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 sekä tiekartta toteutukselle

NOK/501/05.03.06/2022

Kakela 12.4.2022 § 105

Kaupunkikehityspalvelut, maankäyttö, projektiarkkitehti Jorma Hakola:

Seutuhallitus pyytää kunnilta lausuntoa lähijunaliikenteen seudullisesta selvityksestä. Lausuntokysymykset ovat:

1. Miten lähijunaliikenteen tavoitetilat 2030 ja 2050 sopivat kuntanne strategiaan sekä maankäytön ja kuntatalouden suunnitelmiin?
2. Miten lähijunaliikenteen tiekarttaa tulisi lähteä toteuttamaan?
3. Miten kuntanne on sitoutunut seuraaviin työvaiheisiin?
4. Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva 2030 on muodostettava yhteinen näkymä, jota kohti edetään ensivaiheen kärkitoimenpitein. Tulevaisuuskuva on kiteytynyt skenaariotyöskentelyn ja laajan vuorovaikutuksen pohjalta. Skenaarioiden avulla arvioitiin taloudellisen kehityksen, seudun kasvun ja strategisten tavoitteiden suhdetta rataverkon tarjoamiin mahdollisuuksiin.

Toimenpidepolun muodostamisen kantavana ajatuksena on ollut aloittaa toteutus niistä toimenpiteistä, joihin liittyvät näkymät ja perusteet ovat nykytilassa selkeät. Tällä tavoin päästään ripeästi käytännön toimiin ja pulmallisempien asioiden ratkaisemiselle jää aikaa. Toimenpiteisiin tähtäävän tarkemman suunnittelun myötä tuotetaan tietoa myös pitkäjänteiseen suunnitteluun.

Tavoitteellinen tulevaisuuskuva 2050 nostaa esiin selvitettäviä kokonaisuuksia, joiden ratkaisemiseen on tartuttava jo lähitulevaisuudessa, jotta lähijunaliikennettä voidaan kehittää keskeytyksettä noin vuoteen 2030 määritetyn välietapin jälkeenkin. Keskeisimmät selvitettävät kysymykset liittyvät rataverkkoon ja sen kapasiteettiin. Näkymät rataverkon ja seisakkeidenkehityksen edellytyksistä ja aikajänteestä ovat kriittisiä, sillä ne

vaikuttavat maankäytön ja muun liikennejärjestelmän strategiseen suunnitteluun sekä edelleen kysynnän muodostamiseen. Kehittämispolkuja on tarpeen arvioida aika-ajoin, kun uutta tietoa selvitysten ja suunnittelun myötä syntyy.

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 edunvalvonnassa, yhteistyöneuvotteluissa valtion eri viranomaisten kanssa ja MAL-neuvottelujen pohjana, kun muodostetaan seudun ja valtion yhteistä tahtotilaa seuraavista askelista lähijunaliikenteen kehittämiseksi. Tulevaisuuskuva nostaa esiin ne keihäänkärjet, jotka tässä vaiheessa ovat keskeisiä. Kuntien suunnitelmat ovat vaikuttaneet työhön. Tulevaisuuskuvat luovat lähtökohdan seudullisille toimenpidepoluille.

Tiekartassa Nokialla Nokian asema on luokiteltu olemassa olevaksi seisakkeeksi. Harjuniitty on ensivaiheessa edistettävä seisake, jonka toteuttaminen edellyttää raideympäristön kehittämistä. Siuron seisake on toisessa vaiheessa toteutettava seisake. Seisakkeiden luokittelu muodostaa lähtökohtia seisakkeiden huomioimiseen jatkosuunnittelussa. Ensivaiheessa toteutettavat ja edistettävät seisakkeet tulee ottaa työn alle välittömästi. Toisessa vaiheessa toteutettavat seisakkeet tulee huomioida toteuttamiseen tähtäävässä suunnittelussa. Muut seisakkeet tulee huomioida strategisessa suunnittelussa ja tuottaa niihin lisätietoa.

Lännen suunnan ensivaiheen toimenpiteeksi raportissa esitetään:

Nokian seisakkeen ympäristöön kaavoitetaan lähijunaan ja muihin kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvaa asumista ja työpaikkoja. Toteuttajana on Nokian kaupunki 2020 >.

Nokian ja Lielahden välisen lisäraiteen suunnittelu käynnistetään ja tarkennetaan Epilän, Kalkun, Harjuniityn ja Siuron seisakkeiden teknisiä toteutusedellytyksiä ja kustannusarvioita (esiselvitykset) (tavoite MAL-neuvotteluihin). Toteuttajana on Väylävirasto, Tampereen kaupunki ja Nokian kaupunki 2024 -2027.

Harjuniitty suunnitellaan yhteistyössä ja toteutetaan, kun kapasiteetti sen mahdollistaa (tavoite MAL-neuvotteluihin). Toteuttajana on Väylävirasto ja

Nokian kaupunki. Siuron seisakkeen toteuttaminen jää ensimmäisen vaiheen jälkeiselle ajalle.

Nokian kaupungin vastaukset lausuntokysymyksiin

- 1 Lähijunaliikenteen tavoitetilat Nokian kaupungin osalta ovat yhdensuuntaisia Nokian kaupungin strategian ja maankäytön ohjauksen kanssa. Kaupungin strategiassa kärkihankkeena on liikenneyhteyksien ja liikkumisen kehittäminen.

Strategiaa ollaan jo toteuttamassa Nokian kaupungin matkakeskuksen kehittämisellä, jota varten tarvittavat selvitykset on pääosin tehty ja asemakaavan muutos on valmisteilla ja hyväksyttyneen ensi talvena. Asemanseudulla on tehty kaavamuutoksia alueen tiivistämiseksi ja kaavoja on valmistelussa noin 2000 asukasta varten. Lisäksi kaupunkirakenteen muutosmahdollisuuksia jää jäljelle tulevaisuutta varten.

Harjuniityn seisake on merkitty uutena asemana Pirkanmaan maakuntakaavaan. Seisakkeen osayleiskaava on työn alla ja sekin hyväksyttyneen ensi talvena. Harjuniityssä on lisäksi asemakaavatyönä vireillä ja valmistelussa asuinalueen laajennus, joka tukee suunnitellun Harjuniityn seisakkeen käyttäjämääriä. Harjuniityn seisakkeesta on tehty tarvittavat selvitykset alueen kaavoitusta varten.

Nokialle suunniteltujen seisakkeiden kustannukset on alustavasti arvioitu olevan seudullisesti verrattuna hyvin kohtuullisia. Kuntataloudelle niiden toteuttaminen arvioidaan olevan mahdollisia koska niiden toteutus tulee olemaan vaiheittaista ja ajoittumaan pitkälle ajanjaksolle.

Nokian kaupungin strategia ulottuu vuodelle 2030. Pidemmälle ajanjaksolle ei kaupungissa ole tehty hallintoelimissä hyväksytyjä tavoitteita, mutta vuodelle 2050 ulottuva tavoitetila näyttäisi olevan luonnollinen jatkumo vuoden 2030 tavoitetilalle.

- 2 Lähijunaliikenteen tiekarttaa ollaan Nokialla jo toteuttamassa. Matkakeskuksen kehittäminen on MAL-hanke ja sille on varattu rahoitusta. Harjuniityn seisakkeen alue on Nokian kaupungin pääkasvualue ollut jo pitkään ja on jatkossakin. Harjuniityn seisakkeen toteuttaminen tulee

toteuttaa yhteistyössä Väyläviraston kanssa yhdessä sovittavan aikataulun mukaan matkakeskuksen toteuttamisen jälkeen.

Siuron seisakkeen osalta maankäytön kehitys seuraa Harjuniityn alueen jälkeen ja osayleiskaavoituksessa ja asemakaavoituksessa sille tullaan osoittamaan maankäytölliset edellytykset ja toteutusmahdollisuudet.

- 3 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja Pirkanmaan maakuntakaava 2040 ohjaavat Nokian kaupungin maankäytön suunnittelua. Nokian kaupunki on sitoutunut toteuttamaan kaupunginstrategian mukaisia hankkeita valtuustokausittain hyväksyttävän kaupunkistrategian mukaisesti.
- 4 Nokian suunnan kehittämisessä on syytä arvioida kriittisesti Nokia-Tampere välin seisakkeiden lisäämistä, ettei matka-aika Nokian ja Tampereen välillä kasva liikaa ja siten heikennä liikennemuodon kilpailukykyä. Henkilöliikenteen järjestämisen kokonaisuudessa tulee huomioida myös toteutuksessa oleva raitiotieliikenne ja sen kehittäminen, etteivät raideliikennemuodot kilpaile suotta keskenään vaan pikemminkin täydentävät toisiaan

Raportin viimeistelyä ajatellen Nokian kaupunki tuo valmistelijoille tiettäväksi kaavavalmistelua varten valmistellut rautatieliikennettä koskevat kaupungin teettämät selvitykset huomioitavaksi raportin viimeistelyssä: Nokian matkakeskusalueen kehittäminen ja yleissuunnitelman laatiminen sekä rakennuttamisen valmistelu, Lähijunaliikenteen mahdollisuuksien kartoittaminen ja maankäytön edellytykset Nokialla, Nokian Harjuniityn seisakkeen aluevaraustarkastelut. Tehtyjen selvitysten mukaan Harjuniityn seisakkeen toteuttaminen ei edellytä lisäraidetta vaan siihen riittää seisakkeen yhteyteen rakennettava kääntöraide.

Toimivalta

Hallintosääntö § 22

Liitteet

Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva vuosille 2030 ja 2050 ja tiekartta toteutukselle

Kaupunkikehitysjohtajan esitys:

Kaupunkikehityslautakunta päättää

1. hyväksyä selosteosassa olevan vastauksen Tampereen kaupunkiseudun lausuntopyyntöön
2. esittää sen edelleen hyväksyttäväksi kaupunginhallitukselle Nokian kaupungin lausuntona.

Päätös

Ehdotus hyväksyttiin.

Kh 25.4.2022

Kaupunginjohtajan ehdotus

Kaupunginhallitus päättää

antaa selosteosassa olevan lausunnon Tampereen kaupunkiseudun lausuntopyyntöön.

Kokouskäsitely

Asian esittelijä, kaupunginjohtaja Eero Väättäinen muutti päätösehdotustaan seuraavasti: Kaupunginhallitus päättää antaa lausunnon Tampereen kaupunkiseudun lausuntopyyntöön seuraavasti

Nokian kaupungin vastaukset lausuntokysymyksiin

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

Lähijunaliikenteen tavoitetilat Nokian kaupungin osalta ovat yhdensuuntaisia Nokian kaupungin strategian ja maankäytön ohjauksen kanssa. Kaupungin strategiassa kärkihankkeena on liikenneyhteyksien ja liikkumisen kehittäminen.

Strategiaa ollaan jo toteuttamassa Nokian kaupungin matkakeskuksen kehittämisellä, jota varten tarvittavat selvitykset on pääosin tehty ja asemakaavan muutos on valmisteilla ja hyväksyttäneen ensi talvena. Asemanseudulla on tehty kaavamuutoksia alueen tiivistämiseksi ja kaavoja on valmistelussa noin 2000 asukasta varten. Lisäksi kaupunkirakenteen muutosmahdollisuuksia jää jäljelle tulevaisuutta varten.

Harjuniityn seisake on merkitty uutena asemana Pirkanmaan maakuntakaavaan. Seisakkeen osayleiskaava on työn alla ja sekin hyväksyttäneen ensi talvena. Harjuniityssä on lisäksi asemakaavatyönä vireillä ja valmistelussa asuinalueen laajennus, joka tukee suunnitellun Harjuniityn seisakkeen käyttäjämääriä. Harjuniityn seisakkeesta on tehty tarvittavat selvitykset alueen kaavoitusta varten.

Nokialle suunniteltujen seisakkeiden kustannukset on alustavasti arvioitu olevan seudullisesti verrattuna hyvin kohtuullisia. Kuntataloudelle niiden toteuttaminen arvioidaan olevan mahdollisia.

Nokian kaupungin strategia ulottuu vuodelle 2030. Pidemmälle ajanjaksolle ei kaupungissa ole tehty hallintoelimissä hyväksytyjä tavoitteita, mutta vuodelle 2050 ulottuva tavoitetila näyttäisi olevan luonnollinen jatkumo vuoden 2030 tavoitetilalle.

2. Miten lähijunaliikenteen tiekarttaa tulisi lähteä toteuttamaan?

Lähijunaliikenteen tiekarttaa ollaan Nokialla jo toteuttamassa. Matkakeskuksen kehittäminen on MAL-hanke ja sille on varattu rahoitusta. Harjuniityn seisakkeen alue on Nokian kaupungin pääkasvualue ollut jo pitkään ja on jatkossakin. Harjuniityn seisakkeen toteuttaminen tulee toteuttaa yhteistyössä Väyläviraston kanssa yhdessä sovittavan aikataulun mukaan matkakeskuksen toteuttamisen jälkeen.

Siuron seisakkeen osalta maankäytön kehitys seuraa Harjuniityn alueen jälkeen ja osayleiskaavoituksessa ja asemakaavoituksessa sille tullaan osoittamaan maankäytölliset edellytykset ja toteutusmahdollisuudet. Siurossa on kuitenkin jo nyt vastaava väestöpohja kuin Vammalan Karkun aseman ympäristössä.

3. Miten kuntanne on sitoutunut seuraaviin työvaiheisiin?

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ja Pirkanmaan maakuntakaava 2040 ohjaavat Nokian kaupungin maankäytön suunnittelua. Nokian kaupunki on sitoutunut toteuttamaan kaupunginstrategian mukaisia hankkeita valtuustokausittain hyväksyttävän kaupunkistrategian mukaisesti.

4. Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Nokian suunnan kehittämisessä on syytä arvioida kriittisesti Nokia-Tampere välin seisakkeiden lisäämistiheyttä, mikäli pysähdysten vaikutus on 1,5 – 2,5 minuuttia yhtä pysähdystä kohden, ettei matka-aika Nokian ja Tampereen välillä kasva liikaa ja siten heikennä liikennemuodon kilpailukykyä. Henkilöliikenteen järjestämisen kokonaisuudessa tulee huomioida myös toteutuksessa oleva raitiotieliikenne ja sen kehittäminen, etteivät raideliikennemuodot kilpaile suotta keskenään vaan pikemminkin täydentävät toisiaan.

Jatkotarkastelussa on syvennettävä seisakkeiden vaikutusta matka-ajan pituuteen, ja verrattava esim. HSL -alueella toteutuvaan. Mikäli pysähdysten vaikutus matka-aikaan olisi selkeästi lyhempi kuin nyt selvityksessä käytetty 1,5 – 2,5 minuuttia yhtä pysähdystä kohden, voi muutaman seisakkeen lisääminen Tampereen kaupunkialueella merkitä tällöin osalle matkustajia kokonaismatkaketjun oleellista lyhentymistä samalla kuitenkin päärautatieasemalle matkustavien osalta matka-aika ei pidentyisi epäedullisesti.

Alkuvaiheessa 55–110 metriä pitkille junille ei ole tarpeen tehdä 250-metrisiä seisakkeita, vaan 120-metrinen seisakeratkaisu niin, että sitä voi tarvittaessa myöhemmin pidentää. Tämä tulisi esittää raportissa 250 metrinen seisakkeiden vaihtoehtoina kustannuksineen, varsinkin kun Varsinais-Suomen liiton tilaaman asemapaikkaselvityksen (2021) perusteella lyhyempien laitureiden käytöllä on mahdollista säästää seisakkeen rakennuskustannuksista noin 25-40 %.

Väylävirasto on toteuttanut samalla kertaa kaksi lyhempää seisaketta ainakin Nastolassa ja lisäksi Savonlinnassa. Koska useamman seisakkeen samanaikainen suunnittelu ja rakennuttaminen todennäköisesti on yksikkökustannuksiltaan edullisempaa, tulisi jatkoselvitykseen ottaa myös vaihtoehto, jossa Harjuniityn ja Siuron seisakkeet rakennetaan samalla kerralla.

Raportin viimeistelyä ajatellen Nokian kaupunki tuo valmistelijoille tiettäväksi kaavavalmistelua varten valmistellut rautatieliikennettä koskevat kaupungin teettämät selvitykset huomioitavaksi raportin viimeistelyssä: Nokian matkakeskusalueen kehittäminen ja yleissuunnitelman laatiminen sekä rakennuttamisen valmistelu, Lähijunaliikenteen mahdollisuuksien kartoittaminen ja maankäytön edellytykset Nokialla, Nokian Harjuniityn seisakkeen aluevaraustarkastelut. Tehtyjen selvitysten mukaan Harjuniityn seisakkeen

toteuttaminen ei edellytä lisäraidetta vaan siihen riittää seisakkeen yhteyteen rakennettava kääntöraide.

Päätös

Kaupunginjohtajan muutettu päätösehdotus hyväksyttiin.

Tiedoksi

Tampereen kaupunkiseutu

Maankäyttö

Infrapalvelut

Lisätiedot

projektiarkkitehti Jorma Hakola, puh. 050 3958759

etunimi.sukunimi@nokiankaupunki.fi

Otteen pöytäkirjasta oikeaksi todistaa

28.04.2022

Titta Flink, hallintosihteeri

2.5.2022

Tampereen kaupunkiseudun seutuhallitus

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

Oriveden kaupunki pitää erittäin tärkeänä kehittää nopeasti lähijunaliikennettä osana seudullista joukkoliikennettä järjestelmää.

Lausuntokysymykset:

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

Orivesi on strategiassaan sitoutunut edistämään junaliikenteen hyödyntämistä nopeana ja vähäpäästöisenä kulkumuotona. Junayhteys Oriveden ja Tampereen välillä on kustannustehokas ja nykyisellään ajallisesti kilpailukykyinen vaihtoehto muille tarjolla oleville kulkumuodoille. Lähijuna kytkee Oriveden välittömästi Tampereen keskusta-alueen raitiotieverkkoon ja siten edistää orivesiläisten yhteyksiä Tampereella ja kaupunkiseudulla. Oriveden oman sisäisen joukkoliikenteen järjestelyt mahdollistavat yhteyden junavuoroille ja kaupunki on käynnistämässä laajamittaista projektia tarkoituksena kehittää aseman seudusta idyllinen asumisen ja yrittämisen keskus.

Aseman pysäköintialueen parantaminen on kaupunkiseudun MAL-sopimukseen sisältyvä Väylän ja Oriveden kaupungin yhteinen hanke, jonka on tarkoitus toteutua vuonna 2022. Kaupungilla ja Elyllä on yhteishanke Asematien parantamisesta ja kevyen liikenteen väylän rakentamisesta aseman saavutettavuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

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

Oriveden kaupunki sitoutuu Lähijunaselvityksen seudun yhteisiin ensivaiheen toimenpiteisiin (s. 64).

Oriveden kaupungille sujuvat junayhteydet ovat tärkeä asia. Uusien pysäkkien rakentaminen matkan varrelle Tampereelle ja Kangasalle pidentää matka-aikaa, mutta tuo samalla paremmat mahdollisuudet saada lisää vuoroja Orivedelle taloudellisesti kannattavalla tavalla rataverkon kapasiteetin sallimissa rajoissa.

Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Suunnitelma on tehty huolellisesti ja kattavasti, mutta toivomme kuitenkin idän suunnan ensivaiheen toimenpiteisiin (s. 78) lisättäväksi, että "Oriveden aseman seudulle kaavoitetaan ja toteutetaan lisää asumista, palveluja ja työpaikkoja." Kaavoitus on tarkoitus aloittaa 2023. Lisäyksen myötä toivomme Oriveden junayhteyden kehittämistarpeiden pysyvän paremmin mielessä, vaikka uusia seisakkeita ei yhteysvälille tarvitakaan.

2.5.2022

Orivesi-Haapamäki välin raideliikenteen kehittäminen toisi lisää potentiaalisia käyttäjiä myös Orivesi-Tampere väliseen lähijunaliikenteeseen. Toimivien henkilöjunayhteyksien kehittäminen ao. rataosuudella parantaisi merkittävästi myös Oriveden keskustan seisakkeen sekä mahdollisesti Hirsilän seisakkeen käyttömahdollisuutta.

ORIVEDEN KAUPUNGINHALLITUS

PIR/281/0103/2022

121 § Lausunto Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenneselvityksestä

Yla 27.4.2022

Yhdyskuntatekniikan päällikkö Reinikka 19.4.2022

Seutuhallitus on pyytänyt lausuntoa Pirkkalan kunnalta lähijunaliikenteen seudullisesta selvityksestä. Selvityksessä on muodostettu kuvaukset ja perusteet seudullisen lähijunaliikenteen tavoitteellisesta tulevaisuuskuvista sekä tiekartoista niiden toteuttamiseksi. Tavoitetilat ja tiekartat muodostavat seudun tahtotilaa ilmentävän ohjeen sekä selkänöjan seudun lähijunaliikenteen kehittämiseksi eri toimijoiden yhteistyössä, jossa MAL-sopimukset ja niihin valmistautuminen muodostavat merkittävän työkalun. Lähijunaliikenteen seudullinen selvitys luo lähtökohtia lähijunaliikenteen kehityksentoteuttamiseen tähtäävälle suunnittelulle ja toimenpiteiden toteutukselle sekä toisaalta strategiselle suunnittelulle ja selvityksille.

Työtä on tehty laajassa seudullisessa yhteistyössä kaupunkiseudun kuntien, seudullisten työryhmien, maakunnan liiton, Nyssen sekä valtiotoimijoiden kuten VR ja Väyläviraston kanssa.

Lausuntopyynnössä pyydettiin ottamaan kantaa seuraaviin asioihin:

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

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

Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Seudulla tehty pitkäjänteinen yhteistyö ja yhteiset valinnat muodostavat perustan, johon seudullisen lähijunaliikenteen tulevaisuuskuvat 2030 ja 2050 on sovitettu. MAL-sopimus ja kansalliset tavoitteet ohjaavat kasvua joukkoliikenneyhteyksien varteen sekä tukevat seudun lähijunaliikenteen palveluhankintaa.

Pirkkalan kunta on sitoutunut tavoitteisiin seudullisten tavoitteiden ja yhteistyön kautta. Seutuhallituksen linjauksen mukaisesti seudun lähijunaliikenteen kehittäminen tähtää kuntien hyväksymän seutustrategian kestävyys, kilpailukyky ja hyvinvointi tavoitteiden optimaaliseen saavuttamiseen.

Seudullisesti rakennesuunnitelmassa on linjattu, että Tampere, Pirkkala ja Ylöjärvi tukeutuvat raitiotiehen, Lempäälän, Nokian ja Oriveden tukeutuessa lähijunaan. Lähijunan asemoituminen raitiotiehen sekä bussiliikenteeseen osana seudun kehittyvää liikennejärjestelmää on hyvä huomioida viimeistelytyössä. Lisäksi tärkeänä osana liikennejärjestelmää tulee huomioida liityntäpysäköintiin liittyvät asiat joukkoliikenneyhteyksien suunnittelu- ja kehitystyössä.

Lähijunaliikenne ja sen kehittäminen luo tulevaisuudessa entistä sujuvampia matkaketjuja seudun sisällä ja on merkittävä osa seudun joukkoliikenne kokonaisuutta.

Yhdyskuntajohtaja Korhosen ehdotus 21.4.2022

Yhdyskuntalautakunta päättää ehdottaa kunnanhallitukselle, että Pirkkalan kunta antaa selosteen mukaisen lausunnon Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenneselvityksestä.

Yhdyskuntalautakunnan päätös 27.4.2022

Yhdyskuntalautakunta hyväksyi ehdotuksen.

Kh 9.5.2022

Pormestari Jarvan ehdotus 5.5.2022

Kunnanhallitus antaa selosteen mukaisen lausunnon Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenneselvityksestä.

Kunnanhallituksen päätös 9.5.2022

Kunnanhallitus hyväksyi pormestarin ehdotuksen.

Oheismateriaali

Lausuntopyyntö

Lisätietoja

yhdyskuntatekniikan päällikkö Antti Reinikka, puh. 040 133 5603
etunimi.sukunimi@pirkkala.fi

Tiedoksi

Seutuhallitus

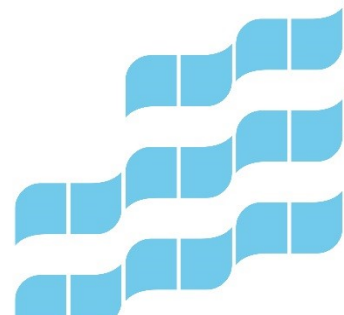
Tampereen kaupunkiseudun seutuhallitus

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

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

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

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



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

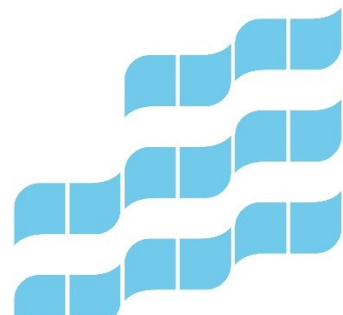
Lausuntokysymykset ja vastaukset:

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

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

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

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



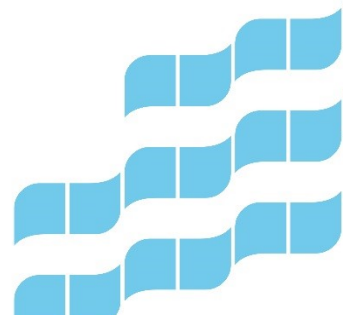
- Lähijunaliikenne on Tampereen seudun ratkaisu, ja keskeinen asia on pitää yhteydet Tampereen ja seudun aluekeskuksiin mahdollisimman nopeina ja kilpailukykyisinä. Tämä tarkoittaa varsinkin lähellä Tampereen keskustaa sijaitsevien, muiden hyvien joukkoliikenneyhteyksien vaikutuspiirissä olevien, mahdollisten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

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

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

Lännen suunnan ensivaiheen toimenpiteistä tärkeimmät ovat:

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



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

Idän suunnan ensivaiheen toimenpiteistä tärkeimmät ovat:

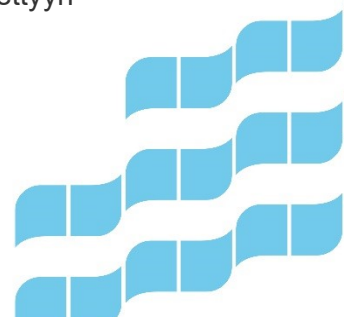
- Tehdään esiselvitys Messukylän, Hankkion ja Vehmaisten seisakkeiden teknisistä toteuttamisedellytyksistä v. 2023.
- Messukylän seisakkeen suunnittelu ja toteutus tehdään vuonna 2024 alkavalla MAL-kaudella. Muiden idän suunnan seisakkeiden toteutusmahdollisuudet selvitetään myöhemmin. Raidekapasiteetti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

Etelän suunnan ensivaiheen toimenpiteistä tärkeimmät ovat:

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

Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

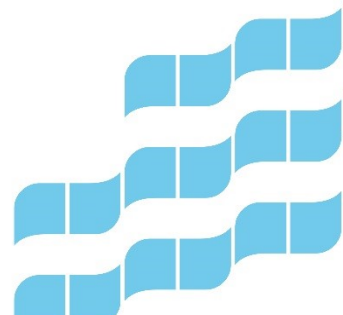
- Edunvalvonta valtion väyläverkon investointiohjelman osalta on tärkeää etenkin TAHERA-hankkeen ja rataverkon kehittäminen osalta.
- Skenaarion 3B – lähijuna vahvana, tiheä seisakeverkko (s. 155) mukaista järjestelmää ei tue suunniteltu maankäyttö ja yhdyskuntarakenne. Yhdyskuntarakennetta voidaan tiivistää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



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

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

TAMPEREEN KAUPUNGINHALLITUS



§ 75

Lausunto Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tavoitteellisesta tulevaisuuskuvasta ja tiekartasta toteutukselle

VESDno-2022-71

Valmistelija / lisätiedot:
Tuomas Hirvonen
tuomas.hirvonen@vesilahti.fi
kunnanjohtaja

Liitteet

- 1 TKS_Lähijunaselvitys_laajasti 01032022
- 2 Ote 23022022 19 § Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva ja tiekartta toteutukselle, keskustelu valtiotoimijoiden kanssa

Seutuhallitus on pyytänyt lausuntoa Vesilahden kunnalta lähijunaliikenteen seudullisesta selvityksestä. Tavoitetilat ja tiekartat muodostavat seudun tahtotilaa ilmentävän ohjeen sekä selkänöjan seudun lähijunaliikenteen kehittämiseksi eri toimijoiden yhteistyössä, jossa MAL-sopimukset ja niihin valmistautuminen muodostavat merkittävän työkalun. Tehty työ luo lähtökohtia lähijunaliikenteen kehityksentoteuttamiseen tähtäävälle suunnittelulle ja toimenpiteiden toteutukselle sekä toisaalta strategiselle suunnittelulle ja selvityksille.

Etenkin toivotaan vastauksia seuraaviin kysymyksiin, joihin Vesilahden kunta nyt lausunnossaan vastaa.

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

VASTAUS: Vuonna 2020 valmistuneen maankäytön strategisen kehityskuvan mukaisesti Vesilahden kunta kehittyy kohti väyliä ja vyöhykkeitä. Vetovoimainen keskustaajama mahdollistaa resurssit koko kunnan kehittämiseen. Tätä ajatusta tukee myös vuonna 2021 aloitettu Kirkonkylän ja Koskenkylän osayleiskaavojen päivitystyö, jossa pyritään löytämään uusia asuin- sekä yritysalueita palveluiden ja hyvien liikenneyhteyksien ääreltä. Vesilahti pyrkii aktiivisella maankäytöllä ja kaavoituksella vaikuttamaan siihen, että palveluiden kehittämiseen saadaan riittävää volyymiä ja kasvaminen kiinni seudun verkostoon on yhä enemmän mahdollista.

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

VASTAUS:

- Seisakkeita on suunniteltava (esi ja yleissuunnittelu), jotta niiden kustannusarviot tarkentuvat sopimusten ja päätösten pohjaksi.
- Maankäytön suunnittelua on kunnissa jatkettava ja kohdennettava sitä lähijunaliikennettä tukevaksi.
- Matkustajamäärien kehitystä ja junaliikenteen kilpailukykyä on seurattava ja varmistettava lähijunaliikenteen vai tarjonnan kehittyminen kysyntää vastaavasti.

Vesilahden kunnan tavoitteena on kehittää kaavoitustaan tukemaan joukkoliikennereittien kehitystä. Sitoutumisen osalta suunnittelussa ja toteutuksessa on pidettävä huoli, ettei lähijunaliikenteen liikennöinnin kustannukset ole vaarassa nousta liian suuriksi yksittäiselle kunnalle nykyisen kuntatalouden kannalta.

KYSYMYKSIÄ: Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

VASTAUS: Vesilahden kunta yhtyy Lempäälän kunnan lausuntoon siinä, että se kannattaa yhteistyötä pääradalle varrelle sijoittuvien muiden kuntien Tampere ja Akaan kesken. On hyvä muistaa, että pääradalla on suuri merkitys ja sen merkitys säteilee muuallekin kuin Tampereen seudulle.

Ehdotus

Esittelijä: Tuomas Hirvonen

Kunnanhallitus päättää antaa pykälän selostusosan mukaisen lausunnon seutuhallitukselle.

Päätös

Kunnanhallitus päättää antaa pykälän selostusosan mukaisen lausunnon seutuhallitukselle. Lausuntoon lisätään, että huomiota tulisi kiinnittää myös riittäviin kohtuuhintaisiin liityntäpysäköintipaikkoihin ja syöttöliikenteen toimivuuteen aikataulullisesti eri toimijoiden välillä.

Tiedoksi

Tampereen kaupunkiseutu (kirjaamo@tampereenseutu.fi)

Pöytäkirja on asetettu nähtäville yleiseen tietoverkkoon 2.5.2022.

Otteen oikeaksi todistaa:

Vesilahti
02.05.2022

Tarja Heino
hallinnon suunnittelija

Tiedoksianto asianosaiselle

Päätös on lähetetty sähköpostilla 2.5.2022.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Vesilahden kunnan asianhallintajärjestelmässä

Muutoksenhakukielto

§75

Muutoksenhakukielto

Tähän päätökseen ei voi hakea muutosta.

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee

- vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136§)
- virka- ja 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§)

Lausunto Tampereen kaupunkiseudulle lähijunaliikenteen seudullisesta selvityksestä

Kaupunginhallitus 25.04.2022 § 135
215/08.00.00/2022

Valmistelija

Ts. Kehityspäällikkö Essi Jokinen

Tausta:

Seutuhallitus on toimittanut kuntiin lähijunaliikenteen seudullisen selvityksen raporttiluonnoksen ja pyytää siitä kaupunginhallituksen lausuntoa 29.4.2022 mennessä.

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän selvityksessä on muodostettu kuvaukset ja perusteet seudullisen lähijunaliikenteen tavoitteellisesta tulevaisuuskuvista sekä tiekartoista niiden toteuttamiseksi. Tehty työ tähtää lähijunaliikenteen tarjoamien mahdollisuuksien entistä määrätietoisempaan hyödyntämiseen kansallisesti ja seutustrategiassa määritettyjen kestävyys, kilpailukyky ja hyvinvointi tavoitteiden saavuttamisessa. Työtä on tehty laajassa seudullisessa yhteistyössä kaupunkiseudun kuntien, seudullisten työryhmien, maakunnan liiton, Nyssen sekä valtiotoimijoiden kuten VR ja Väyläviraston kanssa.

Lausuntokysymykset:

- Miten lähijunaliikenteen tavoitetilat 2030 ja 2050 sopivat kuntanne strategiaan sekä maankäytön ja kuntatalouden suunnitelmiin?
- Miten lähijunaliikenteen tiekarttaa tulisi lähteä toteuttamaan? Miten kuntanne on sitoutunut seuraaviin työvaiheisiin?
- Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Lausunto:

Lähijunaselvitys on sisällöltään laaja ja siinä on arvioitu kattavasti alueen kehitysnäkymiä ja mahdollisuuksia skenaarioiden ja eri tahojen yhteistyön avulla. Prosessi ja toimenpiteet on kuvattu tarkasti.

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

Ylöjärven kaupunki suhtautuu myönteisesti junaliikenteen kehittämiseen alueellaan. Ylöjärven kaupunkistrategiaa on päivitetty ja kaupunginvaltuusto on hyväksynyt sen kokouksessaan 4.4.2022 § 34. Strategiatyössä pohjana käytettiin vahvan kasvun skenaariota ja strategiaprosessin rinnalla käynnistettiin kasvuohjelman valmistelu. Elinvoimaroolin yhtenä strategiakärkenä on tiiviimpi kaupunkirakenne ja kehittyvä liikennejärjestelmä. Kaupunkistrategiaan on kirjattu tämän osalta seuraavasti:

Tiivistämme Ylöjärven kaupunkirakennetta kehittämällä keskustaa ja Teivo-Mäkkylä-aluetta. Lisäksi huolehdimme haja-asutusalueiden elinvoimaisuudesta. Toteutamme aktiivista täydennysrakentamista.

Kehitämme aktiivisesti liikennejärjestelmää ja joukkoliikennettä. Osallistumme raitiotien seudulliseen laajentamiseen. Teemme edunvalvontatyötä liikenneväylien ja rautatieliikenteen kehittämiseksi. Lisäämme monipuolista tonttitarjontaa ja vahvistamme kaavoitusresursseja myös ostopalveluilla.

Jatkamme vahvaa seudullista yhteistyötä, toteutamme kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaa ja osallistumme MAL-sopimusmenettelyyn.

Alueiden kaavoituksessa on osin huomioitu ja pyritään myös jatkossa huomioimaan junaraideliikenteen kehittäminen kaupungin alueella. Voimassa olevassa ydinkeskustan osayleiskaavassa (lainvoimainen vuonna 2019) on huomioitu junaliikenteen ja aseman kehittämisen aluevaraukset. Teivo-Mäkkylän alueen vireillä olevassa osayleiskaavassa tarkastellaan kaksoisraiteen sijoittumista alueelle. Kaksoisraidevaraus mahdollistaisi toteutuessaan tiheimmän vuorovälin Ylöjärvellä. Aseman seudun alueella on paljon kehittämispotentiaalia ja edellytykset maankäytön tehostamiseen kasvavat.

Ylöjärven kaupunki toivoo, että mahdollisuus toisen seisakkeen tarkasteluun nykyisen asemanseudun pohjoispuoliselle rataosuudelle pidetään myös avoimena, jolloin käyttäjäpotentiaali ja toisen seisakkeen tarve tulisi arvioida tarkemmin.

Ylöjärven alueella junaliikennöinnin edellytyksenä on raakapuutermiinalin siirto.

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

On loogista, että toteuttaminen aloitetaan selkeimmistä ja helpoimmista kohteista, jotta toteutusta päästään tekemään nopeasti ja niissä kohteissa, joissa jo nykyisellään on suuri matkustajapotentiaali.

Selvityksessä Ylöjärven seisake on luokiteltu ensivaiheessa edistettäväksi seisakkeeksi, jonka toteuttaminen edellyttää raideympäristön kehittämistä. Asemanseudun kehittäminen on huomioitu voimassa olevassa ydinkeskustan yleiskaavassa. Kehittämisen kannalta merkittävimmissä roolissa on alueen kehityssuunnan linjaaminen asemakaavoituksella sekä nykyisen raakapuutermiinalin siirto.

Ylöjärven kaupunki on sitoutunut voimakkaasti edistämään junaliikennettä alueellaan, mikä edellyttää aktiivista yhteistä edunvalvontaa myös seudullisesti ja maakunnallisesti.

Mitä muuta viimeistelyssä huomioitavaa kuntanne haluaa tuoda esiin?

Junaliikenteen kehittämistä tulee tarkastella kokonaisuutena raitiotien ja bussiliikenteen kanssa, sen vuoksi on tärkeää, että junaliikenteen kehitys kytketään osaksi seudun joukkoliikennejärjestelmää. On tärkeää, että seudulla on riittävästi eri vaihtoehtoja joukkoliikenteen toteuttamiseksi ja että näitä tarkastellaan toisiaan tukevin ja erilaisiin asiakastarpeisiin vastaavin. Kauko- ja lähijunaseisake Ylöjärvellä mahdollistaa kestävästä liikkumisesta mahdollisuudet

laajemmin kuin pelkkään bussiliikenteeseen ja mahdolliseen raitiotiehen tukeutuminen.

Joukkoliikenneyhteyksien kehittämisen ja suunnittelun yhteydessä tulee aina huomioida myös liityntäpysäköinti, jonka riittävyys on erityisen tärkeä asia Ylöjärven kaltaisessa kaupungissa, jossa on laaja maantieteellinen pinta-ala sekä ydinkeskustan ulkopuolelle taajaan levinnyt asutus. Joukkoliikenteen tulee olla houkutteleva ja kilpailukykyinen vaihtoehto myös haja-alueilla asuville, joille myös oma auto on pakollinen liikkumisen edellytys. Erityisesti tämä koskee junaa joukkoliikennemuotona.

Seisakkeen ja liityntäpysäköinnin saavutettavuus sekä kulkuyhteyksien (myös jalankulku ja pyöräily) järjestäminen ja turvallisuus tulee huomioida osana maankäytön suunnittelua.

Lähijunaliikenteen vaikutukset 2030 ja 2050 osioissa Ylöjärven osuudet on kuvattu suppeammin muihin kuntiin nähden. Toiveena olisi, että Ylöjärven osalta esitettäisiin vaikutusten arvioinnit laajemmin.

Liitteet

Lähijunaliikenteen seudullisen selvityksen raporttiluonnos
Seutuhallituksen päätös

Esittelijä

Kaupunginjohtaja

Päätösehdotus

Kaupunginhallitus päättää antaa Tampereen kaupunkiseudulle selosteosan mukaisen lausunnon.

Päätös

Hyväksyttiin.

Otteen oikeaksi todistaa

28.04.2022

Antti Pieviläinen
pöytäkirjanpitäjä

Ylöjärven kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Kaupunginhallitus

§ 135

25.04.2022

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 135

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.