

# TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



## Tampereen kaupunkiseudun asema- ja seisakepaikat –nykytila ja potentiaali: seudullinen tilannekuva 2023

---

Loppuraportti

14.11.2023



# Alkusanat

Tampereen kaupunkiseudulla on edistetty yli vuosikymmenen ajan määrätietoisesti lähijunaliikenteen kehittämistä. Vuoden 2012 lähijunaliikenteen kehittämisselvitys antoi hyvän lähtökohdan kehittämiselle. Vuosikymmenen aikana seudulla on mm. suunniteltu ja toteutettu Tesoman seisake, aloitettu M-junaliikenne, kehitetty lippuyhteistyötä sekä tuotettu tietoa lähijunaliikenteen edelleen kehittämiseen.

Vuonna 2022 hyväksytyt Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat ja tiekartat toteutukselle muodostivat suuntaviivoja lähijunaliikenteen edelleen kehittämiseen. Työssä tunnistettiin lyhyen aikajänteen kehittämispotentiaaleja, jotka kytkettiin pitkäjänteiseen kehitysprosessiin. Kunnat ja valtio käynnistivät välittömästi yhteistyössä ratakapasiteettiselvityksen, joka alleviivasi seudun lyhyen jänteen kehittämispotentiaaleja. Nykyiselle rataverkolle on mahdollista lisätä seisakkeita ja Tampereen henkilöratapihan valmistuttua myös palvelutasoon on mahdollista tehdä merkittäviä parannusta. Suuremmat kehitysoikeudet edellyttävät uusia raiteita.

Tampereen kaupunkiseudun tavoitteena on, että lähijunaliikenteen kehittämisessä siirrytään seisakkeiden toteuttamiseen ja liikenteen lisäämiseen tähtäävään konkreettiseen suunnitteluun ja toteuttamiseen. Tämä selvitys muodostaa yhden lähtökohdan käydä kunta-, seutu ja valtiotason keskusteluja, mitä seisakkeiden edistämiseksi tulee huomioida. Selvitys kirkastaa edelleen kuvaa siitä, mitä aiemmissä selvityksissä tunnistettujen lyhyen jänteen asema- ja seisakekehittämisen potentiaalit ovat ja mitä niiden ulosmittaaminen edellyttää. Selvitys myös muodostaa työkalun, jonka avulla voidaan seurata seisakkeiden kehitystä ja ylläpitää tilannekuvaa.

Tämä selvitysraportti ja siinä kuvattu tilannekuva on hyväksytty seudun liikennejärjestelmätyöryhmässä 14.11.2023 seudun jatkosuunnittelussa ja selvityksissä huomioitavaksi sekä tilannekuvan ylläpitämisen työkaluksi.

Tilannekuvaa ja seisakekortteja päivitetään vuosittain ja tarpeen vaatiessa.

## Tilaaajan projektiryhmään kuuluivat:

- Tapani Touru, Tampereen kaupunkiseutu, puheenjohtaja
- Katja Seimelä, Tampereen kaupunki
- Hanna Reuterhorn, Tampereen kaupunki
- Juha Paattakainen, Nokian kaupunki
- Helena Ylinen, Ylöjärven kaupunki
- Jutta-Leea Ylönen, Kangasalan kaupunki
- Timo Nevala, Lempäälän kunta
- Matti Vesala, Oriveden kaupunki
- Juho Vehviläinen, Pirkanmaan liitto
- Aimo Huhdanmäki, Väylävirasto
- Mika Periviita, Nysse

## Proxionin työryhmään kuuluivat:

- Eero Kauppinen, projektipäällikkö
- Iida Karjalainen, projektisihteeri
- Ville Valtonen, pääsuunnittelija
- Pinja Salo, asiantuntija



# Sisällysluettelo

## **JOHDANTO**

2. Alkusanat
3. Sisällysluettelu
5. Lähtökohdat ja tavoitteet
6. Menetelmistä yleisesti
7. Työssä tuotettu tietopohja

## **SEUDULLINEN TILANNEKUVA**

9. Seudullisen tilannekuvan muodostaminen
- 10-11 Seisakkeiden seudullisen arvioinnin kriteerit
12. Seisakkeiden seudullinen tilannekuva
13. Huomioita jatkoon

## **TILANNEKUVAN 2023 MUODOSTAMISTA PALVELEVAT SEISAKEKORTIT**

18. Tesoma, Tampere
25. Epilä, Tampere
32. Messukylä, Tampere
39. Harjuniitty, Nokia
46. Ylöjärvi
53. Ruutana, Kangasala
60. Sääksjärvi, Lempäälä
69. Lempäälä
76. Orivesi keskusta

## **LÄHTEET & LIITTEET**



# Lähtökohdat ja tavoitteet

Tampereen kaupunkiseudulla on vuonna 2022 hyväksytty seudun lähijunaliikenteen tavoitteelliset tulevaisuuskuvat ja tiekartta toteutukselle. Tavoitetilan mukaisesti seudulle tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä parempaa palvelutasoa ja joitain uusia seisakkeita lähtökohtaisesti nykyiseen raideinfraan perustuen. Lähijunaliikenteen tasoloikkaa tavoitellaan pidemmällä aikajänteellä, kun myös raideinfraa on ehditty kehittämään. Tavoitetilat ja vaiheittainen prosessi sinne pääsemiseksi on kuvattu liitteessä.

Lähijunaliikenteen kehittämisen tiekarttaa toimeenpantiin vuoden 2023 keväällä valmistuneella ratakapasiteettiselvityksellä, joka toteutettiin seudun ja Väyläviraston yhteistyössä. Selvityksessä tunnistettiin potentiaaleja, joita seudun lähijunaliikenteen kehittämiseen lyhyellä aikajänteellä liittyy. Seisakkeen pohjalta vahvistui ymmärrys siitä, että tavoiteltu seisakkeiden kehittäminen on lyhyellä aikajänteellä mahdollista. Uusien seisakkeiden tavoitteen mukaisen liikennöinnin mahdollistamiseksi Tampereen henkilöratapihan kehitystä voidaan pitää edellytyksenä.

**Tämän selvityksen tavoitteena oli muodostaa jatkosuunnittelun, -selvitysten ja MAL-sopimusneuvottelujen tietopohjaksi yhteismitallisia kuvauksia aiempien seudullisten selvitysten tunnistamien ja esiin nostamien, tavoitteellisesti lähitulevaisuudessa toteutettavien, asema- ja seisakepaikkojen kehittämisen lähtökohdista. Keskeisiä tarpeita on tunnistaa eri seisakkeisiin liittyviä olemassa olevia suunnitelmia ja suunnittelutarpeita sekä seisakkeiden kehittämisen paikallisia ja seudullisia merkityksiä.**

Selvitykseen sisältyy yhdeksän eri kohdetta, joista olemassa olevia asemia tai seisakkeita ovat Lempäälä, Tesoma sekä Orivesi keskusta. Uusien seisakkeiden toteutusta tarkasteltiin Tampereen Messukylään ja Epilään, Nokian Harjuniittyyn, Kangasalan Ruutanaan, Lempäälän Sääksjärvelle sekä Ylöjärven keskustaan.

Laadittu seisakeselvitys antaa seudulle ja kunnille edellytykset valmistautua MAL-sopimusneuvotteluihin ja alustavasti resursoida vaadittua suunnittelua sekä toteutusta.

Lähijunaliikenteen edistäminen jatkuu tavoitteellisen tulevaisuuskuvan saavuttamiseksi seudullisessa yhteistyössä edelleen tämän työn jälkeen ja tässä työssä muodostettua kokonaiskuvaa hyödyntäen.

Laadittua raporttia ja sen sisältämiä seisakekortteja voi hyödyntää työkaluna tilannekuvan ylläpitämiseksi.



# Menetelmistä yleisesti

Työssä tarkastelua teemoissa, jotka on tärkeää huomioida seisakkeen edistämässä ja niiden edistämistä käytävässä keskustelussa. Tarkastelua on tehty pohjaten olemassa olevaan aineistoon, asiantuntija-arvioihin sekä haastatteluihin. Niiltä osin, kuin tietoa ei ole ollut saatavilla, sitä on tuotettu tämän työn yhteydessä.

Seisakekorteissa kuvataan seisakkeiden

- Suunnittelu ja toteutusvalmiutta
- Maankäytön suunnitelmia ja nykytilaa
- Asukkaita ja työpaikkoja
- Kehittämisen vaikuttavuutta ja potentiaalia
- Kehittämiseen kytkeytyviä kustannuksia

Tehtyjen tarkastelujen pohjalta kustakin seisakkeesta on tehty yhteenveto, jossa kuvataan seisakkeen edistämiseen kytkeytyviä ominaisuuksia.

Lisäksi on tehty seudullinen yhteenveto seisakkeiden ominaisuuksista ja edistämisen lähtökohdista.

Seuraavilla sivuilla kuvataan seisakekorttien sisällöt ja niihin kytkeytyvät tarkastelutavat.





# Työssä tuotettu tietopohja

Selvityksessä on määritetty tarkasteltujen seisakkeiden seisakkeiden kysyntä- ja vaikuttavuuspotentiaalit, suunnittelun ja toteutuksen alustavat kustannusarviot sekä tarkasteltu seisakkeisiin kytkeytyviä, olemassa olevia, suunnitelmia. Jo olemassa olevien seisakkeiden osalta arviot tehtiin niihin esitettyihin parannustoimenpiteisiin.

Tässä selvityksessä päivitettiin aikaisempien selvityksien alustavat kustannusarviot tämän hetkiseen (8/2023, MAKU 140 2015=100) MAKU-indeksiin. Lisäksi selvityksessä laadittiin alustavat viitteelliset kustannusarviot Epilän ja Ylöjärven seisakkeista, joista ei ollut aikaisemmin laadittu mitään kustannusarvioita.

Selvitys on laadittu tiiviissä yhteistyössä alueen kuntien ja viranomaisten kanssa. Aineisto koottiin kuntahaastatteluin jokaisesta kohteesta sekä kuntien teettämistä selvityksistä tai suunnitelmista.

Työssä muodostettiin tuotettuun tietopohjaan nojaava seudullista yhteenvedoa palveleva kriteeristö. Yhteenvedon tavoitteena on hahmottaa seudun seisakkeiden tilannekuvaa ja ominaisuuksia vertailun avulla. Kriteeristö muodostettiin suhteellisena vertailuna siten, että seisakkeiden välille muodostuu eroja.

Tarkasteluja ja arvioita tehtiin sillä tarkkuustasolla, kuin niitä on olemassa olevaan tietopohjaan nojaten mahdollista yhteismitallisesti tehdä. Työssä tuotettuja arvioita ja tunnuslukuja on perusteltua päivittää tietopohjan tarkentuessa suunnittelun ja selvitysten tarkentuessa tilannekuvan ja tietopohjan ylläpitämiseksi.



# Seudullinen tilannekuva





# Seudullisen tilannekuvan muodostaminen

Tässä selvityksessä on kerätty tietoa aiemmissa selvityksissä potentiaalisiksi tunnistettujen asema- ja seisakepaikkojen kehittämiseen liittyvissä keskeisissä teemoissa. Selvityksessä on tarkasteltu seisakkeiden:

- Suunnittelu ja toteutusvalmiutta
- Maankäytön nykytila ja suunnitelmat
- Aukkaita ja työpaikkoja
- Kehittämisen vaikuttavuutta ja potentiaalia
- Kehittämiseen kytkeytyviä kustannuksia

Seudullista yhteenvertausta varten toteutetun vertailevan kriteeritarkastelun avulla pyritään havainnollistamaan seisakkeiden erilaisia ominaisuuksia.

Kriteeritarkastelu on toteutettu tuotettuun tietoon pohjaten asiantuntija-arviointina. Kriteeristö muodostettiin suhteellisena vertailuna siten, että seisakkeiden välille muodostui eroja.

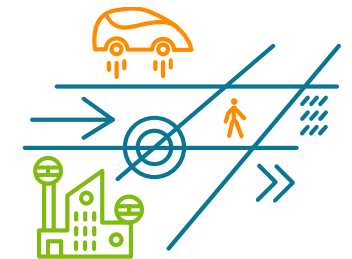
Seudullinen tilannekuva ei ole suunnitelma eikä selvitys ota kantaa seisakkeiden toteutettavuuteen tai toteutusjärjestykseen. Kriteeriarvioinnin ja seudullisen tilannekuvan tavoitteena on hahmottaa tilannekuvaa ja tuottaa tietopohjaa näistä asioista käytävään seudulliseen keskusteluun.

# Seisakkeiden seudullisen arvioinnin kriteerit

TAMPEREEN  
KAUPUNKISEUTU

Arviointi	Tarkempi kuvaus arvioinnista
<b>Asukkaiden muodostama kysyntäpotentiaali nykytilassa kysyntäalueella*</b>	Aluerajausten mukainen asukasluku tilastokeskuksen tiedoista
<b>Työpaikkojen muodostama kysyntäpotentiaali nykytilassa kysyntäalueella*</b>	Aluerajausten mukainen työpaikkojen lukumäärä tilastokeskuksen tiedoista
<b>Tekninen toteutusvalmius</b>	Seisakkeen suunnitteluvalmius ja toteutetun suunnittelun ajantasaisuus
<b>Maankäytön suunnitelma- ja kasvupotentiaali</b>	Arvio tulevista asukkaista ja työpaikoista kunnan toimesta, asemakaavojen valmiusaste ja asemakaavavaranto, seisakkeen kokonaismerkitys alueen kaavoissa
<b>Vaikutus seutustrategian toteutumiseen</b>	Arvio seisakkeen seudullisesti merkittävistä vaikutuksista kestävän yhdyskuntarakenteen kehitykseen ja saavutettavuuden paranemiseen seutustrategian mukaisesti.
<b>Merkitys joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen</b>	Arvio seisakkeen vaikutuksesta ratasuunnan taloudellisesti kestävään kehittämiseen (lipputulot ja joukkoliikennejärjestelmäkokonaisuus) huomioiden seisakkeen kehittämiseen liittyvät riskit.
<b>Kokonaiskustannukset</b>	Arvio seisakkeeseen kytkeytyvien suorien ja johdannaisten kustannusten (seisake, ratakapasiteetti) kokonaissummasta ja kustannuksiin liittyvistä epävarmuuksista

\*Työssä on määritetty asiantuntija-arviona kysynnän aluerajaus, joka huomioi seisakkeen kytkeytymisen muuhun liikennejärjestelmään ja sen vaikutuksen seisakkeen houkuttelevuuteen junaliikenteeseen liityntäpisteenä.



# Seisakkeiden seudullisen arvioinnin kriteerit

TAMPEREEN  
KAUPUNKISEUTU

	1	2	3	4	5
<b>Asukkaiden muodostama kysyntäpotentiaali nykytilassa kysyntäalueella</b>	< 3 500	3 500 - 4 999	5 000 - 7 999	8 000 - 10 000	> 10 000
<b>Työpaikkojen muodostama kysyntäpotentiaali nykytilassa kysyntäalueella</b>	< 1 000	1 000 - 2 000	2 000 - 3 000	3 000 - 4 000	> 4 000
<b>Tekninen toteutusvalmius</b>	Ei ratateknisiä tarkasteluita.	Ratateknisiä tarkasteluita olemassa, mutta niissä voi tunnistaa kehitystarpeita	Esisuunnitelma ja aluevarausuunnitelma tehty.	Esisuunnitelma ja liikenteellinen tarkastelu tehty, jotka ilmentävät nykyistä näkemystä kehittämisestä.	Ratasuunnitelma tehty, tarkempaan suunnitteluun ollaan sitouduttu
<b>Maankäytöllinen kehityskuva ja suunnitelmavalmius</b>	Seisakkeen merkitys alueen kaavoissa vähäinen. Arvio tulevista asukkaista ja työpaikoista kunnan toimesta on pienehkö, asemakaavojen valmiusaste ja asemakaavavaranto pieni,	Seisakkeen merkitys alueen kaavoissa melko vähäinen. Arvio tulevista asukkaista ja työpaikoista kunnan toimesta on kohtalainen, asemakaavojen valmiusaste ja asemakaavavaranto kohtalainen,	Seisakkeen merkitys alueen kaavoissa kohtalainen. Arvio tulevista asukkaista ja työpaikoista kunnan toimesta on kohtalainen, asemakaavojen valmiusaste ja asemakaavavaranto kohtalainen	Seisakkeen kokonaismerkitys alueen kaavoissa suuri. Arvio tulevista asukkaista ja työpaikoista kunnan toimesta on suurehko, asemakaavojen valmiusaste ja asemakaavavaranto hyvä,	Seisakkeen kokonaismerkitys alueen kaavoissa erittäin suuri. Arvio tulevista asukkaista ja työpaikoista kunnan toimesta on suuri, asemakaavojen valmiusaste ja asemakaavavaranto erinomainen,
<b>Seisakkeen tai infratoimenpiteen vaikutus seutustrategian toteutumiseen</b>	Seisakkeen kehityksen merkitys on lähtökohtaisesti paikallinen.	Seisakkeen kehitys vaikuttaa jonkin seudullisesti merkityksellisen hyödyn ulosmittaamiseen	Seisakkeen kehitys myötävaikuttaa usean seudullisesti merkityksellisen hyödyn ulosmittaamiseen.	Seisakkeen kehitys myötävaikuttaa merkittävästi seudullisesti merkittävän keskuksen strategisen saavutettavuuden ja maankäytön kehitykseen.	Seisakkeen kehitys myötävaikuttaa merkittävästi seudullisesti merkittävän keskuksen strategisen saavutettavuuden ja maankäytön kehitykseen. Keskuksessa on jo nykyisin vahva kysyntäpohja.
<b>Seisakkeen tai infratoimenpiteen merkitys joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen</b>	Seisakkeen kehitys vaikuttaa vähäisesti joukkoliikennejärjestelmän taloudellisesti kestävään kehittämiseen sekä operointiin ja sisältää joitakin riskejä.	Seisakkeen kehitys vaikuttaa hyvin positiivisesti joukkoliikennejärjestelmän taloudellisesti kestävään kehittämiseen sekä operointiin mutta sisältää paljon riskejä.	Seisakkeen kehitys vaikuttaa kohtalaisesti joukkoliikennejärjestelmän taloudellisesti kestävään kehittämiseen sekä operointiin mutta sisältää jonkin verran riskejä.	Seisakkeen kehitys vaikuttaa hyvin positiivisesti joukkoliikennejärjestelmän taloudellisesti kestävään kehittämiseen sekä operointiin mutta sisältää jonkin verran riskejä.	Seisakkeen kehitys vaikuttaa erittäin positiivisesti joukkoliikennejärjestelmän taloudellisesti kestävään kehittämiseen sekä operointiin ja sisältää vain vähän riskejä.
<b>Kokonaiskustannukset</b>	Seisakkeeseen liittyy suuret suorat ja/tai välilliset kustannukset	Seisakkeeseen liittyy suuret suorat ja/tai välilliset kustannukset	Seisakkeeseen liittyy kohtalaiset suorat ja/tai välilliset kustannukset	Seisakkeeseen liittyy maltilliset suorat ja/tai välilliset kustannukset	Seisakkeeseen liittyy vähäiset suorat ja/tai välilliset kustannukset

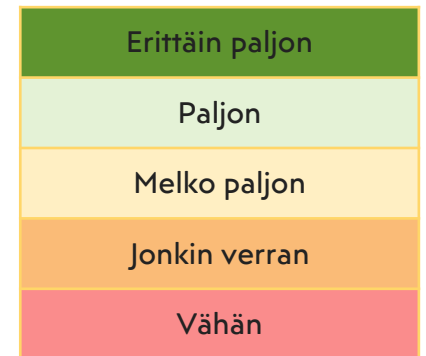
\*työssä määritetty kysynnän aluerajaus

# Seisakkeiden seudullinen tilannekuva

Seisake	Asukkaat nykytilassa*	Työpaikat nykytilassa*	Tekninen toteutusvalmius	Maankäytöllinen kehityskuva ja suunnitelmavalmius	Seisakkeen tai infratoimenpiteen vaikutus seutustrategian toteutumiseen	Seisakkeen tai infratoimenpiteen merkitys joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen	Kokonaiskustannukset
Tesoma**	Erittäin paljon	Erittäin paljon	Paljon	Erittäin paljon	Melko paljon	Erittäin paljon	Erittäin paljon
Epilä	Melko paljon	Paljon	Jonkin verran	Melko paljon	Vähän	Vähän	Paljon
Messukylä	Erittäin paljon	Melko paljon	Melko paljon	Melko paljon	Jonkin verran	Melko paljon	Melko paljon
Harjuniitty	Jonkin verran	Vähän	Paljon	Paljon	Vähän	Jonkin verran	Melko paljon
Ylöjärvi	Erittäin paljon	Erittäin paljon	Jonkin verran	Paljon	Erittäin paljon	Jonkin verran	Vähän
Ruutana	Vähän	Vähän	Paljon	Melko paljon	Melko paljon	Melko paljon	Melko paljon
Sääksjärvi	Melko paljon	Melko paljon	Melko paljon	Paljon	Paljon	Erittäin paljon	Melko paljon
Lempäälä**	Paljon	Melko paljon	Vähän	Melko paljon	Melko paljon	Vähän	Vähän
Orivesi keskusta**	Melko paljon	Jonkin verran	Erittäin paljon	Jonkin verran	Melko paljon	Paljon	Erittäin paljon

Taulukossa esitetty arviointi perustuu laadullisiin vertaileviin analyyseihin, joita on tehty seisakkeissa esitettyjen tietojen pohjalta tiiviissä yhteistyössä kuntien nimeämien projektiryhmän jäsenten kanssa.

**Kuinka merkittävästi tarkasteltava tekijä tukee seisakkeen kehittämistä:**



\*Asukkaat ja työpaikat on määritelty seisakkeen vaikutusalueelta, joka huomio seisakkeen kytkeytymisen kilpaileviin joukkoliikennemuotoihin.

\*\*Tesoman seisakkeelta arvioidaan 2. vaiheen (uuden sivuraiteen ja reunalaiturin) vaikuttavuutta ja merkitystä. Lempäälän osalta esitettyjä laiturimuutoksia ja Oriveden keskustan osalta myös radan sähköistämistä seisakkeelle asti ja laiturin pidentämistä.

# Tilannekuvatyön antamia huomioita jatkoon\*

**Sääksjärvi, Tesoma ja Oriveden keskusta** ovat koko joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen kannalta keskeisiä kehitettäviä seisakkeita/asemia, koska ne mahdollistavat kustannustehokkaasti ja verrattaen riskittömästi koko järjestelmään vaikuttavia kehitysaskeleita.

**Messukylä ja Ruutana** ovat lähijunaliikenteen kehittämisen kannalta tärkeitä seisakkeita. Ne paitsi mahdollistavat lähijunaliikenteen kohteissa ja myös tukevat taloudellisesti kestäväää lähijunaliikenteen operointia ratasuunnalla, ja kytkeytyvät siten koko seudun joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen.

**Ylöjärven ja Sääksjärven asemilla** on erityinen strateginen rooli seudun keskustaverkoston, yhdyskuntarakenteen sekä saavutettavuuden kehittämiseksi seudullisesti merkittävissä sijainneissa.

**Epilän**, jonka toteuttaminen edellyttää kohtaamispaikan toteuttamista (Tesomalle), ja **Harjuniityn** kehittämistä on perusteltua tarkastella osana suunnan laajempaa kehityskokonaisuutta.

Nykytilanteen asukas- ja työpaikkapohja tukevat kehittämistä erityisesti olemassa olevissa merkittävissä keskuksissa, mutta tarkastelu vain niiden kautta ei muodosta riittäviä perusteita kehittämistoimenpiteiden määrittämiseksi.

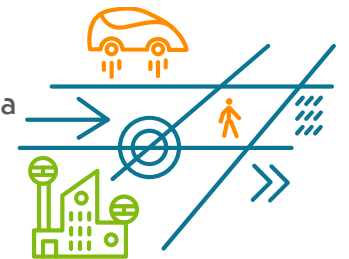
Kaavalliset edellytykset ja perusteet seisakkeiden kehittämiseksi ovat lähtökohtaisesti hyvät.

Teknisen suunnittelu ja toteutusvalmiuden parantaminen edellyttää määrätietoista työtä.

Kustannusarvioita voi pitää alustavina, mutta niissä on tunnistettavissa teknisistä rakenteista johtuvaa vaihtelua eri seisakkeiden välillä.

Jatkosuunnittelussa on keskeistä tunnistaa seudun ja kunnan tavoitteleva rooli eri seisakkeille ja sitä kautta junakalustoon kytkeytyvät lähtökohdat suunnitteluperiaatteille ts. mahdollisuus toteuttaa laituripituudeltaan ja toteutusratkaisuiltaan erilaisia seisakkeita.

- **Messukylä, Ruutana ja Epilä** voidaan tunnistaa yksin lähijunia palvelevina seisakkeina.
- **Ylöjärvi, Sääksjärvi, Lempäälä ja Tesoma** ovat seudullisesti merkittäviä keskuksia ja asemat palvelevat myös kaukojuna liikennettä.
- **Orivesi keskustan ja Harjuniityn** osalta on tarpeen edelleen tarkastella tarkemmin sen kytkeytymistä yliseudulliseen taajama- ja kaukojunaliikenteeseen suunnitteluperusteiden tarkentamiseksi.



\*Jatkosuunnittelussa on tärkeää huomioida myös muita kuin tässä tilannekuvassa tarkasteltuja tekijöitä. Junaliikenteen kytkeytymistä seudun yhdyskuntarakenteen kehittämiseen on tarkasteltu rakennesuunnitelman 2040+ yhteydessä, jonka laatimisessa on hyödynnetty seudun lähijunaliikenteen kehittämiseen kytkeytyviä tavoiteloja ja tiekarttoja. Lisäksi mm. Tampereen henkilöratapihan kehittäminen, junaliikenteen kilpailuttaminen, valtakunnalliset raideinvestoinnit sekä MAL-sopimus vaikuttavat merkittävästi seisakkeiden edistämiseen.



Seudullisen tilannekuvan muodostamista  
palveleva aineisto  
SEISAKEKORTIT  
2023

# Yleiskuvaus seisakekorttien sisällöstä

Teema	Sisältö 1	Huomioitavaa	Sisältö 2	Huomioitavaa	Sisältö 3	Huomioitavaa
Suunnittelu ja toteutusvalmius	Kuvataan tiiviisti seisakkeen tekniseen toteuttamiseen kytkeytyvät suunnitelmat sekä niiden keskeisiä sisältöjä.	Tarkemmin suunnitelmien sisältöjä on tutkittavissa aiemmista suunnitelmista, jotka on mainittuna tämän selvityksen lähteissä.	Tuodaan esille jatkosuunnitteluun sekä seisakkeen kehittämiseen nykyhetkestä tunnistettavia ominaisuuksia	Näkökulmia jatkokehittämiseen on tuotettu seudun selvitysten, haastattelujen sekä asiantuntija-arviointien pohjalta	Tuodaan esille seuraava suunnitteluvaihe sekä seisakkeen kehittämisessä tai toteuttamiseen kytkeytyviä teemoja, ratkaistavia asioita ja tunnistettuja haasteita.	Näkökulmat ja haasteet ovat moninaisia ja niihin tulee suhtautua näkökulmina eikä suunnitelmana tai tiekarttana tai kannanottona toteutuksen mahdollisuudesta.
Maankäytön nykytila ja suunnitelmat	Kuvataan karttoihin, tilaistoihin, paikkatieteaineistoihin ja paikallistuntemukseen nojaten yleisellä tasolla seisakkeen sijoittumista rakenteeseen sekä kytkeytymistä palveluihin ja liikennejärjestelmään.	Suunnitelmia ja niissä esitettyjä lähijunaliikenteen kannalta kiinnostavia näkökulmia on tuotu esiin siltä osin, kun niitä on ollut saatavilla tai tuotu esiin haastatteissa. Kuvaukset vaihtelevat jonkin verran seisakkeiden välillä	Kuvataan maankäytön kehittämiseen liittyvät suunnitelmat, niiden lainvoimaisuus sekä kasvu- ja kehityssuunnitelma (Yleiskaava, Asemakaava, Kaavoitusohjelma. Muut maankäytönsuunnitelmat mm. rakennesuunnitelma 2040+)			
Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella	Kuvataan nykytilanteen tilastoaineistoon pohjaten työssä muodostetulle kysyntäalueelle sijoittuva väestö ja työpaikkamäärä, sekä niiden ominaisuuksia	Asukas ja työpaikkamäärien hteenä SYKE ja Tilastokeskus 2023.	Kuvataan hyödynnetyn aluerajauksen perustelut. Seisakkeista Tesoma, Epilä, Messukylä, Harjuniitty ja Orivesi keskusta on tarkasteltu työssä määritetyn aluerajauksen avulla.	Kysyntäalueeksi on määritetty alue, jolta liittyminen junaan tarkasteltavalla seisakkeella on todennäköisesti houkuttelevin joukkoliikenteen valinta. Arvio houkuttelevuudesta on tehty asiantuntija-arviona. Kysyntäalueena on tarkastelu 1- ja 2,5 km kehiä silloin, jos niiden sisällä ei ole kilpailevia joukkoliikennemuotoja.		

# Yleiskuvaus seisakekorttien sisällöstä

Teema	Sisältö 1	Huomioitavaa	Sisältö 2	Huomioitavaa	Sisältö 3	Huomioitavaa
Potentiaali ja vaikuttavuus	Tuodaan esille joukkoliikenteen nykyinen rooli alueella, esitetään seisakkeen kehittämisen vaikutus eri kulkumuotojen väliseen kilpailuasotelmaan vertailemalla matka-aikoja Tampereen keskustaan	Matka-ajat on laskettu seisakkeilta Tampereen päärautatieasemalle. Junan matka-ajat on koottu aikaisemmista selvityksistä. Auton matka-ajat ovat Google Mapsin mukaisia vuorokauden keskiarvoja ja niihin on lisätty 2 minuuttia pysäköintiä varten. Bussien matka-ajat ovat Nyssen läntisen linjastosuunnitelman (2024-2025) mukaisia niiden reittien osalta, jotka on esitetty suunnitelmassa ja muilta osin poimittu reittioppaasta.	Esitetään arvio seisakkeen matkustajakysynnästä vuonna 2030 hyödyntäen vuoroväliin, asukas- ja työpaikkamäärään sekä matka-aikaan seudun ytimeen liittyviä suureita.	Matkustajakysynnän arviointia on kuvattu laajemmin liitteessä	Esitetään arvio seisakkeen seudullisesta merkittävydestä perustuen seutustrategian tavoitteistoon sekä arvioon seisakkeen merkityksestä joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen.	Arvio kuvaa seudullista merkitystä hyvin yleispiirteisesti.
Alustava kustannusarvio	Kuvataan kustannusarvio ja kustannusarvion lähteenä toimiva aiempi selvitys tai esitetään kustannusarvion laatimisen perusteet, mikäli kustannusarvio on tehty tämän työn yhteydessä. Tässä selvityksessä päivitettiin aikaisempien selvityksien alustavat kustannusarviot samaan tämän hetkiseen (8/2023, MAKU 140 2015=100) MAKU-indeksiin. Kuvataan kustannusarvioon sisältyvät rakennusosat.	Seisakkeiden toteuttamiseen liittyy paljon seisakeympäristön kehittämiseen kytkeytyviä kustannuksia, joita ei ole huomioitu osana esitettyä kustannusarviota.	Kuvataan aiemmassa suunnittelussa tehtyyn kustannusarvioon liittyviä epävarmuuksia, joita on tunnistettu tämän selvityksen lähtökohtaselvitysten, seisakkeen teknisen suunnittelun ja kunnan maankäytön suunnittelun yhteydessä. Kuvataan nykytilanteeseen kytkeytyviä perusteita tarkistaa kustannusarviota		Esitetään arvio seisakkeen liityntäkulkutavoista ja niiden edellyttämien liityntäpysäköintipaikkojen toteuttamisen kustannuksista. Määrittämiseen käytettiin hyödyksi aikaisempia selvityksiä kaupunkiseudulta sekä haastatteluista saatuja syötteitä. Lisäksi hyödynnettiin Tampereen kaupungin keräämää rekisteridataa Tampereen sisääntuloväyliltä. Kuvataan perusteet liityntäpysäköinnin toteuttamisen kustannusten laskemiseen	
Yhteenveto	Kuvataan seisakkeen tilannekuvaan liittyvät keskeiset ominaisuudet ja huomiot sekä vertailu seudun keskimääräiseen seisakekehityskohteeseen.		Tuodaan esille seisakkeen kehittämiseen kytkeytyviä strategisia ja seudullisesti merkittäviä näkökulmia sekä kehittämiseen kytkeytyviä avoimia kysymyksiä		Tuodaan esille tekniseen suunnitteluun ja toteutusedellytysten muodostamiseen kytkeytyviä näkökulmia.	





# Seisakekortit 2023

TAMPEREEN  
KAUPUNKISEUTU



# Tesoma

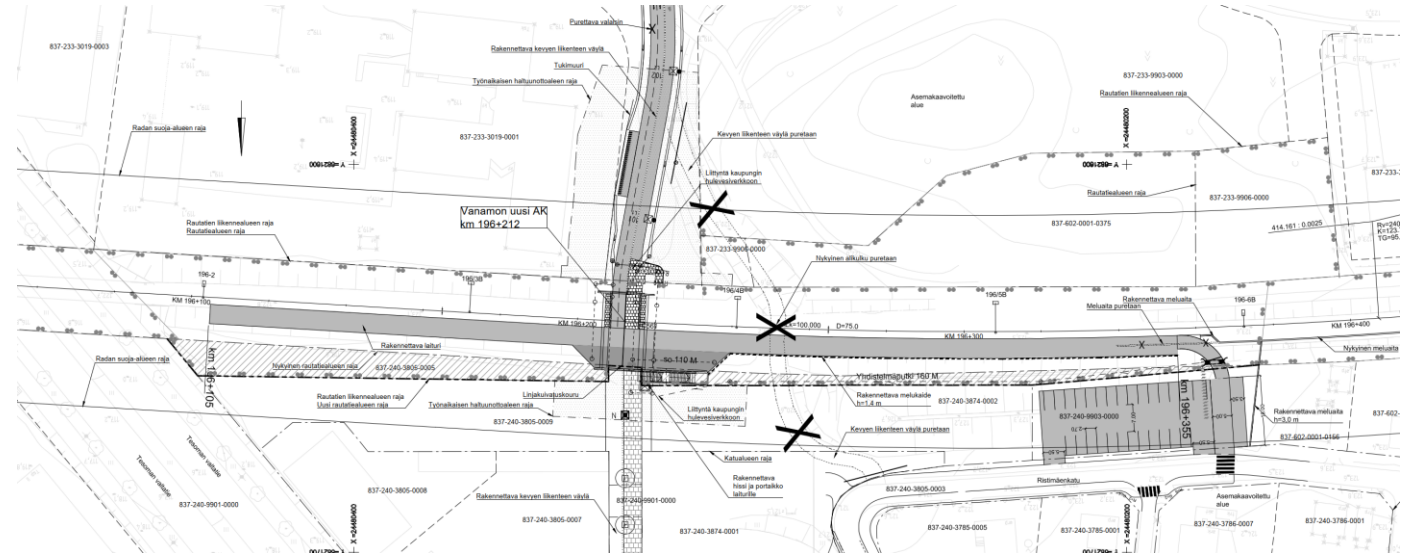
Tampere

# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Tesoma

**Viimeisin suunnitelma:** Tesoman rata- ja rakentamissuunnitelma (1 ja 2. vaihe). 2. vaiheesta on olemassa vain ratasuunnitelma.

- Junaliikenne alkoi Tesoman seisakkeella elokuussa 2021
  - Tesoman seisakkeella on nykyisin vain yksi laituriraide
- Ennen Epilän ja Harjuniityn seisakkeen toteuttamista Tesomalle on tarpeen toteuttaa uusi sivuraide junakohtauksia varten
  - Molemmille raiteille tarvitaan laiturit, sillä tarkastellussa liikenne rakenteissa olisi kauko- ja lähijunien välisiä kohtaamisia Tesomalla
  - Nykyisen laiturin rakennuspäätös perustuu ajatukseen, että akuuttia kohtaamistarvetta ei ole.
    - Käsitys kohtaamistarpeesta on muuttunut lähijunakehityksen kiihdyttyä ja koska aikataulurakenne muuttui rataosalla ja Nokian välilaituri lisää rataosan kapasiteettia tulevaisuudessa
  - Kohtauspaikan toteuttaminen edellyttäisi nykyisen laiturin purkamista
  - Nykyisessä alikulussa on varauduttu toiseen raiteeseen ja laituriiin, joten uutta alikulkua ei tarvita



Tesoman seisakkeen ratasuunnitelma (NRC Group, 2019)

**Seuraava suunnitteluvaihe:**  
Rakentamissuunnittelu (toteutusvalmis)

**Haasteita/ratkaistavaa:**  
1. Lisäraiteen tarkempi suunnittelu (Lielähti-Tesoma) ja sen rahoitus

# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Tesoma

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Seisake sijaitsee keskeisellä paikalla Tesoman alueella. Seisakkeen ympäristössä on paljon palveluja. Pohjoispuolella asuminen on pääasiassa kerrostaloasumista ja eteläpuolella pientaloasumista.
- Asukkaita ja työpaikkoja on nykyisin noin 4 500 yhden kilometrin kävelyetäisyydellä.
- Seisakkeen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Raholan liikuntakeskus ja urheilukenttä sekä S-market. Hieman pohjoisemmassa sijaitsee Liikekeskus Westeri ja noin 500 metrin etäisyydellä Tesoman koulutalo. Lounaassa sijaitsee lisää liikuntapalveluja, kuten Padel-halli ja puistoja. Noin kilometrin kävelyetäisyydellä on myös Tesomajärven uimaranta. Eteläpuolen pientaloalueella sijaitsee Raholan koulu.

### Yleiskaava:

- Vireillä Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2021-2025

### Asemakaavat:

Juuri hyväksytty asemakaava (kaavavaranto)

- Rahola radanvarsi, kaava 8707 (hyväksytty, 12/2022)
  - Asemakaavan muutoksella mahdollistetaan uuden kaupunkimaisen asuinalueen sekä työpaikka- ja palvelutilojen rakentaminen nykyisen teollisuusalueen tilalle. Alueelle muodostuu myös viheraluetta sekä uusia jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä mm. radan ali. Rakennusoikeutta muodostuu yhteensä 122 109 k-m<sup>2</sup>, josta esimerkiksi asuinkerrostalojen korttelialueille osoitetaan 102 050 k-m<sup>2</sup>, liikerakennusten korttelialueelle 2250 k-m<sup>2</sup> päivittäistavarakauppaa varten, yleisten rakennusten korttelialueelle mm. paloasemaa, seurakuntataloa, pysäköintilaitosta, työpaikka- ja liikuntatiloja varten n. 12 700 k-m<sup>2</sup> sekä alueen itäosaan päiväkotia varten 3000 k-m<sup>2</sup>. Asuinalue on noin 2550 asukkaalle.

Kaavoitusohjelma:

- Asemakaavoitusohjelma 2022-2026 (Tesoman radanvarsi)
  - Alueen asemakaavamuutosten pohjaksi laaditaan kantakaupungin vaiheyleiskaavan 2021-2025 yhteydessä osa-alueetarkasteluja. Aluetta kehitetään keskustamaisen asumisen ja palvelu- ja toimitilojen alueeksi. Suunnittelussa huomioidaan kantakaupungin yleiskaavan tavoitteet. Asemakaavat laaditaan pienemmissä kokonaisuuksissa. Alueelle tulee asumista n. 25 000 k-m<sup>2</sup> ja muuta kerrosalaa n. 5 000 k-m<sup>2</sup>. Suunnittelussa kehitetään liikenneverkkoa lähijunaliikenne, kävely ja pyöräily huomioiden.

### Muut maankäytön suunnitelmat:

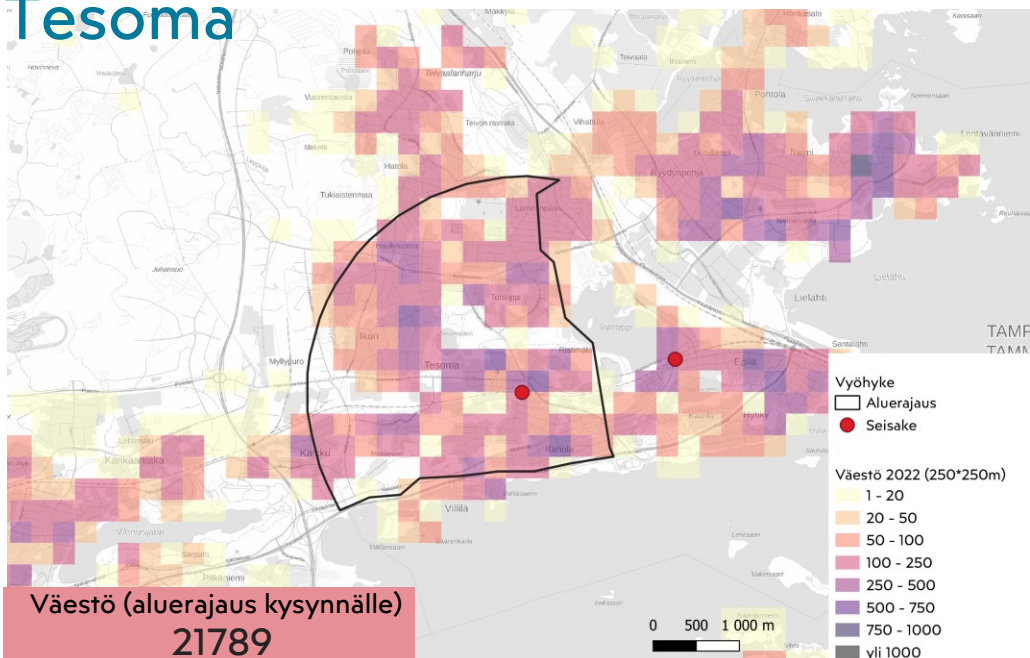
- Tesoman visiotyö, 2022
- Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde on tunnistettu seudullisesti merkittävien palveluiden keskuksiksi



Havainneilmakuva Raholan uudesta alueesta.

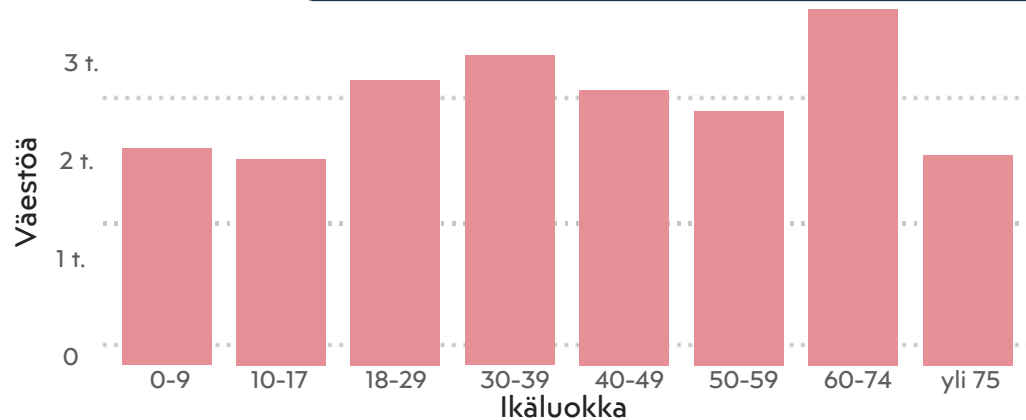
# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella

## Tesoma

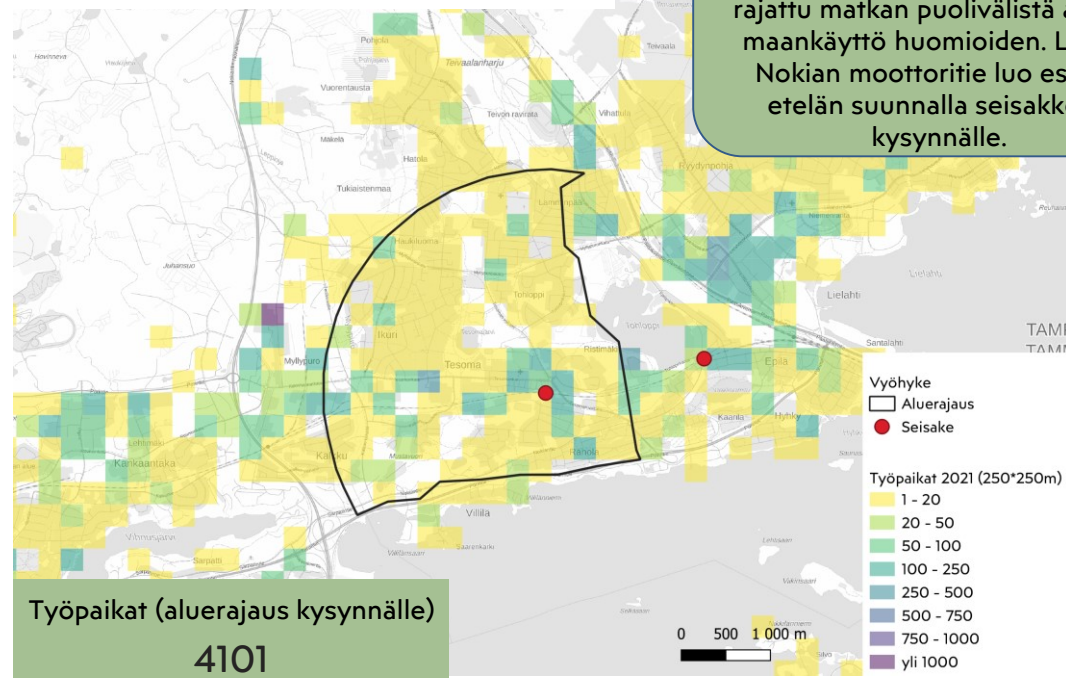


Ikäluokat  
4 t.

Kilometrin säteellä asemasta asuu paljon työkäisiä, joiden liikkumistarpeisiin lähijuna on erittäin tarkoituksenmukainen.

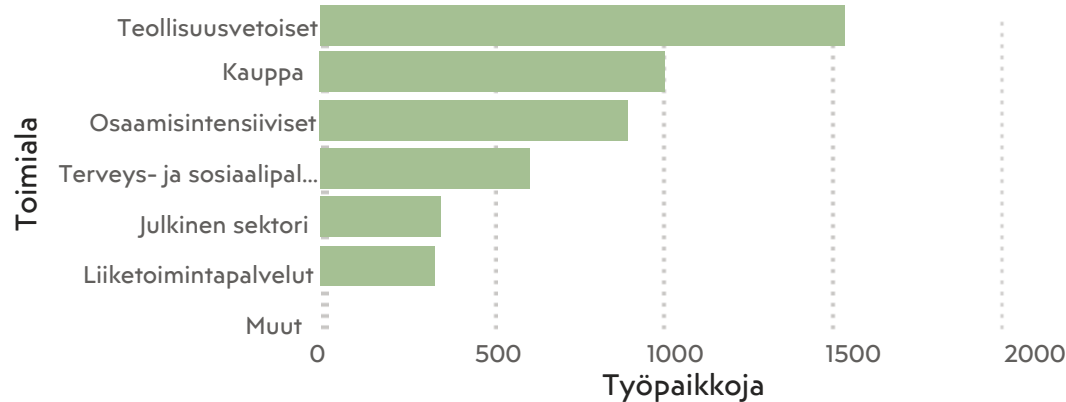


**Aluerajauksen perustelut:**  
 Tesoman ja Epilän seisakkeet sijaitsevat n. 2 km etäisyydellä toisistaan, joten tarkastelualue on rajattu matkan puolivälistä alueen maankäyttö huomioiden. Lisäksi Nokian moottoritie luo esteen etelän suunnalla seisakkeen kysynnälle.



Toimialat

Työpaikkoja on alueella vähän suhteessa asukasluukuun, joten suurin osa asukkaista käy muualla töissä



Lähteet: SYKE ja Tilastokeskus 2023  
 Koonnut: Tampereen kaupunkiseutu

# Alustava kustannusarvio

## Tesoma

Alustava kustannusarvio on laadittu Tesoman seisakkeen 2. vaiheen ratasuunnitelman yhteydessä (2019). Kustannusarvio on muutettu nykyisen MAKU-indeksin mukaiseksi tässä selvityksessä.

- Tesoman 2. vaiheen alustava kokonaiskustannusarvio (Alv. 0 %) on 4,7 M € (Maku 140, 2015=100)
- Tesoman muutokset sisältävät niin suuria epävarmuustekijöitä, että niiden kustannusarviot tulisi tarkentaa mahdollisessa jatkosuunnittelussa.



Tesoman seisake. (Väylä, 2021)



Seisakkeen toteuttamisesta saatu alustava kustannusarvio on suuntaa antava, ja se tarkentuu suunnittelun edetessä. Määräviä tekijöitä ovat uusi sivuraide ja reunalaiturit.

### Liityntäpysäköinnin kustannukset:

Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 210 pyöräpaikkaa. Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 16 800 € (ilman asennusta).

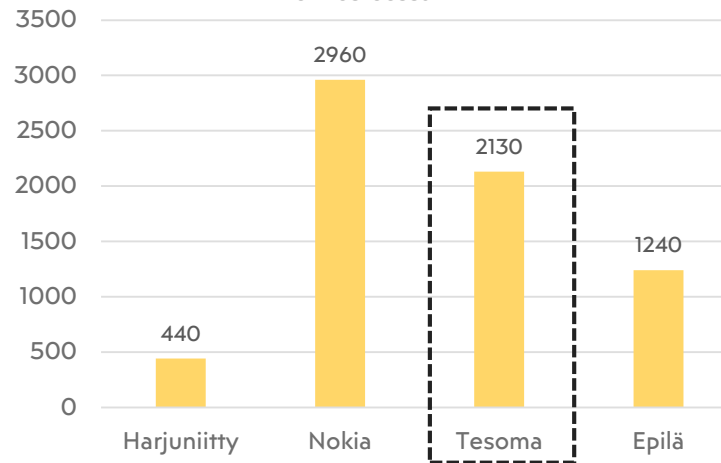
**Liityntäpysäköinnin laskentaperusteet on esitetty seuraavalla sivulla.**

# Potentiaali ja vaikuttavuus Tesoma

Tesomalla matkustajamäärät ovat kasvaneet vakuuttavasti aina avaamisesta lähtien. Seisakkeella on muutamia liityntäpysäköintipaikkoja, mutta niitä käytetään myös asukas-pysäköintiin. Alueelle on tulossa rakenteellista pysäköintiä, mikä muuttaa alueen pysäköintiratkaisua kokonaisuutena ja muodostaa uusia lähtökohtia kehittämiseen. Asemalle on hyvät kulkuyhteydet, ja radan ali kulkee Tesoman valtatie, joka yhdistyy Porintiehen. Nyssen läntisessä linjastosuunnitelmassa vuodelle 2024-2025 Tesoman aseman läheisyydessä kulkee 6 bussilinjaa, jotka luovat joukkoliikenneyhteyden aseman ja lähistön asuinalueiden välille. Tesoman seisaketta kehitetään paikallisia tarpeita huomioiden. Vuoden 2022 syksystä lähtien lähijunavuorot ovat olleet vakiominuuttisia, jolloin niiden kytkentä yhä tehokkaammin runkobussivuoroihin olisi mahdollista. Tesoman asemaseudun matkaketjuja tulisikin yhä enemmän kehittää. Lähijunat täydentävät Nyssen runkobussiyhteyksiä kilpailukykyisellä matka-ajalla. Tesoman seisakkeen matkoista jopa neljännes suuntautuu kaupunkiseudun ulkopuolelle. Tesoman kohtausraide lisäisi ratakapasiteettia Tampere-Nokia-välillä, josta hyötyisi myös kaukojuna liikenne ja tavaraliikenne.

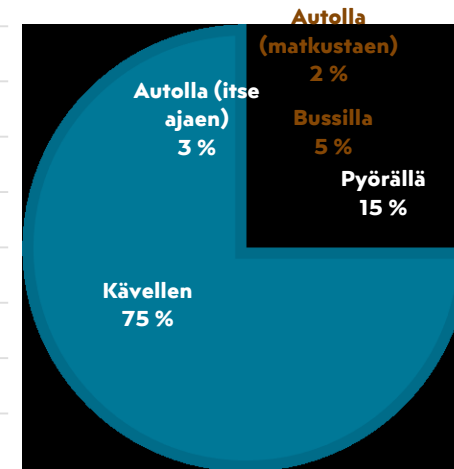
Paikallisena seisakkeena Tesoman pääliityntätapa olisi jalankulku. Pyöräyhteyksiä ja -pysäköintiä kehittämällä pyörän liittynässä on potentiaalia. Bussiliityntä on sidoksissa lähes täysin linjastosuunnitteluun ja bussien ja lähijunien aikataulujen kytkemiseen.

Seisakekohtaisten aluerajausten mukaiset matkustajaennusteet, jos Harjuniitystä kulkee 14 vuoroa/arkivrk ja muilta asemilta 26 vuoroa /arkivrk Tampereelle. Nokian aseman maankäytön kehitystä vuodelle 2030 ei olla arvioitu, eikä siten huomioitu ennusteissa



■ Matkustajaennuste vuonna 2030 (arvioitu vaikutusalue)

Seisakkeen liityntäkulkutapajakauman ennuste/tavoititila



## Seisakkeen merkittävyys kaupunkiseudulle:

Kehittämistoimenpide kohdistuu seudullisesti merkittävään keskukseen. Keskuksessa on jo juna liikennettä ja siten edellytykset potentiaalın ulosmittaamiseen. Kehittämistoimenpiteen seudullisesti merkittävät vaikutukset liittyvät erityisesti juna liikenteen kehittämiseen koko ratasuunnalla.

Kulkumuoto	Matka-aika Tampereen asemalle
Auto	21 min
Bussi	45 min
Juna	8 min

Arvio liityntäpysäköintipaikkojen tarpeesta vuonna 2030

Autopaikat	_*
Pyöräpaikat	210

\*) Tampereen kaupunki ei luultavasti lisää autopaikkoja

# Yhteenveto Tesoma

## Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Tesoman 2. vaiheesta on jo olemassa ratasuunnitelma.
- Ennen Epilän ja Harjuniityn seisakkeiden toteuttamista Tesomalle on tarpeen toteuttaa uusi sivuraide junakohtauksia varten.

## Maankäyttö

- Tesoma on Tampereen merkittävä aluekeskus, jossa on tiivistä sekoittunutta maankäyttöä.
- Alueella on jo nykyisin runsaasti asemakaavavarantoa ja täydennysrakentamisen mahdollistavia asemakaavoja vireillä.
- Tesoman alueelle on suunnitteilla merkittävästi uutta maankäyttöä.

## Kustannusarvio

- Tesoman 2. vaiheen alustava kokonaiskustannusarvio (Alv. 0 %) on 4,7 M €.

## Potentiaali ja vaikuttavuus

- Seisakkeen arvioitu lähijunaliikenteen kysyntä vuonna 2030 on 2130 matkaa arkivuorokaudessa.
- Seisakkeen yhteyteen ei tule autoliityntäpysäköinnin laajennusta.

### Näkökulmia kehittämiseen:

Tesoma on seudullisesti merkittävä keskus, joka on jo nykytilassa junaliikenteen piirissä. Seisakkeeseen kytkeytyvät kehittämistoimenpiteet (uusi raide ja laiturit) myötävaikuttaisivat suunnan junaliikenteen kehittämiseen positiivisesti mahdollistamalla lisäliikennettä ja uusia seisakkeita. Siten perusteet panostaa Tesoman kohtauspaikan kehittämiseen koko ratasuunnan etujen nimissä ovat ilmeiset. Tampereen kaupungilla Tesoman seisakkeen edelleen kehittämistä vastavalmistuneen projektin jälkeen ei toistaiseksi ole priorisoitu. Seudullisesti tavoitteena on kehittää pidemmällä jännteellä koko Nokian ratasuuntaa sekä useita uusia seisakepaikkoja eri ratasuunnilla. Onkin syytä pohtia kriittisesti sitä, onko Tesoman ohituspaikkaa tarkoituksenmukaista viedä eteenpäin omana ensivaiheen hankkeena vai pyrkiä edistämään lisäraiteen rakentamista koko ratasuunnalle.



### Askelmerkkejä jatsoon

1. Lisäliikennöintikustannuksiin sitoutuminen
2. Yhteishankintasopimus toteuttamisen laatimisesta Väyläviraston kanssa
3. Rakentamissuunnitelman ja toteuttamisen aloittaminen



# TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



## Epilä

Tampere

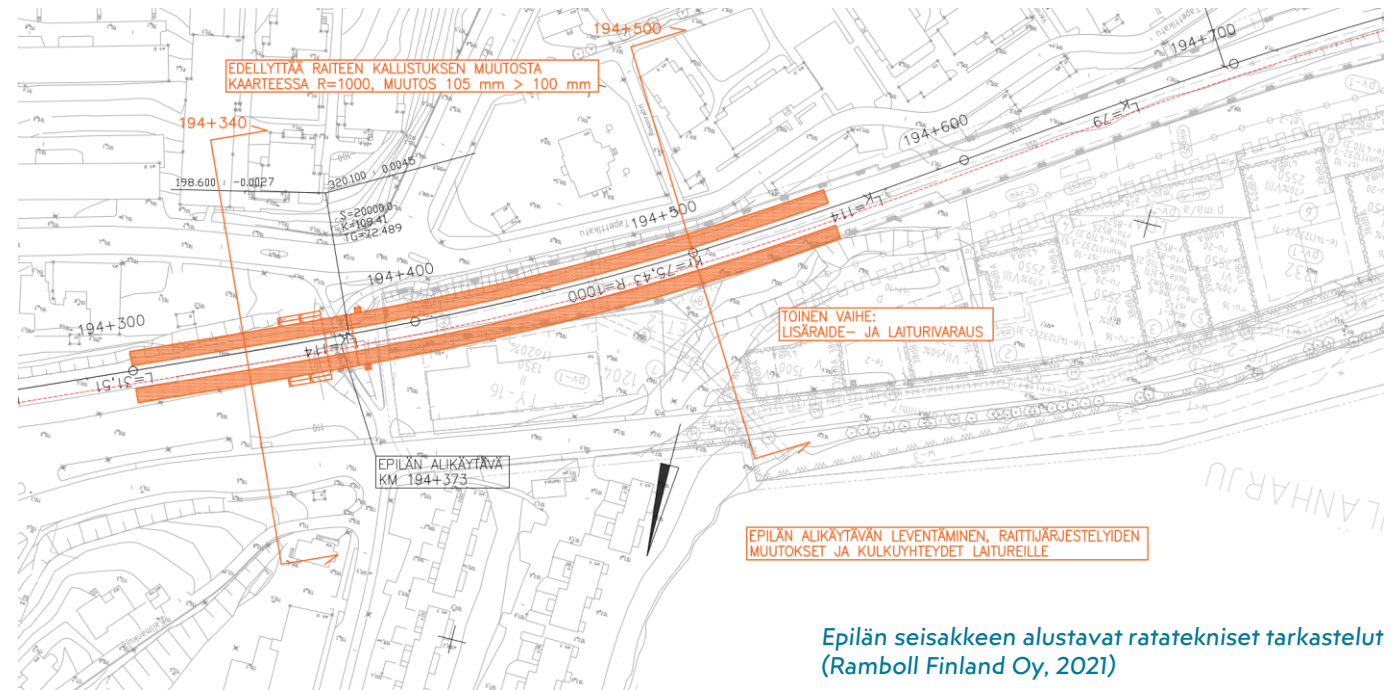
# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Epilä

**Viimeisin suunnitelma:** Epilän seisakkeen alustavat ratatekniset tarkastelut, 2021

Esitetty sijainti perustuu ratageometriaan sekä olemassa olevien kulkuyhteyksien, kuten Epilän alikäytävän hyödyntämiseen. Esitettyä sijaintia idempänä, eli lyhenevien ratakilometrien suunnassa, seisakkeen rakentaminen vaatisi todennäköisesti yksityisten tonttien lunastamista radan eteläpuolelta.

- Raidegeometria on pystygeometrialtaan melko tasaista Lielahden liikennepaikalta aina ratakilometrille 194+600 asti eli noin 200 m Epilän alikäytävästä länteen
- Ratakilometreillä 194+600-195+750 radan pystygeometria on hyvin jyrkkää vaihdellen 11,8-12,2 ‰ välillä eli noin 200 m länteen Epilän alikäytävästä aina noin Tammermatic Oy:n teollisuuskiinteistölle asti
  - Suurin sallittu arvo matkustajaliikenneraiteen pituuskaltevuudelle on enintään 5 ‰
- Ratakilometrillä 195+750 eli noin Tammermatic Oy:n teollisuuskiinteistöltä aina Tesoman asemalle asti pystygeometria vaihtelee 1,4-2,5 ‰ välillä



Epilän seisakkeen alustavat ratatekniset tarkastelut (Ramboll Finland Oy, 2021)

### Haasteita/ratkaistavaa:

1. Raiteen kallistus 105 mm → 100 mm, mikä vaikuttaa radan sallittuun nopeuteen.
2. Ensivaiheen ratkaisu (lisäraide, laiturit)?
3. Vaatii maanlunastuksia
4. Epilän alikulun uusiminen (ei täytä nykyisin esteettömyysvaatimuksia)
5. **Epilän seisakkeen toteuttaminen vaatii Tesomalle kohtaamismahdollisuuden eli ns. Tesoman toiseen vaiheeseen toteuttamisen.**

### Seuraava suunnitteluvaihe:

Seisakkeen tarkemman esisuunnitelman laatiminen

# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Epilä

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Seisake sijaitsee Epilän alueen keskellä. Alueen asutus on pääasiassa kerrostaloasumista, jonka lisäksi kaakkoissuunnassa on rivitaloasumista.
- Asukkaita Epilän postinumeroalueella on 7 601 (2021) ja työpaikkoja 1 676 (2020).
- Seisakkeen välittömässä läheisyydessä sijaitsee K-market, Nahkatehtaan päiväkoti, varasto- ja liiketiloja sekä leipomo. Lisäksi Vaakkolammin puisto ja ulkoilualue sijaitsevat seisakkeesta 200 metriä etelään.

### Yleiskaava:

- Vireillä Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2021-2025

### Asemakaavat:

#### Kaavavaranto:

- Tohlopinranta, kaava 8525
  - Asemakaava mahdollistaa Tohloppi-järven etelärantaan entiselle teollisuusalueelle uuden asuntoalueen rakentamisen. Kaava mahdollistaa noin 700 asukkaan asuinkorttelin rakentamisen Epilänharjun kaupunginosaan. Rakennusoikeutta uudella käyttötarkoituksella on 30 970 k-m<sup>2</sup>.

Vireillä olevat asemakaavat: -

Kaavoitusohjelma: -

### Muut:

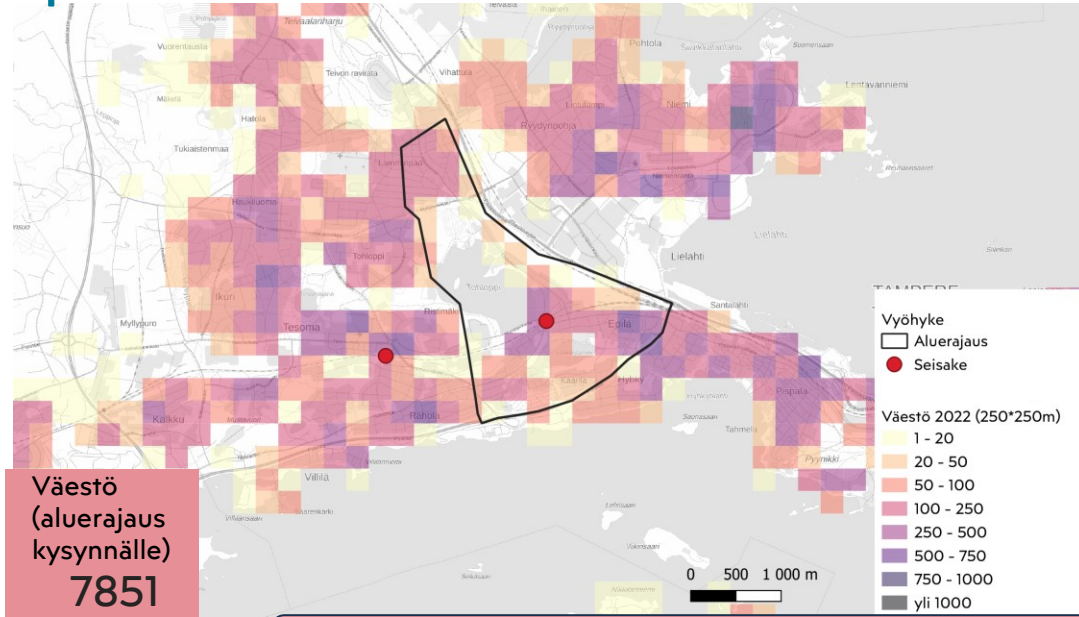
- Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde merkittävän kasvun vyöhykkeelle



Epilän seisakkeen ympäristö. (Paikkatietoikkuna, 2023)

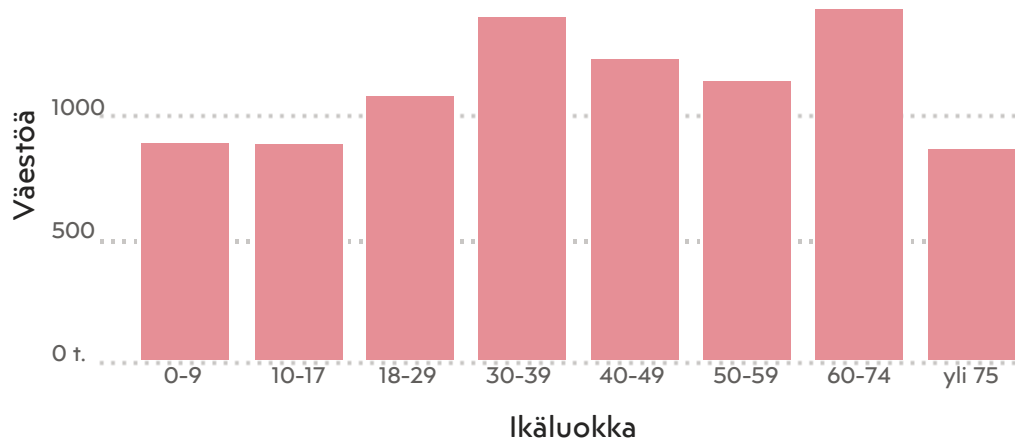
# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella

## Epilä



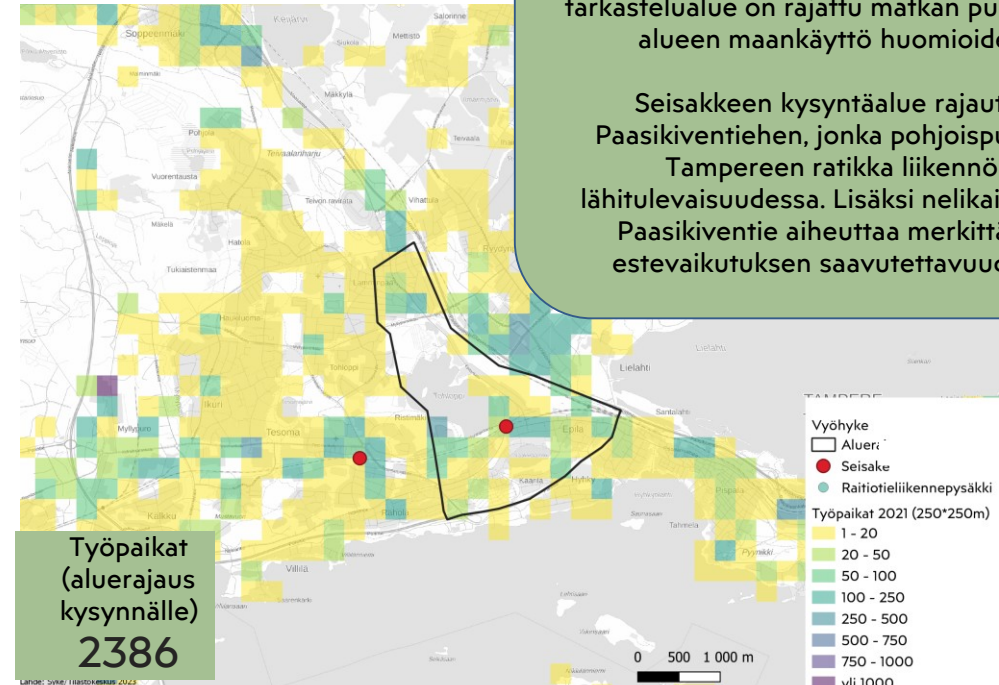
Alueella asuu paljon nuoria aikuisia, joiden liikkumistarpeisiin lähijuna olisi tarkoituksenmukainen.

### Ikäluokat



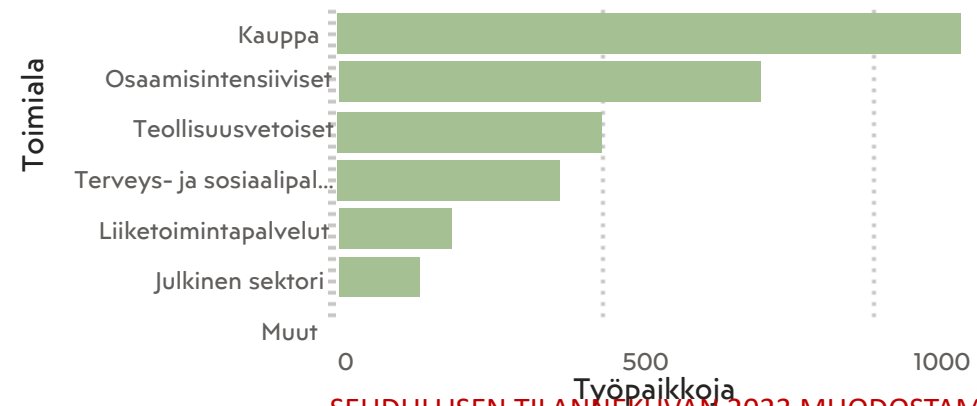
**Rajauksen perustelut:**  
Tesoman ja Epilän seisakkeet sijaitsevat noin 2 km etäisyydellä toisistaan, joten tarkastelualue on rajattu matkan puolivälistä alueen maankäyttö huomioiden.

Seisakkeen kysyntäalue rajautuu Paasikiventiehen, jonka pohjoispuolella Tampereen ratikka liikennöi lähitulevaisuudessa. Lisäksi nelikaistainen Paasikiventie aiheuttaa merkittävän estevaikutuksen saavutettavuudelle.



Alueella on työpaikkoja vähän suhteessa asukaslukeen, joten suurin osa asukkaista käy muualla töissä.

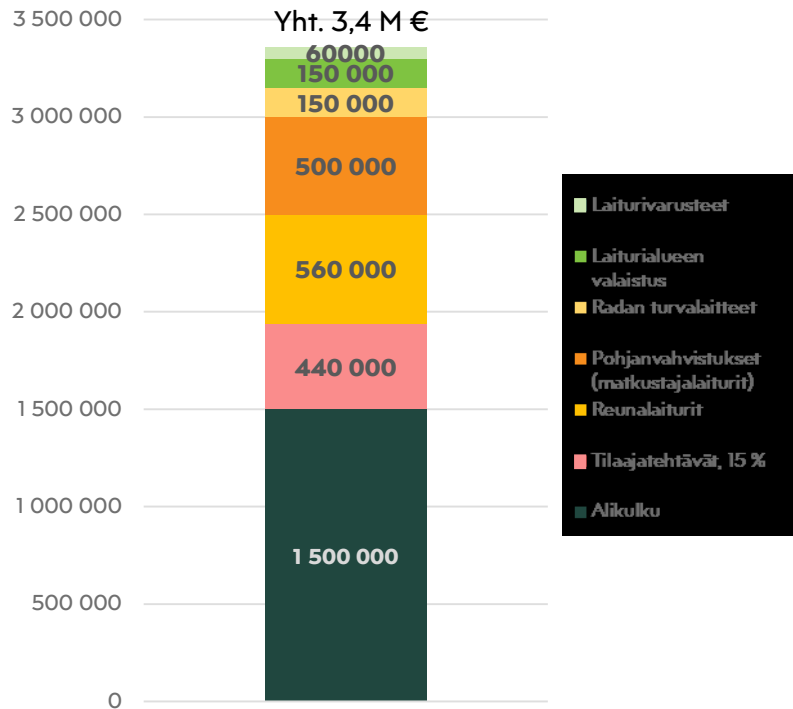
### Toimialat



Lähteet: SYKE ja Tilastokeskus 2023  
Koonnut: Tampereen kaupunkiseutu

# Alustava kustannusarvio Epilä

- Alustavat kustannusarviot on laadittu **tässä selvityksessä** Foren Hankeosalaskelmaa käyttäen. Laskennoissa hinnaston hintatasona on MAKU 140 2015=100
  - Hanketehtäviin sisältyy työmaatehtäviä 20 % ja tilaajatehtäviä 15 % (ALV 0%)
  - Kustannusarvio sisältää kaksi 250 metrin reunalaituria ja uuden alikulun
  - Kustannusarvio ei sisällä Tesoman asemalle tarvittavaa sivuraidetta, jonka alustava kustannusarvio on noin 4,7 M €



Nykyinen alikulku Pispalan valtatie ja Tohlopinrannan välillä. (Mapillary, 2019)

Seisakkeen toteuttamisesta saatu alustava kustannusarvio on suuntaa antava, ja se tarkentuu suunnittelun edetessä. Määräviä tekijöitä ovat alikulku ja matkustajalaiturit.

**Liityntäpysäköinnin kustannukset:**  
Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 100 pyöräpaikkaa.  
Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 8 000 € (ilman asennusta).

# Potentiaali ja vaikuttavuus

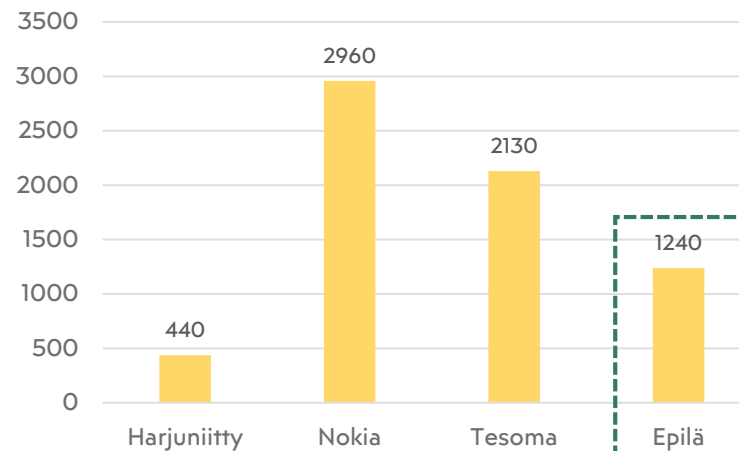
## Epilä

Tampere-Nokia välillä on jo nykyisin M-junaliikennettä, joten junapysähdykset Epilän seisakkeelle eivät nostattaisi merkittävästi liikennöintikustannuksia. Toisaalta Nokia-Lielahdi-välille tarvittaisiin lisää ratakapasiteettia, jota voitaisiin lisätä esimerkiksi Tesoman kohtausraiteella tai kaksoisraiteelle Lielahdesta Tesomalle asti. Lähijunat täydentäisivät Nyssen runkobussivuoroja Tesoman seisakkeen kaltaisesti ja tarjoaisivat kilpailukykyistä matka-aikaa keskustaan.

Tesoman seisakkeella muutamia liittytäpysäköintipaikkoja, mutta niitä käyttävät paljon alueen asukkaat asukaspysäköintiin. Tämän vuoksi liittytäpysäköintipaikkojen tarjoaminen Epilässä on haasteellista, vaikka osin tarvetta olisi. Kuntahaastatteluiden mukaan Epilään ei ole suunnitteilla autoliittytäpysäköintiä edellä mainittujen haasteiden vuoksi.

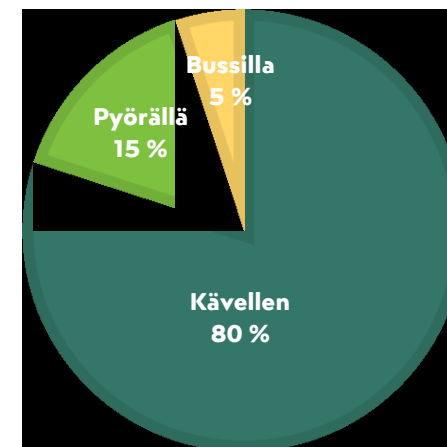
Paikallisena seisakkeena Epilän pääliittytätapa olisi jalankulku. Pyöräyhteyksiä ja -pysäköintiä kehittämällä pyörän liittynnässä on potentiaalia. Bussiliittytä on sidoksissa lähes täysin linjastosuunnitteluun ja bussien ja lähijunien aikataulujen kytkemiseen.

Seisakekohtaisten aluerajausten mukaiset matkustajaennusteet, jos Harjuniitystä kulkee 14 vuoroa/arkivrk ja muilta asemilta 26 vuoroa /arkivrk Tampereelle. Nokian aseman maankäytön kehitystä vuodelle 2030 ei olla arvioitu, eikä siten huomioitu ennusteissa



■ Matkustajaennuste vuonna 2030 (arvioitu vaikutusalue)

Seisakkeen liittytäkulkutapajakauman ennuste/tavoitetila



Kulkumuoto	Matka-aika Tampereen asemalle
Auto	16 min
Bussi	30 min
Juna	7 min

Arvio liittytäpysäköintipaikkojen tarpeesta vuonna 2030

Pyöräpaikat	100
-------------	-----

\*) Tampereen kaupunki ei luultavasti lisää autopaikkoja 30

# Yhteenveto

## Epilä

### Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Nykyinen ehdotus seisakkeen sijainnista on ratageometrian ja maankäytön suhteen potentiaalisin.
- Tarkempi aluevaraussuunnitelma tarvitaan ennen ratasuunnitelman aloittamista.
- Epilän seisakkeen toteuttaminen vaatii Tesomalle kohtaamismahdollisuuden eli ns. Tesoman toiseen vaiheeseen toteuttamisen.**

### Maankäyttö

- Alueelle on asemakaavoitettu tonttivarantoa, mutta ei saman mittakaavan täydennysrakentamisen potentiaalia, kuten Tesoman asemaseudulla.

### Kustannusarvio

- Alustava kustannusarvio on noin 3,4 M €.

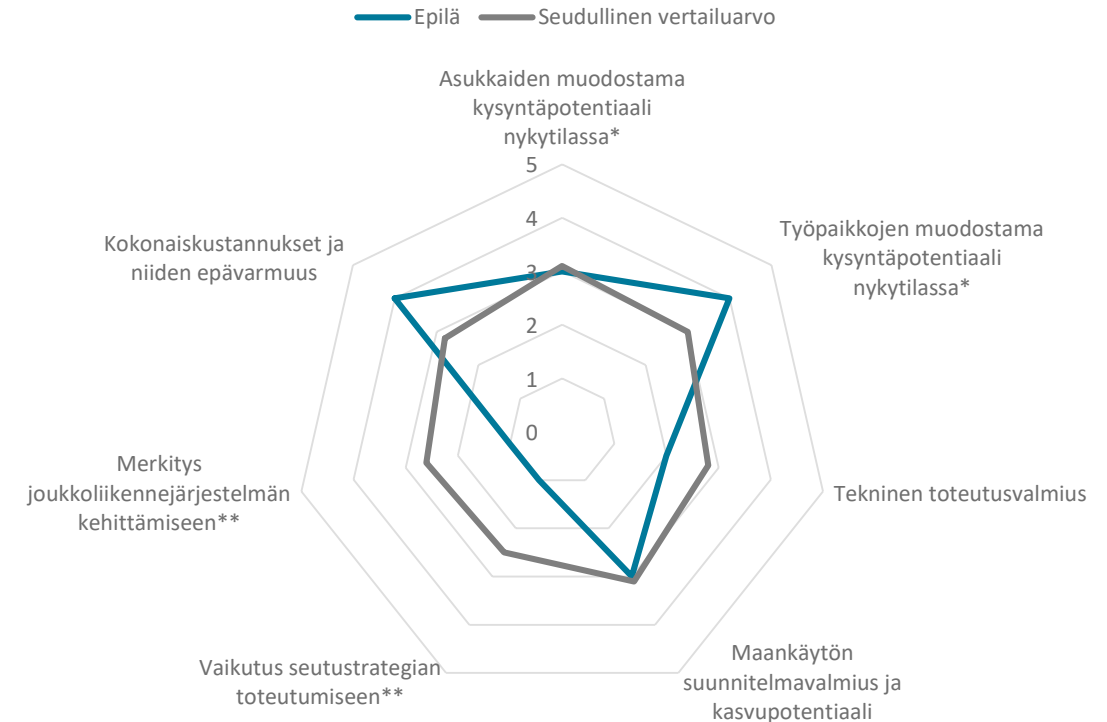
### Potentiaali ja vaikuttavuus

- Seisakkeen arvioitu kysyntä vuonna 2030 on 1240 matkaa arkivuorokaudessa.
- Seisakkeen yhteyteen ei tule autoliityntäpysäköintiä
- Lähijunaliikenteen tarkoitus olisi täydentää muuta joukkoliikennettä
  - Lähijuna palvelee eri käyttötarpeita kuin bussit
  - Lähijuna ei kilpaile ratikan kanssa Epilän alueen matkustajista. (Epilänharjun läpi on suunnitelmassa parantaa kulkuyhteyksiä Lielahden raitiotielinjalle).

#### Näkökulmia kehittämiseen:

Epilän seisakkeen seudullinen vaikuttavuus ei näyttäyty merkittävänä. Kun kehittäminen kytketään Tesoman ja muuhun suunnan junaliikenteen kehittämiseen, on hyötyjä ulosmitattavissa kustannustehokkaasti.

Tampere ei toistaiseksi ole priorisoinut seisakkeen kehittämistä, mutta edistää aluekehittämistä kaavoittamalla. Tätä voidaan pitää hyvänä lähtökohtana luoda kysyntäpohjaa tilanteeseen, jossa seisake toteutetaan osana ratasuunnan laajempaa kehittämissuunnitelmaa.



\*Vaikutusalueen mukaisesti  
\*\*Seisakkeen tai infratoimenpiteen

#### Askelmerkkejä jatkoon

- Vaadittavien laituripituuksien lyhentäminen 250 m → 120 m?
- Esisuunnitelman laatiminen ja laiturien sijainnin lukitseminen (aluevaraussuunnitelma) ja mahdollisten maanlunastuksien hahmottaminen
- Epilän alikulun parantaminen
- Liikennöintikustannuksiin sitoutuminen
- Yhteishankintasopimus ratasuunnitelman laatimisesta Väyläviraston kanssa
- Ratasuunnitelman aloittaminen

# TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



## Messukylä

---

Tampere



# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Messukylä

**Viimeisin suunnitelma:** Aluevaraussuunnitelma, 2020 (ei julkinen)

- Messukylän alueella lähijunaliikenteen laiturit on mahdollista sijoittaa suoralle rataosuudelle (kuvassa keltaisella). Aluevaraussuunnitelmassa on tehty tarkempi asemakaavatasoinen ratatekninen tarkastelu, joka ei ole julkinen. Aluevaraussuunnitelma perustuu on radanhaltijan eli Väyläviraston näkemyksen mukaiseen, maksimitilantarpeeseen, jossa on esitetty sivuraiteet ja 250 m pitkät reunalaiturit sivuraiteille.
- Raiteen pituuskaltevuus on 0 ‰, joten pystygeometrian vaatimukset täyttyvät
- Reunalaiturit olisi mahdollista sijoittaa myös idemmäksi Ristinarkuntietä, mutta silloin laiturit sijoittuvat osittain kaarteeseen, jolloin niiden toteuttaminen on haasteellisempaa.
- Asema on ratateknisesti toteuttavissa ja on osoitettu yleiskaavassa ohjeellisena varauksena



Messukylän laitureiden mahdollinen sijainti.

**Seuraava suunnitteluvaihe:**

Kulkuyhteyksien (ylikulkusillan) tarkempi suunnittelu ja esisuunnitelman mahdollinen tarkentaminen.

**Tunnistettuja haasteita/ratkaistavaa:**

- Alasniitynkadulla tulee säilymään runkobussiyhteys Tampereen keskustaan, joten seisakkeen kysyntäpotentiaali on haasteellista arvioida.

# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Messukylä

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Seisake sijaitsee Messukylän alueen keskeisellä paikalla palveluiden ja asumisen ympäröimänä. Seisakkeen pohjoispuolella asuminen on tiivistä ja kerrostalovaltaista ja etäpuolella varistorakennuksien vyöhykkeen jälkeen puolestaan tiivistä ja pientalovaltaista.
- Seisakkeen läheisyydessä sijaitsevat Messukylän koulu ja jalkapallokenttä. Pidemmällä pohjoisessa Jankan asuinalueen takana sijaitsevat Takahuhdin koulu ja Messukylän kirjasto.

### Yleiskaava:

- Vireillä Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2021-2025

### Asemakaavat:

- Kaavavaranto: -

### Vireillä olevat asemakaavat:

- Messukylä, Messukylänkatu 37-39, rakennusoikeuden lisääminen ja käyttötarkoituksen muutos, kaava 8764 (Luonnosvaihe)
  - Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan kerrostalojen rakentaminen nykyisen päiväkodin tontille ja nostetaan nykyisen kerrostalotonttiin rakennusoikeutta. Uutta rakennusoikeutta noin 4200 kerrosalaneliometriä. Toiselle tontille tulee sijoittumaan opiskelija-asumista ja toiselle asumista ennalta määrittelemätöntä käyttäjäkuntaa varten.

### Kaavoitusohjelma:

- Alasniitynkatu, Janka, kaava 8758
  - Nykyiset liike-, toimisto- ja pienteollisuusrakennusten korttelialueet mahdollisen lähijunaseisakkeen ääressä muutetaan laadukkaaksi asuinkortteliksi. Lähijunaseisakkeen saavutettavuus eri kulkumuodoin varmistetaan. Asuinkerrosalaa on kaavailtu alueelle 40 000 k-m<sup>2</sup>. Asemakaavatyo on tarkoitus aloittaa vuoden 2023 aikana.

### Muut

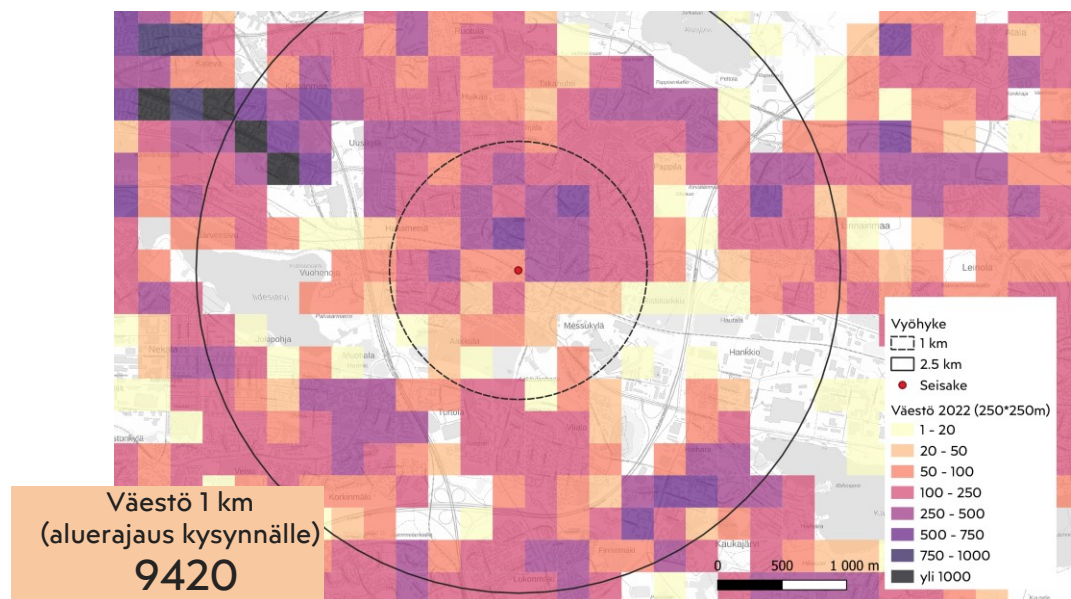
- Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde merkittävän kasvun vyöhykkeelle

Asukkaita 1 km kävelymatkan päähän on 9420 ja työpaikkoja 1944.

# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella

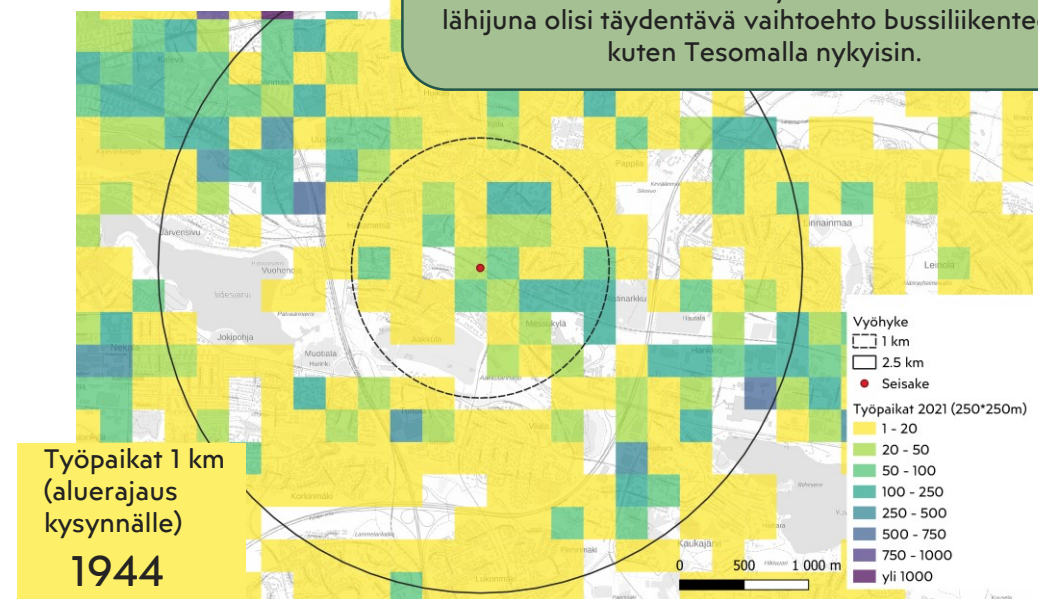
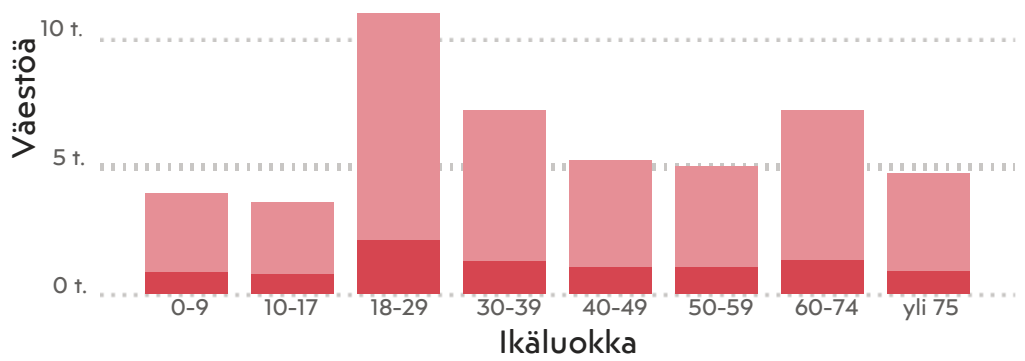
## Messukylä

**Aluerajauksen perustelut:**  
Tarkasteltava alue on 0-1km säteellä seisakkeesta työryhmän asiantuntija-arvioilla. Tampereen ratikka on kilpaileva kulkumuoto lähempänä Teiskontietä sekä Hervannan valtavyylää. Alle 1 km säteellä lähijuna olisi täydentävä vaihtoehto bussiliikenteelle, kuten Tesomalla nykyisin.



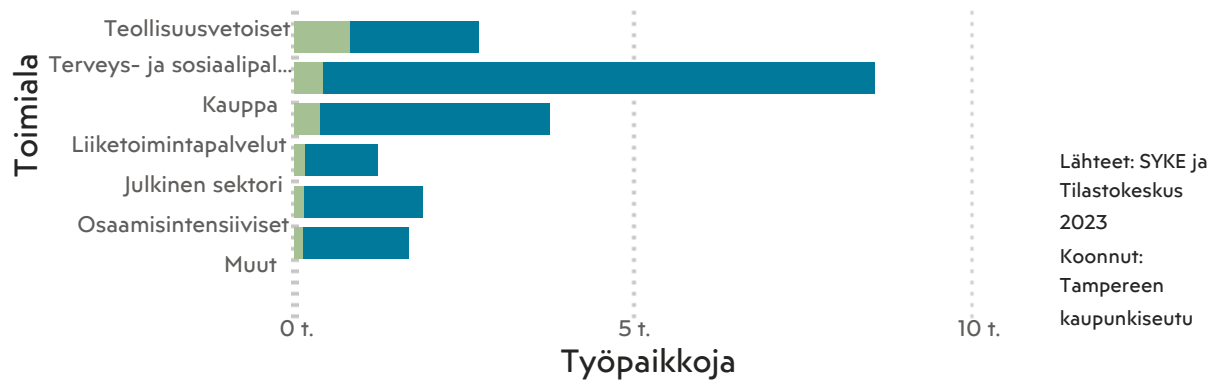
**Ikäluokat**  
● 0-1km ● 1-2,5 km

Messukylän alueella asuu runsaasti nuoria aikuisia, joiden liikkumistarpeisiin lähijuna olisi hyvin tarkoituksenmukainen.



**Toimialat**  
● 0-1km ● 1-2,5 km

Kilometrin säteellä seisakkeesta on jonkin verran työpaikkoja



# Alustava kustannusarvio

## Messukylä

- Alustavien kustannusarvioiden mukaan Messukylän seisakkeen kustannus olisi noin 9,2 M €. Hinnaston hintatasona on käytetty 2015=100 ja laskelman hintatasona 140. ALV 0 %.
  - Kustannusarviosta on tehty erillisselvitys *Messukylän seisakkeen alustava kustannusarvio (2022)*, joka ei ole julkinen. Selvityksen on tilannut Senaatti-kiinteistöt, Bonava, NCC ja Lehto Group.
- Alustava kustannusarvio perustuu on radanhaltijan eli Väyläviraston näkemyksen mukaiseen. maksimitilantarpeeseen, jossa on esitetty sivuraiteet ja 250 m pitkät reunalaiturit sivuraiteille.
- Kustannusarviossa suurimmat kustannukset koostuvat (ei sisällä työ- ja tilaajatehtäviä, ALV 0%)
  1. Turvalaitteet ja opastimet 2,2 M €
  2. Uudet vaihteet sivuraiteille 1,3 M €
  3. Sivuraiteet 1,2 M €
  4. Pyhäojan ylittävä ratasilta 0,95 M €

Seisakkeen toteuttamisesta saatu alustava kustannusarvio on suuntaa antava, ja se tarkentuu suunnittelun edetessä. Määräviä tekijöitä ovat turvalaitekustannukset ja reunalaiturit sekä etenkin sivuraiteet.

**Liityntäpysäköinnin kustannukset:**  
Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 90 pyöräpaikkaa.  
Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 8000 € (ilman asennusta).  
**Liityntäpysäköinnin laskentaperusteet on esitetty seuraavalla sivulla.**

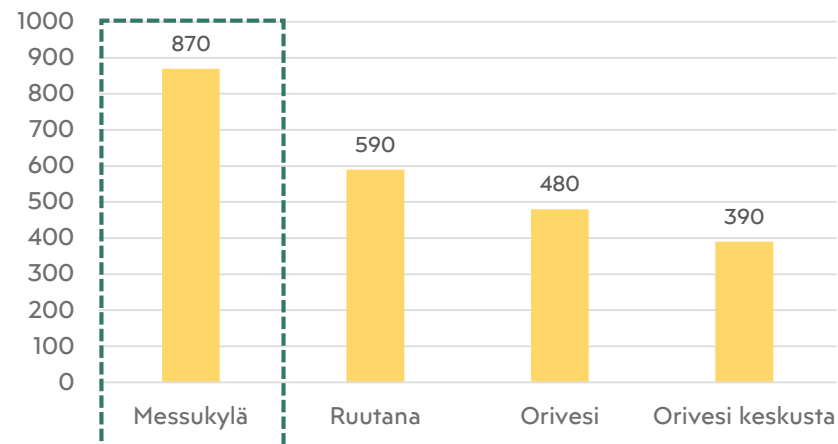
# Potentiaali ja vaikuttavuus

## Messukylä

Seisake palvelisi lähinnä Sammon valtatie ja Messukylänkadun välistä aluetta. Lähijunayhteys täydentäisi Alasniitynkatua pitkin kulkevaa runkobussiyhteyttä. Lähijunan matka-aika Tampereelle olisi hieman autoa kilpailukykyisempi.

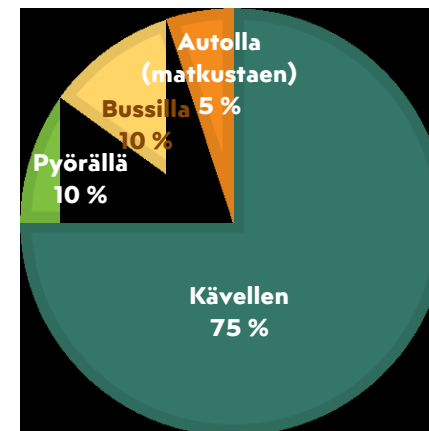
Seisake sijaitsee hyvien kulkuyhteyksien äärellä lähellä Tampereen keskustaa, joten kerran tunnissa kulkeva lähijuna ei välttämättä toisi alueelle merkittävää lisäarvoa. Lähijunayhteys tarjoaisi kuitenkin ylivoimaisesti nopeimman yhteyden Tampereen keskustaan, jos matkustajat pystyisivät sovittamaan matkustustarpeensa vuorotarjontaan. Kuntahaastatteluiden mukaan Messukylään ei suunnitella autoliityntäpysäköintiä, sillä seisake on Kantakaupungin alueella.

Seisakekohtaisten aluerajausten mukaiset matkustajaennusteet, jos Orivesi keskustasta kulkee 14 vuoroa/arkivrk. Oriveden aseman maankäytön kehitystä vuodelle 2030 ei olla arvioitu, eikä siten huomioitu ennusteissa.



■ Matkustajaennuste vuonna 2030 (arvioitu vaikutusalue)

Seisakkeen liityntäkulkutapajakauman ennuste/tavoitetila



Kulkumuoto	Matka-aika Tampereen asemalle
Auto	13 min
Bussi	20 min
Juna	5 min

Arvio liityntäpysäköinti paikkojen tarpeesta vuonna 2030

Pyöräpaikat	90
-------------	----

**Seisakkeen merkittävyys kaupunkiseudulle:** Seisake tukee seudun kestävästi liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä alueella, jolla tunnustetaan erityistä potentiaalia tiivistämiseen sekä joukkoliikenteen kysynnän lisäämiseen. Sijainti ei kuitenkaan korosta erityistä seudullista merkittävyyttä. Seisakkeen toteuttamisella on merkittävä rooli koko ratasuunnan junaliikenteen taloudellisesti kestävässä kehittämisessä. Hyötyjen saavuttaminen edellyttää koko suunnan joukkoliikenteen tarkoituksenmukaista kehittämistä.

# Yhteenvedo

## Messukylä

### Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Seisake edellyttää jatkosuunnittelua, jonka yhteydessä on perusteltua tutkia lyhyempiä laitureita ja toteutusta ilman sivuraiteita.

### Maankäyttö

- Seisakkeen kehittäminen tukee Tampereen kaupungin kaupunkirakenteen tiivistämistä ja täydennysrakentamista.
- Seisakkeen ympäristössä on erittäin runsaasti asukkaita ja alueella on suunniteltu merkittäviä asemakaavahankkeita.

### Kustannusarvio

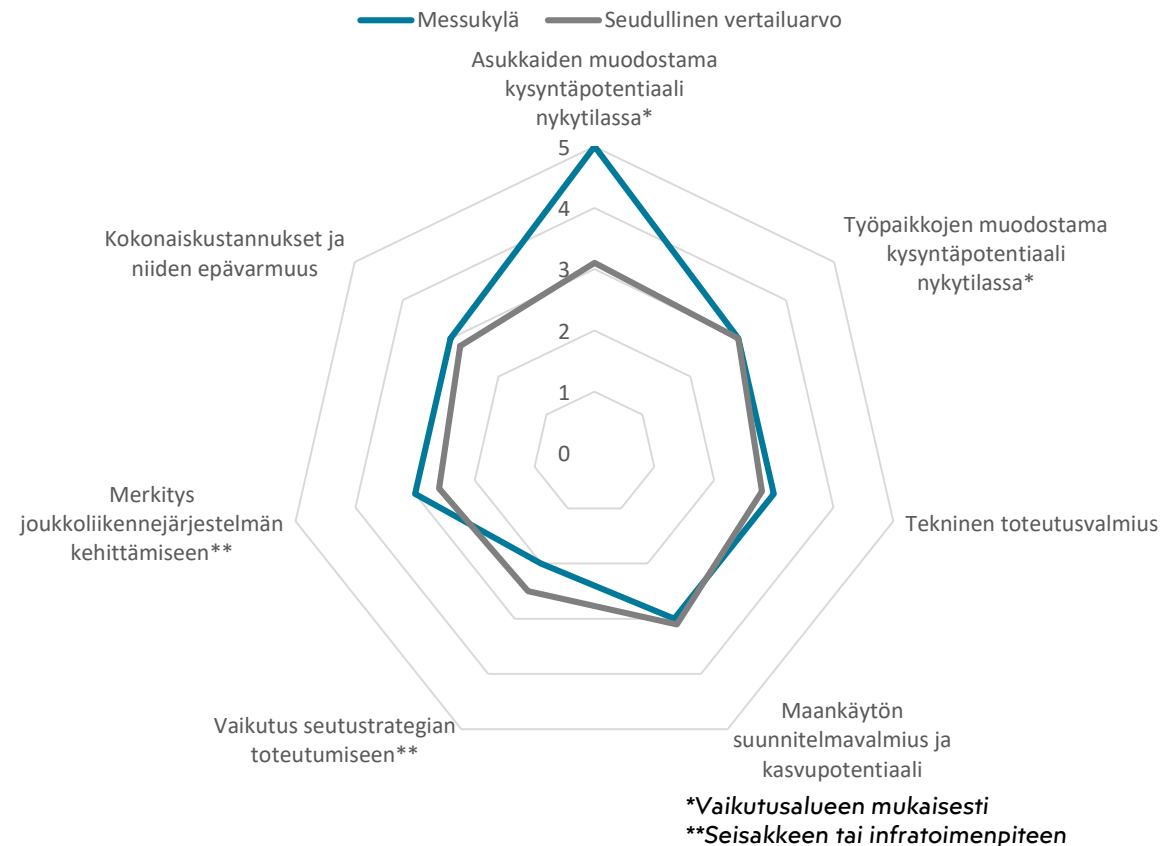
- Seisakkeesta on laadittu kustannusarvio erillisselvityksen (2022) yhteydessä: 9,2 M€
- Toteuttamisen kustannuksiin vaikuttavat merkittävästi laiturin pituus ja sivuraiteiden toteuttaminen sekä turvalaitekustannukset

### Potentiaali ja vaikuttavuus

- Seisakkeen potentiaali liittyy erityisesti paikalliseen kehittämiseen. Seisakkeen arvioitu kysyntä 870 matkaa arkivuorokaudessa

#### Näkökulmia kehittämiseen:

Messukylän seisakkeen vahvuus kytkeytyy alueen suureen asukasmäärään. Lisäksi seisakkeen kehitys myötävaikuttaa merkittävästi koko ratasuunnan kehittämisedellytyksiin. Näistä lähtökohdista myös kaupunki on ilmaissut selkeää kiinnostusta seisakkeen kehittämiseen. On kuitenkin tunnistettavissa, että seisakkeelle ei tavoitella kaukoliikennettä, joten kehittämistä on perusteltua tehdä selvästi lähijunalikenteen lähtökohdista käsin.



#### Askelmerkkejä jatkoon

- Päätös laituriratkaisusta, tarvitaanko sivuraiteet?
- Mahdollinen liikenteellinen tarkastelu
- Kulkuyhteyksien (ylikulkusillan) tarkempi suunnittelu
- Vaadittavien laituripituuksien lyhentäminen 250 m → 120 m
- Liikennöintikustannuksiin sitoutuminen
- Yhteishankintasopimus ratasuunnitelman laatimisesta Vöyläviraston kanssa
- Ratasuunnitelman aloittaminen

TAMPEREEN  
KAUPUNKISEUTU



# Harjuniitty

Nokia

# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Harjuniitty

**Tunnistettuja haasteita/ratkaistavaa:**  
Tesoman 2. vaihe (uusi sivuraide ja reunalaituri)  
vaaditaan ennen toteuttamista.

**Viimeisin suunnitelma:** Harjuniityn seisakkeen aluevaraustarkastelut, 2022

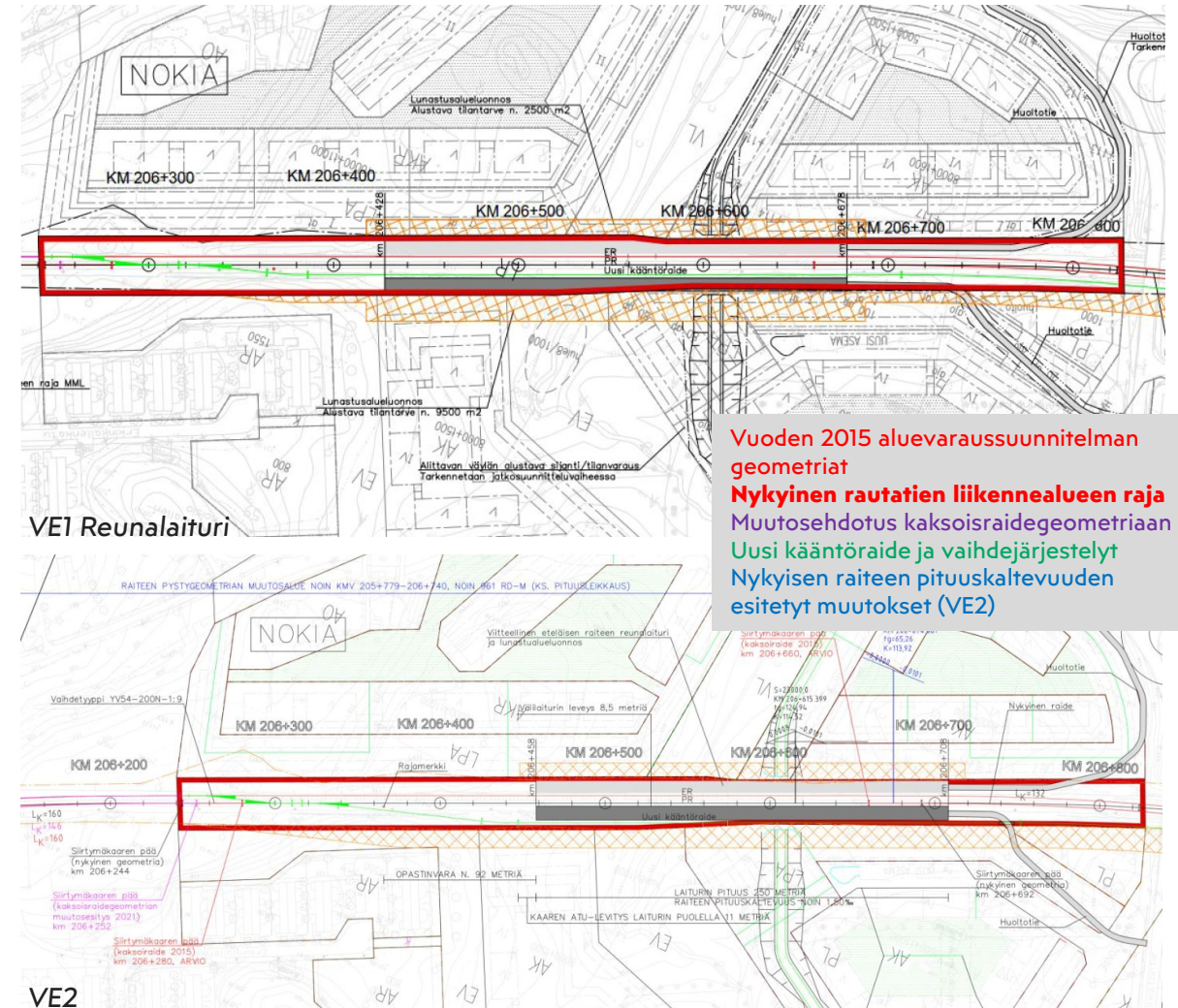
### VE1: Reunalaituri

- VE1 vaatii rautatiealueen laajentamista pohjoisen suuntaan seisakkeen kohdalla noin ratakilometrillä 206+340-207+260 ja mahdollisen eteläpuolella reunalaiturin kohdalla noin ratakilometrillä 206+420-206+690. Opastinvara on 60 metriä vaihteen rajamerkistä
- Tieyhteyksien sijainti on viitteellinen rata-alueen ulkopuolella
  - Oltava yhteys katuun tai yleiseen tiehen

### VE2: Välilaituri

- Nykyisen raiteen pystygeometriaa tulisi lähtökohtaisesti muuttaa ennen välilaiturin ja kääntöraiteen rakentamista
- VE2 vaatii rautatiealueen laajentamista pohjoisen suuntaan seisakkeen kohdalla (kmv 206+300-207+260) ja eteläpuolella reunalaiturin kohdalla noin reilun 260 m pituudelta. Opastinvara on 92 metriä vaihteen rajamerkistä
- Tieyhteyksien sijainti on viitteellinen rata-alueen ulkopuolella
  - Oltava yhteys katuun tai yleiseen tiehen

**Seuraava suunnitteluvaihe:**  
Ratasuunnitelman laatiminen





# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Harjuniitty

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Harjuniityn asema on Tampereen kaupunkiseudun rakennemallissa sekä maakuntakaavassa.
- Seisake sijaitsee Nokian kaupungin taajama-alueella noin 3 kilometrin päässä Nokian keskustasta. Harjuniityn alueella asutus on pientalovaltaista. Pientaloalueet on sijoitettu väljästi toisiinsa nähden ja väliin jää paljon metsäisiä alueita.
- Seisakkeesta koilliseen sijaitsee Padel-kenttä, teollisuushalleja ja toisella puolella rataa K-market ja Espero-hoitokoti. Pidemmällä luoteessa sijaitsee Harjuniityn koulu ja päiväkotiki sekä liikuntahalli ja urheilukenttä.

### Yleiskaava:

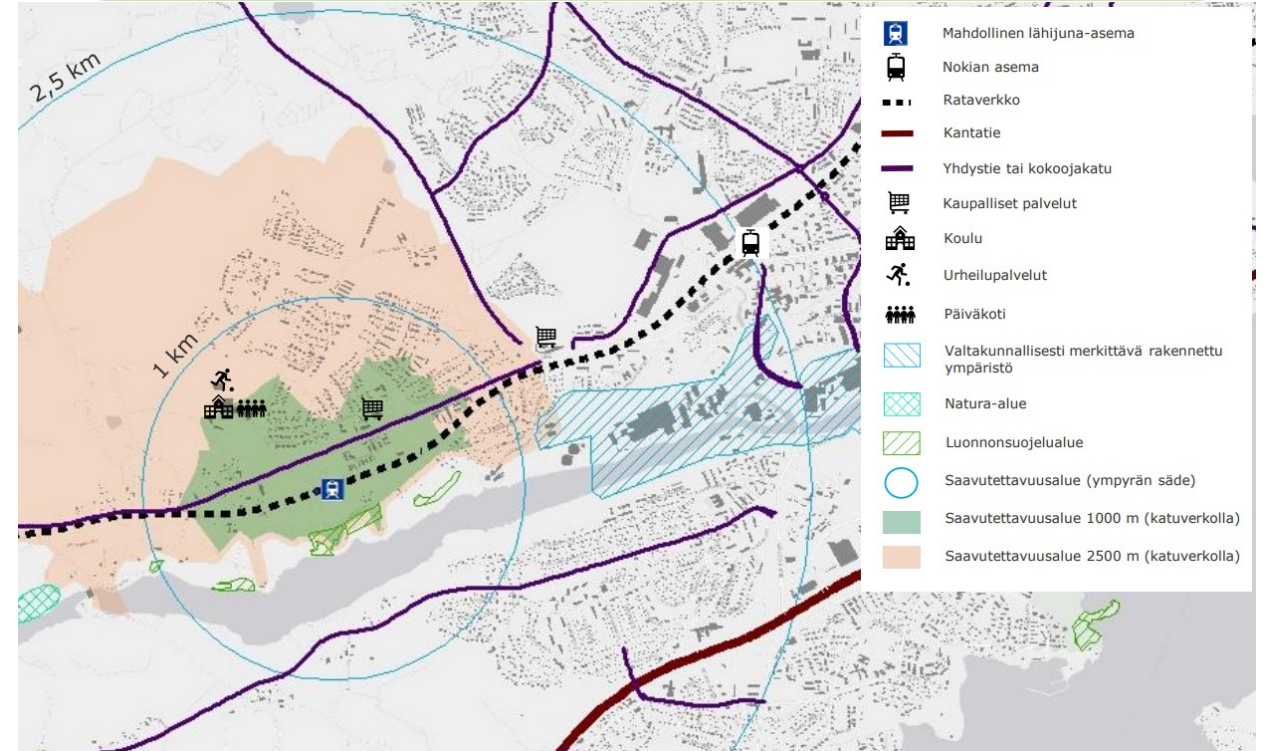
- Harjuniityn seisakkeen osayleiskaava ja osayleiskaavan muutos vireillä ehdotusvaiheessa. Tavoitteena on kehittää Harjuniityyn lähijunaliikenteen seisake sujuvine kulkuyhteyksineen ja liityntäpaikoituksineen ja huomioida paikallisjunaliikennettä tukeva maankäyttö. Yleiskaavassa varauduttu noin 4000 uuteen asukkaaseen ja 50 - 200 uuteen työpaikkaan vuoteen 2040 mennessä seisakkeen 2,5 km vaikutusalueen sisällä. Näistä 500 - 1500 uutta asukasta ja pääosa työpaikoista voisi sijoittua 1 km vaikutusalueen sisälle.
- Nokian kaupunki on edistänyt Harjuniityn kaavoitusta perustuen siihen, että Harjuniityssä on lähijuna-asema, joka on yksi Harjuniityn alueen joukkoliikennematkailun peruselementti.

### Muut:

- Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde merkittävän kasvun yöhykkeelle

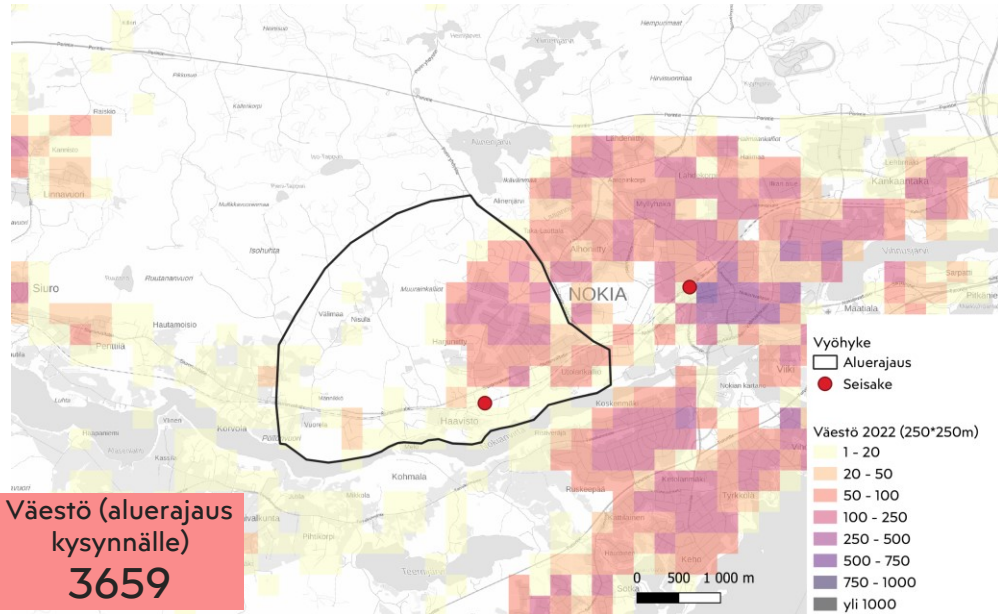
### Vireillä olevat asemakaavat:

- Harjuniityn asuinalueen laajennus (Luonnosvaihe)
  - Harjuniitty on keskustan ohella Nokian suurin tulevaisuuden kasvualue. Alueen väestömäärän lisäykseksi on rakennesuunnitelmassa esitetty 4000 uutta asukasta vuoteen 2030 mennessä. Kaupungin tavoitteena on laajentaa Harjuniityn asuinalueita länteen uusia omakotitalontontteja varten. Alueelle on tulossa 91 korttelialuetta, joilla sijaitsee 552 omakotitonttia, 108 paritalontonttia, 45 rivitalontonttia ja viisi lähipalvelukorttelialuetta yksityisiä tai julkisia palveluja varten
- Harjuniityn keskusta (Siuronvaltatien ja Haavistontien välinen alue). Tullut vireille 6.4.2023.
  - Alueelle suunnitellaan lähijunaseisake ja sitä tukeva keskustamainen maankäyttö

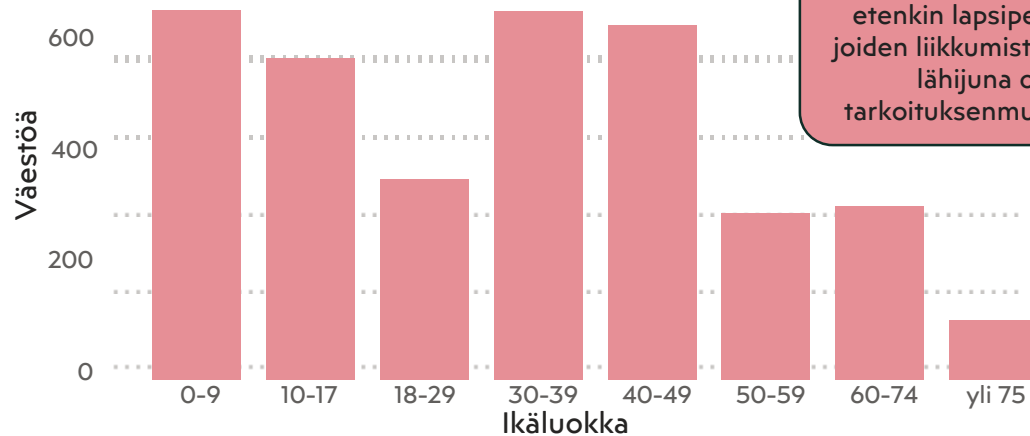


Harjuniityn maankäytön nykytilanne ja keskeiset toiminnot

# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella Harjuniitty



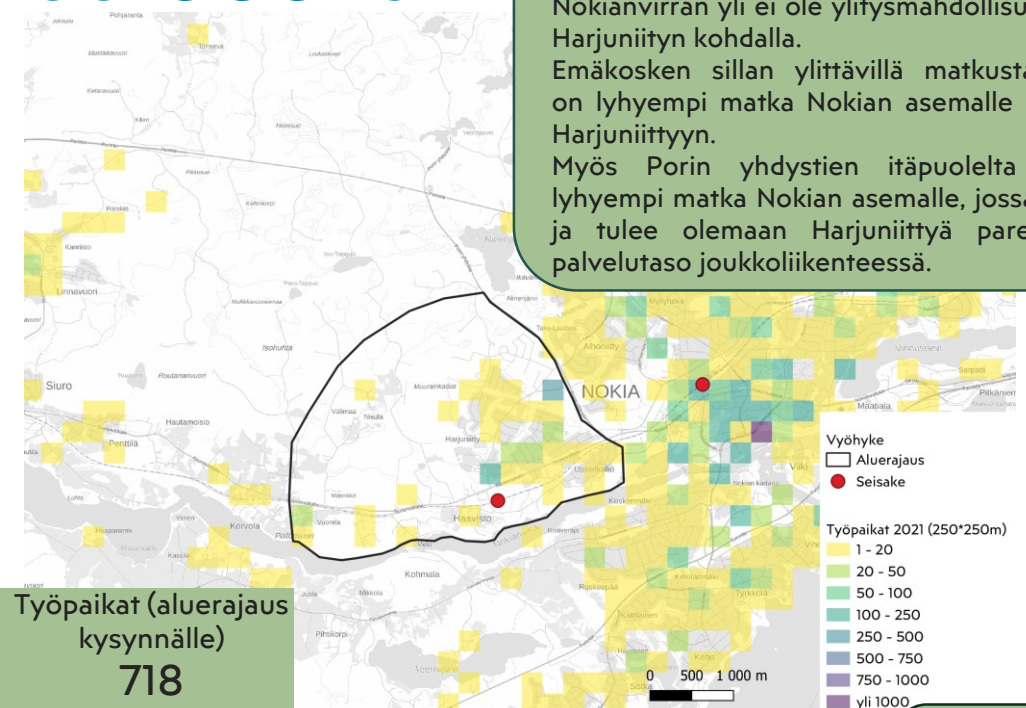
## Ikäluokat



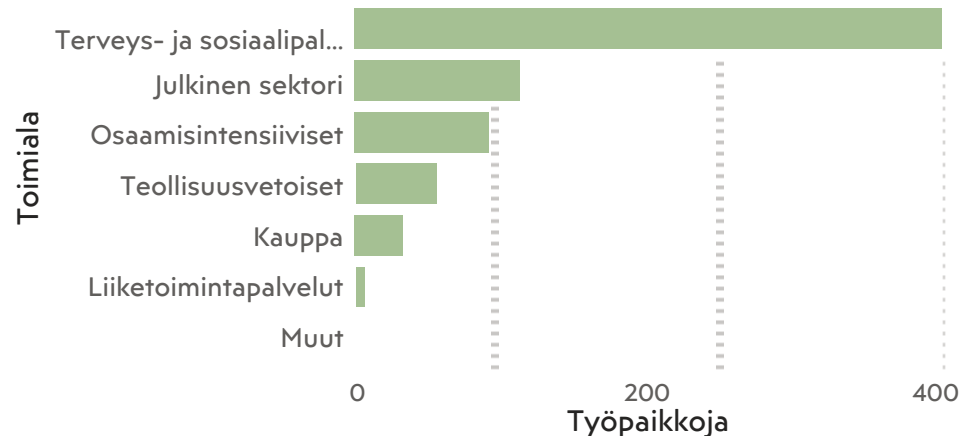
Harjuniityn alueella on etenkin lapsiperheitä, joiden liikkumistarpeisiin lähijuna on tarkoituksenmukainen.

## Seisakkeen kysynnän aluerajauksen perustelut:

Nokianvirran yli ei ole ylitysmahdollisuutta Harjuniityn kohdalla. Emäkosken sillan ylittävillä matkustajilla on lyhyempi matka Nokian asemalle kuin Harjuniityyn. Myös Porin yhdyntien itäpuolelta on lyhyempi matka Nokian asemalle, jossa on ja tulee olemaan Harjuniitytä parempi palvelutaso joukkoliikenteessä.



## Toimialat



Harjuniityn alueella on vähäisesti työpaikkoja.

Lähteet: SYKE ja Tilastokeskus 2023  
Koonnut: Tampereen kaupunkiseutu

# Alustava kustannusarvio

## Harjuniitty

Alustava kustannusarvio on määritetty Harjuniityn seisakkeen aluevaraustarkasteluissa 2022.

Kustannusarviot on laadittu pääosin Foren Hankeosalaskelmaa käyttäen. Vaihteiden osalta kustannusarviot on haettu Rakennusosalaskennan puolelta.

- Laskennoissa hinnaston hintatasona on käytetty 2015=100 ja laskelman hintatasona 140
- Hanketehtävissä on työmaatehtäviä 20 % ja tilaajatehtäviä 15 % (ALV 0%)
- Kustannusarvioon eivät kuulu liityntäpysäköinnin, katujen tai maanlunastuksien kustannusarviot
- Uuden alikulun alustava kustannusarvio (noin 1,1 M €) ja Haaviston ylikulkusillan alustava kustannusarvio (noin 1,3 M €) on sisällytetty kustannuksiin vaiheeseen 2
- VE1:ssä ei ole välttämätöntä rakentaa uutta alikulkua vielä vaiheessa 2, jolloin kustannusarvio olisi noin 1,1 M € pienempi
- Vaihtoehtojen VE1 (reunalaituri) ja VE2 (välilaituri) vaiheen 1 kustannuksissa suurimmat erot syntyvät laiturin leveydestä ja nykyisen raiteen pystygeometrian muutostarpeesta
- Reunalaituri voidaan rakentaa kapeammin kuin välilaituri, jolloin kustannukset välilaiturin kustannukset ovat lähes 400 000 euroa suuremmat
- VE2 eli välilaiturivaihtoehdossa nykyisen pääraiteen pystygeometriaa joudutaan laskemaan, mikä nostattaa kustannuksia merkittävästi eli noin 860 000 €

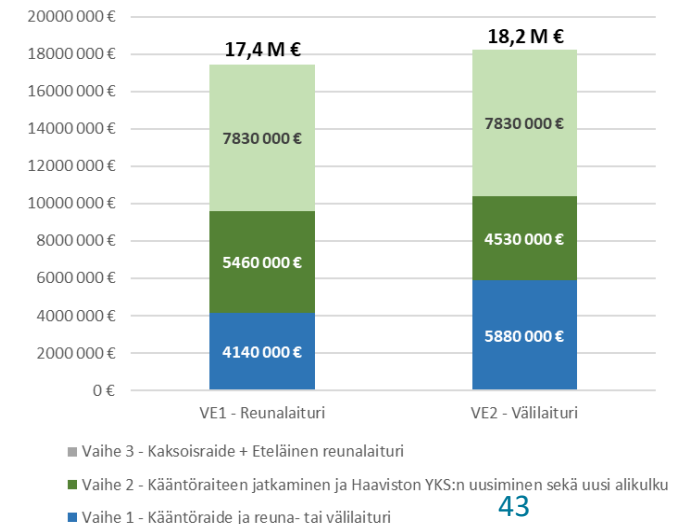
Seisakkeen toteuttamisesta saatu alustava kustannusarvio on suuntaa antava, ja se tarkentuu suunnittelun edetessä. Määräviä tekijöitä ovat turvalaitekustannukset ja liikennöintilaituri sekä mahdollinen raiteen alentaminen.



VE1 ja VE2 kustannusarviot

Laskennoissa hinnaston hintatasona on käytetty 2015=100 ja laskelman hintatasona 140. Hanketehtävissä on työmaatehtäviä 20 % ja tilaajatehtäviä 15 %. ALV 0 %. Kustannusarvioon eivät kuulu liityntäpysäköinnin, katujen tai maanlunastuksien kustannusarviot.

**Liityntäpysäköinnin kustannukset:**  
Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 85 autopaikkaa ja 120 pyöräpaikkaa. Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 200 000 € (ilman asennusta).  
**Liityntäpysäköinnin laskentaperusteet on esitetty seuraavalla sivulla.**

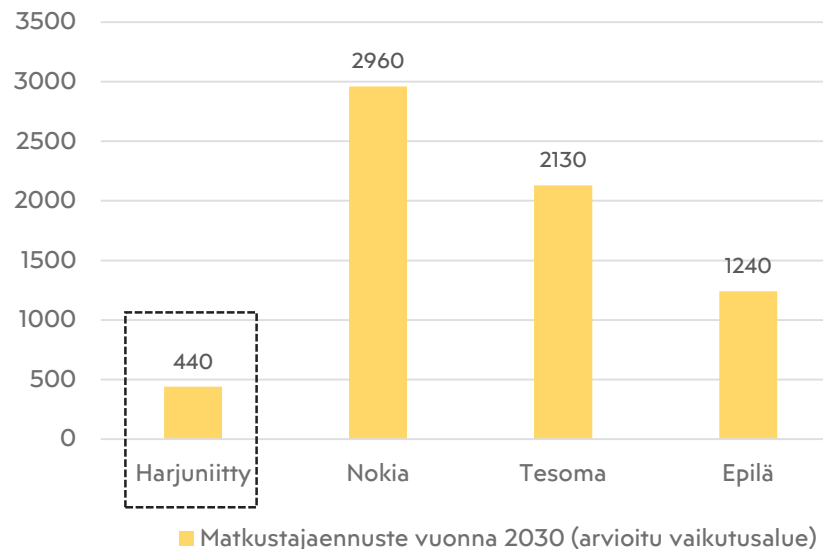


# Potentiaali ja vaikuttavuus Harjuniitty

Harjuniityn seisake luultavasti houkuttelisi matkustajia Harjuniityn alueen lisäksi myös Siuron ja Linnanvuoren alueita. Nokian uusi matkakeskus kuitenkin säilyisi kaupungin päärautatieasemana. Nokia kaupunki tukeutuu yhä voimakkaammin lähijunaliikenteeseen, vaikka bussiyhteydet säilyttävät merkityksensä.

Harjuniityn alue kehittyy voimakkaasti 2020-luvulla, jolloin lähijunayhteys luo mahdollisuuden kestäväälle ja sujuvalle arjelle. Harjuniityn asuinalueita on suunniteltu jo 10 vuotta tukeutuvaksi lähijunaliikenteeseen. Lähijunan matka-aika Tampereelle olisi huomattavasti lyhyempi verrattuna autoon ja etenkin bussiin.

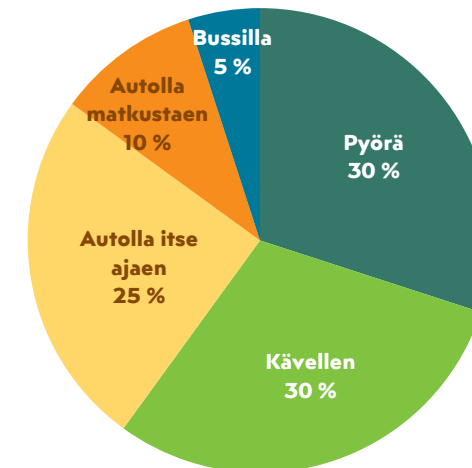
Seisakekohtaisten aluerajausten mukaiset matkustajaennusteet, jos Harjuniitystä kulkee 14 vuoroa/arkivrk ja muilta asemilta 26 vuoroa /arkivrk Tampereelle. Nokian aseman maankäytön kehitystä vuodelle 2030 ei olla arvioitu, eikä siten huomioitu ennusteessa



## Seisakkeen merkittävyys kaupunkiseudulle:

Seisake tukee paikallisesti maankäytön kehittämistä. Sijainti ja volyyymi eivät kuitenkaan korosta erityistä seudullista merkittävyyttä. Seisakkeen toteuttamisen edellyttämät liikennöintimuutokset sisältävät riskin suunnan junaliikenteen kannattavuuden laskusta.

Seisakkeen liityntäkulkutapajakauman ennuste/tavoitetila



Kulkumuoto	Matka-aika Tampereen asemalle
Auto	26 min
Bussi	53 min
Juna	17 min

Arvio liityntäpysäköintipaikkojen tarpeesta vuonna 2030

Kulkumuoto	Paikka-tarve
Autopaikat	85
Pyöräpaikat	120

# Yhteenvedo

## Harjuniitty

### Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Harjuniityn seisakkeesta on laadittu kaksi eri seisakeratkaisua.
- Seisake edellyttää tarkempaa jatkosuunnittelua, jonka yhteydessä on perusteltua tutkia lyhyempää laituria.

### Maankäyttö

- Seisakkeen kehittäminen tukee kunnan ja seudun rakenteen kehittämistä.
- Seisakkeen ympäristön nykyinen maankäyttö on melko vähäistä, mutta alueelle on kaavoitettu ja ollaan kaavoittamassa paljon uusia alueita

### Kustannusarvio

- Seisakkeesta on laadittu kustannusarvio aluevarausuunnittelun yhteydessä 4-6 M€
- Toteuttamisen kustannuksiin vaikuttavat merkittävästi seisakeratkaisu (reunalaituri vai välilaituri)

### Potentiaali ja vaikuttavuus

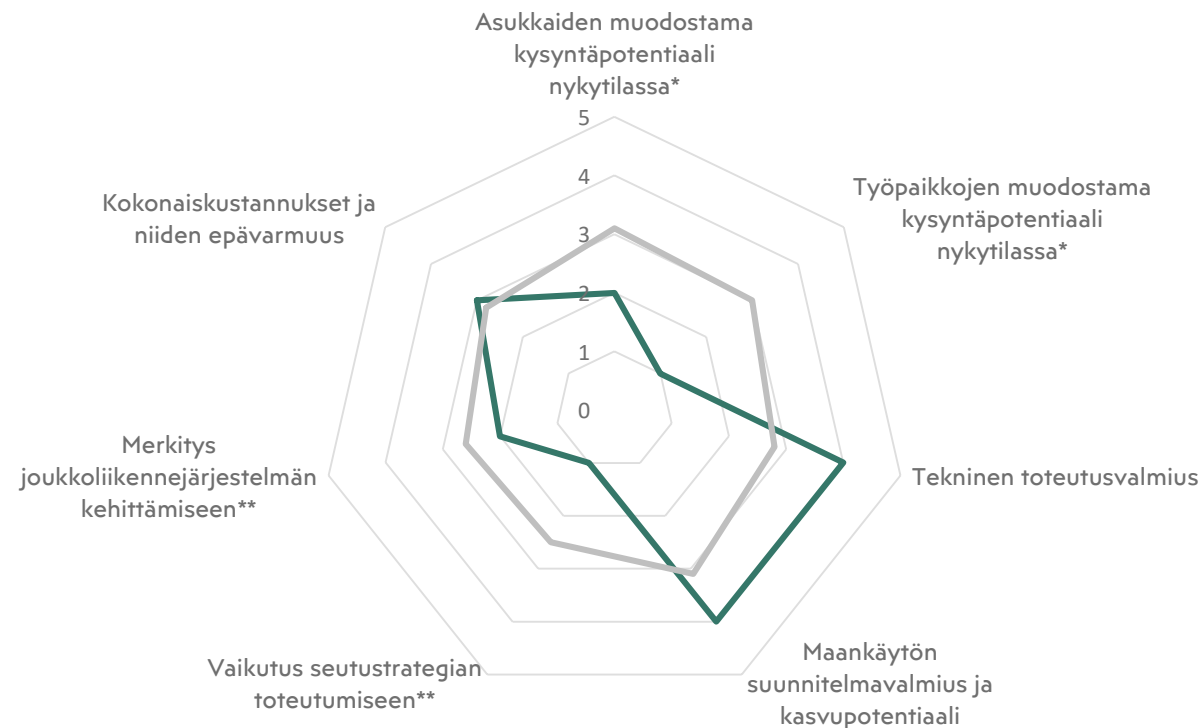
- Seisakkeen potentiaali liittyy erityisesti paikalliseen kehittämiseen, mutta myös liittytäpotentiaaliin laajemmalta alueelta
- Seisakkeen arvioitu kysyntä 440 matkaa arkivuorokaudessa voidaan arvioida muodostuvat erityisesti siirtymänä autoliikenteestä.

#### Näkökulmia kehittämiseen:

Harjuniityn seisakkeen vahvuus kytkeytyy suunnitelmavalmiuteen ja kunnan vahvaan tahtotilaan kehittää alueen maankäyttöä. Liikennejärjestelmänäkökulmasta seisakkeen toteuttaminen ei kuitenkaan myötävaikuttaisi merkittävästi seudullisiin tavoitteisiin ja toisaalta voisi haastaa suunnan junaliikenteen taloudellisesti kestävää kehittämistä.

Onkin syytä pohtia, kannattaisiko alueen kehittämistä ja joukkoliikennematkaisua etsiä lähijunaliikenteen ulkopuolelta. Seisakkeen kehittäminen on todennäköisesti perustellumpaa kytkeä Tampere-Pori-taajamajunaliikenteen kehittämiseen.

— Harjuniitty — Seudullinen vertailuarvo



\*Vaikutusalueen mukaisesti

\*\*Seisakkeen tai infratoimenpiteen

#### Askelmerkkejä jatkoon

1. Vaadittavien laituripituuksien lyhentäminen 250 m → 120 m?
2. Päätös laituriratkaisusta
3. Liikennöintikustannuksiin sitoutuminen
4. Yhteishankintasopimus ratasuunnitelman laatimisesta Väyläviraston kanssa
5. Ratasuunnitelman aloittaminen

TAMPEREEN  
KAUPUNKISEUTU



Ylöjärvi

---

# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Ylöjärvi

### Viimeisimmät suunnitelmat:

- Lieliahti-Lakiala kaksoisraiteen yleissuunnitelma, valmistuu 2024
- Arkkitehtuurin yleinen SAFA-kilpailu 2023: ideoita asemakaavoituksen pohjaksi (ks. karttaote seuraava sivu)

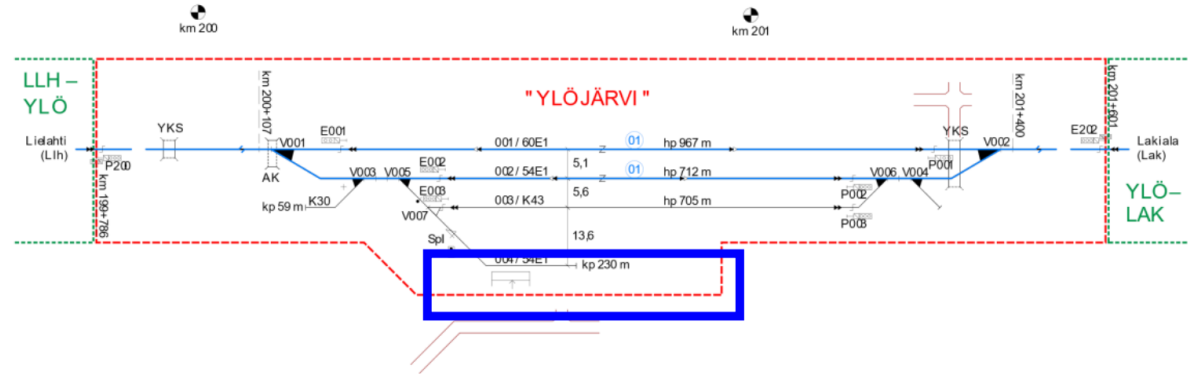
### Yleistä

- Osana Lieliahti-Lakiala kaksoisraiteen yleissuunnitelmaa ja YVAa laaditaan Ylöjärven liikennepaikan liikenteellinen esiselvitys
- Ylöjärven tiheä lähiliikenne edellyttäisi matkustajalaiturien toteuttamista Ylöjärvelle ja kaksoisraidetta ainakin välille Lieliahti-Ylöjärvi
- Seisakkeen toteuttaminen edellyttäisi raakapuun kuormauksen siirtoa
  - Uusia toteuttamiskelpoisia sijainteja on kartoitettu teknisessä selvityksessä (Väyläviraston julkaisuja 22/2020)
- Mikäli Ylöjärvellä pysähtyisi kaukojunat, laituripituuden tulisi olla 350 m

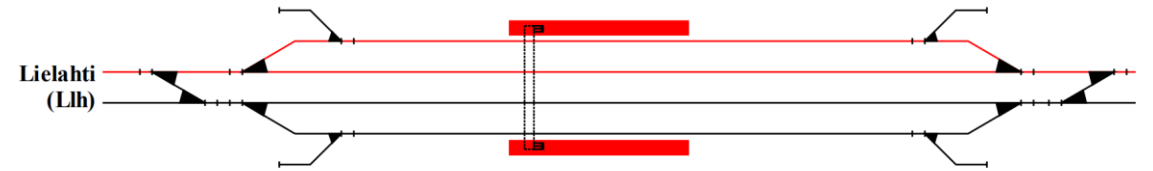
### Rahoitus

- Ylöjärven kaupungin MAPSTO-ohjelmassa varaudutaan asemanseudun jatkosuunnitteluun ja varataan budjettia vuosille 2025– 2028.

**Seuraava suunnitteluvaihe:**  
Laituriratkaisun tarkentaminen ja liikennöintimallin luominen



Ylöjärven liikennepaikka. Raakapuun kuormaus tapahtuu raiteella R004 (sininen laatikko). (Väyläviraston julkaisuja 22/2020)



Ylöjärvelle vuonna 2019 suunniteltu raiteisto. (Väyläviraston julkaisuja 26/2023)

### Haasteita/ratkaistavaa:

1. Puunkuormauspaikan siirto
2. Laituriratkaisu
3. Liikennöintimalli (lähi- ja kaukojuna)

# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Ylöjärvi

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Seisake sijaitsee Ylöjärven keskusta-alueella kirkonkylän ja Soppeenmäen välissä. Välittömässä läheisyydessä asutus on kerrostalovaltaista ja Soppeenmäen suunnalla pientalovaltaista.
- Asukkaita Ylöjärven kaupungissa on 33 607 (2022), joista suurin osa asuu taajama-alueella, ja työpaikkoja alueella on 9 714 (2020).
- Seisakkeen läheisyydessä länsi- ja lounaispuolella Elovainiossa sijaitsee koulutuskeskus Valo, kauppakeskus Elo, urheiluhalleja, kuten jää- ja jalkapallohalli, etelässä Soppeenmäen Yhteiskoulu ja uimahalli sekä idässä Kirkonseudulla Räkän urheilukenttä, uimaranta ja Prisma (2024).

### Yleiskaava:

- Ydinkeskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava 2040 (lainvoima 2019) osoittaa alueelle uuden henkilöliikenteen aseman, pääradan lisäraidevarauksen sekä tiivistyvää keskustatoimintojen aluetta C2 ja uudistuvaa keskustatoimintojen aluetta C1.
  - Aseman lähialueelle osayleiskaava tavoittelee noin 1500 uutta asukasta vuoteen 2040 mennessä.

### Maakuntakaava:

- Pirkanmaan maakuntakaava 2040** (mv hyv. 2017) osoittaa Ylöjärven puuterminaalin yleispiirteisen sijainnin Nopanperäntien-Radanvarsitien alueelle, noin 25 km nykyisestä sijainnista pohjoiseen.

### Asemakaavat:

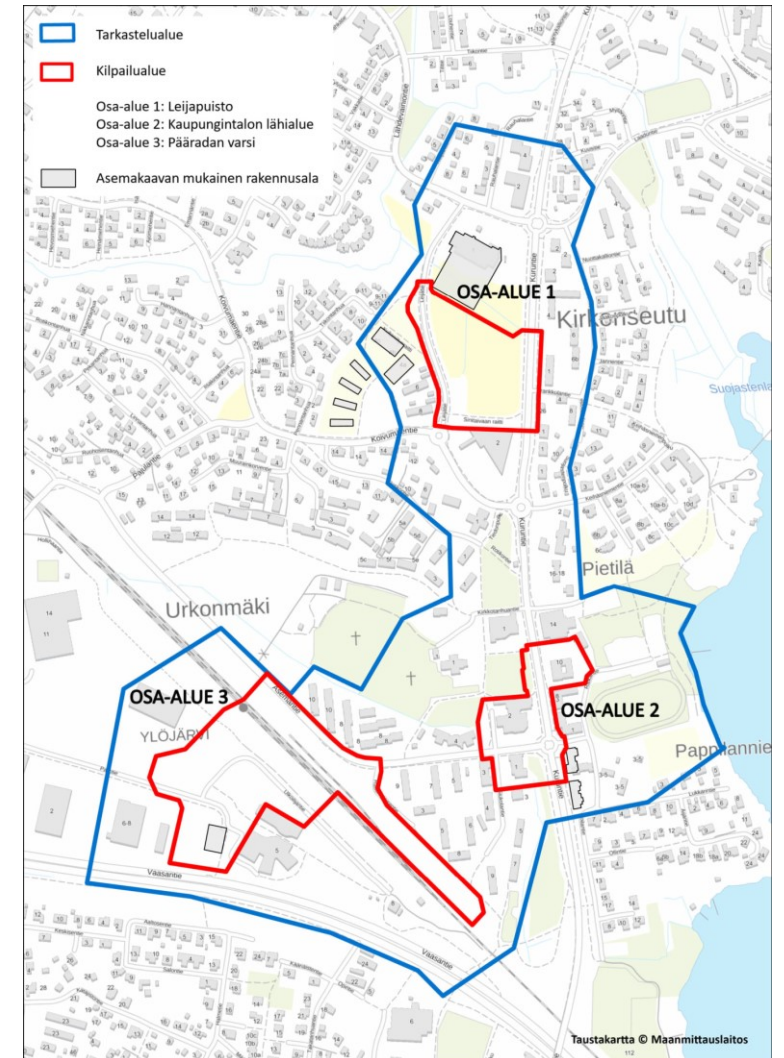
- Vaasantien-Pallotien valoliittymä 249
  - Asemakaava on hyväksytty 24.5.2021 ja siinä on osoitettu muun muassa uuden ajoneuvoliittymän likimääräinen sijainti
  - Kantatien 65 ja Pallotien kohdalle on suunniteltu uusi valo-ohjattu risteysalue ja tieliittymä (Tiesuunnitelma Kt 65 parantaminen Pallotien kohdalla, Ylöjärvi)
- Kirkonseudun kortteli 155 ja Leijapuisto
  - Laajennettiin entisen S-marketin tonttia mahdollistaen S-marketin laajentaminen Prisma-tavarataloksi, sijaiti seisakkeesta pohjoiseen. Rakentaminen käynnissä.

### Vireillä olevat asemakaavat:

- Asemakaavan muutos Aronrannan puistoalueella (Luonnosvaihe)
  - Tavoitteena on kehittää puistoaluetta keskustaajamaa palvelevana monipuolisena virkistysalueena ja turvata seudulliset ja paikalliset viheryhteydet. Kaupunki kerää mielipiteitä kehittämisen tueksi, sijaiti seisakkeesta kaakkoon.

**Muut maankäytön suunnitelmat:** Keskustan arkkitehtikilpailun voittaja valittiin lokakuussa 2023. Pääradan varren alueella tavoitellaan parempaa kytkeytymistä liikenteellisesti ja kaupunkikivallisesti Kirkonseutuun ja koulutuskeskukseen sekä pääradan kevyen liikenteen ylitystä, joka mahdollistaa keskustan palveluiden tavoittamisen opiskelijoille ja työntekijöille. Kilpailualueelle sijoitetaan kerrostaloasumista vähintään 500 uudelle asukkaalle. Raakapuukuormaustaipaikan siirron esiselvitys on käynnissä.

Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde on tunnistettu seudullisesti merkittävien palveluiden keskuksiksi

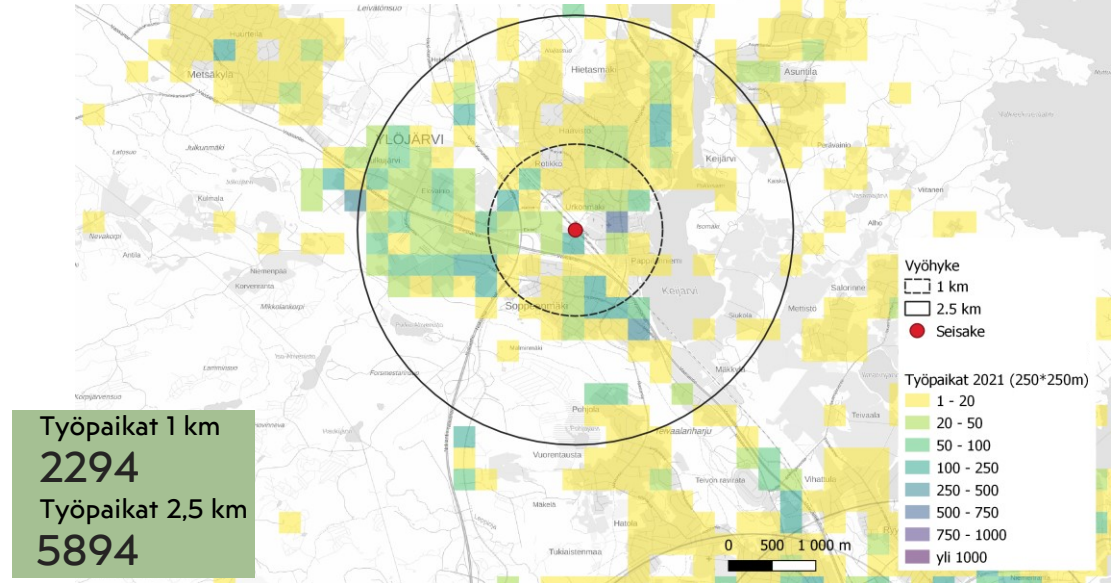
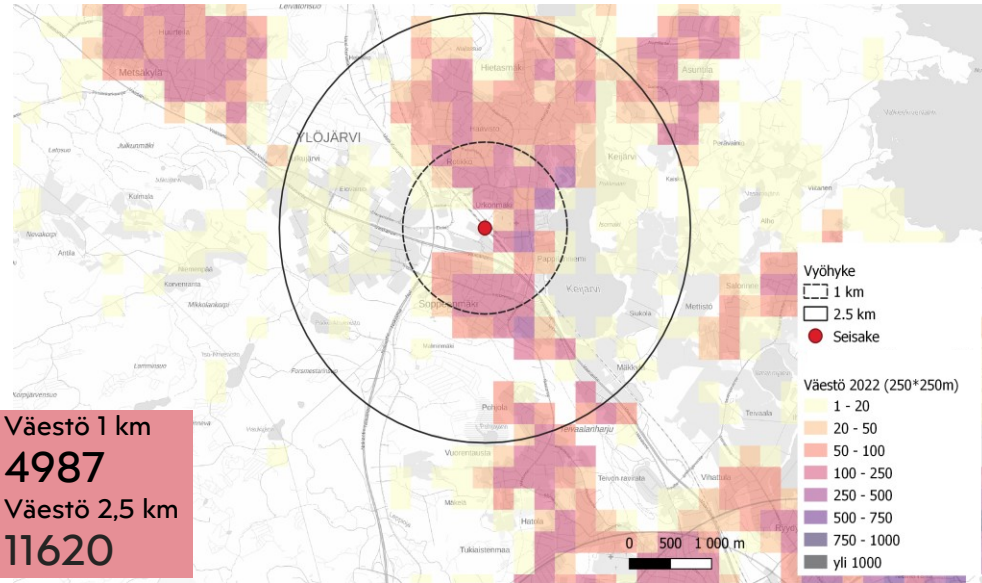


Keskustan arkkitehtikilpailun kolme osa-aluetta: Leijapuisto, kaupungintalon lähialue ja pääradan varsi.



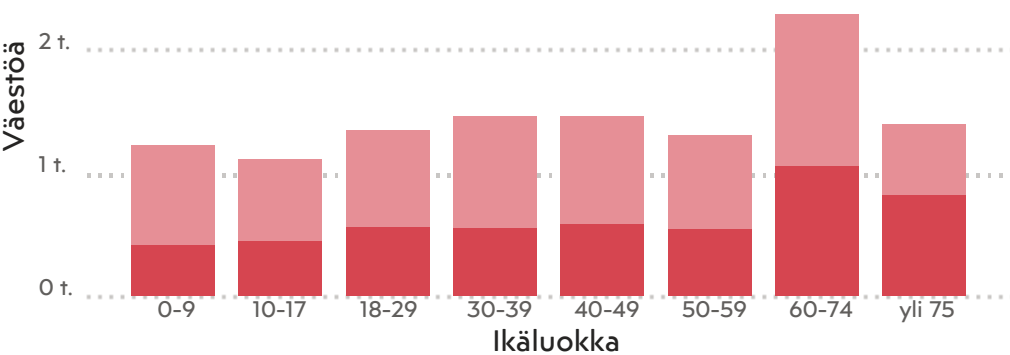
# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella Ylöjärvi

1 km ja 2,5 km tarkastelurajaukset eivät kerro koko totuutta kysynnästä. Ylöjärvi voi saada liityntämatkustajia myös muista Pohjois-Pirkanmaan kunnista.



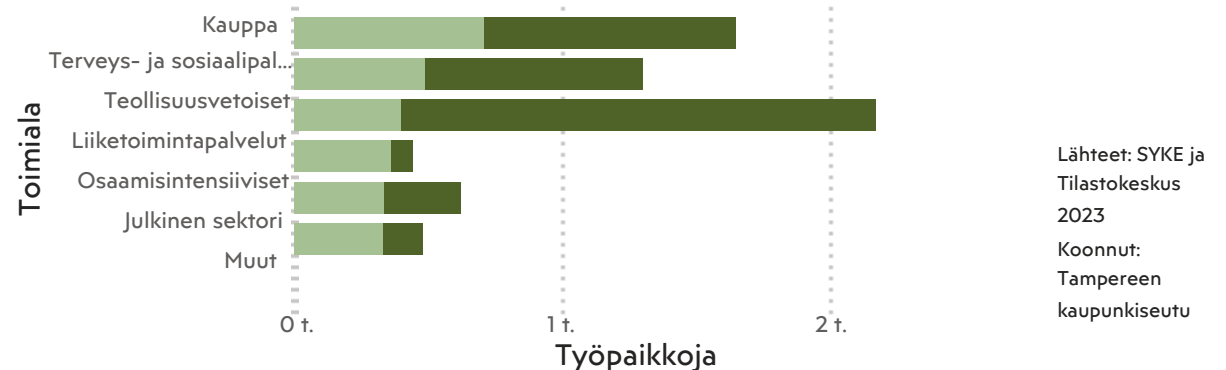
**Ikäluokat**  
● 0-1km ● 1 -2,5 km

Ylöjärvellä asuu paljon lapsiperheitä, joiden liikkumistarpeisiin lähijuna on erittäin tarkoituksenmukainen.



**Toimialat**  
● 0-1km ● 1 - 2,5 km

2,5 km etäisyydellä on runsaasti työpaikkoja.

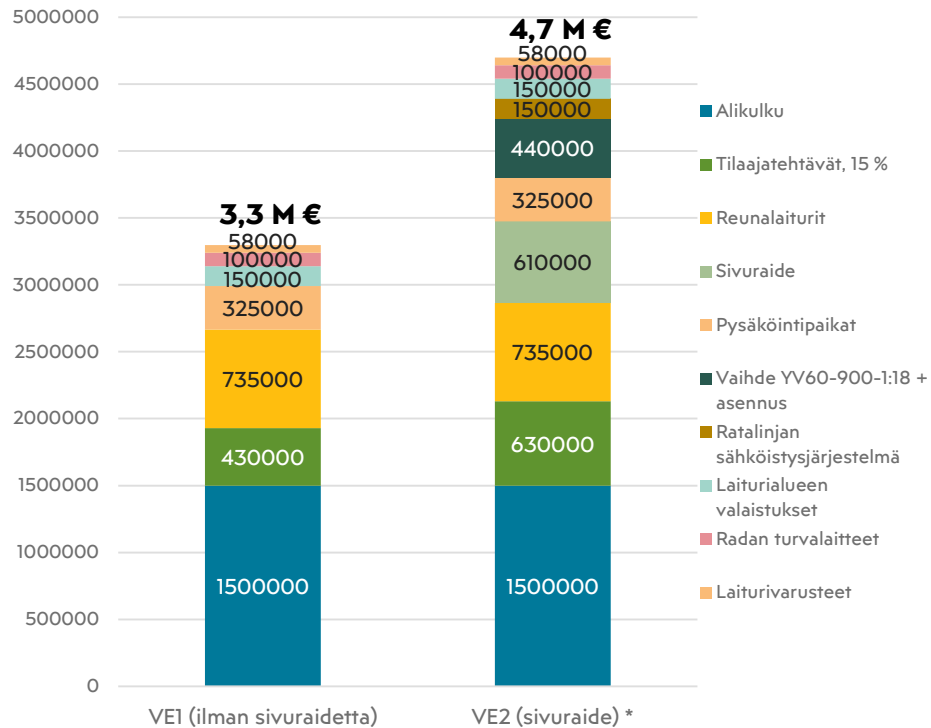


Lähteet: SYKE ja Tilastokeskus 2023  
Koonnut: Tampereen kaupunkiseutu

# Alustava kustannusarvio Ylöjärvi

Alustavat kustannusarviot on laadittu pääosin Foren Hankeosalaskelmaa **käyttäen tässä selvityksessä**. Vaihteiden osalta kustannusarviot on haettu rakennusosalaskennan puolelta.

- Laskennoissa hinnaston hintatasona on MAKU 140 2015=100
- Hanketehtäviin sisältyy työmaatehtäviä 20 % ja tilaajatehtäviä 15 % (ALV 0%)



\*Lielahdi-Lakialan liikenteellisessä tarkastelussa sivuraiteelle oli esitetty turvavaihteet sivuraiteen lisäksi, jotka kasvattaisivat kustannuksia merkittävästi

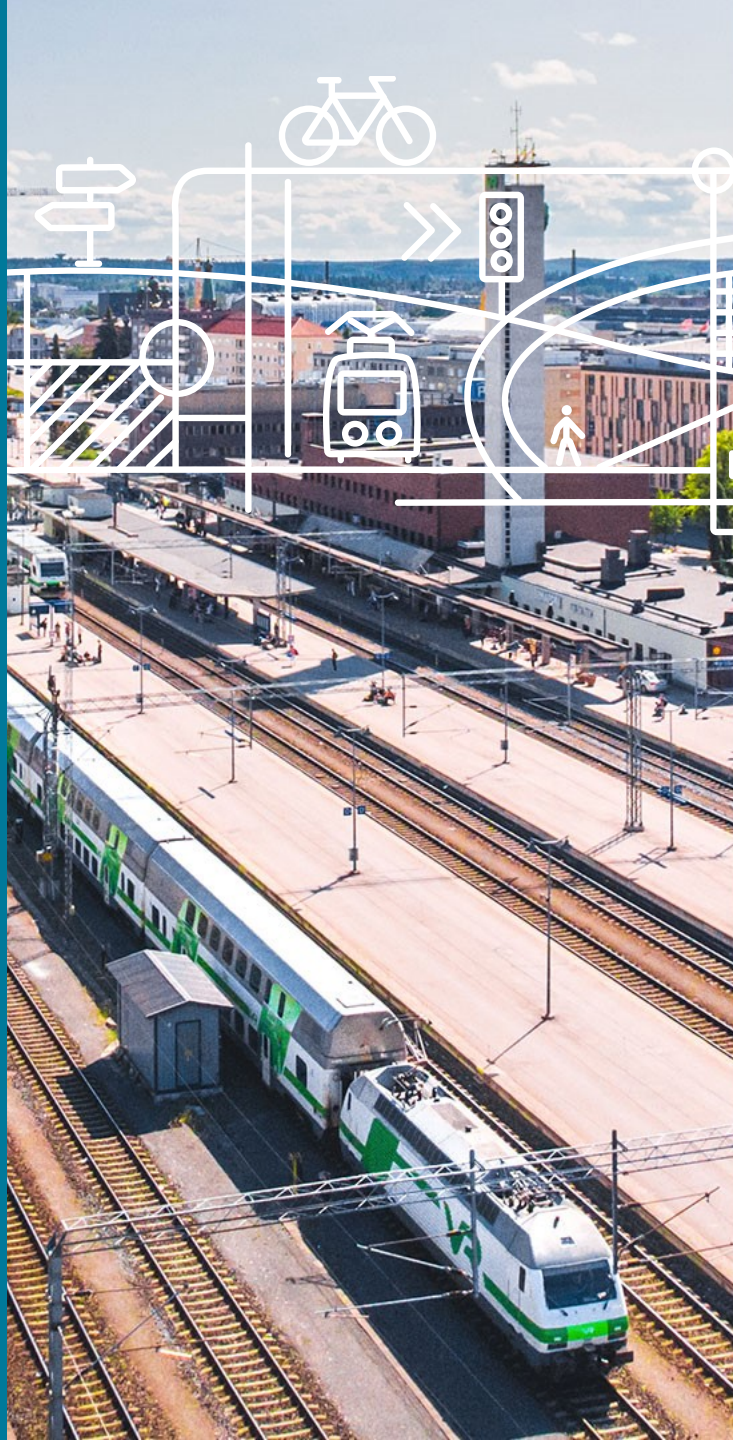
## Liityntäpysäköinnin kustannukset:

Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 125 autopaikkaa ja 80 pyöräpaikkaa. Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 295 000 € (ilman asennusta).  
**Liityntäpysäköinnin laskentaperusteet on esitetty seuraavalla sivulla.**

- Uuden kuormaustilan kustannusarvio on kohteesta riippuen noin 8,7–10,4 milj. € perustuen aiempaan sijaintiselvitykseen (Väylävirasto, 2020)
  - Kuormaustilan lakkauttamisesta ei koituisi suoria investointikustannuksia, mutta se saattaisi edellyttää investointeja muihin kuormaustiloihin, ja tällä olisi muita yhteiskuntataloudellisia vaikutuksia

Seisakkeen toteuttamisesta saatu alustava kustannusarvio on suuntaa antava, ja se tarkentuu suunnittelun edetessä. Määräviä tekijöitä ovat radan ajoneuvojen alikulku tai jalankulun ja pyöräilyn ylikulku, sivuraide sekä reunalaiturit. Kustannusarvio ei pidä sisällään uuden kuormaustilan tai Lielahdi-Lakiala-kaksoisraiteen toteuttamista.





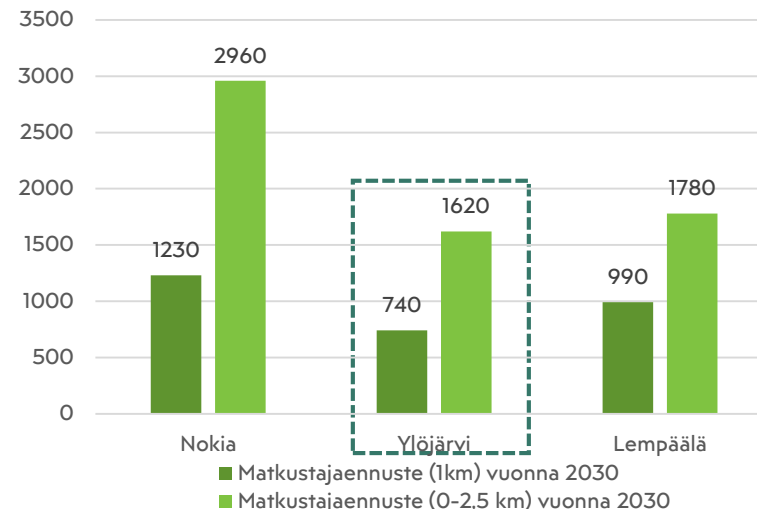
# Potentiaali ja vaikuttavuus

## Ylöjärvi

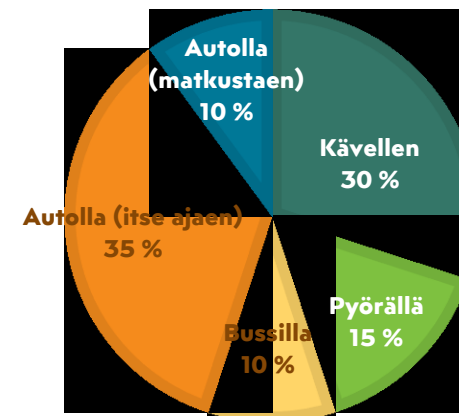
Ylöjärven asema kytkeytyy olennaisesti Ylöjärven keskustan suunnitteluun. Tästä osoituksena keskustan alueen arkkitehtikilpailu, johon asema-alue kuuluu.

Asemalla olisi erinomainen kytkentä seudulliseen bussiliikenteeseen, kaukobussiliikenteeseen, autoväyliin sekä suunniteltuun raitiotielinjaan, jonka Kaupungintalon pysäkillä olisi noin 450 m asemalta. Asema sijaitsisi kantatie 65:n sekä valtatie 3:n (E12) läheisyydessä ja nykyinen bussiliikenteen pääteasema sijaitsisi noin 500 metrin päässä asemasta. Asema sijaitsisi liikennejärjestelmällisesti erittäin houkuttelevassa solmukohdassa, joten sen kytkeminen nykyiseen joukkoliikennetarjontaan ja liityntäpysäköintiin panostaminen ovat tärkeässä roolissa.

Matkustajaennusteet lähijunaliikenteelle, jos Ylöjärveltä kulkee 17 vuoroa/arkivrk Tampereelle (vrt. Nokian 26 vuoroa/arkivrk ja Lempäälän 32 vuoroa/arkivrk). Nokian aseman maankäytön kehitystä vuodelle 2030 ei olla arvioitu, eikä siten huomioitu ennustee



Seisakkeen liityntäkulkutapajakauman ennuste/tavoitetila



Kulkumuoto	Matka-aika Tampereen asemalle
Auto	23 min
Bussi	60 min
Juna	12 min

Arvio liityntäpysäköintipaikkojen tarpeesta vuonna 2030

Autopaikat	125
Pyöräpaikat	95

# Yhteenveto Ylöjärvi

## Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Ei toteutusvalmiita suunnitelmia. Tiheämmät ja tarkoituksenmukaiset junaliikenteen tarjonnan mahdollistaminen Ylöjärven asemalla vaatii Lielahdi-Lakiala-kaksoisraiteen, jonka yleissuunnitelma ja YVA. Lielahdi-Lakiala kaksoisraide on jo yksinään erittäin tärkeä toimenpide kansallisesti.
- Aseman toteutumisen kannalta alueelle on riittävät LR-alueet.

## Maankäyttö

- Asemanseudun suunnittelua edistetään arkkitehtikilpailun pohjalta.
- Alueella on jo nykyisin erittäin suuri määrä asukkaita ja työpaikkoja.
- Yleiskaava tavoittelee lähialueelle 1500 uutta asukasta.

## Kustannusarvio

- Alustava kustannusarvio ilman kaksoisraidetta ja raakapuuterminaalien siirtoa olisi ilman sivuraidetta 3,3 M € ja sivuraiteella 4,7 M €

## Potentiaali ja vaikuttavuus

- Asema on strategisesti erittäin merkittävä kaupunkiseudulle. Aseman käyttäjäpotentiaali voisi tulla poikkeuksellisen laajalta alueelta, koska Pohjois-Pirkanmaalla on vain Parkanon asema. Käyttäjiä tulisi luultavasti Ylöjärven pohjoisosien lisäksi, Hämeenkyröstä ja Ikaalisista saakka.
- Asemalla olisi liikennejärjestelmällisesti erittäin merkittävä vaikutus. Se hillitsisi mahdollisesti autoliikenteen kasvua etenkin jo nykyisin erittäin ruuhkaisella Paasikiventiellä ja kantatie 65:llä.
- Seisakkeen arvioitu lähijunaliikenteen kysyntä vuonna 2030 on arvioilta 1620 matkaa arkivuorokaudessa.

### Näkökulmia kehittämiseen:

Ylöjärven kytkeminen junaliikenteen piiriin toisi seudulle ja kunnalle uusia mahdollisuuksia sekä kansallista saavutettavuutta. Olemassa oleva maankäyttö tuo hyvän pohjan kysynnälle. Ylöjärven seisakkeen kehittämistä haastaa merkittävästi nykytilanteen ratakapasiteetti, jonka johdosta alkutilanteessa palvelu vain kaukojunaliikenteessä on mahdollista. Mahdollisten lisäraiteiden myötä tilanne on aivan erilainen: tällöin lähijunaliikenteen seudullista kokonaisuutta tulee suunnitella uudesta näkökulmasta. Kunnan tahtotila seisakkeen kehittämiseen on vahva, mutta valtion rooli on keskeinen. Ylöjärvellä on lisäksi suunnitteilla raitiotielinja, jonka toteutuksen aikajänne on epävarma. Kokonaisuutena junaliikenteen ja koko joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen liittyy paljon epävarmuuksia. Keskeistä on tunnistaa, mikä junaliikenteen rooli on eri aikajänneillä ja miten se kytketään osaksi muuta joukkoliikennejärjestelmän kehitystä? Lyhyellä jänneellä perusteltua pyrkii mahdollistamaan kaukoliikenteen pysähtymisen mahdollisimman kustannustehokkailla seisakekehittämisen ratkaisuilla?



\*Vaikutusalueen mukaisesti

\*\*Seisakkeen tai infratoimenpiteen

Ylöjärvellä tavoitellaan kaukojunapysähdyskäytöksiä, mikä vaatisi pidempiä matkustajalaitureita

### Askelmerkkejä jatkoon

- Puunkuormauspaikan siirto ja rahoitusratkaisu
- Asemanseudun asemakaavoituksen aloittaminen
- Liikennöintimallin luominen
- Kaksoisraiteen rakentaminen Ylöjärvelle asti (kaksoisraiteen rakentamistarve kytkeytyy pääradan kehittämiseen)
- Uuden kt65-Pallotie-liittymän avaaminen (arviolta v. 2026) tuo alueelle uutta potentiaalia
- Liikennöintikustannuksiin sitoutuminen yhdessä muiden kuntien kanssa
- Yhteishankintasopimus ratasuunnitelman laatimisesta Väyläviraston kanssa (etenkin länsipuolen sivuraiteesta)
- Ratasuunnitelman aloittaminen

# TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



## Ruutana

---

Kangasala

# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Ruutana

**Viimeisin suunnitelma:** Ruutanan seisakkeen tilavaraustarkastelut, 2022

Seisakeratkaisu koostuu seuraavista kohdista:

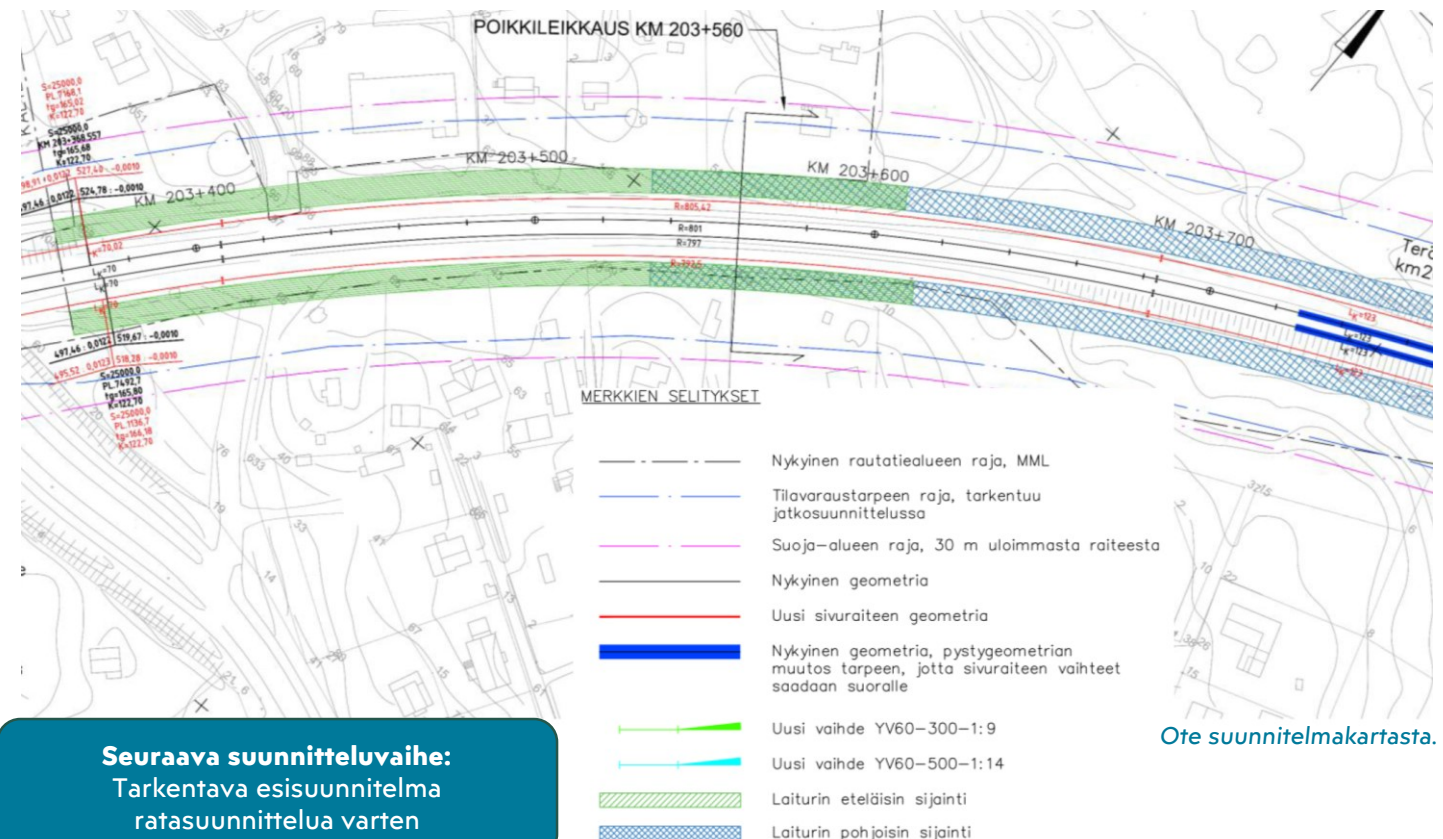
- Uudet noin 1,75 km pituiset sivuraiteet pääraiteen molemmin puolin. Sivuraiteiden vaihteet ovat ns. nopeat vaihteet (YV60-500-1:14), jotka mahdollistavat sivuraiteelle ajamisen 60 km/h nopeudella. Sivuraiteiden päässä on turvavaihteet.
- Sivuraiteilla 250 m pitkät reunalaiturit, jotka sijoittuvat Ruutanan alikulkusillan pohjoispuolelle ratakilometrille 203+319. Reunalaiturit voisivat sijaita myös reilu 170 m pohjoisempana.
  - Pituuskaltevuus on alueella 1 %
  - Ruutanan alueella on pitkä kaari ja siirtymäkaaria, jotka tekevät kohdasta haasteellisen. Kaarteiden vuoksi kohdassa on myös raiteet kallistettu. Kohdassa raiteenkallistus ylittää sallitun arvon matkustajalaiturille. Raiteenkallistusta ei voida muuttaa, koska se laskisi radan suurinta sallittua nopeutta, mikä ei olisi hyväksyttävää.
- Sivuraiteiden ja reunalaitureiden vuoksi seisakeratkaisu ei mahdu kokonaan rautatiealueelle (LR-alue).
- Ruutanan alikulkusiltaa tulisi leventää tai rakentaa uudet ratasillat sivuraiteille. Myös Jussilan alikulkusiltaa tulisi todennäköisesti leventää tai rakentaa uudet ratasillat sivuraiteille.
- Seisakkeella ei ole toistaiseksi välittömiä toteuttamisen edellytyksiä, vaan se edellyttää lisäsuunnittelua. Seuraava suunnitteluvaihe on tarkentava esisuunnitelma ratasuunnittelua varten. Seisakkeen teknisessä ratkaisussa voidaan tunnistaa aseman statukseen sekä sijaintiin kytkettyjä vaihtoehtoja. Esimerkiksi lyhyemmät laiturinpituuudet mahdollistaisivat vaihtoehtoisia ratkaisuja.

### Rahoitus

- Kaupungin investointiohjelmasta löytyy varaus seisakkeen jatkosuunnitteluun. Vuosille 2024–2025 on budjetoitu suunnittelurahaa 250 000 €. MAL-neuvotteluista toivotaan avustusta.

### Vaihtoehtoiset ratkaisut

Mikäli Ruutanan seisake toimisi pääasiallisesti päätepysäkkinä, niin Ruutanassa voisi riittää yksi sivuraide reunalaiturilla ja raiteenvaihtopaikoilla molemmin puolin seisaketta



**Seuraava suunnitteluvaihe:**  
Tarkentava esisuunnitelma  
ratasuunnittelua varten

# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Ruutana

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Seisake sijaitsee Ruutanan kaupunginosan keskustassa. Alue on pientalovaltaista, ja sitä on viime vuosina täydennysrakennettu.
- Seisakkeen läheisyydessä lounaassa sijaitsevat Ruutanan päiväkoti, terveysasema ja neuvola, lännessä Pilke-päiväkoti ja noin 200 metrin päässä kaakossa K-Market Ruutana.

### Yleiskaava:

- Ruutanan osayleiskaava (nro 26) vireillä. Osayleiskaavaehdotus on ollut nähtävillä 2011, mutta seudulliset maankäytön ja liikenteen tavoitteet ovat sittemmin muuttuneet. Kaavasta tulossa uudelleen valmisteltu osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja yleiskaavaluonnos vuonna 2023.

### Asemakaavat:

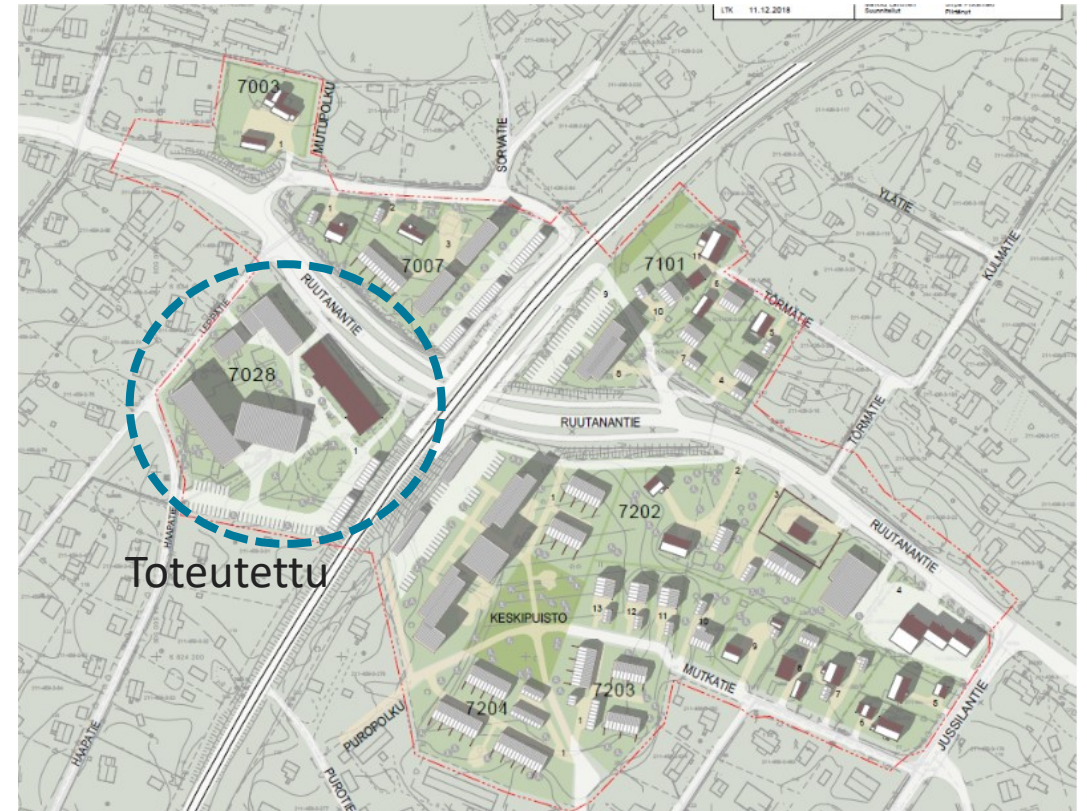
Kaavavaranto: -

Vireillä olevat asemakaavat:

- Seurakunnantien asemakaavan muutos, kaava 874 (Hyväksymisvaihe)
  - Tavoitteena on osoittaa alueelle asuinrakentamista, huomioida tieverkko sekä asukkaiden virkistysmahdollisuudet. Asemakaavassa alueelle on osoitettu asuinpientalojen korttelialue, jossa on rivitalo- ja kytkettyä pientaloasumista, pohjoisosaan lähivirkistysalue, ja länsiosaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue. Asemakaavamuuotos mahdollistaa asukasmäärän lisääntymisen alueella noin 50 hengellä.
- Ruutanan keskustan asemakaavan muutos ja laajennus, kaava 822 (Luonnosvaihe)
  - Tavoitteena on mahdollistaa keskustan kehittäminen palveluita ja joukkoliikennettä hyödyntämällä ja tehokkaan asuntorakentamisen ja palveluiden sijoittaminen alueelle. Lisäksi tutkitaan lähijunaliikenteen seisakkeen vaatimat tilavaraukset laitureille ja liityntäpysäköinnille.

### Muut

- Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde sijoittuu taajaman elinvoimaa tukevalle vyöhykkeelle



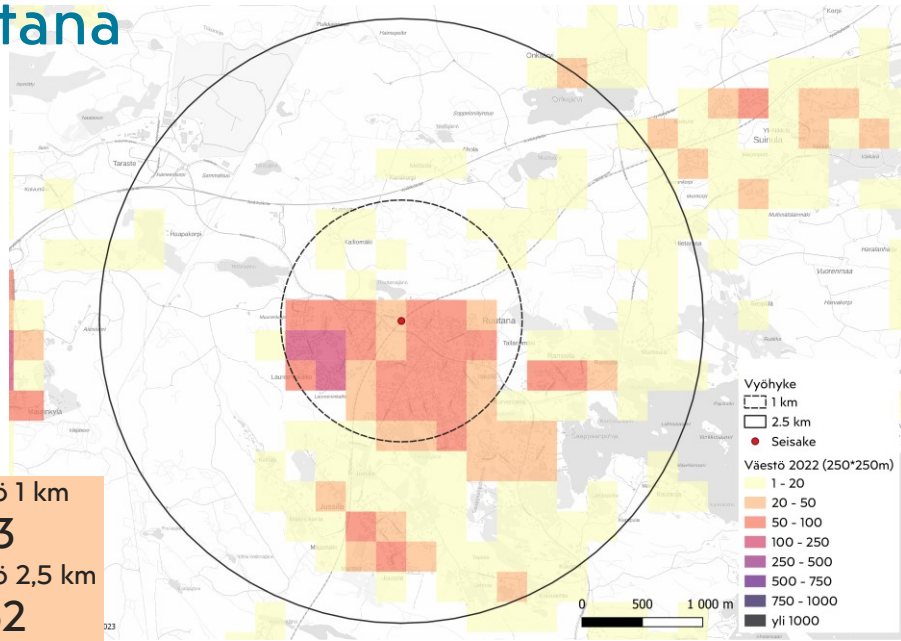
Suunnitelmaluonnos asemakaava 822 Ruutanantie, OAS 2021.

Seisakealueen asemakaavan muutos ja laajennus ovat vireillä. Vuoteen 2030 mennessä 2,5 km säteelle tulee noin 260 uutta asukasta.

# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella

## Ruutana

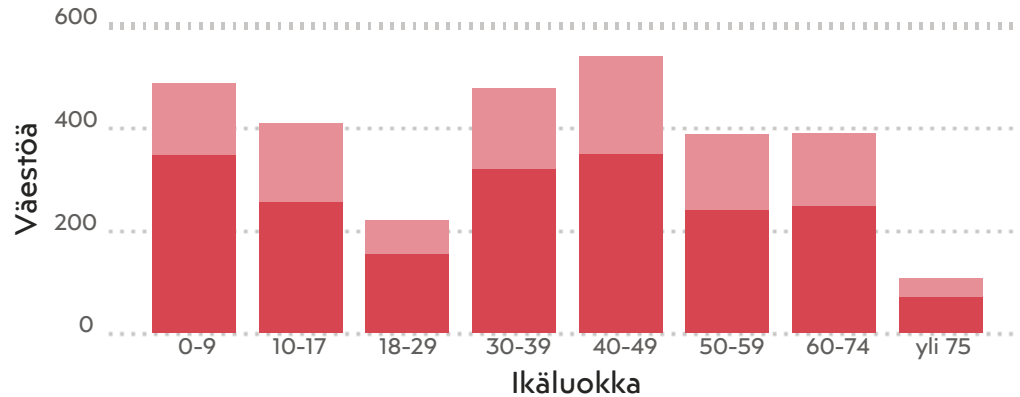
1 km ja 2,5 km tarkastelurajaukset eivät kerro koko totuutta kysynnästä. Kysyntää voi tapahtua myös kauempaa, mutta sitä on vaikea arvioida.



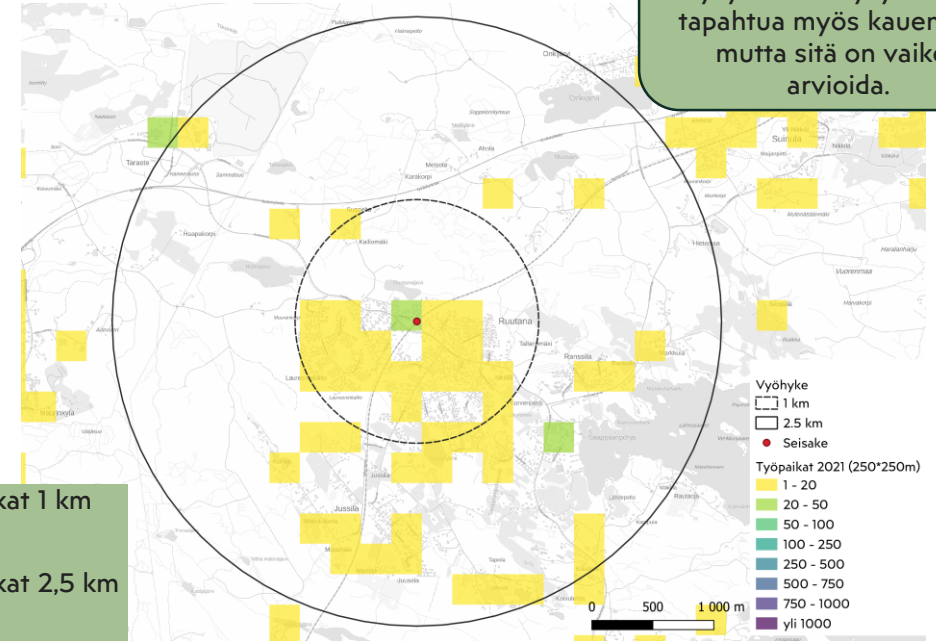
Väestö 1 km  
**1993**  
 Väestö 2,5 km  
**3062**

### Ikäluokat

● 0-1km ● 1-2,5 km



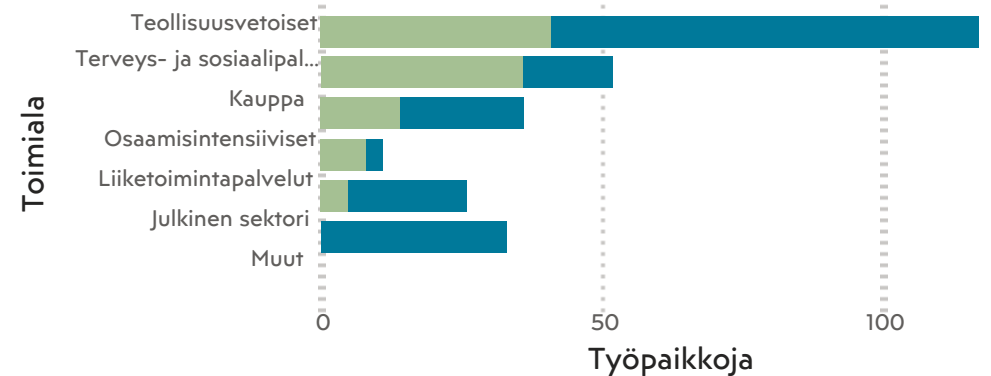
Ruutanan alueella on etenkin lapsiperheitä.



Työpaikat 1 km  
**118**  
 Työpaikat 2,5 km  
**294**

### Toimialat

● 0-1km ● 1-2,5 km



Ruutanan alueella on vähäisesti työpaikkoja.

Lähteet: SYKE ja Tilastokeskus 2023  
 Koonnut: Tampereen kaupunkiseutu



# Alustava kustannusarvio

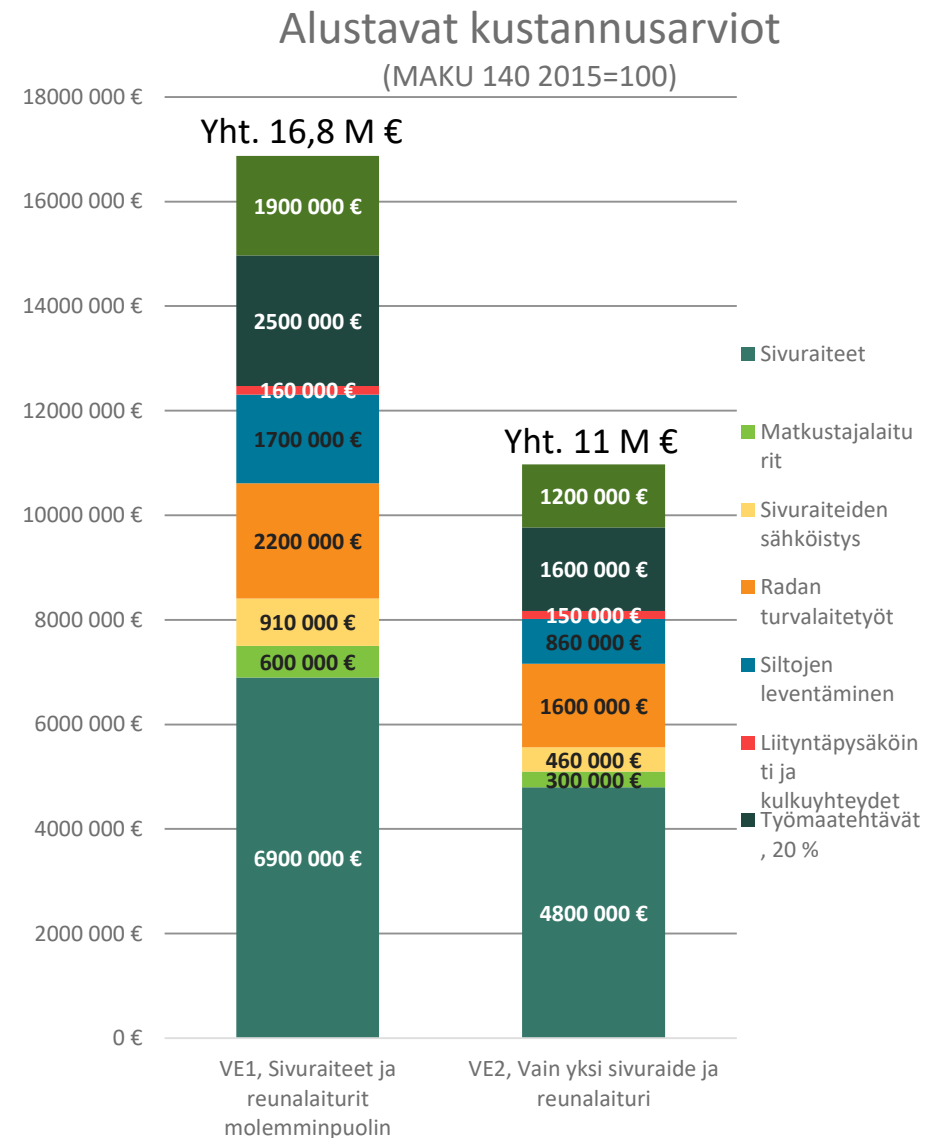
## Ruutana

Alustava kustannusarvio on määritetty Ruutanan seisakkeen aluevaraustarkasteluissa 2022. Hinnaston hintatasona käytettiin MAKU 130 2015=100 ja se on tässä selvityksessä päivitetty nykyisin käytettävään hintatasoon MAKU 140 2015=100.

- Alustavat kustannusarviot on laadittu pääosin Foren Hankeosalaskelmaa käyttäen. Vaihteiden osalta kustannusarviot on haettu rakennusosalaskennan puolelta.
- Hanketehtäviin sisältyy työmaatehtäviä 20 % ja tilaajatehtäviä 15 %
  - ALV 0%
- Kustannusarviossa ei ole huomioitu laitureiden elektronisia opasteita, kuten kuulutuslaitteistoja tai näyttötauluja, Ruutanan alikulkusillan alittavan Ruutanantien tai Jussilan alikulkusillan alittavan Ratavartijantien ja raiteen vieressä olevien tiegeometrioiden muutoksia eikä laiturin mahdollisia hissejä tai vaadittavia maanlunastuksia
- Alustavien kustannusarvioiden mukaan VE1 (sivuraiteet ja reunalaiturit molemmin puolin) kustantaa noin 16,8 M € ja VE2 (yksi sivuraide ja reunalaituri) noin 11 M € (MAKU 140 2015=100)
- Alustavien kustannusarvioiden mukaan suurin yksittäinen kustannus molemmissa vaihtoehtoissa on sivuraiteet, joiden pituus kasvaa etelän suuntaan olevien kaarteiden vuoksi. Myös radan turvalaitteet ja opastimet kustantavat merkittävästi molemmissa vaihtoehtoissa

Seisakkeen toteuttamisesta saatu alustava kustannusarvio on suuntaa antava, ja se tarkentuu suunnittelun edetessä. Sivuraiteiden pituus, joka kytkeytyy laiturin pituuteen, voidaan tunnistaa merkittäväksi lopullisia kustannuksia määrittäväksi tekijäksi.

**Liityntäpysäköinnin alustavat kustannukset**  
Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 35 autopaikkaa ja 110 pyöräpaikkaa. Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 81 000 € (ilman asennusta).  
**Liityntäpysäköinnin laskentaperusteet on esitetty seuraavalla sivulla.**



# Potentiaali ja vaikuttavuus

## Ruutana

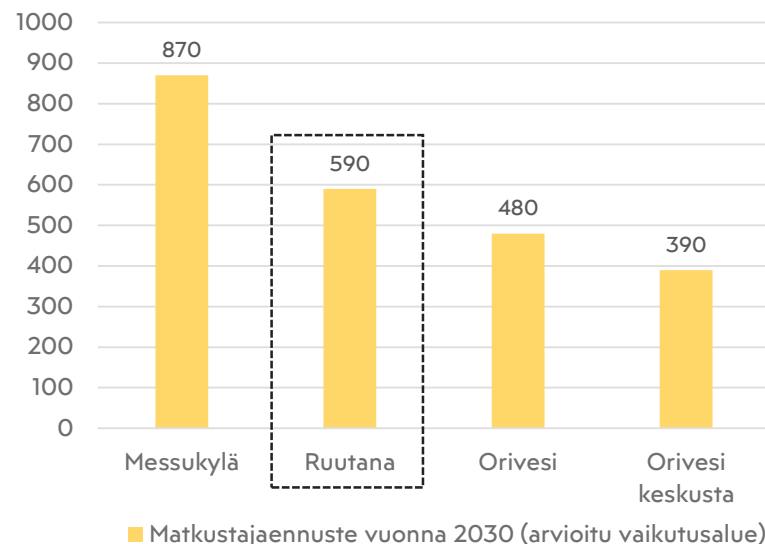
Ruutanan seisake palvelisi Ruutanan lisäksi myös Suinulan aluetta. Merkittävää liityntäpotentiaalia ei arvioida tulevan laajemmalta alueelta, esimerkiksi valtatieltä 9, koska seisake ei sijaitse sen varrella.

Ruutanan keskusta-alue kehittyy voimakkaasti 2020-luvulla, jolloin lähijunayhteys luo mahdollisuuden kestäväälle ja sujuvalle arjelle. Ruutanan asuinalueita on suunniteltu jo 10 vuotta tukeutuvaksi lähijunaliikenteeseen.

Ruutanan ja Suinulan alueilta lähijunan matka-aika Tampereelle olisi ylivoimainen verrattuna autoon ja etenkin bussiin.

Kangasalan kaupunki on pohtinut seisakkeen parempaa kytkentää Tampereen puolelle kaavailtuun Nurmi-Sorilan alueeseen.

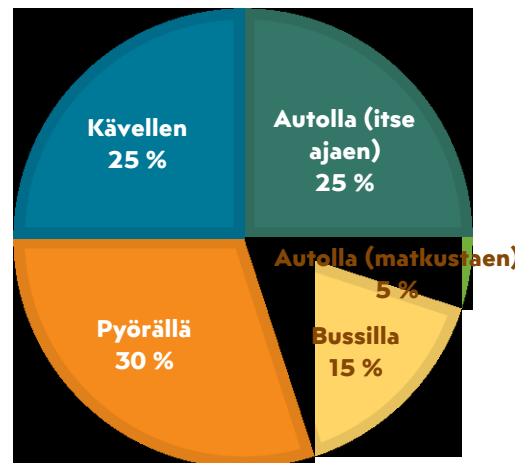
Seisakekohtaisten aluerajausten mukaiset matkustajaennusteet, jos Ruutanasta kulkee 14 vuoroa/arkivrk. Oriveden aseman maankäytön kehitystä vuodelle 2030 ei olla arvioitu, eikä siten huomioitu ennusteessa.



### Seisakkeen merkittävyys kaupunkiseudulle:

Seisake tukee seudun kestävästä liikennejärjestelmästä ja maankäytön kehittämistä sekä mahdollistaa uuden kunnan kytkemisen henkilöjunaliikenteeseen. Sijainti ja volyyymi eivät kuitenkaan korosta erityistä seudullista merkittävyyttä. Seisakkeen toteuttamisella on merkittävä rooli koko ratasuunnan junaliikenteen ja joukkoliikenteen taloudellisesti kestävässä kehittämisessä. Hyötyjen saavuttaminen edellyttää koko suunnan joukkoliikenteen tarkoituksenmukaista kehittämistä.

Seisakkeen liityntäkulutapajakauman ennuste/tavoitetila



Kulku- muoto	Matka-aika Tampereen asemalle
Auto	23 min
Bussi	35 min
Juna	10 min

Arvio liityntäpysäköintipaikkojen tarpeesta vuonna 2030

Kulkumuoto	Paikka- tarve
Autopaikat	75
Pyöräpaikat	110

58

# Yhteenveto Ruutana

## Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Seisake edellyttää jatkosuunnittelua, jonka yhteydessä on perusteltua tutkia lyhyttä laituria. Myös Kaupungin tahtotilana on lyhyt laiturit ilman sivuraiteita

## Maankäyttö

- Seisakkeen kehittäminen tukee kunnan ja seudun rakenteen kehittämistä
- Seisakkeen ympäristön nykyinen maankäyttö on vähäistä

## Kustannusarvio

- Seisakkeesta on laadittu kustannusarvio aluevarausuunnittelun yhteydessä 10-15 M€
- Toteuttamisen kustannuksiin vaikuttavat merkittävästi laiturin pituus ja sivuraiteen toteuttaminen

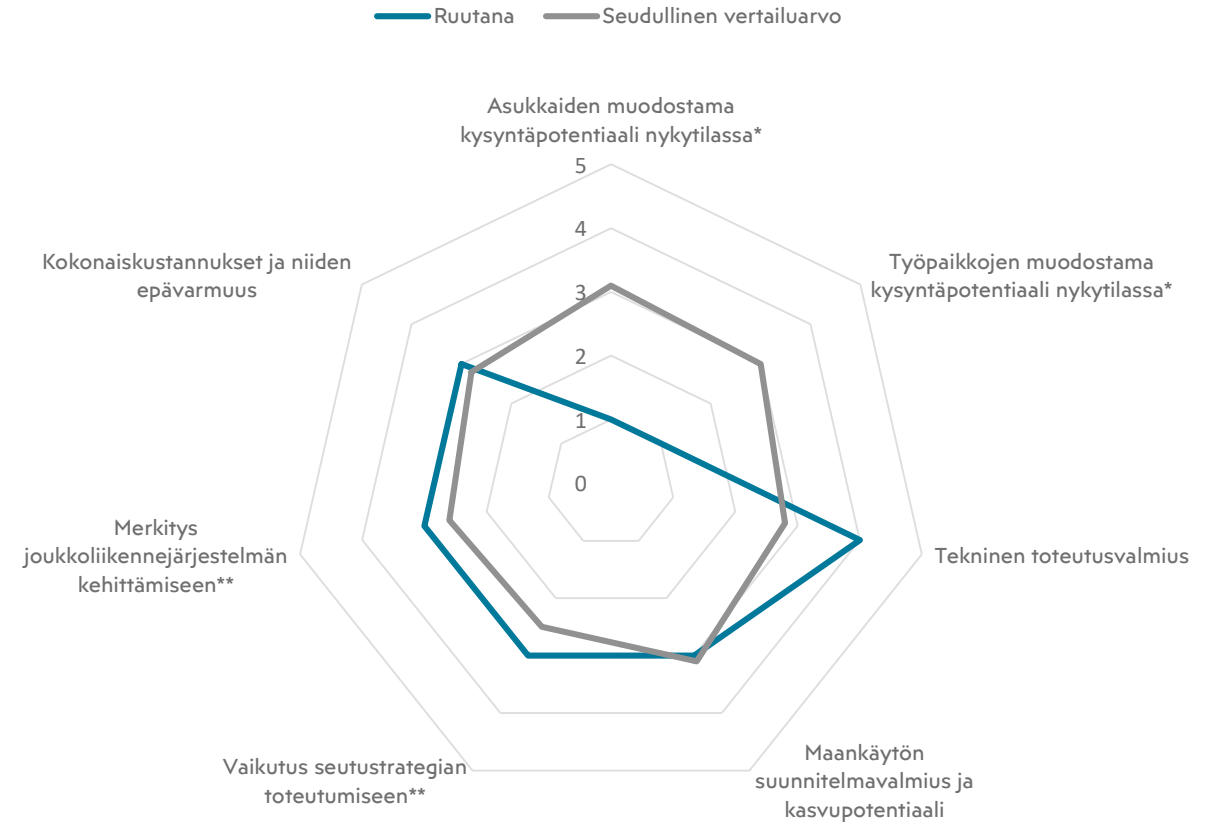
## Potentiaali ja vaikuttavuus

- Seisakkeen potentiaali liittyy erityisesti paikalliseen kehittämiseen, mutta myös liityntäpotentiaaliin
- Seisakkeen arvioitu kysyntä 590 matkaa arkivuorokaudessa voidaan arvioida muodostuvan erityisesti siirtymänä autoliikenteestä

### Näkökulmia kehittämiseen:

Ruutanan seisakkeen vahvuus kytkeytyy suunnitelmavalmiuteen ja kunnan vahvaan tahtotilaan kehittää alueen maankäyttöä sekä investoida seisakkeen toteuttamiseen.

Lisäksi seisakkeen kehitys myötävaikuttaa merkittävästi koko ratasuunnan kehittämisedellytyksiin. On kuitenkin tunnistettavissa, että seisakkeella ei tulisi olemaan tavoitetilanteessakaan roolia kansallisessa liikenteessä, joten kehittämistä on perusteltua tehdä selvästi lähijunaliikenteen lähtökohdista käsin, jolloin kustannustasoa voidaan laskea suhteessa tehtyyn suunnitteluun.



\*Vaikutusalueen mukaisesti

\*\*Seisakkeen tai infratoimenpiteen

### Askelmerkkejä jatkoon

- Liikennöintimallin varmistaminen ensivaiheen laituriratkaisun kannalta
- Vaadittavien laituripituuksien lyhentäminen 250 m → 120 m
- Liikennöintikustannuksiin sitoutuminen
- Yhteishankintasopimus ratasuunnitelman laatimisesta Väyläviraston kanssa
- Ratasuunnitelman aloittaminen

TAMPEREEN  
KAUPUNKISEUTU



# Sääksjärvi

Lempäälä

# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Sääksjärvi

**Viimeisin suunnitelma:** Lempäälän raideliikenneselvitys, 2020 (kolme eri vaihtoehtoa)

VE1: Ei sivuraiteita

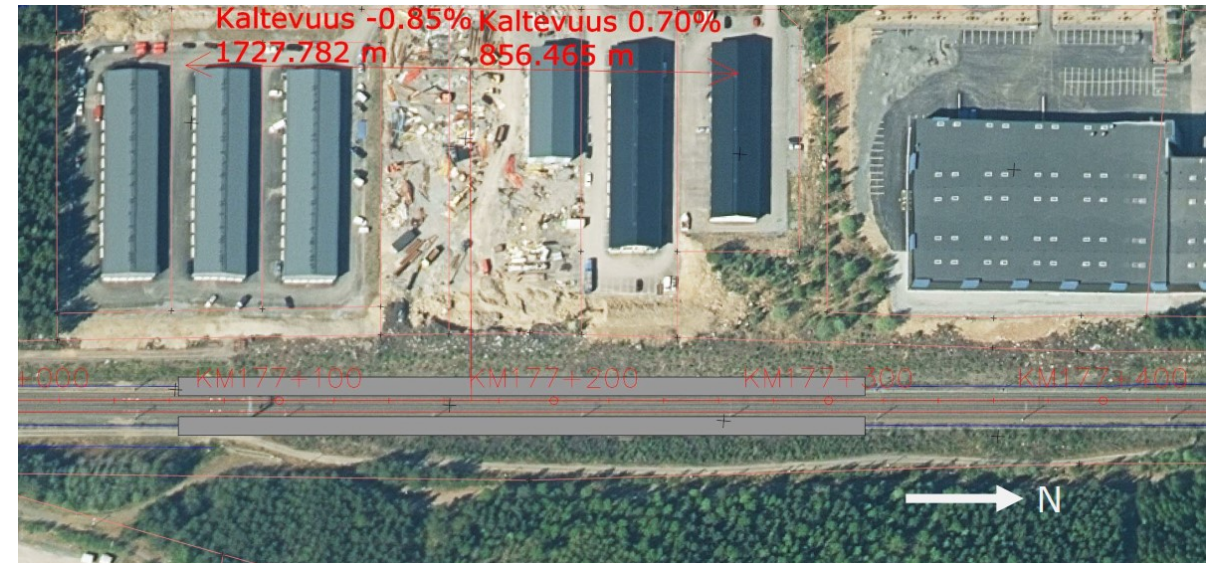
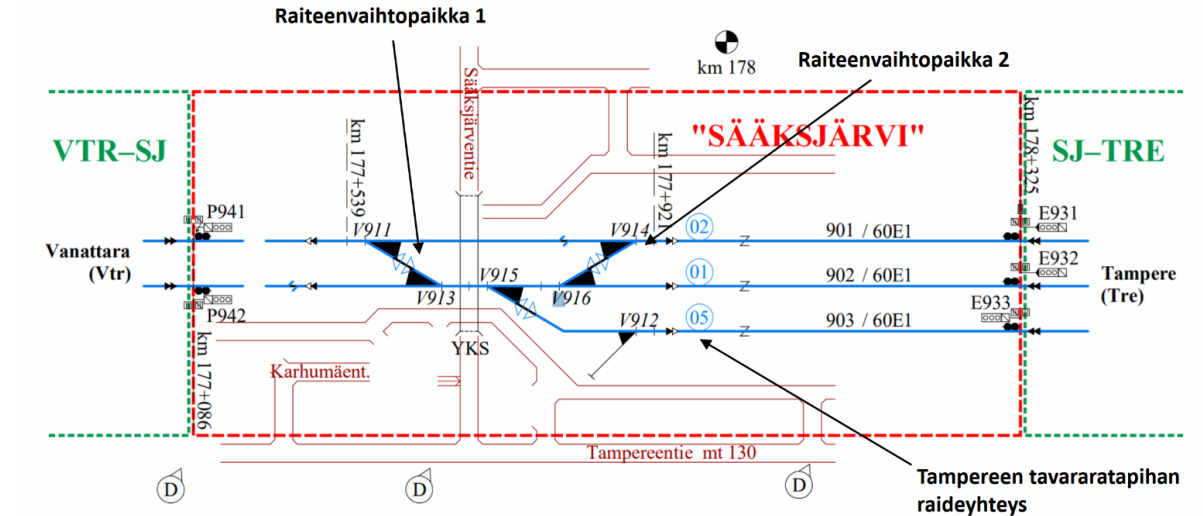
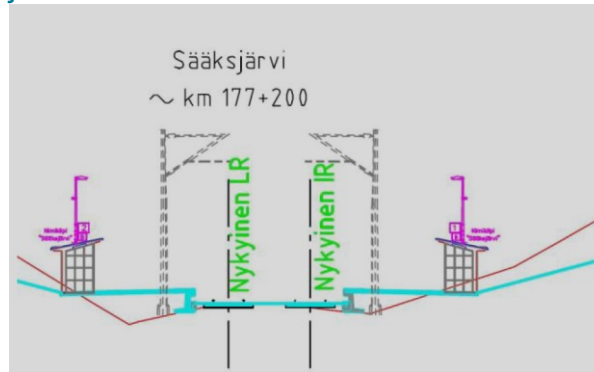
- Sivulaiturit (250 m) molemmin puolin nykyisiä raiteita
- Junaliikennöinnin kannalta erittäin haastava, koska ei sisällä sivuraiteita

### Rahoitus

Suunnittelua on varauduttu aloittamaan jo vuonna 2023

### Haasteita/ratkaistavaa:

1. Liikenteellinen tarkastelu tarpeen Tampere-Toijala-väliltä
2. Laituriratkaisuja vielä 4 eri vaihtoehtoa

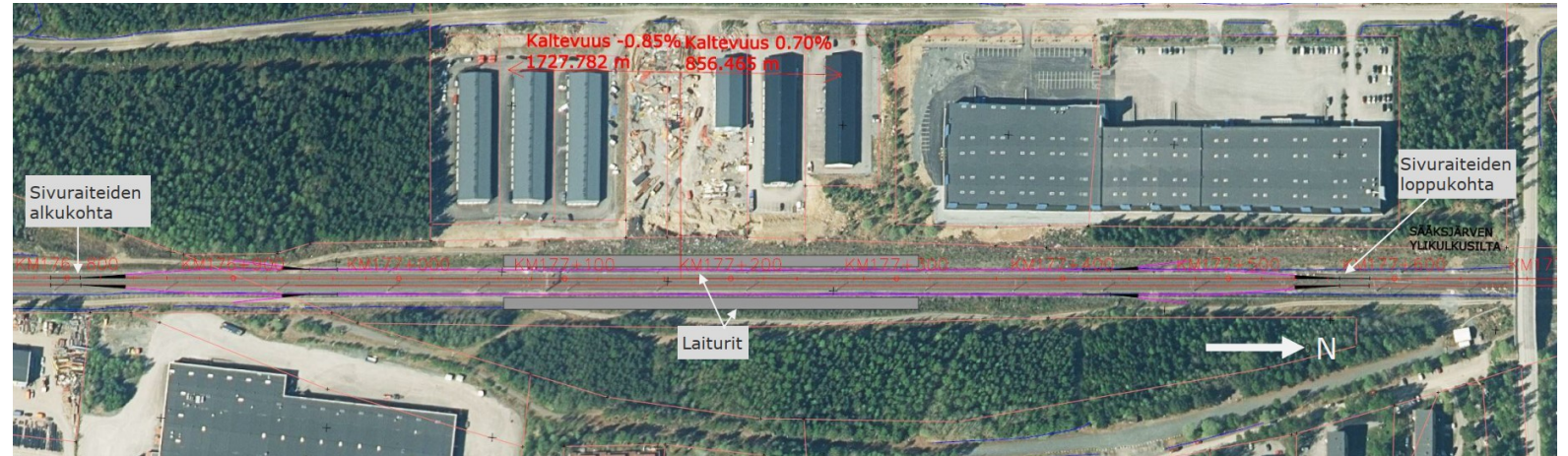


# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Sääksjärvi

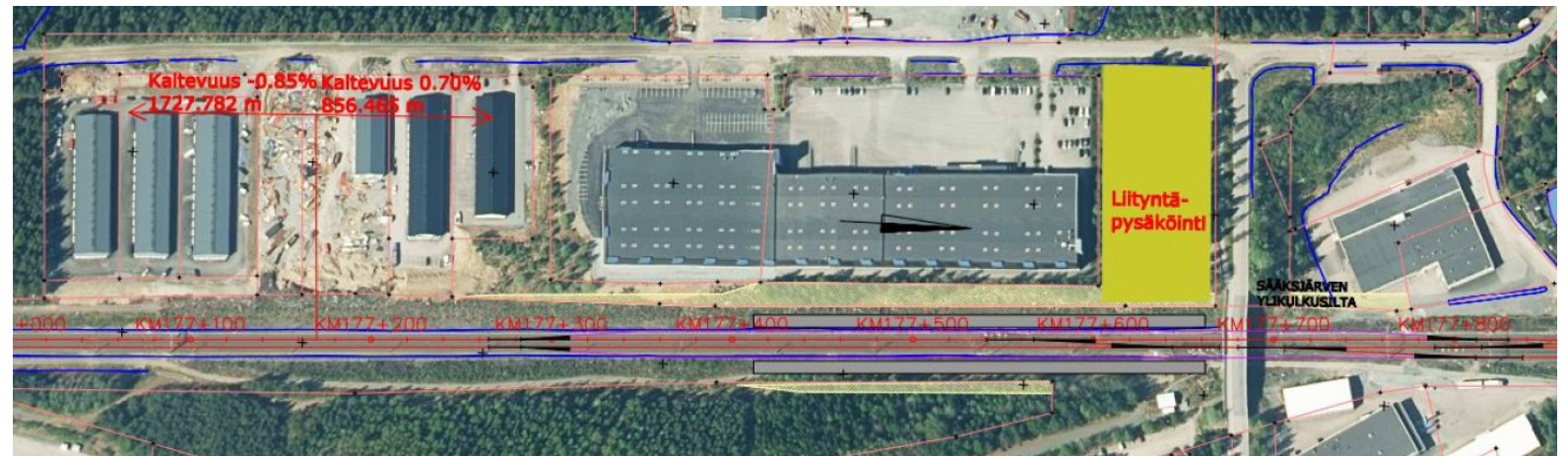
### VE2: Reunalaiturit sivuraiteilla etelämpänä

- Sivulaiturit (250 m) uusien sivuraiteiden vierellä molemmin puolin
- Rata laskee laiturialueelta molempiin suuntiin, mikä edellyttää turvaraiteita niin etelän kuin pohjoisen puolelle
- Liikennöinnin kannalta joustavampi ja parempi kuin VE1



### VE3: Reunalaiturit sivuraiteilla Sääksjärven ylikulkusillan eteläpuolella

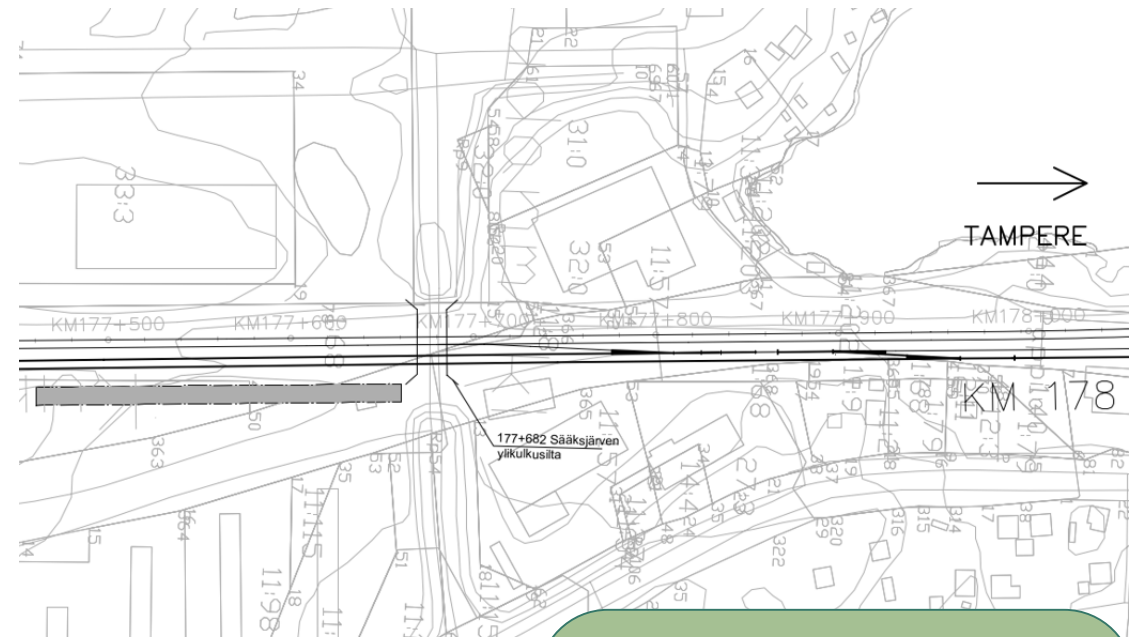
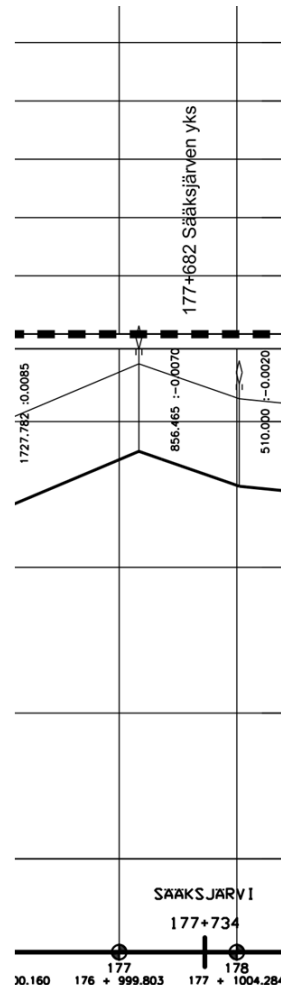
- Kalliimpi ratkaisu kuin VE2 (7 M€), koska sivuraiteet ovat pidemmät ja enemmän vaihteita
- Kulkuyhteydet lyhyemmät
- Vaatii tarkempaa toiminnallisuudentarkistamista tavararatapihan raideyhteyden vuoksi



# Aluevaraussuunnitelma Tampere-Toijala, 2012

## Sääksjärvi

- Uudet sivuraiteet voidaan suunnitella eri korkoon kuin pääraiteet, jolloin pystykaltevuus saataisiin paremmin istumaan haluttuun kohtaan Sääksjärven ylikulkusillan kohdille
  - Sivuraiteiden pystykaltevuutta ei ole tarkistettu loppuun asti vuoden 2020 tarkasteluissa
- Uuden laiturin kohdalla pystykaltevuus saa olla korkeintaan 5 %
  - Sääksjärven ylikulkusillan kohdalla kaltevuus on 7 ‰ eli yli sallitun arvon
  - Maininta vuoden 2020 raportissa
- Radan pystykaltevuuden taitekohta on Sääksjärven ylikulkusillasta noin 500 metriä etelään
  - Tästä johtuen laitureiden sijoittaminen mahdollisimman lähelle taitekohtaa on kustannustehokkainta, koska silloin "tasataan korkeushuippua" (kuva)
- Sääksjärven ylikulkusiltavaihtoehdossa tulee myös suunnitella raiteen vaihtopaikka sillasta pohjoiseen ja se, miten Sääksjärvellä pysähtyvät junat pääsevät Tampereen tavarapihalle johtavalta raiteelta takaisin pääraiteille
- Uudet sivuraiteet voidaan suunnitella eri korkoon kuin pääraiteet, jolloin pystykaltevuus saataisiin paremmin istumaan haluttuun kohtaan Sääksjärven ylikulkusillan kohdille
  - Sivuraiteiden pystykaltevuutta ei ole tarkistettu loppuun asti vuoden 2020 tarkasteluissa



Ote vuoden 2012 aluevaraussuunnitelmasta. (Liikennevirasto, 2012)

Vuoden 2012 aluevaraussuunnitelmassa on tarkasteltu lisäraiteiden mahdollisuutta Sääksjärvellä.

- Lisäraiteet on esitetty nykyisen radan itäpuolelle
- Suunnitelmissa ei ole huomioitu lisäraiteiden rakennettavuutta tai työnaikaisia järjestelyjä
- Suunniteltua raideväliä voi olla tarpeen kasvattaa, jos raideparit rakennetaan erikseen vaiheittain

# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Sääksjärvi

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Asema sijaitsee Sääksjärven lähiöalueen länsilaidalla. Sen läheisyydessä itäpuolella sijaitsee kerrostalovaltaista asutusta ja länsipuolella hallirakennuksia ja mersää. Kauempana idässä sijaitsee omakoti- ja rivitaloasumista.
- 2,5 kilometrin kävelyetäisyydellä asemasta sijaitsee yhteensä 4 400 asukasta (2018) ja 1 700 työpaikkaa (2015).
- Aseman välittömässä läheisyydessä sijaitsee Otsonmäen päiväkoti ja S-market. Hieman pidemmälle itään mentäessä sijaitsevat Sääksjärven koulu ja jalkapallokenttä sekä jalkapallohalli Pikku-vaparihalli. Etelässä ja lännessä sijaitsee teollisuusrakennuksia.

### Yleiskaava:

- Sääksjärven osayleiskaava nro 12020. Lempäälän kunta on käynnistänyt Sääksjärven osayleiskaavan laatimisen keväällä 2017. Sääksjärven keskustaan on osoitettu laaja keskustatoimintojen alue ja osoitettu juna-aseman sekä pääradan kehittämistarpeet. Juna-aseman ympärille on kaavoitettu tiivistyvä asemanseutu ja lähiympäristöön uusia monipuolisia asuinalueita. On arvioitu, että yhteensä alueella asuisi noin 8 880 asukasta vuonna 2040, mikä saattaisi tarkoittaa reilua 2000 uutta asuntoa vuoteen 2040. Työpaikkoja Sääksjärvellä on arvioitu sijoittuvan lisää noin 800, joista 300 voisi toteutua ennen vuotta 2030 ja loput vuosina 2030-2040.

### Asemakaavat:

Kaavavaranto: -

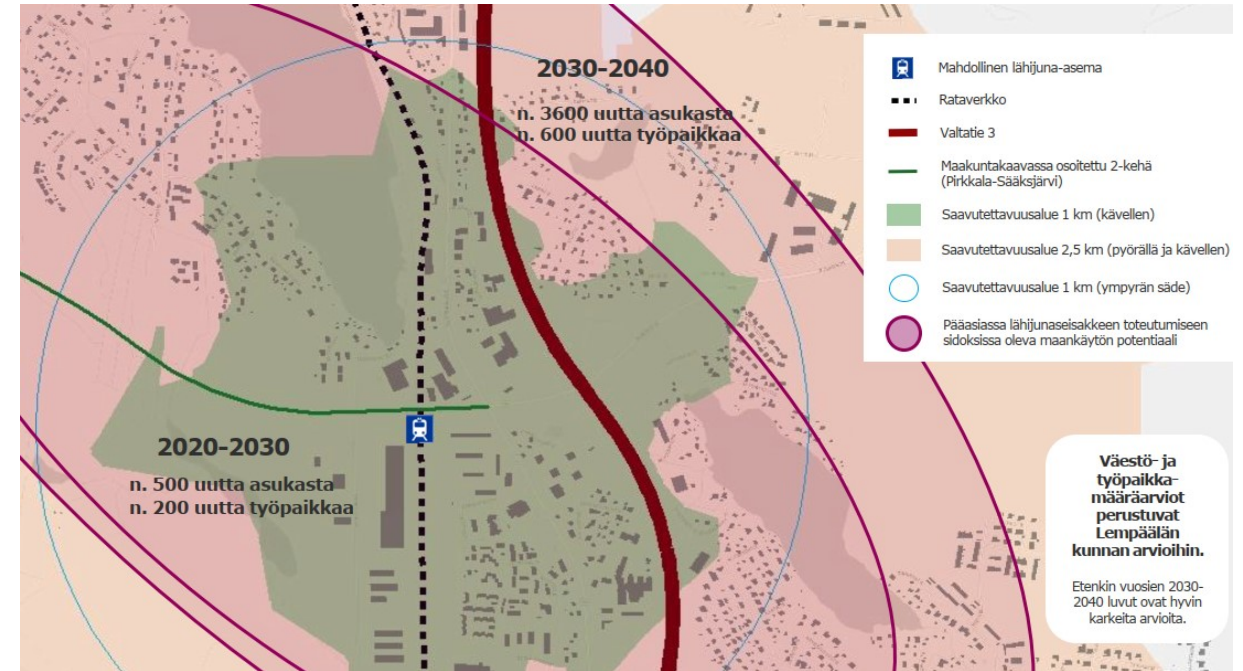
Vireillä olevat asemakaavat: -

Kaavoitusohjelma: -

### Muut maankäytön suunnitelmat:

Sääksjärven aseman liittytäväsäköinti raportti, 2019 on valmistunut FCG:n laatima selvitys Sääksjärven asemalle tarvittavan liittytäväsäköinnin määrästä ja sen sijoittumisesta. Selvityksen mukaan laadukkaana liittytäväsäköinnin toteuttamiseksi tulee varautua noin 150 autoliittytäväsäköintipaikan rakentamiseen ja 100 pyörälle mitoitetun liittytäväsäköintialueen rakentamiseen. Pyörätelineet pyritään sijoittamaan mahdollisimman lähelle asemaa ja toteutetaan runkolukittavina ja ainakin osittain katettuna.

Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde on tunnistettu seudullisesti merkittävien palveluiden keskuksi



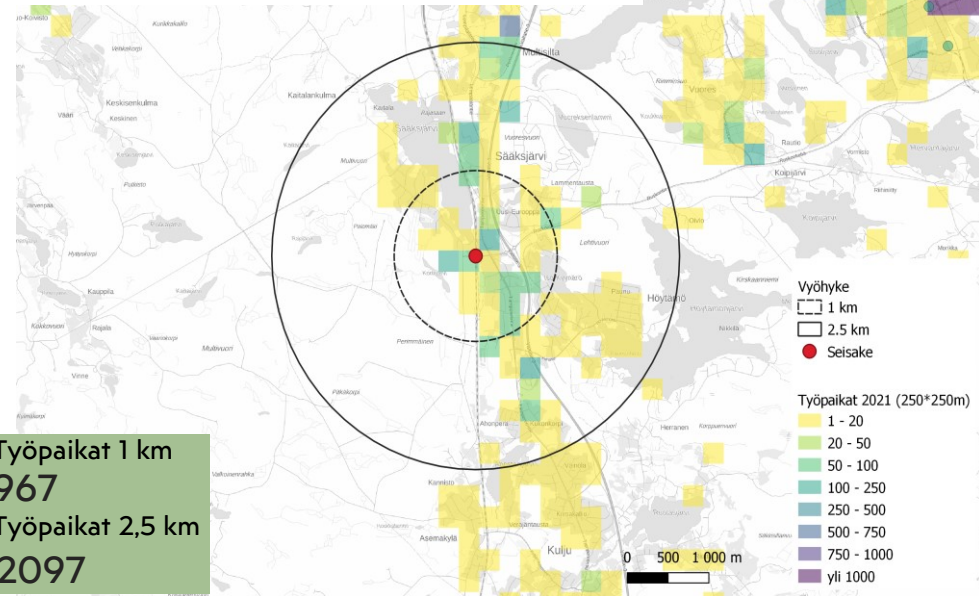
Sääksjärven aseman maankäytön potentiaali noin 1 kilometrin säteellä.



# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella

## Sääksjärvi

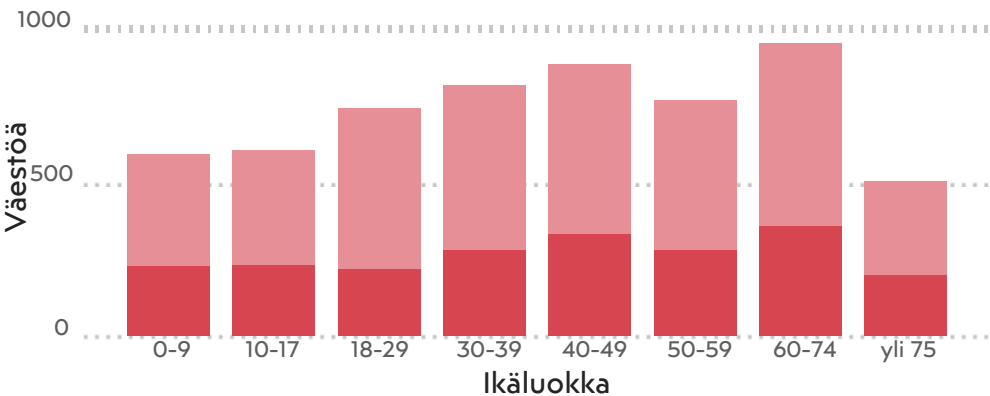
1 km ja 2,5 km tarkastelurajaukset eivät kerro koko totuutta kysynnästä. Kysyntää voi tapahtua myös kauempaa, mutta sitä on vaikea arvioida.



**Ikäluokat**

- 0-1km
- 1-2,5 km

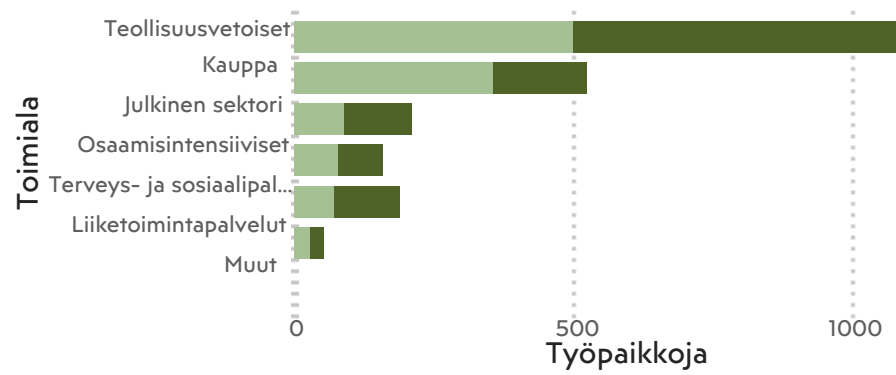
Alueella asuu työikäisiä, joiden liikumistarpeisiin lähijuna olisi erittäin tarkoituksenmukainen.



2,5 km säteellä asemasta on hyvä määrä työpaikkoja.

**Toimialat**

- 0-1km
- 1-2,5 km



Lähteet: SYKE ja Tilastokeskus 2023  
Koonnut: Tampereen kaupunkiseutu

# Alustava kustannusarvio Sääksjärvi

Alustavat kustannusarviot on määritetty Lempäälän raideliikenneselvityksessä (2020). Kustannusarvioissa on hintatasona on MAKU 105 2015=100, joka on päivitetty tässä selvityksessä nykyisin käytettävään hintatasoon MAKU 140 2015=100.

## VE1

- Alustava kustannusarvion mukaan asema ilman sivuraiteita kustantaisi noin 2,1 M €
- Kustannukset koostuisivat ylikulkusillasta, turvalaitemuutoksista sekä laiturijärjestelyistä

## VE2

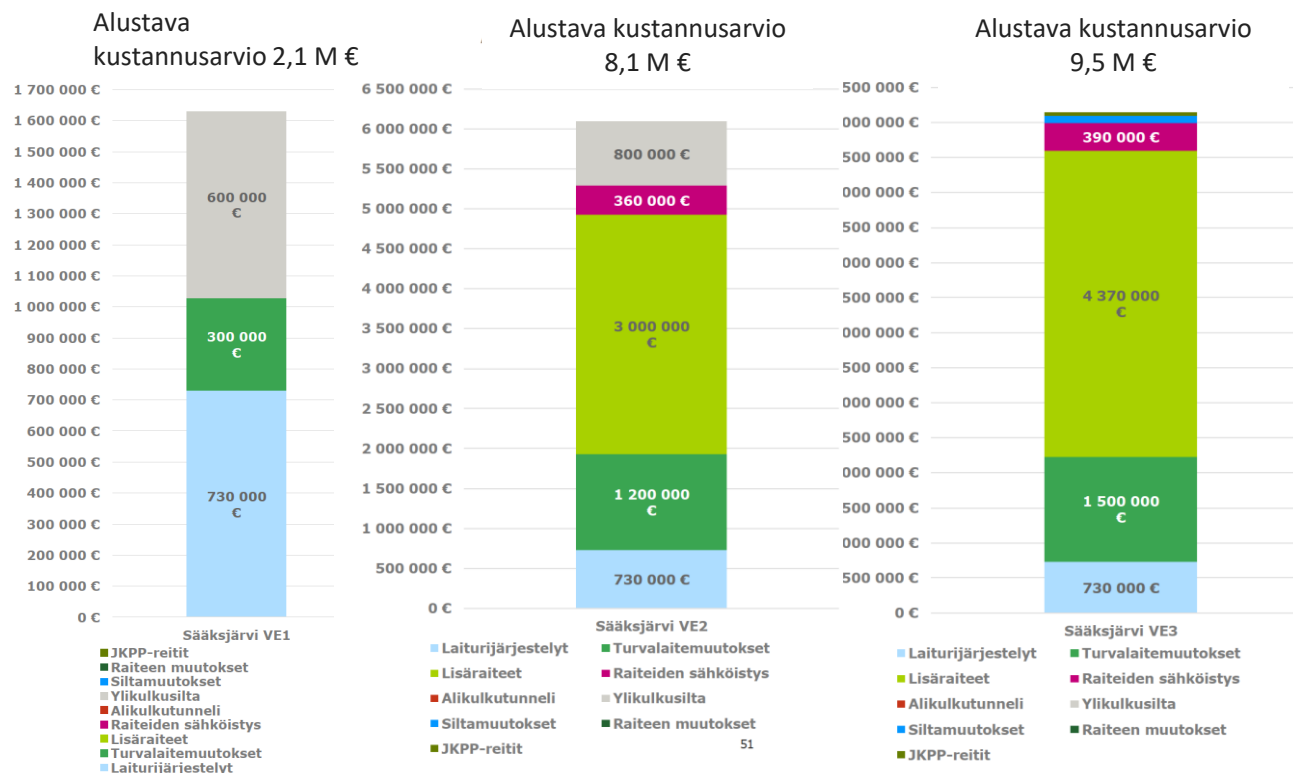
- Alustava kustannusarvion mukaan sivuraiteellinen asema kustantaisi noin 8,1 M €
- Vuoden 2016 seudullisessa lähijunaselvityksessä aseman kustannusarvio oli noin 9,5 M €
- Merkittävin kustannus muodostuu sivuraiteista, jotka kustantavat noin 4 M € (seudullisessa selvityksessä arvio oli noin 5,3 M €)
- Toinen merkittävä kustannus on turvalaitemuutokset, joiden alustava kustannus on noin 1,6 M €

## VE3

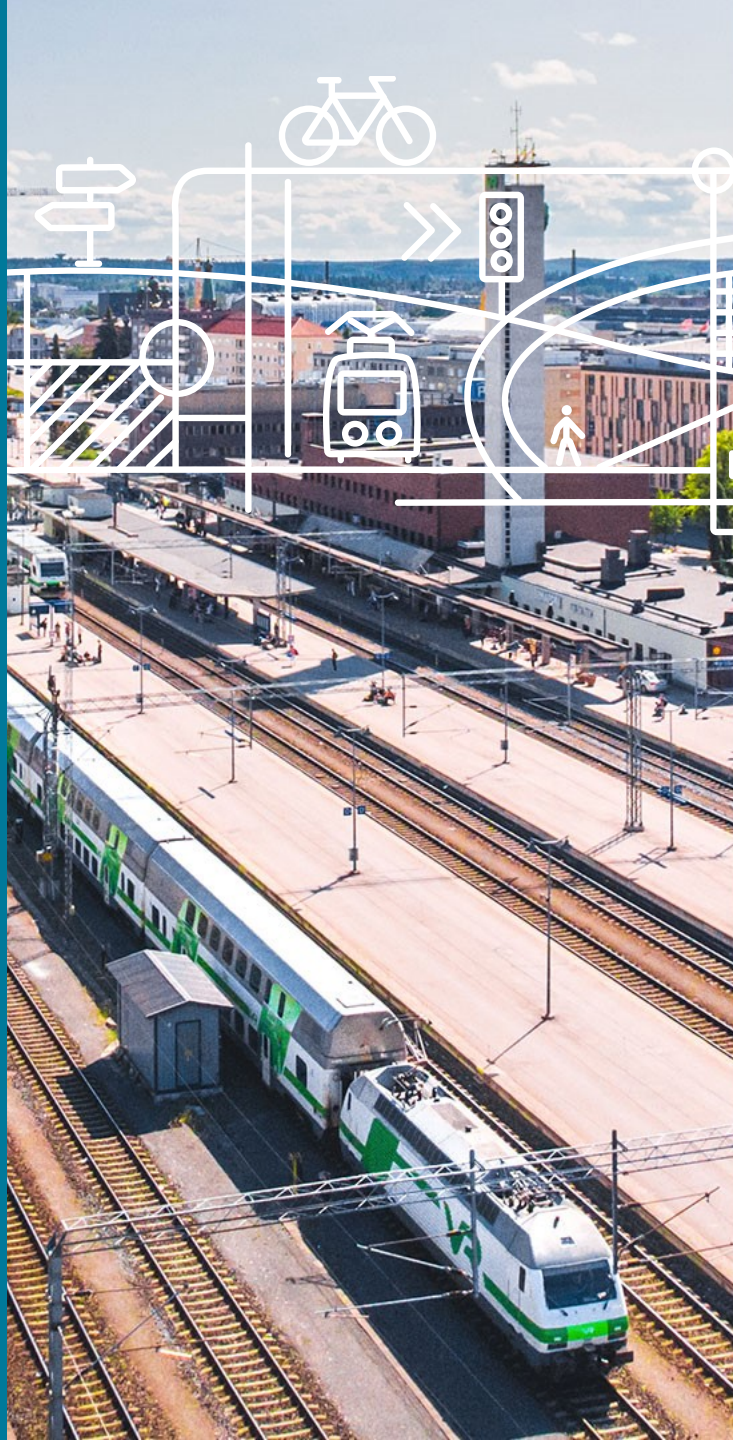
- Alustava kustannusarvion mukaan sivuraiteellinen asema kustantaisi noin 9,5 M €
- Vuoden 2016 seudullisessa lähijunaselvityksessä aseman kustannusarvio oli noin 9,5 M €
- Merkittävin kustannus muodostuu sivuraiteista, jotka kustantavat noin 5,9 M € (seudullisessa selvityksessä arvio oli noin 5,3 M €)
- Toinen merkittävä kustannus on turvalaitemuutokset, joiden alustava kustannus on noin 2 M €

Seisakkeen toteuttamisesta saatu alustava kustannusarvio on suuntaa antava, ja se tarkentuu suunnittelun edetessä. Määräviä tekijöitä ovat sivuraiteet ja turvalaitemuutokset.

**Liityntäpysäköinnin kustannukset:**  
Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 165 autopaikkaa ja 135 pyöräpaikkaa. Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 390 000 € (ilman asennusta).  
**Liityntäpysäköinnin laskentaperusteet on esitetty seuraavalla sivulla.**



Vaihtoehtojen kustannusarviot. Kaaviot ovat suuntaa antavia. Kustannusarvioiden kokonaishinnat on esitetty nykyisessä hintatasossa ja osahinnat MAKU 105 2015=100 hintatasossa, joten ne eivät ole yhteneväisiä.



# Potentiaali ja vaikuttavuus

## Sääksjärvi

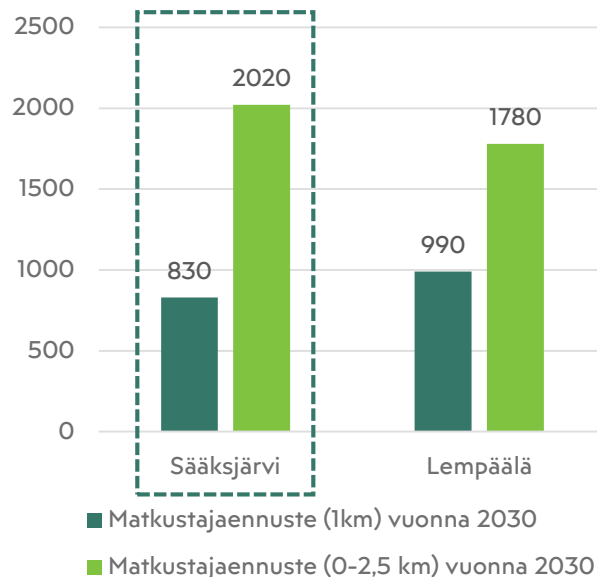
Sääksjärvi sijaitsee liikenteellisessä solmukohdassa valtatie 3 ja Ruskontien kohdassa (2-kehä). Sääksjärven eritasoliittymässä pysähtyvät jo nykyisin kaukobussivuorot.

Pirkanmaan maakuntakaavassa merkitty niin sanottu 2-kehä jatkaisi aseman vierestä kohti lentoasemaa. Täten asema voisi tarjota mahdollisesti samalla bussiliityntäyhteydet Tampere-Pirkkalan lentoasemalle ja Vuorokseen sekä etenkin Hervantaan.

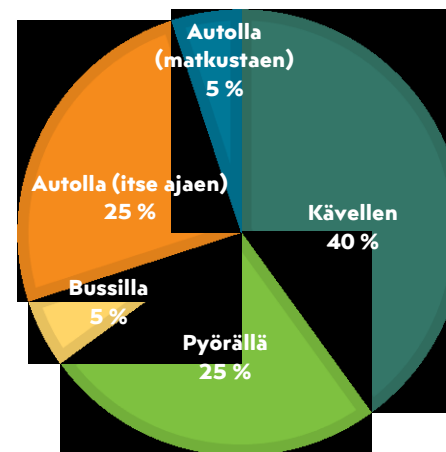
### Aseman merkittävyys kaupunkiseudulle:

Seisake tukee seudun kestävästi liikennejärjestelmän ja maankäytön kehittämistä seudullisesti merkittäväksi määritetyssä keskuksessa, jossa tunnustetaan erityistä potentiaalia tiivistämiseen sekä joukkoliikenteen lisäämiseen. Seisakkeen kehittäminen tukee suunnan junaliikenteen ja joukkoliikenteen taloudellisesti kestävästi kehittämistä. Alueelle on mahdollista muodostaa merkittävä joukkoliikenteen solmu.

Matkustajaennusteet lähijunaliikenteelle 0-1 km ja 0-2,5 km säteellä, jos Sääksjärveltä ja Lempäälästä kulkee 32 vuoroa/arkivrk Tampereelle



Seisakkeen/aseman liityntäkulkutapajakauman ennuste/tavoitetila



Kulkumuoto	Matka-aika Tampereen asemalle
Auto	17 min
Bussi	22 min
Juna	9 min

Arvio liityntäpysäköintipaikkojen tarpeesta vuonna 2030

Autopaikat	165
Pyöräpaikat	135

# Yhteenveto

## Sääksjärvi

### Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Ei toteuttamisvalmista suunnitelmaa vielä valmiina. Vaatii liikenteellisen tarkastelun laituriratkaisun toimivuudesta.
- VE3 on ainoa vaihtoehto, joka palvelee Lempäälän tarpeita.

### Maankäyttö

- Sääksjärvellä monipuolista maankäyttöä ja paljon uusia alueita suunnittelussa. Maanomistusolosuhteet hyvät molemmiin puolin rataa.

### Kustannusarvio

- Seisakkeesta on laadittu kustannusarvio Lempäälän raideliikenneselvityksen (2020) yhteydessä, jonka mukaan toteuttamiskelpoisten vaihtoehtojen kustannusarvioit vaihtelevat 6-7 miljoonan euron välillä. Kustannusarvioihin liittyy erittäin suuria epävarmuuksia, koska laituriratkaisu on avoin vielä.

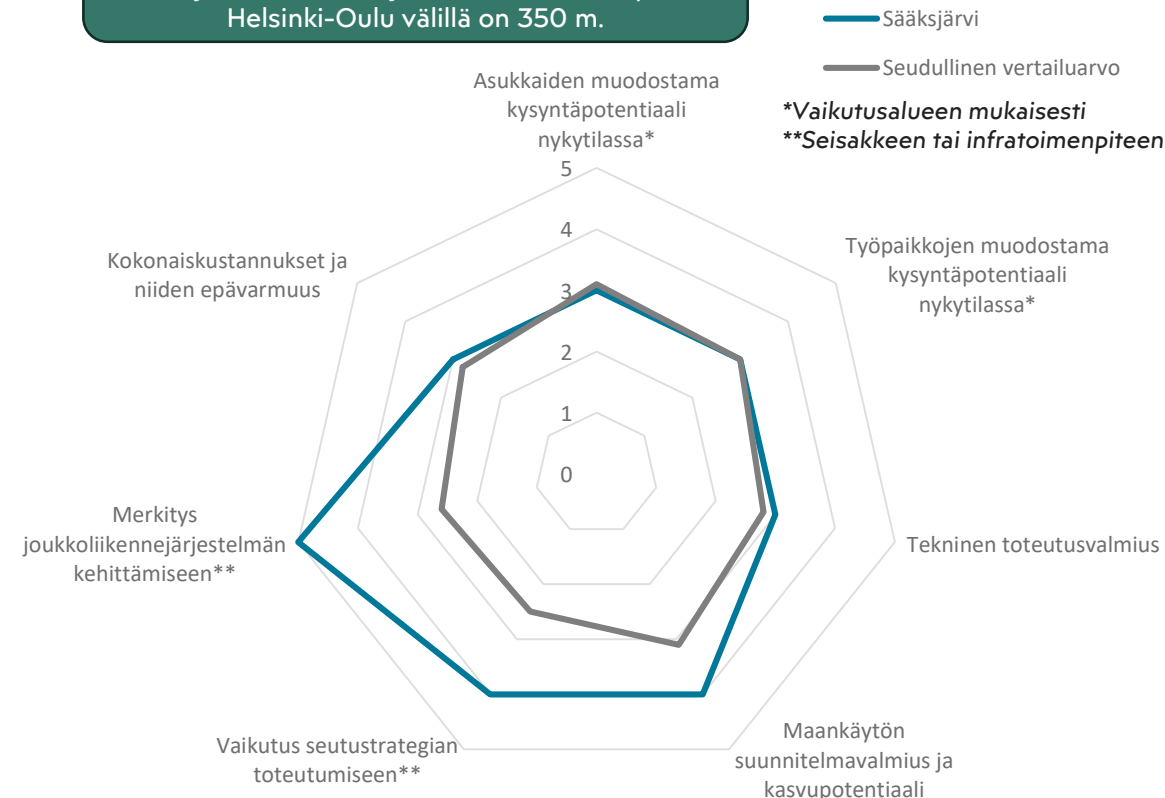
### Potentiaali ja vaikuttavuus

- Kehittynyt ja tiivistynyt Sääksjärven keskusta sekä uudet asuin- ja työpaikka-alueet tuovat lisää käyttäjiä asemalle.
- Erittäin hyvä liikenteellinen sijainti houkuttelee aseman käyttäjiä laajemmalla alueella, joten liityntäpysäköinti sekä vaihtopysäkit on tärkeitä järjestää alusta asti. Tuleva 2-kehä parantaa edelleen alueen liikenneyhteyksiä
- Seisakkeen arvioitu lähijunaliikenteen kysyntä vuonna 2030 on arvioilta 2020 matkaa arkipuorokaudessa.

#### Näkökulmia kehittämiseen:

Sääksjärven seisakkeen kehittämisellä voidaan tunnistaa merkittäviä positiivisia vaikutuksia seutustrategian ja seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Kunnalla on vahva tahtotila seisakkeen kehittämiseen, jota myös olemassa oleva asukas- ja työpaikkapohja tukevat. Lempäälän kunta on sitoutunut vahvasti seisakkeen ympäristön aluekehittämiseen sekä seisakkeen toteuttamiseen. Kunnan tahtotila on sekä kauko- että lähijunien pysähtyminen, jota myös seudulliset suunnitelmat joukkoliikenteen solmusta tukevat. Huomionarvoista lisäksi on, että pääradan suuntaan on kansallisia kehityssuunnitelmia olemassa. Keskeisenä kysymyksenä on, miten mahdollistetaan tarkoituksenmukainen yhteistyö valtion kanssa ja myötävaikutetaan seisakkeen ripeään toteuttamiseen?

Tavoitellaan kaukojunapysähdyksiä ja korkealaatuista infraa.  
Kaukojunien matkustajalaitureiden tavoitepituus Helsinki-Oulu välillä on 350 m.



#### Askelmerkkejä jatkoon

1. Liikenteellinen tarkastelu ensivaiheen laituriratkaisun toimivuuden varmistamisen kannalta
2. Tarkempi aluevaraus suunnitelma asemasta
3. Vaadittavien laituripituuksien lyhentäminen 250 m?
4. Liikennöintikustannuksiin sitoutuminen
5. Yhteishankintasopimus ratasuunnitelman laatimisesta Väyläviraston kanssa
6. Ratasuunnitelman aloittaminen

# TAMPEREEN KAUPUNKISEUTU



## Lempäälä

---

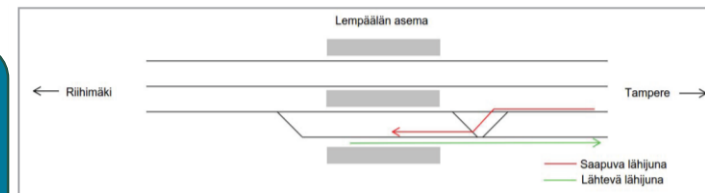
# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Lempäälä

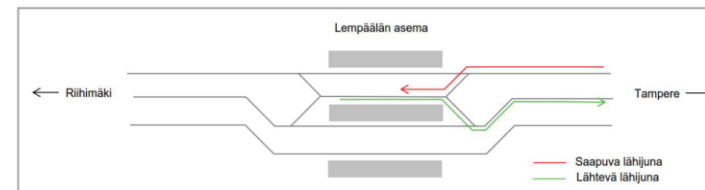
- Uusien seisakkeiden toteutuminen ja liikenne rakenne vaativat mahdollisuuden kääntää lähijunia Lempäälässä häiritsemättä linjaraitteiden liikennettä ja estämättä kaukojunia pysähtymästä liikennepaikalla
  - Lempäälästä puuttuu tarvittava infrastruktuuri lähijunaliikenteen sujuvaan kääntöön
  - Tarve ristiinajoille riippuu Lempäälän tulevasta raiteistoratkaisusta.
- Lempäälään tarvittaisiin vähintään kolme laituriraidetta
  - Kolmesta raiteesta voitaisiin varata yhdet kummankin suunnan kaukoliikenteelle ja yksi lähiliikenteelle
    - Kolmas raide olisi ruuhka-aikana tavaraliikenteen käytössä, mutta tarvittaessa sitä voisi käyttää myös matkustajaliikenteessä esimerkiksi häiriötilanteessa tai ratatöiden aikana
  - 2+2-raidetta Lempäälän ja Tampereen välillä mahdollistaisi kaukojunien erottamisen kokonaan lähi- ja tavaraliikenteestä Toijalan ja Tampereen välillä
  - Vaihtoehtoisesti voitaisiin lähiliikenne erottaa kokonaan omille raiteille, jolloin Tampereen ja Lempäälän väliset raiteet toimisivat niin sanotusti kaupunkiraiteina.
- Suunniteltavassa raiteistossa on huomioitava vaiheittainrakentaminen ja varauduttava tilanteeseen, jossa päradalla on koko matkalla kolme tai neljä linjaraidetta
- Aluevaraus selvityksen mukainen raiteisto ja laiturit eivät mahdu nykyiselle rautatiealueelle
  - Kaavamuutostarpeet todennäköisiä
- Alustava kustannusarvio on 10-20 M € (MAKU 140, 2015=100)
  - Arvioon vaikuttavat nykyisten raiteiden muutostarpeet sekä pohjamaa
  - Kustannusarvio on määritetty Tampereen seudun ratakapasiteettiselvityksessä (2023)

**Seuraava suunnitteluvaihe:**  
Liikenteellinen tarkastelu liikennöintimalleista ja laiturimuutosten tarpeellisuuden arviointi

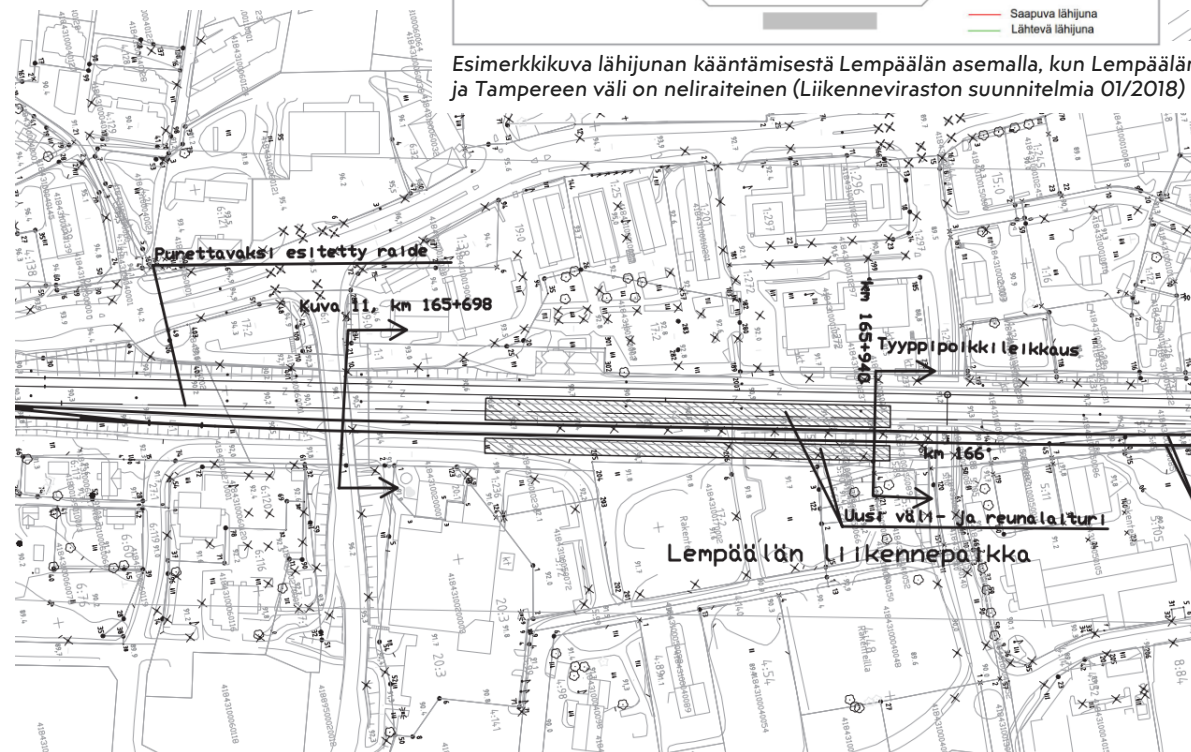
**Haasteita/ratkaistavaa:**  
1. Liikennöintimalli



Esimerkkikuva Lempäälän aseman uudesta sivuraiteesta, kun Lempäälän ja Tampereen väli on kolmiraiteinen. (Liikenneviraston suunnitelmia 01/2018)



Esimerkkikuva lähijunan kääntämisestä Lempäälän asemalla, kun Lempäälän ja Tampereen väli on neliraiteinen (Liikenneviraston suunnitelmia 01/2018)



Lempäälän lisäraidevaraukset (Esiselvitys, VR Rata, 2010)

# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Lempäälä

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Asema sijaitsee kuntakeskuksessa, jota on kehitetty viime vuosina voimakkaasti

### Asemakaavat:

Vireillä olevat asemakaavat:

- Pappilan ympäristö, kaava 3025/9010
  - Ehtookodon ja pappilan ympäristön asemakaavaehdotusta valmisteltaessa asemakaavarajaus supistettiin koskemaan vain Ehtookodon ympäristöä. Tavoitteena on asumispalveluja sekä monipuolistaa asumisen muotoja. Alueelle tavoitetaan on sekoittunutta asumista: palveluasumista, tavanomaista asumista niin vuokra-, omistus- kuin asumisoikeusasumisen muodossa.
- Mäkisenpellon asemakaavan muutos, kaava 3026
- Lempoisten asemakaavan muutos, kaava 4040
- Länsipuolisen pysäköintihallin asemakaavan muutos, kaava 4050/5025
- Ratavarsi, kaava 5024
- Ratavarren strategiset korttelit, kaava 6014

Kaavoitusohjelma: -

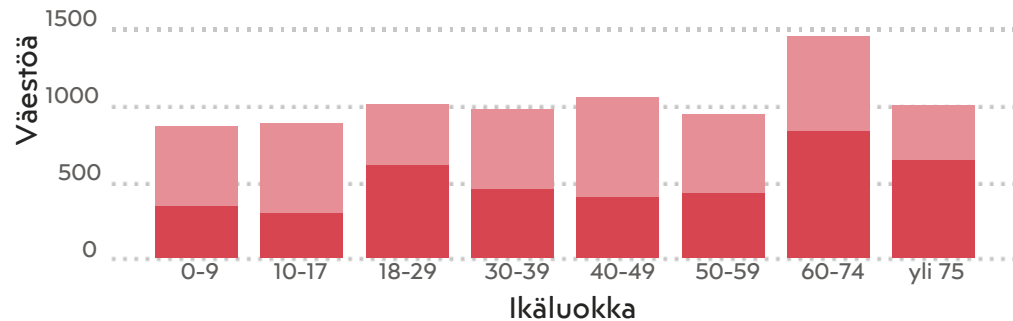
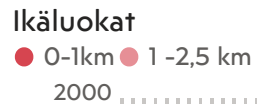
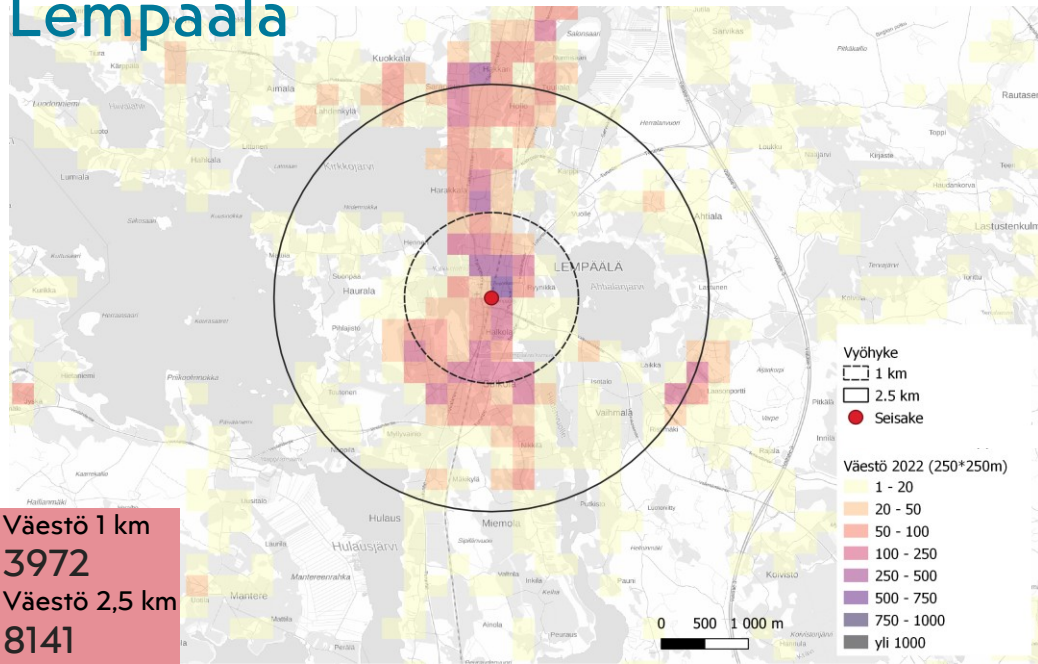
### Muut maankäytön suunnitelmat:

- Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde on tunnistettu seudullisesti merkittävien palveluiden keskukseksi



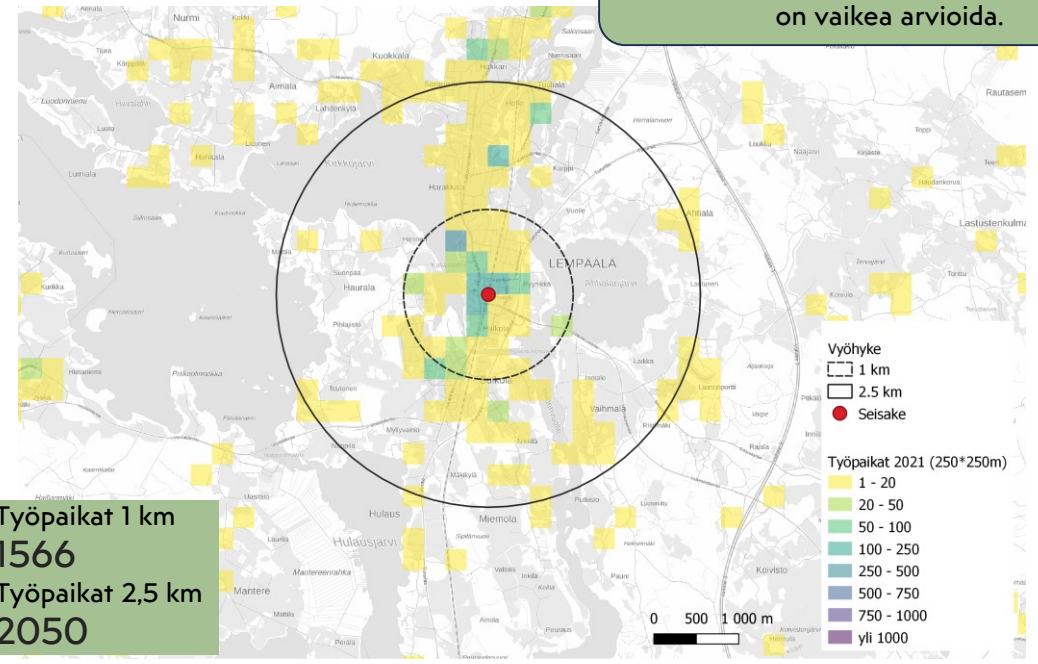
# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella

## Lempäälä

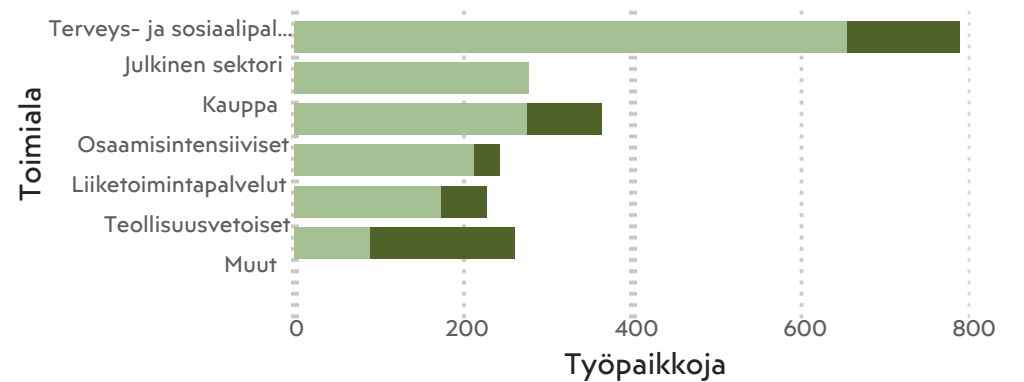


Kilometrin säteellä asemasta asuu paljon nuoria aikuisia, joiden liikkumistarpeisiin lähijuna on erittäin tarkoituksenmukainen.

1 km ja 2,5 km tarkastelurajaukset eivät kerro koko totuutta kysynnästä. Kysyntää voi tapahtua myös kauempaa, mutta sitä on vaikea arvioida.



Aseman läheisyydessä on runsaasti työpaikkoja.



Lähteet: SYKE ja Tilastokeskus 2023  
Koonnut: Tampereen kaupunkiseutu



# Alustava kustannusarvio

## Lempäälä

- Hyvin alustava kustannusarvio on 10-20 M € (MAKU 140, 2015=100).
  - Lähde: Tampereen kaupunkiseudun ratakapasiteettiselvitys 2023

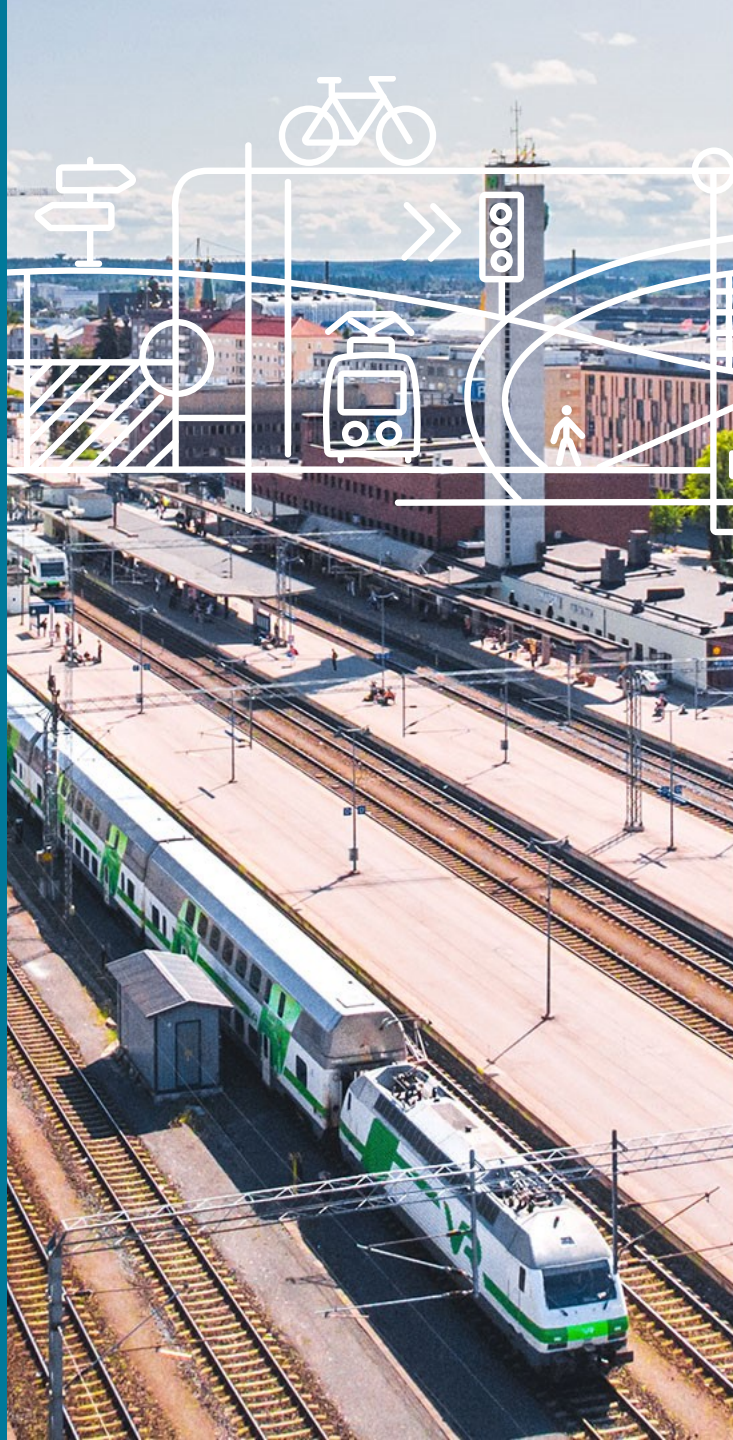
### Liityntäpysäköinnin kustannukset:

Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 290 pyöräpaikkaa.

Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 23 400 € (ilman asennusta).

**Liityntäpysäköinnin laskentaperusteet on esitetty seuraavalla sivulla.**





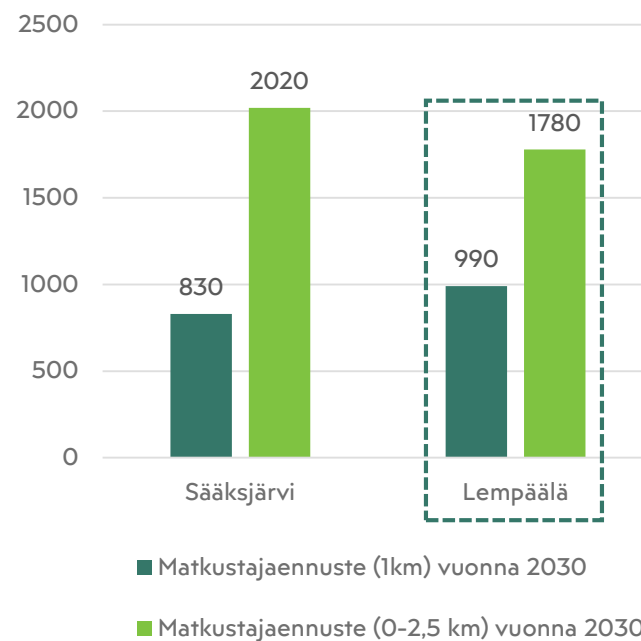
# Potentiaali ja vaikuttavuus

## Lempäälä

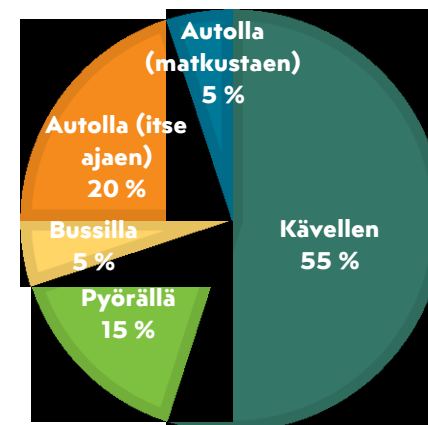
Asema on seudullisesti merkittävä. Lempäälän asema palvelee Lempäälän lisäksi koko Vesilahden kunnan aluetta. Lempäälän asemanseutua on kehitetty pitkäjänteisesti vuosikymmeniä.

**Seisakkeen merkittävyys kaupunkiseudulle:**  
Kehittämistoimenpide kohdistuu seudullisesti merkittävään keskukseen, jossa on jo junaliikennettä ja suuren matkustajapotentiaalin ulosmittaamiseen on jo edellytykset olemassa. Kehittämistoimenpiteellä on vähäiset vaikutukset joukkoliikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kehittämiseen.

Matkustajaennusteet (lähijunaliikenteelle) 0-1 km ja 0-2,5 km säteellä, jos Säaksjärveltä ja Lempäälästä kulkee 32 vuoroa/arkivrk Tampereelle.



Seisakkeen  
Liityntäkulkutapajakauman  
ennuste/tavoitetila



Pyöräpaikat	290
<b>Kulkumuoto</b>	<b>Matka-aika Tampereen asemalle</b>
Auto	28 min
Bussi	45 min
Juna	19 min

# Yhteenveto Lempäälä

## Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Junien kääntäminen vaatisi Lempäälään vähintään kolme laituriraidetta. Junien kääntämistarve kytkeytyy täysin liikennemalleihin, joita tulisi analysoida laajemmin Tampere-Toijala-välillä.

## Maankäyttö

- Aluevaraus selvityksen mukainen raiteisto ja laiturit eivät mahdu nykyiselle rautatiealueelle, jonka vuoksi toimenpide vaatisi laajoja asemakaavamuutoksia.

## Kustannusarvio

- Hyvin alustava kustannusarvio on 10-20 M € (MAKU 140, 2015=100), lähde Tampereen seudun ratakapasiteettiselvitys

## Potentiaali ja vaikuttavuus

- Junaliikenteen matkustajamäärien kasvu on erittäin voimakasta
- Seisakkeen arvioitu lähijunaliikenteen kysyntä vuonna 2030 on 1780 matkaa arkivuorokaudessa.
- Liityntäpysäköinnin tarpeissa tulee huomioida kauempaa tulevat matkustajat

### Näkökulmia kehittämiseen:

Lempäälä on seudullisesti merkittävä keskus, joka on jo nykytilassa junaliikenteen piirissä. Seisakkeeseen kytkeytyvät kehittämistoimenpiteet (uusi laituriraidetta) mahdollistaisivat uudentyyppistä liikennöintiä, mutta ei toisi merkittävää etua suunnan junaliikenteen kehittämiseen. Kehittämisesurssit lienee kunnan ja seudun näkökulmasta perusteltua suunnata toisaalle?



### Askelmerkkejä jatkokon

1. Liikenteellinen tarkastelu liikennöintimalleista ja laiturimuutosten tarpeellisuuden arviointi
2. Esisuunnitelman laatiminen

TAMPEREEN  
KAUPUNKISEUTU



# Orivesi keskusta

Orivesi

# Suunnittelu ja toteutusvalmius

## Orivesi keskusta

**Viimeisin suunnitelma:** Tulevaisuuden lähijunaliikenteen mahdollisuudet ja maankäytön edellytykset Orivedellä, 2020

- Orivedellä liikenteen jatkaminen Orivesi keskustaan asti edellyttää radan sähköistyksen jatkamista Orivesi keskustaan asti, turvalaitemuutoksia sekä mahdollisesti laiturimuutoksia. Turvalaitemuutokset ovat välttämättömiä, jotta junan voi kääntää Orivesi keskustassa: ilman muutoksia junan täytyisi käydä kääntymässä Juupajoella, mikä ei ole tarkoituksenmukaista
  - Hankkeen toteutukseen kuluisi investointipäätöksestä noin 1,5-2 vuotta ja tätä ennen neuvotteluihin ja kustannusjakopäätöksiin kuluisi noin 0,5 vuotta
- Orivesi keskustaan ei tarvittaisi erillistä sivuraidetta, sillä rataosuuden liikenne on melko vähäistä, minkä vuoksi lähijunat olisi mahdollista kääntää linjaraiteella
- Nykyinen laiturin pituus on vain 80 m pitkä, mikä saattaa kalustosta riippuen aiheuttaa rajoitteeksi
  - Esimerkiksi yhdellä Sm4-yksiköllä liikennöinti onnistuisi hyvin, mutta SmX-kalustolle laiturin pituus olisi liian lyhyt
  - Mahdollisuus pidentää raidetta 250 m pitkäksi tulisi tarkastella erikseen, sillä ennen ja jälkeen seisaketta olevat kaarteet rajoittavat toteuttamismahdollisuuksia

### Rahoitus

- Jatkosuunnittelua varten ei ole budjetoitu rahoitusta. Radan sähköistykseksi toivotaan lähivuosina rahoitusta.

**Seuraava suunnitteluvaihe:**  
Ratasuunnitelman laatiminen



Oriveden keskusta-alue. (Paikkatietoikkuna, 2023)

# Maankäytön nykytila ja suunnitelmat

## Orivesi keskusta

### Yleispiirteinen kuvaus:

- Seisake sijaitsee Oriveden keskusta-alueen laitamilla keskustasta itään. Sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee sekä pientalo- että pienkerrostalovaltaista asumista. Oriveden alueen asuminen on pääasiassa kytkettyä pientaloasumista.
- Asukkaita Orivedellä on noin 8 978 (2021), joista keskustan alueella noin 2800 ja työpaikkoja 2 448 (2020), joista suurin osa sijoittuu keskustan alueelle.
- Seisakkeen läheisyydessä sijaitsee Vuokkokujan päiväkoti ja joitain liiketiloja. Keskustan palvelut sijaitsevat noin 500 metrin etäisyydellä, josta löytyy muun muassa Oriveden kirjasto, Apteekki ja Kelan toimisto. Suurempi kauppakeskittymä ja liikuntahalli sijaitsevat noin kilometrin etäisyydellä. Alueen koulut sijaitsevat etäämmällä noin 20 minuutin kävelymatkan päässä luoteessa.

### Yleiskaava:

Ei vireillä uutta yleiskaavaa.

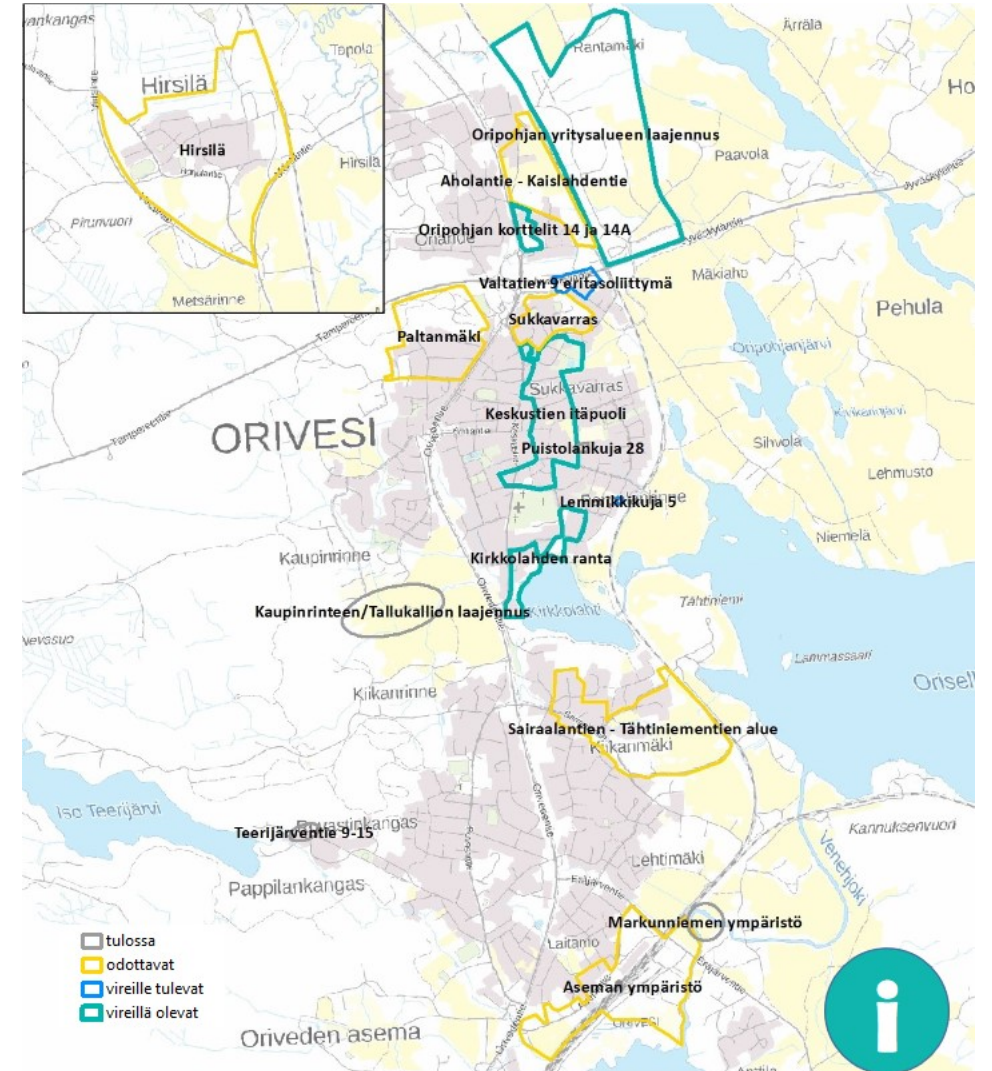
### Asemakaavat:

Vireillä olevat asemakaavat:

- Keskustien itäpuolisen alueen asemakaavan muutos ja laajennus (Luonnosvaihe)
  - Kaavamuutoksen tavoitteena on päivittää alueella voimassa olevia asemakaavoja vanhentuneilta osin, mahdollistaa keskustan täydennysrakentaminen ja keskustaympäristön ja sen palveluiden kehittäminen. Ensimmäinen luonnos oli nähtävillä 2021, jonka jälkeen kaava-alue on päätetty rajata pienemmäksi ja rajata eteläosa (Kirkkolahden ranta) omaksi hankkeekseen. Suunnittelun tavoitteet ovat muuttuneet esimerkiksi entisen opiston alueen osalta omistussuhteiden muutoksen myötä. Päivitetty kaavaluonnos asetetaan nähtäville loppuvuodesta 2023.
- Kirkkolahden ranta (Ei vielä tietoa kaupungin sivuilla)
  - Asemakaavan muutos nostettu esille vuoden 2023 Kaavoituskaavutuksessa. Kaavamuutoksella on tarkoitus päivittää alueen käyttötarkoituksia sekä parantaa liikenneolosuhteita. Kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos asetetaan nähtäville syksyllä 2023.

### Muut:

Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotuksessa kohde on tunnistettu seudullisesti merkittävien palveluiden keskuksiksi

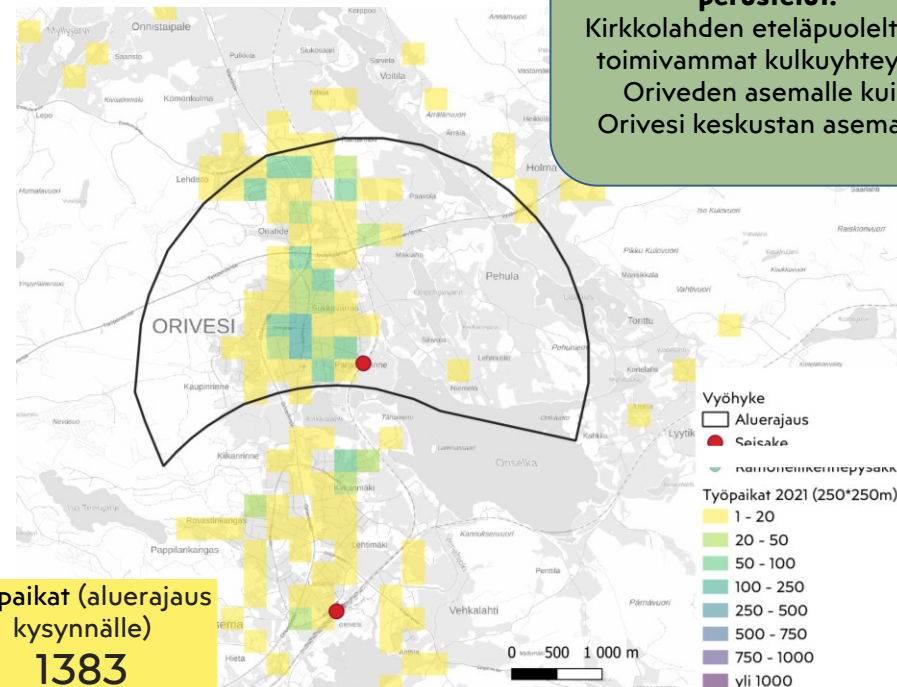
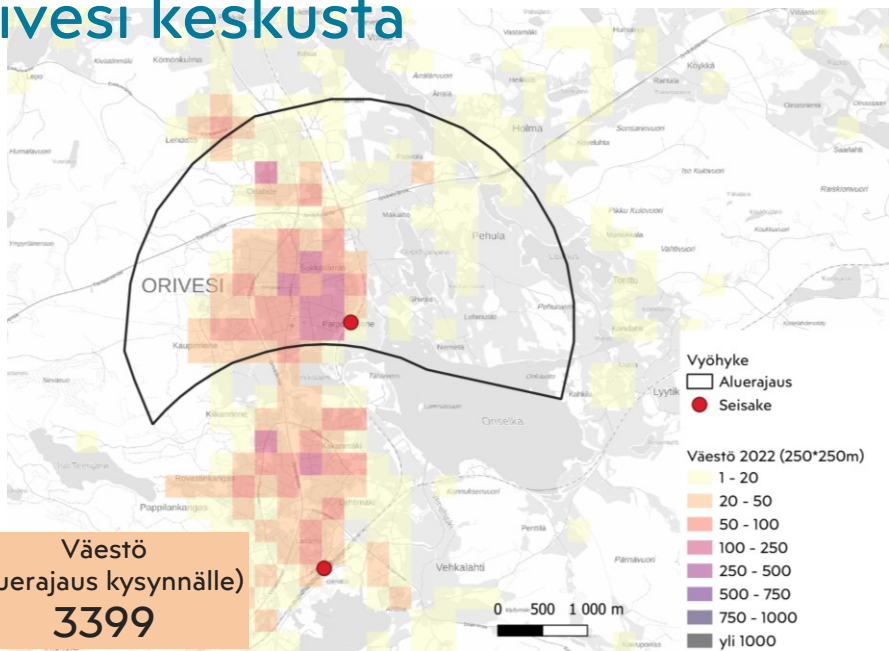


Ote Oriveden Kaavoituskaavutuksesta 2023, asemakaavoituksen tilanne.

# Asukkaat ja työpaikat kysyntäalueella

## Orivesi keskusta

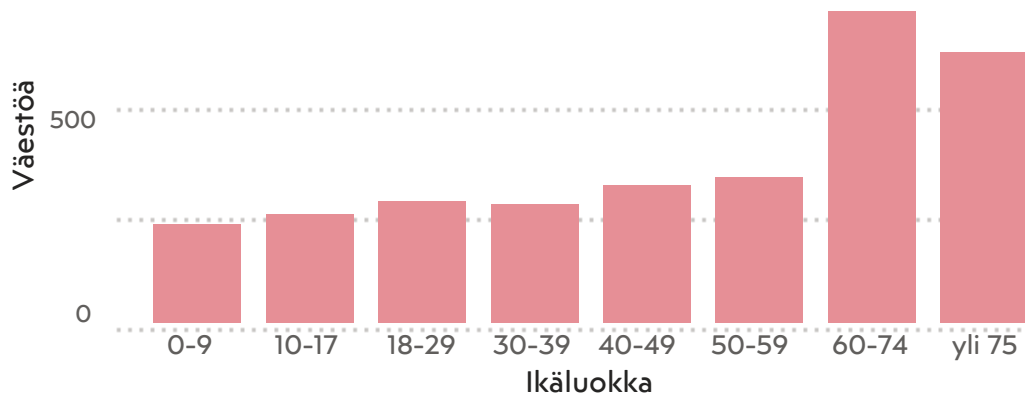
**Kysynnän aluerajauksen perustelut:**  
Kirkkolahden eteläpuolelta on toimivammat kulkuyhteydet Oriveden asemalle kuin Orivesi keskustan asemalle.



Orivesi keskusta

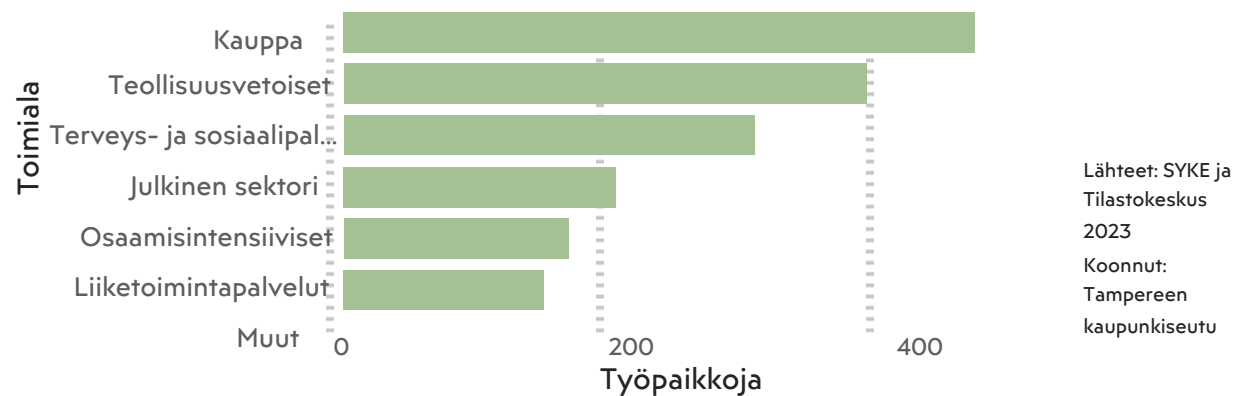
1000 Ikäluokat

Orivesi keskustan alue on eläkeläispainotteinen



Toimialat

Alueella on vähäisesti työpaikkoja



Lähteet: SYKE ja Tilastokeskus 2023  
Koonnut: Tampereen kaupunkiseutu

# Alustava kustannusarvio

## Orivesi keskusta

Alustava kustannusarvio on määritetty seudullisessa ratakapasiteettiselvityksessä 2023.

Orivesi keskustan jatkosähköistys ja liikennepaikan muutostyöt ovat noin 1,5 miljoonaa euroa.

- Sähköistys linjaosuudella maksaa Fore-laskentapalvelun yksikköarvolla 277,78 € / m (MAKU 140, 2015=100), jolloin koko Orivesi–Orivesi keskusta -välin sähköistys maksaisi lähes 800 000 € edellä mainitussa kustannusindeksissä
  - Turvalaitteet voi olla mahdollista liittää Oriveden tai Haapamäen olemassa oleviin tietokoneasetinlaitteisiin, mihin kustannusarvio perustuu
- Kustannusarvio turvalaitemuutoksille on tehty asiantuntija-arviona perustuen turvalaitekomponenttien hintoihin ja asetinlaitemuutosten SEU-hinnoitteluun, ja se on 0,6 milj. € (MAKU 140, 2015=100)
- Laiturin pidentäminen 120 m pitkäksi maksaisi arvioilta noin 80 000 € (MAKU 140, 2015=100)
  - Kustannukset perustuvat Uudet junaliikenteen seisakkeet -julkaisun (Väylävirasto 2019c) laiturien yksikkökustannuksiin
  - Pohjavahvistuksista ei arvioida aiheutuvan lisäkustannuksia
- Yhteensä Orivesi keskustan vaatimat toimenpiteet maksaisivat 120 m pitkällä laiturilla arviolta noin **1,5 miljoonaa €** (MAKU 140, 2015=100)

### Liityntäpysäköinnin kustannukset:

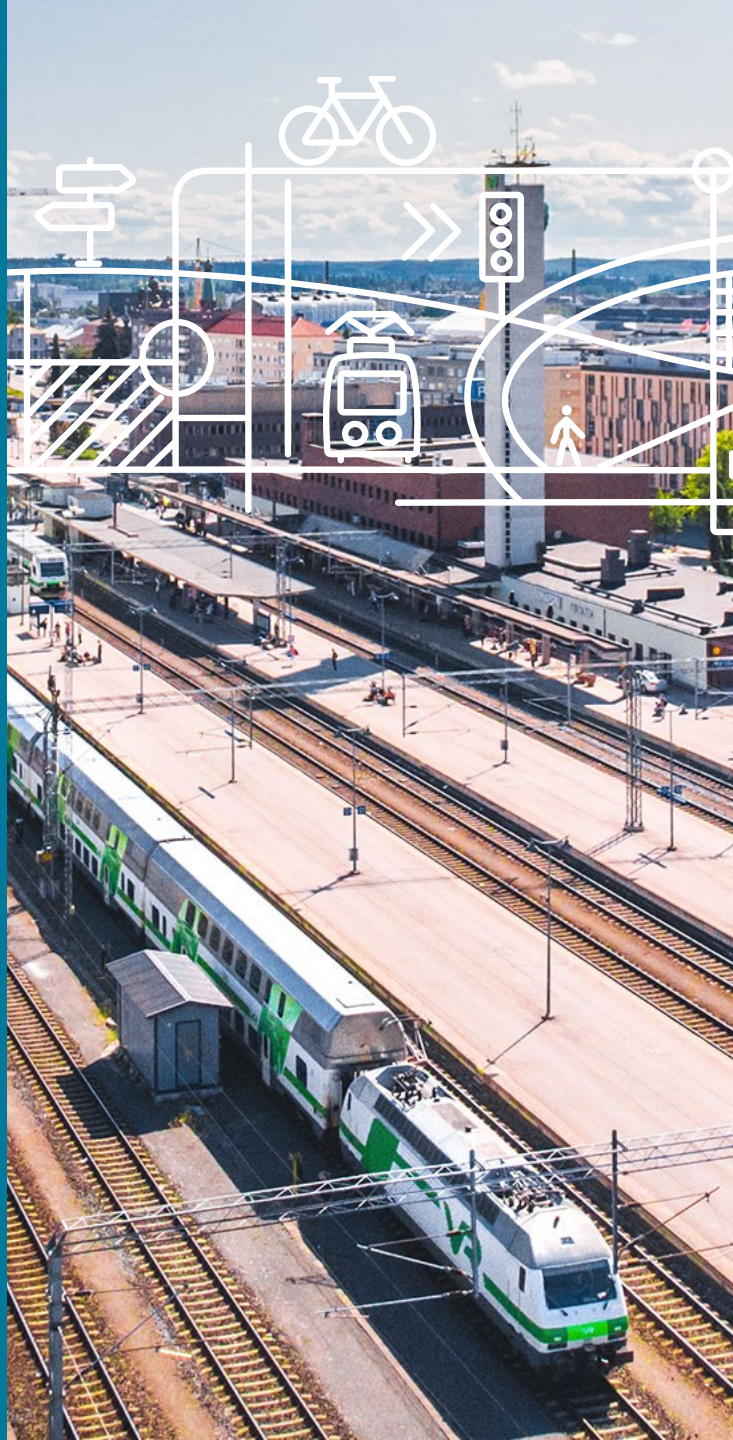
Liityntäpysäköinnin tarve vuonna 2030 on noin 55 autopaikkaa ja 70 pyöräpaikkaa.

Liityntäpysäköinnin alustava kustannusarvio on noin 135 000 € (ilman asennusta).

**Liityntäpysäköinnin laskentaperusteet on seuraavalla sivulla.**

Seisakkeen toteuttamisesta saatu alustava kustannusarvio on suuntaa antava, ja se tarkentuu suunnittelun edetessä. Määräviä tekijöitä ovat radan sähköistämisen kustannukset ja matkustajalaiturin pidennys.





# Potentiaali ja vaikuttavuus

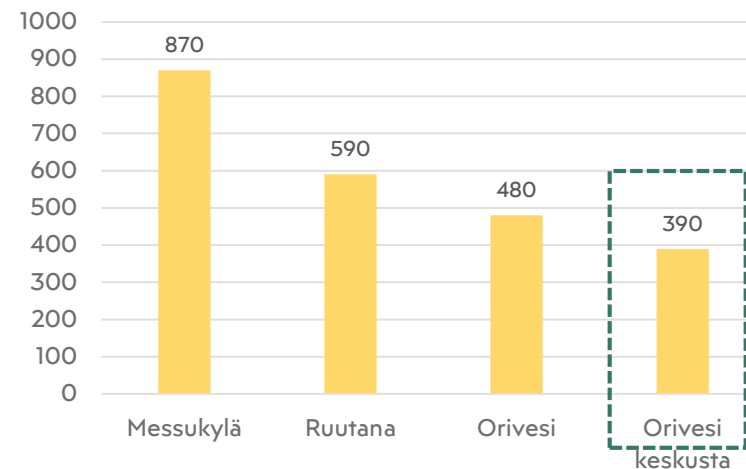
## Orivesi keskusta

Orivesi keskustan seisake olisi paikallisesti merkittävä. Oriveden asema säilyisi kuitenkin kaupungin asemana kaukojunayhteyksien vuoksi. Merkittävää liittytäpotentiaalia ei arvioida tulevan laajemmalta alueelta, esimerkiksi valtatieltä 9, koska Oriveden asema tarjoaisi edelleen kaukojunavuorot.

Runsaasti nykyistä vuorotarjontaa täydentävät lähivuorot lisäisivät merkittävästi Oriveden keskustan vetovoimaa. Lähijunan matka-aika Tampereelle olisi ylivoimainen verrattuna autoon ja etenkin bussiin.

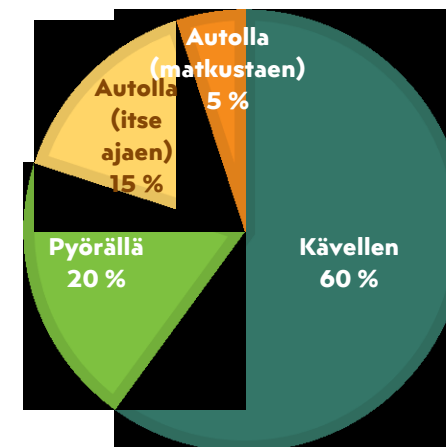
**Seisakkeen merkittävyys kaupunkiseudulle:**  
Kehittämistoimenpide kohdistuu seudullisesti merkittävään keskukseen, jossa on jo junaliikennettä ja matkustajapotentiaalin ulosmittaamiseen on jo edellytykset olemassa. Kehittämistoimenpiteen seudullisesti merkittävät vaikutukset liittyvät erityisesti junaliikenteen ja joukkoliikenteen kehittämiseen koko ratasuunnalla. Hyötyjen saavuttaminen edellyttää koko suunnan joukkoliikenteen tarkoituksenmukaista kehittämistä.

Seisakekohtaisten aluerajausten mukaiset matkustajaennusteet, jos Orivesi keskustasta kulkee 14 vuoroa/arkivrk. Oriveden aseman maankäytön kehitystä vuodelle 2030 ei olla arvioitu, eikä siten huomioitu ennusteessa.



■ Matkustajaennuste vuonna 2030 (arvioitu vaikutusalue)

Seisakkeen liittytäkulkutapajakauman ennuste/tavoitetila



Kulku- muoto	Matka-aika Tampereen asemalle
Auto	45 min
Bussi	55 min
Juna	30 min

Arvio liittytäpysäköintipaikkojen tarpeesta vuonna 2030

Autopaikat	55
Pyöräpaikat	70

# Yhteenveto Orivesi keskusta

## Suunnittelu ja toteutusvalmius

- Seisakkeen eli laiturin pidentämisen suunnittelussa voidaan edetä suoraan ratasuunnitelman laatimiseen. Myös radan sähköistämisessä voidaan edetä suoraan ratasuunnitelman laatimiseen.

## Maankäyttö

- Seisakkeen kehittäminen tukee kunnan ja seudun rakenteen kehittämistä.

## Kustannusarvio

- Orivesi keskustan vaatimat toimenpiteet maksaisivat 120 m pitkällä laiturilla arviolta noin 1,5 miljoonaa €.
- Edullisten kustannusten vuoksi hanke sopisi erinomaisesti MAL-kohteeksi.

## Potentiaali ja vaikuttavuus

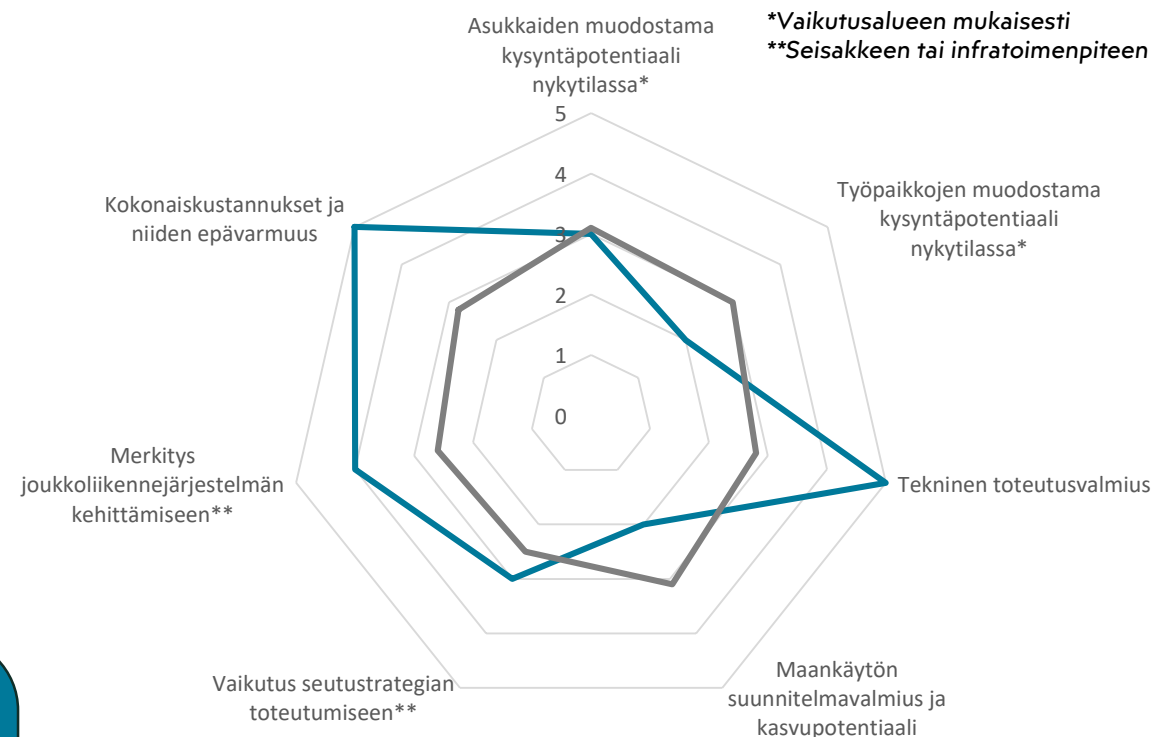
- Seisakkeen potentiaali liittyy erityisesti paikalliseen kehittämiseen, mutta myös liityntäpotentiaaliin. Seisake on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyörällä.
- Kysyntää löytyisi lisävuoroille, jotka toimenpiteet infraan mahdollistaisi.
- Seisakkeen arvioitu kysyntä on 390 matkaa arkivuorokaudessa.

### Näkökulmia kehittämiseen:

Orivesi on seudullisesti merkittävä keskus, joka on jo nykytilassa junaliikenteen piirissä. Seisakkeeseen kytkeytyvät kehittämistoimenpiteet (radan sähköistäminen) mahdollistaisivat uudentyypistä liikennöintiä ja toisi siten mahdollisuuksia suunnan liikennöintiin. Koska toimenpide on toteutettavuudeltaan hyvä ja kustannuksiltaan maltillinen, on se seudun suunnan junaliikenteen kehittämiseksi erittäin perusteltu. Oriveden kaupunki on vahvasti sitoutunut suunnan junaliikenteen kehittämiseen. Jatkosuunnittelun yhteydessä olisi kenties joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta pohtia, olisiko seisakkeen siirto lähemmäs valtatieä 9 mahdollinen solmupisteroolin vahvistamiseksi? Voisiko siirto sopia kunnan maankäytön kehittämisen suunnitelmiin?

— Orivesi keskusta  
— Seudullinen vertailuarvo

Oriveden keskustan aseman laajentaminen lähijunaliikenteen tarpeisiin vaatii sähköistyksen Oriveden asemalle asti.



### Askelmerkkejä jatkoon

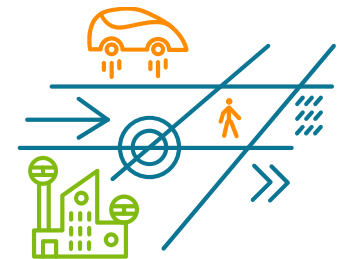
- Vaadittavien laituripituuksien lyhentäminen 250 m → 120 m?
- Liikennöintimallin luominen
- Liikennöintikustannuksiin sitoutuminen yhdessä muiden kuntien kanssa
- Yhteishankintasopimus rata- tai rakennussuunnitelman laatimisesta Väyläviraston kanssa
- Rata- tai rakennussuunnitelman aloittaminen



# Lähteet ja liitteet

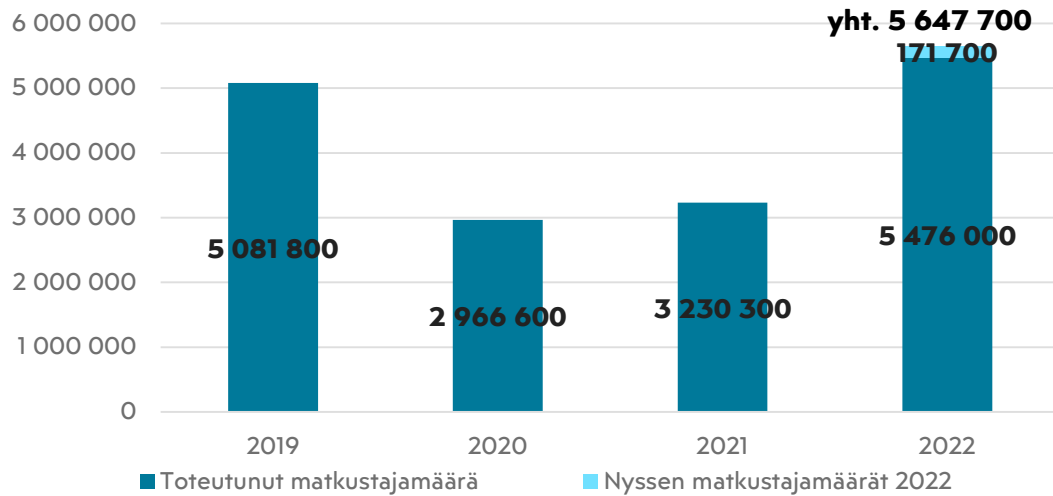
# Käytettyjä lähteitä

- Tampere:
  - Tesoma: Tesoman rata- ja rakentamissuunnitelma (2. vaihe)
  - Epilä: Epilän seisakkeen alustavat ratatekniset tarkastelut, 2021
  - Messukylä: Aluevaraussuunnitelma, 2020 ja Messukylän seisakkeen alustava kustannusarvio, 2022
- Nokia:
  - Harjuniityn seisakkeen aluevaraustarkastelut, 2022
- Ylöjärvi:
  - Lielähti - Lakiala liikenteellinen selvitys, 2023
- Kangasala:
  - Ruutanan seisakkeen tilavaraustarkastelut, 2022
- Lempäälä:
  - Lempäälän raideliikenneselvitys, 2020
- Orivesi:
  - Tulevaisuuden lähijunaliikenteen mahdollisuudet ja maankäytön edellytykset Orivedellä, 2020
- Tampereen kaupunkiseutu
  - Lähijunaliikenteen tavoitteellinen tulevaisuuskuva ja tiekartta toteutukselle 2022, Tampereen seudun ratakapasiteettiselvitys, 2023, Rakennesuunnitelma 2040+ ehdotus

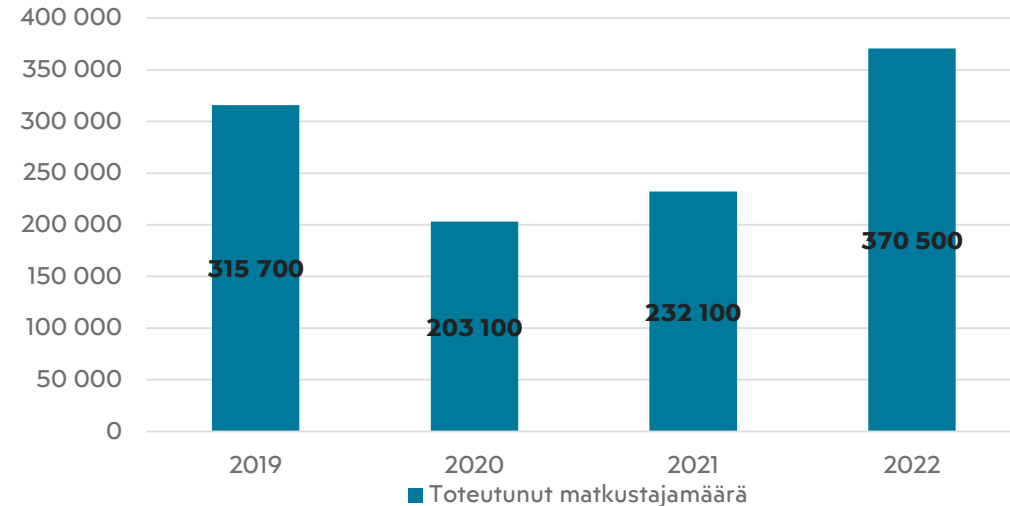


# Matkustajamääriä 2019-2022

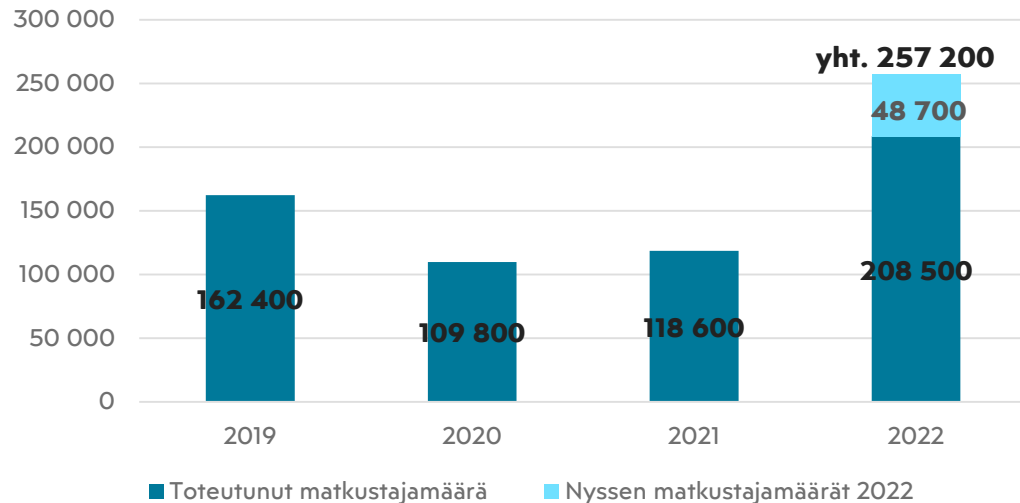
Tampereen päärautatieaseman matkustajamäärät 2019-2022



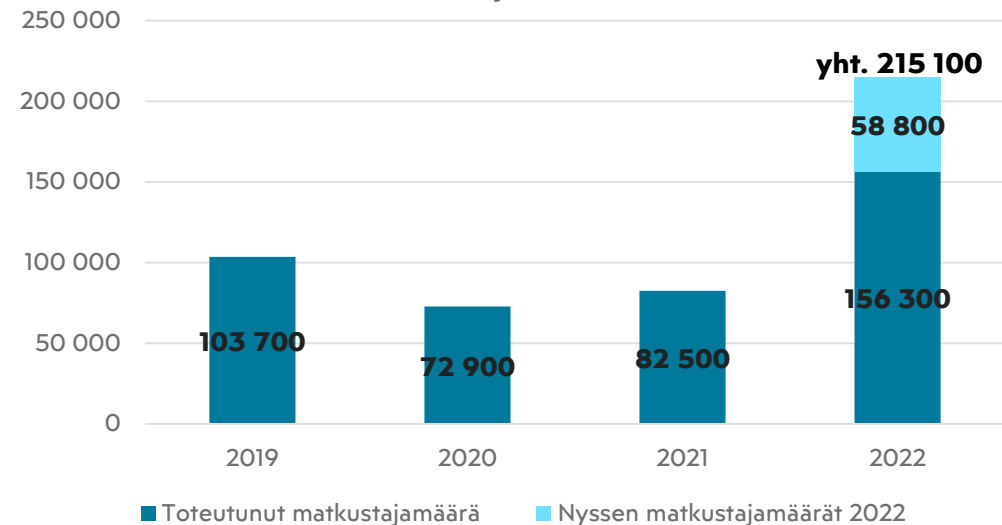
Toijalan matkustajamäärät 2019-2023



Lempäälän matkustajamäärät 2019-2022



Nokian matkustajamäärät 2019-2022

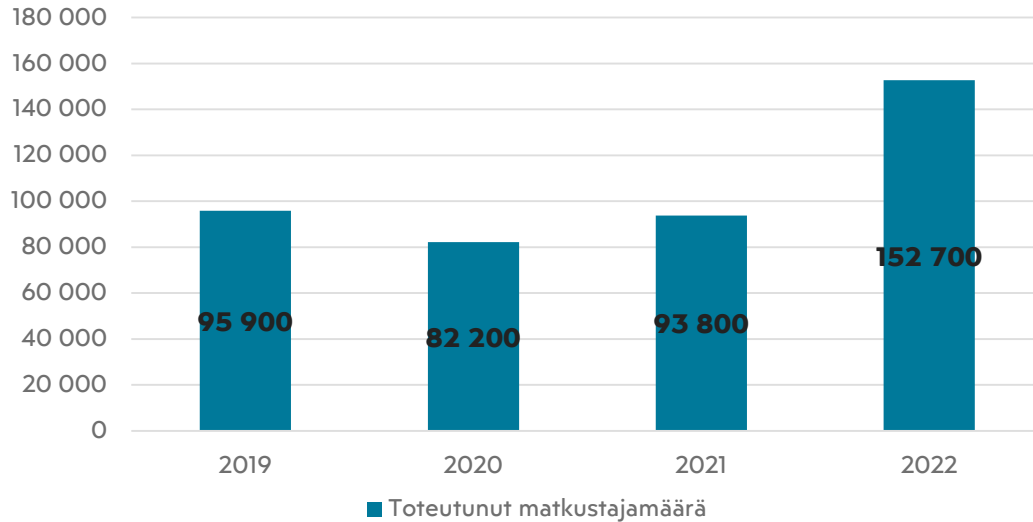


**Vuoroja/vrk  
Tampereelle:**

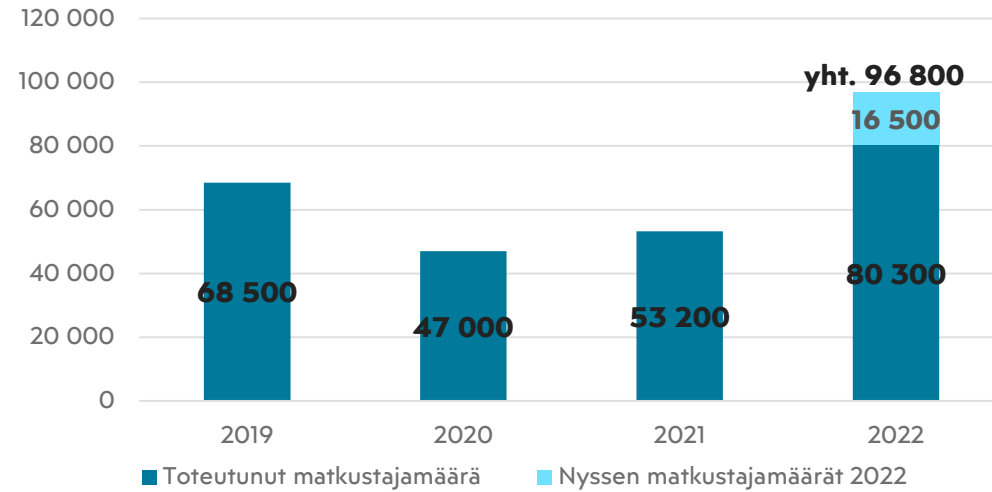
Toijala: 41 kpl  
Lempäälä: 32 kpl  
Nokia: 26 kpl

# Matkustajamääriä 2019-2022

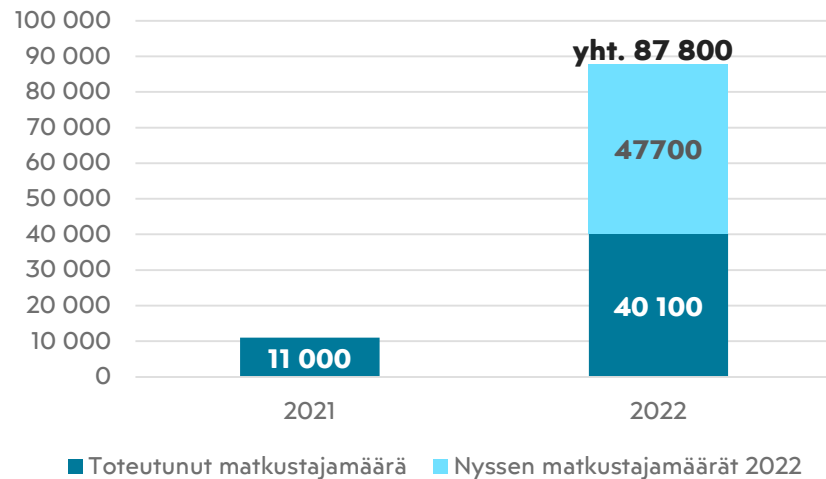
Viialan matkustajamäärät 2019-2022



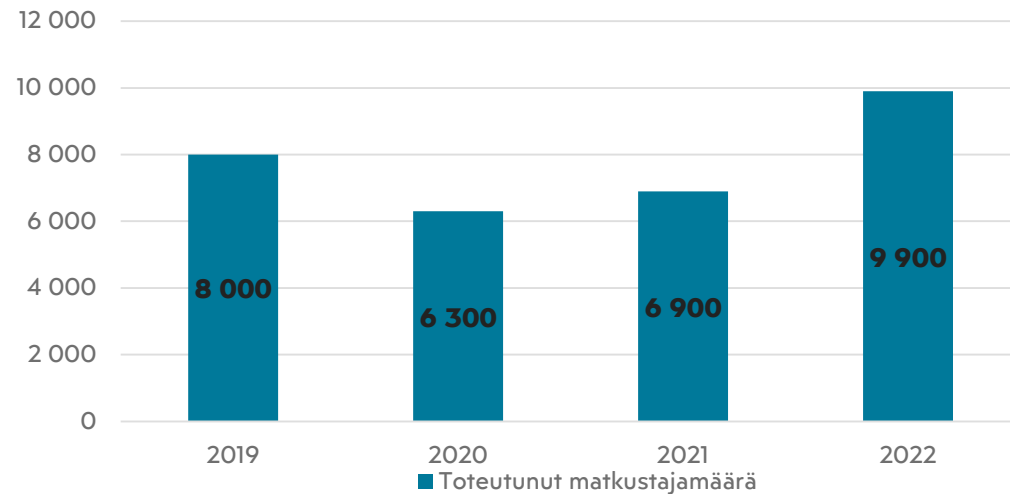
Oriveden matkustajamäärät 2019-2022



Tesoman matkustajamäärät 2021-2022



Orivesi keskustan matkustajamäärät 2019-2022



**Vuoroja/vrk  
Tampereelle:**  
Viiala: 19 kpl  
Orivesi: 14 kpl  
Tesoma: 26 kpl  
Orivesi keskusta: 4 kpl

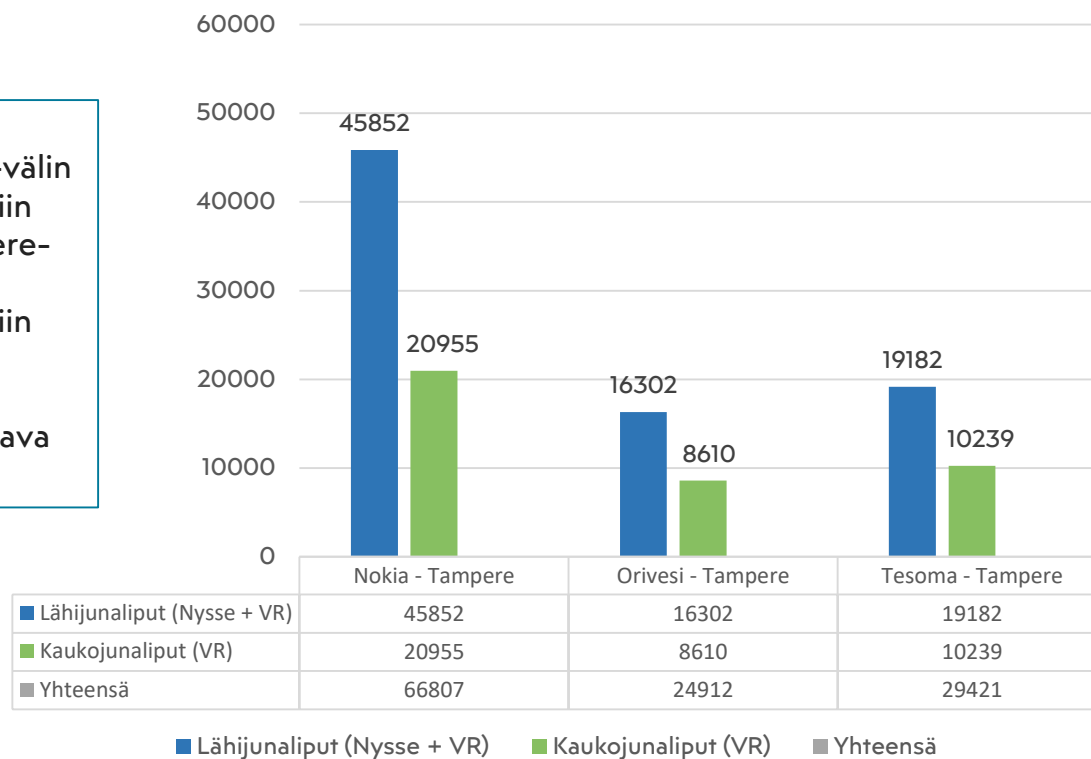


# Nykyisten yhteysvälien matkustajamääriä 1-3/2023

**Vuoden 2023 tammi-maaliskuussa** Nokia-Tampere-välin junamatkoista 69 % matkustettiin lähijunalipulla ja Orivesi-Tampere- sekä Tesoma-Tampere-välin junamatkoista 65 % matkustettiin lähijunalipuilla.

Lempäälä-Tampere-välin vastaava osuus oli 3 %.

Lähi- ja kaukojunien lippumäärät tammi-maaliskuussa 2023



\* Kaupunkiseudun (Nysse-alueen) sisäiset matkat  
 \*\*Kaupunkiseudun (Nysse-alueen) ulkopuolelle suuntautuneet matkat



# Ratasuunnitelmien prosessi



Edellisen vaiheen suunnitelman hyväksymispäätöksen ja seuraavan vaiheen suunnittelupäätöksen välissä voi olla useita vuosia. Suunnittelupäätöksen jälkeen voidaan käynnistää hankinta. Hankinta suunnitteluvaiheiden välissä vie isommissa hankkeissa n. 1-2 vuotta.

Kuva: Väylävirasto

Suuremmissa hankkeissa, kuten lisäraiteiden suunnittelussa laaditaan ensin yleissuunnitelma ja mahdollinen YVA. Pienemmissä muutoksissa, kuten Tesoman seisakkeen muutoksissa, voidaan esiselvitysvaiheesta siirtyä suoraan ratasuunnitelman laatimiseen. Tämä kuitenkin edellyttää lähes poikkeuksetta myös liikenteellistä tarkastelua.

Rakentamissuunnittelu liittyy hankkeen välittömään toteuttamiseen, sisältyy usein urakkaan ja tehdään vasta, kun hankkeen rahoitus on järjestetty.



# Matkustajakysynnän arviointimenetelmä

Selvityksessä arvioitiin seisakkeiden vuoden 2030 matkustajamääriä alla esitettyä kaavaa hyödyntäen. Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen selvityksessä vuonna 2016 on hyödynnetty samaa kaavaa. Kysyntämalli on johdettu jousto- ja matkatuotuskertoimilla, jotka huomioivat junatarjonnan muutokset ja maankäytön kehityksen. Työssä käytetty kaava on esitetty ohessa.

Matka-ajat on laskettu seisakkeilta Tampereen päärautatieasemalle. Junan matka-ajat on koottu aikaisemmista selvityksistä, kuten myös junatarjonnan määrät.

Seisakkeiden vaikutusalueina on hyödynnetty työssä määritettyä kysynnän aluerajausta, jossa on huomioitu mahdollisesti kilpailevat joukkoliikennemuodot. Aluerajaukset on esitetty erikseen seisakekorttien kartoilla. Kunnilta saatiin asukasennuste seisakkeiden aluerajausten mukaisesti, mikä huomioitiin esitetyissä kysyntäennusteissa. Kuntien antamat asukasennusteet olivat numeerisia tai prosentuaalisia. Työpaikkojen kasvusta ei saatu ennusteista, joten niiden kehitystä ei ole huomioitu. Työpaikkojen alueellinen ennustaminen on muutenkin äärimmäisen haastavaa taloudellisten epävarmuuksien vuoksi. Raportissa on kuvattu myös tietoja asemakaavoista ja niiden sisältämistä asukas- ja työpaikkamäärien maksimeista/tavoiteluvuista. Kaavojen mahdollistaman maankäytön maksimin matkustajaennusteita ei ole arvioitu tämän työn yhteydessä. Kuntahaastattelujen perusteella voidaan tunnistaa, että kaavojen täysimääräistä toteumaa ei tavoitella vuoteen 2030 mennessä.

Koska kysyntämalli on rakennettu Helsingin seudulla tehdyistä havainnoista 2010-luvulla ennen koronaa, ja koska käytettyihin oletuksiin asukkaiden ja työpaikkojen määristä liittyy epävarmuuksia, niin kysyntämallin tuloksia ei voida pitää absoluuttisina ennusteita. Toisaalta voidaan tunnistaa, että Kysyntämallilla voidaan kuitenkin laskea suhdekertoimia samalla seudulla sijaitsevien eri seisakkeiden ja asemien välille.

$$M_H = A^{-0,176} \times T^{0,825} \times ASTP_{0-1km}^{0,529}$$

$M_H$  = Nousut ja poistumiset asemalla arkivuorokaudessa

$A$  = Matka-aika pääkeskukseen minuuteissa

$T$  = Junatarjonta yhteen suuntaan arkivuorokaudessa

$ASTP_{0-1km}$  = Asukkaiden ja työpaikkojen yhteismäärä 1 km:n säteellä asemasta.



# Maankäyttö kysyntäalueilla

0-2,5 km tarkastelualue		Ylöjärvi, Sääksjärvi, Lempäälä, Ruutana, (Nokia), (Orivesi)							
Rajattu tarkastelualue		Harjuniitty, Tesoma, Epilä, Messukylä, Orivesi keskusta							
Seisake	Nykyiset asukkaat 2023 (0-1 km)	Nykyiset asukkaat 2023 (0-2,5 km)	Asukkaat 2030 (0-1 km)	Asukkaat 2030 (0-2,5 km)	Nykyiset asukkaat 2023 (rajattu tarkastelualue)	Asukkaat 2030 (rajattu tarkastelualue)	Muutos		
Harjuniitty	-	-	-	-	3660	4200	540		
Nokia	-	-	-	-	-	-	-		
Tesoma	-	-	-	-	21790	24290	2500		
Epilä	-	-	-	-	7850	8350	500		
Ylöjärvi	4990	11620	5500	12810	-	-	1190		
Sääksjärvi	2130	5870	3190	9190	-	-	3320		
Lempäälä	3970	8140	4380	8970	-	-	830		
Messukylä	-	-	-	-	9420	10150	730		
Ruutana	1990	3060	2250	3320	-	-	260		
Orivesi	-	-	-	-	-	-	-		
Orivesi keskusta	-	-	-	-	3400	4100	700		
Seisake	Nykyiset työpaikat 2023 (0-1 km)	Nykyiset työpaikat 2023 (0-2,5 km)	Työpaikat 2030 (0-1 km)	Työpaikat 2030 (0-2,5 km)	Nykyiset työpaikat 2023 (rajattu tarkastelualue)	Työpaikat 2030 (rajattu tarkastelualue)	Muutos		
Harjuniitty	-	-	-	-	720	ei olemassa tarpeeksi tarkkaa arviota			
Nokia	-	-	-	-	-	-			
Tesoma	-	-	-	-	4100	ei olemassa tarpeeksi tarkkaa arviota			
Epilä	-	-	-	-	2390	ei olemassa tarpeeksi tarkkaa arviota			
Ylöjärvi	2300	5900	ei olemassa tarpeeksi tarkkaa arviota	-	-	-			
Sääksjärvi	970	2100	1170	2500	-	-	400		
Lempäälä	1570	2050	ei olemassa tarpeeksi tarkkaa arviota	-	-	-			
Messukylä	-	-	-	-	1940	ei olemassa tarpeeksi tarkkaa arviota			
Ruutana	120	290	ei olemassa tarpeeksi tarkkaa arviota	-	-	-			
Orivesi	-	-	-	-	-	-			
Orivesi keskusta	-	-	-	-	1380	1480	100		