

Tampereen henkilöratapiha

Suunnittelukohde 6/2018

Tampereen ratapiha kuuluu kaukoliikenteen asemaluokkaan 1. matkakeskukset ja muut merkittävät risteysasemat, jossa matkustajamäärä on yli 250 000 vuodessa. Tampere on henkilöliikenteen vakioaikataulujärjestelmän keskeisin junanvaihtopaikka. Ratapihan raiteet ovat päivittäin ruuhkautuneita.

NYKYTILA

Tampereelle saapuu useita matkustajajunia eri suunnista hieman ennen tasatuntia ja vastaavasti useita matkustajajunia lähtee eri suuntiin tasatunnin jälkeen. Tampere aseman viisi matkustajalaiturilla varustettua raidetta ovat yhtäaikaaisesti käytössä useita kertoja vuorokaudessa ja joinakin tunteina kaksi matkustajajunaa joutuu käyttämään samaa raidetta. Matkustajaliikenteen lisäksi Tampere aseman raiteistoa kuormittaa sen läpi kulkeva tavaraliikenne.

Tampereen asemalla on tilavaraus kolmannelle välilaiturille raiteen 007 paikalla. Matkustajavaunustoille on oltava uutta pysäköintitilaa mahdollisimman lähellä matkustajalaitureilla varustettuja raiteita. Pysäköintitilaa on mahdollista järjestää rakentamalla uudet pysäköintiraiteet nykyisen Naistenlahden raiteiston alueelle.

HANKE JA TAVOITTEET

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- kolmas henkilöliikenteen välilaituri porras- ja hissiyh-teyksineen
- henkilöliikenteen laitureiden kattaminen uusilla katok-silla
- henkilöjunien huoltoraiteiden rakentaminen Naisten-lahden raiteiston alueelle
- Erkkilänselän ylikulkusilta- ja katumuutokset
- Itsenäisyydenkadun rautatiesillan uusiminen
- tarvittavat raide-, turvalaite- ja sähköratamuutokset



- Muut olemassa olevan infran samanaikaiset uusimis-tarpeet: Tampereen asetinlaitteen ja sähköistykseen uu-siminen sekä asematunnelin perusparannus.
- Nykyisen autolastausalueen siirto ratapihan toiseen päähän

Hankkeen tavoitteena on parantaa Tampereen henki-löratapihan toimivuutta, matkustajien olosuhteita ja henkilöjunien huoltoa sekä luoda edellytykset Asema-keskuksen kehittämiseksi henkilöratapihan järjestelyjen osalta. Tampereen henkilöratapiha on solmupiste, jonka toimivuus vaikuttaa koko rataverkon käytettävyy-teen. Ratapihan ja asemanseudun kehittämishankkeet tulee ehdottomasti sovittaa yhteen, jotta valtakunnalli-set liikennehaitat voidaan minimoida.

AIKATAULU

- Rata- ja rakentamissuunnittelu samanaikaisesti Asemakeskuksen suunnittelun kanssa
- Rakentaminen on mahdollista aloittaa Kansia ja Areena -hankkeen toteuttamisen jälkeen v. 2023.
- Rakentaminen kestää noin 3-5 vuotta. Käyttöön-otto on mahdollista aikaisintaan 2026.
- Henkilöratapihan kehittämishanke on toteutettava ennen Asemakeskuksen rakentamista

KUSTANNUKSET

Henkilöratapihan kehittämishankkeen kustannusar-vio sisältäen **Itsenäisyydenkadun sillan uusimisen** on **41 M€** (MAKU 130, 2010=100)

Lisäksi olemassa olevan infran (**asetinlaite, sähköis-tys, asematunneli**) uusimis- ja korjaustarpeet **25 M€** (kustannusarvio alustava)

Lisäksi **autolastauksen siirto 3 M€** (kustannusarvio alustava. Liikenneviraston esitys, että siirto rahoitetaan kaupungin hankkeena).

VAIKUTUKSET

- + Rataverkon käytettävyys ja täsmällisyys paranevat
- + Henkilöliikenteen esteettömyys paranee
- + Arkkitehtoninen ympäristökuva nykyai-kaistetaan.
- + Matkustajajunien liikennöintiä voidaan nopeuttaa uusien raidejärjestelyjen joh-dosta ja henkilöliikenteen raidekapasi-teetti kasvaa

Hankkeen H/K-suhdetta ei ole laskettu

Hankkeen tilanne

Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut ja hyväksymispäätös on tehty Liikennevirastossa 05/2011.

Yleissuunnitelma tulisi päivittää ja laatia päätös jatko-suunnittelusta. Seuraavaksi tulisi käynnistää hankkeen rata- ja rakentamissuunnittelu, jonka yhteydessä varmistetaan myös olemassa olevan infran uusimistarpeet.

KUSTANNUSARVIO

Hankkeen kustannusarvio on 25 M€ (kustannustaso 117,7; MAKU 2005: 100) 2010 valmistuneen yleissuunnitelman mukaan. Hankkeen kustannusarvio on 31 M€ (kustannustaso 130; MAKU 2010: 100).

Yleissuunnitelman laatimisen jälkeen on tullut esille merkittävästi ratapihan käytettävyyteen liittyviä rakenteita, jotka tulisi uusia tämän hankkeen yhteydessä.

Uusi kustannusarvio on laadittava olemassa olevan infran uusimistarpeiden osalta. Näitä ovat:

Itsenäisyydenkadun rautatiesilta/ alikulku uusittava, jossa on huomioitava myös kehittämistarpeet henkilöliikenteen saavutettavuuden kannalta, arvio 10 M€.

Silta on vaikea uusimiskohde radan rakenteiden ja alitavan useampikaistaisen kadun vuoksi. Lisäksi katuun liittyy Tampereen ratikan rakentaminen, joka valmistuu arviolta 2020-21 tuolla kohtaa. Sillan alle sijoitetaan pysähtymislaituri molempiin suuntiin. Ratkaisu ei ole hyvä pilarijaon takia, parempi olisi rakentaa pysähtyminen Stockmannin eteen, kunnes uusi silta valmistuu. Uuden sillan pilari- ja kaistajako voidaan suunnitella paremmin ratikkaa palvelevaksi. Sillan uusimiskustannuksiin vaikuttaa voimakkaasti työvaiheiden synergiaetu toteutettuna samanaikaisesti ratapihan muutostöiden yhteydessä.

Asematunnelin peruskorjauksen alustava kustannusarvio on 3-5 M€. Olemassa oleva asematunneli on peruskorjaustarpeessa, erityisesti saavutettavuuden kannalta hissi- ja porrasnousuineen junalaitureille.

Ratapihan sähköistysmuutosten alustava kustannusarvio on 2 M€. Ratapihan sähköistys on uusimistarpeessa huonon kunnon vuoksi ja siihen tulee lisäksi tehdä muutoksia jännitekenttien osalta lisääntyvien toimintojen sekä raiteiden takia. Mahdolliset häiriötilanteet lamaannuttavat koko ratapihan toiminnot ja vaikuttavat valtakunnallisen liikenteen sujuvuuteen.

Autolastauksen toimintaedellytykset tulee säilyttää Tampereella. Autolastaus voidaan säilyttää joko nykyisellä paikallaan tai siirtää eteläpään asemalle Kansi ja Areena -hankkeessa varatulle paikalle kannen alle. Liikennevirastolla ei ole tarvetta muutoksiin, mutta mikäli kaupunkikehityssyistä näin halutaan toimia, kaupunki voi siirtää autolastauksen kustannuksellaan.

Kaupunki on vastoin Liikenneviraston kaavoituslausuntoa poistanut jo toisen ajoyhteyden ko. lastausalueelle, mikä vaikeuttaa autolastautointia. Autolastauksen siirron alustava kustannusarvio on 3 M€.

Radan turvalaitteiden (asetinlaitteen) uusiminen. Nykyinen ohjauskeskustoiminto on siirtymässä Viinikan ratapihalle tehtyyn uuteen ohjauskeskukseen. Vanha tila ja sen yhteydessä oleva asetinlaitetila on modifioitava soveltuvaksi Kansi ja Areena -hankkeen yhteydessä. Asetinlaite on kuitenkin elinkaarensa päässä ja sen uusiminen tilan osittaisen purun ja modifioinnin yhteydessä tuo huomattavia kustannussäästöjä. Kustannusarvio on 10-20 M€.

HANKKEEN MUUT TIEDOT

Tampereen henkilöratapiha on merkittävä liikenteellinen solmukohta. Alue on jatkuvan muutoksen ja kehittämisen kohteena. Muutokset aiheuttavat valtakunnallisesti merkittäviä liikennehaittoja ja vaikuttavat koko rataverkon käytettävyyteen. Hankkeet tulee ehdottomasti yhdistää kokonaisuudeksi minimoiden valtakunnalliset liikennehaitat.

LIITTYMINEN MUIHIN HANKKEISIIN

Uusi Rongankadun alikulkusilta ratapihan alitse on valmistunut v.2011. Alikulkujärjestelyistä tehtiin mm. tarvittavat porras- ja hissiyhteydet reunalaiturille ja välilaitureille.

Kaupungin hankkeena on myös valmistunut uusi ratapihan alle toteutunut pysäköintiluola P-Hämppi ja Ratapihankatu liittyen rantatunnelin toteutukseen.

Asemakaavan muutos rautatieaseman eteläpuolelle rautatiealueelle on vahvistunut 13.6.2012. Alueelle on kaavoitettu monitoimihalli sekä toimisto-, liike- ja asuinrakentamista rautatiealueen päälle rakennettavalle kannelle. Tämä Kansi ja Areena hanke on saanut toteutuspäätöksen 2017 ja rakennustyöt käynnistyivät 2018 eteläisen kannen osalta. Ensimmäinen (eteläinen kansi) vaihe valmistuu v. 2021. Pohjoisen kannen osalta ei ole vielä toteutuspäätöstä, mutta ennakkotietona kannen rakentaminen ja siten vaikutukset rataan jatkuvat ainakin vuoteen 2023 saakka

LISÄTIETOA HANKKEESTA

- Suunnittelu Jouni Juuti Liikennevirasto p. 0295 34 3810
- Rakentaminen Mikko A. Heiskanen p.0295 34 3808

Tampereen asemakeskuksen aluekokonaisuudesta on 2015 käynnistynyt suunnittelu. Suunnittelussa valtio ja kaupunki laativat kokonaissuunnitelman rautatieaseman ja ratapihan aluekokonaisuuden kehittämiseksi. Työ jatkuu alueen arkkitehtikilpailusta voittaneen esityksen pohjalta. Arkkitehtikilpailu järjestettiin v.2014. Vuonna 2018 käynnistyy hankkeesta seuraava vaihe eli yleissuunnittelu.

Tampereen henkilöratapihan muutoksen, alustava kustannuserittely (ilman Itsenäisyyskadun siltaa)

Kustannukset jakaantuvat seuraavasti:

-raide- ja vaihdemuutokset (päälysrakennetyöt)	6,5 M€
-alusrakennetyöt	2,7 M€
-sähköratamuutokset	1,3 M€
-turvalaitemuutokset	1,3 M€
-huoltoraiteen sähköjärjestelmät	1,2 M€
-ratapihan valaistusmuutokset	0,1 M€
-katosalueen sähköjärjestelmät	1,2 M€
-vaihteenlämmitys	0,6 M€
-Erkkilän ylikulkusilta- ja katumuutokset	3,1 M€
-katokset *)	6,0 M€
-kolmas välilaituri (hissit, tasonvaihdot)	0,7 M€
-suoja-aita	0,6 M€
-asema- ja matkakeskustunnelin muutokset	1,3 M€
-yleiskustannukset (mm. suunnittelu, rakennuttaminen ja arvaamattomat kulut)	5,3 M€

YHTEENSÄ 31,9 M€

Huoltoraiteen kustannukset eriteltyinä (sisältyvät em. kustannuksiin)

-raide- ja vaihdemuutokset (päälysrakennetyöt)	2,0 M€
-alusrakennetyöt	1,6 M€
-sähköratamuutokset	0,4 M€
-turvalaitemuutokset	0,4 M€
-huoltoraiteen sähköjärjestelmät	0,3 M€
-vaihteenlämmitys	0,1 M€
-suoja-aita	0,4 M€
-asema- ja matkakeskustunnelin muutokset	1,3 M€
-yleiskustannukset (mm. suunnittelu, rakennuttaminen ja arvaamattomat kulut)	1,5 M€

YHTEENSÄ 6,7 M€
(huoltoraiteet, naistenlahti), valtuus

Koko hankkeen kustannusarvio on 31,9 M€ (MAKU 130, 2010=100), josta siis huoltoraiteen toteuttamisen kustannukset ovat 6,7 M€.

*) Mikäli Asemakeskushanke etenee välittömästi henkilöratapihan kehittämisen jälkeen tai samassa yhteydessä, henkilölaiturien katokset voidaan jättää toteuttamatta, säästö 5 milj. eur.

Koko hanke

- Henkilöratapiha muutokset yleissuunnitelman mukaan	31 M€
- Itsenäisyyskadun aks uusiminen	10 M€
- Asetinlaitteen uusiminen	10-20 M€
- Vanhan asematunnelin peruskorjaus	3 M€
- Henkilöratapihan sähköistyksen peruskorjaus	2 M€
- nykyisen asetinlaitetilan modifiointi	2M€

*Nykyisen asetinlaitetilan modifiointi 2 M€ on lisätty hankekorttiin.

Koko hanke yhteensä arviolta 68,9 M€, jonka lisäksi 3 M€ nykyisen autolastauksen siirto Tampereen kaupungin mahdollisesti rahoittamana osuutena

Tämän lisäksi olevia tarpeita on arvioitu olevan: Olemassa olevan infran laajennuksen (ratatyöt ja vaihteen vaihdot) 5 M€ ja asemakeskukseen liittyviin taitorakenteisiin (hissit ja porraskuilut) sekä olemassa olevaan ratainfraan ja siltakompleksiin liittyvät työt 5 M€.

Hankkeen maksimilaajuus on arviolta 78,9 M€ (lisäksi Tampereen kaupungin mahdollisesti rahoittama osuus 3 M€).

Esitetyt summat ovat alustavia kustannusarvioita jotka täsmentyvät jatkosuunnittelun yhteydessä.



Kuva ratapihasta: Kevät 2010