

Tampereen henkilöratapiha

Suunnittelukohde 3/2018

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

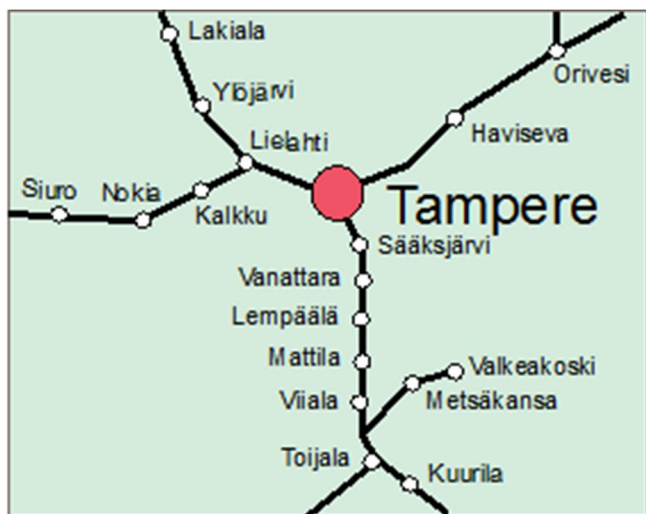
Tampereelle saapuu useita matkustajajunia eri suunnista hieman ennen tasatuntia ja vastaavasti useita matkustajajunia lähtee eri suuntiin tasatunnin jälkeen. Tampere aseman viisi matkustajalaiturilla varustettua raidetta ovat yhtäaikaaisesti käytössä useita kertoja vuorokaudessa ja joinakin tunteina 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 hissiyhteyksineen
- henkilöliikenteen laitureiden kattaminen uusilla katoksilla
- henkilöjunien huoltoraiteiden rakentaminen Naistenlahden raiteiston alueelle
- Erkkilänselän ylikulkusilta- ja katumuutokset
- Itsenäisyydenkadun rautatiesillan uusiminen
- tarvittavat raide-, turvalaite- ja sähköratamuutokset



- Muut olemassa olevan infran samanaikaiset uusimistarpeet: Tampereen asetinlaitteen ja sähköistykseen uusiminen sekä asematunnelin perusrakennus.
- Nykyisen autolastausalueen siirto ratapihan toiseen päähän

Hankkeen tavoitteena on parantaa Tampereen henkilöratapihan toimivuutta, matkustajien olosuhteita ja henkilöjunien huoltoa sekä luoda edellytykset Asemakeskuksen kehittämiselle henkilöratapihan järjestelyjen osalta. Tampereen henkilöratapiha on solmupiste, jonka toimivuus vaikuttaa koko rataverkon käytettävyyteen. Ratapihan ja asemanseudun kehittämishankkeet tulee ehdottomasti sovittaa yhteen, jotta valtakunnalliset liikennehaitat voidaan minimoida.

AIKATAULU

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

KUSTANNUKSET

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

Lisäksi olemassa olevan infran (asetinlaite, sähköistys, 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 nykykaistetaan.
- + Matkustajajunien liikennöintiä voidaan nopeuttaa uusien raidejärjestelyjen johdosta ja henkilöliikenteen raidekapasiteetti kasvaa

Hankkeen H/K-suhdetta ei ole laskettu