Suomen Rautatiematkustajat ry:n lausunto Lamminrahkan osayleiskaavaluonnoksiin

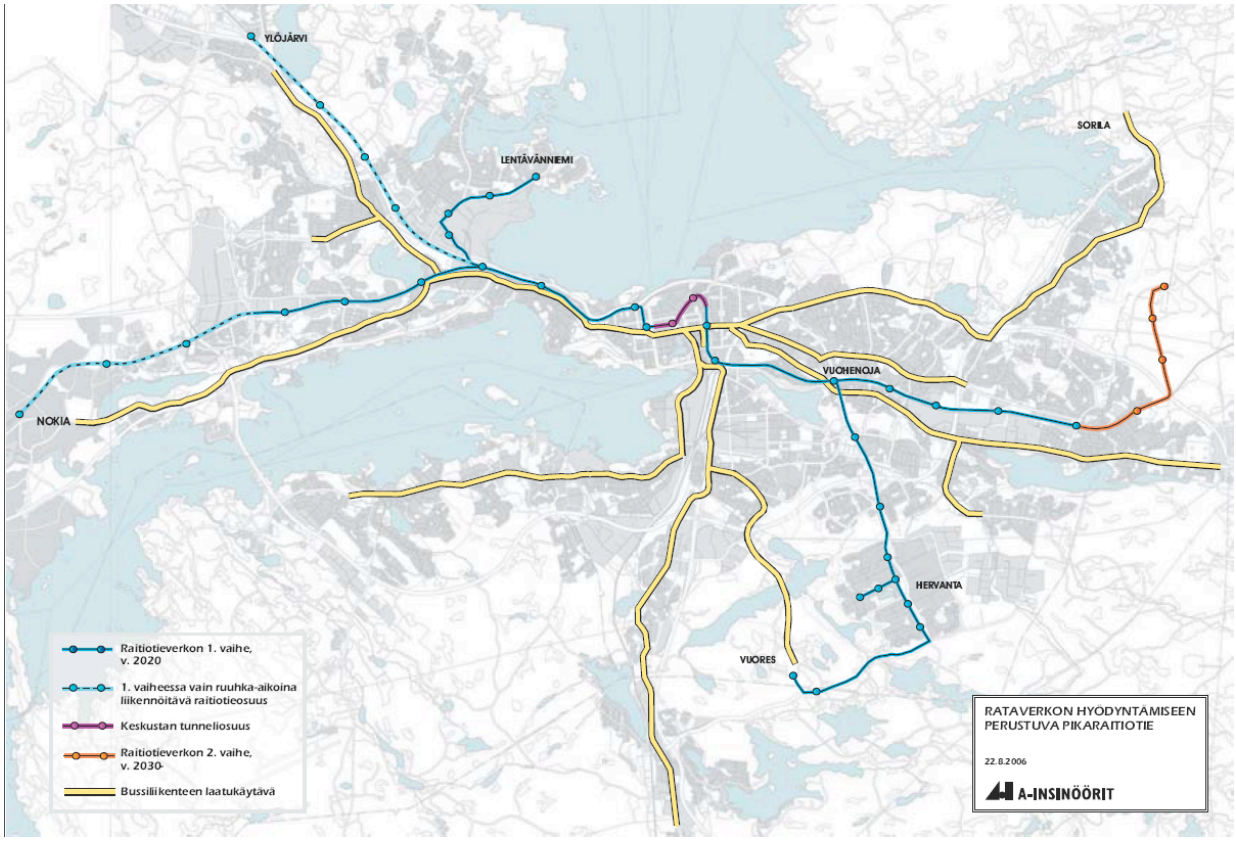
Viite Lausuntopyyntö Dnro YM/25/2002 17.12.2012
Asia Lausunto Lamminrahkan osayleiskaavaluonnoksiin

Kiitämme mahdollisuudesta tulla kuulluksi. Pidämme osayleiskaavan raitioliikenteeseen perustuvia vaihtoehtoja kohtuullisen hyvinä, mutta näkemyksemme mukaan parempaa ja edullisempaa olemassa olevan rautatien hyödyntämisen mahdollisuutta lyhyen pistoraiteen avulla ei ole tutkittu loppuun asti.

Esitämme lausunnossamme nopeamman ja edullisemman tavan saada Lamminrahka kytkettyä raideliikennepalveluun jo 1.1.2020 alkaen. Esitämme, että Kangasalan kunta selvittää yhdessä Tampereen kaupungin kanssa mahdollisuuden rakentaa Tampere–Orivesi-radalle noin 1–3 km pitkä, yksiraiteinen henkilöliikenteen pistoraide Lahdentien ylittävän sillan itäpuolelta Lamminrahkan keskustaan ja mahdollisesti edelleen Ojalaan.

Tampere–Orivesi-rata on kaksiraiteinen, sähköistetty rataosa, joka on laatuaan Suomen vähäliikenteisimpiä. Radalla kulkee tunnista riippuen päiväsaikaan 1–3 henkilöjunaa ja 0–3 tavarajunaa. Radalla ei tällä hetkellä ole paikallisliikennettä lukuunottamatta koko rataosan pysähtymättä kulkevaa Vilppulan/Keuruun taajamajunaa. Radalla on vielä 1980-luvulla ollut kattava paikallisjunaliikenne, joka pysähtyi tunneittain kaikissa radan varren taajamissa. Palvelu lakkautettiin muun Suomen paikallisjunaliikenteen tapaan lättähattukaluston (Dm7) poistuttua käytöstä, kun korvaavaa kalustoa ei oltu hankittu.

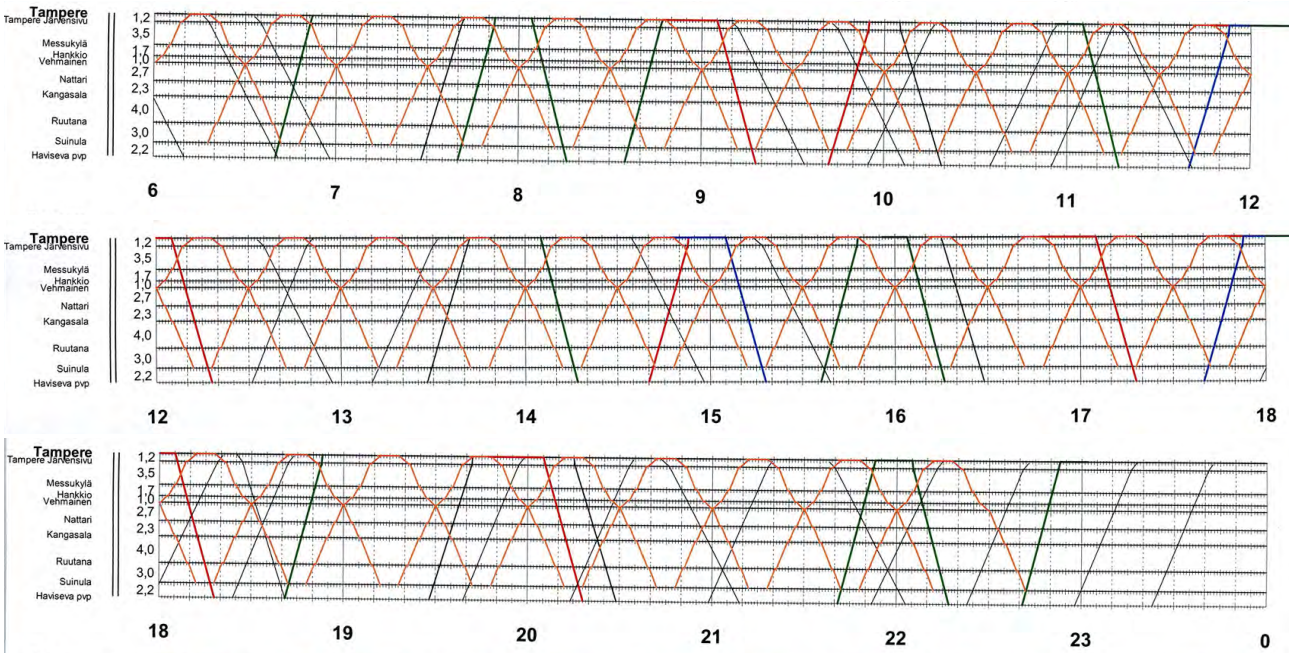
Radalle on 1990-luvulta asti suunniteltu lähiliikennettä eri muodoissaan ja 2000-luvun alkupuolella myös rautateiden hyödyntämiseen perustuvaa duotoimista pikaraitiotietä



(Tram-train), joka suunniteltiin liikennöimään Lamminrahkan läpi Ojalaan (ks. oheinen kartta).
Suunnitelmat muuttuivat Rakennemallityön ja TASE 2025-suunnitelmien myötä niin, että lähijuna ja raitiotie eriytettiin omiksi liikennemuodoikseen.

Vuonna 2006 tehdyn kapasiteettiselvityksen mukaan (Tampereen henkilöratapiha-alueen liikenteellinen selvitys, tilaajina Tampereen kaupunki ja RHK, tuottajana Oy VR-Rata Ab) radalle mahtuisi ilman lisäraiteita ainakin puolen tunnin välein liikennöivä juna.

Ohessa ote selvityksen graafisista aikatauluista, lähtökohtana nykyinen kaukojuna- ja tavaraliikennetarjonta + lähiliikenne 30 min välein. (Lähijunat oranssilla, pendolinot vihreällä, IC:t punaisella, pikajunat sinisellä ja taajamajunat paksumpi musta viiva, tavarajunat ohut musta viiva).



Selvityksen mukaan puolen tunnin välein liikennöivät junat kohtaisivat Vehmaisissa puolen ja tasatunnin aikaan ja kääntyisivät Suinulassa takaisin (6 min kääntöaika), Tampereen asemalla oltaisiin varttia vaille ja yli (henkilöratapiha kärsii kapasiteettiongelmista tasan ympärillä, ei varttia vaille eikä varttia yli). Liikenteeseen riittäisi kaksi junayksikköä.

Mikäli Suinulan sijaan rakennettaisiinkin n. 1 km pitkä, yksiraiteinen pistoraide Lamminrahkan keskustaan yllä esitetyn pikaraitiotien tapaan, jäisi kääntöaikaa noin 17 min, ja jos rata jatkuu Ojalaan asti, 10 minuuttia. Vaihtoehtoisesti kääntöaika voisi olla Lamminrahkan päässä lyhempi ja Tampereen päässä pitempi, riippuen sovituksesta kaukojunaliikenteeseen.

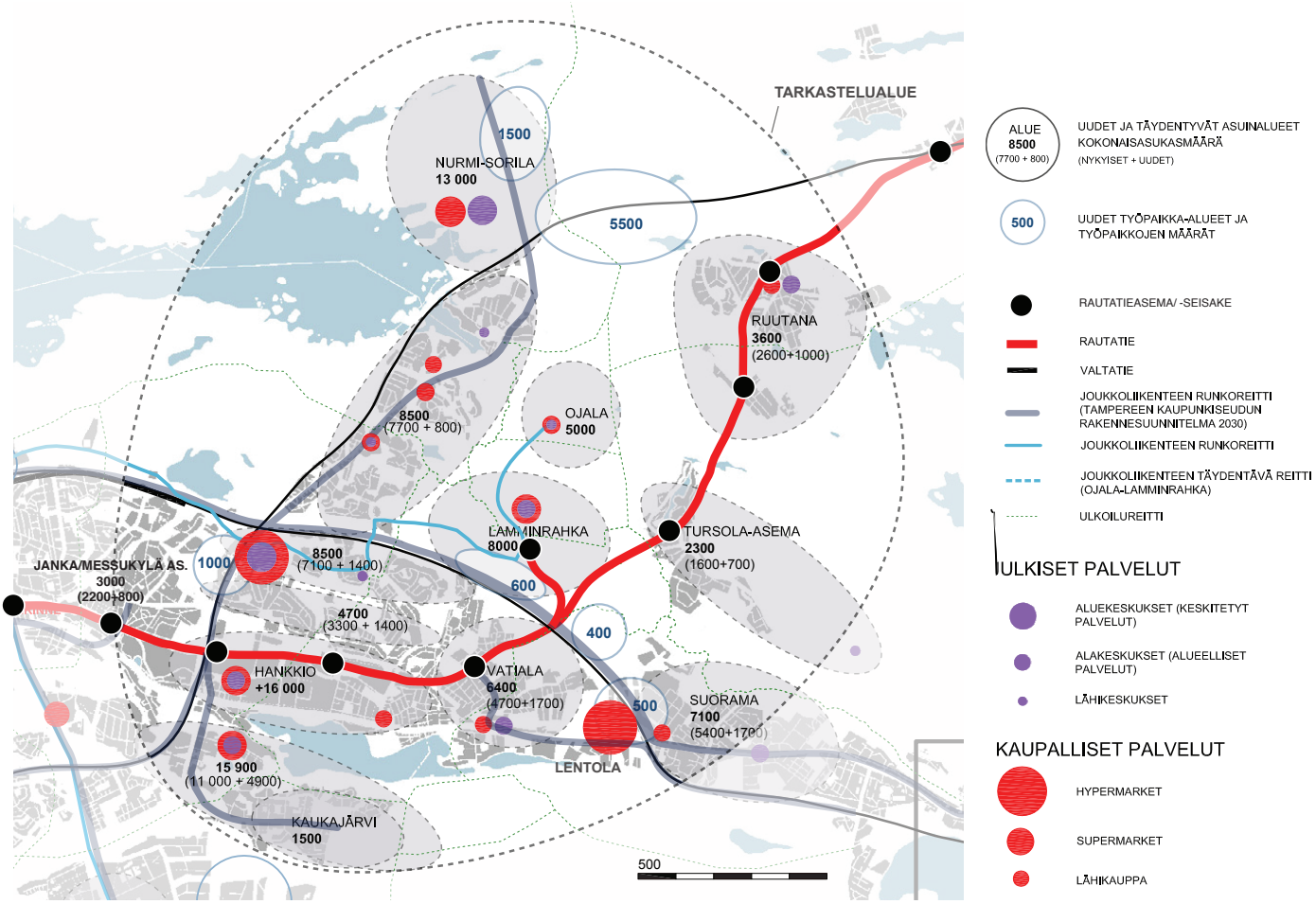
Rautatie maksaa maasto-olosuhteista riippuen 5–20 milj.€ / km. Vertailun vuoksi 300 km/h nopeudelle geometriansa puolesta mitoitettu Lahden oikorata maksoi alle 6 milj. € / km, vaikka radalla on lukuisia taitorakenteita (mm. korkeita siltoja). Ehdottamamme rata myötäilisi maastonmuotoja, mikä onkin herkällä luontoarvoja sisältävällä alueella välttämätöntä.

Valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon periaatepäätöksen mukaan valtio maksaa ”kaupunkiradoille” (kaukoliikenteestä eristetyille paikallisliikenteen rautateille) 50 % tukea ja asianomainen kunta maksaa loput. Lamminrahkan pistoraide olisi luonteeltaan

kaupunkiradaksi tulkittava (vrt. Huopalahti–Martinlaakso–Lentoasema–Hiekkaharju-kehärata), joten Kangasalan kunnan maksettavaksi jäisi enintäänkin noin 10–30 milj. €. Summa voidaan periä rakennuttajilta maankäyttösopimuksen tai kaavoituskorvauksen avulla.

Lähijunalinja on perusteltu myös siksi, että se ei palvelisi ainoastaan Lamminrahkaa, vaan kasvavia Vatialan/Nattarin alueita, Hankkiota (sis. Vehmaisten asemanseudun), jo 20 vuotta sitten Messukylän aseman ympärille rakentunutta, edelleen tiivistettävissä olevaa Jankan kerrostaloaluetta (sekä Messukylän kirkonkylää radan eteläpuolella) sekä Järvensivun–Iidesrannan tiivistä kerrostaloaluetta. Kaikkiaan radan varressa asuisi tulevaisuudesssa noin 40’000–60’000 asukasta.

Koska rautatie on jo olemassa ja varsin vähällä käytöllä, emme pidä rautatielle käytännössä päällekkäisen raitiotien rakentamista järkevänä Sammon valtatien kautta. Kaksiraiteisen radan teoreettinen maksimikapasiteetti on 12 junaa suuntaansa tunnissa, joten junien aikatauluja säätämällä on mahdollista saada radalle vartin vuoroväli esim. liikennöimällä Lamminrahkaan/Ojalaan puolen tunnin välein ja Suinulaan/Orivedelle niinikään puolen tunnin välein, jolloin Tampereen ja Vatialan välillä vuoroväli olisi 15 min. Tämä edellyttää tosin Tampereen henkilöjuna-asemalle uutta välilaituria, mikä toteutunee joka tapauksessa vielä tämän vuosikymmenen aikana.



Raitiotie on kuitenkin perusteltua rakentaa Lamminrahkaan joka tapauksessa, mutta vaiheistaen raitiotien rakentaminen lähijunapistoraiteen jälkeen. Vaiheittain rakentuva raitiotien toinen päälinja Pirkkalasta Härmälän, Hatanpään, keskustan, TAYS:n ja Koilliskeskuksen kautta Lamminrahkaan ja Ojalaan kulkisi esityksessämme Lamminrahkan

aseman kautta, jolloin myös vaihtoyhteys ratikan ja junan välissä toimisi. Reitti ei myöskään olisi päällekkäinen pikayhteytenä palvelevan lähijunan kanssa, vaan ne tukisivat toisiaan tarjoten kulloiseenkin kulkutarpeeseen parhaan vaihtoehdon ja mahdollistaisi täysin autottoman elämäntavan suurimmalle osalle tulevaisuuden ojala-lamminrahkalaisia.

Kuitenkin lähijuna voi aloittaa liikenteensä parhaassa tapauksessa jo 2020, kun vaiheittain rakennettava raitiotie todennäköisesti saavuttaisi Lamminrahkan nykynäkymin vasta aikaisintaan 2030-luvulla.

EU:n vastajulkistetun ehdotuksen neljänneksi yhteisön rautatiepaketiksi mukaan rautateiden henkilöliikenne koko EU:n alueella vapautuu kilpailulle vuoden 2019 lopussa, jolloin myös VR:n ja LVM:n yksinoikeussopimus päättyy. Radan junaliikenne voidaan siis käynnistää 1.1.2020 joko toimivaltaisen viranomaisen omana tuotantona tai kilpailutettuna.

Liitteinä olevissa kartoissa olemme luonnostelleet raitiotien ja lähijunan suhdetta Lamminrahkan alueella. Kartan itäreunassa on merkittynä myös Kangasalan asema, joka voi palvella vaihtoehdosta riippuen alueen itäosia.

Luonnonsuojelun kannalta ehdottamamme raide pitää rakentaa niin, että huoltotie on vain toisella puolella rataa ja liito-oravien ekokäytävää ei tukita. Ääritapauksessa pistoraiteen erkanemispaikkaa voidaan siirtää itään lähelle muuntajakenttää, jolloin rata tekisi koukkauksen taaksepäin.

Toivomme, että kaavaehdotuksessa lausuntomme on huomioitu vähintään niin, että Lamminrahkan keskustan ja Tampere–Orivesi-rautatien väliin linjataan rautatielle varaus joko LR-merkintänä (rautatiealue) tai raideliikenteen yhteystarpeena ja radan rakentamisen mahdollisuudet selvitetään vähintään esiselvitystasolla jo yleiskaavoitusvaiheessa. Koska tämä lausunto liittyy myös Vatialan osayleiskaavaan, pyydämme huomioimaan lausunnon myös Vatialan yleiskaavoituksen jatkosuunnittelussa.

Myös mahdollisuus ehdottamamme radan liikennöintiin tulevaisuudessa Tram-trainina (duoraitiotie) kannattaisi pitää auki: raitiovaunut voisivat tulla Tampereen keskustasta Sammonkadun kautta Rieväkadulle, josta ylös radan varteen, Messukylän aseman kohdalta rautatielle ja jatkaa Lamminrahkassa Ojalaan ja pidemmällekin, vaikka Nurmi–Sorilaan asti.

Kemijärvellä helmikuun 17. päivänä 2013

Suomen Rautatiematkustajat ry.
Kemijärvi
www.rautatiematkustajat.fi

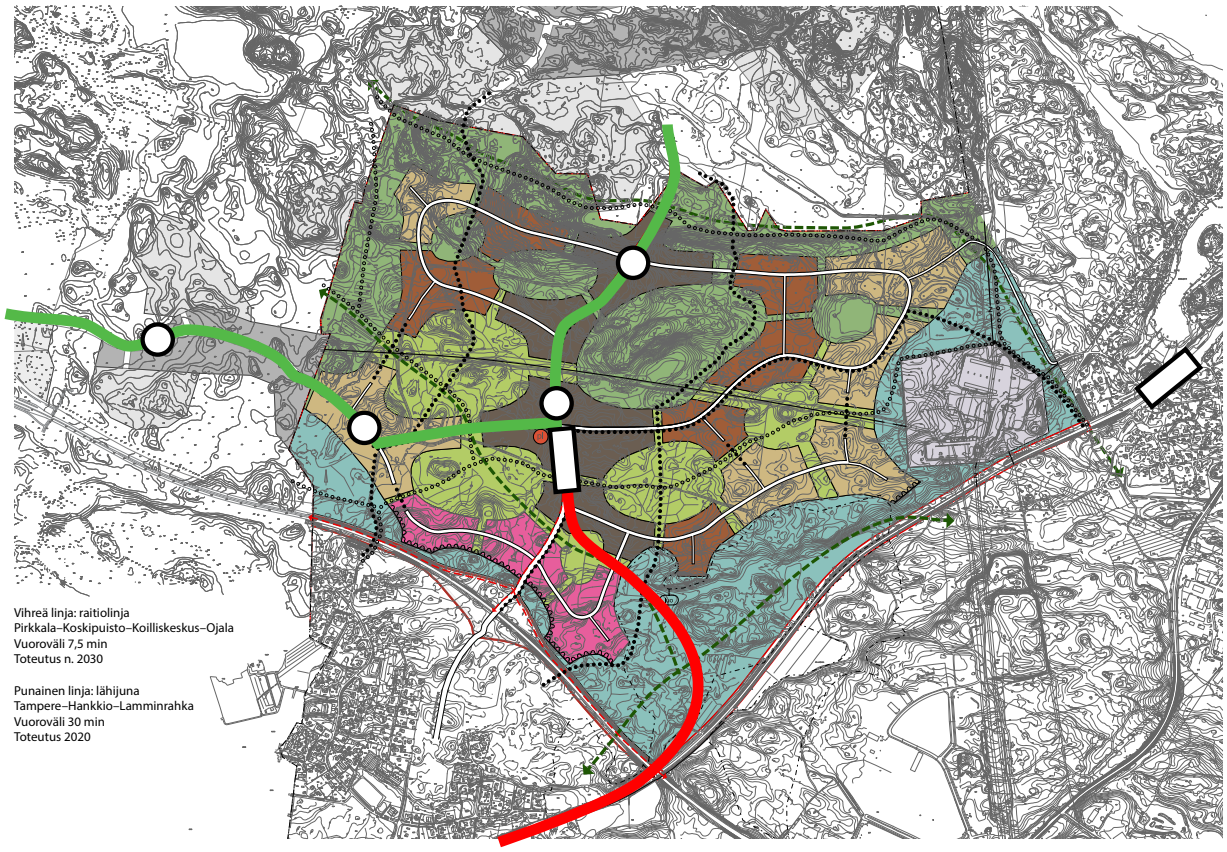
Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Juha P. Korhonen
varapuheenjohtaja

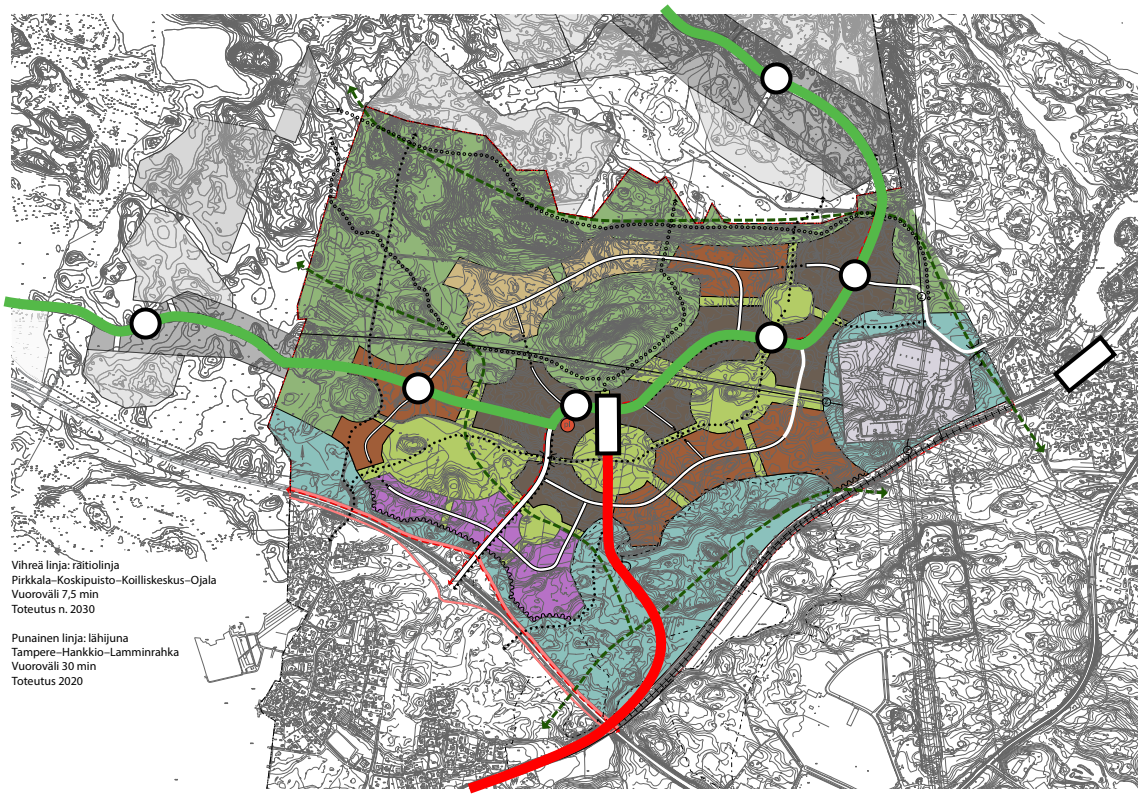
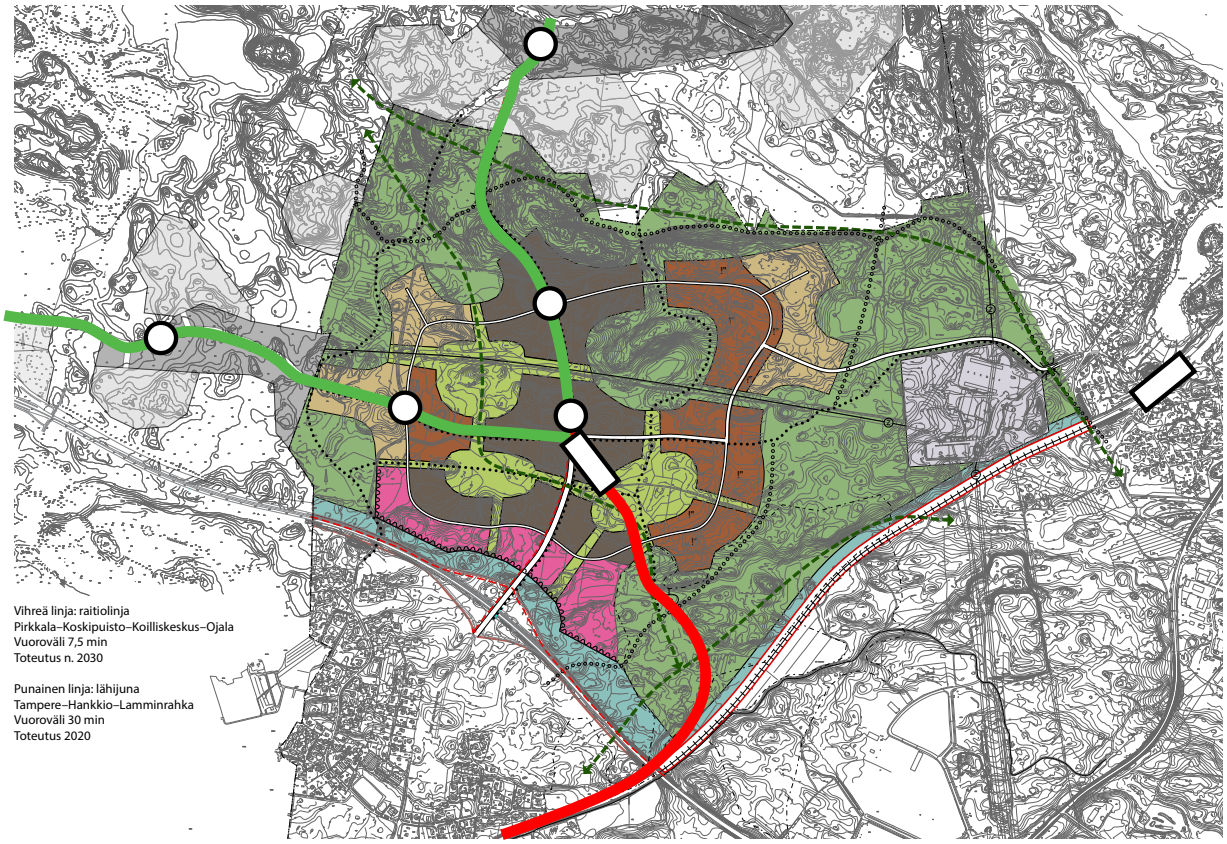
Lisätietoja antaa: Sakari Kestinen, kestinen@gmail.com, puh. 050 3788 065

Lähijunalinjat länsi–itä-akselilla, havainnollistus ”metrokartan” muodossa:

Kaavaluonnos A:



Kaavaluonnos B:



Kaavaluonnos C: