

Sääksjärven aseman pohjoisen vaihtoehdon valinta ratasuunnittelun lähtökohdaksi

Kunnanhallitus 02.11.2026

845/08.00.00/2026

Valmistelija yhdyskunnan palvelualue, Hankejohtaja Lari Laakso

Hankkeen tausta ja aikaisempi valmistelu

Sääksjärven aseman suunnittelu perustuu Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaan, hallitusohjelman raidereformiin sekä valtion ja Tampereen kaupunkiseudun väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL5-sopimukseen vuosille 2024–2027. MAL5-sopimuksessa on sovittu lähijunaliikenteen seisakkeiden suunnittelun edistämisestä ja kustannusten jakamisesta lähtökohtaisesti tasan valtion ja kuntien kesken.

Tampereen kaupunkiseudun seisakkeiden esisuunnittelussa on tarkasteltu Sääksjärven lisäksi Ruutanan, Ylöjärven, Epilän ja Messukylän seisakkeita. Sääksjärven esisuunnittelu on toteutettu Lempäälän kunnan, Tampereen kaupunkiseudun ja Väyläviraston yhteistyönä. Työn tavoitteena on ollut määrittää seisakkeen sijainti, laituriratkaisut, kulkuyhteydet, liityntäpysäköinti, kytkeytyminen muuhun joukkoliikenteeseen sekä toteuttamisen vaiheistus.

Sääksjärven asema on tarkoitettu läpikulkevan lähijunaliikenteen seisakkeeksi. Esisuunnittelun lähtökohtina ovat olleet 250 metrin laiturit, esteettömät kulkuyhteydet, bussiliikenteen vaihtoyhteydet sekä liityntäpysäköinnin järjestäminen. Laituripituus mahdollistaa kahden Sm7-junayksikön muodostaman junan pysähtymisen.

Sääksjärven yhdyskuntarakenteen kehittämisessä raideliikenteellä on ollut keskeinen asema. Lempäälän kunnanvaltuuston hyväksymässä Sääksjärven osayleiskaavassa asema on osoitettu pohjoiseen sijaintiin Sääksjärventien yhteyteen. Kunta on lisäksi laatinut alueelle asemakaavaluonnoksen, joka oli nähtävillä 28.5.–29.6.2025. Luonnoksesta on järjestetty viranomaisneuvottelu. Asemakaavoituksessa on siten jo varauduttu pohjoiseen vaihtoehtoon.

Esisuunnittelussa tutkitut vaihtoehdot

Esisuunnittelussa on vertailtu kahta päävaihtoehtoa:

1. Pohjoinen vaihtoehto, jossa asema sijoittuu hyväksytyn osayleiskaavan mukaisesti Sääksjärventien sillan yhteyteen.
2. Eteläinen vaihtoehto, jossa asema sijoittuu ratateknisesti yksinkertaisempaan paikkaan Sääksjärventiestä etelään.

Eteläinen vaihtoehto voitaisiin rakentaa nykyiseen ratageometriaan, mutta se edellyttäisi uuden ylikulkusillan, sekä uusien katu-, kävely- ja pyöräily-yhteyksien rakentamista alueelle. Vaihtoehto on ristiriidassa hyväksytyn Sääksjärven osayleiskaavan kanssa. Siihen liittyy lisäksi luontoarvoihin, maastonmuotoihin, maanomistukseen ja kiinteisiin muinaisjäännekohteisiin kohdistuvia toteuttamisriskejä.

Pohjoinen vaihtoehto edellyttää radan pystygeometrian muuttamista sekä kolmannen raiteen rakentamista seisakkeen yhteydessä. Ratkaisu voidaan

kuitenkin toteuttaa vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan reunalaiturit pääraiteille, kulkuyhteydet nykyisen Sääksjärventien sillan kautta sekä liityntäpysäköinti- ja saattoliikennejärjestelyt Kannistontien pohjoispäähän. Uusi eteläinen jalankulku- ja pyöräilysilta voidaan toteuttaa myöhemmässä vaiheessa.

Pohjoisen vaihtoehdon valinnan perusteet

Esisuunnittelun kokonaisvertailun perusteella pohjoinen vaihtoehto vastaa parhaiten Sääksjärven aseman pitkän aikavälin maankäytöllisiä, liikenteellisiä ja yhdyskuntarakenteellisia tavoitteita.

Pohjoinen vaihtoehto on hyväksytyn Sääksjärven osayleiskaavan ja valmistellun asemakaavaluonnoksen mukainen. Asema sijoittuu keskeisesti nykyiseen ja kehittyvään yhdyskuntarakenteeseen sekä olemassa olevien kulkuyhteyksien yhteyteen.

Pohjoinen sijainti mahdollistaa aseman ympäristön myöhemmän kehittämisen asumisen, palvelujen, työpaikkojen ja muun maankäytön tarpeisiin. Se sijaitsee eteläistä vaihtoehtoa kauempana Kiillon suojavyöhykkeestä. Eteläinen vaihtoehto sijoittuisi yhdyskuntarakenteessa syrjempään ja rajoittaisi aseman ympärille muodostuvan maankäytön kehittämismahdollisuuksia.

Pohjoisessa vaihtoehdossa bussipysäkit voidaan sijoittaa Sääksjärventien sillan yhteyteen. Kävelymatka bussipysäkiltä junalaiturille on noin 150 metriä ja arvioitu vaihto aika noin kaksi minuuttia. Reitti on selkeä, näkyvä ja toteutettavissa esteettömästi.

Nyssen arvion mukaan pohjoinen vaihtoehto on joukkoliikennejärjestelmän toimivuuden kannalta parempi. Se mahdollistaa sekä pohjois-eteläsuuntaisten että itä-länsisuuntaisten bussireittien johtamisen aseman ja Sääksjärven keskustan kautta. Eteläisen vaihtoehdon bussijärjestelyihin liittyisi pidempiä ja vaikeammin hahmotettavia kävelyreittejä sekä poikkeamia nykyisiltä bussireiteiltä.

Pohjoisen vaihtoehdon liityntäpysäköinti voidaan sijoittaa Kannistontien pohjoispäähän kunnan omistamalle alueelle. Etäisyys liityntäpysäköinnistä laitureille on noin 250–300 metriä. Pohjoisessa vaihtoehdossa tarvitaan eteläistä vaihtoehtoa vähemmän uusia katujärjestelyjä, ja yhteydet valtatie 3 liittymiin ovat lyhyemmät. Alueella ei ole tunnistettu vastaavia luontoarvoihin, voimakkaisiin maastonmuotoihin tai maanomistukseen liittyviä riskejä kuin eteläisessä vaihtoehdossa.

Pirkanmaan maakuntamuseon lausunnon mukaan pohjoinen vaihtoehto on kulttuuriympäristön näkökulmasta eteläistä vaihtoehtoa parempi. Eteläisen vaihtoehdon kulkuyhteydet aiheuttaisivat pohjoista vaihtoehtoa laajempia vaikutuksia Sääksjärven kipinäaidat -nimiseen kiinteään muinaisjäännökseen. Maakuntamuseo ei vastustanut eteläisen vaihtoehdon ottamista jatkosuunnitteluun, mutta lähtökohtana tulee kuitenkin edelleen olla kiinteän muinaisjäännöksen säilyminen ja muinaismuistolain huomioon ottaminen.

Pohjoisen vaihtoehdon yhteydessä aseman kohdalle toteutettava kolmas raide parantaa ratakapasiteettia, junaliikenteen toimintavarmuutta ja liikenteenohjauksen joustavuutta erityisesti häiriötilanteissa. Kolmas lisäraide palvelee lähijunaliikenteen lisäksi kauko- ja tavaraliikenteen tarpeita. Tämän vuoksi valtio vastaa kolmannen raiteen rakentamiskustannuksista kokonaisuudessaan eikä kolmannen raiteen

kustannusta tule sisällyttää kunnan ja valtion puoliksi jaettaviin varsinaisen seisakkeen kustannuksiin.

Päätösesityksen kannalta ratkaisevaa on, että se tuottaa pitkällä aikavälillä eteläistä vaihtoehtoa suuremmat maankäyttö- ja liikennejärjestelmähyödyt aseman lähialuetta merkittävästi laajemmin. Se muodostaa selvästi paremman vaihdon bussien ja junien välille ja tukee Sääksjärven kehittämistä seudullisena raide- ja palvelukeskuksena. Pohjoinen vaihtoehto hyödyntää nykyistä Sääksjärventien siltaa ja olemassa olevia kulkuyhteyksiä ja mahdollistaa toimivan liityntäpysäköinnin kunnan omistamalle alueelle. Pohjoinen vaihtoehto on hyväksytyn osayleiskaavan ja valmistellun asemakaavaluonnoksen mukainen. Pohjoisessa vaihtoehdossa on vähemmän riskejä muinaisjäännöksille ja se on mahdollista toteuttaa vaiheissa.

Kustannusarvio ja hankkeen toteutuslaajuus tarkentuvat ratasuunnittelussa. Ratasuunnitteluvaiheessa selvitetään muun muassa: radan pystygeometrian tekninen ratkaisu, kolmannen raiteen toteuttaminen ja yhteensovittaminen Toijala–Tampere-lisäraidesuunnitteluun, laiturien, hissien ja portaiden tarkka sijainti, sähkö- ja turvalaitemuutokset, rakentamisen aikaiset liikennejärjestelyt, meluntorjunnan tarve, liityntäpysäköinti ja saattoliikenne, rakentamisen vaiheistus.

Kunnan sitoutuminen tässä vaiheessa koskee ratasuunnittelua. Päätös ei merkitse seisakkeen rakentamispäätöstä eikä sitoutumista esisuunnitelmassa esitettyihin rakentamiskustannuksiin. Ratasuunnittelun alustavaksi kokonaiskustannukseksi arvioidaan noin 0,5 miljoonaa euroa. MAL5-sopimuksen mukaisella 50–50-kustannusjakoperiaatteella Lempäälän kunnan osuus olisi 250 000 euroa ja valtion osuus 250 000 euroa. Suunnittelukustannukseen on varauduttu kunnan investointiohjelmassa.

Seisakkeen toteuttamisesta, toteutusaikataulusta ja rakentamisen kustannusjaosta päätetään erikseen ratasuunnitelman, tarkentuneen kustannusarvion ja valtion kanssa käytävien rahoitusneuvottelujen jälkeen. Ratasuunnitelman valmistuttua seuraava vaihe on rakentamissuunnittelu.

Esisuunnittelun kustannusarvion mukaan pohjoisen vaihtoehdon ensimmäisen vaiheen rakentamiskustannukset ovat noin 13,4–15,4 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroa. Vaihteluväli johtuu erityisesti radan pystygeometrian muuttamiseen ja mahdollisen rakentamisen aikaisen väistöraiteen tarpeeseen liittyvästä epävarmuudesta. Eteläisen vaihtoehdon rakentamiskustannukset ovat noin 7,2 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroa. Kun pohjoisen vaihtoehdon kustannuksista erotetaan valtion vastuulle esitetty kolmas raide, aseman ensimmäisen vaiheen kustannusarvio on noin 11,6–13,6 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroa. MAL5-sopimuksen 50–50-kustannusjakoperiaatteella Lempäälän kunnan laskennallinen osuus olisi pohjoisessa vaihtoehdossa noin 5,8–6,8 miljoonaa euroa ja eteläisessä vaihtoehdossa noin 3,6 miljoonaa euroa ilman arvonlisäveroa. Sääksjärven aseman rakentamiseen on varauduttu kunnan investointisuunnitelmassa. Rakentamiskustannukset tarkentuvat ratasuunnittelun myötä. Tässä vaiheessa sitoudutaan vain ratasuunnittelun kustannuksiin.

Liite (julkaistaan pöytäkirjavaiheessa): Asiantuntijaesitys kokouksessa

Toimivalta: Lempäälän kunnan hallintosäännön 5. luvun 21 §:n mukaan kunnanhallituksen tehtävänä on päättää asioista, joita ei ole kuntalaissa tai erityislaeissa erikseen muuten säädetty tai hallintosäännössä määrätty muulle kunnan toimielimelle, viranhaltijalle tai luottamushenkilölle. Kunnanhallitus vastaa mm. strategisesta suunnittelusta ja kuntaympäristön kehittämisen ohjaamisesta.

Lisätietoja: hankejohtaja Lari Laakso, puh. 040 133 7926, sähköpostit ovat muotoa etunimi.sukunimi@lempaala.fi

Esittelijä

Kunnanjohtaja

Päätösehdotus

Kunnanhallitus päättää valita Sääksjärven aseman esisuunnittelun ja vaihtoehtovertailun perusteella pohjoisen vaihtoehdon aseman ratasuunnittelun lähtökohdaksi. Kunnanhallitus päättää sitoutua Sääksjärven aseman ratasuunnittelun kustannuksiin 50 prosentin osuudella, edellyttäen, että valtio vastaa vähintään vastaavasta 50 prosentin rahoitusosuudesta.

Päätös

Otteet

Hankejohtaja, kehittämisarkkitehti, yhdyskuntajohtaja

Tiedoksi

Talouspalvelut