

Pirkanmaan liitto

PL 76

33201 Tampere

pirkanmaan.liitto@pirkanmaa.fi

Viite 2040 Maankäyttövaihtoehdot ja vaikutusten arviointi-raportti

Asia Lausunto kyseisestä raportista

Maakuntakaava tulee ydinkaupunkiseudun osalta suunnitella Rakennesuunnitelmatyön kanssa ja Tampereen kantakaupungin osalta Tampereen yleiskaavoitustyön kanssa yhteistyössä, jotta työt eivät ole keskenään ristiitaisia. Kaikkien töiden yhteinen tavoitevuosihan on 2040. Toisin kuin rakennesuunnitelma, maakuntakaava on juridisesti sitova asiakirja ja siten rakennesuunnitelman pitäisi olla maakuntakaavoitusta ohjaava puitesuunnitelma.

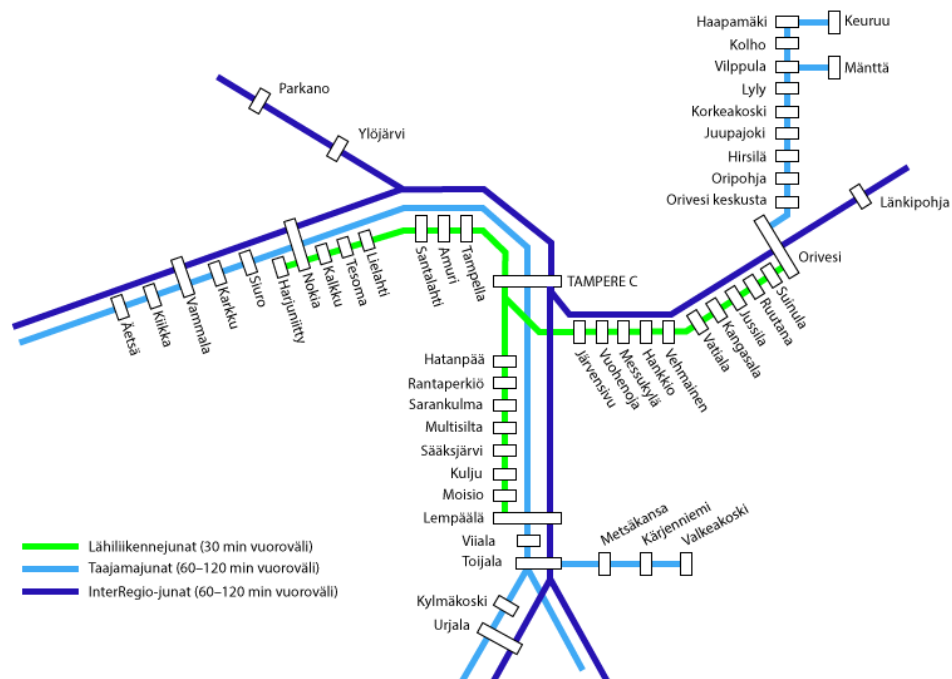
Rautatiematkustamismahdollisuuksien lisäämisen kannalta valtaosa asutuksen kasvusta tulee ohjata raideliikenteen asemien läheisyyteen (esimerkiksi kahden kilometrin säteelle). Lisäksi maakuntakaavan pitäisi olla mahdollisuuksia luova ja mieluummin lievästi yli- kuin alimitoitettu. Ennalta-aavistamattomat kehityskulut saattavat johtaa siihen, että jotkut maakuntakaavoitettavat alueet jäävät kokonaan rakentamatta, joten reservissä on hyvä olla vaihtoehtoisia kasvualueita. Kasvun tulisi silti olla johdonmukaista ja vaiheistettua.

Mahdollisimman moneen olemassaolevaan radanvarsitaajamaan tulee palauttaa junayhteys riippumatta siitä, paljonko näihin osoitetaan lisärakentamista. Pirkanmaalla oli laajasti kattava paikallisjunaliikennejärjestelmä 1980-luvulle asti. Palvelu kuitenkin ajettiin alas eikä uutta paikallisliikennekalustoa hankittu loppuunajetun lättähattukaluston tilalle. Paikallisjunien ja pikajunien välimuodoksi 1990-luvun lopulta alkaen tulleet taajamajunat paikkaavat puutetta hieman, mutta edelleen junapysähdys puuttuu lukuisista radanvarsitaajamista. Nykyisin julkista liikennettä arvostetaan jälleen eikä autoilu ole itseisarvo.

Toisin kuin julkisuudessa on jatkuvasti väitetty, junapysähdys ei sinänsä vaadi ympärilleen massiivista rakentamista ollakseen perusteltu. Esimerkiksi Riihimäki–Lahti-välin taajamajunat ja Kirkkonummen lähijunat pysähtyvät kuntakeskusten ohella hyvinkin pienissä kylissä joka tunti, ja Ruotsissa on avattu lukuisia uusia taajamajunaseisakkeita viimeisten vuosien aikana jopa alle 1.000 asukkaan kyliin. Vasta kokonaan uuden radan rakentaminen tai lisäraideinvestoinnit vaativat ympärilleen suuret väkimäärät ollakseen perusteltuja.

Maakuntakaava-alueuunnoksissa on esitetty kahdenlaisia junapysähdyspaikkoja: kaukoliikenteen ja lähiliikenteen käytössä olevia. Jaottelu ei kuitenkaan ole tyydyttävä, sillä junaliikenteen kirjoon mahtuu monenlaisia junatyyppejä kaupunkiseudun sisäisen, metromaisen lähiliikenteen ja nopean Pendolino-tyyppisen kaukoliikenteen väliin. Ehdotamme joko jaottelusta luopumista kokonaan (mikä on perusteltua, koska liiallinen yksityiskohtiin puuttuminen ei kuulu maakuntakaavaan) tai seuraavaa jaottelua (mikä on perusteltua erityisesti erilaisten rakennemallien tutkiskeluun):

- lähijuna (vuoroväli ≥ 30 min, Tampere – Lempäälä / Nokia / Orivesi, pysähdykset n. 1 – 5 km välein)
- taajamajuna (vuoroväli 1 – 2 h, Tampere – Helsinki / Turku / Pori / Rauma, Valkeakoski – Toijala, Orivesi – Mänttä / Keuruu, pysähdykset n. 5 – 20 km välein)
- InterRegio (nykyinen IC2, vuoroväli 1 – 2 h, pysähdykset n. 20 – 40 km välein)
- InterCity (ja Pendolino, pysähdykset n. 40 – 100 km välein).



Järkevän taloudenpidon mukaista on myös hyödyntää ensin kevyitä “karvalakkiratkaisuja” ja vasta sitten tehdä raskaita investointeja. Esimerkiksi junaseisake maksaa halvimmillaan noin 100.000 euroa (pelkkä laiturin ja katos). Tarvittaessa rautatieasemaan saa toki käytettyä kymmeniäkin miljoonia, jos rakennetaan iso joukkoliikenneterminaali. Tällainen on perusteltua lähinnä suurimmilla vaihtoasemilla (esimerkiksi Tampere, Nokia, Lempäälä, Ylöjärvi). Siksi myös olemassaoleva infrastruktuuria (sekä tieverkko että rataverkko) tulee hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti. Varauksia uusille väylille voidaan tehdä, mutta ne tulee toteuttaa ainoastaan todelliseen tarpeeseen. Ylisuuria suoja-alueita vaativia väylähankkeita tulee välttää erityisesti taajama-alueilla.

Lentoaseman liikenteen suhteen ehdotamme, että oikoradan vaihtoehtoina tutkitaan myös Pirkkalan pikaraitiotietä (tavaraa voidaan kuljettaa myös raitioteitse; CarGoTram) ja ”Airport Shuttlea” lentoasemalta Sääksjärvelle (rautatieyhteys päärrataan, joka mahdollistaa myös tavarajunat).

Kauppakamarin esittämää AiRRport-visiota ei pidä sisällyttää maakuntakaavaan. Siinä esitetään uutta kaupunkia lentoaseman ympärille eli käytännössä siis lentomelualueelle. Lentoasema on syrjässä muusta taajamarakenteesta hyvästä syystä, ja erityisesti henkilöliikenteen junien kierrättäminen lentoaseman kautta vain pidentäisi junien matka-aikoja. Pirkanmaan kannalta mielekkäämpää olisikin kehittää yhteyksiä Helsinki–Vantaan kansainväliselle lentoasemalle.

Maakuntakaavaluonnosten vertailua lyhyesti:

- **Aurinko 1:** hyvä puoli on kasvun keskittyminen ydinkaupunkiseudulle, moitittavaa vaatimaton lähijunaverkko
- **Aurinko 2:** pääradan kehittäminen on kiitettävää lähijunaliikenteen näkökulmasta, mutta onko Tampereen Pasila todella tarpeen? Ylöjärvi on jo valinnut raideliikennejärjestelmäkseen pikaraitiotien. Päätöstä ei kannata avata, sillä lähiliikenteen käynnistämiseksi Tampere – Ylöjärvi -rata vaatisi lisäraiteen ja jättäisi Nokian ja Oriveden suunnat huomiotta.
- **Planeetat:** rautateiden henkilöliikenteen näkökulmasta hyvä jatkosuunnittelun pohja, mutta kaksiraiteinen Oriveden rata on laiminlyöty. Kuten olemme todenneet, radalle saisi vähintään puolen tunnin välein kulkevat ja jokaisessa taajamassa ja kaupunginosassa pysähtyvät lähijunat.
- **Tähdet:** lähijunaliikenteen näkökulmasta huonoin vaihtoehto. Kaupin kansanpuiston läpi rakennettava tie ja rautatielinjaus eivät ole kannatettavia ajatuksia.

Tavoitevisiossa Pirkanmaalla asuu vuonna 2040 noin 700.000 asukasta ja Tampere on noin puolen miljoonan asukkaan kaupunkiseutu. Julkisen liikenteen tulee tukea tätä monipuolisesti, ja erityisesti lähijunaliikennettä tulee kehittää ja raitioteitä rakentaa ennakkoluulottomasti ottamalla esimerkiksi saman kokoluokan kaupungeista muualla Euroopassa.

Taajamien väkilukua tulee ensisijaisesti kasvattaa ”sisäänpäin” tiivistämällä nykyistä rakennetta esimerkiksi lähiömäisiä kuntakeskuksia täyden palvelun korttelikaupungiksi täydentämällä raideliikenteen palvelualueella. Laajentamista ulospäin tulee välttää, mutta uudet aluekeskukset olemassaolevien ratojen varrella tulevat kyseeseen.

Yhdistyksemme esitys asumisen painopistealueiden väestönkasvuksi (on lievästi ylimitoitettu joustovaran vuoksi) :

1. Tampere / Keskusta – Sammonkatu – Nekala 20.000 Raitiotie/Lähijuna

2. Tampere / Vuores 13.000 Raitiotie
- 3a. Tampere / Ojala-Lamminrahka 6.000 Raitiotie
- 3b. Kangasala / Ojala-Lamminrahka 5.500 Raitiotie
4. Tampere / Hervanta 8.500 Raitiotie
5. Tampere / Lakalaiva – Lahdesjärvi 6.000 Raitiotie
6. Tampere / Tesoma 4.000 Raitiotie/Lähijuna
7. Tampere / Lielähti – Santalahti 20.000 Raitiotie/Lähijuna
- 8a. Tampere / Annala 1.500 Bussi
- 8b. Kangasala / Saarenmaa – (Bussi)
- 9a. Tampere / Härmälänranta 3.500 Raitiotie
- 9b. Pirkkala / Pirkkalan keskusta - Naistenmatkantie 8.000 Raitiotie
10. Tampere / Nurmi-Sorila – (Bussi)
11. Tampere / Hankkio 16.000 Lähijuna
12. Tampere / Niihama 9.000 Raitiotie
13. Tampere / Hirviniemi 10.000 Raitiotie
14. Kangasala / Keskusta ja nauhataajama 5.000 Bussi
15. Kangasala / Pikonlinna 1.000 Bussi
16. Kangasala / Ruutana 4.500 Lähijuna
17. Lempäälä / Keskusta – Hakkari 9.000 Lähijuna
18. Lempäälä / Sääksjärvi 5.000 Lähijuna
19. Lempäälä / Kulju 6.000 Lähijuna
20. Lempäälä / Vanattara – (Bussi)
21. Nokia / Keskusta 7.500 Lähijuna
22. Nokia / Harjuniitty 4.000 Lähijuna
23. Nokia / Taivalkunta – Sammalisto – (Bussi)
24. Pirkkala / Sankila – (Bussi)
- 25a. Ylöjärvi / Keskusta 8.000 Raitiotie/Kaukojuna
- 25b. Ylöjärvi / Mäkkylä – Teivaala 4.500 Raitiotie
26. Ylöjärvi / Siltatie (Kirkonseutu) 5.000 Raitiotie
27. Ylöjärvi / Metsäkylä – (Bussi)
28. Ylöjärvi / Siivikkala – (Bussi)

Painopistealueita tulee tulkita väljästi. Esimerkiksi kohteen “6 Tesoma” tulee sisältää Tesoman valtatie itäpuolinen teollisuusalue, kohteen “11 Hankkio” koko radanvarsi Messukylän asemalta Vehmaisten asemalle ja kohteen “16 Ruutana” myös Suinulan asemakylän täydennysrakentamisen.

Joukkoliikennejärjestelmän runkona olisi raitioteiden ohella ydinkaupunkiseudulla lähijuna-

yhteys Tampereelta Nokialle, Orivedelle ja Lempäälään vähintään 30 min välein¹; lisäksi nopeiden taajama- ja kaukojunien pysähdykset Ylöjärvellä, Nokialla, Lempäälässä ja Orivedellä noin kerran tunnissa. Lähijunaliikenne edellyttäne lisäraiteita Tampere – Nokia ja Sääksjärvi – Lempäälä².

Uusina ratoina rakennettaisiin Lentävänniemi – Hervanta / TAYS-raitiotien lisäksi vaihteittain pikaraitiotiet Linnainmaan kautta Lamminrahkaan ja Ojalaan, keskustasta Hatanpään kautta Vuorekseen ja Hervantaan sekä Pirkkalaan ja lentoasemalle. Myös Tesoman – Haukiluoman raitiotie olisi hyvä merkitä varauksena.

Esitämme seuraavia uusia lähijuna-asemia:

- Tampere – Nokia: Tampella, Amuri, Santalahti, Lielähti, Tesoma, Kalkku, Harjuniitty
- Tampere – Lempäälä: Hatanpää, Rantaperkiö, Sarankulma, Multisilta, Sääksjärvi, Kulju, Moisio
- Tampere – Orivesi: Järvensivu, Vuohenoja, Messukylä, Hankkio, Vehmainen, Vatiala, Kangasala, Jussila, Ruutana, Suinula
- (Tampere) – Lielähti – Ylöjärvi: Ryydynpohja, Teivo, Keijärvi, Haavisto, Takamaa, Lavajärvi, Karhe, Vaho, Haveri.

Tampereen läntisen ratayhteyden vaihtoehtoja

Tampereen läntistä ratayhteyttä on perusteltu muun muassa

- valtakunnallisten rautatiekuljetusten ja henkilökaukoliikenteen toimivuuden ja kilpailukyvyyn varmistamisella Tampereen solmupisteessä,
- varautumisella rataverkon tavaraliikenteen kasvuun,
- seudullisen lähijunaliikenteen vaatiman ratakapasiteetin vapauttamisella Tampereen seudulla,
- Tampereen Viinikan järjestelyratapihan siirtotarpeella,
- Tampere-Pirkkalan ja Helsinki-Vantaan lentoasemien yhdistämisellä rautateitse sekä
- rautateiden tavaraliikenteen ympäristöhaittojen ja -riskien poistamisella Tampereen ydin-keskustan alueelta.

Pirkanmaan rataverkon kehittämisen liikenteellisen tarveselvityksen mukaan läntisen yhteyden merkittävin vaikutus on päiväsaikaan kulkevien tavarajunien poistaminen linjaraiteilta.

¹ kts. Tampereen henkilöratapiha-alueen liikenteellinen selvitys (2006), http://www.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8330/selvitykset/henkiloratapihan_liikenteell_selv.pdf

² kts. Pirkanmaan rataverkon kehittämisen liikenteellinen tarveselvitys (2013), http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/lts_2013-24_pirkanmaan_rataverkon_web.pdf

Koska tavaraliikenne voi jatkossakin kulkea pääosin yöaikaan ja vuorokauden hiljaisempina tunteina, poistuma ei kasva millään yhteysvälillä niin suureksi, että hanke voisi korvata nykyisellä ratalinjauksella tarvittavia investointeja (lähiliikenteen laajamittainen kehittäminen edellyttää lisää ratakapasiteettia erityisesti ruuhkaisimmille tunneille).

Läntisen ratayhteyden kustannusarvio on vuonna 2011 laaditussa esiselvityksen tarkistuksessa 390 M€ (vuoden 2008 hintataso ilman huomattavasti kalliimpaa järjestelyratapihan siirtoa). Vertailun vuoksi Helsingin keskustan alittavan, kahdeksan kilometriä pitkän Pisara-radan kustannusarvio on 582 M€ (vuoden 2010 hintatasossa). Hinnasta rata ja tunnelit muodostavat 207 M€ ja asemat (kolme kappaletta) yhteensä 271 miljoonaa.

Esitämmekin selvitettäväksi pitkän aikavälin (2040+) tilavarausta Tampereen keskustan alittavalle lähijunatunnelille, joka olisi relevantti vaihtoehto Tampereen läntiselle ratayhteydelle. Hankkeella saavutettaisiin suurin osa läntisen ratayhteyden odotetuista hyödyistä (joita se ei selvityksen mukaan edes saavuta), minkä lisäksi erityisesti Tampereen henkilöratapihan kapasiteettiongelmat poistuisivat käytännössä kokonaan. Vertailun vuoksi Tampereen kokoisessa Malmössä on käytössä Citytunneln (valmistui vuonna 2010) ja Tampereella selvitettiin samankaltaista ratatunnelia pikaraitiotielle vuosina 2002 – 2006.



Esityksemme Tampereen keskustan alittavaksi tunneliksi. Karttapohja: Tampereen kaupungin kanta-kartta + ajantasa-asetmakaava.

Tampereen "citytunneli" (läntinen suuaukko Tipotiellä, itäiset suuaukot Viinikan liittymän ympäristössä) olisi pituudeltaan puolet Pisarasta eli neljä kilometriä ja sen rata- ja tunnelikustannukset arviolta 104 miljoonaa euroa. Jos maanalaisia asemia olisi kolme (Pyynikintori, Keskustori, Rautatieasema) ja niiden hinta olisi Töölön ja Hakaniemen Pisara-asemien väli-

maastossa eli 75 M€ kappaleelta, asemakustannukset olisivat 225 M€. Yhteensä tunnelin hinta olisi siis 329 M€ + yhteiskustannukset 20 % = 395 M€. Hinta olisi siis samaa luokkaa läntisen ratayhteyden kanssa. Ja koska selvityksen mukaan lisäraiteet ovat läntisestä ratayhteydestä riippumatta välttämättömiä, ei niiden vaatimia kustannuksia voida lisätä ”citytunnelin” kustannuksiin.

Kaiken kaikkiaan Tampereen ”citytunneli” olisi läntisen ratayhteyden kaltainen hanke, joka kuitenkin toisi samat hyödyt lukuunottamatta Tampereen ja Helsingin lentoasemien yhdistämisestä (jonka hyödyt ovat kyseenalaisia ja saatavissa edullisemminkin, esimerkiksi Sääksjärvi – lentoasema -syöttöjunalla) ja Tampereen keskustan kautta kulkevan vaarallisten aineiden liikenteen riskien poistamista (jotka ovat vähäisiä). Lisäksi ratayhteydellä saataisiin hyötyjä, joita läntinen ratayhteys ei anna (Tampereen keskustan kattavampi palvelu).

Rakentamisen aikataulus

Aluerakentaminen tulisi toteuttaa samaan aikaan raideliikennehankkeiden kanssa. Ensi vaiheessa (2010-luvulla) kiireellisintä on rakentaa raitiotien ensimmäisen vaiheen kasvukäytävään ja nykyisten taajamajunareittien varrelle uusien seisakkeiden ympärille (Tesoma, Vatiala, Ruutana).

2020-luvulla suositeltavia kokonaisuuksia ovat Hatanpään – Pirkkalan / Vuoreksen raitiotien maastokäytävä ja lähijunamaastokäytävät reitti kerrallaan. Oriveden linja vaatii vähiten rai-
deinvestointeja, joten se voidaan aloittaa nopeastikin (tiivistämisen varaa on Messukylän ja Vehmaisten entisillä asemanseuduilla ja Hankkioon voidaan rakentaa kokonaan uusi alue). Kangasalan radanvarsitaajamien rakentamista tulee jatkaa edelleen. Tampere – Toijala -radan kolmannen raiteen rakentaminen on ajankohtaisin uusi rataanhanke Pirkanmaalla, joten myös lähiliikenteen käynnistäminen välillä Tampere – Lempäälä lienee myös realismia 2020-luvulla. Uudisrakentamisen erityisesti Lempäälässä tulisi ajoittua samaan aikaan uusien lähijunaseisakkeiden avaamisen kanssa. Nokian suunnalla lisäraide on perusteltua rakentaa vasta myöhemmin. Siksi harvemmin liikennöiviin ja pysähtyviin taajamajuniin perustuvaa maankäyttöä tulisi suosia siihen asti. Myös Ylöjärven rautatieasema tulisi avata viimeistään 2020-luvulla.

2030-luvulla ajankohtaiseksi tulee pikaraitioteiden rakentaminen Ylöjärvelle, idässä Koilliskeskuksen kautta Vatialaan ja Ojala–Lamminrahkaan sekä näihin liittyvä maankäyttö.

Ydinkaupunkiseudun ulkopuoliset kehittämissuhteet:

Mualla raideliikenteen rungon muodostavat varjokehityskuvassamme taajamajunat sekä nykyisiä IC2-junia vastaavat InterRegio-tyypin junat. Lisäksi liikennöidään nopeita kaukojunia

(esimerkiksi InterCity ja Pendolino), jotka pysähtyisivät nykyisillä liikennepaikoilla ja lisäksi mahdollisesti Ylöjärvellä.

InterRegio-junat kulkevat reiteillä Helsinki – Tampere – Seinäjoki / Pori ja Turku – Tampere – Jyväskylä (Helsinki – Tampere vuorovälinä on 60 minuuttia, muilla reiteillä 60 – 120 minuuttia). InterRegio-junien pysähdyspaikkoina ovat Pirkanmaalla Tampereen lisäksi Urjala, Toijala, Lempäälä, Nokia, Vammala, Ylöjärvi, Parkano, Orivesi ja Länkipohja.

Taajamajunat kulkevat reiteillä Helsinki – Tampere, Turku – Tampere, Tampere – Pori / Rauma, Orivesi – Mänttä / Keuruu sekä Toijala – Valkeakoski. Helsinki – Tampere -linjan vuorovälinä on 60 minuuttia ja pysähdyspaikkoina Pirkanmaalla Toijala, Viiala, Lempäälä ja Tampere. Turku – Tampere – Pori / Rauma -linjan vuorovälinä on 60 – 120 minuuttia InterRegio-junien kanssa synkronoituna ja pysähdyspaikkoina Pirkanmaalla Urjala, Kylmäkoski, Toijala, Viiala, Lempäälä, Tampere, Tesoma, Nokia, Siuro, Karkku, Vammala, Kiikka ja Äetsä sekä Lielähti -Ylöjärvi; Ryydynpohja, Teivo, Keijärvi, Haavisto, Takamaa, Lavajärvi, Karhe, Vaho, Haveri. Orivesi – Mänttä / Keuruu -kiskobussin vuorovälinä on Orivesi – Mänttä -reitillä 60 minuuttia (Orivesi – Keuruu kolme vuoroa päivässä) ja pysähdyspaikkoina Pirkanmaalla Orivesi as., Orivesi keskusta, Oripohja, Hirsilä, Juupajoki, Korkeakoski, Lyly, Vilpula, Mänttä keskusta, Mänttä as., Kolho sekä Keuruu. Toijala – Valkeakoski -kiskobussin vuorovälinä on 60 minuuttia ja pysähdyspaikkoina Toijalan ja Valkeakosken välillä Konho, Metsäkansa ja Kärjenniemi.

InterRegio- ja taajamajunista on vaihtoyhteydet Nokian, Lempäälän ja Oriveden asemilla ydinkaupunkiseudun väliasemia palveleviin lähijuniin, jotka liikennöivät vähintään 30 minuutin välein. Ylöjärven asemalta on vaihtoyhteys pikaraitiotielle Tampereen suuntaan.

Mikäli “Airport Shuttle” rakennetaan lentoaseman ja pääradan väliin Kehä II:n varteen, muodostuu Sääksjärvelle lentoaseman rautatieasema, jolta on vaihtoyhteys varsinaiseen lentokenttäjunaan. Tällöin lähtökohtaisesti kaikki junat pysähtyvät Sääksjärvellä (vrt. Düsseldorf-Flughafen).

Mikäli 1980-luvulla suljettu Pori – Parkano – Haapamäki -rata päätetään rakentaa uudelleen, tulee myös sille osoittaa pysähdyspaikkoja nopean poikittaisen taajamajunaliikenteen tarpeisiin ainakin Parkanon Kairokosken ja Virtain asemille.

Mainittujen pysähdyspaikkojen yhteyteen (yhden kilometrin säteelle) tulee kaavoittaa suurin osa ydinkaupunkiseudun ulkopuolisesta täydentämisestä Planeetat-kehityskuvan mukaisesti. Jopa tällä hetkellä on asemanseutuja pahasti vajaakäytöllä.

ETELÄ-PIRKANMAA:

Toijalan asema-alueelle on ollut vireillä kaupunkimaisen asutuksen rakentaminen. Tämä on kannatettava hanke. Myös muuta Toijalan keskustaa tulisi tiivistää, jotta Akaan kaupungin keskustaaajama pääsisi hajanaisesta ilmeestään; aseman lähellä on muun muassa useita rakentamattomia tontteja. Taajaman maantieteellinen laajentaminen ei ole mielekästä.

Viialan rautatieasema on aivan keskellä taajamaa, mutta sen välitön lähiympäristö on lähes täysin joutomaata. Myös Viialan luontevin kasvusuunta on sisäänpäin eli keskustan laajentaminen itään päin aseman ympärille ja ensisijaisesti tyhjät tontit rakentamalla.

Kylmäkosken asemalla on hyvin tilaa maalaiskylämäiselle omakotiasutukselle, jota taajama-junapysähdys tukisi ja samalla helpottaisi myös valtatie 9:n paineita.

Urjalan taajama on kaksinapainen; valtatie 9:n itäpuolella Laukeela eli kirkonkylä ja viisi kilometriä kirkolta itään Huhti eli asemakylä. Kylät ovat käytännössä kasvaneet yhteen maantien 284 vartta pitkin. Urjalassa toivottava kehitys olisi ensisijaisesti täydennysrakentaminen erityisesti Huhdintien varteen rakentamattomille tonteille sekä rautatien rinnalla aseman editse kulkevan raitin varrelle. Myös muu täydennysrakentaminen valmiiden katujen varteen on toivottavaa. Urjalan väestöpohja riittäisi jo nyt junapysähdykselle, ja koska asema on henkilöjunien kohtauspaiikka, sekä taajama- että InterRegio-junien tulisi pysähtyä siellä.

Toijala – Valkeakoski -radan varressa on Metsäkansan ja Kärjenniemen kylät, jotka toimisivat poikittaisen kiskobussipendelin välipysähdysinä. Kylissä on hyvin tilaa maalaiskylämäiselle omakotiasutukselle, jota kiskobussipysähdys tukisi ja vahvistaisi Etelä-Pirkanmaan alueidentiteettiä. Valkeakosken keskustaaajamassa rautatiematkustuksen kannalta on oleellista, että sinnekin merkitään maakuntakaavassa henkilöliikenteen asema. Toijala – Valkeakoski -pendeli palvelisi Etelä-Pirkanmaan sisäisen matkustamisen lisäksi erityisesti syöttöyhteytenä Helsingin ja Turun kaukojuniin.

SASTAMALA:

Vammalan asema on maantieteellisistä syistä rakennettu syrjään varsinaisesta kaupungin keskustasta. Vammalassa kannatettavin kasvusuunta on aseman ympäristö ja muutenkin Asemakadun suunta.

Koska Vammala on matkailullisesti Pirkanmaan merkittävimpiä kohteita, olisi Vammalan sisäisen liikenteen järjestämisessä erityisesti aseman ja ydinkeskustan välillä mielenkiintoinen vaihtoehto museoraitiotie, jota pitkin liikennöisi sekä kotimaista että Keski-Euroopasta ostet-

tavaa käytettyä raitiovaunukalustoa. Muualla Euroopassa vastaavanlaisia museoraitioiteita on esimerkiksi Malmköpingissä (2.000 asukasta, 2,6 km), Skjoldenæsholmissa (kartanoalue, 1,5 km) sekä päivittäisessä liikennekäytössä Gmundenissa (13.000 asukasta, 2,3 km). Vammalassa asuu noin 15.000 asukasta ja radan pituus asemalta aluesairaalalle olisi 2,3 km.

Karkussa ja Siurossa on hauras ja arvokas kulttuuriympäristö, joka ei juurikaan kestä lisärakentamista. Karkun aseman välitön lähiympäristö saattaa kestää kylänraittimaista tiivistä täydennysrakentamista muun ympäristön ehdoilla Asemantien ja Maakunnantien varteen.

Äetsään kuuluneet Kiiikka ja Keikyä ovat niin kaukana Tampereelta (ja myös Porista), ettei päivittäinen pendelöinti liene tulevaisuudessakaan kovinkaan merkittävää. Sastamalan sisäisen liikennöinnin kannalta seisakkeilla voi olla merkitystä; Vammalaan suntautuvan pendelöinnin ohella liikennettä voi olla myös toiseen suuntaan, sillä Sastamalan ainoat uimahallit ovat Kiiikassa ja Keikyällä. Mikäli Äetsän asemalle palautetaan taajamajunapysähdys, voidaan sen yhteyteen kaavoittaa pientaloyhdyskunta. Kiiikassa tulee kyseeseen lähinnä täydennysrakentaminen rakentamattomille tonteille.

PARKANO:

Parkanossa rautatieasema on käytännössä keskellä metsää. Asemanseudun yleiskaavassa aseman ympäristöä kehitettäisiin teollisuusvaltaisena työpaikka-alueena. Ehdotamme, että maakuntakaavassa osoitettaisiin yleiskaavan vastaisesti radan länsipuolelle tiiviisti aseman ympärille rakentuva pikkukaupunkimainen asemayhdyskunta, jonka pendelöinti perustuisi InterRegio-juniin Seinäjoen, Ylöjärven ja Tampereen suuntiin (esimerkiksi Tampereelle matka-aika olisi noin puoli tuntia ja Ylöjärvelle noin 20 minuuttia). Radan itäpuoli voidaan jättää kokonaan teollisuusalueeksi, joksi se sopiikin ratapihansa vuoksi.

YLÄ-PIRKANMAA:

Orivedellä täydentämisen varaa on sekä asemanseudulla että keskustassa. Asemanseutua tulisi kehittää vahvistamalla Asemantien roolia alueen pääraitina, jolla on asumisen lisäksi myös liike-elämää. Vahvistavana risteysenä Oriveden aseman luonne voi muuttua taantuneesta yhdyskunnasta Oriveden toiseksi keskustaksi, josta on erinomaiset liikenneyhteydet paitsi Tampereelle, myös Jyväskylän ja Ylä-Pirkanmaan suuntiin.

Oriveden keskustassa kehittämispotentiaalia on seisakkeen ympäristössä rakentamalla Lato-kartanontie pikkukaupunkimaiseksi ja nykyistä selkeämmäksi pääraitiksi ydinkeskustan ja seisakkeen välillä ja muuttamalla tällä hetkellä rakentamaton radan ja Oriselän välinen niemi pientaloalueeksi. Ydinkeskustassa on suuri tiivistämispotentiaali, jolloin nykyinen hajanainen

ilme voidaan muuttaa pikkukaupunkimaiseksi purkamalla vanhat liikekiinteistöt ja korvaamalla ne uusilla kerrostaloilla (esim. senioriasumista), joiden katutasossa on liiketilaa.

Oripohjassa ja Hirsilässä esitämme pysähdyspaikkojen palauttamista käyttöön, mutta ilman merkittävää lisärakentamista. Oripohjassa seisake voidaan rakentaa joko vanhan aseman lähelle valtatie 9:n sillan kohdalle, johon on mahdollista järjestää bussien ja kiskobussien vaihtotermiinali tai pohjoisemmas Teollisuustien risteykseen. Hirsilässä olemassaolevien kyläraittien varressa on hyvin tilaa kymmenien omakotitalojen rakentamiseksi.

Juupajoella seisakkeen ympärillä on runsaasti tilaa täydennysrakentamiselle. Erityisesti radan takana Käpylässä on kymmeniä omakotitontteja olemassaolevien katujen varrella, joiden rakentaminen lisäisi asumisen mahdollisuuksia raideliikenteen ääressä. Esitämme myös Korkeakosken aseman palauttamista pysähdyspaikaksi, sillä siellä on kohtausmahdollisuus ja välittömässä lähiympäristössä asutusta sekä teollisuuslaitos. Korkeakosken asemalta Juupajoen seisakkeelle on 1,5 kilometriä matkaa, mutta tulevaisuudessa pendelöintiä palvelevassa kiskobussiliikenteessä raitiotiemäisen lyhyetkin pysäkkivälit voivat olla perusteltuja, kun asemalle tullaan etupäässä kävellen eikä omalla ajoneuvolla tai saattokyydillä kuten nykyään.

Lyllyssä kiskobussiseisakkeen palauttamista on kaivattu jo pitkään. Väestöpohjan vähyydestä huolimatta tänne tulisikin osoittaa seisakevaraus, sillä alueen ympäristöön on osoitettavissa maaseutumaista kyläasutusta (tämä on monien ensisijainen asumispreferenssi).

Mänttä-Vilppula on niin kaukana Tampereelta, ettei päivittäinen pendelöinti liene tulevaisuudessa kovinkaan merkittävää eikä Mänttä-Vilppula ole kasvukeskus. Vilppulassa ja Mänttässä tulisikin kasvun painopiste ohjata ensisijaisesti rakentamattomille tonteille, joita on jopa Mäntän ydinkeskustassa. Kolhon taajamaa voidaankin pitää jo käytännössä katsoen valmiiksi rakennettuna.

Kemijärvellä maaliskuun 12. päivänä 2014

Ystävällisin terveisin

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

www.rautatiematkustajat.fi

<https://www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217>

<https://www.facebook.com/groups/108232592543581/>

Kalevi Kämäräinen
puheenjohtaja

Juha P. Korhonen
varapuheenjohtaja