

Pirkanmaan liitto

PL 76

33201 Tampere

[pirkanmaan.liitto@pirkanmaa.fi](mailto:pirkanmaan.liitto@pirkanmaa.fi)

Viite Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 luonnos (nähtävillä 5.3. - 10.4.2015)

Asia Mieli-pide kaavaluonnoksesta

Toteamme kaavan jatkotyöstön kannalta, että se on monilta osin hyvä ja edistysellinen verrattuna Pirkanmaan 1. maakuntakaavaan. Kiinnitämme kuitenkin huomiota joihinkin seikkoihin.

### **Yhdyskuntarakenteesta**

Kaavan maankäyttöratkaisut vaikuttavat kauaskantoisesti liikenteen määriin sekä eri liikennemuotojen asemaan ja roolijakoon. Tiivis ja toiminnoiltaan sekoittunut yhdyskuntarakenne tukee kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämistä. Kevyestä liikenteestä tulee kilpailukykyinen vaihtoehto, kun asunnot ovat lähellä palveluita, oppilaitoksia ja työpaikkoja ja joukkoliikenteestä, kun työpaikat, oppilaitokset ja asiointikohteet ovat joukkoliikenteen runkolinjojen ja raideliikennepysäkkien ääressä.

Luonnoksessa onkin esitetty taajamatoimintojen alueiden suunnittelu asumisen, palveluiden ja työpaikkojen sekoittuneena rakenteena. Suunnittelumääräys kiinnittää erityistä huomiota yhdyskuntarakenteen eheyttämiseen ja julkisten ja kaupallisten palveluiden saavutettavuuteen joukko- ja kevyen liikenteen avulla. Määräys turvaa pyöräilyn ja kävelyn toimintaedellytykset myös keskustatoimintojen, työpaikkojen ja palveluiden alueilla.

Yleisesti ottaen kaavaluonnos vie kehitystä oikeaan suuntaan ja edistää kestäviä liikennemuotoja. Luonnoksessa käytetty junaliikenteen asemamerkintä on kuitenkin epäjohdonmukainen ja harhaanjohtava, koska se antaa ymmärtää, että vain näitä kohteita kehitetään henkilöliikenteen pysähdyspaikkoina. ”Kaavamerkinnet ja määräykset” -osiosta toki ilmenee, että *”merkinnällä osoitetaan vähintään seudullisesti merkittäviä rautatieliikenteen asemia”*, mutta vasta selostustekstissä lukee, että asemia saa rakentaa muuallekin kuin erikseen merkittyihin kohteisiin. Useimmilla asemilla on vieläpä erillinen *”tiivistettävä asemanseutu”* -merkintä.

Ehdotamme, että maakuntakaavaan otetaan kaksi asemakategoriaa:

1. seudullisesti merkittävä rautatieliikenteen asema (olemassa olevassa tai kehitettävässä yhdyskuntarakenteessa; erityisesti vaihtoasemat) ja
2. asema tai seisake, joka perustuu yksinomaan maankäytön kehittämiseen ja alueen omaan asu-

kaspohjaan.

Lisäksi todettaisiin selkeästi, että muidenkin kuin kartalle merkittyjen seisakkeiden rakentaminen on edelleen mahdollista.

Kategoriaan yksi kuuluisi suurin osa kaavaluonnoksen mukaisista asemista. Näiden lisäksi kartalle tulisi merkitä Porin radalla Äetsä, Kiikka ja Siuro, Etelä-Pirkanmaalla Urjala ja Valkeakoski sekä Haapamäen radalla Vuohenoja, Ruutana, Suinula, Kolho ja Mänttä. Näillä on seudullista merkitystä, sillä ne toimivat liityntäasemina naapurikunnista tai -taajamista tuleville matkustajille – esimerkiksi Äetsän asemalle tultaisiin Huittisista asti ja Vuohenoja puolestaan toimisi vaihtosemana Hervannan ja TAYS:n suuntiin.

Kategoriaan kaksi kuuluisivat luonnoksen mukaan lähijuna-asemina Harjuniitty, Kulju ja Orivesi keskusta. Lisäksi kartalle tulisi merkitä luonnoksesta puuttuvat Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman 2040 mukaiset Kalkun, Lielahden, Amurin, Hatanpään, Hakkarin, Hankkion ja Vatialan seisakkeet. Näiden lisäksi ehdotamme vähintään harkittavaksi Järvensivun, Messukylän, Vehmaisten ja Kangasalan asemia, sillä puolen tunnin välein kulkeva lähiliikenne rataosalla Tampere – Orivesi voisi korvata bussiliikennettä (ainakin linjojen 15, 25 ja 47 itäiset puoliskot) nopeampana ja laadukkaampana vaihtoehtona sekä lisäksi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Kategorian kaksi seisakkeiden ympärille olisi luontevaa tehdä ”tiivistettävä asemanseutu” -merkintä, jolloin myös Tampereen keskustaajaman sisällä ratojen varsia voitaisiin tiivistää ainakin kevyesti.

Liikennevirasto on aiemmin lausunut, että *”taloudellisesti perusteltu tiheävuorovälinen lähijunaliikenne edellyttäisi 20 000 asukasta aseman lähialueella”*. Suhtaudumme kriittisesti näkemykseen ja sen relevanttiuteen Pirkanmaan kannalta, sillä täällä tavoiteltu lähiliikenteen vuoroväli on 30 minuuttia ja taajamajunaliikenteen 60 minuuttia. Näitä ei parhaalla tahdollakaan voi pitää ”tiheävuorovälisenä lähijunaliikenteenä”.

Pääkaupunkiseudullakin Liikenneviraston väestöpohjavaatimus täyttyy lähinnä kaupunkiratojen varsilla, joilla lähijunaliikenne todellakin on tiheävuorovälistä (5 – 10 min.). Sen sijaan esimerkiksi rataosalla Leppävaara – Kirkkonummi junat palvelevat vähäväkisempiäkin taajamia kuten Kauklahtea (neljä junaa tunnissa, n. 5.000 asukasta), Masalaa (kaksi tai kolme junaa tunnissa, n. 5.000 asukasta) ja Jorvasta (yksi juna tunnissa, n. 1.000 asukasta.)

Lähtökohtaisena lähiliikenneaseman väestöpohjakriteerinä voisi olla 2.000 asukasta, josta voitaisiin poiketa perustelluista syistä (esimerkiksi Suinulassa liityntäpysäköintipotentialin takia). Taajamajunaliikenteen aseman väestöpohjakriteerinä voisi puolestaan olla 500 - 1.000 asukasta,

josta voitaisiin niin ikään poiketa esimerkiksi liityntäpysäköinnin takia tai junakohtausten sitä edellyttäessä. Yleisenä periaatteena pitäisi muutenkin olla, että junaliikenne ja seisakkeet mahdollistavat lisärakentamisen eikä toisin päin.

Lähiliikennettä voidaan kokeilla Tampereen seudulla jo hyvinkin lyhyellä aikavälillä, joten uusien seisakkeiden toteutusta ei tule lykätä yhtään. Palvelutasoa voidaan kehittää askeleittain harvemmassa tiheämpään vuoroväliin matkustajamäärien noustessa ja ratakapasiteetin suomien mahdollisuuksien mukaan.

### **Liityntäpysäköinnistä ja joukkoliikenteestä**

Monissa taajamissa etäisyydet potentiaaliselle seisakkeelle ovat pituudeltaan enimmillään kahdesta viiteen kilometriä, mikä soveltuisi hyvin junan ja pyöräilyliitynnän yhdistelmäksi. Esimerkiksi maakuntakaavaluonnoksen kartalta puuttuvalta Ruutanan seisakkeelta pääsisi kätevästi jatkamaan polkupyörällä Tarastenjärven työpaikka-alueelle tai Urjalan keskustaajamasta Urjalan asemalle, JOS asemilta ja seisakkeilta lähialueille on laadukkaat pyöräily-yhteydet ja liikennepaikoilla riittävät pysäköintilat pyöräilijöillekin. Siksi liityntäpysäköintiä ei pidä suunnitella pelkästään henkilöautojen ehdoilla.

### **Läntinen ohitusrata**

Tampereen länsipuolitse suunniteltu oikorata kaipaa kaavassakin rinnalleen vaihtoehtoja Pisara-radan tapaan, koska molemmat hankkeet ovat kalliita ja siksi niiden yhteiskuntataloudelliset hyötyarviot tulee tehdä huolellisesti.

Kemijärvellä huhtikuun 10. päivänä 2015

Ystävällisin terveisin

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

[www.rautatiematkustajat.fi](http://www.rautatiematkustajat.fi)

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

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

Kalevi Kämäräinen  
puheenjohtaja

Juha P. Korhonen  
varapuheenjohtaja

Lisätietoja:

Sakari Kestinen

[kestinen@gmail.com](mailto:kestinen@gmail.com), puh. 050 3788 065