

LAUSUNNOT TAMPEREEN SEUDUN JOUKKOLIIKENNEJÄRJESTELMÄVAIHTOEHTOJEN VERTAILUSTA JA SUOSITUKSESTA

Tiivistelmät lausunnoista 6.9.2007 AH

Liikenne- ja viestintäministeriö

Suunnitelma vastaa LVM:n linjauksia, ei huomautettavaa. Joukkoliikennejärjestelmää tulee kehittää yhdessä maankäytön suunnittelun kanssa. Joukkoliikenteen väyläinvestointeihin ja valtion osuuksiin niistä valtio ei voi vielä tässä vaiheessa sitoutua.

Ratahallintokeskus

Raideliikenteen kehittäminen palvelee yleisiä liikennepoliittisia tavoitteita kuten henkilöautoliikenteen kasvun ja ilmastonmuutoksen hillintää. Jatkossa tulee varmistaa, että esitetyt investoinnit (ratakapasiteetti, asemien palvelutaso ja kalusto) ovat riittävät lähijunaliikenteen tarpeisiin. Matkakeskuksen tarve Tampereella vahvistuu. Syöttöliikenne väliasemille ja liityntäpysäköintialueet tulee ottaa huomioon. Ratkaisuilla ei saa vaarantaa kauko- ja tavarajunaliikenteen eikä ratojen kehittämistä. RHK ei voi sitoutua esitettyyn toteutusaikatauluun, jatkosuunnittelussa tulee selvittää tarkemmin lähijunaliikenteen kehittämisen vaatimat toimenpiteet ja aikataulu, jotta nämä voidaan ottaa huomioon radanpidon ohjelmissa.

On ensiarvoisen tärkeää arvioida maankäyttöä ja liikenneyhteyksien kehittämistä samanaikaisesti käynnistyvässä liikennejärjestelmätyössä ja seudun rakennemallityössä.

Pirkanmaan liitto

Käynnistyvässä kaupunkiseudun rakennemallityössä on hyvä tilaisuus tarkemmin suunnitella maankäytön kehittämistä rinnan joukkoliikennejärjestelmätöiden etenemistä.

Suunnitelma on hyvin perusteltu, kestävän kehityksen periaatteita tukeva ja vaiheittain jaksoteltuna rahoituksellisestikin toteuttamiskelpoinen etenemistie. Panostamalla 1. vaiheessa bussiliikenteeseen varmistetaan seudullisesti varsin hyvin toimivan bussiliikenteen säilyminen yhtenä seudullisen joukkoliikenteen peruselementtinä. Toimiva lähijunaliikenne edellyttää kunnilta asema-alueiden vaikutusalueen maankäytön tiivistämistä ja kehittämistä sekä merkittävää panostusta asema-alueiden parantamiseen mm. terminaalien sekä liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen osalta.

Maakuntakaavassa on varattu Tampereen-Lempäälän ja Nokian Tampereen välille uudet, mittavat asunto- ja työpaikka-alueet asemapaikkojen tuntumaan. Voidaanko lähijunaliikennettä käynnistää esitettyä nopeammin (asteittain pienin toimenpitein). Tampereen-Lempäälän välinen 3. raide mukaan valtion raideliikenteen ensi vuosikymmenen investointiohjelmaan. Myös Nokian suunnan lähijunaliikennettä varten tarvitaan lisäraide.

Joukkoliikenteen organisoimalla tulee kehittää mm. seudulla palvelutasoa, lippujärjestelmiä, aikatauluja ja vaihtomahdollisuuksia. Tämän suunnitelman periaatteet tulee erityisesti huomioida aiesopimuksessa. Seudun liikenteen ja erityisesti joukkoliikenteen parantamishankkeet ovat välttämättömiä alueen positiivisen kasvukehityksen turvaamiseksi. Investointikustannukset ovat suuria, valtion tulee osallistua vähintään kuten pääkaupunkiseudulla.

Pirkanmaan ympäristökeskus

Joukkoliikenteen kehittämistarve seudulla on ilmeinen ja kiireellinen. Esitettyä nopeammalla aikataululla tulisi kehittää lähijunaliikennevaihtoehtoa sekä raitiotievaihtoehtoa. Kiireellisimmin tulisi kehittää henkilöliikennettä ja lisäraiteiden rakentaminen välillä Tampere-Toijala. Kaupungin ydinkeskustan vetovoimaisuuden tukemiseksi raitiotielinjasto tulisi sijoittaa ydinrakenteen sisälle.

Ensimmäisen vaiheen linja-autoliikenteen laatukäytävien luominen nykyistä liikenneverkkoa hyödyntäen on välttämätöntä. Linja-autoliikenteen laatukäytävien varaan jääviä Kangasala ja Ylöjärveä olisi mahdollista kehittää nykyistä voimakkaampina palveluja ja työpaikkoja tarjoavina seudullisina alakeskuksina.

Raportin puutarhakaupunkimalli (asumisen ja palvelujen keskittymät lähijunaliikenteen asemaseuduille ja pysäkkipaikkojen yhteyteen) tulisi ottaa seudullisen maankäytön rakennemallitarkastelun keskeiseksi lähtökohdaksi. Ostosmatkojen ja vapaa-ajanmatkojen suuren osuuden vuoksi on ensiarvoista, että tulevaisuudessa paljon liikennettä aiheuttavat suuret kaupalliset ja vapaa-ajankeskittymät sijoitetaan raideliikenteellä saavutettaviksi. Katuraitiotieverkostoon tulisi kytkeä myös olevat palvelukeskittymät ja kehittyvät keskustamaisen asumisen alueet. Verkoston toteuttamisjärjestyksessä tulisi ottaa painokkaammin huomioon Härmälän-Partolan-Pirkkahallin seutu.

Asetetut hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet tulevat valtakunnallisesti edellyttämään kaikkien käytettävissä olevien keinojen hyödyntämistä kokonaispäästöjen hillitsemiseksi. Kaupunkiseudulla joukkoliikenteen kehittäminen ja siihen voimakkaasti tukeutuva, ehyt liikkumistarvetta vähentävä yhdyskuntarakenne palvelee paitsi henkilöautoliikenteen vähentämistavoitteita, myös parempaa palvelujen saavutettavuutta ja aikasäästöjä asukkaiden arkipäivässä. Melualueella asuvien määrä tulee vähentää valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaisesti, raideliikenne tukee tätä.

Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen kehittämisen tulee perustua lähijuna- ja katuraitiotieliikenteeseen.

Tulee harkita SOVA-lain mukaisen arviointimenettelyn soveltamista liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan (arvioitavat ympäristövaikutukset ja kuulemiset).

Nokia

Nokian sisäistä bussiliikenteellä tulee jatkossakin kehittää. Lähijunaliikenteen ja nopeiden bussiyhteyksien kehittäminen ovat tärkeitä (erityisesti Tampereelle, Pirkkalaan ja Ylöjärvelle).

Lähijunavaihtoehdon liityntäliikennettä ja liityntäpysäköintiä tulee kehittää. Asuin- ja työpaikka-alueet tulee kytkeä lähijunajärjestelmään. Lippujärjestelmää tulee kehittää.

Investointirahoitus ja käyttökustannukset kunnittain tulee selvittää, hankkeen tulee olla kunnille toteutettavissa.

Tampere

Joukkoliikennejärjestelmien vertailu on hyvä.

Tampere on valmis panostaman linja-autoliikenteen laatukäytävien toteuttamiseen, mutta valtion tulee osallistua laatukäytävien toteuttamiseen vähintään yleisten teiden kehittämisen osalta ja myös seudun kuntien osallistuminen tulee selvittää. Laatukäytävien suunnittelu ja toteuttamiskysymykset tulee ratkaista osana aiesopimusta. Linja-autoliikenteen kehittäminen edelleen tulee selvittää (erityisesti päästöjen vähentäminen esim. sähköä tai muuta vaihtoehtoista polttoainetta käyttävä kalusto).

Katuraitiotien tilantarve (kaavoitus tarvitsee heti) ja mahdollisesti käytettävä tekniikka tulee selvittää tekniikka. Seudullista junaliikennettä tulee kehittää nopeammin (pienin toimenpitein jo nykyistä junaliikennettä hyödyksi) ja alueellisesti laajempaan.

Joukkoliikennejärjestelmäsuunnittelu on olennainen osa käynnistyvää kaupunkiseudun rakennemallin suunnittelua. Tämän suunnitelman tulee toimia rakennemallin laatimisen lähtökohtana, rakennemallityössä tulee joukkoliikennevaihtoehtoa ja sitä hyödyntävää maankäyttöä kehittää lisää.

Joukkoliikenteen organisointia tulee tarkastella osana seudullista yhteistyötä ja nykyistä tiiviimpää kytkemistä maankäytön suunnitteluun. Seudullisen joukkoliikenteen voimakas kehittäminen edellyttää valtiolta ja kunnilta lisäpanostusta. Rahoitus tulee kohdistaa koko kaupunkiseudulle siten, että sen vaikuttavuus joukkoliikenteen kilpailukykyyn on mahdollisimman suuri. Palvelutason määrittely, tarjonnan ja lippujärjestelmän kehittäminen on suunniteltava koko kaupunkiseudun kattavasti. Valtion tulee tukea seudun joukkoliikennettä (hallitusohjelma).

Vesilahti

Raportti on tasapainoinen ja hyvin valmisteltu eikä Vesilahden kunnalla ole erityistä huomautettavaa sen suhteen. On hyvä, että tukeudutaan 1. vaiheessa bussiliikenteen kehittämiseen (huomioi parhaiten Vesilahden). Liiallista vastakkainasettelua joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen välillä on syytä välttää. Liikennejärjestelmätöön loppuunsaattaminen tulee tehdä yhteistyössä kaupunkiseudun rakennemallin kanssa.

Ylöjärvi

Ei huomautettavaa.

Lempäälä

TASE- työn aloittaminen joukkoliikennejärjestelmäosuudella on hyvä. Joukkoliikenteen määrätietoista kehittämistä tarvitaan mm. ilmastonmuutosnäkökulmasta. Liiallista vastakkainasettelua joukkoliikenteen ja henkilöautoliikenteen välillä on syytä välttää (henkilöauto taajamakeskustojen ulkopuolella ainoa kulkumuoto erityisesti työmatkoilla, henkilöauto liityntäliikennemuotona). Kuitenkin henkilöautoliikenteen kasvun pysäyttäminen on kannatettavaa.

Vaihtoehtojen vertailussa hinnan vaikutukset joukkoliikenteen houkuttelevuuteen on jäänyt pohtimisessa varsin vähälle. Maankäytön ja liikenteen suunnittelun yhteensovittamisessa on aika siirtyä sanoista tekoihin - seudun rakennemallityön tulee mahdollisimman tiiviisti liittyä jatkon liikennejärjestelmätöihin.

1. kehittämisvaiheen tukeutuminen bussiliikenteeseen on realismia. On kuitenkin hyvä, että on rohkeasti lähdetty täydentämään järjestelmää raitiotiellä ja lähijunilla saavuttaen yhdistelmällä lisää suotuisia vaikutuksia. Kävelykeskustan kehittäminen Tampereelle on koko kaupunkiseudun kannalta tärkeää. Nokia-

Lempäälä lähijunaliikenteen käynnistäminen on erittäin hyvä tavoite. Lempäälän taajamarakennetta on mahdollista kehittää tukemaan lähijunaliikennettä, bussiliikenteen laatuikäntävän tarve silti säilyy. Jatkossa on syytä selvittää tavaraliikenteen ohitusraidejärjestelyt. Tulisi paneutua tarkemmin myös liityntäliikenteeseen (kevyt ja henkilöautoliikenne) sekä seudun kehämäisiin ja poikittaisyhteyksiin (erityisesti lentokenttä).

Aikataulut on realistinen: bussiliikennettä ripeästi kehittämään, kalliimmat voivat lykkääntyä. Erityisesti kehyskuntien resurssit investoida ja antaa joukkoliikennetukia ovat varsin rajalliset. Lippujärjestelmän ja joukkoliikenteen seudullisen organisoiminnin kehittäminen tulee saada käyntiin ennakkoluulottomasti käyttäjien parasta tavoitellen.

Lempäälän kunta on pääpiirteissään tyytyväinen työhön. Liikennejärjestelmätyö tulee saattaa loppuun yhteistyössä kaupunkiseudun rakennemallin kanssa. Tämän jälkeen ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden suunnitteluun ja rahoituksen järjestämiseen tulisi ryhtyä viivytystä.

Kangasala

Joukkoliikenteen kehittäminen koko seudun alueella on tärkeää liikenteen haittojen vähentämiseksi. Laadittu joukkoliikennemallien vertailu niin, että pohjana on yhtäläinen maankäyttö, rajoittaa kehitysmahdollisuuksien näkemistä. On tärkeää, että seudullista rakennemallia kehitettäessä otetaan määrätietoisesti huomioon joukkoliikenteen kehittämisedellytysten tukeminen maankäyttöratkaisuilla.

Kangasalantien joukkoliikennekäytävän kehittäminen, pikabussiliikenteen lisääminen Lahdentiellä ja bussiliikenteen kehittämistoimien rajaaminen 1. toteutusvaiheeseen riittävät pitkällä tähtäimellä vain joukkoliikenteen kilpailukyvyyn säilyttämiseen nauhataajaman länsiosissa. Lähivuosisikymmeninä Kangasalan yhdyskuntarakennetta kehitetään erityisesti Jyväskylän radan suunnassa (Vatiala, Lamminrahka, Ruutana), lähijunaliikenteen rakentaminen Tampereen ja Oriveden välille on tarpeen. Joukkoliikenteen toimivuus on tärkeää mm. keskuskaupungin vetovoiman, ympäristön laadun ja palvelutason vuoksi ja on edellytyksenä työvoimavaltaisen työpaikkarakentamisen lisäämiselle keskustan tuntumassa (Ratina ja Tullin alue). Nämä parantavat myös ympäryskuntien asukkaiden toimintaympäristöä.

Pirkkala

Joukkoliikennejärjestelmä on hyvä ja sen hankkeiden priorisointi ja aikataulut on perusteltua. Selvitys tarjoa hyvät lähtökohdat liikennejärjestelmätyön laatimiselle.

Kunnan tiivis, kehäväylän sisäpuolelle keskittynyt ja edelleen tiivistettävä taajamarakenne ja joukkoliikennereittinä toimiva Naistenmatkantie luovat hyvät edellytykset joukkoliikenteen järjestämiselle. Asuntorakentamisen merkittävimmät laajentumisalueet sijaitsevat kehäväylän ulkopuolella lännessä ja tulevat osaltaan jatkamaan Pirkkalan nauhamaista rakennetta ja ovat suotuisia joukkoliikenteen järjestettävyyden kannalta. Lähivuosisien haasteena on Pirkkala CLX-yrittäjäalueen ja lentokentän alueen kytkeminen toimivan joukkoliikenteen piiriin, mille bussiliikenne tarjoaa hyvän ja taloudellisen vaihtoehdon. Pitkällä aikavälillä raideliikenteeseen perustuvaa järjestelmää voidaan pitää Pirkkalan osalta perusteltuna, mikäli suuret investointikustannukset voidaan järkevästi rahoittaa.