



TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Bright Site!

Liite 4
Maankäyttötarkastelut
esimerkkiasemilla

Tampereen
kaupunkiseudun
lähijunaliikenteen
kehittäminen



Sisällys

Suunnittelukohteiden maankäyttölinen potentiaali	3
Tarkastelutapa	3
Maankäytön suunnittelutilanne Tampereen seudulla	4
Maankäyttölinen potentiaali seudullisen suunnittelun näkökulmasta	5
Maankäyttölinen potentiaali kohteittain	7
Tesoman seisakkeen maankäyttölinen tarkastelun johtopäätökset	7
Sääksjärven seisakkeen maankäyttölinen tarkastelun johtopäätökset	8
Lempäälän aseman maankäyttölinen tarkastelun johtopäätökset	9
Ruutanan seisakkeen maankäyttölinen tarkastelun johtopäätökset	10
Mäntän seisakkeen maankäyttölinen tarkastelun johtopäätökset	11
Suunnittelukohteiden nykytilanne ja maankäytön suunnitelmat	12
Nykytilanne Tesoman uuden seisakkeen lähiympäristössä	12
Maankäytön suunnittelutilanne Tesomalla	14
Nykytilanne Sääksjärven uuden seisakkeen lähiympäristössä	20
Maankäytön suunnittelutilanne Sääksjärvellä	21
Nykytilanne Lempäälän aseman lähiympäristössä	24
Maankäytön suunnittelutilanne Lempäälän keskustassa	25
Nykytilanne Ruutanan uuden seisakkeen lähiympäristössä	30
Maankäytön suunnittelutilanne Ruutanassa	31
Nykytilanne Mäntän uuden seisakkeen lähiympäristössä	34
Maankäytön suunnittelutilanne Mäntässä	35

Suunnittelukohteiden maankäytöllinen potentiaali

Tarkastelutapa

Suunnittelukohteiden maankäytöllisen potentiaalin tarkastelu on tehty tutkimalla nykyisen Lempäälän aseman sekä suunniteltujen Tesoman, Sääksjärven, Ruutanan sekä Mäntän uusien seisakepaikkojen nykyistä ja suunniteltua maankäyttöä.

Keskeisiä kysymyksiä maankäytön potentiaalin hahmottamisessa:

- Tukevatko maakuntakaavat ja kuntien maankäytön suunnittelu asemapaikkojen kehittämistä ja asemanseutujen taajamien elinvoimaisuutta?
- Millä asemapaikoilla olisi erityisesti kasvu- ja kehittämispotentiaalia
- Miten asemanseutujen maankäytön suunnittelussa on tuettu asemanseutujen elinvoimaisuutta ja kehittymistä?
- Mitä riskitekijöitä asemanseutujen kehittämiseen liittyy?

Maankäytön nykytilanteen tarkasteluissa on tutkittu nykyistä maankäyttöä asemien tai uusien seisakkeiden alustavien sijaintien lähiympäristössä. Tarkastelussa on keskitytty lähijunaliikenteen käyttäjäpotentiaalin selvittämiseen tarkastelemalla väestömäärää ja työpaikkojen määrää seisakepaikkojen lähietäisyydellä (1km säteellä) ja lähivaikutusalueella (3 km säteellä). Väestö- ja työpaikkamääriä seisakepaikkojen lähialueilla on tutkittu YKR-aineiston avulla. Väestöaineisto on vuodelta 2012 ja työpaikka-aineisto vuodelta 2010. Lisäksi on kartoitettu millaisia ja miten monipuolisia palveluita aseman lähialueella on sekä millaisia reittejä asema-alueelle on nyt.

Maankäytön suunnittelutilanteen osalta on tutkittu miten alueita on seudullisella ja kunnallisella tasolla suunniteltu kehitettävän ja onko alueille suunniteltu uutta väestöä tai palveluita. Suunnitelmien pohjalta on myös mahdollisuuksien mukaan arvioitu miten iso osa suunnitellusta kasvusta sijoittuisi asemien lähietäisyydelle tai lähivaikutusalueelle ja millä aikataululla. Näiden tietojen pohjalta on arvioitu miten maankäyttö tukee alueen kehittämistä lähijunaliikenteeseen tukeutuvana alueena ja mikä on alueen maankäytöllinen potentiaali raideliikenteen kehittämisen näkökulmasta.

Maankäytöllisen tarkastelun lopputuloksissa keskeistä ovat maankäytön muutokset ja muutostarpeet seuraavan 10 vuoden aikana. Lisäksi tuodaan esille tarvittavat aluevaraukset 10+ vuoden jälkeisiä muutoksia varten maankäytön suunnittelun näkökulmasta. Mäntän osalta vastaavat tarkastelut on tehty 5 vuoden säteellä. Selvityksen tuloksissa katsotaan lähijunaliikenteen kokonaisuutta, joten se ei kuitenkaan vastaa kaikkiin asemakaavoituksen kysymyksiin.

Maankäytön suunnittelutilanne Tampereen seudulla

Maakuntakaavoitus

Pirkanmaalla ovat voimassa valtioneuvoston 29.3.2007 vahvistama Pirkanmaan 1. maakuntakaava ja ympäristöministeriön 8.1.2013 vahvistama Pirkanmaan 1. vaihemaakuntakaava (turvetuotanto) sekä ympäristöministeriön 25.11.2013 vahvistama Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaava (liikenne ja logistiikka). Pirkanmaalla on vireillä uuden kokonaismaakuntakaavan laatiminen.

Pirkanmaan uusi kokonaismaakuntakaava on ollut luonnosvaiheessa esillä keväällä 2015.

Tavoitteena on saada maakuntakaava maakuntahallituksen hyväksyttäväksi vuonna 2017.

Luonnoksessa näkyvät Lempäälä, Sääksjärvi ja Tesoma asemanseutukeskuksina, jotka tukeutuvat lähijunaliikenteeseen. Myös Ruutanaan on esitetty kehitettävä henkilöraideyhteys, mutta se ei sijaitse aluekehittämisen painopistealueella toisin kuin muut kohteet. Otteet valmisteilla olevasta maakuntakaavasta on kuvattu kunkin kohteen suunnittelutilanteen yhteydessä.



Kuva: Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 aluerakenteen ja liikennejärjestelmän keskeiset suuntaviivat. (Pirkanmaan liitto)

Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelma 2040

Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelma 2040 on kaupunkiseudun kuntien yhdessä laatima suunnitelma, joka ohjaa alueen kasvua pitkällä tähtäimellä. Rakennesuunnitelmassa varaudutaan vuoteen 2040 mennessä yhteensä 110 000 uuteen asukkaaseen Tampereen seudulla. Kasvusta 55 % sijoittuu Tampereelle. Lisäksi mahdollistetaan 70 000 uuden työpaikan sijoittuminen seudulle.

Rakennesuunnitelma toteutetaan 25 vuoden aikana. Rakennesuunnitelman toteutusohjelma on jaettu kolmeen vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa eli vuoteen 2020 mennessä täydennys rakennetaan nykyisten keskusten, asuinalueiden ja joukkoliikennevyöhykkeiden tuntumaan. Toisessa vaiheessa, vuosina 2021 – 2030, laajennetaan joukkoliikennematkaisuja ja raitiotie ulotetaan jo Pirkkalaan ja Ylöjärvelle. Kolmannessa vaiheessa, vuosina 2031 – 2040 toteutetaan kokonaan uusia alueita, keskuksia ja liikenneväyliä.

Tässä työssä käsiteltävistä uusista seisakepaikoista Tesoman ja Sääksjärven seisakkeet on esitetty toteuttaviksi vuosien 2021 – 2030 aikana. Ruutanan toteutus ajoittuu vasta 2040 jälkeiselle ajalle.

Maankäyttölinen potentiaali seudullisen suunnittelun näkökulmasta

Seudullisella tasolla suunnittelukohteiden maankäytöllistä potentiaalia on tarkasteltu tutkimalla asemien tai seisakepaikkojen lähialueiden nykyistä ja suunniteltua väestö- ja työpaikkamääriä sekä ja kaupallisten palveluiden määrää. Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa on todettu, että aseman lähivaikutusalueella (3 km asemasta) tulisi olla tiivistä maankäyttöä ja 10 000 – 20 000 asukkaan väestöpohja, jotta tiheävuorovälinen lähijunaliikenne olisi taloudellisesti kannattavaa. Tässä työssä on käytetty samaa väestötavoitetta maankäytöllisen potentiaalın arvioiden pohjana.

Tämän arvion perusteella voidaan todeta, että seudullisesta näkökulmasta tarkasteltuna Tesomalla on jo nyt erittäin hyvä väestöpohja, kuten myös Lempäälässä ja Sääksjärvellä, kunhan alueita saadaan täydennettyä.

Kun tarkastellaan kohteiden ajallista toteutumista, saadaan samat johtopäätökset. Tampereen seudun rakennemallissa on ajallisesti tavoiteltu Tesoman ja Sääksjärven avaamista 2020 – 2030 välillä ja muiden vasta 2030 – 2040. Näissä kummassakin kohteessa myös vähintään puolet suunnitellusta kasvusta on suunniteltu toteutuvan vuoteen 2030 mennessä. Muista alueen uusista seisakeista Lakalaivan osalta kasvu on ajoitettu 80 % 2030 jälkeiselle ajalle, mutta Harjuniityssä taas tasaisesti 2013 – 2040, joten herää kysymys miksi maankäytön kehitystä ei ole Harjuniityssä suunniteltu samassa aikataulussa lähijunaliikenteen kehittämisen kanssa (koska nyt siis suunnitelman mukaan merkittävä osa kasvusta olisi jo toteutunut ennen seisakkeen toteuttamista). Uusien seisakkeiden joukossa oma poikkeuksensa on Ruutana, jonka toteutus on suunnitelmassa ajoitettu vasta 2040+. Olemassa olevien asemien osalta taas Lempäälä taas kasvaa määrällisesti eniten (+10 000 as.), mutta toisaalta myös Nokiaan on osoitettu merkittävää kasvua (+ 6 000 as.), joka vieläpä on ajoitettu tasaisesti 2013 – 2040 välille.

Koontitaulukko väestön, työpaikkojen ja kaupallisten palveluiden nykytilasta ja muutoksista esimerkkikohteissa

	NYKYTILANNE*	KASVU 2020	KASVU 2030	KASVU 2040	MUUTOS 2015 – 2040
Tesoma					
väestö / 1km	6 300				
väestö / 3km	29 300 ^x	+ 1 350 ¹	+1 800 ¹	+ 1 350 ¹	+ 4 500
työpaikat / 1 km	2 100				
työpaikat / 3 km	5 500 ^x	+ 150 ¹	+ 250 ¹	+ 250 ¹	+ 650
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	6 000 / 0 ² (9 000 ⁴)				+ 19 000 / + 5 000 ³
Sääksjärvi					
väestö / 1km	1 700				
väestö / 3km	7 100	+ 800 ¹	+3 200 ¹	+ 4 000 ¹	+ 8 000
työpaikat / 1 km	600				
työpaikat / 3 km	2 500	+ 100 ¹	+ 200 ¹	+ 500 ¹	+ 800
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	0 / 0 ² (500 ⁴)				+ 20 000 / + 5 000 ³
Lempäälä					
väestö / 1km	2 400				
väestö / 3km	7 900	+ 2 500 ¹	+ 4 000 ¹	+ 3 500 ¹	+ 10 000
työpaikat / 1 km	1 400				
työpaikat / 3 km	2 000	+ 200 ¹	+ 500 ¹	+ 300 ¹	+ 1 000
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	2 500 / 0 ² (8 000 ⁴)				+ 37 500 / + 15 000 ³
Ruutana					
väestö / 1 km	1 700				
väestö / 3 km	3 000	+150	+350	+500	+ 1 000 ⁶
työpaikat / 1 km	100				
työpaikat / 3 km	200	+350	+450	+500	+ 1 300 ⁶
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	-				0 / + 3 000
Mänttä					
väestö / 1 km	2 200				
väestö / 3km	5100			+ 850 ⁵	+ 850
työpaikat / 1 km	1 700				
työpaikat / 3 km	2100			+ 300 ⁵	+ 300
vähittäiskaupan suuryksiköt / tiva-kauppa (k-m ²)	9 000 / 0 ² (13 000 ⁴)				+ 18 000 / + 2 000 ³

¹ Tampereen kaupunkiseudun rakennemalli 2040

² Pirkanmaan palveluverkko 2040-selvitys, arvio v. 2012

³ Pirkanmaan maakuntakaava 2040 -luonnos;

⁴ Arvio kaupan kokonaiskerrosala keskustassa v. 2012

⁵ Mänttä-Vilppulan keskustaajaman osayleiskaavaluonnos 11/2015, koskee koko keskustaajamaa, ml. Vilppulan taajama

⁶ Kangasalan kunta

* YKR-aineisto (väestö 2012, työpaikat 2010); Arvio kaupan kokonaiskerrosala keskustassa v. 2012

^x Tesomalla 3 km tarkastelualue leikkaa Lielahden aluekeskuksen kanssa, nykytilanteen osalta on 3 km-tarkasteluissa vähennetty Paasikiventien itäpuolella sijaitsevat väestö- ja työpaikkatiedot

Maankäytöllinen potentiaali kohteittain

Tesoman seisakkeen maankäytöllisen tarkastelun johtopäätökset

Kehittämispotentiaali lähijunaliikenteen näkökulmasta

Tesomalla on jo nyt olemassa olevaa väestöpotentiaalia sekä monipuolisesti erilaisia palveluita. Sekä seudullinen että kunnan maankäytön suunnittelu tukevat seisakepaikan ja alueen kehittämistä lähijunaliikenteeseen tukeutuvana alueena. Tesomalle on suunnitteilla sekä uutta asumista että palveluita. Maakuntakaavan lausuntoversiossa Tesoma esitetään keskusta- ja taajamatoimintojen alueena. Keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä maakuntakaavassa esitetyn enimmäismitoituksen mukaisesti. Lähistöllä on myös työpaikkakeskittymä, joka on myös seudullisessa suunnittelussa määritelty kehitettäväksi kohteeksi.

Tuleva kasvu sijoittunee Tesomalla lähijunaliikenteen kannalta erinomaisesti seisakkeen lähiympäristöön. Tarkempi suunnittelu aivan radanvarren tonteilla on jo käynnistynyt ja myös 2011 laaditussa yleissuunnitelmassa täydennysrakentamisesta ainakin suurin osa sijoittuu aseman lähellä, noin 1 km säteen sisälle. Käynnissä oleva seisakepaikan pohjoispuolelle sijoittuva asemakaavahanke tuonee lisää asumista ja palveluita aivan seisakepaikan viereen jo lähiaikoina.

Maankäytölliset kehittämiskohteet ja erityiskysymykset

Suunnitellulla seisakkeen sijaintipaikalla Tesoman valtatie ylittävän sillan länsipuolella nykyinen rakenne sijaitsee suhteellisen lähellä rataa, mikä lisää haasteita lisäraiteiden ja laitureiden rakentamiselle.

Maankäytön tarkasteluissa on tutkittu vaikutuksia ja muutostarpeita vaihtoehdolle, jossa uusi raide (ja mahdollisesti laiturin) toteutetaan nykyisten eteläpuolelle. Tässä vaihtoehdossa pohjoiselle puolelle voidaan heti toteuttaa laiturin, eikä siihen tarvitse tehdä myöhemmin muutoksia. Eteläpuolelle sijoittuva raide tulee viemään jonkin verran lisätilaa nykyisen radan tilavarausta enemmän noin 1 km Tesomalta sekä länteen että itään päin. Tämä voi vaikuttaa joidenkin olemassa olevien tonttien kokoon sekä mahdollisesti joihinkin tonteilla sijaitseviin talousrakennuksiin.

Tesomalla laiturin minimipituutena voidaan pitää 120 metriä ja se voisi sijoittua hyvin lähelle Tesoman valtatie ylittävän sillan länsipuolelle. Jos laiturin pituus pysyy 120 metrissä, ei nykyiseen alikulkuun välttämättä tarvitse tehdä muutoksia muutoin kuin mahdollisesti sen esteettömyyden parantamisen takia. Jos laiturista tulee pitempi, joudutaan myös nykyistä alikulkua muuttamaan ja mahdollisesti siirtämään.

Seisakkeen kohdalla raiteiden välin on sillan takia oltava 7 m. Pohjoispuolen laiturin leveyden (raiteen keskilinjasta) on oltava varusteista riippuen noin 6 – 8 metriä. Tämän tilavaruuden ulkopuolelle voi jo sijoittaa muita rakenteita. Tällä leveydellä 120 m pitkälle laiturille mahtuu 100 henkeä samanaikaisesti. Mikäli kysyntätarkastelujen perusteella nähdään, että käyttäjämäärät olisivat suurempia, pitää myös laituria levittää tai pidentää. Jos eteläpuolelle tarvitaan varaus laituria varten, on tilantarve sama kuin pohjoispuolella.

Taajamatoimintoja sijaitsee molemmin puolin rataa, minkä vuoksi radan yli- tai alikulkujen riittävästi määrästä ja tarkoituksenmukaisesta sijainnista on huolehdittava. Nykyinen alikulku tulevan seisakepaikan läheisyydessä on tärkeä paikallinen pohjois-eteläsuuntainen jalankulun ja pyöräilyn yhteys ja se on säilytettävä tai tarvittaessa korvattava uudella alikululla. Myös vaihtoyhteyksien tilantarpeet on huomioitava tarkemmassa suunnittelussa. Laiturin itäpäästä on järjestettävä esteetön kulku Tesoman valtatie tasolle ja myös sen yli. Radan eteläpuolisen alueen suunnittelussa tulee myös huomioitava yhteydet seisakkeelle sekä riittävät liityntäpysäköintilavaraukset.

Sääksjärven seisakkeen maankäytöllisen tarkastelun johtopäätökset

Kehittämispotentiaali lähijunaliikenteen näkökulmasta

Tällä hetkellä Sääksjärven alueella on kohtalainen väestöpotentiaali, mutta alueen palvelutarjonta melko vaatimatonta. Alueella on kuitenkin hyvä mahdollisuus ympäröivän yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja kunta suunnittelee alueen merkittävää täydennysrakentamista. Alueen täydentämisen tarkempi suunnittelu ei kuitenkaan vielä ole käynnistynyt ja kunnan kasvun painopiste tällä hetkellä enemmän Lempäälän keskustaaajamassa.

Myös seudullisessa suunnittelussa tavoitteena on alueen täydennysrakentaminen ja kehittäminen lähijunaliikenteeseen tukeutuvana keskuksena. Seudullisessa suunnittelussa tavoitteena väestön kasvulle seisakkeen lähivaikutusalueella vuoteen 2040 mennessä on väestömäärän kaksinkertaistaminen. Puolet kasvusta arvioidaan tapahtuvan jo 15 vuoden sisällä. Maakuntakaavan lausuntoversiossa Sääksjärvi esitetään keskusta- ja taajamatoimintojen alueena. Keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä maakuntakaavassa esitetyn enimmäismitoituksen mukaisesti.

Kasvun sijoittumisesta suhteessa seisakepaikkaan ei vielä ole varmaa tietoa, sillä Sääksjärvelle ei ole vielä tehty tarkempia suunnitelmia ja osayleiskaavatyökin on vasta käynnistymässä. Merkittävän osan kasvusta voidaan kuitenkin olettaa sijoittuvan seisakepaikan lähietäisyydelle, sillä erityisesti länsipuolella rataa on paljon tyhjää tilaa ja tämä on kaupungin mukaan muutenkin tavoiteltu kasvusuunta Sääksjärvellä.

Mikäli seudullisen suunnittelun muut liikennehankkeet toteutuvat, on seisakepaikka pitkällä tähtäimellä mahdollinen tuleva liikenteellinen solmukohta. Alueella on potentiaalia joka tapauksessa kehittyä erityisesti joukkoliikenteen solmuksi ja liityntäliikenteellä saavutettavaksi asemaksi. Erityisesti kehä II kehittäminen tuo liityntätarpeen Sääksjärvelle. Tämän vuoksi tilatarve liityntäpysäköinnille on myös Sääksjärvellä keskimääräistä suurempi.

Maankäytölliset kehittämiskohteet ja erityiskysymykset

Sääksjärven tarkastelut perustuvat vaihtoehtoon, jossa nykyistä kolmatta raidetta jatketaan etelään ja seisakkeen laiturit toteutetaan reunalaitureina molemmin puolin rataa. Tässä tapauksessa vaihteet tulevat suurin piirtein nykyisen sillan alle, minkä vuoksi laiturit pitää sijoittaa noin 80 metriä sillasta etelään. Tästä paikasta laiturit voivat jatkua niin pitkälle etelään kuin tarvitaan eli myös 250 metriä pitkä laituriratkaisu on mahdollinen, mikäli se muutoin nähdään tarpeelliseksi.

Seisakkeen käytön kannalta oman haasteensa asettavat suuret korkeuserot radan ja radan ylittävän sillan välillä. Seisakkeen toteuttaminen tulee vaatimaan uusia portaita ja hissiyhteyksiä sillan tasolle, jotta sujuvat yhteydet suunniteltuihin seudullisiin bussilinjoihin saadaan sujuviksi. Radan ja sillan välisten kulkuyhteyksien suunnittelua saattaa vaikeuttaa sille eteläpuolen kyljessä tällä hetkellä kulkeva putki, mikä voi vaatia, että nousu sillalle tapahtuu jonkin verran radan linjasta sivummalta. Vaihtojen kannalta optimaalisinta olisi, jos kulku sillalle voitaisiin toteuttaa laitureilta suoraan ylös, jotta vaihtomatkan pituus saataisiin minimoitua, varsinkin kun laitureita ei voida sijoittaa suoraan sillan alle.

Samoin länsipuolella rataa maasto nousee voimakkaasti heti nykyisen radan vierestä, joten länteen pitää tehdä tukimuuri. Tukimuurin myötä voi olla tarpeen tehdä minimivaatimuksia leveämpi laiturilänsipuolelle, sillä muuten laiturilla oleskelu voi olla turhan epämiellyttävää nopeiden junien ohittaessa seisakkeen.

Sääksjärven seisakkeen toteuttamisen kannalta oleellista olisi saada alueen tarkempi suunnittelu ajoissa käyntiin, jotta suunniteltu kasvu todella saadaan alueelle suunnitellussa aikataulussa. Sääksjärven seisakkeen lähiympäristön suunnittelussa erityistä huomiota vaatii liityntä- ja vaihtoyhteyksien riittävyys ja järjestäminen.

Lempäälän aseman maankäytöllisen tarkastelun johtopäätökset

Kehittämispotentiaali lähijunaliikenteen näkökulmasta

Lempäälässä lähijunaliikenteen kehittämispotentiaali on hyvä ja lähtökohdat kehittämiselle ovat erilaiset kuin muissa kohteissa, sillä Lempäälässä on jo käytössä oleva asema ja olemassa olevaa junaliikennettä. Lempäälän aseman lähiympäristössä on melko hyvin olemassa olevaa väestöpotentiaalia, lisäksi suunnitteilla uutta väestöä. Seudullinen suunnittelu tukee alueen kehittämistä lähijunaliikenteeseen tukeutuvana alueena ja Lempäälän keskustan kehittäminen on kunnan kärkihanke toistaiseksi. Seudullisissa suunnitelmissa tavoitteena väestömäärän kaksinkertaistuminen vuoteen 2040 mennessä ja tästä kasvusta 2/3 tulisi jo vuoteen 2030 mennessä. Lempäälässä on myös melko monipuolisesti olemassa olevia palveluita ja lisäksi tulossa paljon uutta kaupallista toimintaa. Maakuntakaavan lausuntoversiossa Lempäälän keskusta on esitetty keskustatoimintojen alueena, jolle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä maakuntakaavassa esitetyn enimmäismitoituksen mukaisesti.

Kasvu sijoittunee pääasiassa 1 km:n etäisyydelle asemasta. Keskustan osayleiskaavassa on joitakin uusia asuinalueita, jotka sijoittuvat kauemmaksi (mutta silti alle 3 km etäisyydelle) asemasta, mutta ne ovat pääasiassa pientaloalueita, joten niihin ei niin paljon uusia asukkaita saada kuin aseman läheisiin uusiin kerrostalokortteleihin. Lähivuosien kasvu Lempäälässä ainakin sijoittuu aivan aseman lähialueille, sillä näiden korttelien asemakaavoitus on jo käynnissä ja ainakin tavoitteena on rakentamisen aloitus lähivuosina. Lempäälässä on aivan aseman tuntumassa paljon vajaakäyttöisiä / lähes tyhjillään olevia tontteja, joten tilaa uudelle on paljon (esimerkiksi verrattuna jo suhteellisen tiiviisti rakennettuun Tesomaan).

Maankäytölliset kehittämiskohteet ja erityiskysymykset

Lempäälän osalta on maankäytön tarkasteluissa tutkittu kahta eri vaihtoehtoista ratkaisua. Vaihtoehdossa 1 on 3 raidetta ja itälaiturin siirto välilaituriksi. Vaihtoehdossa 2 on 4 raidetta ja reunalaiturit. Myös tämä vaihtoehto edellyttää itäisen laiturin siirtoa nykyiseltä paikaltaan.

Jos Lempäälään toteutetaan neljäs raide, tulee sille varata jonkin verran tilaa nykyisten raiteiden itäpuolisilta tonteilta aseman pohjoispuolella. Toisaalta neljäs raide on nähty tarpeelliseksi koko liikenne huomioon ottaen ja Lempäälä on sopiva ohituspaikka Toijalan ja Sääksjärven välissä vaikkakaan tavarajunien pysähtyminen keskustassa ei ole ensisijaisesti toivottavaa. reunalaituriratkaisussa laiturien varoalue voi olla pienempi kuin välilaituriratkaisussa, minkä vuoksi 4-raiteinen ratkaisu vie lopulta suurin piirtein yhtä paljon tilaa kuin 3-raiteinen ratkaisu, jossa on välilaituri.

Lempäälän kohdalla raiteiden ja laitureiden sijoitteluun vaikuttaa myös parhaillaan käynnissä olevassa asemakaavahankkeessa esitetty uusi ylikulkusilta radan ylitse. Reunalaituriratkaisussa ylikulkusillan tukipilareille on mahdollista saada suurempi liikkumavara kuin keskilaituriratkaisussa. Sillan suunnittelun kannalta reunalaiturivaihtoehto on siis joustavampi. Välilaiturivaihtoehdossa on myös hankalaa se, että siinä junankäyttö vaatii aina junamatkustajilta radan ylitystä tai alitusta.

Lempäälässä tarvittavaksi laituripituudeksi on määritelty ainakin 170 m. Tällä hetkellä Lempäälässä läntinen laiturin pohjoisempana kuin toinen laiturin, osittain Lemponkadun ylittävällä sillalla. Ratateknisistä syistä ei ole estettä siirtää tai pidentää länsilaituria etelään, jotta se olisi keskeisemmällä sijainnilla suhteessa uuteen ylikulkusillan. Ainoa rajoittava tekijä etelään päin siirtämisessä on vanha asemarakennus, joka sijaitsee aivan raiteiden vieressä.

Ruutanen seisakkeen maankäytöllisen tarkastelun johtopäätökset

Kehittämispotentiaali lähijunaliikenteen näkökulmasta

Ruutanen aseman kehittämispotentiaali on kohtalainen. Asemapaikan lähistöllä ja koko taajamassa on nykyisellään melko vähän väestöä ja työpaikkoja. Kangasalalla Lamminrahkan alueen kehittäminen on suunniteltu tapahtuvan ennen Ruutanen alueen kehittämistä. Ruutanen taajamaan on laadittu osayleiskaava vuonna 2010. Osayleiskaavaehdotuksessa aseman lähiympäristöön on lähinnä osoitettu pienin muutoksin kehitettäviä alueita.

Ruutana on aikoinaan syntynyt raideliikenteen varaan, mutta tilanne on alueella muuttunut, kun teollisuus on lakannut ja valtatie 9 on valmistunut. Nykyisellään joukkoliikenteen palvelutaso on Ruutanassa heikko ja joukkoliikenteen kehittäminen alueella kokonaisuutena on tärkeää.

Maankäytölliset kehittämiskohteet ja erityiskysymykset

Ratateknisten tarkastelujen perusteella Ruutanen seisakkeelle on kaksi mahdollista sijaintipaikkaa. Suorin ja paras paikka olisi noin 0,5 km pohjoiseen taajaman keskustasta (Ruutanantien ja radan risteyskohta). Se kuitenkin sijaitsee erillään nykyisestä rakenteesta ja toiminnoista ja vaatii sekä uuden alikulun toteuttamisen että uusien teiden rakentamista. Ruutanen osayleiskaavassa tämän seisakepaikan länsipuoliset alueet on merkitty kasvun reservialueiksi, mutta näillä näkymin taajama ei ole merkittävästi kasvamassa, joten voi olla ettei aluetta oteta käyttöön pitkään aikaan.

Toinen, eteläisempi vaihtoehto voisi olla Ruutanantien ylittävän sillan päällä. Tämä vaihtoehto on sijainniltaan maankäytön ja nykyisen rakenteen kannalta parempi. Tässä vaihtoehdossa on mahdollista hyödyntää nykyisiä alikulkuja, mutta se vaatii silti uusia kevyen liikenteen reittejä, jotta laiturien tasolle voidaan päästä esteetöntä reittiä. Tässä vaihtoehdossa liityntäpysäköinnille löytynee riittävästi tilaa Ruutanantien pohjoispuolelta molemmin puolin rataa.

Mäntän seisakkeen maankäytöllisen tarkastelun johtopäätökset

Kehittämispotentiaali lähijunaliikenteen näkökulmasta

Mäntän taajaman olemassa oleva väestöpotentiaali on kohtalainen. Taajamaan on suunniteltu jonkin verran uutta väestöä, mutta kasvun ei odoteta olevan voimakasta. Kunnan kasvu kuitenkin kohdistunee pääasiassa päätaajamaan (joka sisältää sekä Mäntän että Vilppulan taajamat). Kaupungin keskusta kohdistuvat kehittämissuunnitelmat tulevat myös asema-alueen kehittämistä.

Mäntässä on kuitenkin suhteellisen paljon työpaikkoja aivan aseman lähialueella, mikä tämä lisää aseman kehittämispotentiaalia, mikäli työpaikat säilyvät alueella myös tulvaisuudessa. Samoin uusi taidemuseo on kaupungin kokoon nähden merkittävä turistikohde, mikä lisää matkailijoiden määrää ja mahdollisen junaliikenteen kysyntää.

Maankäytölliset kehittämiskohteet ja erityiskysymykset

Mäntän seisakkeella ratkaisuna olisi minimissään yhden reunalaiturin toteutus nykyisen radan pohjoispuolelle. Kunta myös tavoittelee matkakeskuksen bussiaseman siirtämistä ja matkakeskuksen toteuttamista uuden seisakkeen yhteyteen.

Mäntässä seisakkeelle on kaksi vaihtoehtoista paikkaa Seppälän puistotien risteyskohdassa joko risteuksen itä- tai länsipuolella. Henkilöjunaliikenne Mänttään päättyisi tälle asemalle, joten jos seisake sijoittuisi risteuksen länsipuolelle, voitaisiin vähentää junien ylityksiä Seppälän puistotien yli. Tavaraliikennettä kulkisi edelleen Mäntän keskustan läpi.

Maankäytöllisesti molemmat vaihtoehdot ovat yhtä hyviä. Bussiaseman ja seisakkeen samainen samalle puolelle risteystä olisi vaihtojen kannalta paras vaihtoehto. Koulut sijaitsevat risteuksen itäpuolelle, joten se kuitenkin puoltaisi enemmän ainakin bussiaseman itäpuolelle sijoittamista turvallisempien koulumatkojen mahdollistamiseksi.

Maasto on Mäntän kohdalla hyvin tasaista ja rata on suora, joten suurimmat haasteet syntyvät turvalaitteista ja siitä, miten sujuvasti lisääntyvän junaliikenteen myötä radan ylitykset Seppälän puistotietä pitkin voidaan järjestää.

Suunnittelukohteiden nykytilanne ja maankäytön suunnitelmat

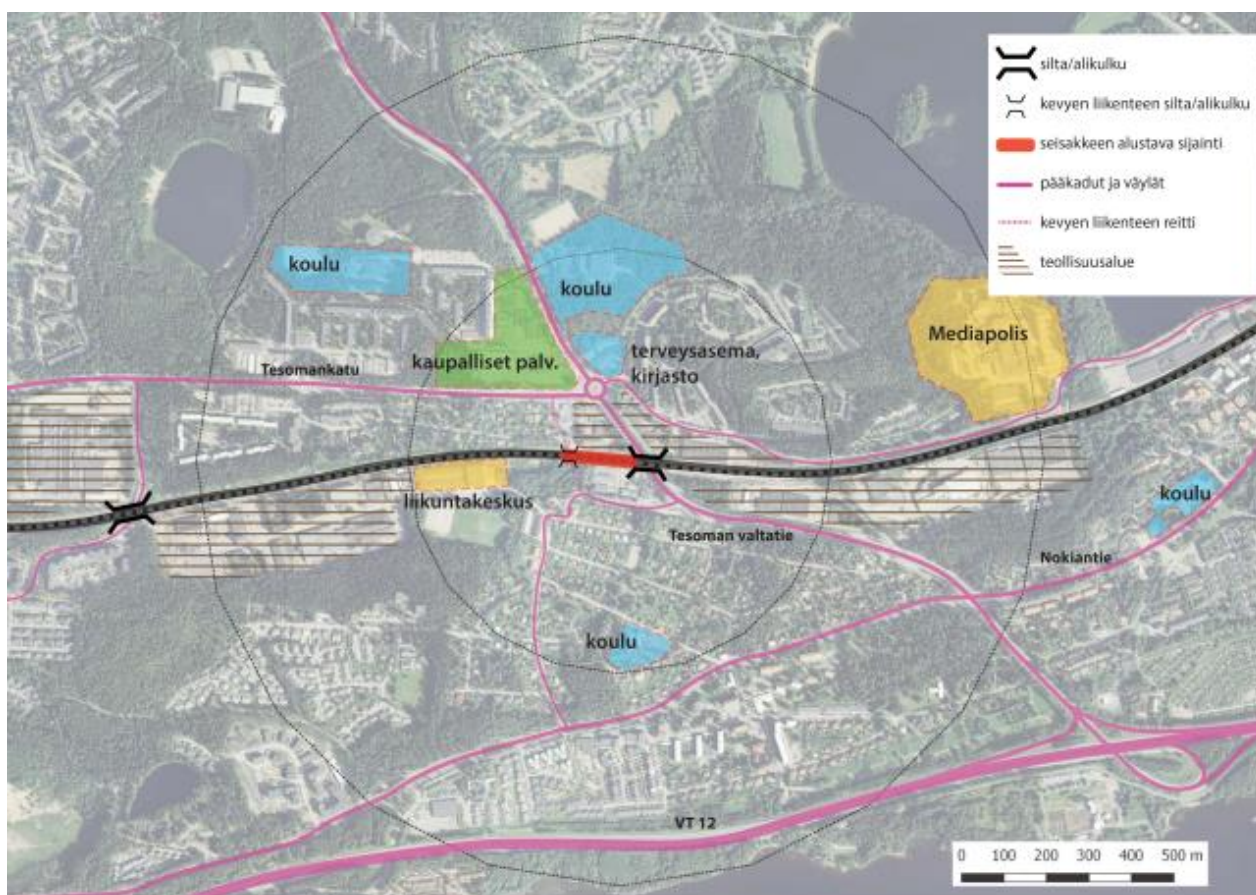
Nykytilanne Tesoman uuden seisakkeen lähiympäristössä

Sijainti ja nykyinen maankäyttö seisakkeen lähiympäristössä

Tesoma on Tampereen keskustasta noin 7 km etäisyydellä länteen sijaitseva alakeskus. Tesoman läpi kulkee Tampere-Kokemäki-Pori -rautatie, mutta Tesomalla ei toistaiseksi ole seisaketta. Tesoman seisakkeen alustava sijainti on määritelty Tesoman seisakeselvityksessä (2014). Tesoman seisakkeen alustava sijainti on Tesoman valtatie ylittävän sillan länsipuolella.

Tesomalla sijaitsee monipuolisesti erilaisia palveluita ja alue on lisäksi suhteellisen tiiviisti asuttua. Seisakepaikan lähiympäristössä sijaitsee muun muassa päivittäistavarakaupan yksiköitä sekä pienyrityksiä. Alueella sijaitsee myös muun muassa Tesoman kirkko, useita kouluja ja päiväkoteja sekä kirjasto. Asuinalueita sijaitsee sekä radan pohjois- että eteläpuolella. Vajaan kilometrin etäisyydellä sijaitsee myös Mediapolis. Erilaista teollista toimintaa sijaitsee erityisesti radan vieressä sen eteläpuolella, Tesoman valtatie itäpuolella, mutta myös jonkin verran Tesoman valtatiestä länteen, myös radan varressa.

Asukkaita seisakepaikan lähietäisyydellä (500 m säteellä linnuntietä mitattuna) on noin 1 500, 1 km:n säteellä noin 6 300 ja noin 3 km:n säteellä 29 300. Työpaikkoja on vastaavasti 700 (500 m säteellä), 2 100 (1 km:n säteellä) ja 5 500 (3 km:n säteellä). 3 kilometrin etäisyydellä olevista tiedoista on vähennetty Paasikiventien itäpuolella sijaitsevat asukas- ja työpaikkamäärät, sillä ne sijoittuvat selkeästi Lielahden alueelle. Väestö- ja työpaikkamäärien perusteella Tesomalla on jo nykyisellään paljon junan käyttäjäpotentiaalia.

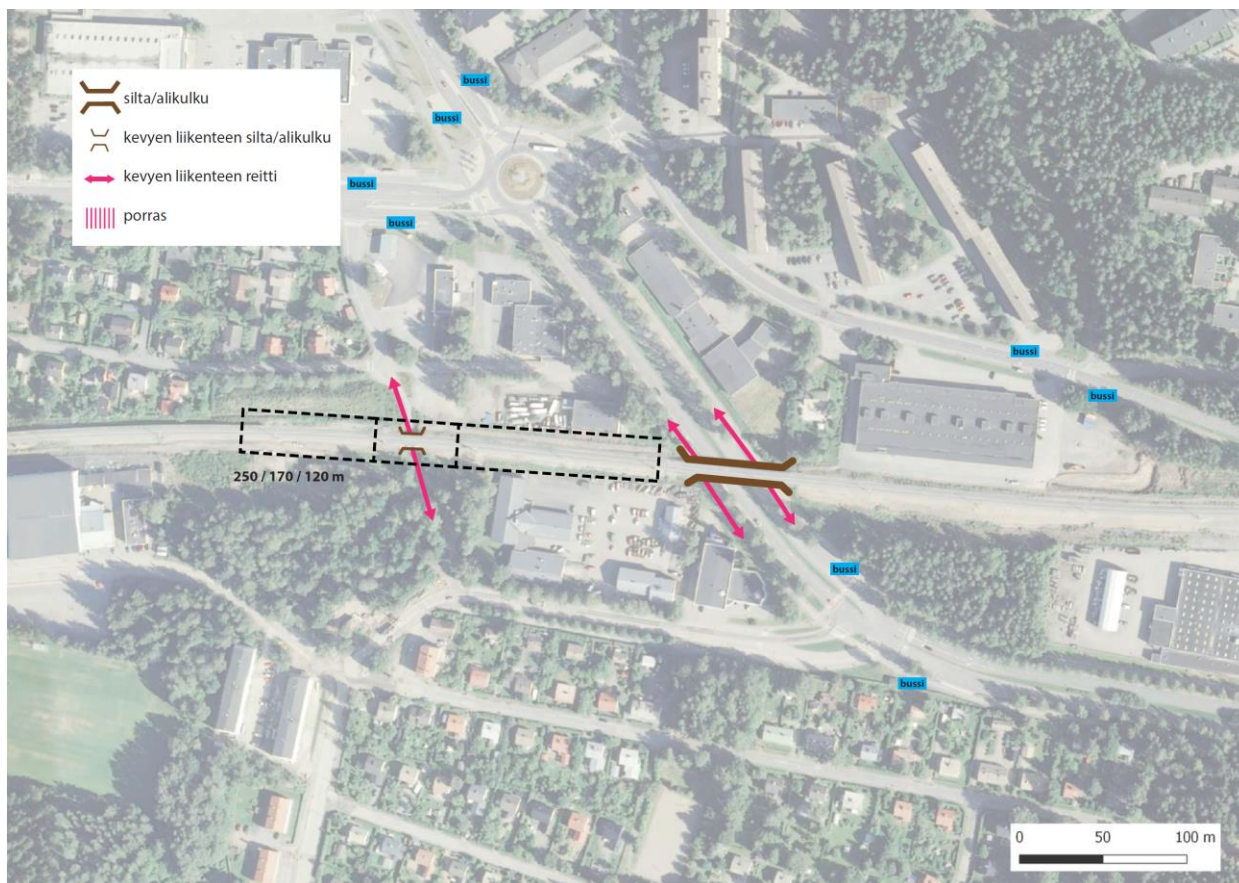


Kuva: Keskeiset toiminnot ja pääväylät Tesoman seisakkeen lähiympäristössä. Kuvassa mustalla katkoviivalla 500 m ja 1 000 m säteet.

Seisakkeen liittyminen toimintoihin ja muuhun rakenteeseen

Tesoman suunniteltu seisake sijaitsisi keskeisesti Tesoman keskuksen palveluiden lähellä ja tärkeimpien teiden läheisyydessä. Tällä hetkellä suurin osa busseista kulkee Tesoman valtatie ja/tai Tesomankatua.

Radan alitse pääsee Tesoman kohdalla autolla ja jalan Tesoman valtatieä pitkin aivan suunnitellun seisakepaikan vierestä sekä noin kilometrin päässä seisakepaikasta länteen Kalkunvuorencatua pitkin. Nykyinen jalankulun ja pyöräilyn alikulku on lisäksi suunnittelun seisakepaikan länsireunassa. Tämä yhteys on tärkeä alueen pohjois-eteläsuuntainen kevyen liikenteen yhteys, joka yhdistää radan eri puolilla sijaitsevat alueen osat.

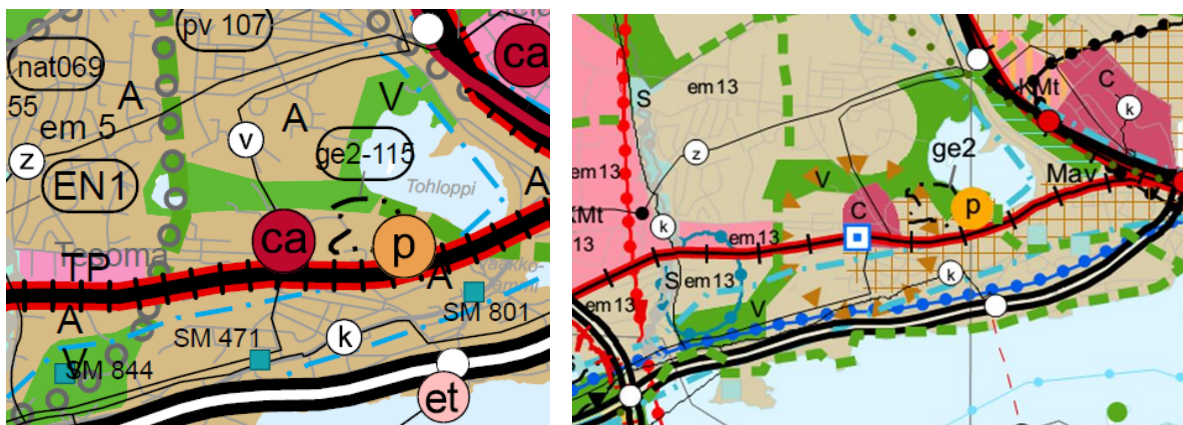


Kuva: Suunnittelun Tesoman seisakkeen alustava sijainti on merkitty mustalla katkoviivalla.

Maankäytön suunnittelutilanne Tesomalla

Maakuntakaavat Tesomalla

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa Tesoma on merkitty alakeskukseksi (ca). Pirkanmaan kokonaismaakuntakaava 2040:n lausuntoversiossa sen sijaan on selvästi haluttu korostaa Tesoman kehittämistä raideliikenteeseen tukeutuvana alueena. Uuden kokonaismaakuntakaavan luonnoksessa Tesoma on merkitty keskustatoimintojen alueeksi. Tesoman keskusta-alue sijoittuu pääasiassa radan pohjoispuolelle. Tesoman keskusta-alueella vähittäiskaupan suuryksikön enimmäismitoitukseksi on määritetty 30 000 k-m². Tesomaan on myös osoitettu ”tiivistettävän asemanseudun” kehittämisperiaatemarkintä, jolla osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen. Radan eteläpuolinen alue on myös osa tiivistä joukkoliikennevyöhykettä. Tesoman keskustan itäpuolella on palvelujen kohdemerkinnällä (p) merkitty kohde (Mediapolis).



Kuvat:

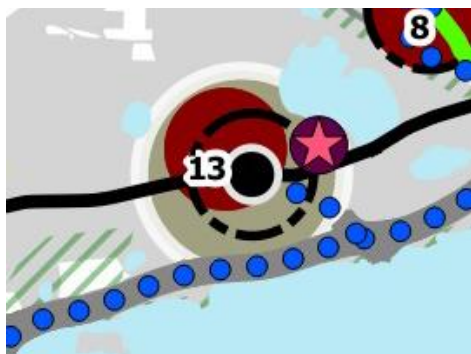
[Vasen] Ote voimassa olevasta Pirkanmaan maakuntakaavayhdistelmästä Tesoman kohdalla.

[Oikealla] Ote Pirkanmaan kokonismaakuntakaava 2040:n lausuntoversiosta (2016) Tesoman kohdalla. Seisake sijoittuu suurin piirtein keskustatoimintojen alueen (C) kohdalle.

Rakennesuunnitelma 2040:n merkinnät ja vaikutukset Tesomalla

Tesoma on rakennesuunnitelmassa määritelty aluekeskukseksi sekä joukkoliikenteen solmupisteeksi. Tesomaan on merkitty juna-asema/seisake ja lähijunaliikenneyhteys. Lisäksi Tesomaan tulee runkobussiyhteys. Tesoman keskuksen vieressä sijaitsee myös viestinnän ja kulttuurin osaamiskeskittymä (Mediapolis).

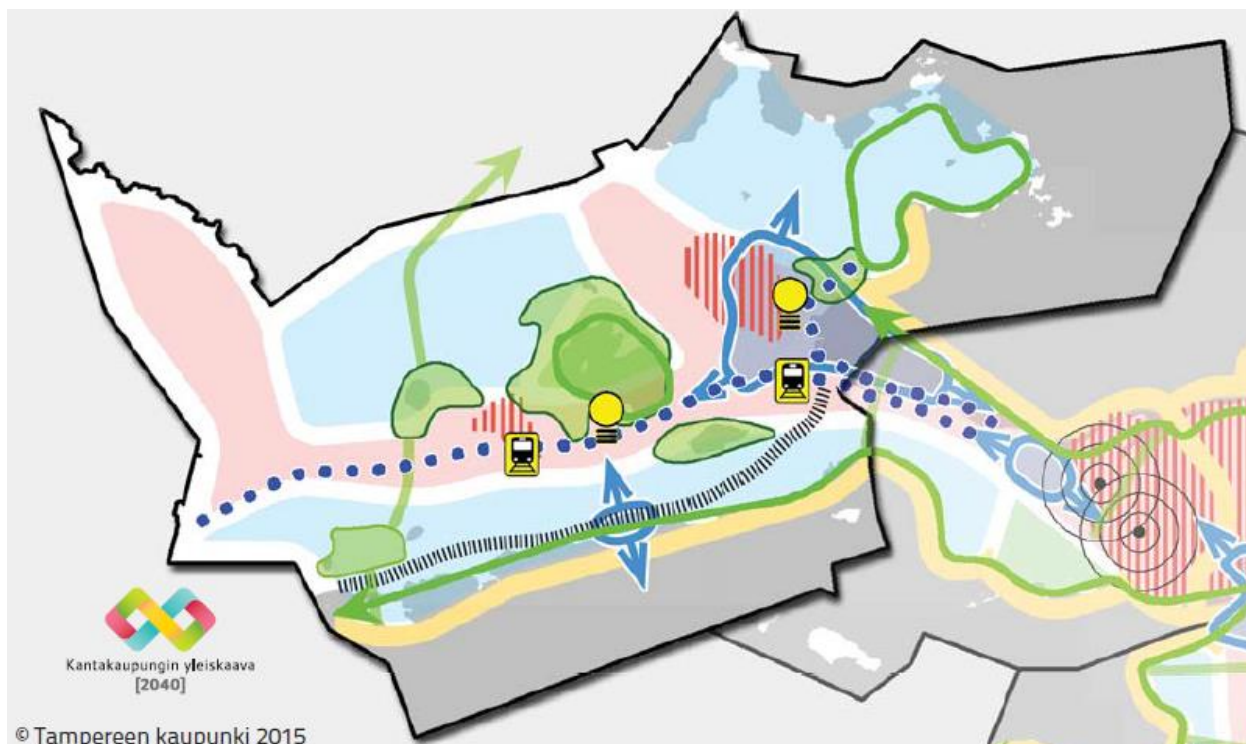
Rakennesuunnitelman toteuttamishjelmassa Tesoman seisakkeen toteuttaminen on ajoitettu vuosille 2021 – 2030. Vuoteen 2040 mennessä Tesomaan on suunniteltu yhteensä 4 500 asukkaan / 2 150 asunnon lisäystä. Väestönlisäyksestä 30 % ajoittuu vuoteen 2020 mennessä, 40 % vuosille 2021 – 2030 ja 30 % vuosille 2030 – 2040. Uusia työpaikkoja Tesomaan on osoitettu yhteensä 650 vuoteen 2040 mennessä.



Kuva: Ote Rakennesuunnitelma 2040:sta Tesoman (13) kohdalla. Tähti kuvaa Mediapoloksen viestinnän ja kulttuurin osaamiskeskittymää.

Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040

Tampereen kaupunki on parhaillaan laatimassa koko kantakaupungin alueen yleiskaavaa. Tampereen kaupunkistrategiassa Tampereen läntisissä osissa on kaksi aluekeskusta, Tesoma ja Lielähti. Yleiskaavan alueellisissa tavoitteissa kaupungin läntisissä osissa on nähty tärkeänä erityisesti näiden kahden keskuksen välisten yhteyksien parantaminen (kevyellä liikenteellä sekä joukkoliikenteellä). Lisäksi molempien keskusten kehittäminen perustuu mahdollisen lähijunaliikenteen vetovoimaan. Yleiskaavan luonnosta ei vielä ole laadittu.

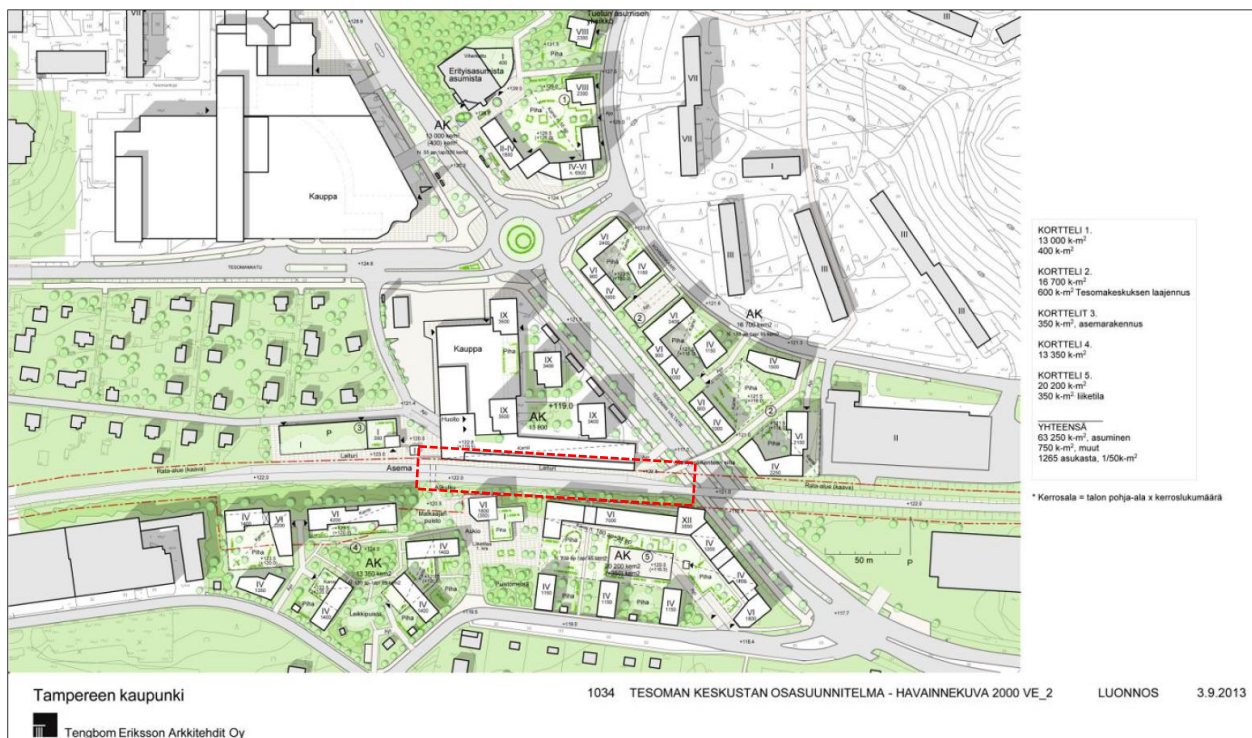


Kuva: Tampereen läntisen alueen alueelliset tavoitteet kartalla. (Lähde: Tampereen kantakaupungin yleiskaavan tavoitteet)

Tesoman yleissuunnitelma

Tampereella on vuonna 2011 toteutettu Yhdyskuntarakenteen eheyttämishanke (EHYT), jossa Tesoma lähialueineen on määritelty yhdeksi alueelliseksi eheyttämiskohteeksi. EHYT-hankkeen jälkeen Tesomalla käynnistettiin yleissuunnittelutyö, jolla tutkittiin täydennysrakentamiseen mahdollisuuksia Tesomalla. Vuonna 2013 laaditussa yleissuunnitelmaluonnoksessa alueelle esitettiin täydennysrakentamista yhteensä noin 222 500 k-m². Uusia asukkaita suunnitelman mukaan tulisi noin 4 450.

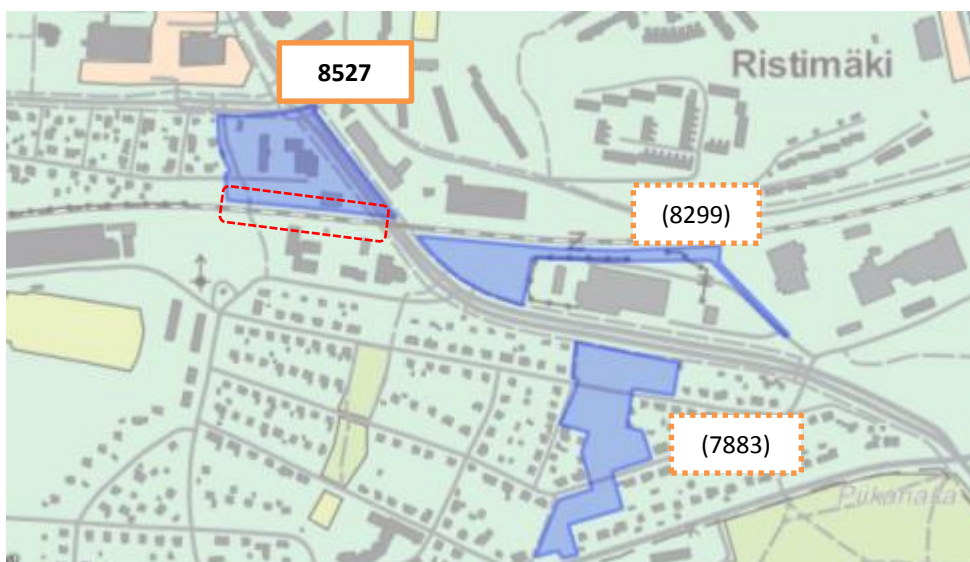
Yleissuunnitelmassa on uutta rakentamista esitetty sekä radan pohjois- että eteläpuolille. Uuden rakentamisen ja mahdollisten uusien raiteiden yhteensovittaminen tulee tarkemmassa suunnittelussa vielä tutkia tarkemmin. Pohjoispuolella tilatarkasteluita tehdään jo käynnissä olevan asemakaavahankkeen yhteydessä.



Kuva: Tesoman yleissuunnitelma (2013). Seisakkeen alustava sijainti merkitty punaisella katkoviivalla.

Asemakaavat Tesoman seisakkeen läheisyydessä

Tesoman seisakkeen läheisyydessä on vireillä kolme asemakaavahanketta. Asemakaavahankkeista hankkeet 8299 ja 7883 ovat tulleet vireille jo 2006 – 2008 välisenä aikana, mutta ne eivät ole toistaiseksi edenneet. Hankkeessa 8299 on ollut alun perin tarkoituksena muuttaa teollisuustontti liike-, toimisto- ja teollisuuskäyttöön. Hankkeessa 7883 tarkoituksena on ollut pientaloalueen täydentäminen. Radan eteläpuolella sijaitsevien teollisuuskortteleiden omistajat ovat kuitenkin nyt osoittaneet uudelleen kiinnostuksesta muuttaa alueiden käyttötarkoitus enemmän asumiseen.



Kuva: Vireillä olevat asemakaavahankkeet Tesoman seisakkeen lähiympäristössä. Seisakkeen alustava sijainti merkitty punaisella katkoviivalla.

Asemakaavahanke 8527

Asemakaavahanke 8527 koskee radan pohjoispuolella sijaitsevaa korttelia. Hankkeen tarkoituksena on käyttötarkoituksen muutos päivittäistavarakaupalle ja asumiselle sekä rakennusoikeuden lisääminen. Suunnittelualueen asemakaavan laatimiseksi on tehty aloite Pirkanmaan Osuuskaupan sekä osuuskaupan omistamien Kiinteistö Oy Pankki-Tesoman ja Kiinteistö Oy Ristimäenkatu 1:n pyynnöstä syksyllä 2013.

Asemakaavahanke on parhaillaan käynnissä ja siinä ratkaistaan Tesoman seisakkeen ja lähijunaliikenteen kannalta keskeisiä reunaehtoja, kuten radan alikulun järjestelyistä, aluevarauksista laitureita ja lisäraiteita sekä liityntäpysäköintiä varten sekä yhteyksistä seisakkeelle eri puolilta aluetta.

Hakijan tavoitteena on toteuttaa kortteliin liike- ja asuinrakentamisen kokonaisuus, johon sisältyy noin 4 000 k-m² liiketilaa, noin 3 000 k-m² päivittäistavarakauppaa, 500 k-m² muita liike- ja palvelutiloja, noin 500 k-m² varasto- ja taustatiloja sekä asumista noin 14 000 k-m². Pysäköinti kortteliin on suunniteltu toteutettavan sekä maantaso- että laitospysäköintinä.

4.12.2015 luonnoksissa kokonaisrakennusoikeus noin 14 000 m², josta liiketiloja noin 3 600 m² ja asumista 10 400 m². Pysäköintipaikkoja liiketilan yhteydessä noin 176 kpl ja asumiselle 92 kpl. Radan pohjoispuolelle ei liityntäpaikkoja ole erikseen suunnitelmassa merkitty, mutta niille on aluevaraus uuden alikulun länsipuolella.

Luonnoksissa lähtökohtana on ollut säilyttää nykyinen kevyen liikenteen alikulku ja käyttää sitä radan alitukseen alkuvaiheessa. Uusi kevyen liikenteen alikulku (joka vastaisi kaltevuuksiltaan nykyisiin vaatimuksiin) tulisi noin 50 metriä nykyisestä alikulusta länteen päin. Luonnoksissa on varauduttu uuden raiteen rakentamiseen nykyisen raiteen pohjoispuolelle. Laiturit olisivat reunalaitureita ja laiturin vaihto onnistuisi sekä länsipäästä edellä mainittuja alikulkuja pitkin tai itäpäästä Tesoman valtatie ratasillan kupeesta porrasyhteydellä sekä hissillä. Tesoman seisakkeen suunnittelun suurimpia haasteita junaliikenteen kannalta ovat alikulkujen järjestelyt sekä alueen eri puolille johtavien yhteyksien kehittäminen. Toisaalta hanke tuo seisakkeen lähiympäristöön paljon uutta asumista ja potentiaalisia käyttäjiä. Lisäksi uudet palvelut ja muut toiminnot elävöittävät ja kaupungistavat seisakkeen ympäristöä, joka on tällä hetkellä lähinnä kevyen liikenteen pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden kulkupaikka.



Kuvat: Asemakaavan viitesuunnitelmaluonnokset 22A (ennen seisaketta) ja 22B (seisakkeen jälkeen), 4.12.2015. Luonnosvaihtoehdoissa 25 ja 26 liiketila on sijoitettu kaava-alueen pohjoisosaan ja yksi asuinrakennuksista sijaitsee liiketilan sijaan lähempänä rataa.

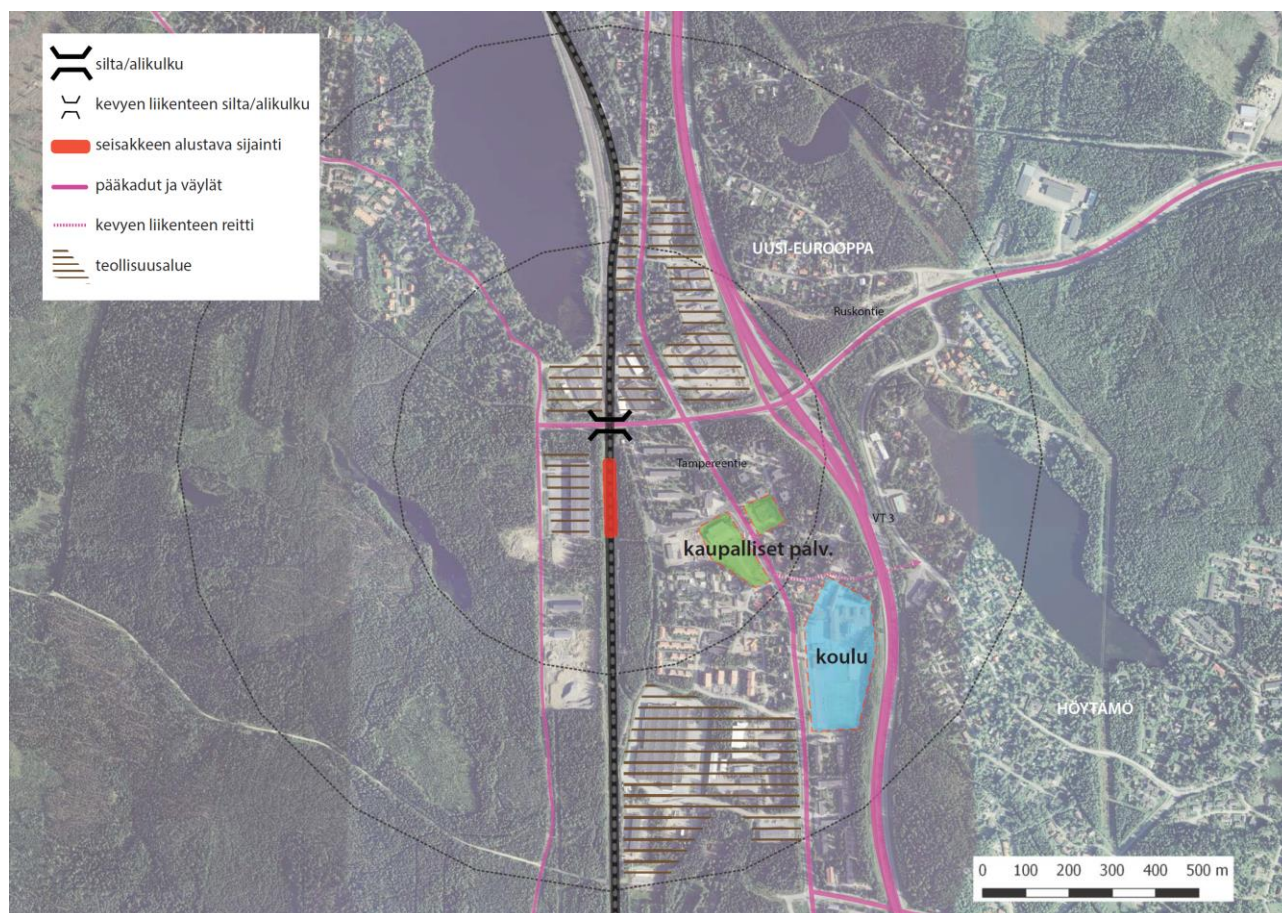
Nykytilanne Sääksjärven uuden seisakkeen lähiympäristössä

Seisakkeen sijainti ja nykyinen maankäyttö

Sääksjärvellä ei toistaiseksi ole seisaketta. Seisakkeen alustavaksi sijainniksi ”Lisäraiteiden aluevaraussuunnittelu rataosuudella Toijala – Tampere” -selvityksessä esitetty paikka on Sääksjärven ylikulkusillan eteläpuolella. Rata ja alustava seisakepaikka sijaitsevat Sääksjärven taajaman länsireunassa.

Pääosa taajamatoiminnoista sekä Sääksjärven palvelut sijaitsevat seisakkeen itäpuolella radan ja valtatie 3 välisellä alueella. Aivan radanvartta lukuun ottamatta seisakepaikan länsi- ja lounaispuolella sijaitsevat alueet ovat rakentamattomia. Jonkin verran asutusta sijaitsee seisakepaikalta luoteeseen Sääksjärven rannalla. Lisäksi valtatie 3 itäpuolella sijaitsevat Höytämön ja Uusi-Euroopan asuinalueet ovat 1 – 1,5 km:n etäisyydellä seisakepaikasta. Alle kilometrin etäisyydellä seisakepaikasta on koulu sekä kaupallisia palveluita. Radan varressa on pääasiassa teollisuutta.

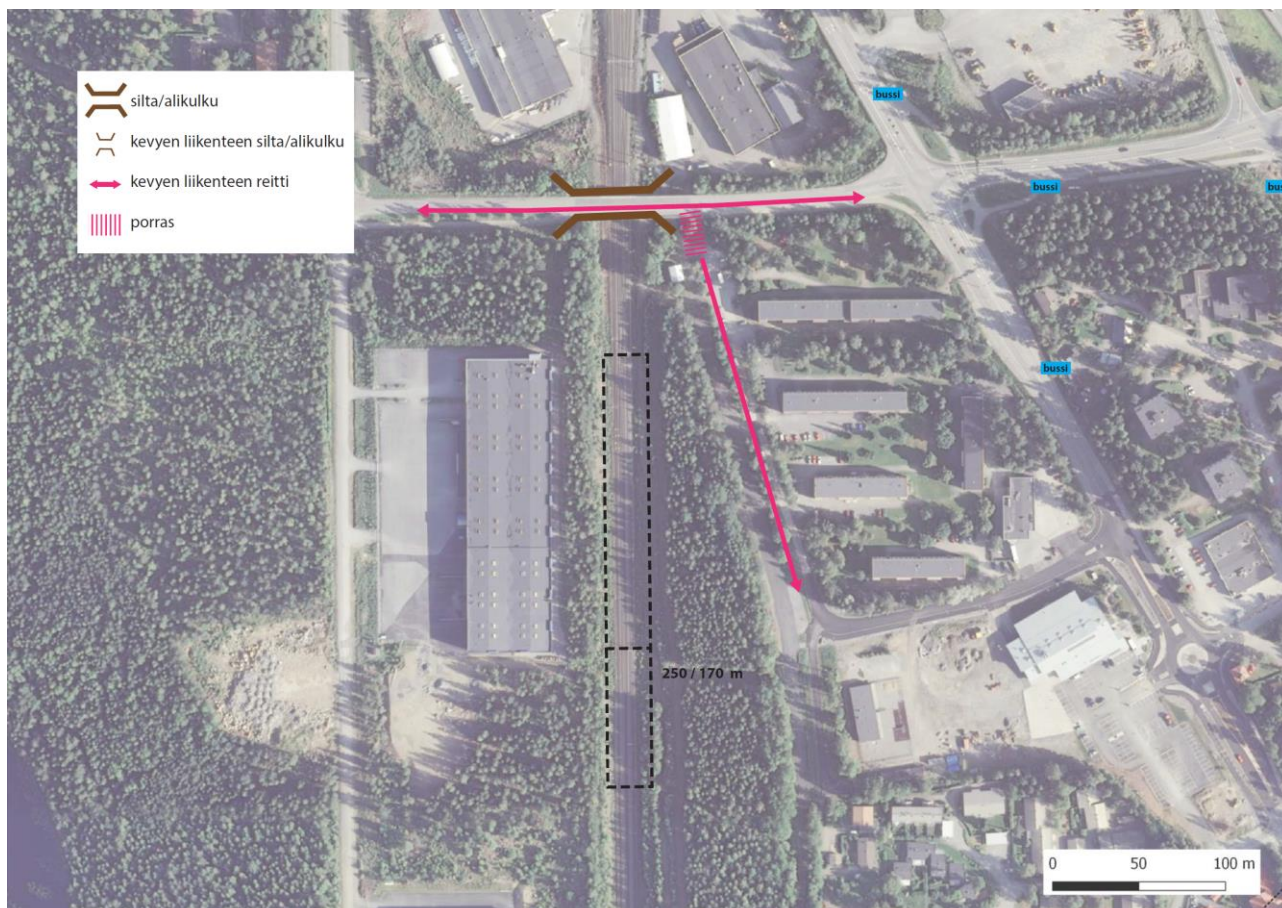
Asukkaita seisakepaikan lähietäisyydellä (500 m säteellä linnuntietä mitattuna) on noin 800, 1 km:n säteellä noin 1 700 ja noin 3 km:n säteellä 7 100. Työpaikkoja on vastaavasti 200 (500 m säteellä), 500 (1 km:n säteellä) ja 2 500 (3 km:n säteellä).



Kuva: Keskeiset toiminnot ja pääväylät Sääksjärven seisakkeen lähiympäristössä. Kuvassa mustalla katkoviivalla 500 m ja 1 000 m säteet.

Seisakkeen liittyminen toimintoihin ja muuhun rakenteeseen

Seisakepaikan läheisyydessä (1 km säde) on vain yksi radan ylityspaikka, Ruskontien silta seisakepaikan pohjoispuolella. Sillalla on myös jalankulun yhteys. Raiteiden länsipuolella alustavan seisakepaikan kohdalla maasto nousee jyrkästi, samoin sillalle on suuri korkeusero. Radan itäpuolella on pururata radan tasossa ja sen vierestä on jyrkät portaat Ruskontien sillan tasolle. Ruskontieltä pääsee Tampereentielle, jolla suurin osa palveluista sijaitsee.



Kuva: Sääksjärven seisakkeen likimääräinen sijainti merkitty mustalla katkoviivalla.

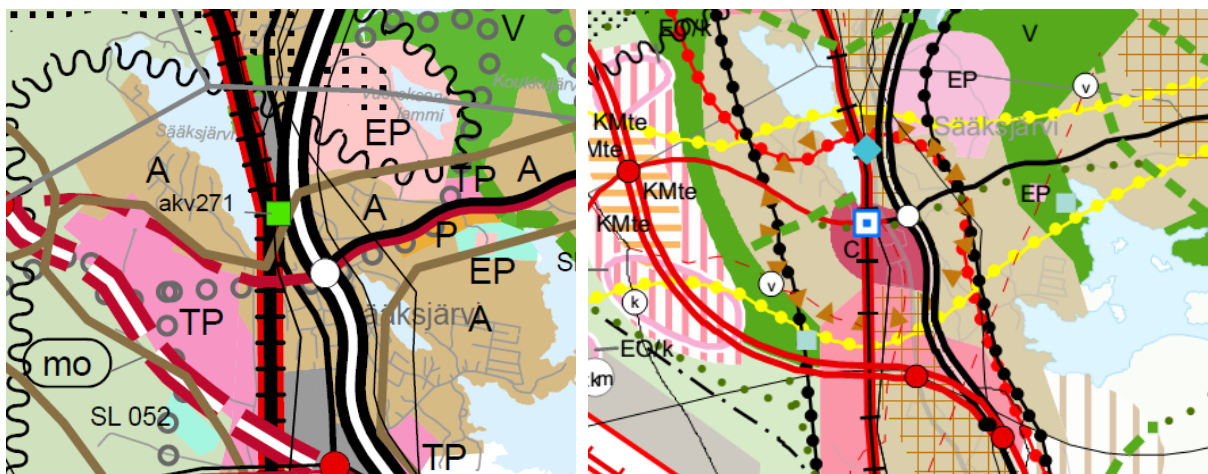
Maankäytön suunnittelutilanne Sääksjärvellä

Maakuntakaavat Sääksjärvellä

Uudessa maakuntakaavassa Sääksjärven seudullinen merkitys kasvaa merkittävästi. Voimassa olevissa maakuntakaavoissa Sääksjärvi on taajamatoimintojen ja työpaikkojen aluetta, mutta sillä ei ole roolia keskuksena. Pirkanmaan kokonaismaakuntakaava 2040:n perusratkaisussa Sääksjärvi sen sijaan on esitetty rataa tukeutuvaksi alakeskukseksi. Sääksjärven keskusta-alueen merkintä sijoittuu seisakkeen ympärille, painottuen sen eteläpuolisiin alueisiin. Sääksjärvellä vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus on maakuntakaavan lausuntoversioon mukaan 25 000 k-m².

Sääksjärven alue on uudessa maakuntakaavassa monen eri kehittämisaluemerkinnän alueella. Sääksjärvellä on ”tiivistettävän asemanseudun” -kehittämisperiaatemarkintä, jolla osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen.

Lisäksi Sääksjärvi sijaitsee seudullisesti katsottuna risteyspaikassa, jossa yhdistyvät useat eri seudullisesti merkittävät kehittämisalueet ja yhteydet. Sääksjärven kautta kulkee uusi ”2-kehän kehittämisvyöhyke”. Tällä merkinnällä kytketään lentokenttää ja itäistä kaupunkiseutua toisiinsa sekä keskusvyöhykkeelle että muihin yritysvyöhykkeisiin. Sääksjärvi kuuluu myös ”valtatie 3 kehittämisvyöhykkeeseen”. Tällä merkinnällä osoitetaan Tampereen ydinkaupunkiseudun länsi-eteläsuuntainen yritysaluevyöhyke. Sääksjärven alue kuuluu myös ”kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhykkeeseen”. Merkinnällä osoitetaan Tampereen ydinkaupunkiseudun pohjois-eteläsuuntainen kehittämisvyöhyke, joka ulottuu Tampereen kaupunkikeskustan ja Lielahden alakeskuksen alueelta Rautaharkon-Lakalaivan alakeskuksen ja henkilöliikenteen aseman sekä Sääksjärven alakeskuksen kautta Lempäälän keskusta. Etelä-Pirkanmaalla vyöhyke jatkuu Akaan taajamassa. Kehittämisvyöhykkeen keskukset toimivat merkittävinä asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittyminä sekä seudullisesti merkittävinä liikenteellisinä solmukohtina. Sääksjärven alueeseen liittyy vahvasti myös maakuntakaavaan sisältyvä uusi 2-kehätie, joka kerää liikenteen Lempäälän ja Pirkkalan uusilta maankäyttöalueilta ja yhdistää ne seudun pääväyliin. 2-kehätie parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja yhdistää Sääksjärven länsipuolelle sijoittuvan työpaikkojen alueen Sääksjärven keskusta.



Kuvvat:

[Vasen] Ote voimassa olevasta Pirkanmaan maakuntakaavayhdistelmästä Sääksjärven kohdalla.

[Oikealla] Ote Pirkanmaan kokonaismaakuntakaava 2040:n lausuntoversiosta (2016) Sääksjärven kohdalla. Seisake sijoittuu suurin piirtein C-merkinnän kohdalle. Sääksjärven keskustamerkinnästä (punainen alue ja C) länteen lähtee uusi 2-kehä.

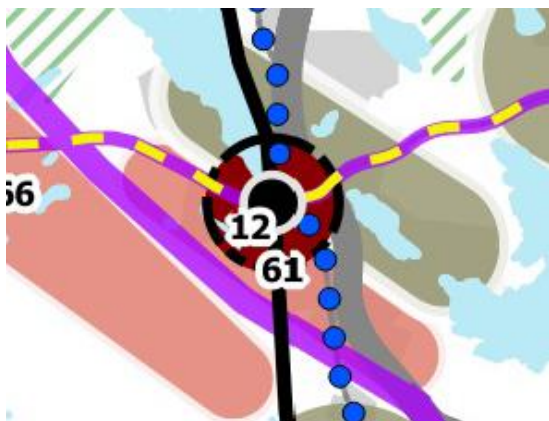
Rakennesuunnitelma 2040:n merkinnät ja vaikutukset Säöksjärvellä

Sääksjärvi on rakennesuunnitelmassa määritelty aluekeskukseksi sekä joukkoliikenteen solmupisteeksi. Sääksjärvelle on merkitty uusi juna-asema/seisake ja lähijunaliikenneyhteys. Lisäksi Sääksjärvelle tulee runkobussiyhteys. Myös kehäbussi 2 kulkee Sääksjärven kautta. Sääksjärven keskustan eteläpuolella sijaitsee uusi/merkittävästi kehitettävä työpaikka-alue.

Rakennesuunnitelman toteuttamishjelmassa Sääksjärven seisakkeen toteuttaminen on ajoitettu vuosille 2021 – 2030. Vuoteen 2040 mennessä Sääksjärvelle on suunniteltu yhteensä 8 000 asukkaan / 4 000 asunnon lisäystä. Väestönlisäyksestä 10 % ajoittuu vuoteen 2020 mennessä, 40 % vuosille 2021 – 2030 ja 50 % vuosille 2030 – 2040. Uusia työpaikkoja Sääksjärvelle on osoitettu

yhteensä 800 vuoteen 2040 mennessä. Myös työpaikkojen sijoittuminen painottuu eniten viimeiselle jaksolle, eli vuosille 2030 – 2040.

Vuosien 2015 – 2020 toteuttamiseen liittyen rakennesuunnitelman toteuttamisohjelmassa todetaan, että Sääksjärven osalta tavoitellaan yleiskaavoituksen käynnistämistä ensi vuonna ja kaavoituksen etenemistä myöhemmin niin, että rakennesuunnitelman mukainen uudisrakentaminen pääsisi alkuun v. 2020 loppuun mennessä.



Kuva: Ote Rakennesuunnitelma 2040:sta Sääksjärven (12) kohdalla.

Yleis- ja asemakaavat Sääksjärvellä

Sääksjärvi on yleis- ja asemakaavoitettua aluetta. Lempäälän kunta on aikeissa aloittaa Sääksjärven alueen yleiskaavatyön lähiaikoina. Mahdolliseen seisakkeeseen on jossain määrin varauduttu jo aiemmassa asemakaavoituksessa osoittamalla radan länsipuolelle tilaa liityntäpysäköinnille.

Nykytilanne Lempäälän aseman lähiympäristössä

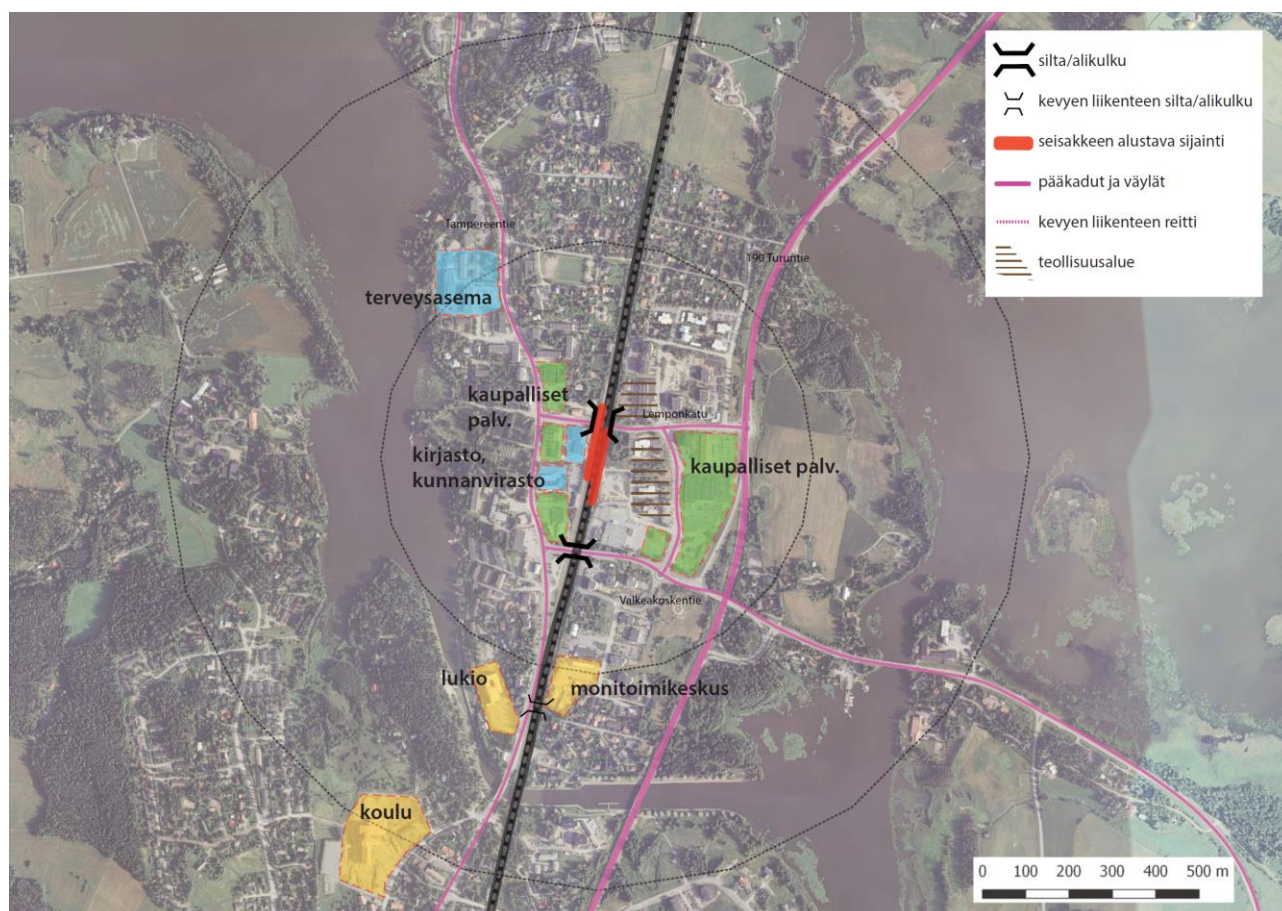
Aseman sijainti ja nykyinen maankäyttö aseman lähiympäristössä

Lempäälä on olemassa oleva asema, joka sijaitsee Lempäälän kunnan keskustaajamassa. Lempäälän asema sijaitsee keskellä keskusta-aluetta, Lemponkadun eteläpuolella. Vanha asemarakennus sijaitsee radan länsipuolella, nykyisten laiturien eteläpuolella.

Lempäälän keskustaajamassa on monipuolisesti erilaisia palveluita, joista suurin osa sijaitsee aivan aseman läheisyydessä. Keskustaajamassa on useita kaupallisia palveluita, kirjasto, kirkko ja kunnanvirasto. Noin 500 metrin päässä asemalta on terveysasema. Lähimmät koulut ovat noin 500 m – 1 000 etäisyydellä.

Lempäälän keskustan väestö on sijoittunut keskustaan ja sen lähiympäristöön. Keskustaajama rajautuu lännessä vesistöön ja idässä tiehen 190. Etelässä asutusta on myös jonkin verran erityisesti radan länsipuolella ja pohjoisessa taas asutus jatkuu suhteellisen yhtenäisenä lähinnä länsipuolella rataa.

Asukkaita seisakepaikan lähietäisyydellä (500 m säteellä linnuntietä mitattuna) on noin 1 400, 1 km:n säteellä noin 2 400 ja noin 3 km:n säteellä 7 900. Työpaikkoja on vastaavasti 900 (500 m säteellä), 1 400 (1 km:n säteellä) ja 2 000 (3 km:n säteellä).

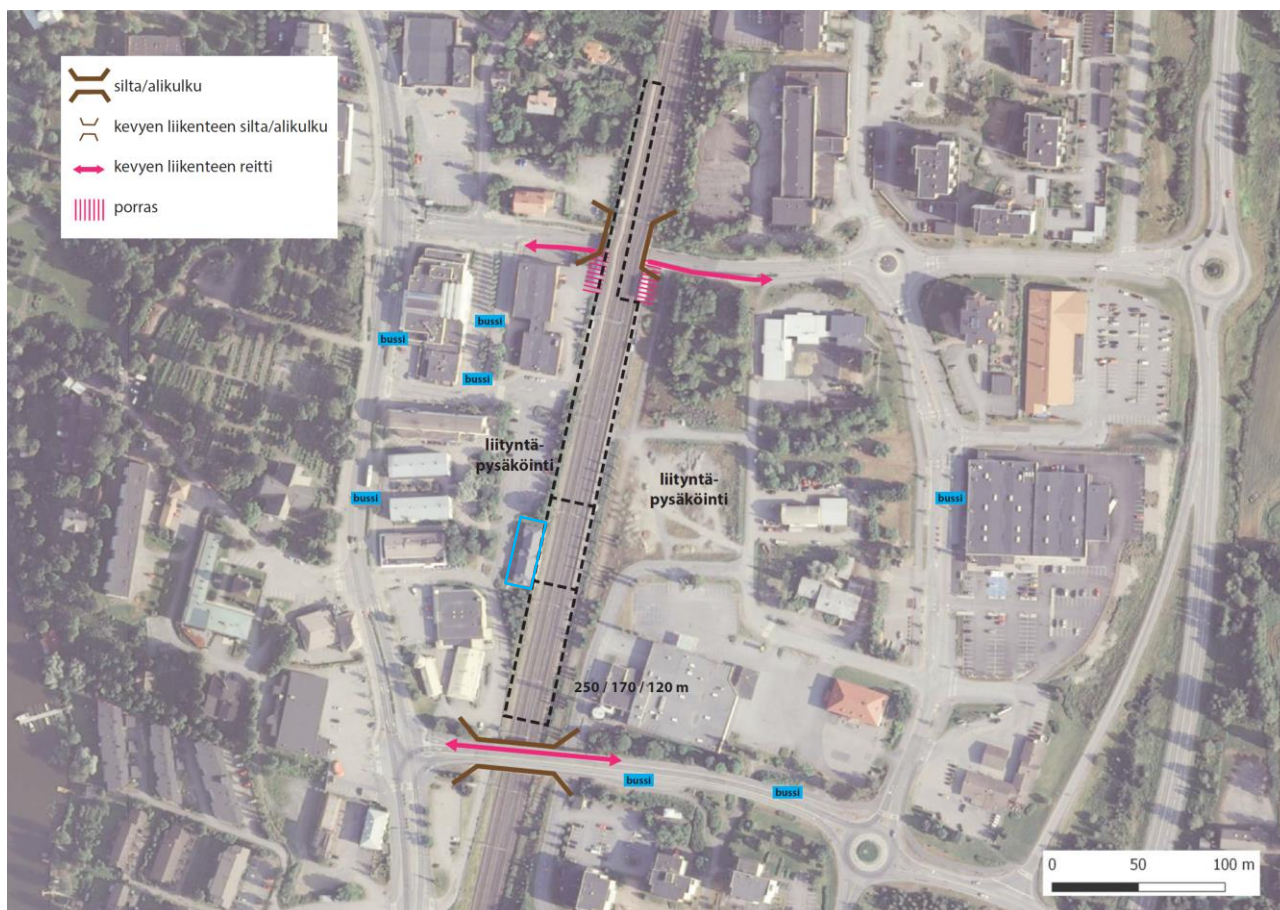


Kuva: Keskeiset toiminnot ja pääväylät Lempäälän aseman seisakkeen lähiympäristössä. Kuvassa mustalla katkoviivalla 500 m ja 1 000 m säteet.

Seisakkeen liittyminen toimintoihin ja muuhun rakenteeseen

Asema sijaitsee keskeisellä paikalla. Keskustan kohdalla radan ylitse kulkee silta Valkeakoskentiellä jonkin verran aseman eteläpuolella. Lemponkatu taas kulkee ratasillan alitse aseman pohjoispuolella. Tästä alikulusta on myös porrasyhteys laitureille ja tätä kautta myös voi vaihtaa laituria. Rata ja laiturialue jakavat keskusta-alueen ja pidentävät jalankulkijoiden matkoja palvelusta toiseen.

Radan voi myös alittaa noin 500 m laiturialueesta etelään lukion ja monitoimikeskuksen kohdalla. Tämä on vain kevyen liikenteen yhteys.



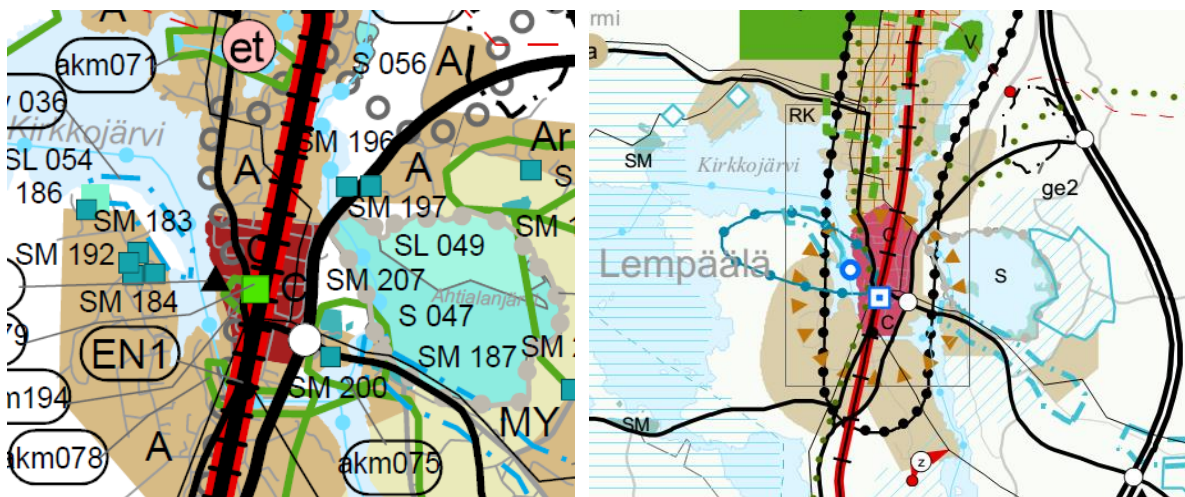
Kuva: Lempäälän aseman likimääräinen sijainti merkitty mustalla katkoviivalla. Länsipuolella nykyinen laiturij sijaitsee osittain Lemponkadun ylittävällä sillalla. Vanha, suojeltu asemarakennus merkitty sinisellä yhtenäisellä viivalla.

Maankäytön suunnittelutilanne Lempäälän keskustassa

Maakuntakaavat Lempäälässä

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa Lempäälä on ollut keskustatoimintojen aluetta. Luonnosvaiheessa olevassa Pirkanmaan kokonaismaakuntakaava 2040:n luonnoksessa Lempäälän merkinnät eivät merkittävästi ole muuttuneet. Kaavaehdotuksen lausuntoversiossa Lempäälään on osoitettu ”tiivistettävän asemanseudun” – kehittämisperiaatemarkintä, jolla osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen. Lempäälässä vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus 55 000 k-m².

Kuten Sääksjärven alue, myös Lempäälä kuuluu ”*kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhykkeeseen*”. Tällä merkinnällä osoitetaan Tampereen ydinkaupunkiseudun pohjois-eteläsuuntainen kehittämisvyöhyke, joka ulottuu Tampereen kaupunkikeskustan ja Lielahden alakeskuksen alueelta Rautaharkon-Lakalaivan alakeskuksen ja henkilöliikenteen aseman sekä Sääksjärven alakeskuksen kautta Lempäälän keskusta. Etelä-Pirkanmaalla vyöhyke jatkuu Akaan taajamassa. Kehittämisvyöhykkeen keskukset toimivat merkittävinä asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittyminä sekä seudullisesti merkittävinä liikenteellisinä solmukohtina.



Kuvat:

[Vasen] Ote voimassa olevasta Pirkanmaan maakuntakaavayhdistelmästä Lempäälän kohdalla

[Oikealla] Ote Pirkanmaan kokonaismaakuntakaava 2040:n lausuntoversiosta (2016) Lempäälän kohdalla.

Rakennesuunnitelma 2040:n merkinnät ja vaikutukset Lempäälässä

Lempäälä on rakennesuunnitelmassa määritelty aluekeskukseksi sekä joukkoliikenteen solmupisteeksi. Lempäälään on merkitty juna-asema/seisake ja lähijunaliikenneyhteys. Lisäksi Lempäälään tulee runkobussiyhteys.

Rakennesuunnitelman toteuttamishjelmassa tavoitteena on kehittää Lempäälän lähijunaliikennetarjontaa. Vuoteen 2040 mennessä Lempäälään on suunniteltu yhteensä 10 000 asukkaan / 5 000 asunnon lisäystä. Väestönlisäyksestä 25 % ajoittuu vuoteen 2020 mennessä, 40 % vuosille 2021 – 2030 ja 35 % vuosille 2030 – 2040. Uusia työpaikkoja Lempäälään on osoitettu yhteensä 1 000 vuoteen 2040 mennessä. Puolet uusista työpaikoista on ajoitettu toiselle jaksolle, eli vuosille 2021 – 2030.

Vuosien 2015 – 2020 toteuttamiseen liittyen rakennesuunnitelman toteuttamishjelmassa todetaan, että Lempäälän keskustan kaavahankkeet ja palvelujen suunnittelu etenevät, mutta neuvottelut valtion maiden jalostamisesta ovat vielä kesken. Keskustan tulisi kasvaa reilulla 1000 asunnolla ja sinne sijoittuisi n. 200 uutta työpaikkaa v. 2020 loppuun mennessä, mikä edellyttää suunnitelmien etenemistä rakennusprojekteiksi.

suuntainen viherkäytävä, joka yhdistää keskustan eri osat toisiinsa radan yli. Yleissuunnitelman mukaan kaikki keskeiset palvelut sijoittuvat aseman ympäristöön, radan molemmin puolin, keskelle keskustaa. Yleissuunnitelman mukaan keskusta-alueen asukasmäärä voisi nousta jopa 5 500 asukkaalla vuoteen 2030 mennessä.



Kuva: Lempäälän keskustan yleissuunnitelma, 9.2.2015

Lempäälän ydinkeskustakorttelien asemakaavamuutos

Ydinkeskustakorttelien asemakaavanmuutos on ensimmäinen uusi asemakaava, jolla uutta osayleiskaavaa on lähde toteuttamaan keskustan alueella. Ydinkeskustakorttelien asemakaavamuutos on vireillä ja asemakaavamuutoksen luonnokset ovat olleet nähtävillä syksyllä 2015. Kaavan tavoitteena on tällä hetkellä tehottomasti rakennetun alueen täydennysrakentaminen. Asumisen lisäksi alueella on tarkoitus sijoittaa hallinto-, toimisto-, palvelu- ja myymälätiloja. Julkisista palveluista alueella on tarkoitus sijoittaa kirjasto ja kunnan virastotalo.

Luonnosvaiheessa esillä on ollut kaksi vaihtoehtoa, joissa rakennusoikeutta alueelle tulee vaihtoehdosta riippuen noin 44 000 – 48 000 kem². Uusia asuntoja alueelle tulee vaihtoehdosta riippuen 290 – 300. Tällä hetkellä alueella on toteutunutta kerrosalaa noin 4 700 kem². Molemmissa vaihtoehdoissa alueen pysäköinti on pääisassa rakenteellista sekä kadunvarsipysäköintiä. Paikkoja on vaihtoehdosta riippuen noin 340 – 400. Nykyiset liityntäpysäköintipaikat sijaitsevat kaava-alueella.

Kunnan tavoitteena on aloittaa kaavan toteuttaminen jo lähivuosina.

Kaavamuutoksella varaudutaan rautatieliikenteen lisääntymiseen sekä raide- ja laiturimuutoksiin. Kaavaluonnoksessa aluevaraus on Lisäraiteiden aluevaraussuunnitelman (Liikennevirasto ja

Pirkanmaan liitto, 2012) mukainen. Aluevaraussuunnitelman mukaan itäinen raide 3 ja itäinen reunalaituri poistuvat, jolloin muodostetaan uusi keskilaituri, uudet raiteet 3 ja 4 sekä uusi itäreunan laiturit.



Kuva: Asemakaavan muutosalue ortoilmakuvan päällä.



Kuva: Ote Keskustan ydinkorttelien asemakaava-alueen vaihtoehdosta 1 (14.10.2015).

Nykytilanne Ruutan uuden seisakkeen lähiympäristössä

Seisakkeen sijainti ja nykyinen maankäyttö seisakkeen lähiympäristössä

Ruutanassa ei ole tällä hetkellä seisaketta. Alustavasti Ruutan seisakkeen sijaintipaikaksi on ehdotettu Ruutanatien ja radan risteyskohdan pohjoispuolta. Tällä paikalla on myös aiemmin sijainnut Ruutan seisake (pysähdykset Ruutanassa on lopetettu vuonna 1990). Tarkemmassa ratateknisessä tarkastelussa on Ruutan seisakkeen mahdollisiksi sijaintipaikoiksi täsmentynyt kaksi paikkaa. Toinen sijaitsee noin 0,5 kilometriä risteyskohdasta pohjoiseen ja toinen sijaitsee risteyskohdassa, nykyisen ruutanatien ylittävän sillan kohdalla.

Ruutan taajama on pieni asuintaajama, jossa on jonkin verran peruspalveluita. Alustavan, eteläisemmän seisakepaikan läheisyydessä on päiväkoti, kauppa ja terveysasema. Asukkaita eteläisemmän seisakepaikan lähietäisyydellä (500 m säteellä linnuntietä mitattuna) on noin 500, 1 km:n säteellä noin 1 700 ja noin 3 km:n säteellä 2 900. Työpaikkoja on vastaavasti 40 (500 m säteellä), 100 (1 km:n säteellä) ja 200 (3 km:n säteellä).

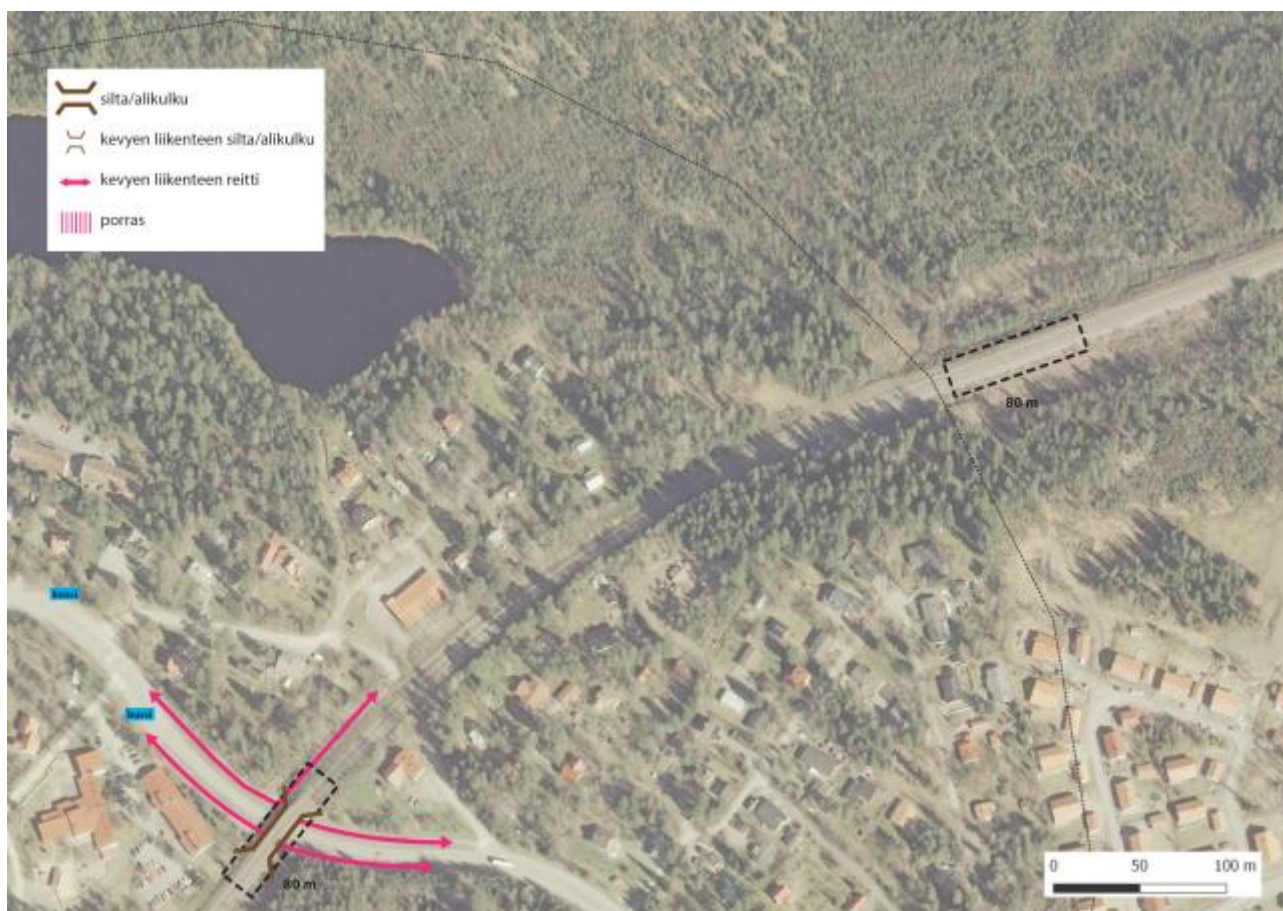


Kuva: Keskeiset toiminnot ja pääväylät Ruutan seisakkeen lähiympäristössä. Kuvassa mustalla katkoviivalla 500 m ja 1 000 m säteet.

Seisakkeen liittyminen toimintoihin ja muuhun rakenteeseen

Alustava eteläisempi seisakepaikka on keskeisellä paikalla taajaman pääväylän eli Ruutanatien vieressä. Ruutanantie alittaa radan ja samalla kohtaa on myös kevyen liikenteen yhteys radan alitse. Noin kilometrin päässä etelään tästä seisakepaikasta on toinen alikulku. Muutoin taajama-

alueella ei ole mahdollisuutta ylittää rataa. Pohjoisempaan sijaitseva seisakepaikka sijaitsee selkeästi erillään nykyisestä rakenteesta eikä sinne tällä hetkellä ole teitä.

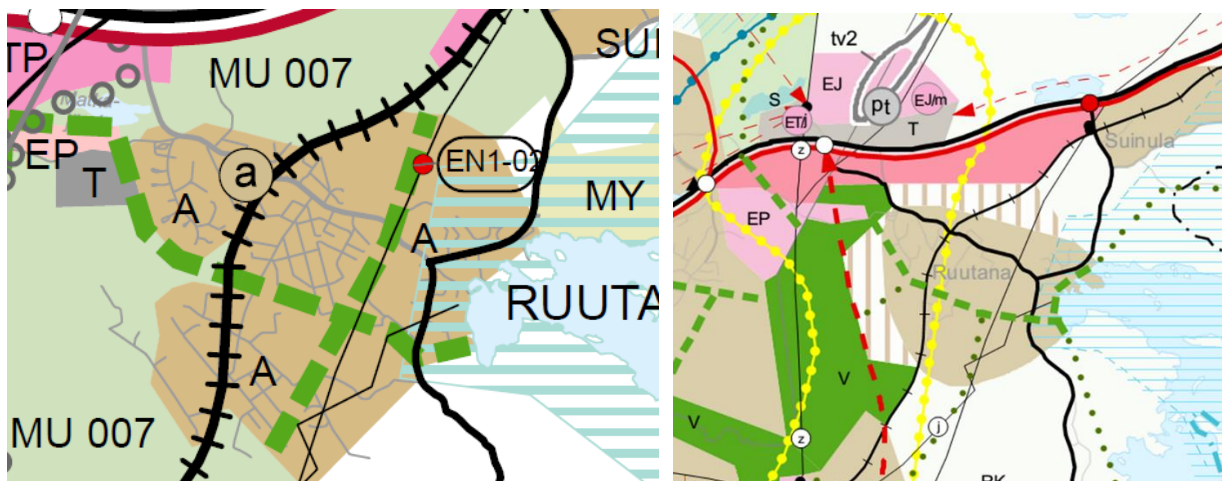


Kuva: Ruutanen seisakkeen mahdolliset sijaintipaikat on merkitty mustalla katkoviivalla.

Maankäytön suunnittelutilanne Ruutanassa

Maakuntakaavat Ruutanassa

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa Ruutana on taajamatoimintojen aluetta. Pirkanmaan kokonaismaakuntakaava 2040:n lausuntoversiossa Ruutanen merkinnät eivät merkittävästi ole muuttuneet. Ruutanen taajaman pohjois- ja länsipuolelle on osoitettu taajamatoimintojen ehdollinen alue, joiden toteuttaminen edellyttää hyvän joukkoliikenteen järjestämistä alueelle. Ruutanen seisakkeen alustavalta paikalta on noin 2 kilometriä valtatie 9 varressa sijaitseville työpaikka-alueille.



Kuvat:

[Vasen] Ote voimassa olevasta Pirkanmaan maakuntakaavayhdistelmästä Ruutanan kohdalla

[Oikealla] Ote Pirkanmaan kokonaismaakunta- ja aluejärjestelmästä 2040:n lausuntoversiosta (2016) Ruutanan kohdalla.

Rakennesuunnitelma 2040:n merkinnät ja vaikutukset Ruutanassa

Ruutana on rakennesuunnitelmassa määritelty vuoden 2040 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Ruutanaan on merkitty juna-asema/seisake ja taajamajunaliikenneyhteys. Rakennesuunnitelman toteuttamishjelmassa Ruutanan seisakkeen toteuttaminen sekä alueen täydennysrakentaminen on ajoitettu tapahtuvan vasta vuoden 2040 jälkeen.



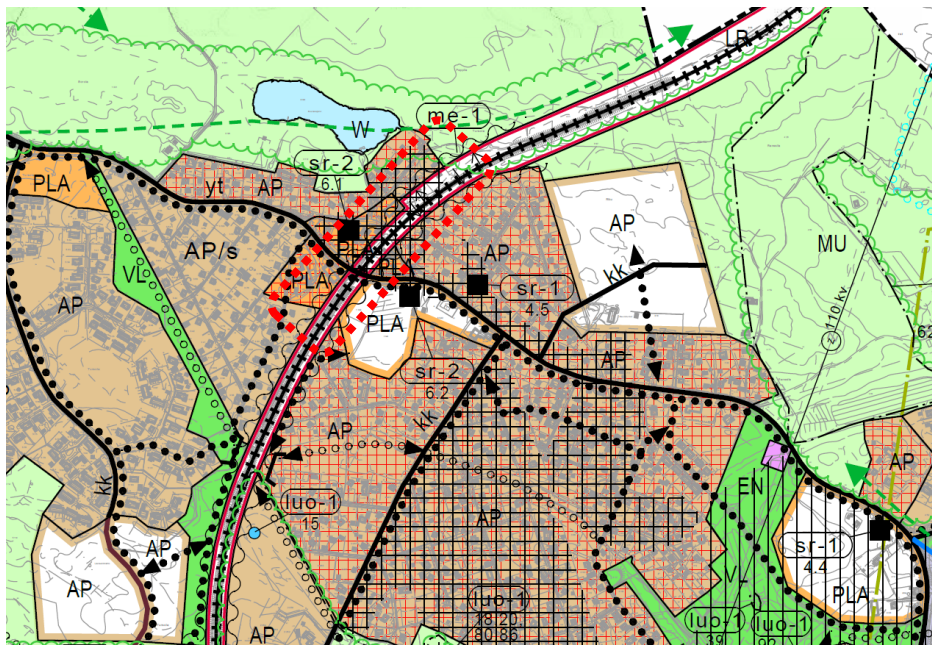
Kuva: Ote Rakennesuunnitelma 2040:sta Ruutanan (71) kohdalla.

Ruutanan alueen osayleiskaava

Ruutanan taajamaan on laadittu osayleiskaava vuonna 2010. Osayleiskaavaehdotuksessa seisakkeen lähiympäristöön on lähinnä osoitettu pienin muutoksin kehitettäviä alueita. Lisäksi seisakkeen ympäristö on merkitty kyläkuvallisesti arvokkaaksi alueeksi, jonka täydennysrakentamisessa on noudatettava erillisiä ”rakentamistapaohjeita noudattaen alkuperäistä rakennustapaa kunnioittaen. Täydennysrakentamisen tulee lisätä alueen kulttuurista kerroksellisuutta siten, ettei alueen arvokkaita erityispiirteitä hävitetä ja että uusi rakentaminen sopeutetaan olemassa olevaan ympäristöön. Alueen tieverkon ominaispiirteiden toivotaan säilyvän. Myöskään alueen kulttuurihistoriallisia arvoja ei pidä vaarantaa alkuperäisen rakennuskannan purkamisella ilman pakottavaa syytä”. Osayleiskaavassa ei ole otettu huomioon mahdollista uutta seisaketta ja sen tilavaatimuksia.

Osayleiskaavaehdotuksen liikenneselvityksessä todetaan raideliikenteeseen liittyen seuraavasti: ”Kaava jättää Ruutanan ja Mustijärven väliin reservialueita MU-merkinnällä: Vuonna 1990

lopetetun lähijunaliikenteen paluu edellyttäisi laajaa ja tehokasta maankäyttöä aseman ympäristöön. Uusi asemapaikka voisi mahdollisesti olla Ruutananjärven itäpuolisella ratasuoralla, jossa on paljon rakentamatonta tilaa kiinni Ruutanan nykyisessä asutuksessa, mutta riittävän etäällä valtatiestä.”



Kuva: Ote Ruutanan alueen osayleiskaavasta. Seisakkeen karkea sijainti merkitty punaisella katkoviivalla.

Asemakaavat Ruutanassa

Ruutanan taajamassa ei ole vireillä asemakaavoja, jotka vaikuttaisivat suorasti suunniteltuun seisakepaikkaan. Oheisessa kuvassa on ote Kangasalan vahvistamattomasta asemakaavayhdistelmästä Ruutanan seisakkeen lähialueelta. ALO-merkityssä korttelissa on tällä hetkellä kunnan nuorisotilana toimiva rakennus, jonka käyttötarkoitusta voitaisiin tarvittaessa muuttaa.



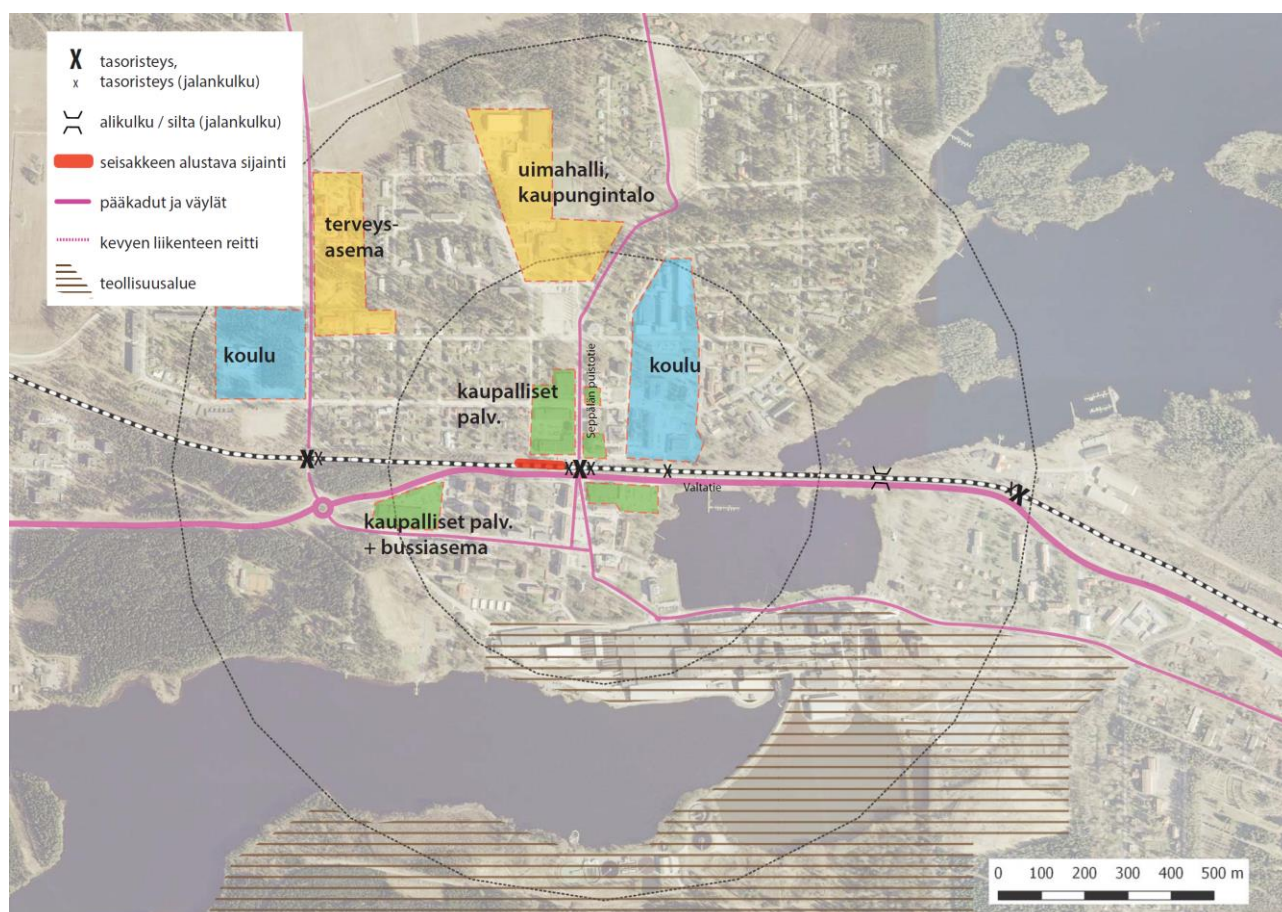
Kuva: Ote Kangasalan vahvistamattomasta asemakaavayhdistelmästä Ruutanan seisakkeen kohdalla.

Nykytilanne Mäntän uuden seisakkeen lähiympäristössä

Sijainti ja nykyinen maankäyttö seisakkeen lähiympäristössä

Mäntän seisakkeen alustava sijainti on radan ja Seppälän puistotien risteyksessä aivan keskellä Mäntän taajaman keskustaa ja keskustatoimintoja. Pääosa Mäntän taajaman palveluista sijaitsee Seppälän puistotien varrella. Jonkin verran kaupallisia palveluita sekä nykyinen bussiasema sijaitsevat seisakepaikasta joitakin satoja metrejä länteen Valtatien varrella.

Asukkaita seisakepaikan lähietäisyydellä (500 m säteellä linnuntietä mitattuna) on noin 1 000, 1 km:n säteellä noin 2 200 ja noin 3 km:n säteellä 5 100. Työpaikkoja on vastaavasti 1 200 (500 m säteellä), 1 600 (1 km:n säteellä) ja 2 100 (3 km:n säteellä).



Kuva: Keskeiset toiminnot ja pääväylät Mäntän seisakkeen lähiympäristössä. Kuvassa mustalla katkoviivalla 500 m ja 1 000 m säteet.

Seisakkeen liittyminen toimintoihin ja muuhun rakenteeseen

Alustavan seisakepaikka sijaitsee radan ja Seppälän puistotien risteuksen tuntumassa. Paikalla on tasoristeys, joka on jalankulun osalta puomiohjattu. Itään päin mennessä muutaman sadan metrin päässä on toinen jalankulun ylityspaikka. Länteen päin mennessä seuraava ylityspaikka (tasoristeys autoille ja jalankulkijoille) on noin 700 metrin päässä.

Lähimmät bussipysäkit sijaitsevat radan eteläpuolella kulkevalla Valtatiellä aivan risteuksen läheisyydessä.



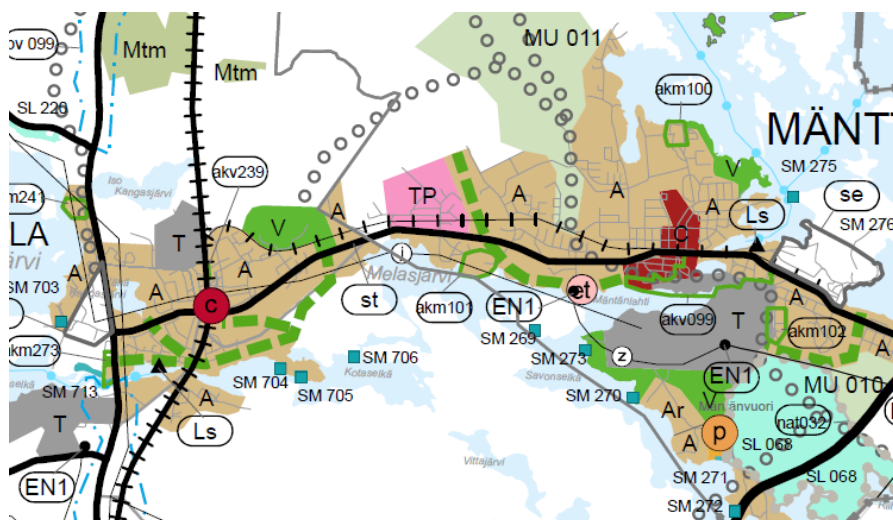
Kuva: Punaisella katkoviivalla merkitty Mäntän seisakkeen alustava sijainti.

Maankäytön suunnittelutilanne Mäntässä

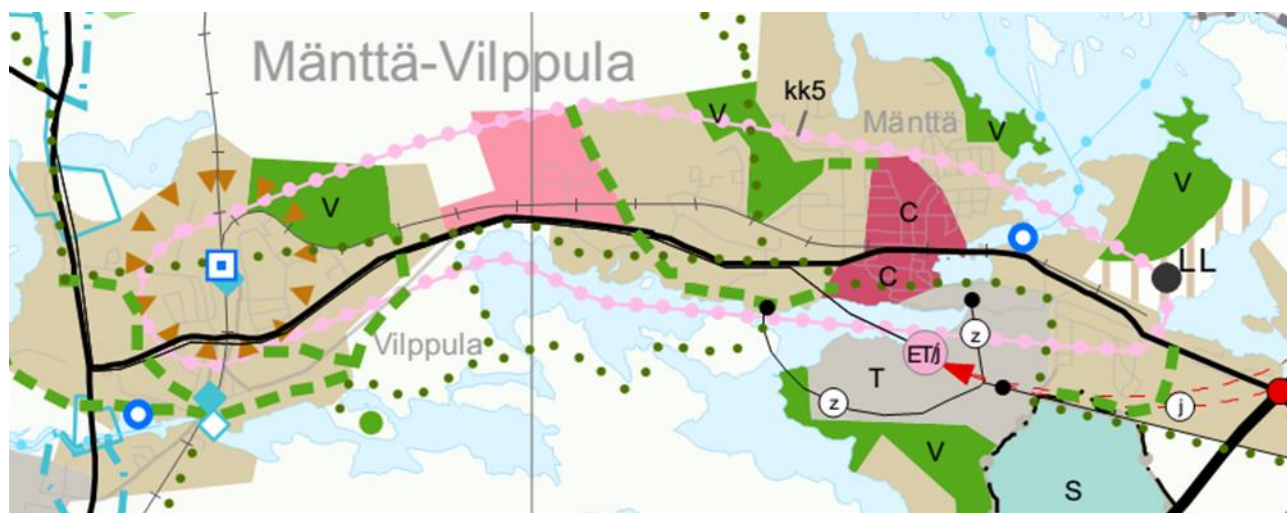
Maakuntakaavat

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa Mänttä-Vilppulassa sekä Mänttä että Vilppula ovat keskustatoimintojen aluetta. Maakuntakaavan lausuntovaiheessa Mänttä on edelleen keskustatoimintojen aluetta, kun taas Vilppula on taajamatoimintojen aluetta, jolla sijaitsee tiivistettävän asemanseudun kehittämismerkintä. Mäntän keskusta-alueella vähittäiskaupan suuryksiköiden enimmäismitoitus 25 000 k-m².

Mänttä ja Vilppula liittyvät toisiinsa yhtenäisellä taajamatoimintojen sekä työpaikka-alueiden vyöhykkeellä. Lisäksi Mänttä-Vilppulaan on kaavaluonnokseen merkitty ”*taajamien elinvoimaisuuden kehittämisvyöhyke*”. Merkinnällä osoitetaan Vilppulan aseman ja Mäntän keskustan muodostama yhtenäinen eheytyvän taajamarakenteen alue, jolla vahvistetaan kaupungin kulttuuri- ja matkailupalveluiden saavutettavuutta. Suunnittelumääräyksen mukaan alueen sujuvaan saavutettavuuteen eri liikkumismuodoilla tulee kiinnittää erityistä huomiota painottaen asemien roolia.



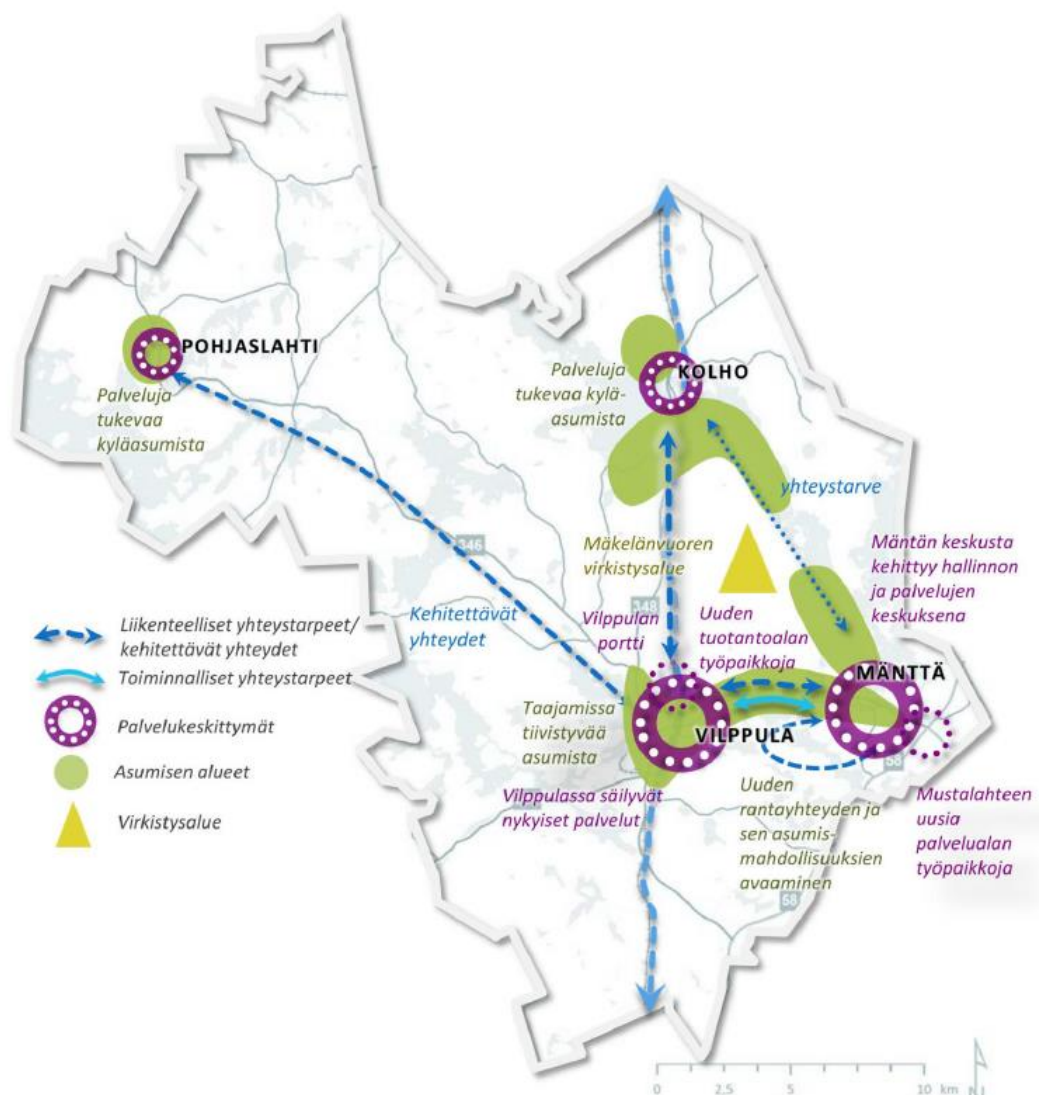
Kuva: Ote voimassa olevasta maakuntakaavayhdistelmästä Mänttä-Vilppulan kohdalla.



Kuva: Ote Pirkanmaan kokonaismaakuntaavan lausuntoversiosta 2040 Mänttä-Vilppulan kohdalla. Mäntän asemapaikka sijaitsisi karkeasti keskellä Mäntän keskustaa (C).

Mänttä-Vilppulan kehityskuva

Mänttä-Vilppulan kehityskuva on laadittu vuonna 2011. Kehityskuvassa määriteltiin uuden Mänttä-Vilppulan kaupungin strategiset linjaukset ja rakennemalli. Valitussa rakennemallissa Mänttä ja Vilppua ovat kunnan suurimmat keskukset ja tavoitteena on edelleen vahvistaa näiden keskusten välisiä yhteyksiä. Kaupungin palvelut ja hallinto on tarkoitus keskittää Mäntän keskustaan. Asumisen osalta tavoitteena on asukasmäärän nousu Mäntän ja Vilppulan taajamissa. Muissa taajamissa tavoitteena on säilyttää nykyinen asukasmäärä. Liikkumisen osalta yhtenä tavoitteena on raideliikenteen kehittäminen.



Kuva: Mänttä-Vilppulan rakennemalli (Mänttä-Vilppulan kehityskuva)

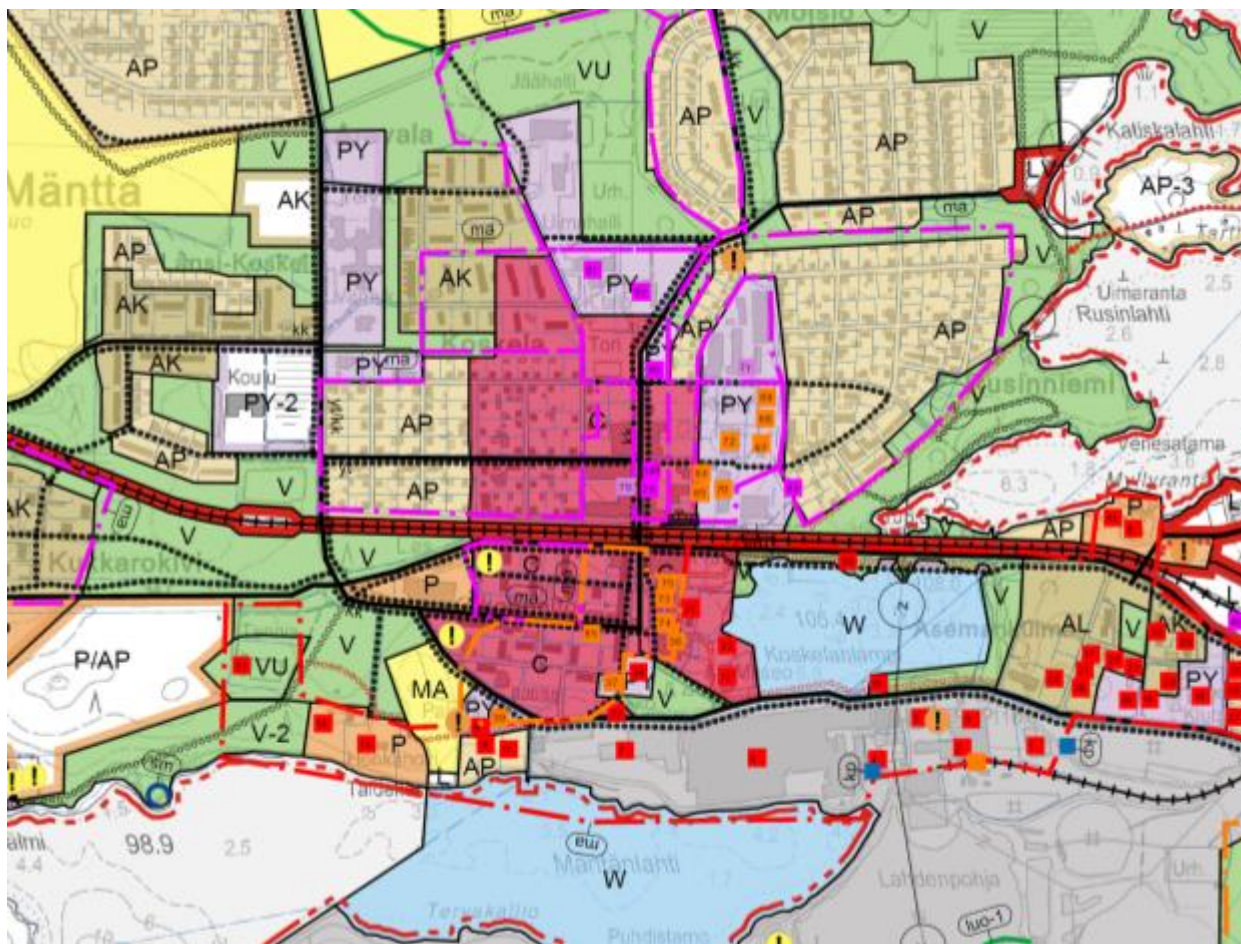
Yleis- ja asemakaavat Mäntässä

Mäntän keskustaajama on pääosin yleis- ja asemakaavoitettua aluetta. Keskustaajaman alueella on käynnissä tällä hetkellä osayleiskaavan päivitys.

Mänttä-Vilppulan keskustaajaman osayleiskaava

Mäntän keskustaajaman osayleiskaavan päivitys on osa kehityskuvatyön toteuttamisohjelmaa. Keskustaajaman osayleiskaava kattaa sekä Mäntän että Vilppulan taajamien alueen. Kaavan tavoitevuosi on 2030 ja sen tavoitteena on muun muassa lisätä ranta-asumisen mahdollisuuksia, lisätä rivitaloasumista palveluiden lähellä sekä parantaa teollisuustonttien tarjontaa. Alustavasti kaavan mitoituksen perustana on Kaupunkistrategian mukaisesti tavoite saada yli 300 uutta työpaikkaa Mänttä-Vilppulan kaupunkiin. Lisäksi tavoitteena on mahdollistaa yhteensä noin 850 uutta asukasta kaava-alueelle.

Kaavaluonnoksessa on olemassa olevan Vilppulan liikennepaikan lisäksi ehdotettu Mäntän pistoradalle yhteensä kaksi uutta mahdollista liikennepaikkaa. Toinen seisakepaikka sijaitsee Mäntän keskustassa ja toinen noin 2 km:n etäisyydellä Mäntästä Vilppulaan päin.



Ote Mänttä-Vilppulan keskustaajaman osayleiskaava luonnoksesta Mäntän kohdalla. Luonnoksessa Mäntän seisake sijoittuu Seppälän puistotien itäpuolelle.

Mäntän keskustan kehittämistyö

Mäntän keskustan kehittämistyö on aloitettu keväällä 2015 ja tavoitteena on toteuttaa ensimmäiset toimenpiteet jo vuonna 2016. Kehittämistyön tavoitteena on parantaa keskustan liikennejärjestelyjä ja kevyen liikenteen toimivuutta, sekä lisätä kaupan ja palvelujen toimintaedellytyksiä.

Työssä yhtenä tavoitteena on bussiaseman siirtäminen keskustaan mahdollisen seisakepaikan yhteyteen.



Ote Mäntän keskustan kehittämissuunnitelman luonnoksesta (11/2015). Luonnoksessa uusi seisake ja bussiasema sijoittuvat Seppälän puistotien itäpuolelle.