

PILOTTI EHDOTUS

Taajamajunaliikenne Mänttä-Vilppula - Tampere



Pilottiehdotus LVM:lle on jätettävä 23.10 klo 16.15 mennessä
(LVM /1620/08/2018)

TAUSTAMUISTIO
Kohateam Oy 15.10.2018

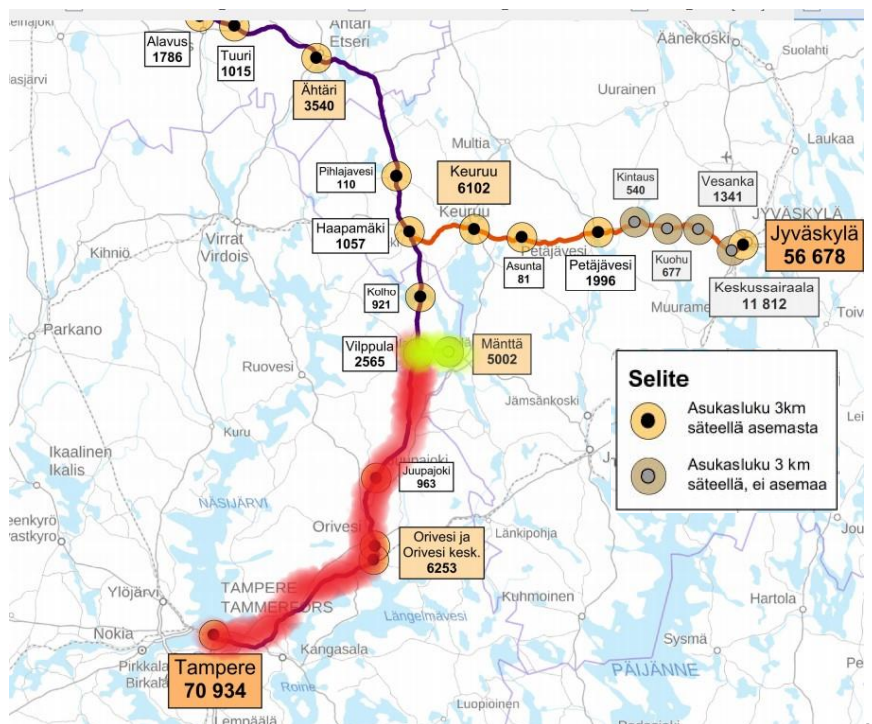
Esipuhe

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt kunnilta, maakunnilta ja muilta tahoilta ilmoitusta halukkuudesta osallistua alueellisen junaliikenteen pilottihankkeeseen sekä näkemyksiä osto- ja velvoiteliikenteen kehittämiseksi viimeistään 23.10.2018 klo 16.15.

Tämä taustamuistio on laadittu Tampere-Vilppula-henkilöjunaliikenteen pilottihankkeen taustaksi ja perustelumuistioksi 23.10. jätettävää ilmoitusta varten. Mänttä-Vilppulan kaupunki on pilottiehdotuksen tekijä. Muina osapuolina pilottihankkeessa voivat olla Juupajoen kunta, Oriveden kaupunki ja Pirkanmaan liitto sekä Nokian kaupunki. Lisäksi hanke voi täydentää Tampereen kaupunkiseudun seutujunaliikennepilottia, jos sellainen käynnistyy.

Tampere-Vilppula-radalla kulkevaa kiskobussiliikenne kaksinkertaistetaan pilottihankkeessa. Mänttä-Vilppulan kaupunki osallistuu Vilppulan aseman siirtämiseen Vilppulan keskusta ja järjestää toimivan liityntäliikenteen junavuoroille Mäntästä. Pilotissa testataan samalla mahdollisen Mänttään ulottuvan junaliikenteen toimivuutta.

Taustamuistion ovat laatineet DI Anneli Tanttu ja DI Reijo Lehtinen Kohateam Oy:stä.



Kuva 1. Pilottiehdotus ja asemien lähiympäristön väestöpohja

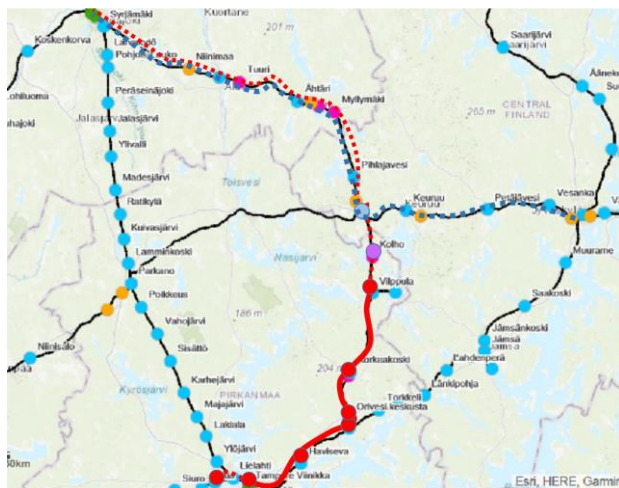
Ehdotus pilottihankkeeksi: ”Tampere-Vilppula-taajamajuna osana alueellista pilottia” (Nokia) -Tampere-Orivesi-Juupajoki-Vilppula-(Mänttä)

Mänttä-Vilppulan kaupunki ehdottaa LVM:n pilottikokeiluun välille Tampere-Vilppula junavuorojen lisäämistä ja nykyisten junavuorojen säilyttämistä osto/velvoiteliikenteenä. Junavuorojen määrä ja aikataulut suunnitellaan siten, että ne mahdollistavat edestakaisen työ-, opiskelu- ja asiointiliikenteen Tampereen ja Mänttä-Vilppulan välillä ja parantaa yhteyksiä Orivedelle, Juupajoelle ja Mänttä-Vilppulaan. Aikataulut sovitetaan Helsingin junayhteyksiin.

Pilottikokeilun yhteydessä Mänttä-Vilppulan kaupunki järjestää tehostetun liityntäliikenteen Vilppulasta Mäntän keskustaan ja kaupungin reuna-alueille (mahdollisesti kutsubussi), jonka lippujen hinnoittelussa otetaan junamatka huomioon. Osana kokeilua voitaisiin ainakin rajoitetun ajan kokeilla ilmaisliikennettä liityntäliikenteessä Vilppulan aseman ja Mäntän keskustan välillä. Kokeilussa kaupunki keskittyy erityisesti uusien yhteyksien ja joukkoliikenteen markkinointiin.

Kokeilulla testataan paranevan junaliikenteen ja matkaketjujen vaikutusta junan käyttöön ja markkinoidaan ennakkoon tulevaa suoraa junayhteyttä Mäntän keskustasta Tampereelle sekä selvitetään sen toteuttamisen vaikutuksia. Kokeilun suunnittelun aikana käynnistetään valmistelut suoran Mäntän junayhteyden vaatimista maankäytön, rakentamisen ja ratateknisistä toimenpiteistä Mänttä-Vilppulan kaupungin, Liikenneviraston ja Pirkanmaan ELY-keskuksen yhteistyönä.

Kokeilulla parannetaan merkittävästi palvelutasoa Pirkanmaan alueellisessa junaliikenteessä. Sillä saadaan myös lisätietoa osto- ja velvoiteliikenteen kehittämisen mahdollisuuksista ja vaikutuksista maakuntien reuna-alueiden liikenteessä. Tämä tarkoittaa keväällä 2018 tehdyn selvityksen mukaisen liikenteen toteuttamismahdollisuuksien arviointia Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Suomen alueella.



Kuva 2. Pilottikokeiluehdotus: Tampere-Orivesi-Mänttä + tehostettu liityntäliikenne Mänttä-Vilppulan alueella

Mahdollinen pääteasema Nokia (tarkistetaan suunnitteluvaiheessa)

Mahdolliset tulevaisuudessa lisättävät yhteydet Tampere-Keuruu (Haapamäki), Tampere-Jyväskylä-Keuruu (Haapamäki)-Seinäjoki, Seinäjoki-Vaasa on esitetty katkoviivalla (Selvitys alueellisen junaliikenteen kehittämismahdollisuuksista, 9.4.2018)

Sisällysluettelo

ESIPUHE	2
EHDOTUS PILOTTIHANKKEEKSI: "TAMPERE-VILPPULA-TAAJAMAJUNA OSANA ALUEELLISTA PILOTTIA" (NOKIA) -TAMPERE-ORIVESI-JUUPAJOKI-VILPPULA-(MÄNTTÄ).....	3
1 PAIKALLINEN VALMIUS	6
1.1 Alueelliset osapuolet	6
1.2 Osapuolten valmiudet – päätösluonnokset	6
1.3 Pilotin suunnitteluvaihe	6
1.4 Pilotin liikennöinti 12/2019-6/2022	6
1.5 Asemainfrastruktuurin kehittäminen.....	7
1.6 Kustannusarviot.....	8
2 TAUSTASELVITYKSET JA KYSYNTÄPOTENTIAALI	9
2.1 Pirkanmaan maakuntakaava 2040	9
2.2 Mäntän keskustan kehittämissuunnitelma 2016	9
2.3 Selvitys alueellisen junaliikenteen järjestämisen edellytyksistä 2018	10
2.4 Mänttä-Vilppulan kehityskuva 2012	12
2.5 Tekeillä oleva keskustaajaman osayleiskaava	12
2.6 Taidekaupungin liikenteen kehittämissuunnitelma	13
3 LVM:N ESITTÄMÄT KRITEERIT	15
3.1 Mänttä-Vilppulan pilottialueen maankäyttö, asuin- ja työpaikka-alueet, asukasluku, työpaikkojen määrät	15
3.2 Mänttä-Vilppulan pilottialueen pendelöinti	15
3.3 Toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut ja ylikunnalliset palvelut	16
3.4 Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta (reitit, lippujärjestelmä, palvelutaso)	17
4 NÄKEMYS ALUEELLISESTA JUNALIIKENTEESTÄ OSANA MATKAKETJUJA JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄ	19
4.1 Nykyinen junaliikenne	19
4.2 Junaliikenne osana matkaketjuja	19
4.3 Junaliikenne osana liikennejärjestelmää	19

4.3 Junaliikenteen vaikutukset maankäytön kehittämiseen	19
5 PILOTTIHANKKEEN RAIDE- JA ASEMAINFRASTRUKTUURI	21
5.1 Sähköistys.....	21
5.2 Asemat ja asemalaiturit	21
5.3 Tarvittavan uuden infrastruktuurin tarve ja rakentaminen	21

1 Paikallinen valmius

Seuraavassa on esitetty osapuolten valmius sitoutua liikenteen kehittämiseen sekä rahallisesti että henkilöstöresurssien kautta lyhyellä aikavälillä liikene- ja viestintäministeriön kirjeen mukaiseen pilottikokeiluun (pilotin suunnittelu 12/2018-2/2019; pilotin liikennöinti 12/2019-6/2022).

1.1 Alueelliset osapuolet

Tampere-Vilppula-pilotti palvelee välittömästi Mänttä-Vilppulan, Juupajoen, Oriveden ja tausta-alueiden Tampereen yhteyksiä. Jos suunnitteluvaiheessa todetaan Nokia mahdolliseksi lähtöpaikaksi, pilotti lisää yhteyksiä myös Nokialta. Pilottikokeilu edistäisi merkittävästi Pirkanmaan liiton tavoitteita avatessaan mahdollisuuksia maakuntakaavan mukaisen junaliikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Pilotti antaa lisätietoa ja palvelee Tampere-Haapamäki-Seinäjoki ja Jyväskylä-Seinäjoki -yhteyksien kehittämistä. Tämä olisi merkittävä mahdollisuus parantaa maakuntien välisiä yhteyksiä ja liittää valtakunnallisten pääyhteyksien väliin jäävä alue maakuntakeskuksi nykyistä paremmin. Pilottikokeilun tuloksista hyötyisivät siten myös Pirkanmaan, Keski-Suomen ja Etelä-Pohjanmaan maakuntaliitot sekä Tampereen ja Seinäjoen lisäksi kaikki radan varren kunnat myös Vilppulasta pohjoiseen (Keuruu, Ähtäri ja Alavus).

1.2 Osapuolten valmiudet – päätösluonnokset

Mänttä-Vilppulan kaupunki esittää oman pilottiehdotuksensa edistämiseksi muille osapuolille (Pirkanmaan liitto, Tampereen kaupunki ja kaupunkiseutu, Nokia, Orivesi, Juupajoki) liittymistä mukaan pilottikokeiluun.

Tampere-Vilppula-pilottiin liittyy oleellisesti Mänttä-Vilppulan sisäisten yhteyksien kehittäminen nykyistä paremmin junaliikenteeseen liittyviksi ja mahdollisen Vilppula-Mänttä-junayhteyden mahdollisuuksien testaaminen. Lisääntyvät junayhteydet mahdollistavat myös radanvarren muiden kuntien junaliikenteeseen liittyvien yhteyksien kehittämisen.

1.3 Pilotin suunnitteluvaihe

Pilotin suunnitteluvaiheessa Mänttä-Vilppulan kaupunki on valmis osallistumaan suunnitteluun omalla työpanoksellaan ja mahdollisiin suunnittelukustannuksiin oman alueen liikenteen osalta. Kaupunki käynnistää myös yhteistyössä Liikenneviraston, Pirkanmaan ELY-keskuksen ja asema-alueita sekä niihin liittyviä alueita omistavien tahojen kanssa Vilppulan, Isoniemen, Mäntän keskustan ja Sassin lentokentän asemien/seisakkeiden suunnittelun. Kaupunki on valmis myös osallistumaan Vilppula-Mänttä-radon asemien ja asemalaitureiden sekä ta-soylikäytävien kehittämisen suunnitteluun pilottivaiheen aikana.

1.4 Pilotin liikennöinti 12/2019-6/2022

Pilotin liikennöintivaiheessa junaliikenne tihenee ainakin neljällä junavuoroparilla. Liikenteeseen tarvitaan 1-2 junayksikköä nykyisten lisäksi. Oleellista on kehittää ja parantaa linja-autoliikenteen ja muun liityntäliikenteen toimivuutta ja yhteensopivuutta juna-aikataulujen kanssa. Liityntäliikenteessä voidaan kokeilla kutsuliikenteeseen perustuvia ja uusia Maas-pohjaisia ratkaisuja. Tavoitteena on tarjota nopeat, sujuvat matkaketjut todellisia liikennetarpeita vastaavina.

Kuvassa 3 on esimerkki mahdollisista osittain vaihdollisiin yhteyksiin perustuvasta pilottijärjestelystä. Suunnitteluvaiheessa tarkastellaan mahdollisuudet suoriin yhteyksiin Nokialle saakka.



Pilotin yhteydessä parannetaan Vilppulan aseman toimivuutta rakentamalla uusi asemalaituri Vilppulan keskustaan liityntäyhteyksien kannalta paremmin toimivana sekä uudet liityntä-pysäköintialueet keskustaan.

Pitkällä aikavälillä tavoitteena on junavuorojen saaminen Mäntän keskusta Sassiin saakka. Pilottikokeilussa 2020-2022 tämä ei ole vielä mahdollista, mutta pilotin aikana parannetaan Vilppula-Mänttä -rataa ja tasoylikäytäviä sekä rakennetaan Isoniemen, Mäntän ja Sassin lentokentän seisakkeet. Kokeilussa Vilppulaan päättyvät junavuorot voidaan sen jälkeen jatkaa Mänttään saakka.

Mänttä-Vilppulan kaupunki on valmis osallistumaan radan ja asemien toteuttamiseen pilottivaiheessa laadittavien suunnitelmien pohjalta erikseen sovittavalla kustannusosuudella.

1.6 Kustannusarviot

Alustavasti investointikustannusten kokonaismääräksi sisältäen Vilppulan uuden asemalaiturin on arvioitu 460 000 €. Suunnitteluvaiheen kustannuksiksi (2018-2019) on arvioitu 120 000 €, josta Mänttä-Vilppulan osuus olisi 60 000 €. Kokeiluajan kustannukset on alustavasti arvioitu vuositasolla taulukon 1 mukaisiksi.

		Vastuu	Arvio €/v		NETTO	Kaupungin osuus	
Junaliikenne	junavuorot	Osapuoli	Kustannus	Tuotot	Kust.	%	€/v
Nykyiset vuorot	3 + 3	LVM	600 000	300 000	300 000	0	0
Pilotti Tre - Vi	4 + 4	LVM	400 000	300 000	100 000	0	0
Liityntliikenne							
bussit/sovitus junille		kaupunki	10 000	2 000	8 000	100	8 000
Kutsuliikenne kokeilu		kaupunki	150 000	30 000	120 000	50	60 000 *
Markkinointi ja info		kaupunki	30 000	0	30 000	50	15 000 *
			190 000	32 000	158000		83 000
Investoinnit		Vastuu		Tuotot €	Kustannus €		
Asemalaituri Vi	120 m	Liikennevirasto		0	300 000	20	60000
liityntä, P-alueet	50 ap	kaupunki		0	100 000	100	100000
pysäkit, katualueet		kaupunki		0	60 000	50	30000 **
					460 000		190000

Taulukko 1. Vuosikustannukset ja pilottikokeiluun liittyvät investoinnit.

Keskeisten osapuolet (Nokia, Orivesi, Juupajoki ja Pirkanmaan liitto) suhtautuvat myönteisesti kokeiluun. Mänttä-Vilppula on sitoutunut osallistumaan pilottiin mm. järjestämällä liityntäliikenteen kaikilta junavuoroilta sekä suunnittelemaan ja toteuttamaan Vilppulan asemalaiturin siirron keskusta.

Suunnitteluvaiheen aikana Mänttä-Vilppulan kaupunki selvittää yritysten ja yhteisöjen osallistumismahdollisuuksia pilotin edistämiseen ja taloudelliseen tukemiseen.

Pilottikokeilu myös täydentää mahdollista Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen pilottia.

2 Taustaselvitykset ja kysyntäpotentiaali

2.1 Pirkanmaan maakuntakaava 2040



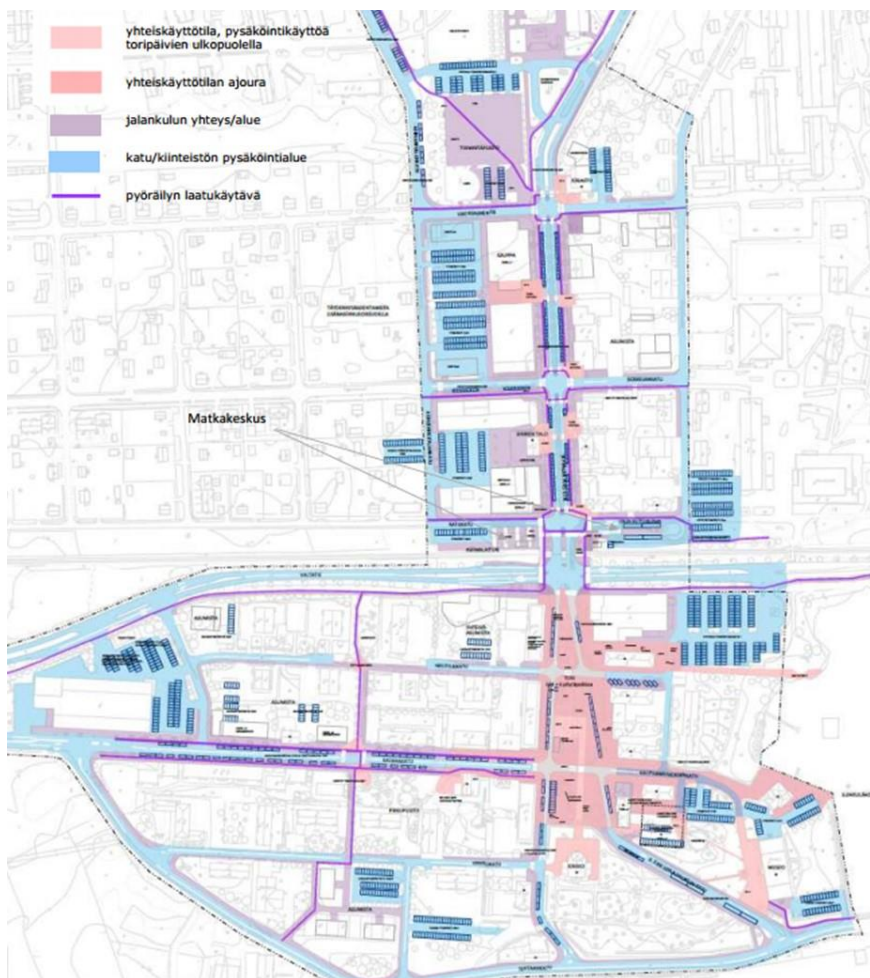
Pirkanmaan maakuntakaava 2040 ja siihen liittyvät liikenteen suunnitelmat sisältävät Tampere-Mänttä -raideliikenteen kehittämisen.

Maakuntakaavassa junaliikenne on esitetty ulottuvaksi Mäntän keskustaan saakka.

Tämä edellyttää Vilppula-Mänttä-radan turvajärjestelyjen parantamista, asemien/seisakkeiden laitureiden rakentamista ja liityntäliikenteen tilojen toteuttamista.

(<https://tieto.pirkanmaa.fi/kartat/>)

Kuva 4. Maakuntakaavassa 2040 suunniteltu Mäntän junayhteys



2.2 Mäntän keskustan kehittämissuunnitelma 2016

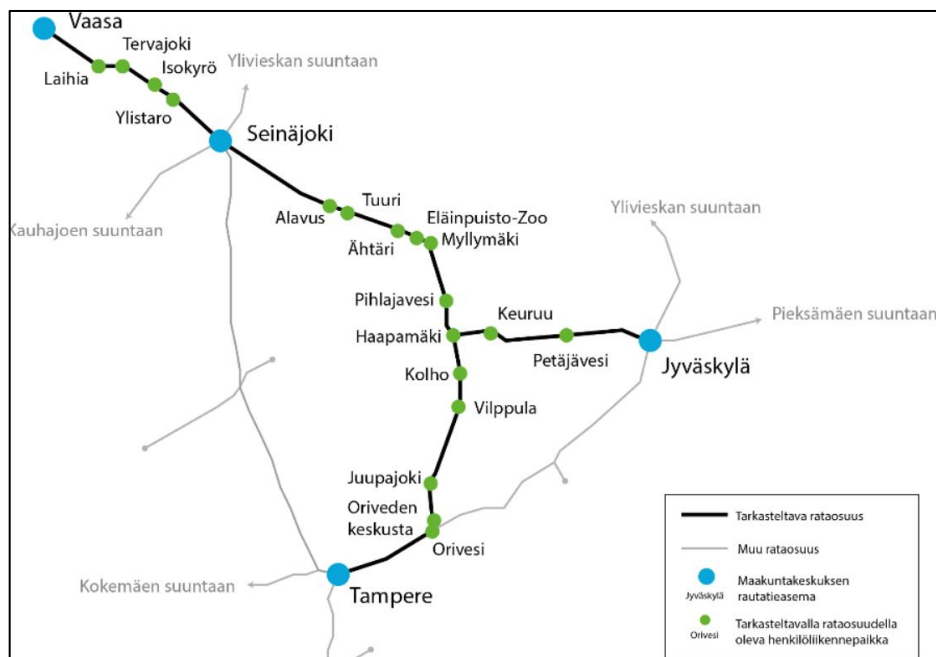
Mäntän keskustan kehittämissuunnitelmassa matkakeskus on sijoitettu keskeiselle paikalle ydinkeskustaan. Asemalaituri sijoittuu Seppälän puistotien länsipuolelle. Liityntäpysäköinti on sijoitettu sen läheisyyteen ja linja-autoasema Seppälän puistotien itäpuolelle. Matkakeskus sijoittuu tiiviisti aivan Mäntän ydinkeskustaan ja keskustan pääyhteyksien varrelle.

Kuva 5. Matkakeskus Mäntän keskustan kehittämissuunnitelmassa

2.3 Selvitys alueellisen junaliikenteen järjestämisen edellytyksistä 2018

LVM:n selvityksessä alueellisen junaliikenteen järjestämisen edellytyksistä yhtenä tarkastelualueena oli Tampere-Haapamäki -rataosuus. Selvityksen mukaan vuonna 2016 Vilppula-Haapamäki-rataosuudella matkustajamäärä oli 25 000 henkilöä ja Orivesi-Vilppula-rataosuudella 45 000 henkilöä. Tämä tarkoittaa ensin mainitulle rataosuudelle noin 480 matkustajaa viikossa ja jälkimmäiselle 865 matkustajaa eli noin 70-120 matkustajaa/vrk.

Viikonpäivien ja aikataulujen houkuttelevuutta arvioimalla voidaan päätellä, että yksittäisen junavuoron matkustajamäärä liikkuu noin 10-60 matkustajan välillä. Tällöin yksittäisen aseman keskimääräiset nousumäärät yhtä junavuoroa kohden vaihtelevat yksittäisistä matkustajasta muutamaa kymmeneen matkustajaan.



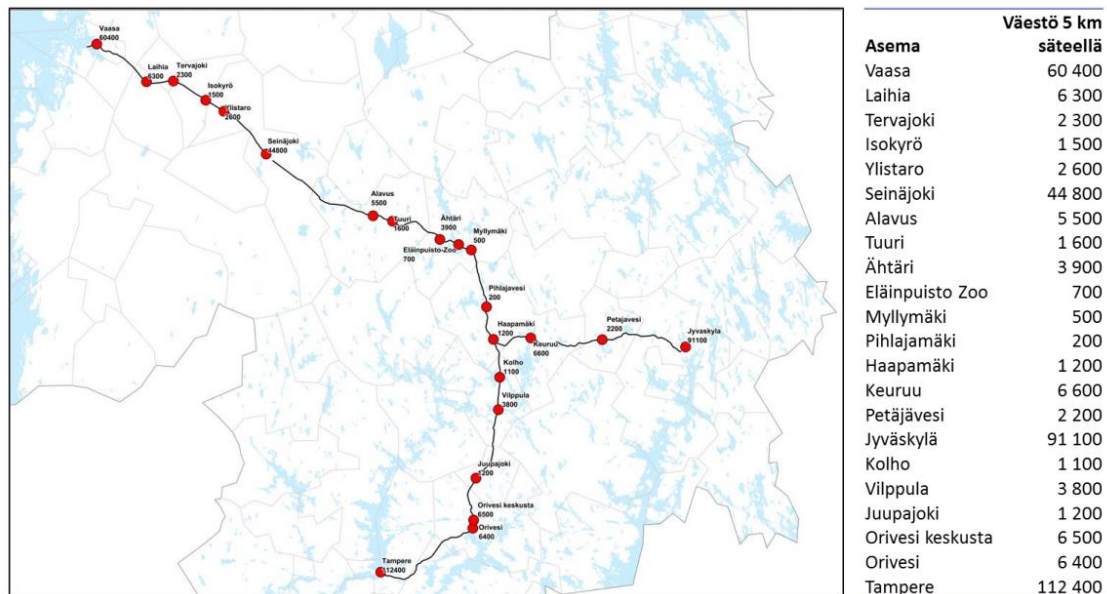
Kuva 6. Selvityksessä tarkastellut rataosuudet

Selvityksessä todettiin, että tarkasteltavalla alueella olisi potentiaalia lisätä tarjontaa 2-3-kertaiseksi, jolloin liikenteen kysyntä voisi 3-4-kertaistua nykyisestä. Kysynnän kasvu edellyttää selvityksen mukaan tarjonnan kasvun lisäksi kuitenkin myös mm. kilpailukykyistä hinnoittelua, kilpailukykyistä junaliikenteen matka-aikaa, liityntäyhteyksien ja -pysäköinnin järjestämisestä alueellisilla rautatieasemilla, junaliikenteen lipputuotteiden paketoimista matkailutuotteiden yhteyteen sekä laajaa markkinointia liikenteen lisäämisestä.

Selvityksessä todetaan myös, että Haapamäen kautta kulkevien rataosuuksien tarjonta, erityisesti aikataulujen, vuorovälin, matkan nopeuden sekä liityntäyhteyksien osalta ei ole nykyisellään riittävän kilpailukykyinen muille liikennemuodoille (henkilöauto, linja-autoliikenne).



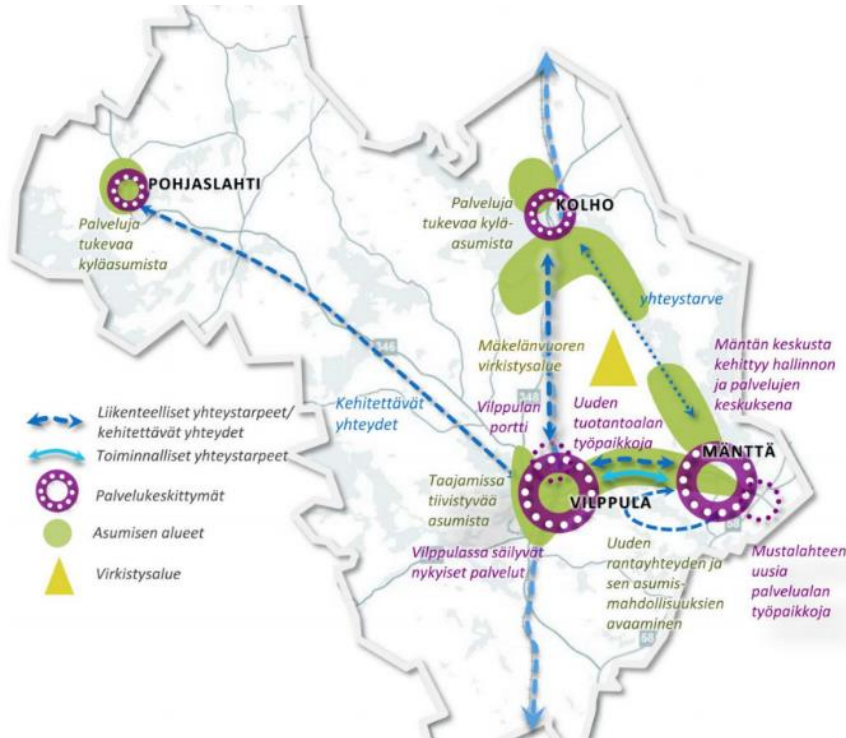
Kuva 7. Linja-autoliikenteen vuorotarjonta 17.1.2018 (Huom. Selvityksen jälkeen linja-autoliikenne on merkittävästi muuttunut ja vuoromäärät ovat vähentyneet.)



Kuva 8. Asemista viiden kilometrin säteellä asuvat asukkaat (Huom. Vilppulan asemaseudun lisäksi on otettava huomioon Mäntän keskustan yli 5000 asukkaan väestöpohja.)

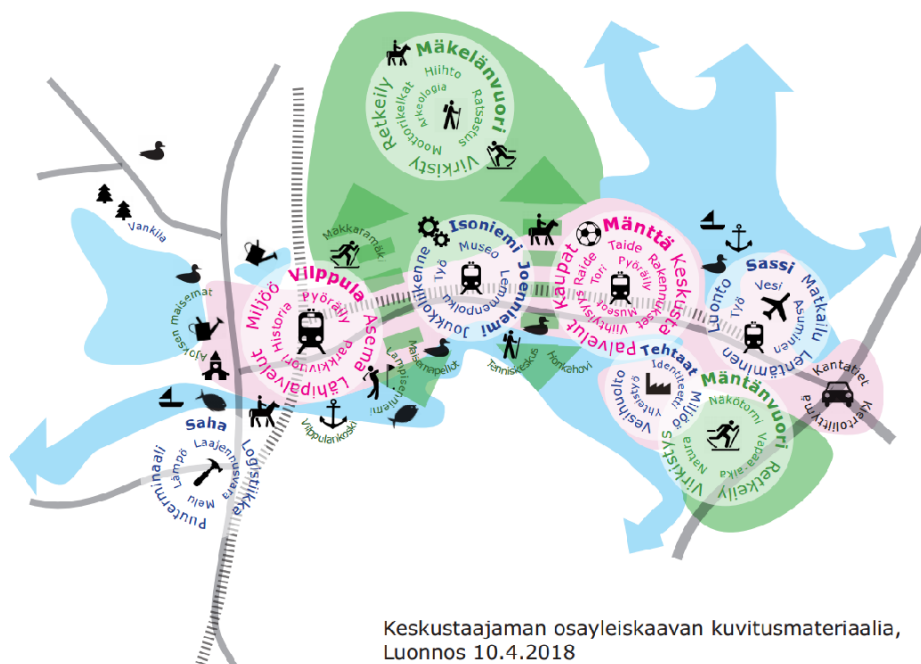
2.4 Mänttä-Vilppulan kehityskuva 2012

Mänttä-Vilppulan kehityskuvassa on kehittämisen lähtökohdaksi valittu monikeskuksinen kaupunkirakenne. Liikenneväylien ja -ympäristön suunnitelmissa on hahmoteltu tulevaisuuden ratkaisuja.



Kuva 9. Kehityskuvan pääpiirteet

2.5 Tekeillä oleva keskustaajaman osayleiskaava



Keskustaajaman tekeillä olevassa osayleiskaava-työssä junaliikenteen yhteydet on nostettu keskeiseen rooliin.

Kuva 10. Keskustaajaman rakenteen kuvitusluonnos

Keskustaajaman osayleiskaavan kuvitusmateriaalia, Luonnos 10.4.2018

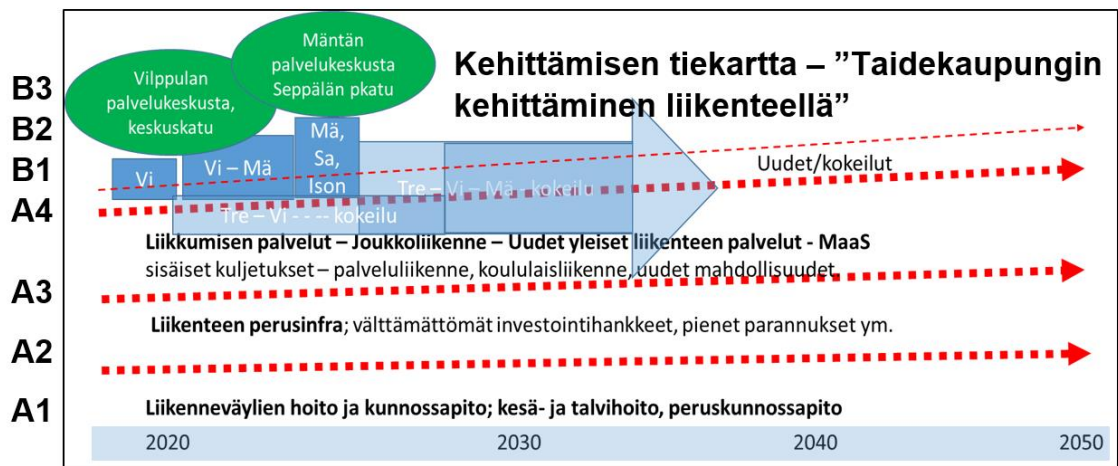
2.6 Taidekaupungin liikenteen kehittämissuunnitelma

Keväällä 2018 valmistuneessa Taidekaupungin liikenteen kehittämissuunnitelmassa linjataan keskeiseksi kehittämistoimeksi ulkoisen saavutettavuuden parantaminen. Saavutettavuusongelmat korostuvat nimenomaan julkisen liikenteen yhteyksissä. Sekä linja-auto- että junaliikenteessä on ajautettu laskevaan kierteseen. Tarjonta heikkenee ja heilahtelee liian usein ja kysyntä vähenee osin tarjonnan epävarmuudesta johtuen.

Kehittämissuunnitelmassa esitetään, että joukkoliikenteen runkoliikenteenä toimii jatkossa junaliikenne. Liityntäliikenne Vilppulasta Mänttään toimii linja-autoliikenteellä, jota tarjotaan edullisesti tai jopa ilmaiseksi. Taidekaupunki haluaa vahvistaa imagoaan kehittämällä ekologista liikkumista ja kuljetuksia mm. käynnistämällä erilaisia kokeiluja.



Taidekaupungin liikenteen kehittäminen



Kuva 11. Taidekaupungin liikenteen kehittämisen tiekartta

Lähivuosien kehittämisen linjauksissa junaliikenteeseen perustuva saavutettavuuden kehittäminen ja sitä tukevat kaupungin sisäiset toimenpiteet ovat korostetusti esillä.

Tavoitteena on saada suora junayhteys Tampereelta Mäntän keskusta saakka ja liittää myös junayhteydet osaksi käynnistyneen Sassin lentokentän ja ilmailukeskeisen alueen kehittämistä. Tämä edellyttää radan turvallisuuden parantamista, tasoylikäytäväjärjestelyjä ja asemalaitureiden sekä liityntäyhteyksien toteuttamista.



Kuva 12. Vilppula-Mänttä-radan tasoristeysten nykytilanne

Kaikki edellä esitetyt suunnitelmat ja selvitykset tukevat pilottikoikeilun käynnistämistä.

Maakuntakaavassa ja kaikissa Mänttä-Vilppulan maankäytön ja liikenteen suunnittelua koskeissa suunnitelmissa ja selvityksissä on varauduttu junayhteyden jatkamiseen Vilppulasta Mänttään. Esitetty junaliikenteen lisäämisen pihlotti tukee erinomaisesti tämän tavoitteen saavuttamista.

Selvityksessä alueellisen junaliikenteen järjestämisestä nähdään junavuorojen lisätarjonnan potentiaali. Kysynnän lisäämiseksi tulee järjestää hyvät liityntäyhteydet ja lippujärjestelmät.

Liikenteen kehittämissuunnitelmassa joukkoliikenteen runkoliikenteenä toimii jatkossa junaliikenne Mänttään saakka. Pilottivaiheessa liityntäliikenne Vilppulasta Mänttään toimii linja-autoliikenteellä, jota tarjotaan edullisesti tai jopa ilmaiseksi.

Kaupunki on sitoutunut liityntäyhteyksien ja -pysäköinnin sekä lippujärjestelmien kehittämiseen pilotissa.

3 LVM:n esittämät kriteerit

Kuten kokeilun kuvauksessa on todettu, ministeriön esittämiin kriteereihin vastataan tarkastelemalla Mäntän keskustaa ”rautatieasemana”, johon Vilppulan asemalta järjestetään sujuva joukkoliikenneyhteys. Kaupungin kannalta tärkeä osa kokeilua on testata Mänttään asti suunnitellun junayhteyden toimivuutta.

3.1 Mänttä-Vilppulan pilottialueen maankäyttö, asuin- ja työpaikka-alueet, asukasluku, työpaikkojen määrät

Pilottialueen kunnissa (Nokia) Tampere, Orivesi, Juupajoki ja Mänttä-Vilppula on yhteensä noin 250 000 asukasta ja noin 120 000 työpaikkaa. Mikäli taajamajunaliikenne kattaa myös Seinäjoen ja Jyväskylän suunnat, laajalla vaikutusalueella asuu 0,5 milj. ihmistä ja on noin 220 000 työpaikkaa. Lisäksi kokeiltava junaliikenne tukee merkittäviä matkailukohteita kolmen maakunnan alueella.

Viiden kilometrin säteellä asemista asuu kokeilun ydinalueella (Tampere-Mänttä) noin 140 000 asukasta.

Väestöpohja	säde	
	3km	5 km
Mänttä	5000	7100
Vilppula	2560	3800
Juupajoki	960	1200
Orivesi keskusta	6250	6500
Orivesi	6200	6400
Tampere	71000	112400
yhteensä	91970	137400

Mäntän matkakeskuksesta viiden kilometrin säteellä on yli 5000 asukasta ja 2100 työpaikkaa.

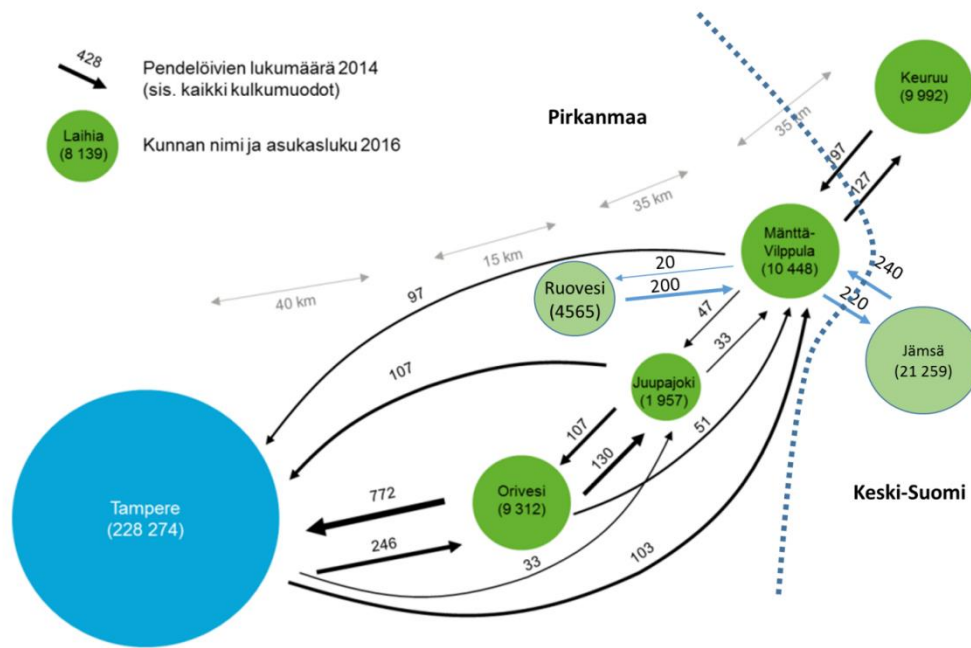
Taulukko 2. Tampere-Mänttä-radon asemien lähiympäristön väestöpohja (5 km:n säteellä)

Junaliikenteen pilotointi mahdollistaa myös molempiin suuntiin koulu- ja opiskeluyhteydet sekä vahvistaa työssäkäyntialueen toimivuutta.

3.2 Mänttä-Vilppulan pilottialueen pendelöinti

Työmatkapendelöinti suuntautuu lähikunnista ja lähikuntiin sekä Tampereelle. Jossain määrin pitkiä työmatkoja on tilastojen mukaan mm. Uudeltamaalta yli kolmekymmentä ja Jyväskylään muutamia kymmeniä.

Merkillepantavaa on, että Taidekaupunki on merkittävä pendelöinnin kohde. Sinne pendelöidään enemmän muualta kuin sieltä muualle.



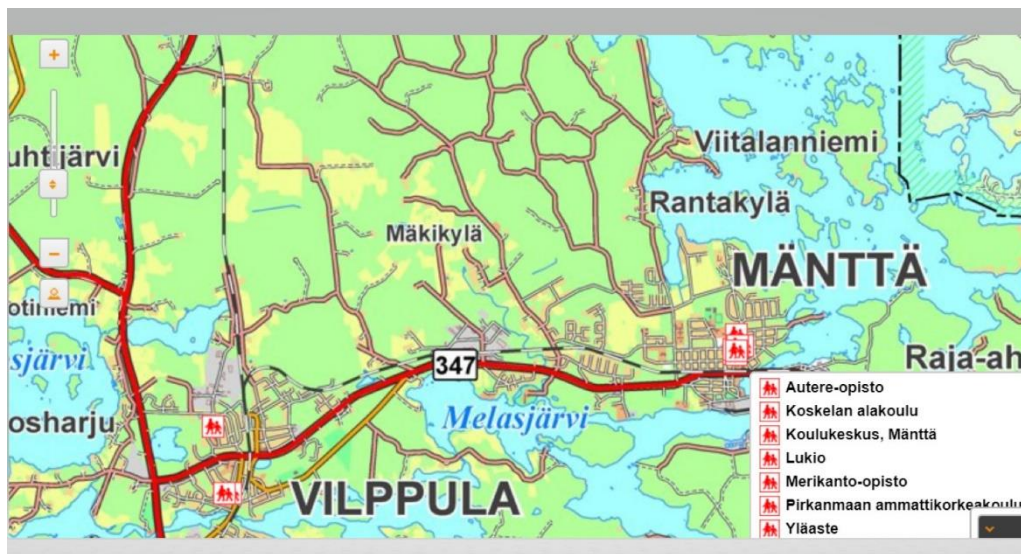
Kuva 13. Työmatkapendelöinti pilottikokeilun alueella.

3.3 Toisen asteen oppilaitokset ja korkeakoulut ja ylikunnalliset palvelut

Mänttä-Vilppulassa kaikki keskeiset palvelut sijaitsevat Mäntän keskustassa aivan joukkoliikenteen seisakkeiden tuntumassa tai vähintäänkin kävelyetäisyydellä niistä. Toisen asteen oppilaitokset (lukio ja Sasky) ja Tampereen ammattikorkeakoulun (TAMK) paikallinen toimipiste sijaitsevat Mäntän keskustan nykyisten linja-autopysäkkien ja suunnitellun rautatieaseman ja matkakeskuksen lähialueella (alle 500 m). Opiskelijoita on yhteensä noin 800.

Vielä lähempänä (alle 100 m) sijaitsee Mänttään juuri avattu Pirkanmaan laajin asiointipiste. Pisteessä palvelee TE-toimisto, Verotoimisto, Kela, Maistraatti sekä mm. kaupungin matkailuinfo, etsivä nuorisotyöntekijä ja sosiaalitoimiston vastaanotto.

Lisäksi terveysasema ensiapuineen sijaitsee alle 1000 metrin etäisyydellä tulevasta matkakeskuksesta ja nykyisistä keskustan linja-autopysäkeistä.



Kuva 14. Mänttä-Vilppulan koulut ja oppilaitokset

3.4 Nykyinen joukkoliikenteen tarjonta (reitit, lippujärjestelmä, palvelutaso)

Tampereen ja Vilppulan väliä liikennöidään arkisin **kiskobussilla** kolme vuoroa suuntaansa ja kaksi vuoroa suuntaansa Vilppulan ja Keuruun välillä. Junayhteydet palvelevat lähinnä lähiliikennettä, mutta samalla sekä Keuruun että Mänttä-Vilppulan alueiden yhteyksiä valtakunnalliseen rataverkkoon.

Lähtö Seinäjoelta 4.40	Keuruulta ----- 12.02 18.10	Vilppulasta 6.40 12.45 18.54	Saapuu T:reelle 7.40 13.45 19.54
Lähdöt Tampereelta 10.05 16.17 20.19	Saapuu Vilppulaan 11.05 17.17 21.19	Keuruulle 11.46 17.58 -----	Seinäjoelle 23.12

Taulukko 3. Nykyinen junaliikenne Vilppulaan.

Lauantaisin aikataulut ovat muuten samat, mutta Seinäjoelta saapuva aamun ensimmäinen vuoro lähtee Vilppulasta klo 8.50. Lauantai-illan viimeistä vuoroa Tampereelta ei liikennöidä Vilppulaan (Seinäjoelle) eikä siten myöskään sunnuntaiaamun ensimmäistä vuoroa Vilppulasta (Seinäjoelta).

Nykyisillä aikatauluilla on mahdollista käydä työssä Mänttä-Vilppulasta Tampereella mutta Tampereen suunnasta ei ole sopivia yhteyksiä käydä työssä Mäntässä.

Matkustajamäärät yhteysvälillä ovat keskimäärin melko alhaiset. Alueelta saadun palautteen perusteella kapasiteetti on paremmin käytössä viikonloppuisin. Juhlapyhien aikaan on ollut tarpeen jopa tarjota täydentävää bussiliikennettä kapasiteetin riittämiseksi.

Linja-autoliikenteeseen tuli merkittäviä vähennyksiä vuoden 2018 alkupuolella. Enää yksi markkinaehtoinen vuoro kulkee Tampereen ja Mänttä-Vilppulan välillä. ELY-keskus ostaa viisi vuoroa suuntaansa Oriveden ja Mäntän välillä. Näiltä vuoroilta on yhteys Tampereelle, mutta matka-aika on keskimäärin selvästi pidempi junaan verrattuna. Serlachius-bussi ajaa kaksi vuoroa suuntaansa Mäntän ja Tampereen välillä joka päivä kesällä ja kuutena päivänä viikossa talvella. Muutamia linja-autovuoroja kulkee myös Keuruun, Juupajoen, Ruoveden, Jämsän ja Mänttä-Vilppulan välillä.

Sekä juna- että linja-autoliikenteen käytön vähenemiseen on vaikuttanut viime vuosien poukkoileva päätöksenteko niin juna- kuin linja-autoliikenteen ostoissa. Epävarmuus liikenteen jatkumisesta on saanut ihmiset vaihtamaan joukkoliikenteestä henkilöautoon. Junaliikenteen käytön vähäisyyteen vaikuttaa myös se, ettei yhdellekään junavuorolle ole linja-autokuljetusta Vilppulan ja Mäntän välillä läpi vuoden.

Lippujärjestelmät ovat tällä hetkellä täysin erilliset juna- ja linja-autoliikenteessä. Linja-autoliikenteessä on käytössä liikennöitsijöiden omat liput.

Pendelöintiä on Mänttä-Vilppulaan päin enemmän kuin sieltä pois. Kaupungin alueella olevilla yrityksillä on jo nyt työvoimapulaa ja osaava työvoima pendelöi jo nykyisin erityisesti Tampereen mutta myös Jyväskylän suunnasta Mänttä-Vilppulaan. Tämä puoltaa junavuorojen tuplaamista, jotta pendelöinti molempiin suuntiin mahdollistuu.

LVM:n esittämät kriteerit täyttyvät pilotissa Mänttä-Vilppulassa erittäin hyvin. Asukkaat ja työpaikat ovat keskittyneet hyvin Vilppulan aseman ja Mäntän tulevan aseman vaikutusalueelle. Mänttään suunnitellulla junayhteydellä voitaisiin palvella paremmin myös Mänttään suuntautuvaa runsasta matkailua.

Mänttä-Vilppulan kaikki julkiset ja ylikunnalliset palvelut sijaitsevat Mäntän keskustassa optimaalisesti joukkoliikenteen seisakkeiden tuntumassa tai vähintäänkin kävelyetäisyydellä niistä.

Nykytilanteessa joukkoliikenteen käyttöön on vaikuttanut päätöksenteon poukkoilevuus niin juna- kuin linja-autoliikenteen ostoissa. Lippujärjestelmät ovat täysin erilaiset eikä liityntäliikenne Vilppulan rautatieaseman ja Mäntän välillä toimi. Pilotissa kaupunki sitoutuu liityntäliikenteen kehittämiseen ja junaliikenteen markkinointiin siten, että kysyntä vastaisi jatkossa lisääntyvää tarjontaa.

4 Näkemys alueellisesta junaliikenteestä osana matkaketjuja ja liikennejärjestelmää

4.1 Nykyinen junaliikenne

Nykyinen junaliikenne on palvelutasoltaan heikko eikä se palvele esimerkiksi työmatkapedelöintiä molempiin suuntiin Tampereelle ja Tampereelta, kuten sen pitäisi. Vuorojen määrä on liian pieni myös matkailulle ja asiointiliikenteeseen. Junaliikenteen toimivuus edellyttää myös liityntäliikenteen ja -pysäköinnin järjestämistä erityisesti Mänttään.

4.2 Junaliikenne osana matkaketjuja

Lisäämällä junaliikenteen ja linja-autoliikenteen vuorotarjontaa ja sovittamalla yhteen niiden aikataulut voidaan molemmat saada paremmin osaksi sujuvia matkaketjuja. Aikataulujen yhteensovittamista voidaan vielä tulevaisuudessa helpottaa olennaisesti, kun Vilppulan asema siirretään keskustaan. Linja-autoilla on lyhyt matka poiketa uudelle asemalle tai jopa olla poikkeamatta, koska kävelymatka kunnan eri osiin ja naapurikuntiin johtavan maantien linja-autopysäkillä jää alle 500 metriin. Aseman sijainti keskustassa lisää myös keskustan vireyttä ja matkustajan mahdollisuuksiin käyttää lähipalveluita helposti. Myös henkilöautojen pysäköinti voidaan järjestää uudelle asemapaikalle.

Mänttä-Vilppulassa on jo tällä hetkellä Serlachius-museoiden omistamia panttilainattavia polkupyöriä museoiden pihoissa. Kaupunki tulee hankkimaan mahdollisesti sähköavusteisia polkupyöriä, joita säilytettäisiin myös linja-autopysäkeillä ja rautatieasemakkeilla. Seisakkeita tullee useampia siinä vaiheessa, kun junayhteys Mänttään toteutuu. Kevyen liikenteen väylästä on jo nyt erittäin kattava ja mahdollistaa sujuvan liityntäliikenteen lyhyillä matkoilla.

4.3 Junaliikenne osana liikennejärjestelmää

Junaliikenne yhdistää Mänttä-Vilppulan myös valtakunnalliseen joukkoliikenneverkkoon. Junayhteydet esim. Helsinkiin ovat selvästi henkilöautoa nopeammat, jos aikataulut vaihtoyhteydet suosivat työasiointia ja vapaa-ajan liikkumista pääkaupunkiseudulle. Myös valtakunnalliset linja-autoyhteydet ovat paremmin saavutettavissa Tampereelta.

Pilottiehdotuksen mukainen junaliikenteen yhteyksien merkittävä parantaminen liittyy Mänttä-Vilppulan myös entistä tiiviimmin Tampereen kaupunkiseutuun. Tampereen kaupunkiseudun liikenteessä junaliikenteen merkitys korostuu entisestään. Tampereen asemanseudun kehittyminen yhdessä tulevan raitiotieliikenteen kanssa vahvistaa hyvien junaliikenneyhteyksien vaikutusta ja merkitystä koko Pirkanmaan liikennejärjestelmässä.

Yhteydet paranevat myös pohjoiseen ja itään, kun pilotin kokemusten perusteella kehitetään alueellista junaliikennettä Tampere-Jyväskylä-Seinäjoki-kolmiossa ja toteutetaan uusia, aikataulullisesti yhteensopivia yhteyksiä Seinäjoen ja Jyväskylän suuntaan.

4.3 Junaliikenteen vaikutukset maankäytön kehittämiseen

Mänttä-Vilppulan kaupungin keskeisimmät taajamat Mänttä ja Vilppula sijaitsevat seitsemän kilometrin päässä toisistaan. Asutusta ja työpaikkoja on sijoittunut molempiin taajamiin sekä niiden välisen maantien ja rinnalla kulkeva radan varteen. Näin tuleva junaliikenne voi palvella mm. tällä välillä sijaitsevan teollisuusalueen työmatkaliikennettä sekä Serlachius-museon matkailuliikennettä. Alueelle on myös juuri kaavoitettu uusi Joenniemen asuinalue.

Mäntän keskustan itäpuolelle suunnitellun Sassin lentopaikan alueen asemakaava on hyväksytty ja lentokentän suunnittelu on käynnissä. Alueella yhdistyvät keskustan ja vesistöjen läheisyys hyviin tie-, lento- ja ratayhteyksiin. Alueelle on kaavoitettu lentopaikka ja siihen liittyvää yritys- ja harrastustoimintaa. Alueelle on suunniteltu myös Air Park -tyyppinen asuin- ja lomarakennusten alue sekä puisto- ja virkistysalueita.

Kaavoitetun alueen reunaan tulee sinne päättyvä Vilppula-Mänttä-rautatie. Maankäytön kehittyessä Sassin alueelle on tarkoituksenmukaista sijoittaa Vilppula-Mänttä-väliä liikennöivien junien pääteseisake. Pienkoneille ja drooneille soveltuva kenttä tuo todennäköisesti uudenlaista liikennetarvetta myös maaliikennemuodoille, jotka alueelle tuleva rautatie ja aivan vieressä kulkeva seututie (mt 348) kevyen liikenteen väylineen ja lähellä oleva kantatie 58 mahdollistavat.

Lisäämällä junaliikenteen ja linja-autoliikenteen vuorotarjontaa ja sovittamalla yhteen niiden aikataulut voidaan molemmat saada paremmin osaksi sujuvia matkaketjuja. Liityntäliikenne Vilppulasta Mänttään järjestetään esim. kutsubusseilla ja lyhyille matkoille tarjotaan panttipolkupyöriä.

Junaliikenteen lisääminen parantaa merkittävästi Mänttä-Vilppulan alueen ulkoisia yhteyksiä ja saavutettavuutta valtakunnalliseen liikennejärjestelmään. Myös rautatieliikenteen imago pysyvänä ja ekologisena liikkumismuotona on tärkeä Taidekaupungille.

Mänttä-Vilppula kehittää myös keskustan tuntumassa olevaa Sassin lentokenttää ja sitä ympäröivää aluetta, jossa tulee jatkossa yhdistymään kaikki liikennemuodot.

5 Pilottihankkeen raide- ja asemainfrastruktuuri

5.1 Sähköistys

Orivesi-Vilppula-Mänttä-ratasosat ovat sähköistämättömiä. Pilottien toteutuksessa annetulla aikataululla tämä merkitsee velvoite- tai ostoliikenteen hoitamista dieselkalustolla.

On epätodennäköistä, että ko. rataosia sähköistettäisiin tulevaisuudessakaan. Sen sijaan akkukäyttöinen junakalusto, joka lataa akut sähköistetyillä rataosuuksilla, on jo testivaiheessa. Tulevaisuudessa tämä voi mahdollistaa sähkökäyttöisen kaluston käytön siten, että lataus suoritetaan sähköistetyillä rataosilla esim. Orivesi-Tampere(- Nokia tai Lempäälä).

5.2 Asemat ja asemalaiturit

Nykyiset asemat ovat käytettävissä pilottivaiheessa. Vilppulan aseman toimivuutta kaupunkirakenteen ja liikennejärjestelmän kannalta voidaan parantaa rakentamalla uusi laiturikeskus. Tämän osalta kaupungilla on valmius lähteä toteuttamaan muutosta yhdessä muiden osapuolten kanssa siten, uusi laiturivoisi olla käytössä jo kokeiluvaiheen alkaessa. Kaupunki on jo aktiivisesti kehittämässä keskustan ydinaluetta ja hankkinut maa-alueita tulevan asemalaiturin vierestä mm. liityntäpysäköintiä varten.

Vilppula-Mänttä-välin asemat ja laiturit on suunniteltava ja toteutettava ennen kuin junaliikenne voidaan viedä Mäntän keskustaan saakka. Kaupunki on valmis käynnistämään suunnittelun ja osallistumaan toteutukseen sovittavassa määrin. Käytännössä on kuitenkin mahdollonta ulottaa junaliikennettä pilotointivaiheessa Mänttään. Sen sijaan pilotoinnin jälkeen v. 2022 saattaa olla mahdollista aloittaa liikennöinti pilottivaiheen yhteyksillä Mänttään saakka.

5.3 Tarvittavan uuden infrastruktuurin tarve ja rakentaminen

Pilotti ei välttämättä edellytä uutta infrastruktuuria. Liikennejärjestelmän kehittämisen ja maankäyttöön sovittamisen näkökulmasta on kuitenkin tarkoituksenmukaista käynnistää infrastruktuurin kehittäminen siten, että pilotointivaiheessa Vilppulaan saadaan toimivat liityntäliikennejärjestelyt ja nykyistä parempi yhteys keskustan rakenteeseen ja tieverkkoon.

Tulevaisuuden tavoitteena olevan suoran junayhteyden saaminen Mänttään edellyttää infrastruktuurin kehittämistä radan (kulunvalvonta ja tasoliittymien parantaminen) ja asemien (asemalaiturit, liityntäliikenne ja -pysäköinti) osalta. Samalla junaliikenne voidaan liittää nykyistä paremmin maankäyttöön ja liikennejärjestelmään. Tämä työ käynnistetään pilottihankkeen aikana.