

## Kantakaupungin yleiskaava 2040, luonnos 18.8.2016 (TRE:3662/10.02.03/2015)

### Urbaani Tampere ry lausuu mielipiteenään seuraavaa:

Yleisellä tasolla yleiskaava on oikeansuuntainen ja huomattava parannus nykyiseen, 1990-luvulla laadittuun yleiskaavaan. Pidämme tärkeimpinä asioina yhdyskuntarakenteen tiivistämistä, elävää ja toiminnallisesti sekoittunutta kaupunkia ja raideliikennettä.

### Työpaikka-alueet

Elinkeinoelämä tulisi nähdä tilaa vievää teollisuutta laajemmin: korkean osaamisen palveluliiketoiminta on oleellinen osa Pirkanmaan elinkeinoelämää ja myös vientiä. Sen toimintaedellytykset ovat kuitenkin erilaiset kuin perinteisen teollisuuden. Siinä korostuu ideoiden ja tiedon vaihto, mikä on helpointa kasvotusten kohdattaessa. Näin ollen tietointensiivisille yrityksille tärkeää on nimenomaan muiden yritysten ja ihmisten läheisyys, mikä edesauttaa muodollisten ja epämuodollisten kohtaamisten syntymistä. Myös nopeat raideyhteydet kaupungin ja maakunnan sisällä, sekä toisaalta valtakunnalliset ja kansainväliset kaukojunayhteydet - erityisesti Helsingin, Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Pietarin suuntiin - ovat oleellisia kehityskohteita.

### Raideliikenne

Yleiskaavan suurimpana epäkohtana on rautateiden lähiliikenteen hyödyntämisen laiminlyönti. Yleiskaavaan on merkitty kaksi lähijunapysäkkiä, Tesoma ja Lielahden asema. Lisäksi Lakalaivaan on merkitty lähi- ja kaukoliikenteen rautatieasema. Nämä eivät riitä.

Useissa yleiskaavaluonnokseen annetuissa lausunnoissa ja mielipiteissä edellytettiin yleiskaavan suunnittelua rautateiden lähiliikenteeseen tukeutuen tehokkaammin kuin yleiskaavaluonnoksessa oli esitetty. Varsinkin Hankkioon toivottiin junapysähdystä, joka oli myös kaupunginvaltuuston hyväksymissä kantakaupungin yleiskaavan tavoitteissa eksplisiittisesti mainittu: *“Tesomalle, Lielahteen, Rautaharkkoon ja Hankkioon luodaan monipuolisia asemanseutuja, joille sijoittuu palveluja, asumista ja työpaikkoja. Auto- ja pyöräliityntäpysäköinti sujuvoittaa matkaketjuja”*. Yleiskaavaehdotuksessa kuitenkin mikään ei muuttunut, vaan samat kolme asemaa ovat edelleen kaavassa.

Vähimmillään yleiskaavassa pitäisi olla seudun kuntien hyväksymän Rakennesuunnitelma 2040:n mukaiset seisakkeet, eli Lakalaivan, Lielahden ja Tesoman lisäksi Kalkku, Amuri, Rantaperkiö, Vuohenoja ja Hankkio. Rakennesuunnitelman toteutussuunnitelmassa Tesoman seisake on aikataulutettu 2020-luvulle, muut seisakkeet 2030-luvulle. Koska yleiskaavan tavoitevuosi on 2040, tulisi nämä ottaa annettuina.

## Taulukko. Lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittäminen rakennesuunnitelmassa

Lähijuna- ja taajamajunaliikenteen kehittäminen	Toteuttaminen			
	2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-
Tampereen hlöratapihan kehittäminen ml. välilaituri				
Lempäälän suuntaan 1 h vuoroväli				
Sääksjärven seisake				
3. raide Tampere-Toijala				
Lakalaivan henkilöliikenteen asema, Rantaperkiön, Kuljun ja Hakkarin seisakkeet				
Lempäälän suuntaan 30 min vuoroväli				
Nokian suuntaan 1 h vuoroväli				
Tesoman seisake				
Harjuniityn, Kalkun, Sellun ja Amurin seisakkeet				
Nokian suuntaan 30 min vuoroväli				
2. raide Lielahti-Nokia				
Lähijunaliikenteen varikko				
Oriveden suuntaan 6-7 junaparia/vrk				
Oriveden suunnan turvalaitemuutokset				
Vuohenojan, Hankkion, Vatialan ja Ruutanen seisakkeet				

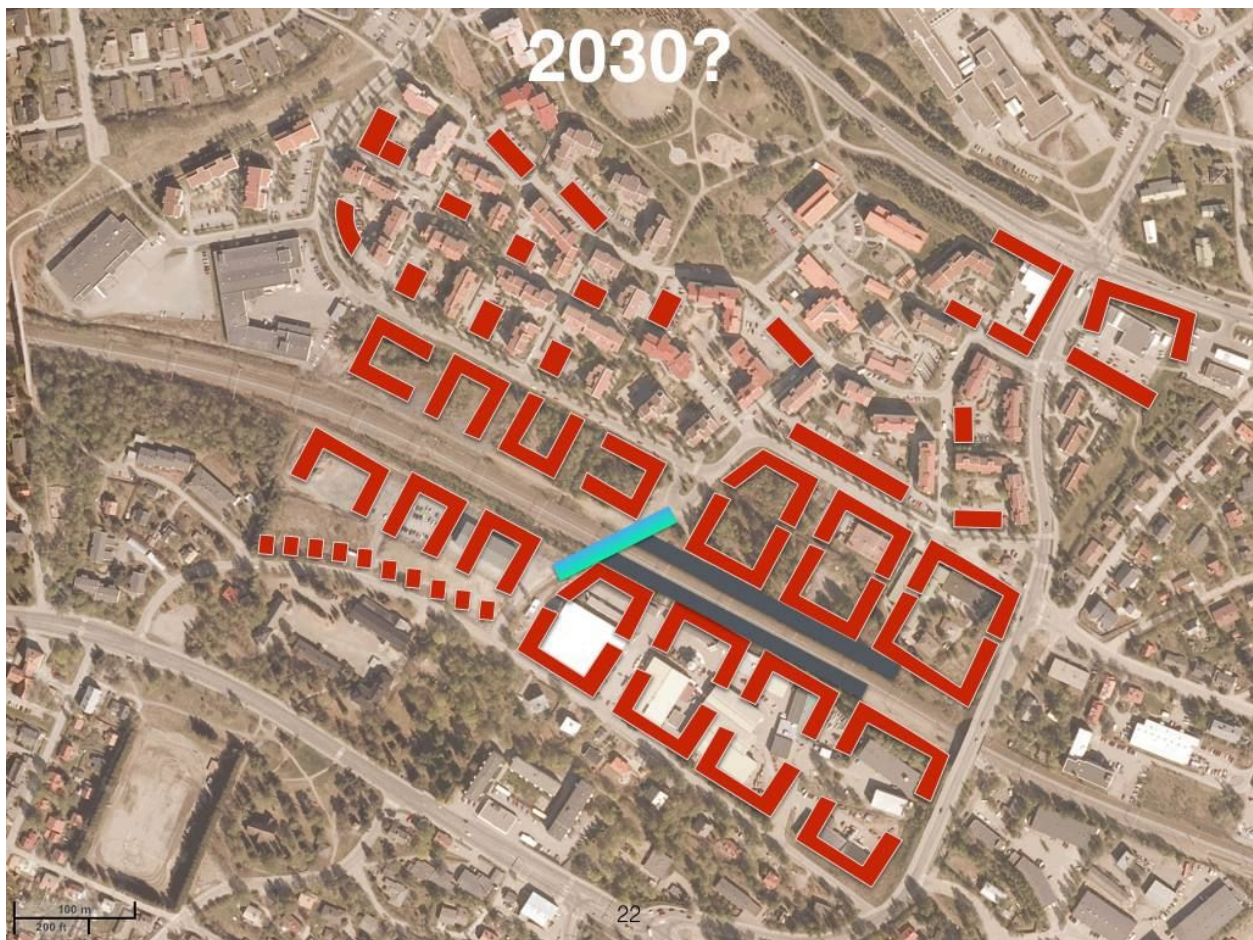
Kantakaupungin yleiskaavan palautedokumentissa vastataan monen tärkeään seisakevarausvaatimukseen kieltävästi, mutta ohuesti perustellen. Käymme seuraavassa läpi vastineperusteita ja perustelemme miksi ne eivät ole kestäviä:

*"[Mediapoliksen] alueen tehostuvaan maankäyttöön arvioidaan pystyttävän vastaamaan muilla joukkoliikenteen tavoilla."*

Ei pystytä. Bussirunkolinja ja nopea juna täydentävät toisiaan, mutta paraskaan bussiyhteys ei korvaa junaa. Bussilla matka-aika Mediapolikselta keskustaan on 25 min, junalla 7 min. Junan bussia (ja autoa!) nopeamman matka-ajan tuoma lisäetu on suuri, sillä se mahdollistaisi kulkemisen esim. Yleisradion Pasilan pääkonttorin ja Tohlopin välillä alle kahdessa tunnissa, minkä lisäksi se palvelisi Mediapoliksen työntekijöiden, opiskelijoiden ja läheisen Tohlopinrannan ja Winterin alueen asukkaiden pikayhteytenä keskustaan ja kauemmaksikin. Asema olisi siten elinkeinostrategisesti perusteltu ja edesauttaisi media-alaa ja Yleisradion toimintojen säilymistä Tampereella.

*“Ristinarkkuun ja Hankkioon on osoitettu yleiskaavassa logististen toimintojen vyöhyke, jolle ei tule sijoittaa melusta, päästöistä tai raskaasta liikenteestä häiriintyvää toimintaa. Näin ollen alueelle ei ole potentiaalia junaliikenteen solmupisteenä.”*

Vastine ei kestä kriittistä tarkastelua. Ristinarkussa on vuoteen 1988 asti toiminut Messukylän rautatieasema, joka on uudessa yleiskaavassa keskellä asumiseen merkittyä aluetta. Teollisuusalue on vasta Ristinarkuntien sillan itäpuolella, jota seisake toki myös palvelisi, mutta sen ensisijainen tarkoitus olisi Messukylän ja Ristinarkun (Jankan) kaupunginosien palveleminen. Liikenneviraston mukaan seudullisessa lähiliikenteessä on *“tavoiteltavaa on vähintään 10 000 asukkaan tai työpaikan sijoittuminen 2,5 kilometrin etäisyydelle asemista. Maankäytöstä yli puolet (=5000) tulisi sijaita kilometrin etäisyydellä asemista.”*<sup>1</sup> Messukylän ja Ristinarkun yhteenlaskettu väestö- ja työpaikkamäärä on juuri yli 5000, ja 2,5 km säteellä on jopa 40 000 asukasta/työpaikkaa. Yleiskaavan asuinalue -merkintä mahdollistaa erinomaisesti uuden asemanseudun rakentamisen, “lisää kaupunkia Messukylään ja Jankaan”. Oheisessa kuvassa esimerkki alueen täydennysrakentamisesta.



<sup>1</sup> Rautateiden tulevaisuuden henkilöliikenneselvitys (päivitys 2014) s. 25, Liikennevirasto 2015



Hankkio puolestaan on ihanteellinen “työläisjuna-asema”, minkä lisäksi se voisi palvella myös alle 1,5 km päässä olevia Koilliskeskuksen ja Kaukajärven alakeskuksia, molempiin suuntiin. Hankkiosta sekä kuljettaisiin muualle töihin, että erityisesti muualta Hankkioon töihin. Hankkion rooli olisi samankaltainen kuin pääkaupunkiseudulla Keran, Valimon, Ilmalan tai Aviapoliksen, jotka ovat keskellä logististen toimintojen vyöhykkeitä, mutta asutus alkaa heti niiden ulkopuolelta. Alueet sopivat siten iteratiiviseen kehittämiseen, jossa seisake perustetaan nykyiseen maankäyttöön, välittömästi seisakkeen yhteyteen liityntäpysäköinti, joka myöhemmin asemakaavoitettaisiin tehokkaampaan käyttöön.

Ohessa ehdotus siitä, kuinka alueelle tulisi lisätä seisakkeita, edes varauksina:



Olemme kuitenkin sitä mieltä, että Hankkiosta pitäisi kehittää toiminnallisesti sekoittunut alue, eikä jättää sitä pelkäksi teollisuusalueeksi, jona alueen maanomistajatkaan eivät sitä halua säilyttää.

*“Kaupunkistrategian toteuttamista tarkentavassa kaupunkirakenne ja ympäristösuunnitelmassa ‘Rosoisesti kaunista’ todetaan, että työpaikka-alueiden muuttamisessa muuhun käyttöön suhtaudutaan pidättyvästi.”*

Tämä on totta, mutta *pidättyvästi*-sanankäytön tulkinta on mielestämme väärä. Paikat, jotka ovat kaksiraiteisen radan äärellä tulisi kaavoittaa aina mahdollisimman tehokkaasti, erityisesti jos maanomistajat sitä itse toivovat. Tilaa vaativa teollisuus mahtuu hyvin muille olemassa oleville ja kehittyville teollisuusalueille, kuten Kolmenkulmaan, Lahdesjärvelle ja Tarastejärvelle. Hankkiossa seisakkeen ja muiden joukkoliikennekäytävien ympäristö tulisi kaavoittaa mahdollisimman tehokkaasti, olipa se sitten asuin- tai työpaikkarakentamista. Moottoritien “meluvallina” pienteollisuustalotyyppinen, vaihe kerrallaan rakentuva yritystalo olisi paljon parempaa maankäyttöä kuin alueen nykyinen peltihalli siellä täällä.

*“Kalkun seisakkeen esittämiseksi yleiskaavassa ei ole maankäytöllisiä perusteita.”*

Kalkun seisakkeen vieressä on 3400 asukkaan ja 900 työpaikan Kalkun kaupunginosa ja alati kasvava, nykyisellään 1700 työpaikan Myllypuro (osa Kolmenkulmaa). 2040 mennessä on oletettavaa alueen kehittyminen sellaiseksi, että lähijunapysäkin ympäristössä on vähintään 10 000 asukasta/työpaikkaa.



**Yleisesti:** kaupungin itsensä hyväksymä strategia korostaa Tampereen taajama-alueen raideliikenteen voimakasta kehittämistä ja radan varsien rakentamista. Kadut täyttävän bussiliikenteen lisääminen ei ole kestävä vaihtoehto. Lisäksi kaavan tulee olla strategioiden mukainen. Lähijuna ei alkuvaiheessa voi korvata runkobussiliikennettä, mutta se tuottaa lisäarvoa sekä seisakkeen alueella oleville asukkaille ja yrityksille että koko kaupungin imagolle. Siksi muun muassa Mediapoliksen ja Tohlopinrannan uudelle voimakkaasti täydentyvälle alueelle on nyt tehtävä varaus seisakkeelle. Juna on nopea, ekologinen ja imagoaltaan korkea kulkumuoto. Kun Tesoman seisakkeen jälkeen saadaan askel kerrallaan varsinainen lähijunaliikenne (ei kaukojunat) käynnistettyä 2020-luvun aikana, voidaan myös muita pysähdyspaikkoja alkaa vähitellen lisätä järjestelmään. Tämä koskee myös Rakennesuunnitelman ulkopuolisia Santalahden, Tampellan, Järvensivun, Messukylän ja Vehmaisten asemia/seisakkeita. Varauksien tekeminen kaavaan ei maksa nyt juuri mitään, mutta niiden tekemättä jättäminen maksaa tulevaisuudessa moninkertaisesti niin, että kestävä kaupunkirakenteen ja tilaa säästävän liikenteen toteutuminen on aiemmillä strategian vastaisilla kaavamutoksilla estetty.

Lähijunilla on tärkeä rooli myös 2020-luvun matkaketjujärjestelmässä. Muun muassa pyörä toimii lähijunamatkan molemmissa päissä kaikkien tavoitteita toteuttavana "junamatkan jatkeena". Esimerkiksi Kaarilasta ajaa pyörällä Mediapoliksen-Tohlopinrannan seisakkeelle vain noin viidessä (5) minuutissa, jonka jälkeen juna kuljettaa pyörän ja pyöräilijän mäkisen harjun yli keskustaan noin seitsemässä (7) minuutissa. Näin tehty matkaketjumatka on selvästi nopeampi kuin sama matka kokonaan pyörällä, bussilla tai jopa autolla tehtynä pysäköintineen. Sama esimerkki pätee muillakin seisakkeilla/asemilla, jotka on nyt jätetty kaavasta pois niin, että edes varauksia ei ole kaavaehdotuksessa huomioitu.

**Santalahden seisake on olemassa varauksena nykyisessä Santalahden osayleiskaavassa, eikä sitä saa poistaa uudesta yleiskaavasta.** Urbaani Tampere katsoo, että mitään kestäväää perustetta ei edes olisi poistaa kyseistä varausta kaavasta - päinvastoin, se olisi valtuustojen hyväksymien ohjelmien ja strategioiden vastainen toimenpide, joka antaisi täysin ristiriitaisen signaalin kaupungin toiminnasta ja sisäisestä yhteistyöstä.

Yleisesti lähijunan kehittämisellä on laaja kannatus, eikä sitä ole kukaan vastustanut. Siinäkin valossa on outoa, että nyt yleiskaavaehdotuksessa suurin osa potentiaalisista seisakkeista/ asemista on jätetty huomioimatta - useasta jo annetusta palautteesta huolimatta. Tämä heikentää koko kuulemisprosessin uskottavuutta.

**Urbaani Tampere ry**

Psta Juha Joki (pj)

Lisätiedot: Janne Wahlroos (j.wahlroos@gmail.com)

## Urbaani Tampere ry

Urbaani Tampere ry on maaliskuussa 2015 perustettu kaupunkimaista Tamperetta kannattava yhdistys. Yhdistyksen tavoite on tarjota ääni kaupunkimaisen Tampereen puolesta ja nostaa urbaani kansalaismielipide yhteiskuntakeskusteluun. Yhdistys pyrkii edistämään monipuolista kaupunkia, joka on vetovoimainen, kansainvälinen ja kaupunkikulttuuriltaan vahva asuinpaikka nykyisille ja tuleville tamperelaisille.

Urbaani Tampere ry:n kotisivut ovat osoitteessa <http://urbaanitampere.fi>.