

1 Lausuntopyyntö Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

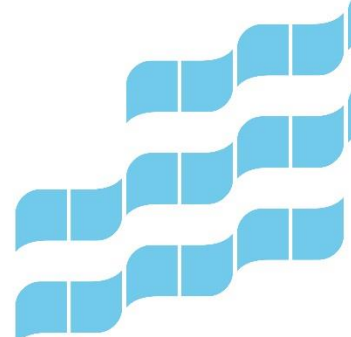
Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa yleissuunnitelman luonnosvaiheen suunnitelmista ja vaikutusarvioinneista 27.4.-17.5.2020.

Tampereen kaupunki, Pirkkalan kunta ja Kangasalan ja Ylöjärven kaupungit aloittivat keväällä 2019 selvitystyön Tampereen raitiotiejärjestelmän tulevaisuuden mahdollisten laajennusten varauksista neljällä ratasuunnalla: Lielahi - Ylöjärvi, Tampereen linja-autoasema - Härmälä - Pirkkala, Tays keskussairaala - Linnainmaa - Kangasalan Lamminrahka ja Hervanta - Kangasalan Saarenmaa. Työn tavoitteena on tammikuun 2021 loppuun mennessä määrittää jokaisella ratahaaralla yksi raitiotieradan sijaintivaraus pysäkkeineen katuverkolla pohjatyöksi yleis- ja asemakaavoitusta, liikennejärjestelmän suunnittelua, katusuunnitelmien laatimista sekä kunnallistekniikan sijoittamissuunnittelua varten.

Marraskuussa 2019 tilaajakuntien kunnanhallitukset päättivät alustavista linjausvaihtoehdoista ja jokaista ratahaaraa kohden jäi useampi (2-3) linjausvaihtoehto. Marraskuun 2019 jälkeen linjausvaihtoehtoja on työstetty eteenpäin, arvioitu niiden vaikutuksia ja vertailtu keskenään. Työhön on sisällytetty kuntalaisten, sidosryhmien ja viranomaistahojen kuuleminen ja osallistaminen, mm. avoimet nettikyselyt linjauksista ja pysäkkien paikoista sekä ratahaarakohittaiset sidosryhmätyöpajat tammi-helmikuussa 2020.

Yleissuunnitelman luonnosaineisto asetetaan laajalle lausuntokierrokselle 27.4.-17.5.2020 väliseksi ajaksi. Myös kuntalaisilta kysytään palautetta samanaikaisesti, 27.4.-10.5.2020 avoimena olevilla nettikyselyillä. Luonnossuunnittelu, vaikutustenarviointi ja vaihtoehtojen vertailu ovat tässä vaiheessa kesken, joten lausunnoilla on mahdollisuus vaikuttaa aineiston sisältöön.

Työssä arvioidaan suunnitelmaluonnosten, selvitysten, vaikutusarviointien, vaihtoehtovertailujen sekä kuntalaisten ja sidosryhmien palautteiden perusteella, mitkä raitiotieradan linjausvaihtoehdot täyttävät parhaiten työssä asetetut tavoitteet. Loka-marraskuussa 2020 tilaajakuntien kunnanvaltuustojen on määrä tehdä päätökset ratavarauksista.



2 Luonnosaineistosta pyydettävät kommentit

Lausunnoissa pyydetään antamaan kommentteja mm. seuraavista näkökulmista:

- a) Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?
- b) Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi?
- c) Mahdolliset suositukset raitiotien linjaukseksi perusteluineen?
- d) Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?
- e) Suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?

3 Lausuntopyyntöaineisto

Lausuntopyyntömateriaali on lausuntopyynnön liitteenä (Lausuntopyyntömateriaali 27.4.2020).

Lausuntopyyntömateriaali sekä sen videoesittelyt ratahaaroittain löytyvät myös suunnitelman verkkosivuilta www.seaturatikka.fi.

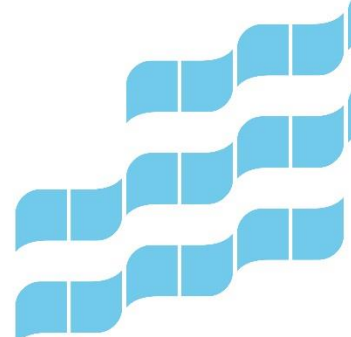
Suunnitelmaluonnosten ratkaisut ovat nähtävissä ja kommentoitavissa 27.4.-10.5.2020 avoimena olevassa [karttakyselyssä](#) Seaturatika.fi-sivuilla. Samanaikaisesti auki olevassa [linjausvaihtoehtokyselyssä](#) voi antaa näkemyksen parhaista linjausvaihtoehdoista ja raitiotien tarpeellisuudesta.

4 Lausuntojen lähettäminen

Lausunnot pyydetään lähettämään 17.5.2020 mennessä sähköisesti word-tiedostona Tampereen kaupungin kirjaamoon, osoite kirjaamo@tampere.fi.

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmän puolesta,

Mikko Nurminen
Ohjausryhmän puheenjohtaja



Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma

27.4.2020

Dnro TRE:2458/2020

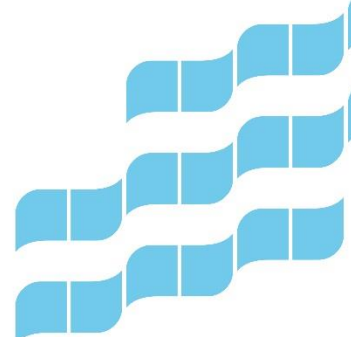
Lisätietoja

Tampereen kaupunki
Raitiotien kehitysohjelman projektijohtaja
Ville-Mikael Tuominen
puhelin 050 343 0700
sähköposti ville-mikael.tuominen@tampere.fi

Kangasalan kaupunki
Rakennuspäällikkö
Merja Saarilahti
puhelin 050 550 9062
sähköposti merja.saarilahti@kangasala.fi

Pirkkalan kunta
Yhdyskuntajohtaja
Jouni Korhonen
puhelin 050 512 3981
sähköposti jouni.korhonen@pirkkala.fi

Ylöjärven kaupunki
Vs. kehitysjohtaja
Mari Ruissalo
Puhelin 044 486 3124
sähköposti mari.ruissalo@ylojarvi.fi



Lausunnon antaneet tahot:

1. Autoliiton Tampereen seudun osasto ry
2. Gasgrid Finland
3. Kangasalan nuorisovaltuusto
4. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
5. Pirkanmaan ELY-keskus
6. Pirkanmaan liitto
7. Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri
8. Pirkanmaan maakuntamuseo
9. Pirkanmaan osuuskauppa
10. Pirkanmaan pelastuslaitos
11. Pirkanmaan sairaanhoitopiiri
12. Pirkanmaan yrittäjät ry
13. Pirkkala seura ry
14. Pirkkalan kunnan vammaisneuvosto
15. Pirkkalan vanhusneuvosto
16. Sisä-Suomen poliisilaitos
17. Tampereen kauppakamari
18. Tampereen kaupungin vammaisneuvosto ja esteettömyystyöryhmä
19. Tampereen Lasten Parlamentti
20. Tampereen nuorisovaltuusto
21. Tampereen Polkupyöräilijät ry
22. Tampereen Ravirata Oy
23. Tampereen seudun keskuspuhdistamo Oy
24. Tampereen sähköverkko Oy
25. Tampereen yliopisto
26. Tampereen ylioppilaskunta
27. Tampereen yrittäjäyhdistykset
28. VR Yhtymä Oy
29. Väylävirasto
30. Ylöjärven yrittäjät ry

Tampere, 12.5.2020

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma

Lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

Autoliiton Tampereen Seudun Osasto ry kiittää tilaisuudesta osallistua yllämainitun lausunnon laatimiseen. Esitämme, että Tampereen kaupunki liittäisi tämän kirjelmän omaan lausuntoonsa ja pyytäisi, että alueensa autonkäyttäjiä edustava Autoliiton Tampereen Seudun Osasto ry otettaisiin alueen tasolla toimivana osallisena huomioon liikennesuunnitelmien laatimisessa.

Pidämme hyvänä sitä, että suunnitellaan lähtökohtaisesti tarkastellen tie- ja raideliikenteen yhdistämistä tehokkaasti toisiinsa Tampereen, Pirkkalan ja Kangasalan alueella. Osaltaan valmiiksi rakennettu kaupunkiympäristö ja Tampereen sijainti muodostaa haasteellisen ympäristön toteuttaa kaikkia liikennemuotoja tasavertaisesti kohtelevan ja alueen kehityksen kannalta onnistuneen toimintaympäristön.

Luonnosaineistosta pyydetyt kommentit

a) **Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?**

Suunnitelma antaa kuvan laajasta joukkoliikennemyönteisestä taustasuunnittelusta. Tunteamatta alueen kehittämis- ja kaavoitussuunnitelmia emme voi lausua muodostavatko suunnitellut reitit nykyistä tilannetta palvelevan vai pyritäänkö näillä ohjaamaan rakentamista.

b) **Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi?**

Näkemyksemme mukaan lisärakentamiselle on edellytyksiä Kangasalan, Ylöjärven ja Pirkkalan suunnilla sekä osin Ruskon alueella.

c) **Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?**

Suunnalla Kangasala ja Ylöjärvi ei Autoliitolla ole kommentoitavaa. Uskomme suunnittelijoiden huomioineen mahdollisen käyttäjäkunnan sekä heidän työmatkojen suuntatutumisen.

Pirkkalan ratahaaralla esitämme linjausta toteutettavaksi Ilmailukadun ja Sarankulmankadun kautta.

Linjaus mahdollistaa liityntäpysäköintialueen rakentamisen nykyisille pysäköintialueen kohdalle.

Linjaus palvelee luontevasti messukeskusta sekä tulevaa hotellia. Härmälän pysäkin kautta Härmälän alueen asujat pääsevät käyttämään raitiotietä. Nuolialantie tulisi jättää bussi ja henkilöauto liikenteen käyttöön. Bussiliikennettä tarvitaan palvelemaan Pirkkalan lentokenttäalueen toimintoja se-

kä muuta Pirkkalan asutus ja teollisuus keskittymiä. Näin raitiotie ja busssi-
liikenne täydentäisivät toisiaan kulkemalla eri reittejä.

d) **Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?**

Autoliiton Tampereen seudun osasto ei näe aikataulullisia rajoitteita. Rajoitteet tulevat nähdäksemme rahoituksesta ja osallistujakuntien päätöksenteosta. Näemme kuitenkin Ylöjärvi ja Kangasalan suunnan rakentamisen sekä Ruskon suunnan kehittämisen Pirkkalan ratahaaran tärkeimpinä. Pirkkalan ratahaaran suunnittelussa ja rakentamisessa toivomme otettavan huomioon Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan tuomat tarpeet.

e) **Suunnitelmien, vaihtoehtovertailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?**

Suunnittelussa ei ole huomioitu Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan vaikutuksia Pirkkalan lentokentän ympäristöön. Oikoradan toteuttaminen, ratapihan siirto Lempäälään sekä mahdollinen kehärata. Kehärata voisi osin käyttää olevaa rataverkkoa ja yhdistää näin Nokian, Lempäälän, Kangasalan, Tampereen ja Ylöjärven toisiinsa. Kehärataa kulkeva paikallisjuna mahdollistaisi riittävän nopean liikkumisen esim. työmatkoilla Kangasala – Ylöjärvi ja siirtäisi matkustajat Pirkkalan lentoasemalle ja kaupunkiin tehokkaasti.

Suunnitelman mukaan tarkoitus on selvittää vaihtoehtoiset mahdollisuudet yhdistää eri liikennemuodot. Esitetyistä selvityksistä ilmenee kuitenkin, että tarkoitus on keskittyä ainoastaan raitiotieliikenteen järjestelyihin. Henkilöautoliikenteen osalta tulisi selvittää myös liityntä- ja työpaikkapysäköintitarpeen.

Yksittäisiä matkoja tarkasteltaessa voidaan kiinnittää huomiota kahteen ryhmään: 1. työpaikka- ja asiointiliikenne, 2. pitkän matkan liikenne. Työpaikka- ja asiointiliikenteeseen vaikuttavat olennaisesti yhdyskuntapoliittiset ratkaisut asutuksen, palvelujen ja työpaikkojen sijoittamisesta sekä liikenneväylien rakentamisesta. Pitkämatkaisen liikenteen kannalta tärkeätä on sen liityntä paikalliseen lähiliikenteeseen.

Yhteystiedot:

Autoliitto, Tampereen Seudun osasto ry,
C/O L Alanen
Tervapolku 5
38880 Lempäälä
Al-Tampere@al-tampere.fi

Tampere, 12.5.2020

Autoliiton Tampereen Seudun Osasto ry

Pentti Kaihoniemi
puheenjohtaja

Lassi Matikainen
hallituksen jäsen

Marko Somero
hallituksen jäsen

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma

Lausuntopyyntöne 27.4.2020

TAMPEREEN RAITIOTIEN SEUDULLISEN YLEISSUUNNITELMAN LUONNOSAINEISTO

Gasgrid Finland Oy:ssä on tutustuttu hankkeeseen. Pirkanmaalla on Gasgrid Finland Oy:n korkeapaineista maakaasun siirtoputkistoa liitekartan osoittamilla sijainneilla.

Maakaasun siirtoputkisto on kansallisesti tärkeä ja kallis infra, jonka sijoittamiseen on haettu lunastusmenettelyllä käyttöoikeus tai sijoituslupa esim. Vantaalla. Maakaasun siirtoputkisto rajoittaa toimintaa ympäristössä merkittävästi. Putkiston määräaikaistarkastuksilla, ennakkohuollolla ja kaasulinjan merkinnöillä sekä ulkoisten hankkeiden valvonnalla varmistetaan putkiston turvallisuus. Putkiston tarkastukseen ja ylläpitoon liittyen alueella saattaa aiheutua ajoittain melua ja maanrakennustöitä.

Gasgrid Finland on tutustunut yleissuunnitelmaan ja pyytää ottamaan huomioon seuraavat asiat:

- Kaasuputkisto rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen 551/2009 mukaan merkittävästi. Maakaasuputken läheisyydessä ei saa harjoittaa toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiseksi. Kaasuputkistolla on lunastustoimituksessa lunastettu pysyvä käyttöoikeusalue, jonka alueella maankäyttö on luvanvaraista ja rajoitettua.
- Maakaasuputkisto asettaa rajoituksia ja ehtoja hankkeen rakentamisen tekniselle toteuttamiselle. Näihin rajoituksiin ja rakentamisen mahdollisuuksiin yms. kysymyksiin otetaan tarkemmin kantaa hankkeen suunnittelun edetessä. Pyydämme olemaan hyvissä ajoin yhteyksissä, jotta voimme kustannustehokkaasti suunnitella ja huomioida raitiotien ja kaasuputkiston keskinäisiä vaikutuksia.
- Toiminta ei saa aiheuttaa rasituksia kaasuputkelle eikä liittyville rakenteille.
- Pohjaveden pinnan laskeminen eloperäisillä tai hienorakenteisilla maalajeilla tai maa-aineksien läjittäminen häiriintymisherkillä alueilla tulee hyväksyttäväksi Gasgridillä, kun on syytä olettaa, että vaikutukset ulottuvat kaasuputkistolle. Tarkastelu on tehtävä ainakin 50 m lähempänä toimittaessa.
- Sähkökaapeleita tai eristämättömiä ja sähköä johtavia rakenteita (metalliputkistot, merkintälangat ja maadoituskaapelit) sijoitettaessa on noudatettava standardia SFS 5717. Rakenteita ei tulisi asentaa maakosketukseen alle 20 m etäisyydelle teräksisestä maakaasuputkistosta. Jos etäisyys alitetaan, on pinnoittamattomat rakenteet eristettävä huolellisesti tai asennettava ne yhtenäiseen muoviputken tyyppiirustuksen MKY000-0712 mukaisesti. Ehdoton vähimmäisetäisyys on 5 m.
- Teräksisellä maakaasuputkella on katodinen korroosiosuojajärjestelmä, jossa anodikentiltä syötetään heikkoa tasavirtaa 200- 800 metrin etäisyydeltä maakaasuputkelle maaperän kautta. Suojavirta kulkeutuu putken pinnoitevauriokohtiin. Alle 20 metrin etäisyydelle kaasuputkesta sijoitetut laajat sekä eristämättömät metalliset rakenteet saattavat toimia suojavirran kulkureitteinä; sen lisäksi, että tämä voi häiritä korroosiosuojauksen toimintaa, rakenne voi altistua katodisen suojavirran aiheuttamalle hajavirtakorroosiolle kohdassa, jossa suojavirta jättää rakenteen. Gasgrid ei ota vastuuta näiden rakenteiden mahdollisesta ennenaikaisesta syöpymisestä. Riski nopeutuneelle korroosiolle on tarvittaessa selvitettävä mittauksin. Raitiotien ja kaasuputkiston välisiä sähköisiä vaikutuksia on syytä arvioida hyvissä ajoin tarkemmin hankkeen edetessä.
- Tulevissa kaasuputken kunnossapitotöissä käyttöoikeusalueella ja välittömässä läheisyydessä vieraiden rakenteiden tuenta, suojaus tai purkamisen sekä uudelleen rakentaminen kuuluu jätävien rakenteiden omistajien vastuulle. Kaasuputkikaivannon leveys mitoitetaan luiskatuilla seinämillä ja kaivantoon yltävät rakenteet suositellaan rakennettavaksi siten, ettei mahdollisen kaasuputkikaivannon kohdalla tuentaa, pintavesien hallintaa tai vastaavaa järjestelyä tarvita.

Tämän lausunnon vastaanottaja on velvollinen toimittamaan/tiedottamaan lausunnon liitteineen asianosaisten käyttöön.

Kaasuputken ylitykset raskaalla kalustolla vahvistamattomassa kohdassa tai maanrakennustyöt viittä (5) metriä lähempänä kaasuputkilinjaa edellyttävät valvojamme kutsumista paikalle. Ehdotus aloitusajankohdaksi on tehtävä 3 työpäivää aikaisemmin keskusvalvomoon, 020 447 8713 tai alla mainitulle valvojalle.

Sijainti Pirkanmaa

Yhteydet Lausunto Mikko Kaarlampi 020 44 78848
mikko.kaarlampi@gasgrid.fi

Sähköä johtavat rakenteet Janne Lumme 020 44 78718
janne.lumme@gasgrid.fi

Valvonta Petri Hulkkonen 020 44 78981
Kimmo Viitanen 020 44 78977

GASGRID FINLAND OY

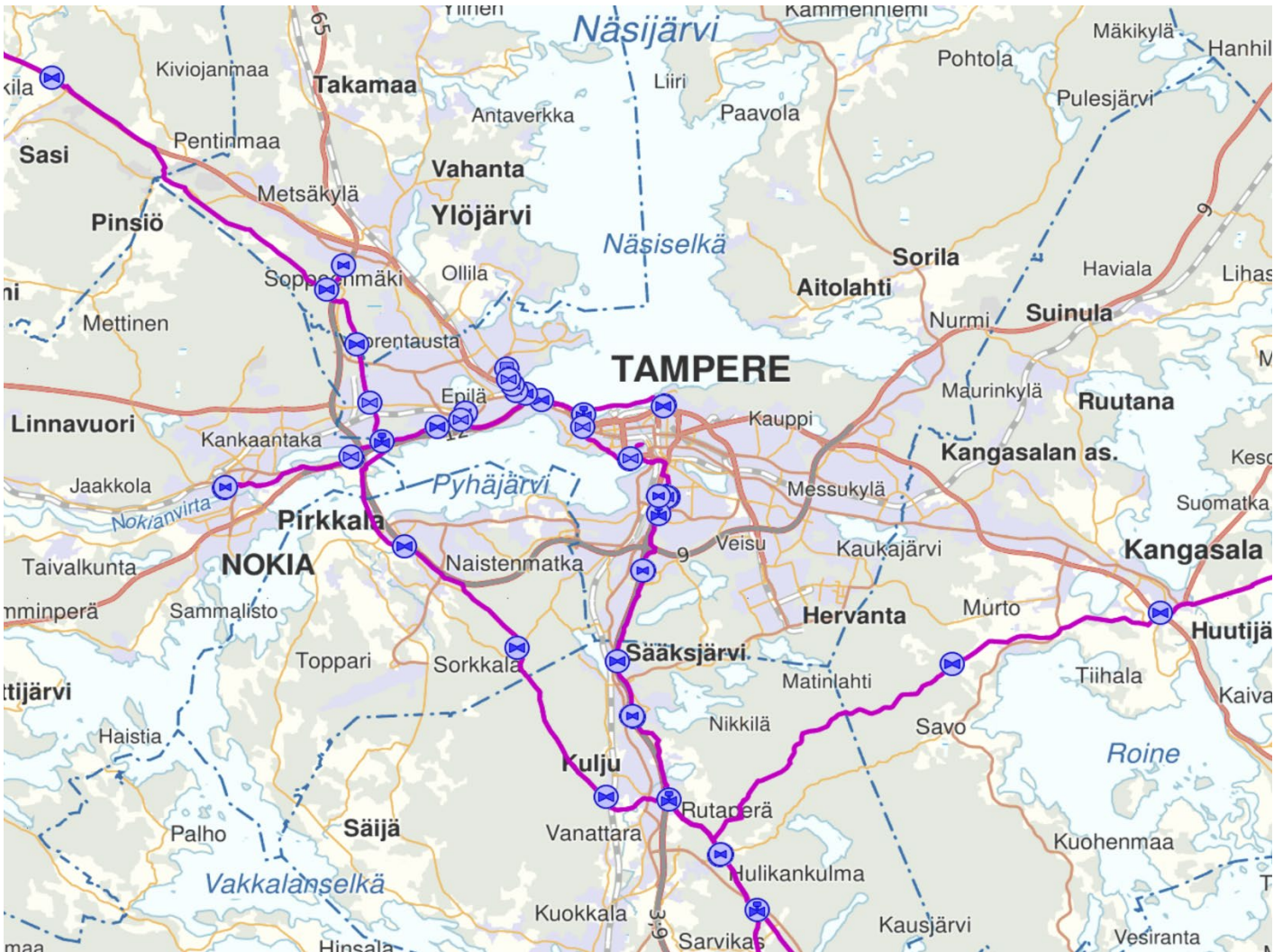
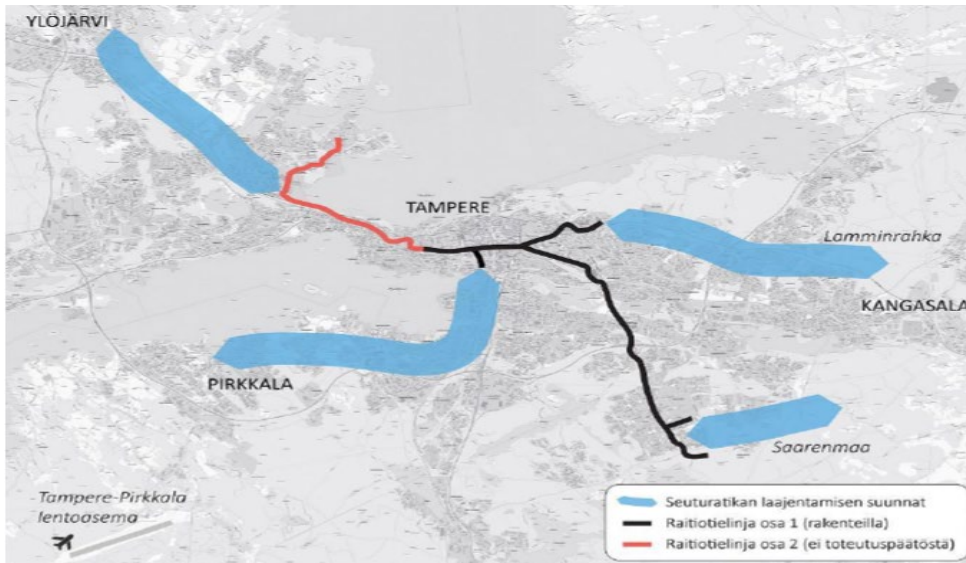
Mikko Kaarlampi

Maankäyttöinsinööri

Viitteet [Valtioneuvoston asetus maakaasun käsittelyn turvallisuudesta 9.7.2009/551:](#)

Lisätietoa [Tukes-opas: Tuotantolaitosten sijoittaminen 2015: ISBN 978-952-5649-67-3 PDF](#)

Gasgridin kotisivut: [Miten tunnistan kaasulinjan?](#)
[Luvat maankäyttöön kaasuputken alueella](#)



© Sitowise aineistot: © Gasgrid Finland Oy



Puheenjohtaja
Niko Tammelin
p. 045 167 6455
nuvakangasala@gmail.com

Lausunto

PMV 5.5.2020

Tampereen Kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma

Ville-Mikael Tuominen

Tampereen seuratikka

Olemme Kangasalan Nuorisovaltuustossa keskustelleet seuratikan linjauksista 5.5.2020.

Olemme kirjanneet kommentteja pyytämistänne näkökulmista:

a) Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?

Kommentit:

Ratikan reitit on suunniteltu asutuksen läheisyyteen ja reiteille on helppo ja nopea tulla pysäkillä n 1 km läheltä. Saarenmaan linjan VE Kehätie mahd käyttäjämäärä ei ole nyt suuri, mutta reitin toteutus suuntaa tulevaisuuteen ja kehätien ja Saarenmaan alueiden vetovoimaisuuteen. Tulevaisuudessa reitin käyttäjiä olisi paljonkin.

b) Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi?

Kommentit:

Lamminrahkan asuinalueella on mainostettu hyvillä joukkoliikenneyhteyksillä ja ratikalla. Alueen kehitykselle Lamminrahkan ratahaara on siis tärkeä. Saarenmaan ratahaara VE Kehätie avaisi Ruskon alueelle uutta kaavoitusmahdollisuutta ja alueen kehittämistä kehätie varten. Alueen kehittäminen yhdistäisi seutua Tampereen ruskosta Kangasalan suuntaan.

c) Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?

Lamminrahkan ratahaara:

VE Teiskontie (kannatettava vaihtoehto) on edullisempi ja maisemaan sopivampi, kuin Tenniskadun erillinen rata, joka syö golfkenttää ja luontomaisemaa yleisesti.

VE Piettasenkatu (kannatettava vaihtoehto) on nopeampi ja turvallisempi reitti. Vaihtoehto mahdollistaa järkeväen maankäyttö lahdentien vieressä, missä on maata mihin ei voi muuta rakentaa. Rakentamisen aikainen haitta asukkaille on pienempi. Piettasenkadun pysäkin käyttäjäpotentiaali on laskettu vähäisemmäksi, mutta hieman laajemmalla tarkastelulla asukas pohjaa on kuitenkin runsaasti (mäentakusenkadun puolelta)



Puheenjohtaja
Niko Tammelin
p. 045 167 6455
nuvakangasala@gmail.com

VE Mäentakusenkatu on ahdas ja rakentamisen aika hankala ja haittaa olisi paljon. Jalankulkuväylien säilyminen olisi huomioitava erityisratkaisuin, joten emme kannata sitä.

Lamminrahkan ratahaaralla erityisen hyvää on Alasjärven pysäkki ja liityntäparkki. Ratikan varikon paikka olisi Risson takana parempi suojainen ja lähempänä päätepysäkkiä.

Saarenmaan ratahaara:

VE Kauhakorvenkatu varikolta lähtö on hankala kahdella raiteella ja tiukalla mutkalla. Suljettavia tonttiliittymiä on paljon, mikä aiheuttaa muutostöitä ja harmia omistajille. Aineistossa oli epäselvä kohta (kuva liitteenä) mikä tienristeys on tarkoitus sulkea. Solkimäenkatua ei voi sulkea vaan sen viereinen pieni tontille menevä epämääräinen tie varmaankin.

Ruskontien ja Kauhakorvenkadun risteyksessä liikennevalot pitäisi olla vaikka ei ratikkaakaan siihen tulisi.

VE Kauhakorvenkatu palvelee suureksi osaksi työmatkaliikennettä, ei mainittavia tulevaisuuden kehityssuunnitelmia.

VE Kehätie kannatettava vaihtoehto

Lähtö varikolta helpompi, muutenkin helpompi rakentaa kun ei valmista ahdasta tieosuutta. VE Kehätie antaa mahdollisuudet asuinalueiden suunnittelussa, pienellä riskillä saadaanko kaavoitettavista alueista vetovoimaisia, mutta tulevaisuudessa tässä vaihtoehdossa on enemmän rakennettua ja asukkaita ratikan reitin vieressä.

d) Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?

Lamminrahkan ratahaaran pään rakentaminen sijoitettava järkevästi Lamminrahkan asuinalueen muun rakentamisen kanssa, jos mahdollista. Lamminrahkassa huomioitava infran rakentamisessa mahdollinen tuleva raitiotie.

Saarenmaan ve Kehätien rakentaminen 2030-luvulla varaus ratikalle huomioon kaavoitettaessa kehätien lähialuetta.

e) Suunnitelmien, vaihtoehtovertailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?

Luonto asioiden huomioiminen on tärkeää ja direktiivilajien viherkäytävät on turvattava. Rakentamisen suunnittelussa pitäisi huomioida uuden rakentamisen kustannukset ja esim toteuttaa maansiirrot lähialueilla välttämättä ylimääräisiä kuljetuksia. Luontomaisemien hyödyntäminen kaavoitettaessa ja alueita suunniteltaessa on tärkeää. Jos mahdollista raivattavan puusto pitäisi kompensoida tai hyvittää jotenkin esim uusilla istutuksilla.

Kangasalan nuorisovaltuuston puolesta

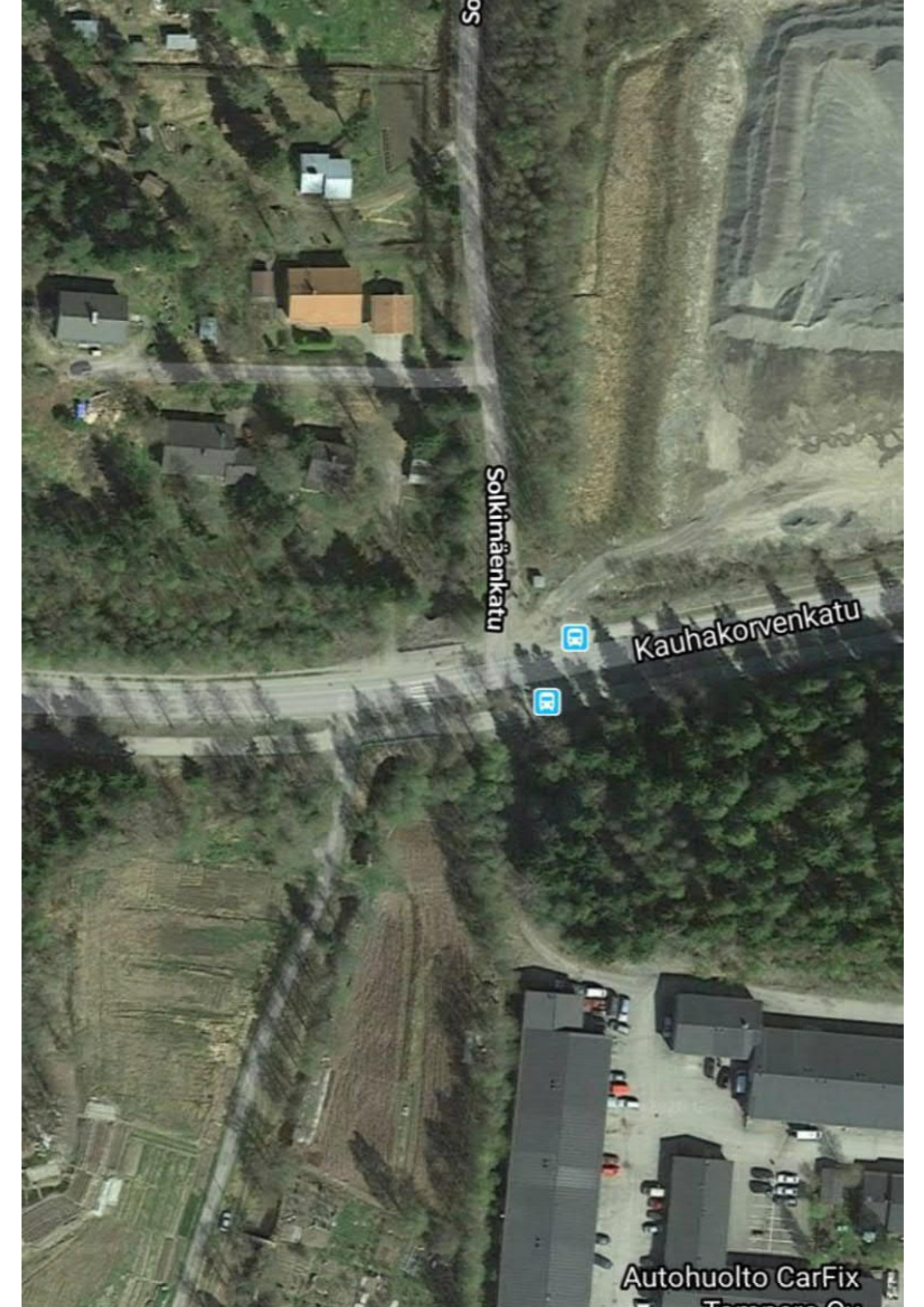
Tuomas Ylinen
Niko Tammelin

Niko Tammelin, puheenjohtaja
045 167 6455
nuvakangasala@gmail.com

Kauhakorvenkatu

Solkimäenkatu

Autohuolto CarFix



Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma
PL 487
33101 Tampere

Viite
Lausuntopyyntö 27.4.2020
Dnro TRE 2458/2020

Lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä on pyytänyt sidosryhmiltä lausuntoa yleissuunnitelman luonnosvaiheen suunnitelmista ja vaikutusarvioinneista 27.4.-17.5.2020.

Traficom näkee, että kokonaisuudessaan raitiotiehankkeella on sekä merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia että kaupunkirakenteellisia vaikutuksia. Raitiotie toimii runkolinjayhteytenä ja sen kautta voidaan edistää kaupunkiseudun kasvukäytävien kehittymistä kohti kestävästä liikkumisesta ja samalla yhdistää aluekeskuksia toisaalta ydinkeskustaan ja toisaalta toisiinsa.

Traficom toteaa, että luonnosaineistossa esitetty vaihtoehtojen vertailu ja vaikutustenarviointi on tehty kattavasti ja laadukkaasti. Traficom näkee, että uusien alueiden rakentamisen ajankohta tulisi esittää aineistossa vaihtoehtojen vertailun helpottamiseksi. Valtionavustusviranomaisena Traficom painottaa, että neljän eri ratasuunnan valtakunnallista ja seudullista merkittävyyttä tulisi arvioida jatkossa.

Traficom painottaa vaihtoehtojen arvioinnissa kiinnitettävän huomiota myös erityisesti turvallisten ja esteettömien vaihtoehtojen valintaan. Traficom näkee, että valittujen linjausvaihtoehtojen valinnassa on hyvä huomioida raitiotien kilpailukyky henkilöautoliikenteeseen nähden (mm. matka-aikojen nopeus ja liityntäpysäköinnin järjestämisen mahdollisuudet). Lisäksi arvioinnissa olisi tarpeen vertailla rata-suuntien mahdollistamien tärkeimpien yhteysvälien välistä matka-aikaa (esim. Lamminrahka-Tampereen keskusta) ja ottaa tarkastelussa huomioon matka-ajat linja-autolla ja henkilöautolla. Laajentuvan raitiotiejärjestelmän tulisi edistää kestäviä liikkumisvalintoja, mutta olla myös seudun joukkoliikennejärjestelmän tehokkuuden ja toimivuuden kannalta perusteltu kokonaisuus.

Parhain terveisin

Heidi Niemimuukko
Päällikkö
Raideliikenne, tieninfra ja liikkumisen palvelut
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Taina Saarinen
Joukkoliikenneasiantuntija
Raideliikenne, tieninfra ja liikkumisen palvelut
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom



Tampereen kaupunki
PL 487
33101 TAMPERE

Viite Lausuntopyyntö 27.4.2020 Dnro TRE:2458/2020

Tampereen raitiotien seudullinen yleissuunnitelma

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa yleissuunnitelman luonnosvaiheen suunnitelmista ja vaikutusarvioinneista.

Tampereen kaupunki, Pirkkalan kunta ja Kangasalan ja Ylöjärven kaupungit aloittivat keväällä 2019 selvitystyön Tampereen raitiotiejärjestelmän tulevaisuuden mahdollisten laajennusten varauksista neljällä ratasuunnalla: Lielähti - Ylöjärvi, Tampereen linja-autoasema - Härmälä - Pirkkala, Tays keskussairaala - Linnainmaa - Kangasalan Lamminrahka ja Hervanta – Kangasalan Saarenmaa. Työn tavoitteena on tammikuun 2021 loppuun mennessä määrittää jokaisella ratahaaralla yksi raitiotieradan sijaintivaraus pysäkkeineen katuverkolla pohjatyöksi yleis- ja asemakaavoitusta, liikennejärjestelmän suunnittelua, katusuunnitelmien laatimista sekä kunnallistekniikan sijoittamissuunnittelua varten.

Lausunnoissa pyydetään antamaan kommentteja mm. seuraavista näkökulmista:

- a) Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?
- b) Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiselle?
- c) Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?
- d) Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?
- e) Suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?

ELY-keskus lausuu yleissuunnitelmasta ja sen vaikutustenarvioinnista seuraavaa:

Seudullinen raitiotien yleissuunnitelma on MAL-sopimuksen toimenpiteiden mukainen. Seudullinen raitiotie edistää kestävän

yhdyksuntarakenteen tavoitteita ja tukee osaltaan ilmastomuutoksen hillintää ja kaupunkiseudun vähähiilisyystavoitteiden saavuttamista. Suunnitelma edistää MAL-sopimuksen tavoitteita elinvoimaisesta seudusta, vahvasta yhdyskunnasta, sujuvasta arjesta ja palvelujen saavutettavuudesta. Suunnitelmassa on kohtuullisen kattavasti arvioitu vaikutuksia ja mahdollisia riskejä. Seuturaitiotiehanke on pyytänyt kirjeellä 31.3.2020 Pirkanmaan ELY-keskusta tekemään seuturaitiotien yleissuunnitelmasta YVA-tarveharkinnan. Tarveharkintamenettely on itsenäinen YVA-lain mukainen toimenpide ja tästä lausunnosta erillinen.

Maankäytön kehittämispotentiaalin määrittämisen perusteet aineiston perusteella jäävät epäselviksi ja ne tulisi perustella ja taustoittaa selvityksessä ja vaikutusten arvioinnissa paremmin. Arviointi tulisi selkeästi kytkeä lainvoimaisiin tai valmisteilla oleviin maankäytön suunnitelmiin ja niistä johtuviin tavoitteisiin. Perusteet tulisivat olla yhtenevät koko tarkastelualueella. ELY-keskus katsoo, että uudisrakentamisen yleiseen kaavalliseen toteuttamiskelpoisuuteen ja rakentamisen mittakaavan liittyvien epävarmuuksien vuoksi linjausvaihtoehtojen valitsemisessa tulisi perusteena käyttää olemassa olevan rakenteen ja liikennejärjestelmän parantamista. Tämä tukee parhaiten ilmastonäkökulman huomioimista suunnitelmassa ja kulkumuotojakaumaan vaikuttamista. Epävarma tulevaisuuden rakentamispotentiaali ei saa olla ratkaiseva peruste valinnoille vaan erityisesti tasavertaisuuden näkökulmasta ei tule absoluuttisesti tai edes suhteellisesti heikentää nykyisten asukkaiden joukkoliikennepalvelujen tarjontaa. Virkistysalueiden saavutettavuus olisi hyvä huomioida myös suunnitelman vaikutusten arvioinnissa.

Kehittyvä lähijunaliikenne on tarpeen sisällyttää arviointiin mukaan siten, että sen kytkeytyminen raideliikennejärjestelmään tarkastellaan. Tämä vaikuttaa osaltaan myös joukkoliikenteen käyttöasteeseen ja myös asemien, seisakkeiden ja liityntäpysäköinnin tarpeisiin ja sijoittamiseen. Liityntäpysäköinnin tulee olla sujuvaa, oikein mitoitettua ja sijoittua hyvin joukkoliikennejärjestelmän ja verkoston kannalta. Tavoitteissa on huomioitu pyöräpysäköinti. Jatkosuunnittelussa olisi tärkeää huomioida sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet raitiotiepysäkeille ja niihin liittyvät toteutettavat mahdolliset toimenpiteet, jolloin pysäkin käyttäjäpotentiaali saattaisi kasvaa.

Vaikutukset myös muihin luontoarvoihin kuin direktiivilajeihin on selvitettävä ja arvioitava. Vaikutukset luontoarvoihin tulee minimoida valittavissa vaihtoehdoissa. Luontovaikutusten osalta ELY lausuu kun selvitykset ja arvioinnit ovat valmistuneet.

Seuturaitiotie ja maantiet

Seuturaitiotien ratahaarat kaikilla suunnillaan sijoittuvat valtion hallinnoimien maanteiden läheisyyteen: vt 12 ja vt 9 / Lamminrahka, mt 309 / Saarenmaa, Kt 65 / Ylöjärvi, mt 3022 ja mt 13781 / Pirkkala.

Lähtökohtana on, että raitiotien risteäminen maantien kanssa edellyttää ali- tai ylikulkua. Raitiotie ei voi myöskään sijoittua maantien tiealueelle ja asemakaavan mukaiselle liikennealueelle. Raitiotiehaarojen vaihtoehtoissa, joissa raitiotie sijoittuu maantien välittömään läheisyyteen, tulee raitiotien suunnittelussa varmistaa, ettei raitiotien ja katuliittymien liikennevalo-ohjaus haittaa merkittävästi maantien pääsuunnan liikennettä eikä raitiotieliikenne aiheuta haittaa tai vaaraa maantien liikenteelle.

Valtatie 12 on osa valtakunnallista pääväyläverkkoa (runkoverkko). Valtatien 12 liikennemäärä raitiotien suunnittelualueella vaihtelee 17500 - 21000 ajon./vrk välillä. Kantatiellä 65 liikennemäärä on yli 20000 ajon/vrk. Väyläviraston valtakunnallisen liikenne-ennusteen mukaan vuoteen 2050 Pirkanmaalla liikennemäärän ennustetaan kasvavan valta- ja kantateillä keskimäärin 1,3-kertaiseksi (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 57/2018).

Liikenne-ennusteet ovat luonteeltaan perusennusteita, eli ne kuvaavat liikenteen todennäköistä, tehtyihin päätöksiin ja näköpiirissä oleviin toimintaympäristön muutoksiin perustuvaa kehitystä. Ennusteissa ei ole huomioitu mahdollisia poliittisia ohjauskeinoja tai muita toimenpiteitä, joilla liikenteen määrään, koostumukseen, kulkutapaan tai reitinvalintaan pyritään vaikuttamaan, ja joista ei vielä ole tehty päätöksiä. Perusennusteiden tarkoituksena on osoittaa, millaiseen liikenteen kehitykseen toimintaympäristön ennustettavissa olevat muutokset ja päätetyt toimenpiteet johtavat.

Pirkanmaan ELY-keskus katsoo, että seuturaitiotie täydentää Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmää muodostamalla sekä jo olevaa maankäyttöä että uusia alueita palvelevan houkuttelevan ja sujuvan joukkoliikennemuodon kaupunkiseudun kunta-/aluekeskuksista Tampereen keskustaan. Eri suuntien käyttäjäpotentiaalissa on kuitenkin suuria eroja. Raitiotien rakentamisella voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvuun seudulla ja sen on tietysti oltava myös raitiotien tavoite. Maanteiden liikennemäärien kasvun taittaminen pelkästään raitiotiejärjestelmän rakentamisella on kuitenkin haastavaa, koska Tampereen kaupunkiseudulla ennustettu maankäytön kasvu on niin suurta.

Seuturaitiotien ratahaarojen jatkosuunnittelussa on tärkeää huomioida kaikkien liikennemuotojen (joukkoliikenne ml. lähijunaliikenne, seudulliset pyöräilyn pääreitit ja muut pyöräily- ja kävelyväylät, liityntäpysäköintialueet, valtakunnallinen tie- ja paikallinen katuverkko sekä eri liikennemuotojen muodostamat matkaketjut) muodostama liikennejärjestelmän kehittäminen kokonaisuutena.

Eri raitiotien haarojen mahdollinen toteutuminen ajoittuu pitkälle ajanjaksolle, joten ensi vaiheessa maankäytön suunnittelussa tulee varautua myös muiden kestävien liikennemuotojen toteutukseen ja

aluevarauksiin, esim. palvelutasoltaan riittävää linja-autoliikennettä ei tule unohtaa. Seudullisen pyöräilyn pääreittien sijoittaminen raitiotien kanssa samaan maastokäytävään saattaisi olla järkevää joillain rataosuuksilla.

Lamminrahkan suunta

Linjausvaihtoehto Tampereen puolella Tenniskadun kautta Linnainmaan Koilliskeskukseen katsotaan soveltuvaksi vaihtoehtoehdoksi, kun otetaan huomioon maankäytön kehittymismahdollisuudet alueella ja tätä kautta mahdollisesti toteutuva käyttäjämäärien lisäys sekä mm. ulkoilualueiden saavutettavuus.

ELY-keskuksen näkökulmasta raitiotien mahdollistama asuin- tai työpaikkarakentamisen potentiaali tulisi ottaa täysimääräisesti käyttöön alueilla, joissa se ei ole ristiriidassa nykyisten asukkaiden joukkoliikennepalvelujen kehittämisen kanssa. Ruotulan golf-kentän alue tulisi ottaa mahdollisimman laajasti rakentamiskäyttöön Kaupin virkistysaluetta supistamatta ja raitiotien pohjoisempi linjaus tällä alueella tukisi tavoitetta.

Yleissuunnitelmassa esitettyä linjan jatkumista haaran päätepisteeksi asetettuun Lamminrahkaan voidaan pitää pidemmällä aikavälillä perusteltuna. Linjaus mahdollistaisi Lamminrahkan kehittymisen joukkoliikenteeseen tukeutuvaksi kaupunginosaksi. Aluekokonaisuuden kehitysnäkymät on linjattu alueen kaavoituksessa; Lamminrahkan suunnan kehittyvät asumis- ja työpaikkatoiminnot tuottaisivat toteutuessaan riittävän käyttäjämäärän. Lamminrahkaan tulisi kuitenkin toteuttaa erittäin hyvä bussiliikenteen runkoyhteys ennen raitiotien rakentamista.

Lamminrahkan suunta olisi tärkeä maantieverkon toimivuuden kannalta. Teiskontiellä (vt 12) ei ole helposti toteutettavia kapasiteetin kehittämismahdollisuuksia erityisesti TAYS:n alueen kohdalla, joten raitiotietä kehittämällä olisi tavoitteena myös saada henkilöautoliikenteen kasvua vähennettyä/taitettua. Teiskontien liikenteellisten vaikutusten arviointi onkin jatkosuunnittelussa tärkeää.

Suunnitelmassa Teiskontiellä on hyvin otettu huomioon erikoiskuljetusten tarpeet (7 m alikulkukorkeus). Teiskontien estevaikutuksen pienentäminen tulee ottaa huomioon raitiotien suunnittelussa, jotta raitiotiepysäkeille saadaan turvalliset ja sujuvat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet myös nykyisiltä asuinalueilta. Koilliskeskukseen alueelle tulisi toteuttaa toimiva liityntäpysäköintialue.

Valtatien 12 Alasjärvi-Huutijärvi yleissuunnitelmassa esitetään Alasjärven ja Linnainmaan eritasoliittymien parantamista. Lamminrahkan raitiotiehaaralla ei ole vaikutusta Alasjärven eritasoliittymän parantamisratkaisuun. Linnainmaan eritasoliittymän tuntumassa sekä VE Piettasenkatu että VE Mäentakusenkatu

raitiotielinjaukset voivat tuoda muutoksia yleissuunnitelman mukaiseen ratkaisuun. Muutokset voidaan huomioida valtatie 12 jatkosuunnittelussa, mutta niiden toteutuskelpoisuus tulee raitiotien yleissuunnitelmassa varmistaa.

Saarenmaan suunta

Raitiotien toteuttaminen Saarenmaan alueelle edellyttää riittävän vahvaa käyttäjämäärän lisäystä. Ko. asumisen, työpaikkojen ja teollisuuden aluetta suunnitellaan parhaillaan vireillä olevalla Saarenmaan yleiskaavalla. Kaavoituksen yhteydessä tehdään myös raitiotien toteuttamisen edellytysten kannalta merkittävät ratkaisut. Yleiskaavoitus etenee kesällä 2020 ehdotusvaiheeseen. Tämän uuden kaupunginosan maankäyttöratkaisut ovat vahvasti sidoksissa kehä II linjaukseen, jonka aluevarausuunnitelma on samanaikaisesti yleiskaavan laatimisen kannalta vireillä. Saarenmaan osalta linjausvaihtoehdon valinta edellyttää pohjaksi yleiskaavaratkaisua. Saarenmaan linjausvaihtoehdoissa on otettu huomioon maantien 309 (kehä II) kehittämistarpeet Lintuhytin ja Lentolan välillä.

Pirkkalan suunta

Pirkkalan suunta on selkeästi lähitulevaisuudessa mahdollisesti linjoista toteutettava saavuttaen jo nyt hyvän käyttäjäasteen ja käyttäjäpotentiaalin.

Pirkkalan suunnan yleisenä lähtökohtana olisi hyvä huomioida Tampere-Pirkkala lentokentän tuleva saavutettavuus ja varauduttava kentän joukkoliikenneyhteyden toteutustapaan, mikäli pääradalta muodostettavaksi suunnitellulle junayhteydelle ei ole taloudellisia edellytyksiä. Tampereen puolella myös Hatanpään sairaalan saavutettavuus raitiotieliikenteellä olisi hyvä huomioida suunnitelmassa.

Raitiotien ulottamista Naistenmatkantietä Pirkkalan keskustaan voidaan pitää perusteltuna tavoitteena, kun otetaan huomioon kytkeytyminen nykyiseen asuntovaltaiseen maankäyttöön, saavutettavuuteen sekä käyttäjäpotentiaalin kehitysnäkymiin. Linjaus on matkaketjun kannalta loogisin reitti ja kulkee suoraan keskustojen välillä eikä hajauta joukkoliikennettä.

Linjausvaihtoehdoista pohjoisempaa linjausta (Nuolialantie) tulee pitää ensisijaisena. Perusteena tälle linjaukselle on Härmälän suunnan olevan asutuksen kytkeytyminen ja siitä johtuva kysyntä sekä kehittyvän ja muuttuvan maankäytön mahdollistama käyttäjämäärän lisäys alueella. ELY-keskus katsoo, että maankäyttö- ja rakennuslain periaatteiden mukaisesti yleissuunnitelmaratkaisu ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun ja saavutettavuuden sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka on suunnitelman tarkoitus huomioiden vältettävissä. Asukkaiden palvelutason ylläpitäminen Nuolialantiellä on siten ensisijaista Tampereen Messu- ja

Urheilukeskuksen palvelemiseen verrattuna. Mikäli keskukselle halutaan raitiotieyhteys, se voidaan toteuttaa esimerkiksi pistoraiteena Partolasta. Liityntäpysäköintiä tulisi tarkistaa linjalla siten, että se osuisi nivelkohtiin Partolaan ja/tai Pirkkalan keskusta Suupalle. Myös Hatanpään valtatiellä olisi hyvä olla mahdollisuus liityntäpysäköintiin mm. Sääksjärven suunnasta liikennöiville.

Ilmailukadun/Messukeskuksen kautta kulkevaa vaihtoehtoa arvioitaessa on tarpeen ottaa huomioon maankäytön muutosta ennakoitaessa mm. raideliikenteestä aiheutuvat rajoitteet (VAK-ratapiha). Maankäytön kehittäminen (teollisuusalueiden muutos asumisen alueiksi tai rakenteen tiivistäminen) ja tätä kautta tavoitteena oleva käyttäjämäärien lisäys ei järjestelyratapihasta johtuvista rajoitteista johtuen ole lähitulevaisuudessa mahdollista. Tällöin myöskään käyttäjäpotentiaali ei vastaisi asetettuja tavoitteita. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että Ilmailukadun linjausvaihtoehto hajauttaa joukkoliikenteen pääreitit eikä Härmälän alueelle toteutuisi tällä linjausvaihtoehdolla riittävää palvelutasoa.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan Ilmailukadun kautta kulkevan linjauksen toteuttaminen tulisi sijoittaa pitkän aikavälin tavoitteeksi ja mahdollinen totuttaminen tulisi ratkaista vasta liittyvän aluekokonaisuuden laajemman maankäytön suunnittelun täsmennettyä, huomioiden tässä yhteydessä Tampere-Pirkkala kuntarajan tuntumaan sijoittuvan muuttuvan maankäytön kehittäminen ja erityisesti kytketyminen valtakunnalliseen liikenneverkkoon mahdollisen Lakalaivan/Sarankulman uuden rautatieaseman kautta.

Pirkkalassa maantien 3022 (Naistenmatkantie) ja maantien 13781 (Lentoasemantie) hallinnollinen muutos maantiestä kaduksi tulee toteutua ennen raitiotien toteutussuunnittelua, koska raitiotie kulkee keskellä ajorataa. Tästä muutoksesta on ollut keskustelua Pirkkalan kunnan kanssa ja siihen tulee myös asemakaavallisesti varautua. Ilmailukadun kautta kulkevan reitin liikenteellinen toimivuus on erittäin tärkeää, jotta paikallista liikennettä ei siirtyisi ainakaan nykyistä enempää kehätielle (vt 3), jolla on kapasiteettiongelmia.

Ylöjärven suunta

Ylöjärvellä raitiotiehen tukeutuvaa maankäyttöä suunnitellaan kantatien 65 lähistölle ja tieympäristö muuttuu sen myötä kaupunkimaisemmaksi. Suunnitelma saattaa heikentää nykyistä kantatien 65 palvelutasoa, jolla tavoitteena on 70 km/h nopeustaso ja valo-ohjatut tasoliittymät. Jalankulun ja pyöräilyn ylitykset tulee toteuttaa eritasoratkaisuin. Liittymien liikenteellinen toimivuus tulee varmistaa myös niissä vaihtoehtoissa, joissa raitiotie kulkee lähellä maantietä.

Ylöjärvelle on suunnitelmassa esitetty myös rautateiden henkilöliikenteen asema. Suunnitelmassa ei kuitenkaan oteta selkeästi kantaa junaliikenteen rooliin Ylöjärven suunnan liikennejärjestelmässä.

Lähijunan mahdollisen toteutumisen vaikutukset raitiotien Ylöjärven haaraan tulee ottaa huomioon. Myös mahdollinen henkilöliikenneaseman paikka voisi olla muu kuin nykyinen puuterminaalin paikka, esimerkiksi Kuruntien sillan yhteydessä.

VE Turvesuonkatu ja VE Ryydynpohja: linjojen itäosan osalta ei tässä vaiheessa anneta kommentteja. Näihin liittyy mahdollisesti luontoarvoja, jotka on tarkoitus selvittää kesällä 2020. Länsipään osalta VE Turvesuonkatu on suurempi ja se on paremmin liitettävissä radan pohjoispuolen tiivistyviin rakentamisalueisiin.

VE Mikkolantie sijoittuu maisemallisesti paremmin ja palvelee nykyistä asukaspohjaa.

Raitiotienreitin päätteeksi luontevin vaihtoehto on VE Leijapuisto sijoittumalla keskeisesti keskustaan. Se mahdollistaa myös luontevamman raitiotiereitin mahdollisen jatkamisen taajamarakenteessa paremmin kuin asemavaihtoehto.

Ylöjärven suunnan linjauksessa tulisi huomioida myös pysäkkien paikat sillä nyt esim. Lamminpään asuinalue jää pysäkkien osalta molemmissa vaihtoehdoissa katveeseen.

Hyväksyntä

Tämä lausunto on käsitelty Yhdyskunnat ja luonto yksikössä sekä Pirkanmaan ELY-keskuksen liikennevastuualueella. Asian on esitellyt ylitarkastaja Pauliina Pelkonen ja ratkaissut Yksikön päällikkö Samuli Alppi. Asiakirja on hyväksytty sähköisesti ja merkintä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

Lisätietoja antaa ylitarkastaja Pauliina Pelkonen p. +358 295 036 050, pauliina.pelkonen@ely-keskus.fi

PP, SA, EH, PK, MLP, HV, MH, SV

JAKELU

Tampereen kaupunki

Pirkanmaan liitto

Tämä asiakirja PIRELY/3320/2020 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument PIRELY/3320/2020 har godkänts elektroniskt

Ratkaisija Alppi Samuli 18.05.2020 11:51

Esittelijä Pelkonen Pauliina 18.05.2020 11:44



Ote: Maakuntahallitus 25.05.2020 § 66 Lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnoksesta

66 § Lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnoksesta	1
- Liite 1. Ote Pirkanmaan maakuntakaavasta 2040 (MKV 27.3.2017), LP Tampere, Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineisto Dnro TRE:2458/2020	6
- Liite 2. Ote Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnoksesta 27.4.2020 / dia 11 ja 13	7

LAUSUNTO TAMPEREEN RAITIOTIEN SEUDULLISEN YLEISSUUNNITELMAN
LUONNOKSESTA

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä pyytää 27.4.2020 päivätyllä kirjeellään sidosryhmiltä lausuntoa yleissuunnitelman luonnosvaiheen suunnitelmista ja vaikutusarvioinneista. Lausunto on pyydetty lähettämään Tampereen kaupungin kirjaamoon 17.5.2020 mennessä, mutta Pirkanmaan liiton lausunto on sovittu lähetettäväksi maakuntahallituksen kokouskäsitteilyä 25.5.2020 jälkeen.

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman tavoitteena on määrittää jokaisella ratahaaralla (Kangasala Lamminrahka ja Saarenmaa, Pirkkala, Ylöjärvi) yksi radan sijaintivaraus katuverkolla. Yleissuunnitelmassa määritetään pysäkkien, sähkönsyöttöasemien, yönylivarikoiden ja siltojen sijainti ja tilavaraus sekä liikennemuotojen tilanjako kadun poikkileikkauksessa. Kyseessä on selvitys, joka palvelee maankäytön suunnittelua, mm. yleis- ja asemakaavoitusta, liikennejärjestelmän kehittämistä ja kunnallistekniikan suunnittelua. Yleissuunnitelma ei tähtää raitiotien välittömään rakentamiseen. Työ valmistuu tammikuun 2021 loppuun mennessä.

Raitiotie tulee olemaan seudun joukkoliikennejärjestelmän runkolinja ja pääasiallinen matkaketjun kulkumuoto vaikutusalueellaan. Raitiotiejärjestelmää tukee bussiliikenne, josta osa voi olla syöttöliikennettä vaihtopysäkeille. Kaikille raitiotiepysäkeille toteutetaan laadukkaat pyöräpysäköintipaikat (30-50pp) / varaus sähköpotkulaudoille toimien pieninä liikkumishubeina. Lisäksi jokaisella suunnalla on esitetty mahdollisia autojen liityntäpysäköintialueiden sijoittumispaikkoja.

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosvaiheen lausuntopyyntömateriaali sekä sen videoesittelyt ratahaaroittain löytyvät suunnitelman verkkosivuilta www.seuraturikka.fi

Alueidenkäytön johtaja Rissanen, maakunta-arkkitehti Djupsjöbacka:

Pirkanmaan lainvoimaisen maakuntakaavan 2040 maankäytön liikenteellinen perusratkaisu perustuu sujuvien matkaketjujen edistämiseen sekä elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseen. Tampereen ydinkaupunkiseudulla tämä tarkoittaa tehokasta joukkoliikennetarkkaisua, jossa kokonaisuus muodostuu lähijunaliikenteen, raitiotien ja laadukkaiden bussiyhteyksien kombinaatiosta. Maakuntakaavan selostuksessa todetaan, että maakuntakaavan liikennejärjestelmän runkona on seudullinen raideliikennejärjestelmä, jossa Tampereella toimii vahva raitiotie ja sitä täydentävä bussiliikenne, ja että raitiotien odotetaan laajenevan seudulliseksi kuntarajat ylittäväksi verkostoksi.

Pirkanmaan maakuntakaavassa on osoitettu kehittämisperiaatemerkinä Tampereen ydinkaupunkiseudun tiiviit joukkoliikennevyöhykkeet, jotka perustuvat maankäytön perusratkaisujen mukaisiin liikennejärjestelmän painopisteisiin ja kehittämissuuntiin. Kaavamerkintä ottaa huomioon Tampereen kaupunkiseudun raitiotieverkon laajentumahdollisuuden. Tiiviit joukkoliikennevyöhykkeet esitetään yhtenäisinä vyöhykkeinä, joiden sisälle jää myös alueita, joilla tiivistäminen ei ole mahdollista tai kannattavaa. Vyöhyke viestii joukkoliikenteen ja maankäytön kehittämisen kokonaisuudesta ja alueiden keskinäisestä yhteydestä samalla käytävällä.

Maakuntakaavan "Tiivis joukkoliikennevyöhyke" -merkintä ei kuitenkaan suoraan rajaa joukkoliikennemuodon toteutustapaa. Kaavamerkinän kuvauksessa todetaan, että sillä osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiiviit, tiivistettävät tai



tiivinä toteutettavat alueet, jotka tukeutuvat tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään. Suunnittelumääräys edellyttää, että ”alueen tulee tukeutua tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään sekä laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä tiiviiseen rakenteeseen, joka mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen. Erityistä huomiota tulee kiinnittää pysäkkijärjestelyjen toimivuuteen ja saavutettavuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä liityntäpysäköinnin tarpeisiin. Alueen suunnittelussa tulee liikenneväylien läheisyydessä kiinnittää erityistä huomiota liikenteen melun, tärinän ja ilman laadun haittojen hallintaan.”

Liitteet. Liite 1. Ote Pirkanmaan maakuntakaavasta 2040 (MKV 27.3.2017)

Liite 2. Ote Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelmaluonnoksen lausuntopyyntömaterialista (27.4.2020)

- dia 11 / Raitiotielinjaukset ja vaihtopaikat
- dia 13 / Seudullisen raitiotien alustava linjastokaavio

Suora linkki yleissuunnitelmaluonnoksen koko lausuntopyyntöaineistoon:

http://projektit.ramboll.fi/seururatikka/Seururatikka_Lausuntopyyntomateriaali_huhtikuu.pdf

Päätösesitys. Maakuntajohtaja Halme:

Maakuntahallitus päättää

esittää lausuntonaan Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosvaiheesta seuraavaa:

Pirkanmaan liitto katsoo, että Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman tavoitteet ovat yhdenmukaiset Pirkanmaan maakuntakaavan sisältötavoitteiden kanssa, ja että yleissuunnitelman laadinnalla voidaan edistää Pirkanmaan strategisen maakuntakaavan 2040 toteutumista. Lisäksi tehokkaan joukkoliikennejärjestelmän ja siihen nojaavan maankäytön kehittäminen tukee kaupunkiseudun ja Pirkanmaan hiilineutraaliustavoitteita ja liikennejärjestelmäsuunnittelun visiota.

Lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin vastataan seuraavasti:

- a) **Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävä ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?**
 - Raitiotie on joukkoliikennemuotona vetovoimainen ja raitiotiejärjestelmän laajentaminen seudulliseksi edistää alueen asukkaiden kestävää liikkumista. Raitiotien vetovoimaisuus antaa perusteen yhdyskuntarakenteen tiivistämiselle, joka tukee ilmastotavoitteiden mukaista alueidenkäyttöä.
 - Yleissuunnitelman luonnosvaiheen eri linjausvaihtoehdot tukevat erilaisten maankäyttöratkaisujen toteutumista. Vaihtoehtojen valinnassa tulisi painottaa pitkän aikavälin maankäytön suunnittelua, jossa otetaan huomioon myös alueiden kehittämispotentiaalit; siis myös ne, jotka eivät ole vielä nykyisissä kaavakartoissa näkyvissä.
 - Raitiotiesuunnitelma ei yksinään ratkaise joukkoliikennemyönteisen kaupunkirakenteen muodostumista, joka on monien osatekijöiden summa. Seudullinen raitiotie toimisi kuitenkin merkittävänä edistäjänä ja suunnannäyttäjänä kestävä yhdyskuntarakenteen syntymisessä.
- b) **Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi?**

- Maakuntakaavatason suunnittelussa on erällä kaupunkiseudun maankäytön muutosalueilla nähty edellytyksenä korkeatasoisen joukkoliikenteen toteutuminen. Pirkanmaan liitto ei kuitenkaan ota kantaa siihen, mikä kulkuväline joukkoliikenneyhteyden toteutukseen tulee valita.

c) Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?

Pirkanmaan liitto painottaa, että raitiotien linjausten toteutuskelpoisuus ratkaistaan kuntien kaavoituksen ja yleissuunnitteluprosessien kautta. Maakunnan liitto antaa näkökulmia asiaan Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 sekä Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjalta, mutta ei ota kantaa varsinaiseen linjauksen valintaan.

Pirkanmaan liitto suosittaa seuraavia linjausvaihtoehtoja erityisesti maankäytön kehittämisen näkökulmaa painottaen.

- Kangasala Lamminrahka / Tenniskadulta Alasjärvelle:
VE Tenniskatu mahdollistaa Alasjärven länsipuolen tehokkaan kehittämisen raitiotiehen tukeutuvana alueena. Tämä pohjoisempi linjausvaihtoehto mahdollistaa paremmin golfkentän eteläreunan hyödyntämisen, ja tukee siten sekä maakunta- että yleiskaavassa esitettyjä maankäyttöratkaisuja. Linjaus mahdollistaa uuden joukkoliikenteeseen tukeutuvan aluekokonaisuuden kokonaisvaltaisen kehittämisen, kun Teiskontien eteläpuolella sijaitsevan Ruotulan alueen kehittäminen on pirstaloitunutta ja siten oleellisesti hankalampaa. Pirkanmaan liitto kuitenkin toteaa, että Tenniskadun ja Alasjärven välinen alue on suunnittelullisesti herkkä alue, jossa ratkaisua on haettava eri tarpeita yhteensovittaen.
- Kangasala Lamminrahka / Koilliskeskukselta Rissoon:
VE Piettasenkatu on nopeampi yhteysväli, joka osaltaan parantaa Lamminrahkan houkuttelevuutta asuinalueena ja siten uuden alueen tehokasta kehittämistä. Asukkaan kannalta voi olla tärkeää päästä sujuvasti Lamminrahkasta Koilliskeskuksen palvelu- ja kauppakeskukseen. Vaihtoehtojen käyttäjäpotentiaalit eivät paljon eroa toisistaan.
- Kangasala Saarenmaa / Hervannasta Saarenmaalle:
VE Kauhakorvenkatu tukee mahdollisuutta kehittää hybriditoimintoja Ruskon työpaikka-alueella. Hervannan keskusta, joka tarjoaa palveluja noin 25000 asukkaalle, sijaitsee vain 1-2 km päässä Ruskosta, joten alueen olemassa olevan rakenteen kehittäminen on tulevaisuudessa todennäköistä. Raitiotien roolina on toimia joukkoliikennemuotona alueiden sisällä, intensiivistä asuin- ja työpaikka-alerakennetta palvellon, ja siten kehittyvä Ruskon alue tukisi raitiotien toteutumista parhaiten. Sen sijaan 2-kehälle sijoittuva raitiotie luo painetta levittää yhdyskuntarakennetta entisestään; kehän nykyinen maankäytön potentiaali ei ole niin vahvaa kuin Ruskossa. Pirkanmaan liitto näkee tärkeänä alueen vahvan yhdyskuntarakenteen kehittämisen, jotta raitiotielle saadaan riittävä käyttäjäpotentiaali.
- Pirkkala / Lahdenperänselältä Partolaan:
VE Ilmailunkatu mahdollistaa Ilmailunkadun eteläpuolella sijaitsevan työpaikka-alueen kehittämisen erittäin tehokkaana yritysalueena. Alueella on vahva potentiaali muuttuvan maankäytön alueena, jonka sijainti messukeskuksen ja tulevan Rautaharkko-Lakalaivan keskusta-alueen henkilöliikenneaseman välissä on ainutlaatuinen. Alue on merkittävä

multimodaalinen solmupiste, jonka rakentamisintensiteetillä on myös tärkeä kaupunkikuvallinen ja imagomerkitys. Kaksi pysäkkiä tarvitaan sekä messukeskuksen että tulevan intensiivisen työpaikka-alueen tarpeisiin. Varikkoa ei tule sijoittaa Ilmailunkadun eteläpuolelle em. syystä. Lisäksi linjausvalinnassa tulee tiivistyvän kaupunkirakenteen alueella painottaa Härmälän Vähäjärven ympäristön viheralueiden säilymisen merkitystä erityisesti virkistyskäytön näkökulmasta.

Nuolialantien vaihtoehdon osalta on nykyisen rakenteen lisäksi merkittävää maankäytön kehityspotentiaalia muun muassa Härmälänrannassa. Laadukkaan joukkoliikennepalvelun varmistaminen myös näille alueille on tärkeää ja tulee ottaa suunnittelussa ja toteuttamisen aikajänteissä huomioon.

- Pirkkala / Pirkkalan pääteasema:
VE Terveyskeskus tukee luontevasti matkaketjuja kohti lentoasemaa ja sen pohjoispuolelle sijoittuvia työpaikka-alueita. Myös tiivistyvän kaupunkirakenteen vyöhyke ohjautuu maakuntakaavan mukaisesti kohti lentoasemaa, jonka potentiaali ja tulevaisuuden tarpeet tulee tunnistaa raitiotien nykyvaiheen linjaussuunnittelussa. Varikon ja liityntäpysäköinnin sijoittumisen kannalta Terveyskeskus-vaihtoehto lienee paras ratkaisu.
- Ylöjärvi / Lielahdesta Teivon:
VE Ryydynpohja edistää parhaiten Teivon raviradan uuden asuinalueen tehokasta kehittämistä. Teivon pysäkin sijainnin valinnassa tulee ottaa huomioon kytkettyvyys liikenneverkkoon ja lähialueisiin. Tämä linjaus huomioi myös harjun virkistysalueiden saavutettavuuden.
- Ylöjärvi / Teivosta Soppeenmäkeen:
VE Kantatie tukee pääradan ja kantatien välisen Mäkkylän alueen tehokasta kehittämistä. Kantatien itäpuolelle sijoittuu tunnistettua maankäytön kehityspotentiaalia, ja alueen toteuttaminen tiiviin rakentamisen alueena on ollut kunnan tavoitteena, jota raitiotien läheisyys parhaiten tukisi. Toisaalta nopein mahdollinen yhteys Tampereelle lisäisi raitiotien käyttäjäpotentiaalia Ylöjärven keskusta-alueella.

VE Kantatie sijoittuu kehittyvän maankäytön keskelle, jolloin etäisyydet pysäkillä pystytään minimoimaan. Toisaalta ratkaisu vaatii kuitenkin tilaa, joka pitkänomaisella kehittyvällä alueella on pois muusta maankäytön kehittämisalasta. **Mikkolantien vaihtoehto** yhdistää olemassa olevaa maankäyttöä sekä uutta kehittämispotentiaalia toisiinsa, mutta samalla on varmistuttava itä-länsisuuntaisten kevyen liikenteen yhteyksien korkeasta laatutasosta, jotta kehittyvä kantatien itäpuolinen alue liittyy estevaikutuksista huolimatta tiiviisti tehokkaan joukkoliikennekäytävän piiriin.

- Ylöjärvi / Ylöjärven pääteasema:
VE Asemantie tunnistaa pitkän aikavälin suunnittelussa huomioitavan käyttäjäpotentiaalin, joka syntyy Ylöjärven henkilöliikenneaseman toteutumisen myötä. Mahdollinen kehittyvä rautatieasema ja siihen nivoutuva raitiotien pääteasema muodostaisivat henkilöliikenteen solmupisteen, joka parhaimmillaan tukisi myös radan länsipuolella sijaitsevan koulutuskeskuksen sekä urheilupalvelualueen käyttöä. Linjaus edistäisi myös ydinkeskustan palveluiden saavutettavuutta sekä Asemantien varteen ja keskeisten palveluiden äärelle sijoittuvan 1970-luvun kerrostaloalueen kehittämistä ja uudistumista.

d) Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?

- Raitiotie toteutunee vaiheittain lähivuosikymmenien aikana, vahvasti maankäytön kehittämiseen kytkeytyen. Pirkanmaan liitto näkee joukkoliikenteen määrätietoisin kehittämisen hyvänä asiana sekä alueellisen kehittymisen ja vetovoimaisuuden kannalta että ilmastotavoitteiden toteutumisen osalta. Liitto korostaa tarvetta pohtia seudullisen raitiotien toteutumista myös liikennejärjestelmänäkökulmasta, jossa huomioidaan mm. lähijunaliikenteen merkitys ja kehittämisen tahtotila.

e) Suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?

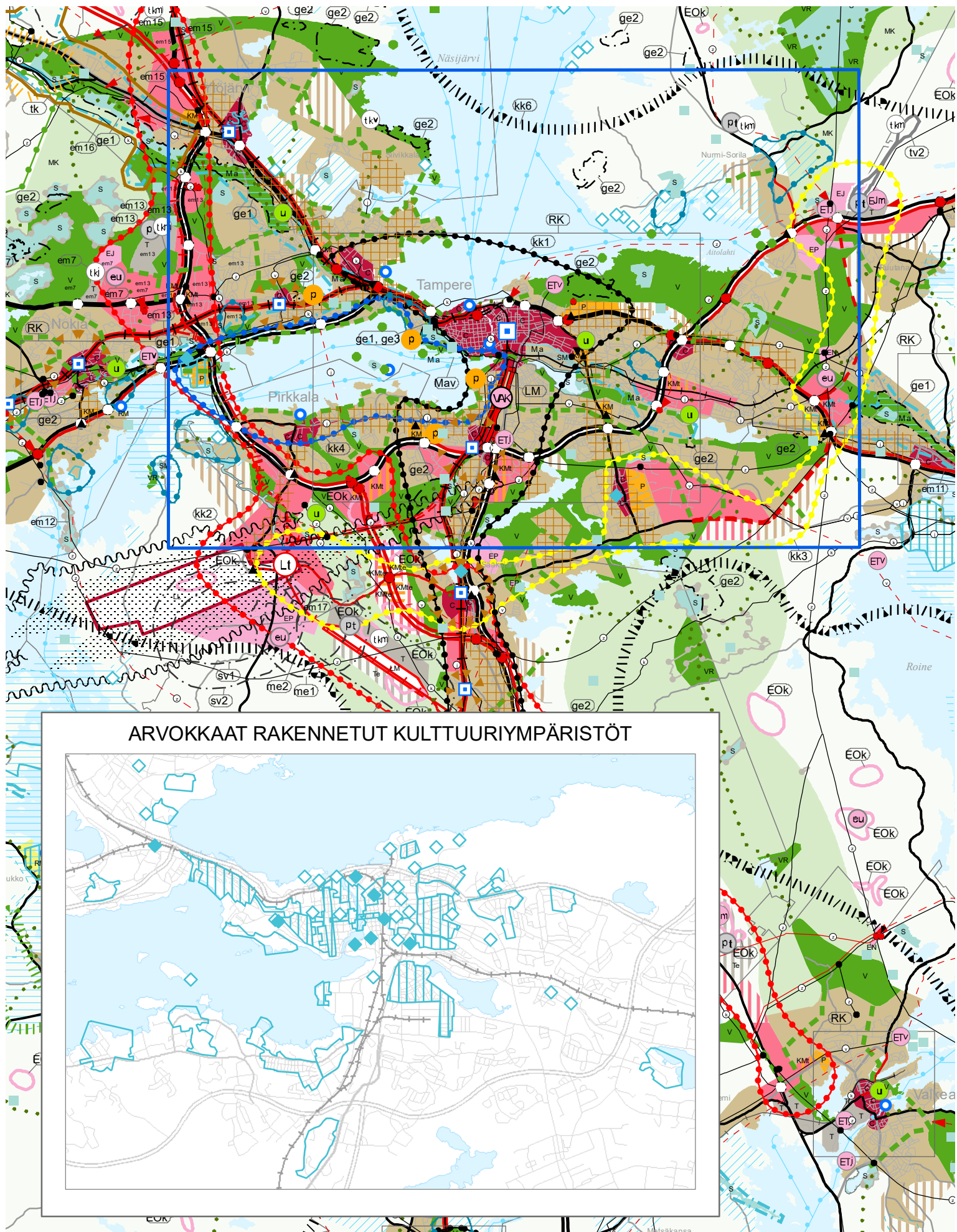
- Seudullisen raitiotien yleissuunnitelmassa tulisi tunnistaa raitotieverkon kytkökset valtakunnallisiin joukkoliikenteen solmupisteisiin. Raitiotien linjastokaavioon tulisikin lisätä näkyviin matkakeskus-/ asemakohteet (Tampereen rautatieasema, Rautaharkko-Lakalaivan asema, Ylöjärven asema), joilla on suuri merkitys raitiotien käyttäjäpotentiaaliin.
- Liityntäpysäköinnin kautta raitotieverkosto laajenee osana matkaketjuja erittäin laajalle alueelle. Liityntäpysäköinnin suunnitteluun ja riittävään volyyymiin onkin kiinnitettävä erityistä huomiota.
- Koskipuiston alueelle ja samalla kansallismaiseman ytimeen sijoittuva raitotieverkon vaihtokeskus nostaa ko. kulttuuriympäristön yleiseen tietoisuuteen ja ansaitsemaansa arvoon. Tämä on myös PR-näkökulmasta merkityksellistä koko kaupunkiseudulle.
- Raitiotien laajentumisen myötä tulee elinympäristön laatuun liittyvät kysymykset pitää vahvasti esillä. Jatkosuunnittelussa tuleekin vaalia ja kantaa huolta viher- ja virkistysalueista, kulttuuriympäristöistä sekä julkisen tilan laadusta.

Päätös. Päätösesitys hyväksyttiin.

Lisätietoa. Alueidenkäytön johtaja Ruut-Maaria Rissanen, p. 044 422 2264
ruut-maaria.rissanen@pirkanmaa.fi

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnos

Alue on merkitty tummansinisellä viivalla / ympyrällä



Suomen luonnonsuojeluliiton
Pirkanmaan piiri ry.
Kuninkaankatu 39
33200 Tampere
pirkanmaa@sl.fi
p. 040 515 4557

Tampereen kaupunki
Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä
kirjaamo@tampere.fi

Asia: Lausunto Tampereen raitiotien seudullisesta yleissuunnitelmasta

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto Raitiotien yleissuunnitelmasta.

Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri pitää erinomaisen tärkeänä raideliikenteen kehittämistä Tampereen kaupunkiseudulla. Raideliikenteellä on merkittävä rooli, kun pyritään saavuttamaan alueelliset ja kansalliset tavoitteet hiilineutraalista Suomesta ja toteuttamaan Pariisin ilmastositoumasta. Samalla voidaan vähentää henkilöautoliikennettä ja parantaa kaupunkiympäristön ilmanlaatua ja sen terveysyyttä ja viihtyvyyttä.

Raitiotien yleissuunnitelmalla haetaan kokonaiskuvaa siitä, miten koko kaupunkiseutu saataisiin kytettyä raitiotieliikenteen piiriin ja millä tavoin kaupunkirakennetta tulisi kehittää sellaiseksi, että joukkoliikenne voisi mahdollisimman laajasti palvella kaupunkilaisia ja kaupunkiseudun sisäistä liikennettä sekä edistää hiilineutraalia maakuntaa. Samalla piiri haluaa kuitenkin korostaa sitä, että jatkossa laadittaessa Pirkanmaan liiton liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, tulisi raitiotien kehittäminen ja laajennustarpeet kytkeä tiivistä nykyisen rataverkon tarjoamiin mahdollisuuksiin kehittää paikallisjunaliikennettä. Erityisesti Ylöjärven, Pirkkalan ja Kangasalan suuntien rataverkoilla on kytkentöjä vastaaviin raitiotielinjasuunnitelmiin ja ratkaisuihin.

Tampereen seudun rataverkon isoja kehittämishankkeita on Sääksjärven-Ylöjärven oikorata ja Tampere-lentoasema yhdysrata, joka voi kytkeytyä mahdolliseen Helsinki-Tampere radan uuteen ratalinjaan. Ylöjärven suunniteltua raitiotielinjaa noudattelee pitkälti Tampere-Seinäjoki rataa. Valtakunnallisesti erittäin tarpeellinen Seinäjoen radan lisäraide toisi tulevaisuudessa ratikkaa nopeamman ja ilmeisesti taloudellisesti edullisemmän vaihtoehdon Ylöjärven suunnan raideliikenneratkaistuksille.

Raitiotieliikenteen kehittämisellä on huomattavia ympäristövaikutuksia kaupunkirakenteen kehittämishankkeissa raitiotielinjavyöhykkeellä. Näiden ympäristövaikutuksia ei ole arvioitu tässä suunnitelmassa vielä konkreettisesti. Ympäristövaikutusten arvioinnin yleisesti käytetty kehikko yleissuunnitelmassa antaa siitä vain viitteitä. Vasta raitiotielinjan keskeisten kehittämisalueiden kaavoitus nostaa esiin käytännössä rakentamisen ne ympäristövaikutukset, jotka ovat seurausta raitiotieverkon kehittämistavoitteista.

Kaavoituksellisesta lähtökohdista ympäristöllisiä haasteita on ainakin Lamminrahkan haaran osalta

Niihaman alueella ja Saarenmaan haaralla. Näistä ympäristöhaasteista on yleinen arvio ympäristöarviokehikoissa. Myös Teivon-Mäkkylän alueella on ympäristöllisiä haasteita liittyen Mäkkylän valtakunnalliseen kulttuurimaisemaan sekä Lamminpään-Ylöjärven harjun valtakunnallisiin maisema-arvoihin sekä Teivon Raviradan siirtoon. Näiden alueiden kaavoituksellisilla ratkaisuilla voi olla vaikutusta Ylöjärven haaran taloudellisiin toteuttamismahdollisuuksiin.

Pirkanmaan luonnonsuojelupiirin lausunto kattaa pyydetyt kommentitaiheet niiltä osin kun raitiotieverkon kehittäminen liittyy ympäristökysymyksiin. Piiri pitää tärkeänä ja puoltaa raitiotieverkon yleissuunnitelman jatkokehittämistä ja verkon laajentamista.

Tampereella 17.5.2020

Hannu Raittinen
Puheenjohtaja
SLL:n Pirkanmaan piiri ry.

Marjo Niemenmaa
Järjestösihteeri
SLL:n Pirkanmaan piiri ry

Asiakirjan diaarinumero: 261/2020

Päivämäärä: 28.05.2020

Otsikko: Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnos
(TRE:2458/2020)

Allekirjoittajat:

<i>Nimi</i>	<i>Allekirjoitettu tunnisteella</i>	<i>Allekirjoituspäivä EE(S)T</i>
Adel Vadim	Vahva	2020-05-28 14:48
Soininen Tuija-Liisa	Vahva	2020-05-28 16:41



Tämä dokumentti sisältää:

- Etusivun
- Alkuperäisen dokumentin (tai dokumentit)
- Sähköiset allekirjoitukset. Nämä eivät ole asiakirjan sivuilla nähtävillä, mutta ovat sähköisesti liitettynä.



Tämä tiedosto on sinetöity digitaalisella allekirjoituksella, joka toimii asiakirjan eheyden takaajana. Asiakirjamuoto tukee pitkäaikaista säilytystä.

Allekirjoitettu asiakirja alkaa seuraavalta sivulta >



PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO

28.05.2020 DIAR: 261/2020

Tampereen kaupunki
Kirjaamo
PI 487

33101 Tampere

kirjaamo@tampere.fi

Lausuntopyyntö nro 27.4.2020

TAMPEREEN RAITIOTIEN SEUDULLISEN YLEISSUUNNITELMAN LUONNOS
(TRE:2458/2020)

Pirkanmaan maakuntamuseolta pyydetään lausuntoa otsikossa mainitusta hankkeesta. Tampereen kaupunki, Pirkkalan kunta sekä Kangasalan ja Ylöjärven kaupungit aloittivat keväällä 2019 selvitystyön Tampereen raitiotiejärjestelmän tulevaisuuden mahdollisten laajennusten varauksista neljällä ratasuunnalla: Lielähti - Ylöjärvi, Tampereen linja-autoasema - Härmälä - Pirkkala, TAYS - Linnainmaa - Kangasalan Lamminrahka ja Hervanta - Kangasalan Saarenmaa. Työn tavoitteena on tammikuun 2021 loppuun mennessä määrittää jokaisella ratahaaralla yksi raitiotieradan sijaintivaraus pysäkkeineen katuverkolla pohjatyöksi yleis- ja asemakaavoitusta, liikennejärjestelmän suunnittelua, katusuunnitelmien laatimista sekä kunnallistekniikan sijoittamissuunnittelua varten. Pirkanmaan maakuntamuseo on tutustunut sille toimitettuun aineistoon ja toteaa seuraavaa.

Raitiotielinjat ja niihin liittyvät rakenteet, kuten pysäkit, sillat, muuntamot, liityntäpysäköintialueet ja varikot, vaikuttavat kulttuuriympäristöön sekä suoranaisesti sijoittuessaan arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin että epäsuorasti vaikuttaessaan esimerkiksi täydennysrakentamiseen tai uusien asuinalueiden syntyminen raitiotiereitin varrelle. Seudullisen raitiotieyleissuunnitelman tavoitteisiin onkin asianmukaisesti kirjattu, että suunnittelussa otetaan huomioon kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti arvokkaat kohteet.

TAYS-Linnainmaa-Lamminrahka -linja

Tällä linjalla nyt esillä olevat vaihtoehtoiset reitit eivät kulje arvokkaiksi tunnistettujen rakennetun ympäristön alueiden läpi. Linjausten läheisyyteen jäävä Ruotulan varhainen lähiöalue kuuluu Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (*Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016*), mikä on huomioitu suojelumerkinnällä myös Tampereen kantakaupungin strategisessa yleiskaavassa. Ruotulan arvoalueella merkittävä täydennysrakentaminen ei ole mahdollista. Lisäksi raitiotielinja kulkee Linnainmaan arvokkaaksi inventoidun (*Asuinalueiden inventointi ja arvottaminen (1960-1980 -luvut) Saukonmäki, Kaarilan aukio, Haukiluoma ja Linnainmaa*) 1980-luvun lähiöalueen pohjoispuolitse. Myös kyseisellä Linnainmaan arvoalueella muutokset tulee sopeuttaa alueen raken-

PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO Museokeskus Vapriikki,

Alaverstaanraitti 5, 33101 Tampere. Puh. 040 6730784. Fax: 03 5656 5141

Sähköposti: pirkanmaan.maakuntamuseo@tampere.fi www.vapriikki.fi

netun ympäristön arvoihin, mikä rajoittaa alueen täydennysrakentamismahdollisuuksia.

Arkeologisen perinnön osalta maakuntamuseo toteaa, että linjan länsipään vaihtoehdoista pohjoisempi, VE Tenniskatu, kulkee hyvin läheltä Toimelankadun kivikautista irtolöytöpaikkaa (liitekartta 3). Lisäksi linjauksen lähistöllä sijaitsee kaksi historialliselle ajalle ajoittuvaa kivirakennetta: Myllypellon rajamerkki ja Kaupin kivrakenne 1, joista jälkimmäisen ajoitus ja funktio ovat epäselvät. Edellä mainituista syistä johtuen maakuntamuseo katsoo, että mikäli linjaus VE Tenniskatu valittaisi toteutettavaksi, tulisi linjauksella tehdä arkeologinen inventointi. Asiasta tulee olla yhteydessä maakuntamuseoon, mikäli kyseinen linjaus valitaan toteutettavaksi.

Heikkilänkadun eteläpuolella sijaitsee *Heikkilänpuiston* kiinteä muinaisjäänös (muinaisjäänösrekisteritunnus 1000036686, liitekartta 3), suureen maakiveen/kallioon tehty hakkaus. Kohde on otettava huomioon kyseisen linjan jatkosuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa, ja linjausta koskevat tarkemmat suunnitelmat on lähetettävä maakuntamuseolle lausuntoa varten.

Linjan itäpäähän, Risson asuinalueen viereen suunniteltu varikko voi edellyttää alueen arkeologista inventointia. Asiasta tulee olla yhteydessä maakuntamuseoon, mikäli kyseinen varikon sijoitusvaihtoehto valitaan.

Kangasalan Lamminrahkan alueella on tehty arkeologinen inventointi vuonna 2012 (*Lamminrahkan osayleiskaavan arkeologinen inventointi/Mikroliitti Oy*). Ehdotetulta linjalta ei tunneta kiinteitä muinaisjäänöksiä tai muita arkeologisia kohteita, mutta koska kyseessä oli yleiskaavatason inventointi, sen tarkkuus ei välttämättä riitä raitiotielinjaukselle. Museo ottaa kantaa arkeologiseen selvitystarpeeseen suunnitelmien tarkennettua.

Hervanta-Saarenmaa -linja

Tampereen puolella raitiotie on suunniteltu kulkeväksi joko Hermiänselän päästä kohti itää (VE Kauhakorvenkatu) tai tulevalta Hervantajärven päätepysäkiltä itään mahdollisen kehätien linjausta myötäillen (VE Kehätie). Arkeologisen ja rakennetun kulttuuriympäristön tai maiseman arvojen suhteen vaihtoehdoilla ei ole merkittäviä eroja.

Arkeologisen kulttuuriympäristön osalta maakuntamuseo toteaa, että linjan VE Kauhakorvenkatu länsiosassa on tehty arkeologinen inventointi v. 2015 (*Tampere Rusko. Raitiotien varikkoalueen asemakaavan nro 8600 arkeologinen selvitys ja sen täydennys/Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy*). Inventoinnissa ei havaittu kiinteää muinaisjäänöstä eikä muita arkeologisia kohteita, jotka tulisi ottaa huomioon. Linjan länsiosassa on mahdollinen selvitystarve, johon museo ottaa kantaa suunnitelmien tarkennettua.

Linjalla VE Kehätie ei ole tiedossa kiinteitä muinaisjäänöksiä tai muita arkeologisia kohteita. Linjan länsiosassa on mahdollinen selvitystarve, johon museo ottaa kantaa suunnitelmien tarkennettua.

Kangasalan puolella raitiotie sijoittuisi nykyiselle metsäiselle haja-asutusalueelle. Raitiotie liittyy alueelle suunniteltuun merkittävään muutokseen, joka johtaisi laajan asuin- ja työpaikka-alueen kehittämiseen Saarenmaan alueelle. Alueelle on valmisteilla yleiskaava, jonka yhteydessä on selvitetty alueen kulttuuriympäristön arvoja (*Saarenmaan kulttuurimaisema: rakennetun ympäristön ja peltoalueiden muutokset 1909-2018*). Alueelta on löydetty joitakin yksittäisiä kulttuurihistoriallisia arvoja omaavia kohteita, jotka sijoittuvat raitiotielinjausten läheisyyteen. Kohteista Takalan torppa on sellainen, joka saattaa vaikuttaa lähimmän ympäristönsä rakentamisen volyymiin. Takalan torppa ei kuitenkaan sijoitu aivan suunnitellun raitiotiereitin viereen, jolloin sillä tuskin on merkittävää vaikutusta raitiotielinjaukseen tai sitä seuraaviin keskeisimpiin maankäytön tavoitteisiin.

Kangasalan Saarenmaalla on tehty arkeologinen inventointi vuonna 2018 (Kangasala Saarenmaa, osayleiskaavahankkeen suunnittelualan arkeologinen inventointi/Pirkanmaan maakuntamuseo). Ehdotetuilta linjausvaihtoehdoilta ei havaittu kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kohteita, mutta koska kyseessä oli yleiskaavatason inventointi, sen tarkkuus ei välttämättä riitä raitiotielinjaukselle. Museo ottaa kantaa arkeologiseen selvitystarpeeseen suunnitelmien tarkennettua.

Linja-autoasema-Härmälä-Pirkkala -linja

Pirkkalan ratahaaran vaikutus kohdistuu useisiin arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Hatanpään valtatiellä linjaus sivuaisi maakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä Hyppösen kenkätehdas ja Lokomon halli (Pirkanmaan maakuntakaava 2040). Alueeseen olennaisesti kuuluva, vuonna 1915 rakennettu Lokomon johtajan talo sijaitsee aivan Hatanpään valtatie ääressä. Asemakaavassa suojellun rakennuksen säilyminen ja maisemallinen asema on turvattava myös mahdollisissa katutilan muutoksissa.

Hatanpäältä Pirkkalaan kulkevalle osuudelle on esitetty kahta vaihtoehtoista linjausta, VE Nuolialantie pohjoisessa ja VE Ilmailunkatu etelässä. Ilmailunkadun länsipäälle on lisäksi kaksi vaihtoehtoista linjausta, joista toinen Messukeskuksen kautta (VE Messukeskus).

Nuolialantien linjaus kulkisi pitkän jakson maakunnallisesti arvokkaiden Rantaperkiön ja Härmälän rakennettujen kulttuuriympäristöjen (Pirkanmaan maakuntakaava 2040) läpi. Nuolialantietä pitkin kulkeva raitiotie ei toisi merkittävää maankäytön lisäystä jo nyt tiheästi rakennetulle alueelle. Raitiotien vaatima tila katutilasta ja pysäkkijärjestelyt kuitenkin toisivat jossain määrin ahtautta katutilaan ja vaikuttaisivat siten Nuolialantien herkkäpiirteiseen, pientaloasumisesta ja maltillisista palvelurakennuksista mitta-kaavansa saaneeseen kaupunkikuvaan. Vaikutusta ei kuitenkaan voida pitää erityisen merkittävänä muutoksena nykyiseen joukko- ja muuhun liikenteeseen verrattuna. VE Nuolialantiessä on raitiotien pysäkkirakenteet ja muut liikennerakenteet sovitettava huolellisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Yksittäisistä arvokkaista rakennusperintökohteista Nuolialantien varressa tai aivan sen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat Rantaperkiön kansakoulu ja Pirkanmaan yhteiskoulu, Koivukujan kenttä ja asuinkerrostalot, Rantaperkiön 1950-1960 –lukujen pienkerrostalot, Nuolialantien asuin- ja liiketalot, Lepolan huvila, Härmälän kansakoulu ja Toivonka-

dun-Tuomaankadun puukerrostalot. Näiden maisemallinen asema tulee turvata myös raitiotiestä johtuvan rakentamisen yhteydessä.

Ilmailunkadun ja Messukeskuksen vaihtoehtoisten linjauksien vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön tai maisemaan ovat vähäiset. Kaikki kolme vaihtoehtoa nivoutuvat Partolassa, alueen keskelle suunnitellun pysäkin kohdalla. Pirkkalassa on vireillä Partolan osayleiskaava (1004), joka tulee merkittävästi muokkaamaan alueen maisemakuvaa. Raitiotien solmukohta soveltuu luontevasti palveluiden, työpaikkojen ja asumisen kasvualueeksi kehittyvään Partolaan.

Arkeologisen kulttuuriympäristön osalta maakuntamuseo toteaa, että Tampereen alueella linja-autoasema-Härmälä -vaihtoehtojen linjoilla tiedossa olevat irtolöytöpaikat on tarkastettu. Museon tämän hetkisten tietojen mukaan kummassakaan vaihtoehdossa ei ole inventointitarvetta.

Pirkkalan ratahaara kulkisi Partolasta länteen Naistenmatkantietä pitkin. Linjaus rajautuisi Naistenmatkantien pohjoispuolella sijaitsevaan maakunnallisesti arvokkaaseen Preen-Nuolialan kulttuurimaisemaan (Pirkanmaan maakuntakaava 2040) ja kulkisi maakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön Haikan asuinalue, tanssilava ja kartanon alue (Pirkanmaan maakuntakaava 2040) halki. Maisemallista vaikutusta tai vaikutusta rakennettuun kulttuuriympäristöön ei kuitenkaan näissä kohdissa voida pitää erityisen merkittävänä, sillä alueiden rakentaminen ei samalla tavalla ole keskittynyt tiiviisti tienvarteen kuin esimerkiksi Nuolialantiellä Rantaperkiössä ja Härmälässä. Avoimista näkymistä Naistenmatkantieltä asuinalueille ja laadukkaasta katurakentamisesta on kuitenkin huolehdittava sekä Nuolialan ja Haikan avoimien peltoaukeiden säilymisestä. Pirkkalan keskustassa (Suupantorin ympäristö) on huolehdittava yhdyskuntarakenteen eheydestä ja keskustamaisen yleisilmeen säilymisestä ja kehittämisestä myös raitiotien vaatimien ratkaisujen yhteydessä.

Yleissuunnitelmassa on esitetty myös vaihtoehdot jatkolinjaukselle ja varikolle Pirkkalan keskustan eteläpuolelle (VE Terveyskeskus) tai länsipuolelle (VE Turri). Molemmat vaihtoehdot sivuavat rakennussuojelulailta suojeltua Ollilan tilaa. Pinnanmuodostuksesta ja maisemallisista tekijöistä johtuen linjausvaihtoehdoilla ei ole merkittäviä vaikutuksia Ollilaan.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta kyseisen linjan jatkosuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa on otettava huomioon Naistenmatkantien eteläpuolella sijaitseva muinaismuistolain rauhoittama kiinteä muinaisjäänös, rautakautinen ja/tai historiallinen kiviröykkiöryhmä *Kirkkoveräjä* (mj-tunnus 604010017). Kohteen muinaisjäänösrekisterin mukainen rajaus on merkitty oheiseen liitekarttaan 1 punaisella vinoviivituksella. Kiinteän muinaisjäänöksen ja sen suoja-alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen ja muu niihin kajoaminen ilman muinaismuistolain nojalla annettua lupaa on kielletty (MML 1 ja 4 §). Tarkemmat suunnitelmat ko. linjaosuudesta on lähetettävä hyvissä ajoin maakuntamuseolle lausuntoa varten. Suunnitelmasta on tarvittaessa neuvoteltava muinaismuistolain 13 §:n mukaisesti.

Lännempänä, Naistenmatkantien pohjoispuolella, kiinteistön Rantaniityntie 26 pihapiirissä sijaitsee kulttuuriperintökohde, kiviaita, joka liittyy *Naistenmatkan* historialliseen kylään ja torppa-asutukseen (mj-tunnus 1000020976). Myös tämä kohde on

otettava huomioon suunnittelussa (ks. liitekartta 2). Suunnitelma alueelle merkitystä liityntäpysäköinnistä pyydetään lähettämään maakuntamuseoon lausuntoa varten.

Varikon suunnittelu Niemenmaalle, Naistenmatkantien pohjoispuolelle voi edellyttää alueen arkeologista inventointia. Asiasta tulee olla yhteydessä maakuntamuseoon, mikäli kyseinen varikon sijoitusvaihtoehto valitaan.

Lielahdi-Ylöjärvi -linja

Suunnitellulla luoteisella ratahaaralla seuratikka jatkaisi Lielahden liikekeskusalueelta Ylöjärven keskustaan. Ratahaaran alkuosan sekä keskiosan linjausvaihtoehdoilla ei rakennetun kulttuuriympäristön tai maiseman arvojen suhteen ei ole merkittäviä eroja. VE Ryydynpohja kulkee läheltä Ryydynpohjan jälleenrakennuskauden omakotialuetta, mutta sijoittuu kuitenkin luontevasti sen länsipuoliselle puistoalueelle. Teivon alueella linjausvaihtoehdot kulkevat läheltä Vihattulan pientaloaluetta sekä Teivon ravirataa. VE Kantatien koillispuolelle jää Keijärven - Mäkkylän maakunnallisesti arvokas kulttuurimaisema (*Kulttuurimaisemat 2016, Pirkanmaan maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat maatalousalueet*) ja VE Mikkolantien lounaispuolelle Teivaalanharju, joka on osa valtakunnallisesti arvokkaaksi esitettyä *Pirkanmaan harjumaisemat* -nimistä maisema-alueetta (*Pirkanmaan valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden päivitysinventointi 2013–14*). Olemassa olevaan katutilaan rakennettavalla raitiotiellä ei kuitenkaan voida katsoa olevan merkittäviä vaikutuksia edellä mainittujen kohteiden arvoihin. Alueella on vireillä osayleiskaavanmuutos, jossa on suunnitteilla merkittäviä maankäytönmuutoksia. Kaavaan liittyen on tekeillä rakennetun ympäristön ja maiseman selvitys, jonka tulokset tulisi mahdollisuuksien mukaan huomioida myös raitiotien suunnittelussa.

Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta Pirkanmaan maakuntamuseo toteaa vaihtoehdon VE Mikkolantie kulkevan pitkin historiallista *Kyrönkankaantien* linjausta. Jo keskiaikaisissa kirjallisissa lähteissä mainittu tie noudattelee nykyisen Mikkolantien linjausta. Tien alkuperäinen luonne on muuttunut sen modernisoinnin yhteydessä. Mikkolantietä koskevat suunnitelmat pyydetään lähettämään lausunnonle Pirkanmaan maakuntamuseoon.

Soppeenmäessä raitiotien linjaus kulkee kiinteän muinaisjäänneksen *Mikkola* (mjitunnus 980010024) välittömässä läheisyydessä. Rautakautinen kalmisto sijaitsee Mikkolantien koillispuolella, nykyään päiväkotina toimivan kiinteistön alueella (liitekartta 4). Kohde on otettava huomioon linjauksen suunnittelussa ja vaikutustenviennissa. Tarkemmat suunnitelmat kohteen lähellä sijaitsevasta linjaosuudesta on lähetettävä hyvissä ajoin maakuntamuseolle lausuntoa varten.

Ylöjärven keskustassa raitiotien pääteasemalle on kaksi vaihtoehtoa: VE asema ja VE Leijapuisto. Näistä rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman arvojen suhteen edullisempi olisi VE asema. VE Leijapuisto seuraa Kuruntietä, jonka varressa levittäytyy *Ylöjärven kirkko ja ympäristö* -niminen maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (*Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016*). Sen ydinkohteisiin lukeutuvat Pietilän maatalon pihapiiri ja vuonna 1859 rakennettu Pietilän makasiini sijaitsevat aivan Kuruntien tuntumassa, tien molemmin puolin. Mikäli pääteasemaksi valitaan Leijapuisto, tulee näiden kohteiden mai-

semallinen asema turvata raitiotiestä johtuvan rakentamisen yhteydessä. Lisäksi kyseisellä arvoalueella tulee muutkin muutokset sopeuttaa alueen rakennetun ympäristön arvoihin, mikä rajoittaa alueen täydennysrakentamismahdollisuuksia. VE Leijapuiston välittömässä läheisyydessä sijaitsee myös kaksi kulttuuriperintökohdetta, Ylöjärven historiallisen kylän Räikän ja Pietilän sekä Siukolan ja Loilon talojen yhä asutut kylätontit (liitekartta 4). Myös nämä kohteet on otettava huomioon suunnittelussa. Kohteita sivuavat suunnitelmat pyydetään lähettämään maakuntamuseoon lausuntoa varten. Leijapuiston liityntäpysäköintialueen suunnittelu Kuruntien länsipuolelle voi edellyttää alueen arkeologista inventointia. Asiasta tulee olla yhteydessä maakuntamuseoon, mikäli kyseinen varikon sijoitusvaihtoehto valitaan.

Lopuksi

Pirkanmaan maakuntamuseo toteaa, että hankkeen vaikutusten arviointia kulttuuriympäristön ja -perinnön osalta tulee täydentää ja myös korjata edellä mainituilta osin. Lisäksi vaikutusten arviointitaulukoita tulisi selkiyttää kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten osalta.

Yksikön päällikkö

Tuija-Liisa Soininen

Tutkija

Vadim Adel

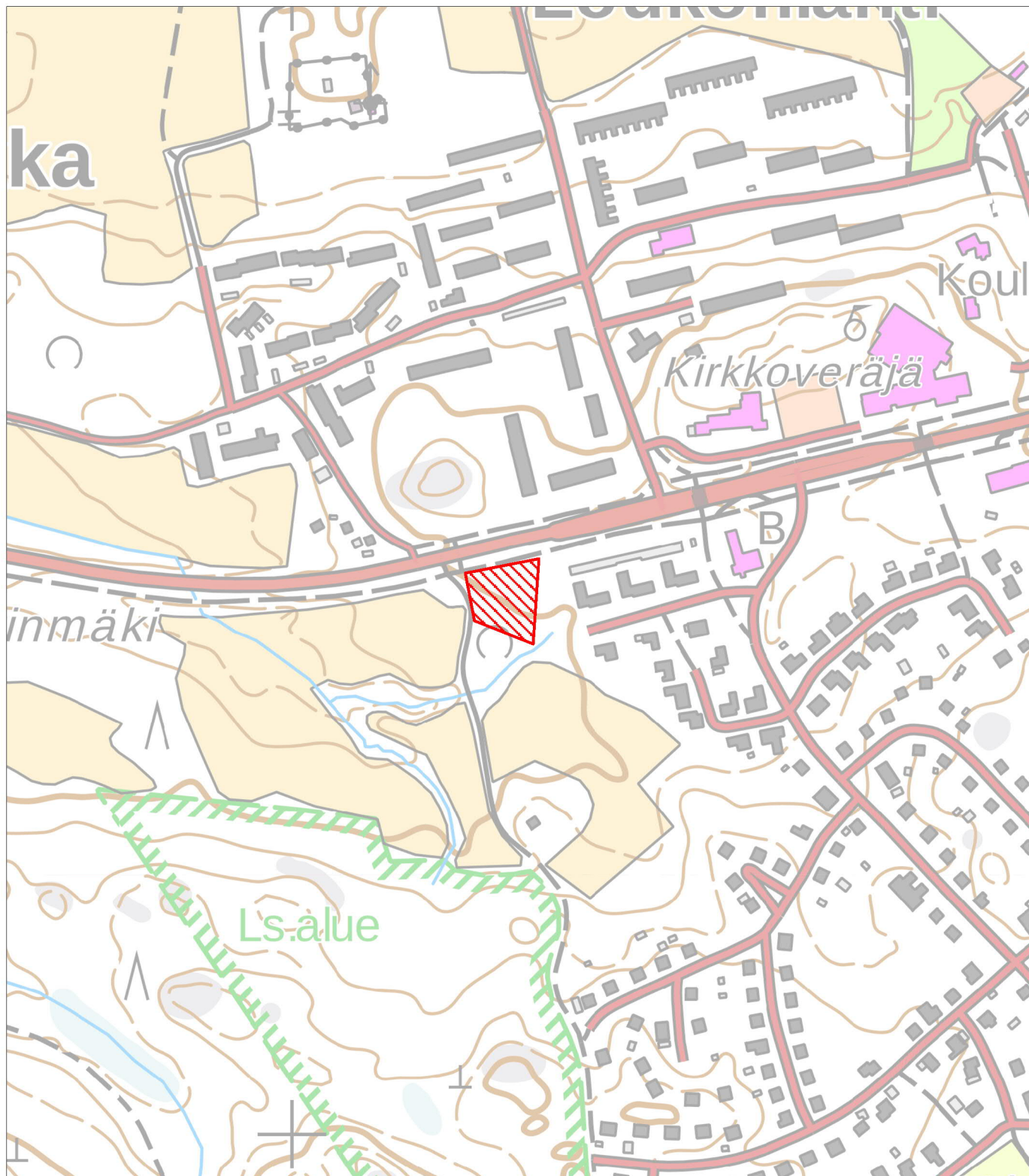
LIITTEET: Karttoja 4 kpl

Tiedoksi: Museovirasto/Kulttuuriympäristöpalvelut; Pirkanmaan liitto; Pirkanmaan ELY-keskus/Y-vastuualue/Yhdyskunnat ja luonto

VA/al-s/mm/mh/kml/kl/va

Kiinteä muinaisjäännös on merkitty punaisella.

Pohjakartta (c) Maanmittauslaitos

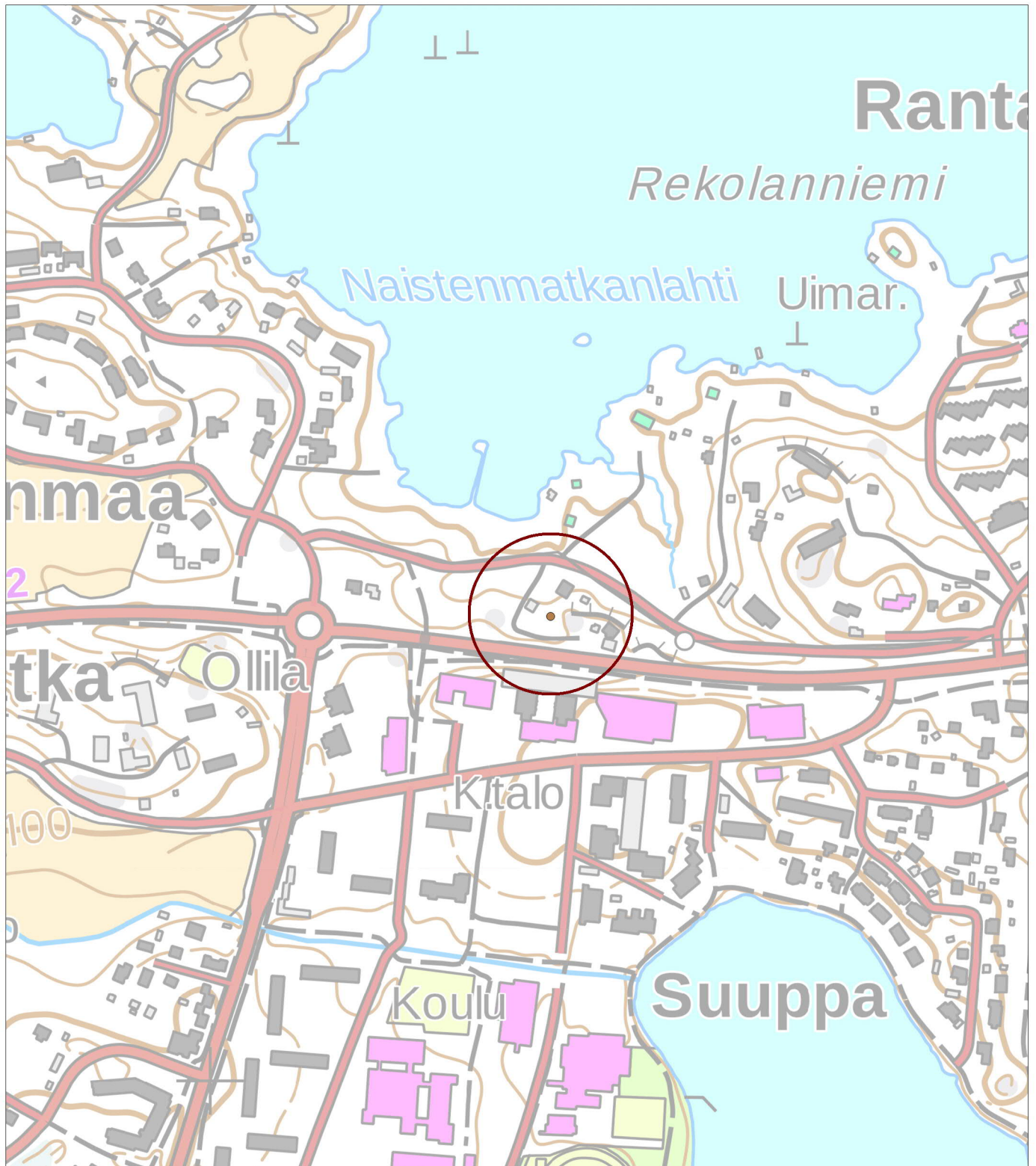


50 m

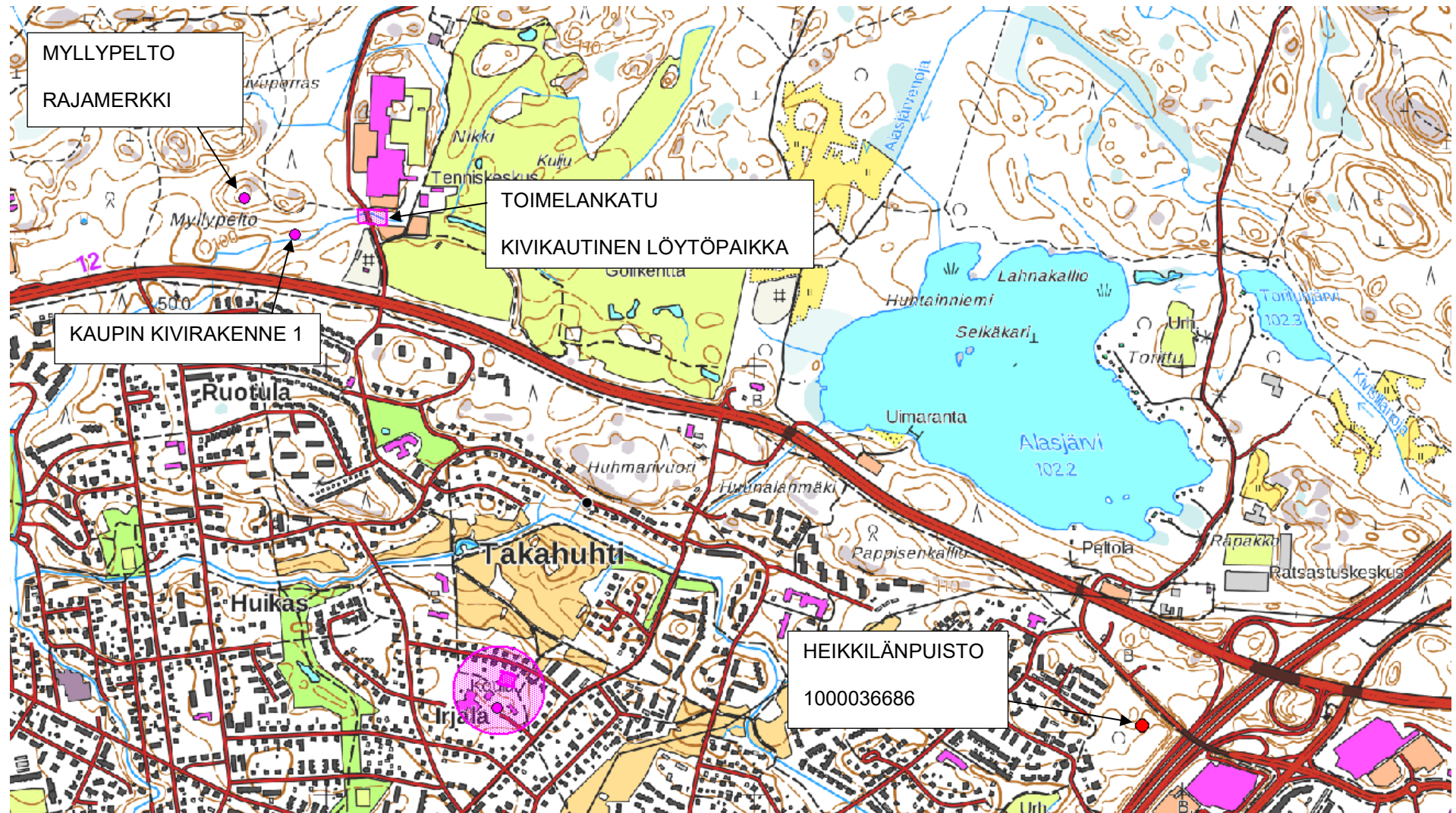
LIITE 2 Pirkanmaan maakuntamuseon lausuntoon DIAR: 261/2020

Naistenmatkan kulttuuriperintökohde on merkitty ympyrällä.

Pohjakartta (c) Maanmittauslaitos



50 m



Kiinteä muinaisjännös Heikkilänpuisto (muinaisjännösrekisteritunnus 1000036686) on merkitty kartalle punaisella pisteellä. Linjausvaihtoehdon VE Tenniskatu alueella ja läheisyydessä sijaitsevat kivirakenteet ja kivikautinen löytöpaikka on merkitty aniliinilla. Pohjakartta © Maanmittauslaitos 05/2020.

Liitekarta 4 Pirkanmaan maakuntamuseon lausuntoon diar. 261/2020



Mikkolan kiinteä muinaisjäänös (muinaisjäänösrekisteritunnus 980010024) on merkitty kartalle punaisella ja historialliset Ylöjärven kylän kylätontit Siukola/Loilo ja Räikkä/Pietilä aniliinilla aluerajauksella. Pohjakartta © Maanmittauslaitos 05/2020.

Lausunto seudullisen raitiotien yleissuunnitelman luonnosaineistosta

Pirkkalan suunta

Rantaperkiö–Partola -osuus

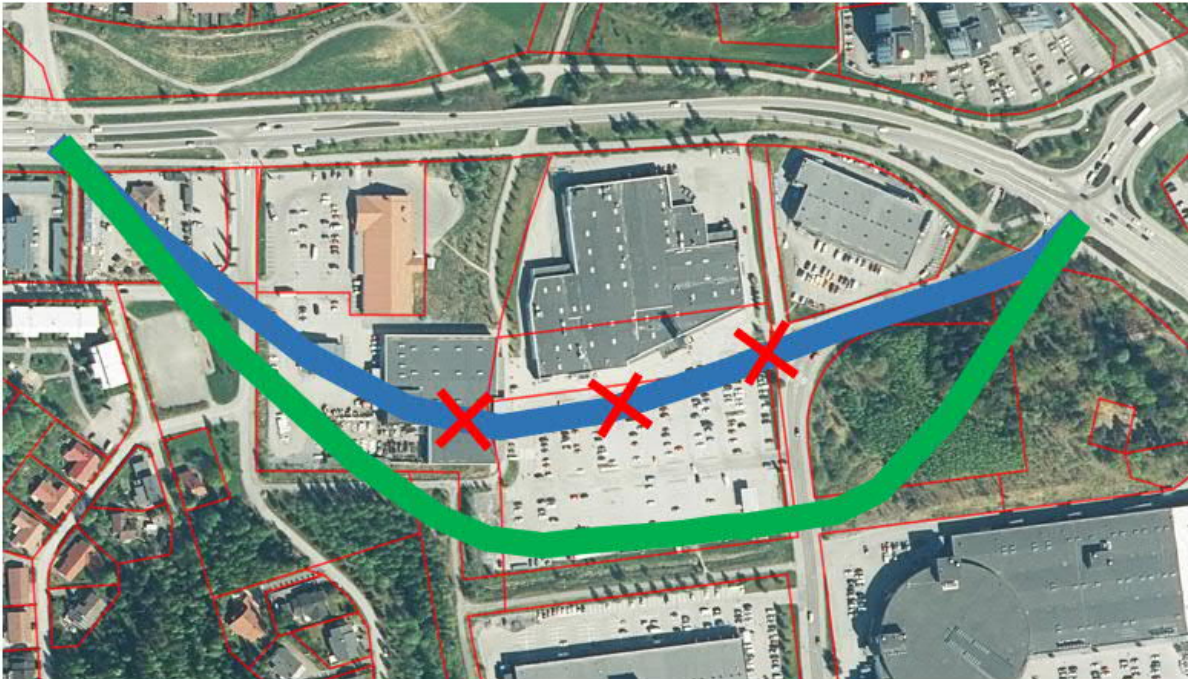
Linjausvaihtoehdoista ylivoimainen on Nuolialantietä Härmälän läpi kulkeva linja. Ilmailunkadun linja palvelisi ko. osuudella vain erittäin rajattua työmatkalaisten ja messukeskuksen käyttäjäryhmää sekä pientä omakotiasukkaiden osuutta. Härmälän alueelta ei voitaisi poistaa bussiliikennettä vaan tältä suunnalta täytyisi operoida kahdella rinnakkaisella joukkoliikennejärjestelmällä. Asutusalueen läpi kulkevana reitti palvelee niin koulun, työn, vapaa-ajan kuin kaupassakäynninkin tarpeita koko liikennöintiajan aamusta iltamyöhään. Vaikka teoriassa työpaikkoja sijoittuu reitin varrelle runsaasti, on työntekijöistä vain murto-osa sellaisia, jotka pystyvät hyödyntämään raitiotietä työmatkallaan. Asukkaat sen sijaan ovat kaikki potentiaalisia käyttäjiä jopa useita kertoja päivässä, joten laskentaperusteena työ- ja asukasmäärien vertaaminen ei anna oikeaa kuvaa todellisesta käytöstä. Työpaikka-alueen läpi kulkeva reittiosuus jäisi kaikkiaan erittäin vähälle käytölle.

Raitiotien linjaus Partolassa

- Partolan kaupallisella alueella raitiotien linjauksen tulee mahdollistaa rinnakkaiselo nykyisten suurimpien liikerakennusten kanssa. Meneillään on osayleiskaavan laatiminen alueelle, jossa varaudutaan alueen muutokseen asumisen ja kaupallisten palvelujen yhteiseksi keskittymäksi. Partolan kehittyminen tulevaisuuden hybridialueeksi saattaa kestää huomattavasti kauemmin kuin 10 vuotta ja kehittämisen ajan tulee olla mahdollista hyödyntää nykyisiä liikerakennuksia ilman, että niiden käytön edellytykset heikkenevät oleellisesti. Esimerkiksi pitkittynyt taantuma voi viivästyttää myös asumiseen perustuvia aluehankkeita hyvinkin paljon. Helpoiten rinnakkaiselo nykyisten rakennusten kanssa toteutuisi, jos raitiotie kulkisi Naistenmatkantietä, mutta myös Partolan alueen kautta koukkaava ns. alavaihtoehto voidaan suunnitella tämän mahdollistaen.
- Mikäli raitiotien linjaus kulkisi Kenkätietä pitkin suoraan nykyisen S-marketin rakennuksen eteen (jäljempänä olevan kuvan sininen linjaus), poistaisi se käytöstä kaikkein oleellisimman osan paikoitusalueesta, jolloin päivittäistavarakaupan edellytyksiä ei enää olisi. Matka paikoitusalueelle olisi liian suuri ja asiakkaiden pitäisi ylittää raitiotie. Lisäksi HongKongin rakennus pitäisi purkaa.
- Esillä ollut vaihtoehto, jossa raitiotien linja tulee Kenkätien kaakkoispuolella tehden laajemman mutkan ja kulkee paikoitusalueen eteläosan läpi (kuvan vihreä linjaus), on selkeästi parempi. Tällöinkin paikoitusalueesta suuri osa poistuisi käytöstä, mutta toiminta voi vielä jatkua, jos raitiotie sijoittuu mahdollisimman lähelle tontin etelärajaa. HongKongin rakennusta ei tarvitsisi purkaa.
- Eteläisempi laaja mutka antaa selvästi enemmän tilaa kiinteistöjen jatkosuunnittelulle Varman omistamilla kiinteistöillä ja tuo pysäkin myös lähemmäs linjan eteläpuolisia tontteja. Pysäkki palvelisi huomattavasti paremmin kauppakeskus Veskaa.

=> Ensisijaisesti esitämme, että raitiotielinja kulkisi Naistenmatkantien olemassa olevaa tielinjausta, jolloin se palvelisi paremmin olemassa olevaa asutusta ja nykyisten liikerakennusten käyttö voisi jatkua ilman

häiriötä. Jos toteutus on ns. Partolan alavaihtoehto, edellytyksenä toteutukselle on, että paikoitusalueen eteläreunaa kulkeva linja otetaan jatkosuunnittelun pohjaksi.



Kuva: Raitiotien linjaus Partolan alavaihtoehdossa.

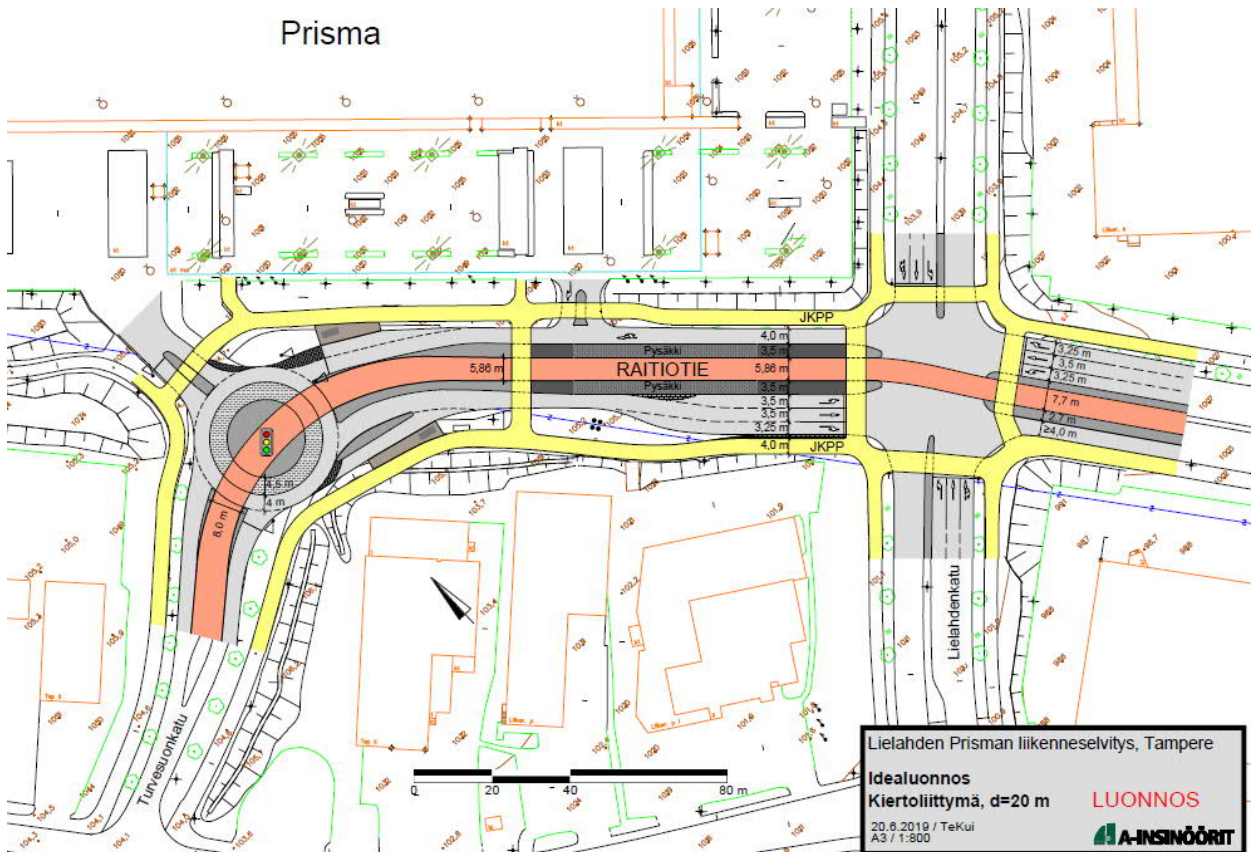
Pirkkalan päätepysäkki

Turrin vaihtoehto antaa parhaat mahdollisuudet maankäytön tehostamiselle parantamalla jo valmiiksi kaavoitetun Turrin uuden asuinalueen vetovoimaa. Samoin jo rakenteilla oleva Soljan alue sekä Kyöstin olemassa oleva alue tulevat raitiotien piiriin.

Lielahden pistoraide

Lielahden pistoraide tulee toteuttaa jo osana Lentävänniemen suuntaa. Tällöin alueen kaupalliset palvelut tulevat helposti saavutettaviksi julkisella liikenteellä. Lielahden alueen eri kehityshankkeissa suunniteltu asuinrakentaminen voi tukeutua myös raitiotieliikenteeseen, mikä vähentää yksityisautoilun tarvetta.

Pistoraide Lielahteen tulee suunnitella kahdella pysäkillä. Muussa tapauksessa sen vaikutus alueen kehitykseen ja saavutettavuuteen jää pahasti vaillinaiseksi. Päätepysäkin sijoittaminen Prismän ja Lielahden alueen eteen tuo alueen merkittävimmät kaupalliset ja julkiset palvelut raitiotien vaikutuspiiriin ja antaa myös aivan eri lähtökohdat kaikkien Turvesuonkadun itäpäähän läheisyydessä sijaitsevien kiinteistöjen kehittämiseksi.



Kuva: Idealuonnos Lielahden raitiotiepysäkin sijoittamisesta Prisman ja Lielahdenkeskuksen eteen.

Ylöjärven suunta

Ylöjärvellä raitiotien päätepysäkin luontainen sijainti on Leijapuiston vaihtoehto, joka tuo raitiotien keskelle Ylöjärven suurinta asuinkeuhkua. Samalla saataisiin vähennettyä yksityisautoilun raskautta Ylöjärven keskustassa, jossa teiden ja kiertoliittymien välityskyky ei riitä nykyiselläänkaan sujuvaan liikennöintiin vilkkaimpina ajankohtina. Mikäli paikoitusalueita on mahdollista laajentaa, niin liityntäpysäköintiä voitaisiin järjestää Ylöjärven S-marketin läheisyydessä tai sen yhteydessä Leijapuistossa, jolloin asuinalueiden työmatka- ja asiointiliikenne voidaan yhdistää ja vähentää autoilun tarvetta myös siltä osin. Harkitsemme myös kaupallisen konseptimme laajentamista, jolloin toteutuessaan tämä ajatus toisi raitiotien varteen entistä kattavampia palveluita. Raitiotie antaisi erittäin hyvät lähtökohdat Ylöjärven keskustan ja Leijapuiston maankäytön tehostamiselle.

Tampereella 15.5.2020

Pirkanmaan Osuuskauppa

Raino Pesu
Liikepaikkojen kehittämisspäällikkö



Tampereen kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@tampere.fi

Viite Lausuntopyyntö 27.4.2020 Dnro TRE: 2458/2020

Asia LAUSUNTO TAMPEREEN RAITIOTIEN SEUDULLISEN YLEISSUUNNITELMAN
LUONNOSAINEISTOSTA

Pirkanmaan pelastuslaitos kiittää sille osoitetusta lausuntopyynnöstä. Lausuntopyyntö on jatkumoa sille hyvälle yhteistyölle, joka on toteutunut raitiotiehankkeen tähänastisessa suunnittelussa raitiotieallianssin ja pelastuslaitoksen välillä.

Pelastuslaitos ei tässä lausunnossa ota kantaa kaikkiin yksityiskohtaisiin suunnitteluratkaisuihin, vaan pelastuslaitos esittää, että ne tarvittavilta osin tarkastettaisiin yhdessä allianssin ja pelastuslaitoksen edustajien kesken erikseen sovittavissa tilaisuuksissa. Pirkanmaan pelastuslaitos lausuu toteuttamissuunnitelmasta seuraavaa:

Luonnossuunnitelmissa esitetään joitakin raitiotieosuuksia toteutettavan nurmiratapohjaisena. Tämä ratkaisu ei mahdollista hälytysajoneuvojen ajamista raitiotiellä, mikä saattaa puolestaan hidastaa onnettomuuskohteen saavutettavuutta. Pelastustoimelle on asetettu tietyt aikavaatimukset onnettomuuskohteen saavuttamiseksi. Pelastuslaitos esittää, että jatkosuunnittelussa tarkistettaisiin yhdessä raitiotieallianssin ja pelastuslaitoksen välillä nurmiosuuksien vaikutus eri alueiden tavoitettavuusaikoihin.

Teemu-Taavetti Toivonen
Pelastuspäällikkö

8.5.2020

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma

Lausuntopyyntö 27.4.2020 Dnro TRE:2458/2020

Pirkanmaan sairaanhoitopiirin lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

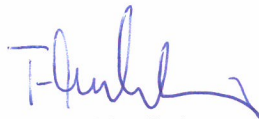
Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä on pyytänyt sidosryhmiltä lausuntoa yleissuunnitelman luonnosvaiheen suunnitelmista ja vaikutusarvioinneista.

Luonnosaineistosta on pyydetty kommentteja mm. seuraavista näkökulmista: a) onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävä ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen? b) Onko raitiotien jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi? c) Mahdolliset suositukset raitiotien linjaukseksi perustellut? d) Näkemykset raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta? ja e) suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?

Olemme tutustuneet luonnosaineistoihin ja lausumme Pirkanmaan sairaanhoitopiirin kommentit lähinnä c- ja d-kohtiin. Muihin kohtiin meillä ei ole kommentoitavaa.

Pirkanmaan sairaanhoitopiirissä ja sen konserniyhtiössä työskentelee kaikkiaan noin 9 000 työntekijää. Enemmistö työntekijöistä työskentelee Kaupin kampuksella sijaitsevassa Tays keskussairaalassa. Asiakkaita Tays keskussairaalassa käy päivittäin tuhansia. Sairaanhoitopiiri pitää tärkeänä ja kiireellisenä, että Raitiotien laajentuminen jatkuu ja sairaalan saavutettavuus edelleen paranee. Työmatkaliikenteen näkökulmasta ensisijainen laajenemissuunta olisi itään päin. Muihin linjausvaihtoehtoihin emme ota kantaa.

Pirkanmaan sairaanhoitopiirin kuntayhtymä



Tarmo Martikainen
Sairaanhoitopiirin johtaja



Isto Nordback
Kehitysjohtaja

LAUSUNTO

15.5.2020

Tampereen kaupunki

Kirjaamo

Lausuntopyyntönne Dnro TRE:2458/220

PIRKANMAAN YRITTÄJÄT RY:N LAUSUNTO RAITIOTIEN SEUDULLISEN YLEISSUUNNITELMAN LUONNOSAINOSTA

Pirkanmaan Yrittäjät ry sekä sen paikallisyhdistykset ovat olleet mukana erilaisissa työpaikoissa ja workshoppeissa tuomassa omia näkemyksiään tulevien raitiotielinjausten kehittämiseksi. Heti alkuun haluammekin kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto yleissuunnitelman luonnokseen. Se, että elinkeinoelämän järjestöjen näkemyksiä on haluttu kuulla jo ennakoon, on paitsi positiivinen signaali, myös erityisen merkittävää parasta mahdollista lopputulosta haettaessa.

Pirkanmaan Yrittäjien näkemyksen mukaan raitiotielinjauksia kaikkiin suuntiin pitäisi tarkastella sekä tulevan raitiotien palvelukyvyllä että sen käyttäjäpotentiaalin perusteella. Raitiotie tulee osaltaan korvaamaan muita liikennemuotoja ja siksi sen palvelukyvyyn pitää olla korkealla tasolla. Oleellista on, että kasvavan kaupunkiseudun palvelukyky ei kokonaisuudessaan ainakaan saa heiketä.

Raitiotie on lisäksi merkittävä vetovoimatekijä eri alueiden työpaikkakeskittymille. Näkemysemme on, että myös tämä tosiasia pitäisi ottaa vahvasti huomioon raitiovaunun tulevia linjauksia suunniteltaessa. Yrittäjien mielestä linjaukset pitäisi suunnitella niin, että matkaketjut olisivat sujuvia. Yrittäjien mielestä yksityiskohtaiset linjaukset niin Lamminrahkan kuin Ylöjärven suuntaan pitäisikin valita edellä kuvattujen kriteerien perusteella.

Eryteisesti Pirkanmaan Yrittäjät haluaa tässä vaiheessa prosessia ottaa kantaa Pirkkalan ratahaaran linjaukseen. Tampereelle suuntautuvasta asiointi- ja työssäkäyntiliikenteestä merkittävä osa tulee etelän suunnalta. Sarankulma, Messu- ja Urheilukeskuksen ympäristö sekä vahvasti kehittynyt Partolan alue ovat kaikki alueelle merkittäviä työpaikkakeskittymiä, ja alueella on huomattava määrä alueen kokonaistaloudelle merkittäviä yrityksiä. Alueella on lisäksi edelleen jatkossakin paljon potentiaalia uuden yritystoiminnan sijoittumiseen, ja tässä alueen liikenneyhteyksien kehittämisellä on aivan keskeinen rooli.

Messu- ja Urheilukeskus on lisäksi merkittävä tapahtumakeskittymä koko seudulla, joka isoine tapahtumineen tuo paikalle merkittävästi kävijöitä myös Pirkanmaan maakuntarajojen

ulkopuolelta. Tapahtumien kannalta toimivat liikenneyhteydet ovat merkittävä vetovoimiteijä. Messu- ja Urheilukeskuksessa on myös mittava määrä erilaista nuorten harrastustoimintaa, joka puolestaan vaatii hyviä kulkuyhteyksiä.

Suunniteltaessa raitiotielinjauksia Pirkkalan suuntaan on hyvä ottaa huomioon myös reitin läheisyydessä olevia maankäyttöalueita, kuten Rautaharkon ja Lakalaivan alueet. Unohtaa ei voi myöskään ratapihan siirron tuomaa mahdollisuutta.

Yrittäjät pitää parhaana vaihtoehtona raitiotien linjauksessa Pirkkalan suuntaan Sarankulmankatua ja Ilmailukatua pitkin Messukeskuksen pohjoispuolta Partolaan. Tässä vaihtoehdossa pystyttäisiin palvelemaan niin Härmälän asutusta, alueen merkittävää työpaikkakeskittymää, messujen kävijöitä kuin Messu- ja Urheilukeskuksessa käyviä urheilun harrastajia. Hyöty olisi siis meidän näkemysemme mukaan tässä linjauksessa kaikista kokonaisvaltaisista.

Yrittäjien näkemyksen mukaan raitiotien rakentamisesta jatkossa niin Lamminrahkan, Ylöjärven kuin Pirkkalankin suuntaan pitäisi tehdä perusteellinen yritysvaikutuksen arviointi jo tarkemmassa suunnitteluvaiheessa kuin rakentamisvaiheessakin. Rakentaminen ei saisi tehdä yrityksille kohtuutonta haittaa.

Tampereella 15.5.2020



Pasi Mäkinen
toimitusjohtaja
Pirkanmaan Yrittäjät ry



PIRKKALA-SEURA RY

LAUSUNTO TAMPEREEN RAITIOTIEN SEUDULLISEN YLEISSUUNNITELMAN LUONNOSAINOSTA

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä pyytää 27.4.2020 lähettämällään kirjeellä sidosryhmiltä, mm. Pirkkala-seuralta, lausuntoa yleissuunnitelman luonnosvaiheen suunnitelmista ja vaikutusarvioista. Lausuntopyyntö perustuu Tampereen kaupungin, Pirkkalan kunnan sekä Kangasalan ja Ylöjärven kaupunkien keväällä 2019 aloittamaan selvitystyöhön Tampereen raitiotiejärjestelmän tulevaisuuden mahdollisten laajennusten varauksista neljällä ratasuunnalla: Lielähti-Ylöjärvi, Tampereen linja-auto- asema-Härmälä-Pirkkala, TAYS-Linnainmaa-Kangasalan Lamminrahka ja Hervanta-Kangasalan Saarenmaa. Tavoitteena on tammikuun 2021 loppuun mennessä määrittää jokaisella ratahaaralla yksi raitiotieradan sijaintivaraus pysäkkeineen katuverkolla pohjaksi yleis- ja asemakaavoitusta, liikennejärjestelmän suunnittelua, katusuunnitelmien laatimista sekä kunnallistekniikan sijoittamissuunnittelua varten.

Lausuntopyyntöön liitteenä on Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman 27.4.2020 päivätty luonnos, josta lausuntoja pyydetään eri näkökulmista. Pirkkala-seura lausuu Pirkkalan ratahaaran suunnitelmiin liittyen seuraavaa:

KYSYMYS: Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän kehityksen ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?

PIRKKALA-SEURAN VASTAUS: Raitiotien seudullisen yleissuunnitelman tavoitteena on mm. tiivistyvän yhdyskuntarakenteen tukeminen, ilmastotavoitteiden saavuttamisen edistäminen, elinkeinoelämän kasvun ja kilpailukyyn tukeminen sekä asuin- ja elinympäristön laadun edistäminen. Tavoitteena on edelleen kilpailukykyisen vaihtoehdon luominen henkilöautoilulle sekä laadukkaiden jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden edistäminen. Kulttuurihistorialliset ja maisemallisesti arvokkaat kohteet otetaan huomioon, taloudellista kestävyttä unohtamatta.

Jos näiden tavoitteiden siirtämisessä käytännön toiminnaksi onnistutaan, tuloksena on kestävä ja joukkoliikennemyönteinen yhdyskuntarakenne. Tarkempi arviointi on mahdollista osittain suunnitelmien tarkentuessa, osittain vasta muutaman liikennöintivuoden jälkeen. Raitiotielinjauksen alustavat rakennus-, liikennöinti- ja kunnossapitokustannukset on määrä arvioida kesällä 2020.

KYSYMYS: Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi?

PIRKKALA-SEURAN VASTAUS: Pirkkalan ratahaaran osalta raitiotiellä ei Pirkkalan kunnan alueella ole suuria vaikutuksia maankäytön kehittämiseksi. Raitiotien linjaus Naistenmatkantietä pitkin ei tuo mukanaan uutta maankäytön potentiaalia, koska uudet asuin- tai teollisuusrakentamiseen mahdollisesti sopivat alueet sijaitsevat suhteellisen kaukana. Raitiotie tiivistää Pirkkalan esikaupunkimaista rakennetta, mikä on pääosin myönteinen asia. Yhteyteen ympäröivään luontoon ja yleiseen viihtyvyyteen on tällöin kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota. Tiivis rakentaminen sisältää Pirkkalassa tiettyä maalaismaisuutta eli ei ole sama asia kuin esimerkiksi Tampereella.

KYSYMYS: Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?

PIRKKALA-SEURAN VASTAUS: Pirkkalan ratahaaran **paras linjaus Härmälän kohdalla** on mielestämme Nuolialantie. Se palvelee parhaiten nykyistä ja edelleen laajenevaa asutusta ja on suoriin ja nopein reitti. Tiedostamme sen, että Härmälän ohituksen toiset vaihtoehdot Ilmailunkatu ja Messukeskus ovat kiinnostavia tulevaisuuden maankäytön kehittämisen kannalta, koska lähellä oleva Tampereen VAK-ratapiha on Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 mukaisesti siirtymässä Lempäälän Kuljuun. Alueelle on silloin mahdollista rakentaa mittavasti asuntoja ja teollisuus- ja palvelutiloja, jotka voivat hyödyntää raitiotietä. Hankkeen aikataulu on kuitenkin usean kymmenen vuoden päässä, eikä voi mielestämme tässä vaiheessa olla olennainen kriteeri raitiotien linjaukselle. Raitiotien kulkemisesta Pirkkalaan Nuolialantietä pitkin on yleissuunnitelman luonnoksessa esitetty suositeltavana ratkaisuna muun kuin joukkoliikenteen läpiajon kieltäminen. Toivomme, että tämän ratkaisun hyviä ja huonoja puolia tarkastellaan vielä monipuolisesti. Jos vaihtoehto katsotaan edelleen perustelluksi, osaratkaisuus voi olla läpiajan kieltäminen vain raitiotien päivittäisenä toiminta-aikana, mikä osoitetaan asianmukaisin liikennemerkein.

Pirkkalassa raitiotie pitäisi vetää **Suupalta Naistenmatkantietä pitkin Turriin**. Se palvelisi tällöin Kyöstin, Soljan ja Turrin alueita. Turrin alue laajenee kohti kehätietä vielä 2020-luvulla ja myös uusi Färmin alue on varsin lähellä. Kehätien länsipuoli on eräs Pirkkalan asutuksen potentiaalisia laajenemissuuntia tulevina vuosina. Mahdollisuutta Naistenmatkantien ja Lentoasemantien hyvin toimivan liikennemympyrän säilyttämiseen on mielestämme vielä harkittava.

Raitiotien vetäminen **Suupalta Terveyskeskuksen kautta aikanaan lentokentälle** voi tulla ajankohtaiseksi tulevina vuosikymmeninä, jos Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 mahdollistetut suunnitelmat Tampereen Kehä II:sta ja Tampereen oikoradasta toteutuvat ja lentokentän toiminta kehittyä optimistisimpien toiveiden mukaisesti.

KYSYMYS: Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?

PIRKKALA-SEURAN VASTAUS: Pirkkalan ratasuunnan rakentaminen on perusteltua aloittaa mahdollisimman pian, kun radan toinen vaihe Pyynikintorilta Lentävänniemeeseen ja Hämeenkadulta Tampereen linja-autoasemalle on saatu valmiiksi eli jo 2020-luvun lopulla. Pirkkala-seuran

hallituksen kanta tähän ei ole yksimielinen. Kaksi meistä olisi rakentamassa Pirkkalan ratasuunnan raitiotien ainoastaan Partolaan saakka, ei pidemmälle.

KYSYMYS: Suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutusarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?

PIRKKALA-SEURAN VASTAUS: Suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutusarvioiden kattavuus on yleisesti ottaen ainakin Pirkkalan ratahaaran osalta hyvä eli antaa monipuolisen kuvan siitä, mitä on tulossa ja mitkä ovat eri ratkaisuvaihtoehtojen hyvät ja huonot puolet sekä riskit. Taloudelliset arviot ja kustannusten jako kuntien kesken puuttuvat, mutta ovat tulossa kesän 2020 aikana. Pirkkala-seuraa kiinnostaa erityisesti raitiotien ja bussien liikennöinnin yhteen sovittaminen. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta on jo tehnyt linjastosuunnitelman syksyä 2021 varten, jolloin raitiotien toiminta alkaa ja jatkosuunnittelu tapahtunee sitä mukaa kun raitiotien rakentaminen edistyy.

Pirkkala-seura haluaa lopuksi korostaa, ettei tämä lausunto ole kannanotto raitiotien Pirkkalan ratahaaran rakentamisen puolesta. Lausunnossa vastataan vain lausuntopyynnössä esitettyihin kysymyksiin oletuksella, että kyseinen ratahaara aikanaan rakennetaan. Periaatepäätöksen siitä, haluaako Pirkkala raitiotien alueelleen, tekee Pirkkalan kunnanvaltuusto. Varsinainen rakentamispäätös tehdään aikanaan erikseen. Pirkkala-seura on valmis ottamaan asiaan jatkossakin kantaa pyydettäessä.

PIRKKALA-SEURAN HALLITUS

Petri Laiho

Puheenjohtaja

p. 0400 915 012

pirkkalaseura@gmail.com

Kirjaamo

Lähettiläjä: Mellin Sari
Lähetetty: tiistai, 12. toukokuuta 2020 12:25
Vastaanottaja: Kirjaamo
Aihe: Lausunto - Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineisto
Luokat: Oranssi luokka

Hei,

ohessa Pirkkalan vammaisneuvoston kommentit alla olevaan asiaan:

Vammaisneuvosto esittää kannanottonaan, että ratikka tulee saada ensin Suupalle ja sitten terveystakeskukseen. Tämä ei saa kuitenkaan aiheuttaa liikenneympyrän poistamista Naistenmatkantietä.

Ystävällisin terveisin

Sari Mellin
Vammaispalvelupäällikkö, vammaisneuvoston sihteeri
+358 40 133 5689
sari.mellin@pirkkala.fi

PIRKKALAN KUNTA
PL 1001
33961 Pirkkala
www.pirkkala.fi

Twitter [@Pirkkalankunta](https://twitter.com/Pirkkalankunta)
Instagram [@pirkkalankunta](https://www.instagram.com/pirkkalankunta)
Facebook [@pirkkalankunta](https://www.facebook.com/pirkkalankunta)
LinkedIn [@pirkkalan-kunta](https://www.linkedin.com/company/pirkkalan-kunta)
YouTube [Pirkkalan kunta](https://www.youtube.com/Pirkkalan_kunta)

PIRKKALA


Lähettiläjä: Tuominen Ville-Mikael <Ville-Mikael.Tuominen@tampere.fi>
Lähetetty: maanantai, 27. huhtikuuta 2020 10:02

Aihe: Lausuntopyyntö Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta
Dnro TRE:2458/2020

Hei,

Ohessa on lausuntopyyntö, johon toivomme vastausta 17.5.2020 mennessä osoitteeseen kirjaamo@tampere.fi.

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmän puolesta,

Mikko Nurminen
Ohjausryhmän puheenjohtaja

--

Ville-Mikael Tuominen
projektijohtaja, Raitiotien kehitysohjelma
+358 50 343 0700
ville-mikael.tuominen@tampere.fi



Kaupunkiympäristön palvelualue, Raitiotien kehitysohjelma
PL 487 (Frenckellinaukio 2E), 33101 Tampere
www.tampere.fi/raitiotie

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineisto

Pirkkalan Vanhusneuvoston lausunto 14.5.2020

Aineisto on laadittu hyvin ja kattavasti.

Pirkkalan linjausvaihtoehdot:

- 1) Nuolialantietä Partolaan
- 2) Naistenmatkantietä Turriin

Raide olisi hyvä olla Turriin saakka (huonokulkuiset vanhukset). Lisääntyvästi nyt asukkaita alueella Solja ja Kyösti sekä tulevaisuudessa Turri ja Sankila. Onko raide lentoasemalle tarpeellista?

Vanhusneuvoston sihteeri

Sanna Laakkonen

kotihoitopäällikkö

15.5.2020

POL-2020-25757

Tampereen kaupunki

Lausuntopyyntöne 27.4.2020

Lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

Poliisilaitos esittää luonnosaineistosta lausuntonaan seuraavaa.

Poliisilaitos kannattaa julkisen liikenteen kehittämistä ja suunnitellun raitio-tieverkoston laajentamisesta. Raitiotien laajentaminen luonnoksessa esite-tyllä tavalla on omiaan sujuvoittamaan liikkumista kaupungissa ja sen lähi-alueilla sekä lisäämään liikenneturvallisuutta. Erityisesti etelän suuntaan tapahtuva laajentuminen tulisi mahdollisesti palvelemaan poliisilaitoksen asiakkaita, mikäli Nekalan kaupunginosaan suunniteltu poliisitalohanke to-teutuu.

Hatanpään valtatielle suunnitellun raitiotiejatkeen rakentamisen aikana ja sen valmistuttuakin on turvattava poliisin hälytysajoneuvojen esteetön pääsy poliisiaseman pihasta liikenneväylälle.

Apulaispoliisipäällikkö

Kari Hemminki

TAMPEREEN KAUPUNKI
Kirjaamo

TAMPEREEN KAUPPAKAMARIN LAUSUNTO RAITIOTIEN SEUDULLISEN
YLEISSUUNNITELMAN LUONNOSAINEISTOSTA

Kiitämme mahdollisuudesta antaa lausunto raitiotien seudullisen yleissuunnitelman aineistosta. Tampereen kauppakamarin henkilökunta sekä luottamushenkilöt ovat osallistuneet aktiivisesti valmisteluun sidosryhmätyöpajoissa. Tiivistämme lausunnossa oleelliset huomiomme valmisteluaineistosta.

C) MAHDOLLISET SUOSITUKSENNE RAITIOTIEN LINJAUKSEKSI PERUSTELUINEEN

Pirkkalan ratahaaran osalta pidämme parhaana vaihtoehtona Ilmailukadun tai Messukeskuksen linjausta. Jatkovalmistelussa valintaa kannattaa valmistella yhteistyössä messukeskuksen, sen käyttäjien ja urheilu- ja tapahtumatoiminnan kävijöiden palautteen pohjalta.

Merkittävä osa Tampereelle kohdistuvasta asiointi- ja työssäkäyntiliikenteestä tulee Tampereelle etelän ja Pirkkalan suunnasta. Kulkumuotoina on joukkoliikenne ja yksityisautot.

Eteläinen linjaus on hyvä suunnitella niin, että se palvelee alueella toimintaansa voimakkaasti kehittävän Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen käyttäjiä sekä alueen työpaikkoja ja asumista. Kauppakamarin näkemyksen mukaan se onnistuu parhaiten, kun raitiotie linjataan kulkemaan Ilmailukatua pitkin. Viemällä raitiotie tätä linjausta pitkin, voimme synnyttää Tampereen ja Pirkkalan rajoille uutta liiketoimintaa ja merkittävän tapahtuma- ja vapaa-ajan keskuksen.

2020-Luvulla Tampereen messukeskuksen tapahtumissa ja harrastetiloissa käy vuosittain lähes miljoona kävijää. Se on yksi Suomen suurimmista messukeskuksista. Tampereen Messu- ja Urheilukeskus on myös yleisurheilun, jalkapallon, futsalin ja salibandyn harjoittelu- ja kilpailukeskus, jossa käy 2020-luvulla vuosittain 300 000 urheilijaa tai harrastajaa.

Liittämällä alue raitiotieliikenteeseen vahvistetaan sen vetovoimaa entisestään. Vapaa-ajan/harrastusmatkat ovat joukkoliikenteelle perinteisesti vaikea kohderyhmä. Raitiotien kulkiessa Ilmailukadulla myös näitä matkoja voidaan siirtää yksityisautoilusta joukkoliikenteeseen. Alueella on myös valmiiksi sopivia kohteita, joissa voidaan kehittää liityntäpysäköintiä. Raitiotie palvelisi myös Sarankulman ja Ilmailukadun teollisuuden- ja kaupan työpaikkakeskittyymiä.

Ilmailukadun ja Messukeskuksen linjauksissa on suurempi käyttäjäpotentiaali. Nuolialantien linjaus siirtää ainoastaan nykyiset joukkoliikennekäyttäjät busseista ratikkaan. Vaikutuksia joukkoliikenteen kulkutapaosuuksiin ei juurikaan ole. Messukeskuksen ja Ilmailukadun linjaukset tuovat todennäköisesti enemmän uusia käyttäjiä joukkoliikenteen pariin, koska alueelle on mahdollisuus kehittää suuria liityntäpysäköintialueita ja sähköautojen latauspisteitä.

Lähiympäristön tulevaisuuden maankäyttösuunnitelmat (Rataharkko, Lakalaiva ja ratapihan siirto) tekee ratikkaan tukeutuvasta yritysalueesta houkuttelevan kohteen investoinneille ja yritysten sijoittumiselle. Tämän mahdollistaa ilmailukadun linjaus. Alueella toimii jo ennestään useita merkittäviä kotimaisia ja kansainvälisiä vientiteollisuuden yrityksiä.

Kun kaikki vaihtoehtoiset linjaukset joka tapauksessa tiivistävät ja tukevat kaupunkirakennetta merkittävästi, voi tässä yhteydessä painottaa elinkeinon näkökulmaa. Raitiotieratkaisuilla ei ole toistaiseksi edistetty juuri työpaikka-alueiden kehittymistä. Nyt tähän voidaan tehdä muutos.

Aineistossa esitetään, että yksi negatiivinen seuraus Ilmailukadun ja Messukeskuksen linjauksissa on joukkoliikenteen pääreittien hajautuminen koska Nuolialantiellä on säilytettävä hyvä

joukkoliikenteen palvelutaso. Nuolialantie on loistava väylä rakentaa miehittämätön bussiyhteys Partolan palvelujen ja Rantaperkiön väliin, siten se palvelisi joustavasti alueen asukkaita, Tampereen keskustaan sekä Partolaa.

Huomiot muista linjauksista

Autoliikenteen kapasiteettia ei tule heikentää pysyvästi tärkeillä työssäkäyntiväylillä. Mahdollinen ongelma syntyy esimerkiksi Hatanpään valtatiehaaran haaralla autotien muuttamisella 1+1 kaistaiseksi. Aineistossa todetaan, että autoliikenne jonoutuu, mutta katsotaan tämän olevan hyväksi joukkoliikenteen kilpailukyvyille. Huomautamme, että yhtä lailla joukkoliikennevälineet seisovat liikenteen puurotuessa.

Yleisesti ottaen tulisi tarkastella niitä linjauksia, joissa rakentamisen aikaiset yritysvaikutukset ovat vähiten kielteisiä. Esimerkiksi Räikkä-Soppeenmäkivaihtoehdossa rakentamisen aikaisilla yritysvaikutuksilla nähdään olevan suuria kielteisiä vaikutuksia.

D) NÄKEMYKSENNE RAITIOTIEJÄRJESTELMÄN LAAJENTAMISEN AJANKOHDASTA

Lähimpänä toteutuskelpoisuutta lienevät Pirkkalan suunta sekä Linnainmaa-Lamminrahka suunta. On hyvä ottaa huomioon mahdolliset valtiovallan elvytysmahdollisuudet pandemian talousvaikutusten ehkäisemiseksi. Niin ratikkaa, kuin muitakin Tampereen hankkeita tulee punnita, siltä kantilta, että sopisivatko ne hyväksi elvytyshankkeiksi.

E) SUUNNITELMIEN, VAIHTOEHTOVERTAILUJEN JA VAIKUSTENARVIOINTIEN KATTAVUUS; ONKO JOKIN KESKEINEN NÄKÖKULMA JÄÄNYT LIIAN VÄHÄISELLE HUOMIOLLE TAI YLIKOROSTUNUT

Kaupungin viranhaltijoiden toimesta työpajoissa on korostunut se, että Nuolialantien linjaus olisi ylivoimaisesti parempi ja nopeampi toteuttaa. Toivoisimme, että vaihtoehtoisten linjausten arviointi on tasapuolista ja ottaa huomioon laajasti Elinkeinopoliittiset vaikutukset.

LOPUKSI

Yleissuunnitelmavaiheessa valtuuston päättäessä raitiotien rakentamisesta sitä perusteltiin erittäin vahvasti elinkeinopoliittisilla hyödyillä. Uskomme, että suurimmat hyödyt kaupungille ja yrityksille koituvat näillä toimenpiteillä.

Tampereella 15.5.2020



Antti Eskelinen
toimitusjohtaja

Tampereen kauppakamari



Tampereen kaupungin vammaisneuvoston ja esteettömyystyöryhmän yhteinen lausunto koskien Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistoa

15.5.2020

Vammaisneuvosto ja esteettömyystyöryhmä suosittelevat, että seuturatikkaa suunnitellessa ja rakennettaessa otettaisiin huomioon yleinen saavutettavuus, esteettömyys, turvallisuus, pysäkit, kadunylitykset, suojatiet, tienristeykset, liikennevalot, se, että muu julkinen liikenne ja syöttöliikenne pitää myös olla esteetöntä, maankäyttö, luontoarvot (maastot, vesistöt, kasvit, eläimet), kuntalaisten kodit ja pihat sekä työpaikat.

Alueelliset vammaisneuvostot muissa seutukunnissa tulisi ottaa mukaan suunnitteluun. Alueiden asukkaat ovat usein parhaita asiantuntijoita siinä, mikä on turvallista ja toimivaa juuri heidän naapurustossaan reittien ja kulkuväylien suhteen. Pysäkeiden tulisi sijoittua lähelle raitiotien käyttäjiä ja heidän tarvitsemiaan palveluita. Tulisi kartoittaa paikallisten näkemyksiä heille tärkeistä kohteista ja sijoittaa sekä reitti että pysäkit sen mukaan.

Viitaten aiempiin lausuntoihinsa Tampereen raitiotien ensimmäisen ja toisen vaiheen esteettömyydestä, vammaisneuvosto ja esteettömyystyöryhmä toteavat samojen esteettömyysnormien pätevän myös seudulliseen raitiotiehen.

Vammaisneuvostossa ja esteettömyystyöryhmässä pohdittiin suuntien ja reittien etuja ja haittoja. Tays-Kangasala nähdään luontaisena jatkumona Hervanta-Tays-linjalle ja sen varrella on Niihaman virkistysalue. Kangasala on kasvava kunta, jonne muuttaa paljon asukkaita ja tälle suunnalle tulee myös uusia asuinalueita. Kangasala-Lamminrahka: Piettasenkatu: Turvallisempi vaihtoehto kuin Mäentakusenkatu, jossa tilanahtaus heikentää jalankulun turvallisuutta, sillä jalkakäytävä ja pyörätie jouduttaisiin toteuttamaan minimileveydellä. Kangasala – Saarenmaa: Kehätie: Lintuhytin pysäkin sijainti ei ole optimaalinen, haasteita pysäkillä johtavalla kulkureitillä esteettömyydessä ja sosiaalisessa turvallisuudessa.

Pirkkala on myös kasvava kunta, jonne muuttaa paljon uusia asukkaita. Tämä suunta olisi luonnollinen jatkumo Hatanpään valtatieä eteenpäin. Ehdotetaan Nuolialantietä, sen varrella on paljon asutusta ja liiketiloja. Toisaalta Pirkkahallille olisi erittäin suotavaa päästä ratikalla. Erilaisten messujen aikaan liikenne ruuhkautuu helposti alueella. Messu- ja urheilukeskuksen saavutettavuus paranisi, jos pysäkki on lähempänä messukeskusta kuin Ilmailukadun vaihtoehdossa. Ilmailukadun reitti parantaisi myös messu- ja urheilukeskuksen saavutettavuutta. Vaihtoehto Terveyskeskus (päätepysäkki): Pysäkit kattavat keskusta-alueen parhaiten, jolloin saavutettavuus paranee. Tämä suunta mahdollistaa myös linjan jatkamisen lentokentälle.

Alustava aikataulu olisi 2020-luku, ja siitä eteenpäin, sen jälkeen kun on päästy sopimukseen budjetista, maankäytöstä, kaikista muista sopimuksista ja korvauksista. On otettava huomioon myös mahdolliset tulevat valitukset reitistöstä. Ajatuksella suunniteltuna ja laajennettuna useimman kunnan alueelle raitiotie palvelee kuntalaisia hyvin, on ekologisesti hyvä vaihtoehto ja lisä julkiselle liikenteelle.

Esko Jantunen

vammaisneuvoston puheenjohtaja

Sirpa Virtanen

esteettömyystyöryhmän puheenjohtaja

16.5.2020

Aihe: Lausuntopyyntö Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

Dnro TRE:2458/2020

Tampereen kaupunki pyytää lausuntoa Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistoon.

Tampereen Lasten Parlamentin kommentit kysymyksiin a) - c):

a) Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?

- Mielestämme tukee materiaali tukee selkeästi joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostumista

b) Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi?

- Vielä rakentamattomalla Saarenmaan alueella raitiotie toimisi maankäytön suunnittelemisen edellytyksenä.

c) Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?

- Lamminrahkan järkevimmät linjausvaihtoehdot olisivat vaihtoehtoyhdistelmässä VE Tenniskatu - VE Mäentakusenkatu, sillä Mäentakusenkadun käyttäjäpotentiaali on suurempi kuin Piettasenkadun VE:n. VE Mäentakusenkadun varrella on kaksi isoa koulua, joten käyttäjiä tulisi lisää myös koulujen kautta.
- Saarenmaan järkevin linjausvaihtoehto olisi vaihtoehdossa VE Kauhakorvenkatu, sillä sen käyttäjäpotentiaali on suurempi ja vaikutusarvioltaan positiivisempi.
- Pirkkalan suunnan järkevin linjausvaihtoehto olisi VE Ilmailunkatu - VE Terveyskeskus, sillä sen käyttäjäpotentiaali on suurin sekä sen varrella olisi Messukeskus. Myös Lakalaivan mahdollinen tuleva rautatieasema olisi VE Ilmailukadun lähellä.
- Ylöjärven vaihtoehdoista paras mielestämme on ratahaara VE Ryydynpohja - VE Mikkolantie - VE Asema, sillä Ylöjärven mahdollinen tuleva rautatieasema olisi tämän VE:n päätepysäkinä. Näin saataisiin hyvä yhteys rautatieasemallekin.

d) Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?

- Rakennusaikataulu tuntuu tosi pitkältä ajalta, mutta on hyvin ymmärrettävää, että siihen menee paljon aikaa.
- Ylöjärvelle raitiotie tarvitaan 10-20 vuoden sisällä.

16.5.2020

- Raitiotie olisi hyvä saada Pirkkalaan sekä ainakin Linnainmaalle saakka 10 vuoden sisällä. Lamminrahkaan raitiotie tarvitaan vasta noin 15-20 vuoden kuluessa, kun aluetta on saatu kehitettyä.

- e) Suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?
 - Selkeitä. Materiaalissa emme ainakaan itse huomanneet puutteita tai ylikorostettuja tiettyjä näkökulmia.

Tampereella 12.5.2018

Tampereen Lasten Parlamentin hallitus



Tampereen nuorisovaltuuston kokouksessa 19.5.2020 Nuorisovaltuustolle esitettiin lausuntopyyntö ja kysymyksiä raitiotien yleissuunnitelmaa koskien.

Tampereen nuorisovaltuusto näkee raitiotien ja sen kaavaillun seudullisen raitiotiesuunnitelman tukevan kestävästä kaupunkikehityksestä. Laajasti Tamperetta ja ympäryskuntia palveleva raitiotie turvaa laadukkaasti joukkoliikennetarjonnan kysynnän jatkuvasti kasvaessa. Tarjonnan parantamisen lisäksi raitiotie lisää joukkoliikenteen houkuttelevuutta liikkumismuotona. Esitetty raitiotiesuunnitelma myös tukee Tampereen pyrkimyksiä tulla hiilineutraaliksi ja kestävästä kehityksestä tukevaksi kaupungiksi.

Nuorisovaltuusto tiedostaa raitiotien roolin joukkoliikennejärjestelmässä suurten joukkojen kuljettimena. Siksi valittavien linjausten on oltava sellaisia, joissa maankäyttö raitiotien läheisyydessä on mahdollisimman tiivistä. Tämä tarkoittaa runsasta asuin- ja työpaikkarakentamista sekä monipuolisia vapaa-ajan palveluita. Sellaisilla alueilla, joilla maankäyttö ei olennaisesti kehity nykyisestä, ei siten ole niin suurta tarvetta raitiotielle. Joukkoliikenteen toimivuus on kuitenkin turvattava myös alueilla, jotka jäävät linjauksia valittaessa raitiotiestä olennaisesti sivuun.

Nuorisovaltuusto esittää seuraavia huomioita koskien esitettyjä linjausvaihtoehtoja:

Ylöjärven ratahaara

Raitiotien sijoittaminen rautatien kanssa samaan maastokäytävään tai lähelle sitä on monin tavoin mahdollisuuksia poissulkeva vaihtoehto. Ylöjärven suunnalla on potentiaalia myös lähijunaliikenteeseen, joten raitiotien linjauksia valittaessa olisi hyvä keskittyä rautatiesta kauempana sijaitseviin linjauksiin. Rautatie aiheuttaa lisäksi merkittävän estevaikutuksen raitiotien vierelle ja heikentää raitiotien saavutettavuutta.

Teivon alueen kehittämistä silmälläpitäen on Ryydynpohjan linjausvaihtoehto parempi. Ryydynpohjan linjaus myös mahdollistaa Tampereen puolella paremmin maankäytön kehittämisen. Mikkolantien ja kantatien linjausvaihtoehtoja vertailtaessa on vastaavasti pyrittävä valitsemaan suurimman mahdollisen kysynnän vaihtoehto.

Lamminrahkan ratahaara

Ruotulan alueen linjaus riippuu pitkälti golfkenttien alueen kehittämisestä. Mikäli golfkenttien tilalle rakennetaan tiivis asuinalue, on Tenniskadun vaihtoehto parempi. Tämä johtuu ennen kaikkea siitä, että Teiskontien linjauksen vieressä on merkittävää estevaikutusta aiheuttava liikenneväylä. Teiskontien linjausta ei voi perustella myöskään vertaamalla sitä Hervannan Valtaväylään, koska Teiskontien tapauksessa linjaukselle on olemassa selkeä vaihtoehto.

Linnainmaan alueen linjauksen valinnassa on noudatettava pitkälti samoja perusteita kuin Ruotulan alueella. Mäentakusenkadun linjauksen etuja ovat nykyisen maankäytön ja erityisesti Leinolan koulun saavutettavuus. Piettasenkadun vaihtoehto nousee paremmaksi siinä vaiheessa, kun siihen yhdistetään tiivistynyttä maankäyttöä esimerkiksi Lahdentien kattamisen avulla.



Pirkkalan ratahaara

Nykyisellä maankäytöllä Nuolialantien linjaus palvelee suurempia ihmisjoukkoja ja on siten parempi vaihtoehto. Erityisesti linjausvaihtoehdon eduksi on laskettava Härmälänrannan alueen hyvä saavutettavuus. Ilmailunkadun linjaus vaatisi huomattavaa täydennysrakentamista. Ilmailunkadun ympäristöä pitäisi muuttaa nykyisestä väljästä teollisuusalueesta enemmän tiiviiksi asuin- ja työpaikka-alueeksi. Ilmailunkadun linjauksen eduksi on laskettava, että mahdollinen tuleva Tampereen eteläinen rautatieasema on sen varrella. Ilmailunkadun linjaus muuttuu Nuolialantien linjausta houkuttelevammaksi, jos maankäyttöä Ilmailunkadun varrella tiivistetään huomattavasti. Mikäli Ilmailunkadun linjaus valitaan, on myös kiinnitettävä erityistä huomiota Härmälänrannan asuinalueen ja Härmälän koulun saavutettavuuteen sekä turvattava Nuolialantien varren joukkoliikennetarjonta.

Nuorisovaltuusto kannattaa raitiotiejärjestelmän laajennuksien toteuttamista mahdollisimman nopeasti. Toteutus on mahdollisuuksien mukaan linkitettävä maankäytön muutoksiin: raitiotien olisi hyvä olla valmis jo varhaisessa vaiheessa maankäytön kehittymistä tai sitä ennen, jotta vältetään Lentävänniemen raitiotien kaltaiset viivästyksset.

Nuorisovaltuusto kokee tärkeäksi tunnustaa raitiotien ohella muidenkin liikkumismuotojen, erityisesti lähijunaliikenteen, mahdollisuudet. Tarkasteluja olisi hyvä suorittaa Ylöjärven suunnan lähijunaliikenteen ja vastaavasti Tesoman suunnan raitiotien osalta.

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineisto,
Dno TRE:2458/2020.



Tampereen polkupyöräilijät ry kiittää mahdollisuudesta olla edelleen mukana raitiotien suunnittelussa.

Yleistä:

Pyöräliikenne ja raitiotie tukevat toisiaan. Ne muodostavat yhtenäisiä matkaketjuja, joissa esimerkiksi matka kotoa alkaa pyöräilemällä lähimmälle raitiovaunupysäkille, josta raitiovaunulla keskustaan ja keskustassa edelleen kaupunkipyörällä perille. Raitiotie osaltaan helpottaa autotonta elämäntävyä. Mielestämme kaikki valitut laajenemissuunnat ovat perusteltuja, kunhan samalla ollaan riittävän kunnianhimoisia myös muun yhdyskuntarakenteen suunnittelun osalta.

Tampereella ja Tampereen seudulla on paljon kehitettävää sellaisten pyöräilyn pääreittien osalta, jotka kulkevat pitkälti jokaisen laajenemishaaran mukaista reittiä tai hyvin lähellä suunniteltua raitiotiereittiä. Pääreittien parantamista on syytä tehdä raitiotien rinnalla, kuten on tehty esimerkiksi Hervannan ja keskustan välillä tai vähintäänkin huomioida pääreitit tilavarauksissa siten, että laadukas (ns. baanatasoinen reitti) on mahdollinen toteuttaa myöhemmin.

Osassa vaihtoehtojen arviointia olikin näkökulmana myös mahdollisuudet kehittää jalankulun ja pyöräily-yhteyksiä, mutta mieluummin olisimme nähneet tämän olevan mukana vielä selkeämmin kaikkien vaihtoehtojen osalta.

Vaikka oletamme esitettyjen poikkileikkauksien olevan lähinnä esimerkkiluonteisia, niin vaikuttaa, että lähtökohtana on ollut 2,5m kaksisuuntaisen pyörätien tavoiteleveys. Kuitenkin monessa kohdassa puhutaan pääreiteistä, jonka lisäksi alueiden kehittäminen tuo lisää käyttäjiä väylille, joten perusteltua olisi käyttää suunnitelmissa ainakin 3,0m perusleveyttä. Tarkemmissa suunnitelmissa toivomme hyödynnettävän parhaita käytännön kokemuksia, joita esimerkiksi Helsingin osalta on dokumentoitu hyvin pyöräliikenne.fi-sivustolle.

Suunta Kangasala-Lamminrahka

Ruotulan alueella seudullinen pääreitti (laatukäytävä) kulkee Teiskontien eteläpuolella, kun taas raitiotie on hahmoteltu pohjoispuolelle. Pohjoispuoli on perusteltu valinta tulevan maankäytön kannalta, mutta samalla se asettaa haasteen edellä mainituille matkaketjuille, joissa osa matkasta kuljetaan raitovaunulla, osa pyörällä. Näissä tilanteissa Teiskontie luo esteen hyödyntää tehokkaasti pääreittiä.

Emme halua asettaa Ruotulan kohdalla vaihtoehtoja paremmuusjärjestyksen, vaan kommentoimme kummankin etuja ja haittoja. VE Teiskontien hyvä puoli on, että raitiotie ei vie tilaa pääreitin kehittämiseksi nykyisellä sijainnillaan ja reittiä voitaneen Teiskontien estevaikutuksesta huolimatta hyödyntää, mikäli ylityspaikat mietitään pysäkkien mukaan. VE Tenniskatu taas vaatii rinnalleen hyvätasoisen pyörätien, koska nykyinen pääreitti jää jo kauemmas. VE Tenniskadun kohdalla on syytä miettiä koko pääreitin linjauksen siirtämistä kulkemaan raitotien linjaa aina TAMK-TAYSilta saakka ja hyödyntäen Teiskontien ylittävää raitiotietä: tällöin pääreitille ei tule valo-ohjattua Teiskontien ylitystä ja se kulkee keskellä Ruotulan uutta aluetta alusta alkaen. Samoista syistä pääreitin siirto Teiskontien pohjoispuolelle olisi perusteltua myös VE Teiskontiessä, mutta tilankäytöllisesti tämä voi olla haastavaa. Kummassakin vaihtoehdossa on huomioitava Teiskontien sillan suunnittelussa, että pääreitille ei muodostu ylimääräisiä korkeuseroja tai käännöksiä.

Linnainmaalla VE Piettasenkatu vaikuttaa pyöräliikenteen kehittämisen kannalta paremmalta, koska tällöin Mäentakusenkadun pääreittiä pystytään kehittämään vapaammin. VE Mäentakusenkadun poikkileikkauksessa 2,25m pyörätiet ovat kapeita pääreitiksi, jos valitaan kaksisuuntaiset järjestelyt. Yksisuuntaisille taas tila on riittävä, mutta haaste on, missä systeemivaihdos kaksisuuntaisista yksisuuntaisiin tehtäisiin. Vähintäänkin samalla olisi Linnainmaan alueen pyöräliikenteen järjestelyjä muutettava muutenkin yksisuuntaisiin järjestelyihin perustuvaksi, jotta järjestelmä olisi käyttäjälle looginen. Materiaalissa todetaan jo valmiiksi, että Mäentakusenkadulla ei ole riittävästi tilaa laadukkaille kävelyn ja pyöräilyn järjestelyille; lähtökohtaisestikin olisi vaikea suositella kyseisen vaihtoehdon valitsemista.

Huomautamme vielä, että Heikkilänkatu-Mäentakusenkatu-Aitolahdentie on pyöräliikenteelle tärkeä risteyskohta, josta Heikkilänkadulta tuleva seudullinen pääreitti kääntyy pohjoiseen Aitolahdentielle ja jatkuu alueellisena pääreittinä kahteen muuhun suuntaan, joten reittien sujuvuuteen on kiinnitettävä erityistä huomioita.

Suunta Kangasala Saarenmaa

Kiitämme, että vaihtoehtojen vahvuuksia ja heikkouksia analysoitaessa on mietitty mahdollisuuksia kehittää seudullista pääreittiä. Saarenmaan alueen suunnittelussa on niin paljon avoimia kysymyksiä, että vaihtoehtojen arvioiminen on vaikeaa. Kauhakorvenkatu, joka kulkee keskellä nykyistä kaupunkirakennetta, vaikuttaa kuitenkin nykyisen tiedon valossa järkevämmältä. Kehätien varteen, alueen ulkolaidalle rakennettava raitiotie ei näyttäydä kovin mielekkäänä ainakaan siinä tapauksessa, että tie rakennetaan valtatiemäisenä, eikä muodostu jatkuvaa kaupunkirakennetta. Pyöräliikenteen pääreitti Lempäälästä Kangasalle olisi tässä vaihtoehdossa suorimmillaan, mutta uskoisimme Kauhakorvenkadun vaihtoehdon kehittävän tätäkin yhteyttä riittävän hyvin.

Suunta Pirkkala

VE Nuolialantiessä näemme riskinä, jääkö seudulliselle pääreitille ja sen kehittämiseen riittävästi tilaa.

VE Ilmailukadussa ja VE Messukeskuksessa haluaisimme nähdä esimerkkipoikkileikkauksi kunnianhimoisempaa suunnittelua pyöräteiden järjestelyissä, raitiotien reitti menee kuitenkin seudullista ja alueellista pyöräilyn pääreittiä ja alueella ei ole maankäytön osalta tiukkoja rajoituksia leveyksien suhteen.

Suunta Ylöjärvi

Tällä suunnalla on syytä erityisesti panostaa pyöräilyn ja jalankulun väylien parantamiseen. Erityisenä huomiona nykyisen pääreitin osalta on selkeä kehittämistarve kohdassa, jossa pyöräilyn pääreitti kaartaa valtatievarresta Mikkolantielle - tämä pitäisi saada nykyistä sujuvammaksi samalla kun suunnitellaan raitiotien järjestelyjä. Muut kehittämiskohteet riippuvat paljon tulevastakin maankäytöstä.

Lopuksi

Lopuksi kommentti hankkeiden tulevaan toteuttamiseen. Raitiotien ensimmäisessä vaiheessa suunnitelmat jaettiin raitiotien kannalta välttämättömiin osiin sekä nk. Rinnakkaishankkeisiin, jolle etsittiin rahoitus myöhemmin. Tämä aiheutti meidän kannaltamme merkittävää, pitkäkestoista epävarmuutta ja kulutti mielestämme tarpeettomasti päätöksenteon ja suunnittelun resursseja. Tätä kirjoitettaessa on edelleen hankkeessa suunniteltuja osia, joiden toteutuksesta ei ole tietoa. Jatkohaaroja rakennettaessa haluaisimme nähdä tilanteen, jossa koko katutilan ja muiden

hankkeen osien rahoitus ja toteutusaikataulu päätetään yhdellä kertaa toteutuspäätöksen yhteydessä.

Tampereella 17.5.2020

Tampereen polkupyöräilijät ry

Heikki Kerppilä, varapuheenjohtaja

heikki.kerppila@tarakka.fi, p. +358 40 7530069



Mikko Nurminen
Ohjausryhmän puheenjohtaja

kirjaamo@tampere.fi

Re: Lausuntopyyntö 27.4.2020, Dnro TRE:2458/2020

TAMPEREEN RAITIOTIEN SEUDULLINEN YLEISSUUNNITELMA

Kiitämme lausuntopyynnöstä ja lausumme seuraavaa:

Tampereen Ravirata Oy katsoo, että Ylöjärven ratahaaran osalta suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus on heikko ja puutteellinen. Hevostalous on Pirkanmaalla vahvinta Suomessa ja Tampereen Ravirata Oy järjestää raveja toiseksi eniten (45 päivää vuodessa). Mikkolantiellä toimii myös Suomen suurin yksityinen hevosklinikka, Tampereen Hevosklinikka Oy. Suunnitelmat on tehty ilman hevosklinikkaa ja ravirataa, puhumattakaan raviratayhtiön esittelemistä suunnitelmista kehittää alueelle tulevaisuudessa tapahtuma- ja liikuntakeskus. Katsomme, että keskeinen näkökulma on jäänyt liian vähälle huomiolle.

Lisätietoja

TAMPEREEN RAVIRATA OY

Päivi Lehtonen
toimitusjohtaja
paivi.lehtonen@teivo.fi
040-7795583

Matti Mahlamäki
hallituksen puheenjohtaja
matti.mahlamaki@tuni.fi
040-7075905

kirjaamo@tampere.fi

Lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

Kiitämme lausuntopyynnöstä. Lausunnossamme kiinnitämme erityisesti huomiota Tampereen Seudun Keskuspuhdistamon (Keskuspuhdistamo) johtojen sijoitteluun suhteessa luonnosaineistossa oleviin mahdollisiin raitiotien reitteihin.

Keskuspuhdistamon johtolinjojen suunnittelussa on huomioitu raitiotiejärjestelmän mahdollinen jatkuminen Pirkkalan suuntaan. Osa yhtiön johdoista on jo asennettu, osa on suunnitteilla. Mikään johto-osuus ei ole vielä käytössä. Käytön on suunniteltu alkavan järivedellä 2023. Johtolinjojen suunniteltuun sijaintiin ei enää voida tehdä muutoksia, koska osa johdoista on asennettu ja suuriläpimittaisilla johdoilla suunnan muutokset ovat hankalia/mahdottomia toteuttaa. Painejohtoja suunniteltaessa on pyritty noin 1,4 metrin asennussyvyteen putken laesta mitattuna.

Keskuspuhdistamon kaikki johdot viedään Tampereen Veden Trimble-johtotietojärjestelmään, mistä niiden sijainti tarvittaessa löytyy.

Hatanpään valtatie

Keskuspuhdistamon on yhteistoiminnassa Tampereen kaupungin ja muiden toimijoiden kanssa päätynyt sijoittamaan 2xDN1000 paineviemärit kadun länsipuolelle nykyisen Viinikanlahden puhdistamon tontille. Samaan johtoalueeseen on sijoitettu muidenkin johtolaitosten johtoja. Keskuspuhdistamon johdot eivät risteä Hatanpään valtatiellä. Keskuspuhdistamohankkeen aikataulussa on edellä kuvatulla tavalla toteutettu Hatanpään valtatiellä nyt olevien muidenkin johtojen siirto pois mahdolliselta raitiotieväylältä.

Johtolinja on asennettu mutta ei vielä käytössä.

Nuolialantie

Nuolialantiellä yhtiön johtojen sijoituksessa on huomioitu mahdollinen raitiotievaraus. Johtoja on itse asiassa siirretty suunnitteluvaiheessa muutaman kerran mahdollisimman hyvän sijoituspaikan saamiseksi.

Rantaperkiönkadun kohdalla (vaihtoehdot Messukeskus ja Ilmailunkatu) yhtiön DN1200 mm viettoviemäri alittaa Sarankulmakadun, tämä johto-osuus on jo asennettu.

Välillä Metsolankatu- Leirintäkatu Keskuspuhdistamon viettoviemäri (DN1200) on suunniteltu sijoitettavaksi katualueen pohjoispuolelle. Johto siirtyy Nuolialantien eteläpuolelle likimain Metsolankadun kohdalla, johdon korkeusasemassa on huomioitu tällä kohtaa raitiotieprojektin toivomukset. Johto kulkee Nuolialantien eteläpuolella nykyisen kevyenliikenteen väylän alla aina Sarankulmankadulle asti. Johtoa ei ole vielä asennettu, suunniteltu asennusvuosi on 2021-2022.

Välille Leirintäkatu-Pereentie johto kulkee Nuolialantien pohjoispuolella eikä risteä Nuolialantietä. Johdosta on asennettu väli Valmetinkatu-Naistenmatkantien alikulkusilta (Pirkkala). Väli Leirintäkatu-Valmetinkatu rakennetaan Keskuspuhdistamon johtojen osalta 2020.

Naistenmatkatie

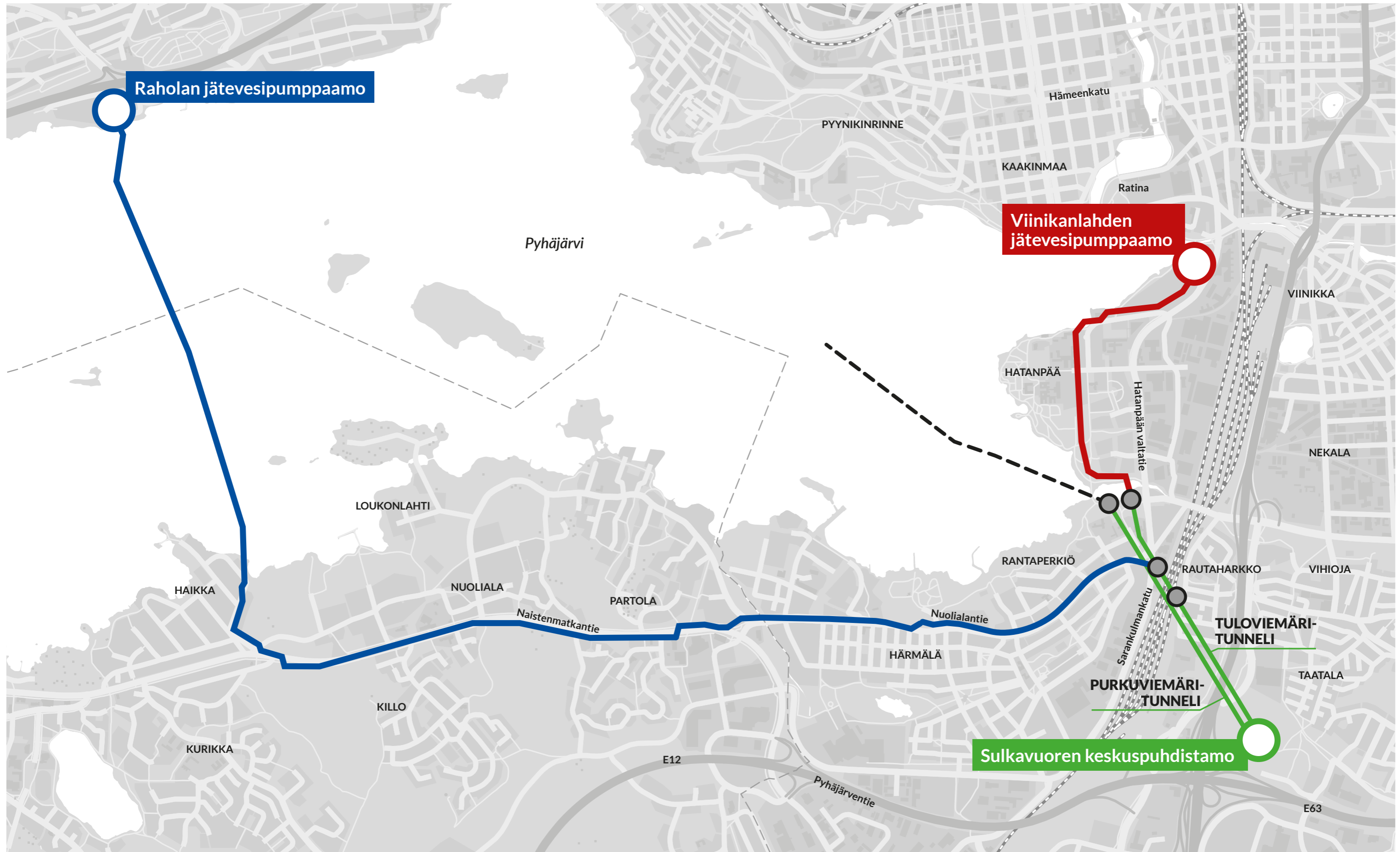
Yhtiön paineputki (2 x DN800) on suunniteltu välille Partolan alikulkusilta-Haikka kulkemaan Naistenmatkantien eteläpuolisen kevyenliikenteen väylän rakenteessa. Haikassa Naistenmatkantie alitetaan Mäkikadun kohdalla. Johto on suunniteltu toteutettavaksi 2022-2023.



Timo Heinonen
toimitusjohtaja

Liite: Keskuspuhdistamon siirtolinjojen yleiskartta

Tampereen Seudun Keskuspuhdistamo



Tampereen kaupunki
kirjaamo (kirjaamo@tampere.fi)
PL 487
33101 TAMPERE

Viitetieto Dnro TRE:2458/2020

Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma

Tampereen Sähköverkko Oy:n sähkönjakeluverkkoa on suunnitellun raitiotien alueelle ja tulee edellyttämään nykyisen verkoston muutoksia ja siirtoja raitiotien rakentamisen yhteydessä. Lisäksi Seuturaitiotie ei tule kaikin osin sijoittumaan Tampereen Sähköverkko Oy:n jakelualueelle, mikä tulee ottaa huomioon sähkönsyöttöjen ja liittymien osalta.

Ystävällisin Terveisin,

Tampereen Sähköverkko Oy

Kari Tappura
Suunnittelupäällikkö

Tampereen kaupunki
Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman ohjausryhmä

Viite TRE:2458/2020

Lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

Kiitämme lausuntopyynnöstänne. Olemme tyytyväisiä raitiotien laajentamisesta koko kaupunki- seudun joukkoliikennejärjestelmäksi. Nyt tehtävät päätökset vaikuttavat alueen asukkaiden arkeen pysyvästi. Siksi on hyvä, että asiassa kuullaan osallisia mahdollisimman laajasti. Olemme tutustuneet mielenkiinnolla Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistoon ja lausumme esittämiinne kysymyksiin seuraavaa:

- a) Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?

Kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen perusedellytykset ovat tiivis ja monipuolinen maankäyttö sekä joukkoliikenteen kilpailukykyinen matka-aika henkilöautoon verrattuna. Raitiotiejärjestelmä lähtökohtaisesti mahdollistaa maankäytön tiivistämisen ja kilpailukykyisen matka-ajan, mikä näkyy myös suunnitelmassa täydennysrakentamisen mahdollisuuksina ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvuna raitiotielinjojen vaikutusalueilla. Raitiotielinjojen vaikutusalueiden ulkopuolella tulee kuitenkin myös edelleen kehittää korkealaatuisten linja-autopalvelujen saatavuutta.

- b) Onko raitiotie jollain ratahaaralla edellytys maankäytön kehittämiseksi?

Raitiotie on maankäytön kehittämisedellytys jossain määrin kaikilla ratahaaroilla, mutta etenkin Lamminrahkan ja Saarenmaan haaroilla. Lamminrahka on yksi Tampereen seudun suurimpia uudisrakentamisalueita, joka sijaitsee kuitenkin suhteellisen kaukana Tampereen ydin- keskustasta. Raitiotie mahdollistaa Lamminrahkaan kaupunkimaisen asukastiheyden sekä kohtuullisen joukkoliikenteen kulkutapaosuuden. Lisäksi ratahaara edesauttaa Teiskontien varren maankäytön kehittämistä.

Saarenmaa sijaitsee syrjäisessä paikassa, jonne ei ole liikenteellisesti tai kestävän kehityksen kannalta perusteltua rakentaa uutta asuinalueita. Edes raitiotien jatkaminen alueelle ei muuttaisi tilannetta tarpeeksi. Kaupunkirakenteen ja yhdyskuntatalouden näkökulmista lisä- rakentaminen tulee suunnata olemassa oleville taajama-alueille sekä sellaisille uusille alueille, jotka sijaitsevat nykyisen infrastruktuurin läheisyydessä.

- c) Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?

Lamminrahkan haaran osalta suosittelimme vaihtoehtoa Teiskontie-Mäentakusentie, joka on sopiva yhdistelmä matkanteon sujuvuutta ja pysäkkien saavutettavuutta. Vaihtoehto on hyvä myös Leinolan asuinalueen kannalta.

Huolimatta maakuntakaavan taajamatoimintojen varauksesta emme pidä Saarenmaan haaran kumpaakaan linjausta mielekkäänä vaihtoehtona alueen syrjäisen sijainnin ja alueen rakentamisessa syntyvien infrarakentamisen korkeiden kynnyskustannusten vuoksi. Myöskään ekologiset näkökohdat eivät puolla uuden metsälähion rakentamista Saarenmaalle. Sen sijaan ehdotamme Annalan linjausta (liite 1) seuraavien syiden johdosta:

- Annala on olemassa oleva iso asutuskeskittymä, joka saataisiin tehokkaan raide-liikenteen pariin. Valitettavasti meillä ei ollut saatavilla tietoa Annalan tarkasta asukasmäärästä, mutta karkeiden laskelmiemme mukaan siellä asuu tällä hetkellä noin 6000 asukasta.
- 600 metrin aidon kävelymatkan etäisyydellä Annalan kolmesta pysäkistä asuisi vähintään 90 % alueen asukkaista. Pysäkkien läheisyydessä olisi lisäksi kaksi koulua, kolme päiväkotia, seurakuntakoti, opiskelija-asuntola ja kaksi päivittäistä varakauppaa.
- Annalan linjaus yhdistäisi Annalan Hervannan keskuksen palveluihin, tukisi Hervannan asemaa aluekeskuksena sekä palvelisi opiskelu- ja työmatkaliikennettä.
- Raitiotie lyhentäisi nykytilanteeseen verrattuna matka-aikaa julkisella liikenteellä Annalasta keskustorille noin 10 minuuttia ja rautatieasemalle noin 6 minuuttia.
- Raitiotie kohentaisi Annalan houkuttelevuutta asuinalueena. Liitteessä 1 esitetyille Annalan lisärakentamisalueille voitaisiin rakentaa kodit noin 2 600 uudelle asukkaalle. Näistä noin 600 asukasta sijoittuisi pientaloihin ja noin 2 000 kerrostaloihin ja pienkerrostaloihin.
- Näin ollen raitiotien käyttäjäpotentiaali lienee Annalan linjauksessa vähintään yhtä suuri kuin Saarenmaan vastaavassa.
- Annalan linjaus olisi noin kilometrin lyhyempi ja huomattavasti edullisempi vaihtoehto kuin Saarenmaalle menevä linjaus. Annalan linjaa olisi kuitenkin mahdollista vuosikymmenten päästä jatkaa Saarenmaalle, mikäli siihen silloin nähdään tarvetta.
- Annalan alueen joukkoliikenteen kulkutapajakauma ei tällä hetkellä ole kovin hyvä ja raitiotie parantaisi sitä oleellisesti.

Pirkkalan haaran osalta pidämme parhaimpana Ilmailunkadun vaihtoehtoa, joka palvelee muun muassa messukeskusta ja yritystoimintojen aluetta. Ilmailunkadun varteen on myös kaavailtu täydennysrakentamista. Lisäksi Lakalaivan aluekeskus on merkitty maakuntakaavaan. Jos alueen juna-asema joskus toteutuu, niin Ilmailunkadun linjaus palvelisi myös sen ympärille rakentuvaa keskustatoimintojen aluetta. Pirkkalan haaran pääte-pysäkiksi pidämme erityisesti operoinnin kannalta ensimmäisessä vaiheessa parhaimpana Suuppaa.

Ylöjärven haaran osalta kannatamme Ryydynpohjan vaihtoehtoa paremman käyttäjäpotentiaalin vuoksi. Samasta syystä pidämme parempana Leijapuiston linjausta. Emme pidä toden- näköisenä Ylöjärven juna-aseman käyttöönottoa näköpiirissä olevassa tulevaisuudessa. Matka-aikaerot eri vaihtoehtojen kesken ovat Ylöjärven haarassa kohtuullisen pieniä.

d) Näkemyksenne raitiotiejärjestelmän laajentamisen ajankohdasta?

Raitiotiejärjestelmän laajentamisessa on otettava huomioon ennen muuta olemassa olevien toimintojen ja asumisen saavutettavuus sekä uusien toimintojen ja asuntojen rakentamismahdollisuudet raitiotiepysäkkien läheisyyteen. Ehdotamme raitiotien haaroille seuraavaa toteuttamisjärjestystä: 1) Pirkkalan haara, joka on käyttäjäpotentiaailtaan ylivoimaisesti suurin, 2) Ylöjärven haara, joka tukee Hiedanrannan rakentamistavoitteita ja kasvamista Tampereen läntiseksi aluekeskukseksi, 3) Lamminrahkan haara, joka tukee Teiskontien varren ja Lamminrahkan rakentamistavoitteita ja 4) Annalan haara kohdassa c mainituista syistä. Saarenmaan haaraa ei mielestämme pidä toteuttaa kummallakaan esitetyllä vaihtoehdolla.

e) Suunnitelmien, vaihtoehtoverailujen ja vaikutustenarviointien kattavuus; onko jokin keskeinen näkökulma jäänyt liian vähäiselle huomiolle tai ylikorostunut?

Vaikutustenarviointi on varsin kattavaa, mutta lausuntomateriaalista puuttuvat täsmälliset kuvaukset eri vaikutusten sisällöstä ja tavoitteista. Näin ollen vaikutustenarvioinnin kattavuuden arviointi on vaikeaa. Jatkossa tarvitaan myös yksityiskohtaisempaa tietoa taloudellisista vaikutuksista. Vaihtoehtoverailuista puuttuu luonnollisesti tässä ehdottamamme Annalan haara. Toivomme, että sen toteuttamismahdollisuuksia tutkitaan huolellisesti.

Mari Walls
Rehtori

Liite 1 Luonnos Annalan raitiotiehaaraksi.

Valmistelijat

Panu Lehtovuori
Professori

Yhdyskuntasuunnittelun
teoria

Heikki Liimatainen
Tenure track -professori

Liikenne- ja kuljetus-
järjestelmät

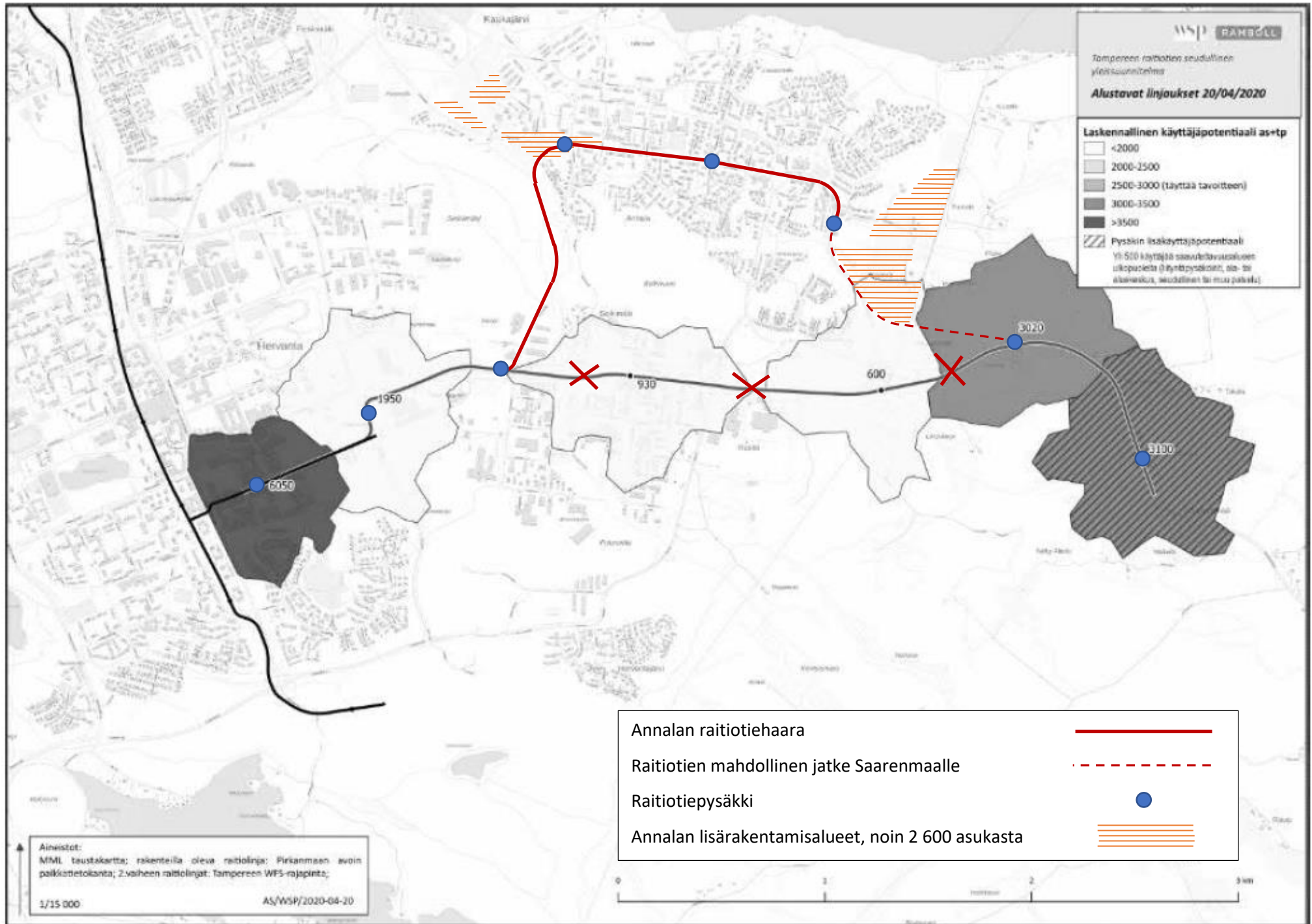
Juho Rajaniemi
Professori

Yhdyskuntasuunnittelu

Tampereen yliopisto / Rakennetun ympäristön tiedekunta

Allekirjoitus Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu Tampereen yliopiston asianhallintajärjestelmässä. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa Tampereen yliopistolta.

Liite 1. Luonnos Annalan raitiotiehaaraksi.



Tampereen ylioppilaskunnan lausunto raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

Tampereen ylioppilaskunta TREY kiittää mahdollisuudesta lausua Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistoon. Ylioppilaskunta katsoo raitiotien laajentamiseen valmistautumisen olevan perusteltua. Tällä hetkellä rakentuva raitiotieverkko tarjoaa hyvän rungon seudullisen joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Kattava, helppokäyttöinen ja ekologisesti kestävä joukkoliikennejärjestelmä on meille opiskelijoille tärkeä tavoite.

Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattamisen on oltava seudullisen liikennepolitiikan keskiössä nyt ja tulevina vuosikymmeninä. Meille opiskelijoille on tärkeää, että yhteyksiä kaupunkiseudun muistakin kunnista Tampereelle ja yliopiston kampuksille kehitetään aktiivisesti, sillä opiskelijoiden asumis- ja liikkumistarpeet ovat moninaiset. Kehyskunnissa asuu satoja Tampereen korkeakouluuyhteisön opiskelijoita, ja lähialueilta on voitava kulkea Tampereelle opiskelemaan myös jatkossa. Puitteissa, joissa seudullisen yleissuunnitelman tavoitteet toteutuvat, raitiotieverkon jatkorakentaminen seutukuntiin on perusteltua.

Tampereen ylioppilaskunta toivoo, että Seaturatikan suunnittelutyön edetessä tehdään kattavat ihmisvaikutusten arvioinnit. Lausuntopyynnön liitemateriaalissa ei ole eritelty eri ratasuuntien ja -linjausten vaikutuksia eri väestöryhmiin. Kattavat vaikutusarviot tukevat kuntalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa hankkeeseen ja tarjoavat perustan tietopohjaiselle päätöksenteolle. Alueiden eriytymisen ehkäiseminen ja yhteisöllisyyden lisääminen ovat tärkeitä tavoitteita myös joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä.

Tampereella 14.5.2020

Annika Nevanpää
Tampereen ylioppilaskunnan puheenjohtaja

Venla Monter
Tampereen ylioppilaskunnan pääsihteeri

LAUSUNTO

15.5.2020

Tampereen kaupunki

Kirjaamo

Lausuntopyyntö Dnro TRE:2458/220

TAMPEREEN YRITTÄJÄJÄRJESTÖJEN LAUSUNTO RAITIOTIEN SEUDULLISEN YLEISSUUNNITELMAN LUONNOSAINEISTOSTA

Tampereen yrittäjät, joka edustaa yrittäjäjärjestön tamperelaisia kaupunginosayhdistyksiä, on ollut myös Pirkanmaan Yrittäjien edustuksen kautta mukana erilaisissa työpajoissa ja workshoppeissa tuomassa omia näkemyksiään tulevien raitiotielinjausten kehittämiseksi. Heti alkuun haluammekin kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto yleissuunnitelman luonnokseen. Se, että elinkeinoelämän järjestöjen näkemyksiä on haluttu kuulla jo ennakkoon, on paitsi positiivinen signaali, myös erityisen merkittävää parasta mahdollista lopputulosta haettaessa.

Tampereen yrittäjien näkemyksen mukaan raitiotielinjauksia kaikkiin suuntiin pitäisi tarkastella sekä tulevan raitiotien palvelukyvyyn että sen käyttäjäpotentiaalin perusteella. Raitiotie tulee osaltaan korvaamaan muita liikennemuotoja ja siksi sen palvelukyvyyn pitää olla korkealla tasolla. Oleellista on, että kasvavan kaupunkiseudun palvelukyky ei ainakaan kokonaisuudessaan saa heiketä.

Raitiotie on lisäksi merkittävä vetovoimatekijä eri alueiden työpaikkakeskittymille. Näkemysemme on, että myös tämä tosiasia pitäisi ottaa vahvasti huomioon raitiovaunun tulevia linjauksia suunniteltaessa. Yrittäjien mielestä linjaukset pitäisi suunnitella niin, että matkaketjut olisivat sujuvia. Tämän vuoksi yrittäjien mielestä yksityiskohtaiset linjaukset niin Lamminrahkan kuin Ylöjärven suuntaan pitäisikin valita edellä kuvattujen kriteerien perusteella.

Erytisesti Tampereen yrittäjät haluaa tässä vaiheessa prosessia ottaa kantaa Pirkkalan ratahaaran linjaukseen. Tampereelle suuntautuvasta asiointi- ja työssäkäyntiliikenteestä merkittävä osa tulee etelän suunnalta. Sarankulma, Messu- ja Urheilukeskuksen ympäristö sekä vahvasti kehittynyt Partolan alue ovat kaikki alueelle merkittäviä työpaikkakeskittymiä, ja alueella on huomattava määrä alueen kononaistaloudelle merkittäviä yrityksiä. Alueella on lisäksi edelleen jatkossakin paljon potentiaalia uuden yritystoiminnan sijoittumiseen, ja tässä alueen liikenneyhteyksien kehittämisellä on aivan keskeinen rooli.

Messu- ja Urheilukeskus on lisäksi merkittävä tapahtumakeskittymä koko seudulla tuoden isoine tapahtumineen paikalle merkittävästi kävijöitä myös Pirkanmaan maakuntarajojen ulkopuolelta. Tapahtumien kannalta toimivat liikenneyhteydet ovat merkittävä vetovoimatekijä. Messu- ja Urheilukeskuksessa on myös mittava määrä erilaista nuorten harrastustoimintaa, joka puolestaan vaatii hyviä kulkuyhteyksiä.

Suunniteltaessa raitiotielinjauksia Pirkkalan suuntaan on hyvä ottaa huomioon myös reitin läheisyydessä olevia maankäyttöalueita, kuten Rautaharkon ja Lakalaivan alueet. Unohtaa ei voi myöskään ratapihan siirron tuomaa mahdollisuutta.

Yrittäjät pitää parhaana vaihtoehtona raitiotien linjauksessa Pirkkalan suuntaan Sarankulmankatu-Ilmailukatua Messukeskuksen pohjoispuolta Partolaan. Tässä vaihtoehdossa pystytäisiin palvelemaan niin Härmälän asutusta, alueen merkittävää työpaikkakeskittymää, messujen kävijöitä kuin Messu- ja Urheilukeskuksessa käyviä urheilun harrastajia. Hyöty olisi siis meidän näkemyksemme mukaan tässä linjauksessa kaikista kokonaisvaltaisista.

Yrittäjien näkemyksen mukaan raitiotien rakentamisesta jatkossa niin Lamminrahkan, Ylöjärven kuin Pirkkalankin suuntaan pitäisi tehdä perusteellinen yritysvaikutusten arviointi niin tarkemmassa suunnitteluvaiheessa kuin rakentamisvaiheessakin. Rakentaminen ei saisi aiheuttaa yrityksille kohtuutonta haittaa.

Tampereella 15.5.2020



Mirka Lahti
puheenjohtaja
Tampereen yrittäjät

edustaen seuraavia jäsenyhdistyksiä:

Hervannan Yrittäjät ry
Härmälän-Sarankulman Yrittäjät ry
Kaukajärven Yrittäjät ry
Lielahden Yrittäjät ry
Nekalan-Koivistonkylän Yrittäjät ry
Pispala-Pyynikin Yrittäjät ry
Sammon Yrittäjät ry
Tammelanpuiston Yrittäjät ry
Tammerkosken Yrittäjät ry
Tampereen Käsityö- ja Teollisuusyhdistys ry
Tesoman Seudun Yrittäjät ry

15.5.2020

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma

Viite: TRE:2485/2020

VR-Yhtymän näkemykset Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

a) Onko suunnitelmalla varmistettu riittävästi kestävän ja joukkoliikennemyönteisen yhdyskuntarakenteen muodostuminen?

Suomi tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2035 mennessä, mikä tulee vaikuttamaan myös liikennesektorille asetettuihin päästövähennystavoitteisiin sekä liikennejärjestelmäsuunnittelun painotuksiin. Ympäristöystävällisen ja turvallisen raide- ja raitiotieliikenteen kasvu on välttämätön edellytys ilmastomuutoksen torjumiseksi.

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

c) Mahdolliset suosituksenne raitiotien linjaukseksi perusteluineen?

Linjauksen valinnassa tulisi painottaa matka-aikaa sekä maankäytön potentiaalia mahdollisimman suuren matkustajamäärän varmistamiseksi.

Huomioitavaa on, että tavoiteltava keskinopeus ei suunnitelmassa toteudu millään linjalla:

Ylöjärven haara (27-29 km/h, lähellä tavoitenopeutta)

Lamminrahka 24-28kmh

Saarenmaa 21-25kmh

Pirkkala 26-28kmh

Ylöjärvi 27-29kmh.

Pirkkalan ratahaaran kulkiessa Ilmailunkadun tai Messukeskuksen kautta mahdollistaisi se tulevaisuudessa Sarankulman juna-aseman toteutuessa vaihtoyhteyden lähi- tai kaukojunasta ratikkaan.

Ilmailukadun/Messukeskuksen haara tulisi jättää tilavarauksena mahdollista Sarankulman juna-aseman ja alueen kehittymistarpeita

15.5.2020

ajatellen siinäkin tapauksessa, että jatkovalmisteluun valittaisiin Härmälän yhteys.

Mikäli järjestelyratapihan siirtosuunnitelmat aikanaan etenevät, voisi ratikkalinjaus tulla myös radan itäpuolelta Sarankulmaan.

Ylöjärven ratahaaravaihtoehdoissa ei nähdä Ylöjärven asemaa tulevaisuudessakaan pysähdyspaikkana lähi- tai kaukojunaliikenteelle. Käsityksemme mukaan ratikka ja lähijuna ovat vaihtoehtoiset mahdollisuudet Ylöjärven liikenteelle. Kaukojunaliikenteen osalta Ylöjärveä ei nähdä potentiaalisena pysähdyspaikkana.

VR Yhtymä Oy

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet, kansainväliset asiat ja vastuullisuus

Jakelu VR Kirjaamo
Tiedoksi Vesa Rauhala, VR-Yhtymä

kirjaamo@tampere.fi

Lausuntopyyntö 27.4.2020

Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineisto

Väylävirasto kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman luonnosaineistosta. Tarkasteltavana on neljä ratasuuntaa: Lielähti - Ylöjärvi, Tampereen linja-autoasema - Härmälä - Pirkkala, Tays keskussairaala - Linnainmaa - Kangasalan Lamminrahka ja Hervanta - Kangasalan Saarenmaa. Väylävirasto toteaa luonnosaineistosta seuraavaa.

Yleistä

Väylävirasto vastaa valtion väyläverkosta sekä osallistuu liikennejärjestelmätyöhön edistääkseen kansalaisten sujuvaa liikkumista ja elinkeinoelämän tehokkaita kuljetuksia. Väyläverkosta vastaavana oleellisia ovat kytkennät raitiotien sekä maanteiden ja rautateiden välillä. Liikennejärjestelmällisestä näkökulmasta hyvänä voi pitää seudullisen yhteisen näkemyksen muodostamista raitiotiejärjestelmän kehittämisestä sekä kattavien vaikutusarviointien laatimista.

Vaikutusten arviointi

Suunnitelmassa on asetettu seudullisen raitiotien tavoitteet ja arvioitu vaikutuksia muun muassa kulkutapaosuuksiin ja joukkoliikenteen kulkutapaosuuden muutoksiin.

Suunnitelmia ja vaihtoehtoja olisi hyvä peilata vielä selkeämmin myös valtakunnallisiin liikennejärjestelmää koskeviin tavoitteisiin. Näitä tavoitteita ovat kestävyys, saavutettavuus ja tehokkuus. Tavoitteet ovat rinnakkaisia ja kaikki pyrkivät hillitsemään ilmastonmuutosta. Vaikutusten arvioinnissa olisikin lisäksi hyvä myös selkeämmin ja täsmällisemmin nostaa esille kasvihuonekaasupäästötavoitteet sekä suunnitelman ja linjausvaihtoehtojen vaikutukset niiden vähentämiseksi.

Raitiotien linjaukset

Raitiotievaihtoehdot risteävät eri suunnilla maanteiden kanssa tai kulkevat rinnan maanteiden kanssa sekä sijoittuvat myös nykyisten maantiejaksojen keskelle. Maantiet asettavat reunaehdot raitiotien sijoittamiselle ja tämä tulee huomioida

15.5.2020

jatkosuunnittelussa. Pirkanmaan ELY-keskus lausuu tarkemmin maanteitä koskevista näkökohdista.

15.5.2020

Ylöjärven suunnalla raitiotie risteää rautateiden kanssa ja mahdollisesti kulkee jossain määrin myös rautatien rinnalla (Turvesuonkadun vaihtoehto). Raitiotien sijoituessa rautatien läheisyyteen on huomioitava rautatien lisäraidesuunnitelmat. Ylöjärvellä on esillä myös vaihtoehto, jossa raitiotie päättyisi suunnitellulle rautatieasemalle. Uudesta asemasta ei ole suunnitelmia tai päätöksiä ja aseman kehittäminen vaatisi myös puunkuormauspaikan siirtämistä, josta niin ikään ei ole varsinaisia suunnitelmia ja päätöksiä.

Pirkkalan suunnalla vaihtoehto Ilmailunkatu/ Messukeskus tukeutuu pitkälti muutoksiin Tampereen järjestelyratapihalla ja Tampereen eteläisen rautatieaseman kehittämiseen. Järjestelyratapihan toimintojen siirto osittainkin on kustannuksiltaan hyvin merkittävä toimenpide, mikä vaikuttaa sen edistämismahdollisuuksiin. Pirkkalan ratahaaran vaihtoehtoja punnittaessa ja valintaa tehtäessä on hyvä tarkastella myös raitiotien toteutumisen tavoiteaikataulua suhteessa järjestelyratapihan muutosten ja uuden aseman kehittämisen näkymiin.

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu.

Asian on esitellyt Asiantuntija, liikennejärjestelmä Erika Helin ja ratkaissut Osastonjohtaja Anna Saarlo.

Jakelu kirjaamo@tampere.fi

Tiedoksi Saarlo Anna
Ojanen Tapio
Nuutinen Päivi
Ryynänen Matti
Juuti Jouni
Vuokko Ville
Mäkiahho Mauri
Ronni Jukka
Pirkanmaan ELY-keskus

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Asian VÄYLÄ/3131/00.03.02/2020 asiakirja

Lista allekirjoittajista

Allekirjoittaja

Todennus

Erika Helin

15.05.2020 15:37:20

Asianhallinta

15.05.2020 15:37:18

Anna Saarto

15.05.2020 15:49:55

Proxy

15.05.2020 15:49:52

LAUSUNTO

25.5.2020

Tampereen kaupunki

Kirjaamo

Lausuntopyyntö Dnro TRE:2458/220

**YLÖJÄRVEN YRITTÄJÄT RY:N LAUSUNTO RAITIOTIEN SEUDULLISEN YLEISSUUNNITELMAN
LUONNOSAINOSTA**

Ylöjärven Yrittäjät ry on ollut mukana erilaisissa työpajoissa ja workshoppeissa tuomassa omia näkemyksiään tulevien raitiotielinjausten kehittämiseksi. Haluammekin kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto yleissuunnitelman luonnokseen. Se, että yrittäjähdistyksen näkemyksiä on haluttu kuulla jo ennakoon, on paitsi positiivinen signaali, myös erityisen merkittävää parasta mahdollista lopputulosta haettaessa.

Yrittäjien näkemyksen mukaan raitiotielinjauksia kaikkiin suuntiin pitäisi tarkastella sekä tulevan raitiotien palvelukyvyllä että sen käyttäjäpotentiaalin perusteella. Raitotie tulee osaltaan korvaamaan muita liikennemuotoja ja siksi sen palvelukyvyn pitää olla korkealla tasolla. Oleellista on, että kasvavan kaupunkiseudun palvelukyky ei kokonaisuudessaan ainakaan saa heiketä. Raitiotie on lisäksi merkittävä vetovoimatekijä eri alueiden työpaikkakeskittymille. Näkemyksemme on, että myös tämä tosiasia pitäisi ottaa vahvasti huomioon raitiovaunun tulevia linjauksia suunniteltaessa. Yrittäjien mielestä linjaukset pitäisi suunnitella niin, että matkaketjut asutusalueilta työpaikoille ja liityntälinjoille olisivat sujuvia. Ylöjärven Yrittäjien mielestä yksityiskohtaiset linjaukset Ylöjärven suuntaan pitäisikin valita edellä kuvattujen kriteerien perusteella.

Ylöjärven Yrittäjien näkemyksen mukaan raitiotien rakentamisesta jatkossa Ylöjärven suuntaan pitäisi tehdä perusteellinen yritysvaikutuksen arviointi niin jo tarkemmassa suunnitteluvaiheessa kuin rakentamisvaiheessakin. Rakentaminen ei saisi tehdä yrityksille kohtuutonta haittaa.

Tampereella 25.5.2020

Anu Meuronen
puheenjohtaja
Ylöjärven Yrittäjät ry