

TAMPEREEN SEUDUN JOUKKOLIIKENNE JA MAANKÄYTTÖ

OSA II:

Kaupunkiseudun joukkoliikennehankkeet ja niitä tukeva maankäyttö tulevaisuudessa

**KUPOA4 –jokerityö
Tampereen yliopisto**

**Sakari Kestinen (82151)
Joulukuu 2008**

Johdanto

Parityönä tehdyn jokerityön toisessa osassa keskitytään Tampereen seudun vireillä oleviin joukkoliikenne- ja maankäyttösuunnitelmiin. Ensimmäisessä osassa keskityttiin tarkastelemaan Tampereen kaupunginosien joukkoliikennetarjontaa, ja miten eri maankäytöt ja liikenteelliset sijainnit vaikuttavat joukkoliikenteen tarjontaan.

Vireillä olevat hankkeet voi tiivistää kaupunkiseudun TASE 2025-liikennejärjestelmäsuunnitelmaan ja rakennemallityöhön, jotka ovat tätä kirjoitettaessa työn alla kaupunkiseudun kuntayhtymässä ja konsulttien työpöydillä. Projekteista on toistaiseksi tihkunut verraten vähän, mutta työt valmistellaan yhteistoiminnassa niin, että molemmat työt tukevat toisiaan, ja niiden loppuraportit, seudulle hyväksyttävä rakennemalli ja joukkoliikennejärjestelmä julkaistaan samaan aikaan loppuvuodesta 2009. Tämän jälkeen seudun kuntien on tarkoitus laatia ja hyväksyä aiesopimus seudun maankäytöstä ja joukkoliikennehankkeiden kehittämisohjelmasta.

Työn lopuksi käsitellään vireillä olevia tai ideatasolla olevia aluerakentamiskohteita, ja miten joukkoliikenne järjestetään näille alueille optimaalisesti maankäyttöä tukien, sekä toisaalta miten maankäyttö suunnitellaan joukkoliikennettä tukevaksi.



Kuva : Saarbahn-liikenneyhtiön raitiovaunu Saarbrückenissä. Kuva: Mikko Laaksonen

Lähtökohdat seudun liikenne- ja maankäyttösuunnitelmille

Tampereen seudun historiaa joukkoliikenteen ja maankäytön näkökulmasta

Tampereen kytkettiin rautatieverkkoon 1876, jolloin Hämeenlinna-Tampere-Turku-rata valmistui. Asema valmistui Tampereen kyljessä olleeseen Messukylän pitäjään kuuluneeseen Kytälän esikaupunkiin, joka liitettiin Tampereeseen seuraavana vuonna. Vaasan rata valmistui 1882. Nykyään rata tunnetaan Oriveden tai Jyväskylän ratana. Seuraavaksi rakennettiin Porin rata 1895. Viimeisin Tampereen seudun rautatie, Parkanon oikorata rakennettiin 1971.¹

Tampereen seudulla paikallisjunaliikenteen merkitys kasvoi 1900-luvun alussa, kun Tampereen naapuripitäjiin alkoi muodostua tehdastyöläisten yhdyskuntia. Mm. Vatialan pysäkkiä Vehmaisissa käyttivät Branderin kenkätehtaan työntekijät, Kiveliössä asuneet ”prantsunmäkeläiset”². Pohjois-Pirkkalaan kuuluneessa Pispalassa Santalahden seisakkeella oli suuri merkitys sinne muuttaneilla työläisillä ennen linja-autoliikenteen käynnistymistä.

Tampereella keskusteltiin vakavasti 1907 alkaen raitiotien rakentamisesta. Sosialistien mielestä kaupungin olisi pitänyt se itse perustaa, kun taas porvarien mielestä se olisi yksityisen osakeyhtiön tehtävä. Osakeyhtiötä kaavailleet sijoittajat olisivat edellyttäneet kaupungin mukaantuloa ja yksinoikeuden antamista 30 vuodeksi, mitä kaupunginvaltuusto ei voinut hyväksyä. Raitiotiehanke raukesi lopulta laman kynnyksellä 1929, kun kaupunginhallitus totesi, ettei sähköraitiotietä voitu silloin rakentaa.

1920-luvulta lähtien seudulla tuli yksityinen linja-autoliikenne merkittäväksi kulkumuodoksi paitsi rautatien ulottumattomissa oleville alueille, myös sen varressa oleville alueille, jolloin matkustajat alkoivat vähitellen varsinkin kauempana rautatieliikennepaikoista siirtyä tiheämmin kulkeviin busseihin.

Lakkautetun raitiotietoimikunnan seuraajaksi perustettiin johdinautotoimikunta, kun sähkökäyttöisestä bussiliikenteestä oli tullut aikansa muoti-ilmiö joukkoliikennesuunnittelussa ja Tampereen Liikenne Oy oli esittänyt

kaupungille sopimusta trolleybusliikenteen käynnistämisestä, saamatta kuitenkaan vastakaikua. Lopulta sotien jälkeen perustettiin Tampereen kaupungin liikennelaitos, joka käynnisti trolleybusliikenteen linjalla 1 Valmetin tehtaalta Härmälästä Koskipuistoon 8.12.1948.

Kaupungin laajentuessa hallinnollisesti kunta- ja osakuntaliitosten myötä ja käytännössä uusien alueiden rakentamisen myötä liikennelaitoksen toiminta kasvoi. TKL osti kaupungin alueella toimineiden yksityisten linja-autoyritysten liiketoiminnan, jolloin nämä sekä Posti- ja lennätinlaitos keskittyivät kaupungin rajat ylittävään liikenteeseen.

Valtionrautateiden paikallisjunaliikenteen merkitys väheni, kun uudet asuinalueet rakentuivat teiden varteen ja olemassaoleva bussiliikenne pääsi kehittymään maantieverkoston kehittyttyä. VR otti 1950-luvun lopulta alkaen käyttöön kiskobussit (lättähatut), mutta lättähattuliikenteestä ei ikinä kehittynyt Tampereen seudulla merkittävääkulkutapaa vakiintuneen bussiliikenteen, harvemman maankäytön, epäyhteensopivien lippujärjestelmien ja harvemman vuorotarjontansa takia Kangasalan radanvarsikyliä lukuunottamatta. Viimeiset pysähdykset Tampereen sisäisillä paikallisjunaseisakkeilla lakkautettiin kannattamattomina 29.5.1988.³

1960-luvulta lähtien aluerakentamisen kohteet painottuivat metsälähiöihin, joihin oli kallista järjestää joukkoliikenne. Tämän lisäksi yhä paraneva tieverkosto ja autokaupan vapautuminen aiheutti rakennemuutoksen liikenteessä ja myös Tampereen seutu autoistui. TKL muuttui tappiolliseksi.

Kun dieselöljy oli vielä ennen öljykriisiä halpaa, ei uuteen trolleybuskalustoon saati raideliikenteeseen investoitu. Lopulta vuonna 1976 trolleykalusto kävi niin vanhaksi, ettei liikennettä voitu enää jatkaa. Kalusto korvattiin dieselkalustolla, vaikka kaupunginvaltuusto oli jo neljä vuotta aiemmin myöntänyt määrärahat kahta uutta johdinautoa varten, ja ilmajohdot kerättiin pari vuotta myöhemmin vähin äänin pois.^{4 5}

Hervannan alkuperäisissä, Aarno Ruusuvuoren piirtämissä suunnitelmissa Hervannan valtavyylällä olisi ollut nopea raideyhteys – käytännössä jonkinlainen esimetrolinja tai lähijuna – kaupungin keskustaan⁶. Myös Reima Pietilä varasi Hervantakeskukseen tilat raideliikenneterminaalille, joskin oudosti 90°

1 Sari Isohella: Tampereen kaupungin alueella toimineiden rautatieliikennepaikkojen historia, VR-Yhtymä Oy 199?

2 Matti Wacklin: Vehmainen : kartanon kupeesta kaupunkikyläksi, 2002

3 TURISTI: Suomen kulkuneuvot, aikataulut 1/1988

4 Kimmo Pyrhönen & Timo Lehtonen: Tampereen siniset bussit, 1998

5 Mikko Alameri: Johdinautokaupunki Tampere 1948-1976, Raitio 4/1987

6 Hervanta-toimikunnan järjestämän aatekilpailun asiakirjat 1968, Tampereen kaupunginarkisto

kulmaan Hervannan valtavyölyään nähden.⁷ Raideyhteys jäi toteutumatta, mutta Hervannan valtavyölyän rakennuttua TKL hankki ensimmäiset nivelbussinsa.

Ympäristöheräämisen ja rautateiden jatkosähköistyksen myötä 1990-luvun alussa paikallisjunaliikenteen elvyttäminen ja pikaraitiotiet tulivat pitkästä aikaa ajankohtaisiksi⁸. Suunnitelmat jäivät kuitenkin suunnitelmiksi, koska selvitysten mukaan aika ei vielä ollut kypsä raideliikenteelle; harvoja poikkeuksia lukuunottamatta ratojen varret olivat yhä tehottomasti rakennettua kaupungin ”takapihaa”, ja laman takia oli tärkeämpiäkin rahanreikiä.

Yhdyskuntarakennetta alettiin 2000-luvun alun Raideliikenne-projektin jälkeen miettiä uudestaan, ja rautatie nähtiin pitkästä aikaa esteen sijaan mahdollisuutena. Vanhoja ”urbaaneja kesantoja”, vajaakäytölle jääneitä alueita, kuten Lielahden asemanseutu alettiin kaavoittaa tiiviille maankäytölle. Kalkunvuoren asemakaavaan varattiin jopa paikka pikaraitiotien pysäkillä.⁹ Tulevaisuuden alueita alettiin miettiä yhä vahvemmin joukkoliikenteen taloudellisen järjestämisen kannalta, jolloin mahdollistetaan parempi joukkoliikennetarjonta ja siten myös käyttöaste, kuin aiemmilla autoliikenteen ehdoilla suunnitelluilla alueilla.

PARAS-hankkeen kaupunkiseutusuunnitelma

Kunta- ja palvelurakennehankkeessa kaupunkiseuduille on asetettu tavoitteeksi eheä ja toimintakykyinen kuntarakenne ja laadukkaat, asukkaiden saatavilla olevat palvelut. Myös kaupunkiseutujen elinvoimaisuutta edistetään ja toimintaedellytyksiä lisätään. Kaupunkiseudut, ml. Tampereen seutu velvoitettiin ns. PARAS-puitelain 7 §:ssä laatimaan elokuun 2007 loppuun mennessä suunnitelmat, joilla tavoitteet saavutetaan: miten maankäyttö, asuminen ja liikenne yhteensovitetaan sekä miten palvelujen käyttöä kuntarajat ylittäen parannetaan seuduilla.

Tampereen kaupunkiseutu on noin 350 000 asukkaan kasvukeskus. Asukkaista noin 210 000 asuu Tampereen kaupungissa. Kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä perustuu lähes kokonaan bussiliikenteeseen; naapurikunnista

Lempäälään, Nokialle ja Orivedelle pääsee myös taajamajunalla. Tampereen yhdyskuntarakenne jatkuu Teiskon suuntaa lukuunottamatta joka suunnassa kaupungin rajojen yli naapurikuntiin.

Kuntaliiton raportti kaupunkiseutusuunnitelmista¹⁰ mainitsee seudun erityisiksi haasteiksi yhdyskuntarakenteen hallinnan, kulkemistarpeen vähentämisen ja joukkoliikenteen käytön lisäämisen samalla, kun seudun väestö kasvaa voimakkaasti etenkin kehyskunnissa ja sen seurauksena lisää liikennemääriä.

Tampereen seudun kaupunkiseutusuunnitelmassa on raportin mukaan esitetty keinoiksi erittäin laaja-alaista ja kokonaisvaltaista yhteistyötä seudulla. Seudulle laaditaan yhteinen rakennemalli, asuntopoliittinen ohjelma, liikennejärjestelmäsuunnitelma, palveluverkkoselvitys, ilmastostrategia ja elinkeinostrategia. Eri suunnitelmat ja ohjelmat kytetään toisiinsa, ja kokoavana tekijänä on rakennemallityö. Rakennemallityö ja liikennejärjestelmätyö suunnitellaan toisiinsa kietoutuen niin, että niiden tekijät suunnittelevat yhdessä rakennemallivaihtoehtojen liikennejärjestelmävaihtoehdot.

Yhdyskuntasuunnittelun merkitys ilmastonmuutoksessa

Yhdyskuntasuunnittelu ja maankäyttö ovat olennaisia välineitä sekä ilmastonmuutoksen hillinnässä että sopeutumisessa. Yhdyskuntasuunnittelulla vaikutetaan pitkälle tulevaisuuteen; rakennukset ja yhdyskuntarakenne ovat yleensä pitkäikäisiä.

Ehdyttävässä yhdyskuntasuunnittelussa on tavoitteena suunnata kasvu ja rakentamispaineet olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisälle, kiinteästi sen jatkumoksi joukkoliikennekäytävän varteen tai erillisiksi tiiviiksi pikku-kaupungeiksi raideliikenteen varaan helminauhamaisesti. Ehdyttävä yhdyskuntasuunnittelu lyhentää matka-aikoja ja -etäisyyksiä, parantaa kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia, joukkoliikenteen palvelutasoa, säästää luontoa, joka muuten rakennettaisiin haja-asutuksen käyttöön ja tehostaa kunnallistekniikkaa (ei pitkiä putkia yksinäiseen pirttiin).¹¹

⁷ Malcom Quantrill: Reima Pietilä, 1987

⁸ Selvitys raideliikenteen kehittämismahdollisuuksista Tampereen kaupunkiseudulla, Pirkanmaan liitto & al. 1992

⁹ Kalkunvuoren asemakaava (7934)

¹⁰ Kuntaliitto: Kaupunkiseutusuunnitelmien asiantuntija-arvioinnin loppuraportti, 2008

¹¹ Lasse Peltonen: Ilmastonmuutos yhdyskuntasuunnittelussa: Ilmastonmuutoksen vaikutukset ja haasteet yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön suunnittelussa, ILMANKOS-luento 28.10.2008

Pohja liikennejärjestelmä- ja rakennemallitöille

- Kaupunkiseutu kasvaa, ilmastonmuutos ajankohtainen → nykysuunnitelmat vanhenevat (TASE 2010, Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2020)
- Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko 2008: joukkoliikennettä kehitettävä kuntarajat ylittävänä seudullisina kokonaisuuksina
- Kaupunkiseudun maankäyttö-, asumis- ja liikennesuunnitelmat (PARAS)
- Liikenteen nykytila Tampereen seudulla (TASE 2025)
- Tampereen kaupunkiseudun liikennepoliittinen ohjelma (TASE 2025)
- Suositus joukkoliikennejärjestelmäksi (TASE 2025)
- Bussijärjestelmä, raitiotielinjasto ja lähijunaliikenne
- Seudun lippujärjestelmän kehittäminen
- Maankäyttövaraukset
- Liikenne 2030 (LVM)

Seudulliset liikenne- ja maankäyttösuunnitelmat

Tavoite

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on saavuttaa eri osapuolten kesken yhteinen näkemys liikennejärjestelmän kehittämisen tarpeista ja kehittämisperiaatteista. Liikennejärjestelmästä laaditaan kehittämisohjelma ja aiesopimus. Liikennejärjestelmä kehitetään toimivaksi, turvalliseksi ja taloudelliseksi sekä kestävän kehityksen tavoitteiden mukaiseksi. Tärkeitä kehittämiskohteita ovat seudullinen joukkoliikenne, joukkoliikenteen laatu-käytävät ja rautateiden lähiliikenne. Haasteena on lähijunien sopiminen Tampereen henkilöaseman ratapihalle, jota ei voi leventää.

Seutuhallituksen päätöksen mukaan rakennemallityön tavoitteet ovat:

- Väestön kasvuun varaudutaan
- Yhdyskuntarakennetta tiivistetään
- Keskustoja kehitetään
- Asuntotuotantoa monipuolistetaan
- Elinkeinoelämän kasvua tuetaan
- Liikkumisen tapoja uudistetaan
- Palvelujen käyttöä yli kuntarajojen lisätään¹²

Rakennemallissa Tampereen keskustaa kehitetään kaupunkiseudun ja Pirkanmaan keskustana. Kehyskuntien kuntakeskuksia sekä Tampereelta Hervantaa, Linnainmaata, Tesomaa ja Lielähteä kehitetään seudun monipuolisina alakeskuksina. Maankäyttöä tiivistetään, toiminnot keskitetään joukkoliikenteen laatu-käytävien varteen ja solmupisteisiin. Painotukset rakennemallivaihtoehtoissa vaihtelevat.

Rakennemalli on tarkoitettu syventämään kaupunkiseudun maakuntakaavaksi tai kuntien yhteiseksi yleiskaavaksi. Tällöin sovitaan seudullisten infrastruktuuri-hankkeiden (mm. vedenpuhdistamo, logistiikkakeskus) sijainnista.¹³

TASE 2025

TASE 2025 on kaupunkiseudun kuntien, Pirkanmaan liiton, Hämeen tiepiirin, Liikenne- ja viestintäministeriön ja Ratahallintokeskuksen yhteinen projekti, jossa on tutkittu seudun liikenteen nykytilaa, laadittu kaupunkiseudun liikennepoliittinen ohjelma ja viimeksi vertailtu joukkoliikennejärjestelmävaihtoehtoja ja annettu suositus joukkoliikennejärjestelmäksi. Työ on jatkoa 1997 valmistuneelle TASE 2010-työlle, 2004 valmistuneelle Raideliikenne-projektille (pikaraitioselvitys) ja 2005 valmistuneelle joukkoliikennesuunnitelmalle.

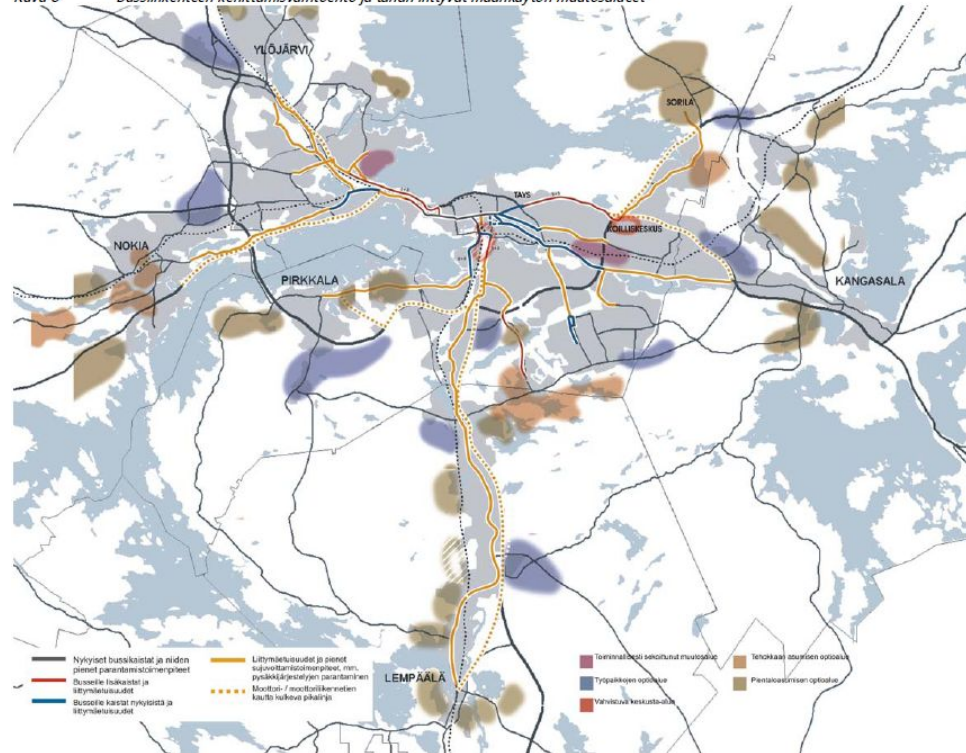
Tällä hetkellä projektissa muodostetaan edellisiin suunnitteluvaiheisiin pohjautuen vuoteen 2025 ulottuva liikennejärjestelmän kehittämisohjelma ja lähivuosien kehittämistä ohjaava aiesopimus. Aiesopimusehdotus ja työ kokonaisuudessaan yhdessä rakennemalliohjelman kanssa valmistuu vuoden

¹² Seutuhallituksen esityslista 19.12.2008 159 §, seutuarkkitehti Auli Heinävä

¹³ Juha Yli-Rajala: Yhdyskuntasuunnittelun yhteistyö: kommenttipuheenvuoro, Seutu 2008-työseminaari

Vaihtoehdot joukkoliikennejärjestelmiksi ja vaihtoehtoja tukeva maankäyttö

Kuva 8 Bussiliikenteen kehittämismallit ja tähän liittyvät maankäytön muutokset



1. bussiliikenteeseen perustuva järjestelmä

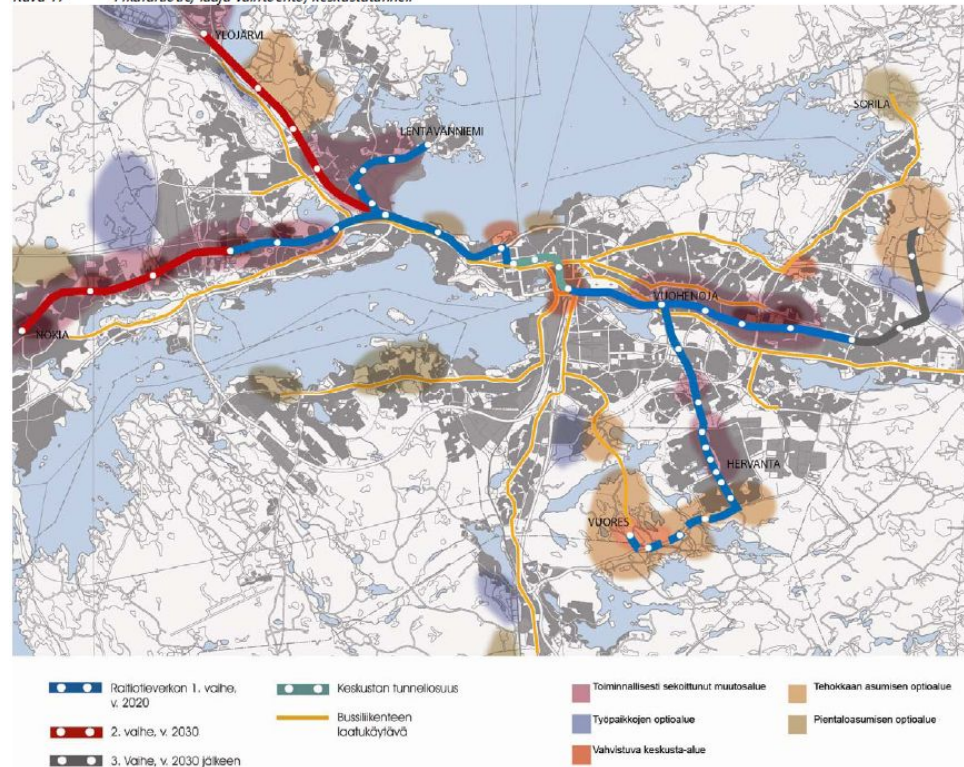
Uutta asutusta tulee mallissa vetovoimaisiin kohteisiin joukkoliikennekäytävien päihin ja jonkin verran myös niiden varsille. Varsinkin ranta-alueita käytetään mallissa asuinrakentamiseen. Toimitiloja ja palvelukeskittymiä rakennetaan enimmäkseen kehäteiden ja säteittäisien moottoriväylien varsiin.¹⁶

Pikaraitiotien suunnittelu perustuu vuoden 2004 pikaraitiotiesuunnitelmaan (Raideliikenne-projektin loppuraportti), joka hyödyntää nykyistä rataverkkoa. Eri alueilta on vaihdottomat yhteydet Tampereen keskustaan eikä erityistä syöttöliikennettä ole. Bussiliikenne on osana järjestelmää erityisesti pikaraitiotien vaikutusalueen ulkopuolella.

Koska tulevaisuudessa Tampereen henkilöratapihan kapasiteetti ei riitä pikaraitiotien lisäämiselle, on keskustassa vedetty pikaraitiotien linjaus uusiksi. Pikaraitiotie voidaan vetää joko katuverkossa tai tunnelissa keskustan läpi.

16 TASE 2025 suositus, sivu 19

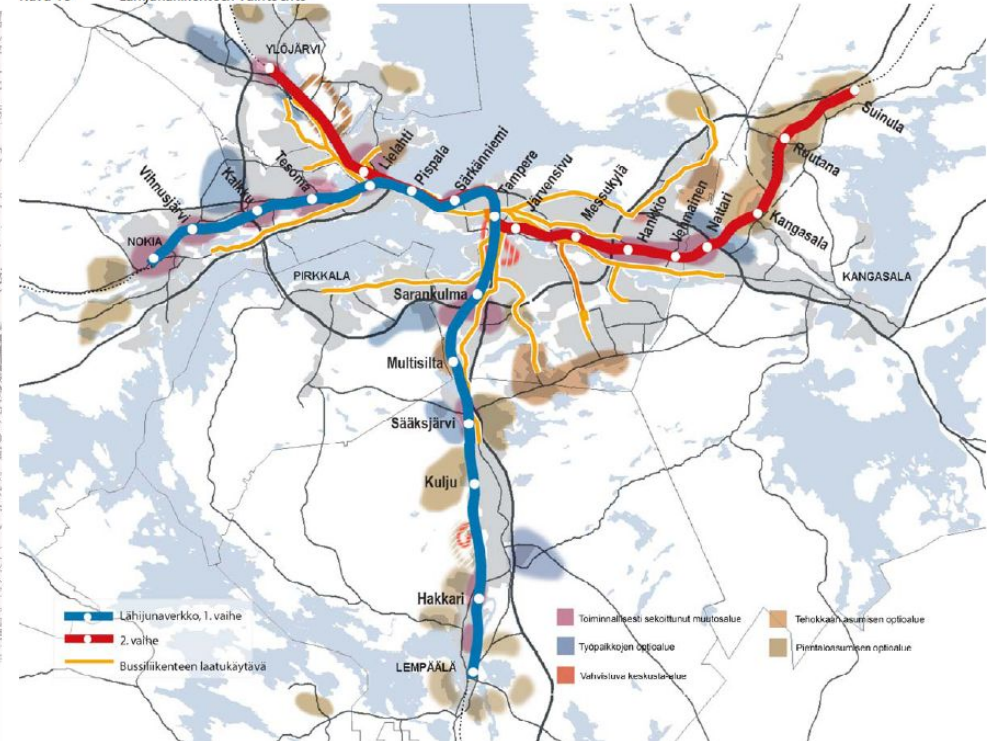
Kuva 17 Pikaraitiotie, laaja vaihtoehto, keskustatunneli



Vihattulan-Mäkkylän välimaasto, Niemenranta, Ojala-Lamminrahka ja Vuores. Täydennysrakentamista ja nykyisen maankäytön kokonaisvaltaista muuttamista on suunniteltu Länsi-Tampereelle, Santalahteen, Vuohenoja-Hankkio-Vehmainen-akselille ja Hervannan valtaväylän suuntaisesti.

Pikaraitiotien tukemaa maankäyttöä on tutkittu kahdessa TTY:n arkkitehtuuri-osaston diplomityössä. Sanna Iltasen ”Tampereen rakenne ja raideliikenne” vuodelta 2005 kartoitti pikaraitiotien varren vajaakäyttöiset alueet ja antoi oman visionsa, missä ja miten maankäyttöä voisi tihentää. Virpi Mamian diplomityö ”Tampereen raideliikennealueiden maankäyttö ja seisakealueiden ideointi” vuodelta 2006 on tavallaan jatkoa Iltasen työlle, mikä näkyy mm. Iltasen ja Mamian samankaltaisissa visioissa Hankkiin (ks. jäljempänä Hankkiota käsittelevä luku) ja Länsi-Tampereelle¹⁷

Kuva 18 Lähijunaliikenteen vaihtoehto



3. lähijunaliikenteeseen perustuva vaihtoehto

Tampereen sijainti keskeisenä solmupaikkana rataverkolla antaa mahdollisuuden kehittää lähijunaliikennettä nykyistä olennaisempaan osana seudullista joukkoliikennettä. Lähijunaliikenteen vuoroväli ruuhka-aikoina olisi 20 minuuttia ja päiväsaikaan 30 minuuttia.

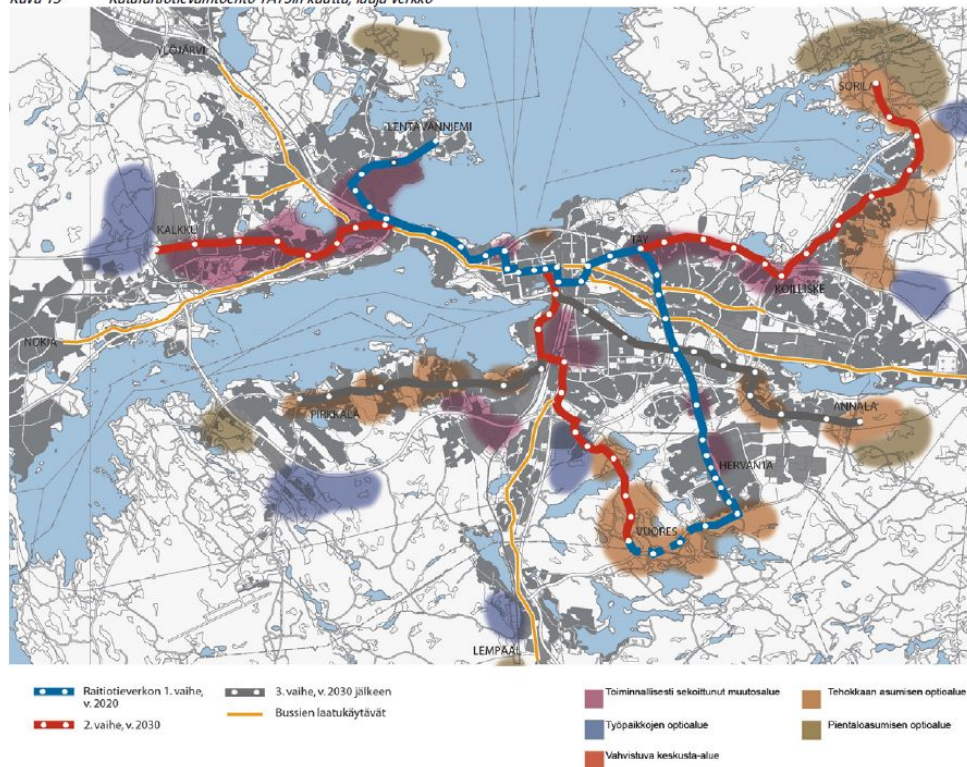
Lähijunaliikennettä täydentää bussiliikenne alueilla, joilla juna ei palvele.

Tiheä lähijunaliikenne vaatii lisäraiteet Säksjärveltä Lempäälään ja Lielahdesta Nokialle sekä Ylöjärvelle.

Ratakapasiteettiongelma voi kuitenkin poistua, jos tavaraliikennettä varten rakennetaan ohitusraide Kuljasta Pirkkalan ja Kalkun kautta Ylöjärvelle. Lähijunaliikennettä on mahdollista kehittää yhdessä katuverkossa kulkevan raitiotien kanssa, jolloin ensimmäisenä vaiheena olisi Nokia-Lempäälä -linjan toteutus.

Lähijunaliikenne mahdollistaa pienten raideliikenteeseen tukeutuvien paikallisyhdyskuntien tai puutarhakaupunkien rakentamisen seisakkeiden ja asemien ympäristöön helminauhamaisesti. Uusia paikallisyhdyskuntia voidaan rakentaa Ylöjärvelle, Lempäälään ja Kangasalle. Uraanimpaa aluerakentamista ja täydennysrakentamista voidaan Iltasen ja Mamian diplomitöiden hengessä rakentaa Nokialle, Länsi-Tampereelle, Vuohenoja-Hankkio-Vehmainen ja Hatanpää-Sarankulma-akseleille sekä Lempäälään.

Kuva 13 Katuraitiotievaihtoehto TAYSin kautta, laaja verkko



Katuverkossa kulkeva raitiotie rakennettaisiin siten, että ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan Vuores-Hervanta-TAYS-Keskusta-Lentävänniemi ja toisessa vaiheessa Kalkkuun ja Koilliskeskuksen kautta Sorilaan. Myöhemmissä vaiheissa haarat vedetään Nekalan kautta Annalaan ja Hatanpään kautta Pirkkalaan sekä Vuorekseen (lenkin täydennys).

Katuraitiotien 1. vaiheen runko-osuudella vuoroväli ruuhka-aikoina olisi 5-10 minuuttia ja päiväsaikaan sekä iltaisin 10-20 minuuttia. Järjestelmää täydentää seudullinen bussiliikenne ja mahdollisesti lähijunaliikenne.

Raitiotien rakentaminen katuverkolle edellyttää katuverkon uudelleenjärjestelyjä ja laajamittaisia kunnallistekniikan siirtämistä pois ratojen alta. Myös katuverkossa kulkeva raitiotie on mahdollista toteuttaa keskustassa joko katuverkossa tai tunnelissa.

Mallin maankäyttö on tiivis ja eteläpainotteinen. Raitiolinjaston vaatima väestö- ja työpaikkapohja saadaan rakentamalla ydinkeskustan lisäksi Santa-lahteen sekä Teiskontien ja Hervannan valtavyhlän varteen. Muutama raide-sormi ulottuu myös kantakaupungin ulkopuolelle eheyttäen maankäyttöä.

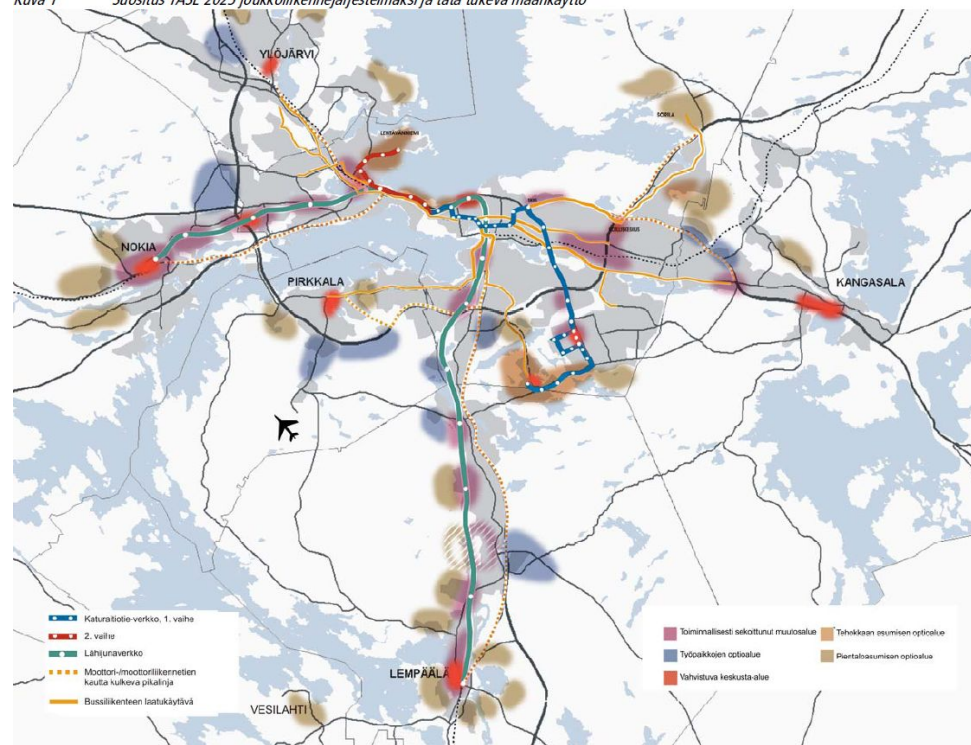
Toimitila- ja palvelualueet keskittyvät tässäkin mallissa kehän tuntumaan, mutta myös kantakaupungin muuhun maankäyttöön sekä mahdollisesti Tampereen uuteen eteläiseen keskusakseliin Viinikka-Lahdesjärvi-Partola.¹⁹

Suositus joukkoliikennejärjestelmäksi ja sitä tukevaksi maankäytöksi

Koska mikään joukkoliikennejärjestelmävaihtoehto ei ollut yksinään optimaalinen, suositeltiin TASE 2025:n joukkoliikennejärjestelmävaihtoehtojen vertailussa vaihtoehtojen yhdistelmää, joka toteutetaan vaiheittain. Yhdistelmävaihtoehdon yhteiskunnallinen nettohyöty on suurempi kuin millään järjestelmävaihtoehdolla yksinään.

Ensi vaiheessa 2007-15 keskitytään bussiliikenteen kehittämiseen laatu-käytäviä parantamalla. Bussiliikenteen sujuvuutta ja nopeutta nostetaan bussi-kaistoilla ja muilla etuuksilla. Laatuikäytävien vuoroväli tihennetään 10 minuuttiin, missä se ei sitä vielä ole. Samalla kuitenkin rakennetaan taajamajunille lisää seisakkeita kaupunkiseudun alueelle ja aletaan rakentaa raitiotietä keskustasta TAYSin kautta Vuorekseen.

Kuva 1 Suositus TASE 2025 joukkoliikennejärjestelmäksi ja tätä tukeva maankäyttö



Toisessa vaiheessa 2015-20 valmistuu raitiotie keskustasta Hervantaan ja Vuorekseen. Kolmannessa vaiheessa, 2020-25 raitiotietä jatketaan lännessä Lentävänniemeeseen ja käynnistetään 30 minuutin välein liikennöitävä lähijuna-yhteys Nokia-Tampere-Lempäälä.

Suosituksen yhteydessä luotiin maankäyttöluonnos kannanotoksi seudun maankäyttöön joukkoliikenteen näkökulmasta. Se on myös yksi lähtökohta seudun rakennemallityölle.²⁰

Raidelinjojen pysyvyys luo kaupunkirakenteeseen selkeitä visuaalisia runko-linjoja, jotka näkyvät silloinkin, kun vaunu ei ole näköpiirissä. Näiden varten tehokkaampi rakentaminen ja toiminnot, joille hyvä saavutettavuus on elin-tärkeää voivat turvallisista mielin tukeutua.

Raitiotie tehostaa kantakaupungin "urbaanien kesantojen" maankäyttöä ja mahdollistaa keskustatoimintojen laajentamisen nykyisen ydinkeskustan rajojen ulkopuolelle. Raitiotie yhdistää Vuoreksen ja Hervannan paremmin keskustaan kulkien samalla tärkeiden työpaikkojen/opiskelupaikkojen kautta (Hermia/TTY, Kaleva, TAYS/TAMK, TaY/Tulli, keskusta ja Lielähti). Lähijunien asemanseuduista tulee tiiviitä paikalliskeskustoja. Lähijuna kulkee myös mm. Hatanpään, Sarankulman ja Kalkun (Myllypuron) kautta, joissa on paljon työpaikkoja.

Rakennemallityö

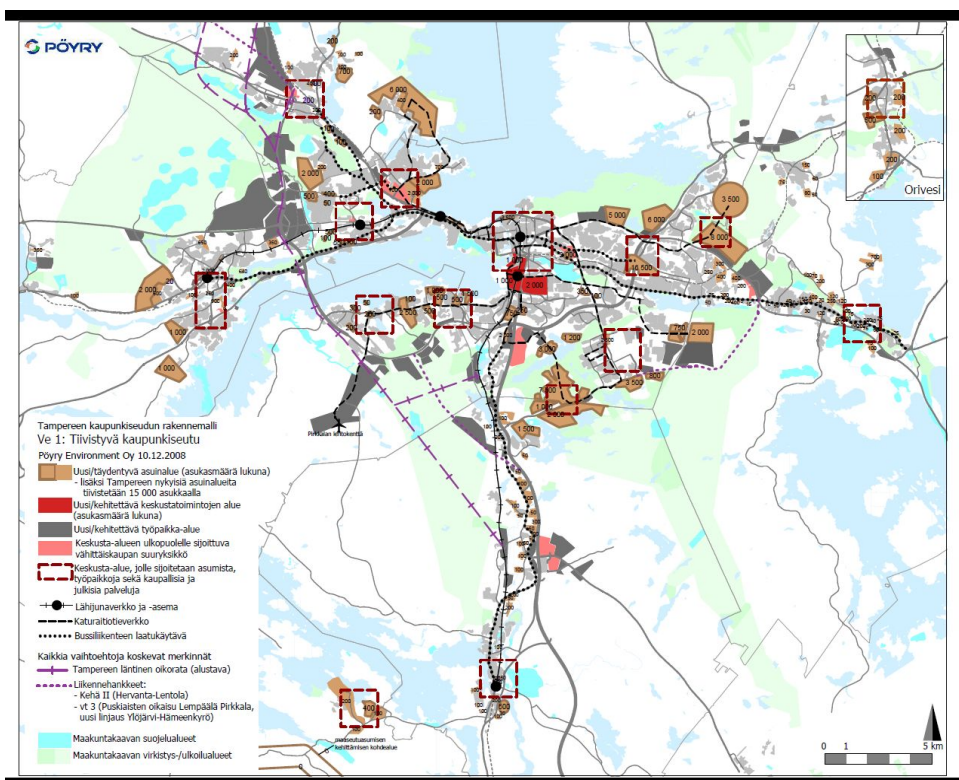
Kaupunkiseudun rakennemallin valmistelu on par'aikaa käynnissä. Rakenne-mallissa on ollut työvaiheina kuntien kehityskuvien laatiminen tammikuussa 2008, rakennemallin tavoitteiden asettaminen toukokuussa 2008 ja mallien vaihtoehtojen asettelu syyskuussa 2008. Rakennemallin vaihtoehtojen vaikutusten arviointi suoritetaan tammikuuhun 2009 mennessä.

Rakennemalli valmistellaan kokonaisvaltaisesti siten, että siihen osallistuu hyvinvointipalvelujen, elinkeinojen, asumisen, liikenteen ja maankäytön suunnittelijoita. Päävastuu on seutuhallituksen asettamalla maankäyttötyö-ryhmällä.

Vaihtoehdot seudun rakennemalleiksi ja miten mallit tukeutuvat joukkoliikenteeseen

Rakennemallivaihtoehtoina ovat seuraavat:

- Vaihtoehto 1 Tiivistävä kaupunkiseutu
- Vaihtoehto 2a Joukkoliikennekäytäviin tukeutuva kaupunkiseutu (lähijunaliikenne)
- Vaihtoehto 2b Joukkoliikennekäytäviin tukeutuva kaupunkiseutu (raitio- ja bussiliikenne)
- Vaihtoehto 3 Monikeskuksinen kaupunkiseutu



Kuva 1: Tiivistävä kaupunkirakenne. Uudet alueet rakennetaan mahdollisimman lähelle nykyisiä palveluita ja keskustaa, liikennejärjestelmä on raitioliikennepainotteinen.

- Vertailuvaihtoehto: Hajautuva kaupunkirakenne (nykytrendin ekstrapolaatio)

Kaikki rakennemallivaihtoehdot pohjautuvat noin 90 000 asukkaan väestönkasvulle, jonka lisäksi kaavoitetaan 60 000 nykyiselle asukkaalle asumisväljyyden kasvun takia uudet asunnot vuoteen 2030 mennessä. 145 000 asukasta sijoitetaan taajamiin niin, että 96 000 asuu uusilla asuinalueilla ja 34 000 tiivistyvillä asuinalueilla. Haja-asutus lisääntyy malleissa 5000 asukkaalla.

Kaikkien vaihtoehtojen joukkoliikennejärjestelmät testataan kahdella painotuksella: TASE 2025-joukkoliikennejärjestelmäsuosituksen yhdistelmävaihtoehdolla ja kullekin rakennemallille erikseen räätälöidyllä joukkoliikennejärjestelmällä.

Kaikkien, myös vertailuvaihtoehdon räätälöidyissä joukkoliikennejärjestelmissä on mukana vähintään TASE 2025 yhdistelmävaihtoehdon katuraitiotie Vuores-Hervanta-TAYS-keskusta-Lentävänniemi, bussien laatukäytävät, moottoritie-pikavuorot ja lähijunaliikenne jollain tasolla (vähintään Tesoman, Pispalan ja Sääksjärven seisakkeet).

Rakennemallivaihtoehdot laaditaan kärjistään toisistaan poikkeaviksi, ja niissä on kuvattu niille ominainen liikennejärjestelmä, asunto-alueet, palvelut, työpaikka-alueet, kaupan keskittymät ja virkistys- ja viheralueet.²¹

Vaihtoehto 1: tiivistävä kaupunkiseutu

Vaihtoehdossa kasvu keskittyy Tampereen kantakaupungin alueelle ja sen välittömään läheisyyteen. Mallissa kantakaupunki ikään kuin laajenee nykyisestä, ja kaupunkirakenteen tehokkuus kasvaa. Mallissa muodostetaan kokonaisuus, jossa kantakaupunki on ydin ja ympäryskunnat ja Tampereen aluekeskukset (Hervanta, Linnainmaa, Lielähti, Tesoma) toiminnoiltaan ja rakenteeltaan siihen saumattomasti liittyviä alakeskuksia.

Mallissa yhdyskuntarakenteen tiivistyminen painottuu siis keskustoihin sekä niiden välisille raja-alueille. Rakentaminen on kerrostalovaltaista lähellä Tampereen keskustaa, kauempana keskustasta asuinalueet toteutuvat tiiviinä pientaloalueina.

Joukkoliikennejärjestelmä perustuu vaihtoehdossa urbaaniin joukkoliikenteeseen: laajaan raitiotieverkkoon, jota tukee bussiliikenteen laatukäytävät ja pikabussiytteudet naapurikuntiin. Lisäksi liikennöidään lähi- tai

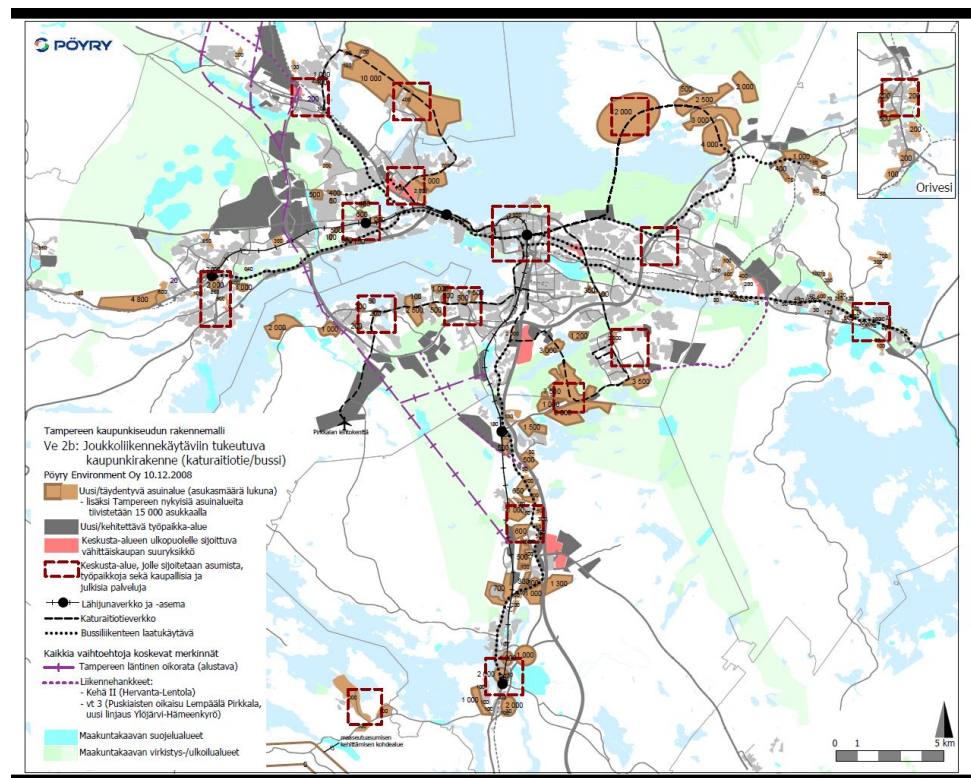
²¹ Seutuhallituksen esityslista 19.12.2008 159 §, seutuarkkitehti Auli Heinävä

taaajamajunaliikennettä Tampereelta Nokian ja Lempäälän suuntiin.

Mallissa kävely- ja pyöräilyvyöhykkeiden merkitys korostuu ja kaupungit sijoitetaan yhdyskuntarakenteen sisälle, mahdollisuuksien mukaan keskustoihin. Nykyinen maankäyttö muuttuu radikaalisti: muun muassa Hatanpään ja Nekalan teollisuusalueiden sekä Viinikan ratapihan muodostama varsin tehottoman maankäytön alue muutettaisiin keskustamaiseksi, toiminnoiltaan sekoittuneeksi alueeksi, jolle sijoitetaan asumista, palveluja ja työpaikkoja, lähinnä toimistorakentamista.

Vaihtoehto 2: joukkoliikennekäytäviin tukeutuva kaupunkiseutu

Vaihtoehdossa kasvu keskittyy joukkoliikennekäytävien varsille. Mallissa yhdyskuntarakenne laajenee ja kasvaa joukkoliikennekäytävien varsille niin, että rakentaminen on tiiviimpää korridoreissa, kauempana niistä väljempää.



Kuva 2: Raitiotie- ja bussikäytäviin tukeutuva kaupunkirakenne. Uudet alueet rakennetaan yhtenäiseksi nauhaksi bussi- ja raitiolinjojen varteen.

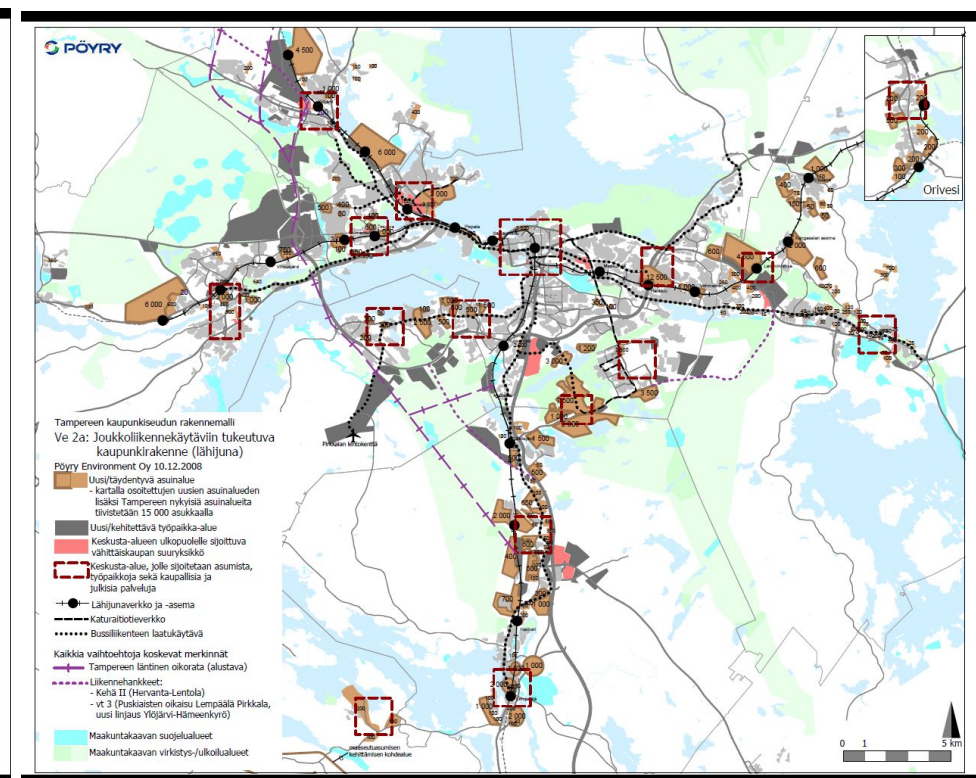
Mallista on kaksi alavaihtoehtoa, vahvoin lähijunasormiin (Ve 2a) ja raitiotie- sekä bussikäytäviin (Ve 2b) perustuvat vaihtoehdot.

Mallissa rakentaminen on pientalovaltaista Tampereen keskeisten alueiden ulkopuolella. Lähijunavaihtoehto luo tiiviistä asemanseuduista uuden paikalliskeskusten verkoston, mikä mahdollistaa Ebenezer Howardin ihanteen kaltaisen puutarhakaupunkien helminauhan.

Mallissa kaupan keskittymät sijoitetaan joukkoliikennekäytävien alueelle, lähijunavaihtoehdossa nimenomaisesti asemille ("junamarketit").

Vaihtoehto 3: monikeskusmalli

Vaihtoehdossa kasvu keskittyy olemassaoleviin kunta- ja aluekeskuksiin, joiden rooli Tampereen ydinkeskustan rinnalla vahvistuu. Nykyisten alakeskusten lisäksi Nurmi-Sorilasta tulee 25 000 asukkaan aluekeskus.



Kuva 3: Lähijunakäytäviin tukeutuva kaupunkirakenne. Uudet alueet keskitetään lähijunaseisakkeiden läheisyyteen.

Mallissa aluekeskuksia yhdistää joukkoliikenneverkosto, mikä tarkoittaa muita malleja parempaa poikittaisliikennettä. Joukkoliikennejärjestelmä painottaa lisäksi tehostettua seutuliikennettä.

Mallissa korostetaan lähipalvelujen saavutettavuutta ja kävelvyvyöhykkeitä, eli alakeskusten itsenäisyyttä palvelujen kannalta, mikä vähentää teoriassa liikennetarvetta alakeskuksesta.

Asuinrakentaminen on mallissa tiivistä alakeskusten alueilla, kauempana keskuksista on väljempää pientaloasutusta. Mallissa alakeskusten väliin jää viher- ja teollisuusvyöhykkeitä, kun asuminen, palvelut, kaupan keskittymät ja siten monet työpaikat sijoittuvat alakeskuksiin.

Vertailuvaihtoehto: hajautuva kaupunkirakenne

Vertailuvaihtoehdon kasvu on pääosin uusilla alueilla nykyisen kaupunkirakenteen ulkopuolella ja nykytrendiä jatkava; haja-asutuksen osuus lisääntyy. Liikennejärjestelmää testataan rakennemallityössä TASE 2025-yhdistelmävaihtoehtoon lisäksi bussiliikenteeseen ja nykyiseen raideliikenteeseen pohjautuen.

Miten selvittelyä jatketaan?

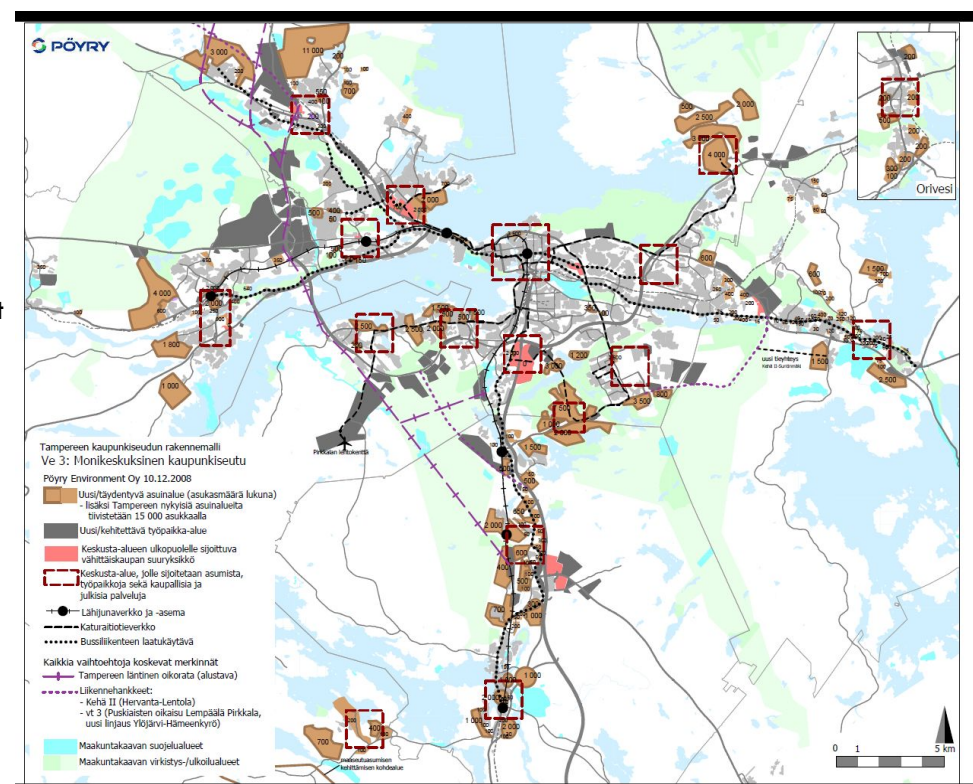
Selvityksiä jatketaan vuonna 2009 rakennemallityön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun vuorovaikutteisella suunnittelulla. Kummankin projektin työryhmät ovat laatineet yhdessä rakennemallien joukkoliikennejärjestelmien periaateratkaisut ja suuntaa-antavasti alustavat joukkoliikenteen laatukäytävät, joiden pohjalta otetaan kantaa maankäytön sijoittamiseen luonnosten ollessa tarkistuskierroksella.

Seuraavassa vaiheessa tarkennetaan maankäyttömalleja asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittamisen osalta ja tarkistetaan joukkoliikennejärjestelmän suunnittelua näiden tietojen pohjalta. Tällöin määritellään, minkälaista palvelutasoa tarjotaan missäkin. Lopuksi tarkistetaan vielä, voidaanko maankäyttötehostaa enempää joukkoliikennekäytävien varressa.

Liikennejärjestelmän vaikutusten arviointi käynnistetään järjestelmän suunnittelun rinnalla. Arvioinnissa vertailumallia testataan parannetulla bussijärjestelmällä ja TASE 2025-yhdistelmävaihtoehdolla. Rakennemallit testataan yhdistelmävaihtoehdolla ja malliin räätälöidyllä liikennejärjestelmällä. Näin pystytään tunnistamaan, mitkä vaikutukset johtuvat maankäytöstä ja mitkä liikennejärjestelmästä. Lopulliset vaikutusten arvioinnin tulokset saadaan

liikennejärjestelmäsuunnittelun tarkistusvaiheen jälkeen.²²

Seudun kunnat sopivat 2009 loppuun mennessä seudun liikennejärjestelmän kehittämisohjelmasta ja käytettävästä rakennemallista aiesopimuksella.



Kuva 4: Aluekeskuksiin tukeutuva kaupunkirakenne. Uudet alueet rakennetaan vahvistamaan kuntakeskuksia ja Tampereen aluekeskuksia.

Esimerkkejä maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovittamisesta

Olemassaolevat esimerkit pääkaupunkiseudulta

Hyvä esimerkki: Martinlaakson rata

Martinlaakson rata on Suomen ensimmäinen rautateiden kaupunkirata ja tietyltä kantilta ajateltuna myös maamme ensimmäinen metrorata, jota liikennöi VR Osakeyhtiö YTV:n tilaamana. Vaikka rata haarautuu yleiseen rata-verkkoon kuuluvalla Rantaradalta²³, se on teknisesti pitkälti samankaltainen



Kuva 5: Kannelmäkeä 2006. Asema kesekellä kuvaa. Kuvaaaja: Sebastian Helenius

23 tarkemmin Leppävaaran kaupunkiradalta (valmistunut 2000), aikaisemmin Helsinkiin liikennöitiin Huopalahdesta alkaen samoilla raiteilla kaukojuna-liikenteen kanssa

kuin HKL:n metro: lähinnä virroitustapa on erilainen²⁴, samoin keskustan palvelu. Siinä missä HKL:n metro (Itämetro) vie matkustajat seitsemälle kanta-kaupungin metroasemalle, vie M-juna vain Pasilaan ja Elielinaukiolle (Helsingin rautatieasema).

Maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovituksena Martinlaakson rata on kuitenkin esimerkillinen. Rata rakennettiin samaan aikaan maankäytön toteutuksen kanssa 1970-luvulla. Alueiden palvelut ja tiivis kerrostalorakentaminen on keskitetty asemien yhteyteen, parhaimmillaan lähimpään kauppaan tai asuinkerrostaloon pääsee suoraan asemalaiturilta.

Kun raideliikenne on valmis heti kun alueelle muutetaan, sitä todennäköisesti käytetään myös kulkemiseen.

Rataa rakennettaessa varauduttiin myös jatkamaan sitä etelään (U-metro-suunnitelmat) ja pohjoiseen. U-metroajatus hylättiin, mutta tulevaisuudessa



Kuva 6: Itäväylä ja metrorata 2008. Lähde: Wikimedia Commons

24 Antero Alku: <http://www.kaupunkiliikenne.net/mikametro.htm>

PISARA-rata saattaa tehdä radasta todellisen metrolinjan, kun lähijuna vie keskustassa myös Töölöön ja Hakaniemeen maan alla ja jatkaa Päärataa pitkin Tikkurilan suuntaan. Pohjoisen laajennuksesta Martinlaakso-Vantaankoski on toteutunut, ja radasta puhutaan nykyään myös Vantaankosken ratana. Suunnitelmissa on rakentaa lähivuosina Kehärata lento-asemalle ja edelleen Hiekkaharjun kautta Pääradalle. Rata on tarkoitus toteuttaa samaan aikaan Kivistön alueen rakentamisen kanssa.

Jos Martinlaakson radan menestystarina halutaan toistaa Tampereella, raitiotielle tulee jo kiire, jos raitiotie halutaan rakentaa samaan aikaan maankäytön toteutumisen kanssa. Vuoreksen ja Hervantajärven rakentaminen ovat nimittäin lähellä.

Huono esimerkki: Itämetro

Helsingin itäosiin 1970-80-luvuilla rakennettu metro on epäonnistunut yhteensovittamisessa maankäytön kanssa. Metroraata rakennettiin moottoritietasaisen Itäväylän maastokäytävään sen jälkeen, kun suurin osa Itä-Helsingin rakentamisesta oli jo valmis, eikä metrolinjan aloittaminen lisännyt joukkoliikenteen käyttöä Kulosaaren sillalla²⁵ (Itä-Helsingin ja kantakaupungin väliset ajoneuvo- ja metrosillat). Merkittävin metrostä johtunut rakentamiskohde ennen Vuosaaren haaraa on Itäkeskus, joka on nimensä mukaisesti Itä-Helsingin merkittävin keskittymä.

Kuten edellisessä luvussa todettiin, metro palvelee kantakaupungissa lähijunaa kattavammin. Esikaupunkialueella rata on kuitenkin sivussa tiheimmästä maankäytöstä. Raskaan raideliikenteen järjestelmänä metro ja rinnakkainen Itäväylä luovat lisäksi estevaikutuksen pakottaen suurimman osan metron käyttäjistä kulkemaan metroasemalle syöttöbussilla. Tällöin keskustaan matkustettaessa on pakollinen vaihto, joka on metron eristyksen takia pakko hoitaa eritasoratkaisuina. Tärkeimmät syöttöbussiterminaalit ovat Itäkeskus ja Herttoniemi.

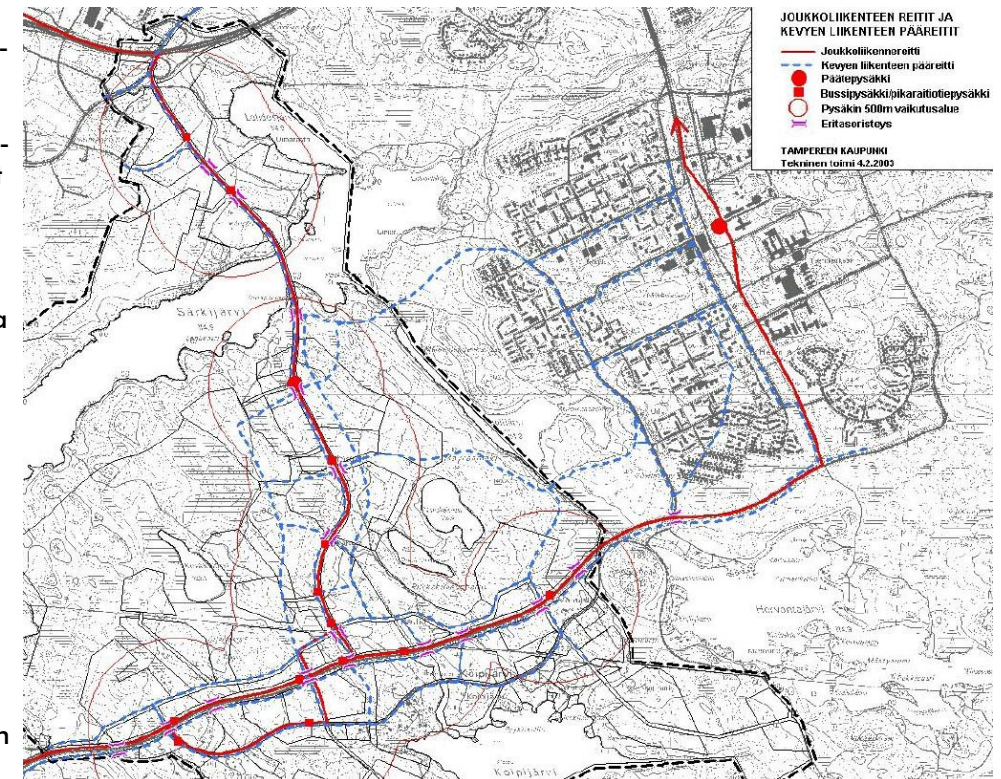
Poikkeuksena muuhun metroraataan on Vuosaaren metrohaara, joka rakennettiin samaan aikaan Etelä-Vuosaaren rakentamisen yhteydessä. Haara rakennettiin kuitenkin pitkälti Vuotien varteen, millä saattaa olla estevaikutus verrattuna siihen, jos tietä ei olisi metron ja eteläpuolisen asutuksen välissä.

Tampereen seudulla suunnitellaan raitiotietä Itäväylään verrattavan Hervannan valtavyylän varteen. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huolehtia, ettei valta-

väylä luo estevaikutusta, ja että valtavyylän varren pysäkit ovat lähellä maankäyttöä. Raiteet tulee vetää mahdollisimman keskeisesti, missä mahdollista ja pitää matka-ajat lyhyinä ensisijaisesti kävelymatkojen minimoimisella ja joukkoliikenne-etuuksien avulla.

Tampereen seudun joukkoliikenteeseen tukeutuvia aluehankkeita

Tampereen seudulla on vireillä useita aluehankkeita, jotka tukeutuvat vahvasti joukkoliikenteeseen. Hankkeet ovat eri vaiheissa: parhaimmillaan on olemassa valmiit osayleiskaavat (Vuores, Santalahti) tai ehdotus-/luonnosvaiheessa (Niemenranta, Hervantajärvi). Osa hankkeista odottelee vielä



Kuva 7: Vuoreksen osayleiskaavan liite: joukkoliikenteen ja keven liikenteen yhteydet

25 Antero Alku: <http://www.kaupunkiliikenne.net/mikametro.htm#hklmetro> → taulukko

Seuraavaksi esitellään muutamia Tampereen hankkeita tarkemmin.

Vuores

Vuoreksen suunnittelun lähtökohtana on ollut alusta asti tukeutuminen joukko-
liikenteeseen. Vuoreksen 2004 hyväksytyn osayleiskaavan mukaan joukko-
liikenneyhteydet Vuorekseen hoidetaan keskustasta Särkijärven sillan yli
Vuoreksen puistokatua pitkin ja poikittaiset yhteydet Hervannasta Ruskontietä
Sääksjärven suuntaan. Järjestely kattaa kävelyetäisyydeltä suurimman osan
Vuoreksen asuinalueista ja kaikki työpaikka- ja palvelualueet.²⁷

Aluksi Vuoreksen joukkoliikenne hoidetaan linjalla 39 Pyyntikintorilta Hervannan kautta ensiksi rakentuvaan Mäyränmäkeen²⁸, jonka jälkeen linjaa jatkettaneen seuraavaksi valmistuvaan Vuoreskeskukseen. Särkijärven sillan ja Vuoreksen puistokadun valmistuttua perustetaan Vuoreksen runkolinja keskustasta todennäköisesti Lakalaivan kautta Vuorekseen²⁹.

Asemakaavoituksessa varaudutaan toteuttamaan myöhemmin raideyhteys sekä Hervannan että Särkijärven sillan kautta keskustaan jättämällä tilavarausta raiteille.

Käytännössä asemakaavoituksessa joukkoliikenneväyliä on täsmennetty mm. niin, että Vuoreskeskuksesta Mäyränmäkeen liikennöidään runkoväylätasoisien Ruskontien sijaan Mäyränmäenkatua, joka on väylähierarkiassa kokoojakuu.³⁰

Niemenranta

Niemenrannan osayleiskaavaehdotus³¹ nojautuu täysin joukkoliikenteeseen. Kaikkialta on lyhyt tai vähintäänkin kohtuullinen kävelymatka joukkoliikennepysäkeille, ja joukkoliikenne kilpailee auton kanssa matka-ajassa keskustaan. Ero on huomattava verrattuna aiempiin luonnoksiin, jossa suunniteltiin mm.

26 Tampereen kaupunginhallituksen suunnittelujaoston esityslista 16.12.2008

27 Vuoreksen osayleiskaava + liitteet

28 Tampereen joukkoliikenne.

http://www.tampere.fi/tiedostot/5CjXiFVeF/Hervanta_2009-2010.pdf

29 Lahdesjärvi-Lakalaivan alustava osayleiskaavaehdotus

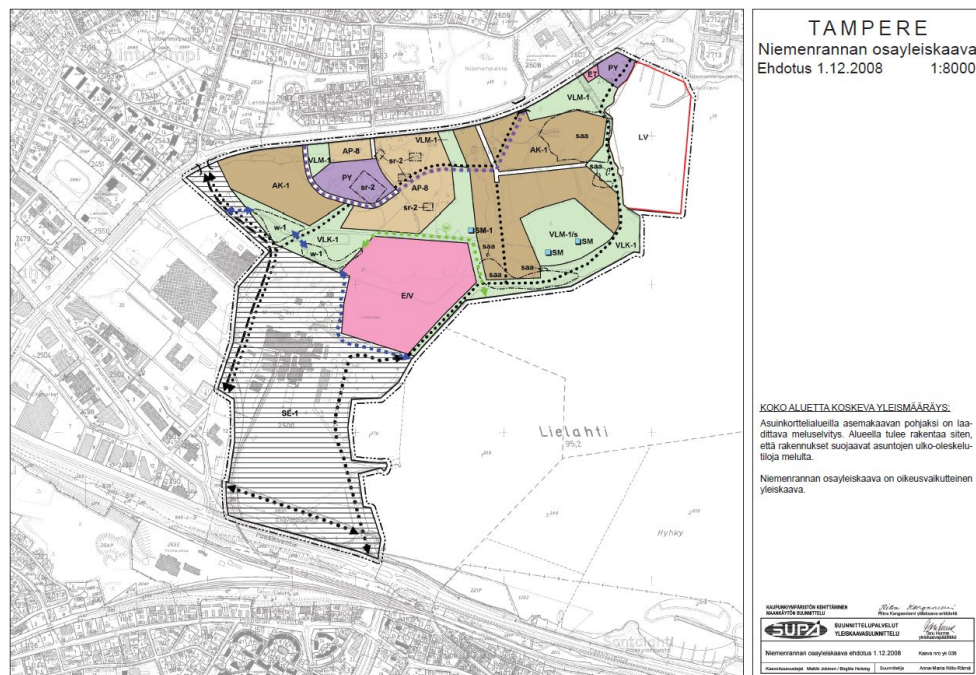
30 Vuoreskeskuksen asemakaavaaluonnos (8160)

31 Niemenrannan osayleiskaavaehdotus 1.12.2008

nelikaistaista kokoojakatua Pohtolankadun jatkeeksi vanhaa tielinjausta seuraillen tehdasalueen läpi Vaitinaron eritasoliittymään.

Ensi vaiheessa on suunnitelmassa tarkoitus rakentaa alueen läpi kulkeva bussikatu, joka liittyy U-maisesti Lielahdenkatuun. Osan matkaa kadulla saa kulkea myös yksityisautoliikenne, mutta pääasiallinen moottoriliikenteen yhteys Niemenrannan keskusta tulee Isoniemenkadun jatkeen ja itäiseen Niemenrantaan kerrostaloalueen katua pitkin.

Myöhemmässä vaiheessa bussiväylä korvattaneen raideyhteydellä Lentävän-
niemestä Hervantaan, joka kulkee Lielahden alueella samaa reittiä kuin bussi-
linja.



Kuva 8: Niemenrannan osayleiskaavaehdotus. Joukkoliikenneväylä linjataan Lielahdenkadulta alueen läpi Lentävänniemeeseen. Suunnitelmissa on yhtenäiset joukkoliikennekaistat täysin etuuksin Niemenrannasta aina keskustaan asti.



- | | |
|---|--|
| 1 "SISÄTILAKAUPUNKI" –KESKUSALUE: n.265 000 k-m ² / n. 1000 as | 7 YRITYSALUE: tuotanto-/toimitilat yht. 80 000 k-m ² |
| 2 PALVELULAITOSKORTTELI (sisätilakaupungin jatke): n.50 000 k-m ² / n.250 as | 8 ETU-HANKKIO itä: NOPPAKANSIKORTTELI + SEKARAK. yht. n.45 000 k-m ² / n.800 as |
| 3 ETU-HANKKIO länsi: yht. n.170 000 k-m ² / n.2700 as | 9 PUISTO-HANKKIO: NOPPAKANNET + MAAMERKIT + SEKARAK. yht. 86 000 k-m ² / n. 1500as |
| 4 YRITYSALUE: tuotanto-/toimitilat yht. 64 000 k-m ² | 10 PAIKALLISKEKUSSEISAKEALUE palvelut n. 4000 k-m ² |
| 5/6 ETU-HANKKIO itä: MAATUUSKORTTELI + RADANVARREN "MAAMERKIT": yht. n.200 000 k-m ² / 3000 as | 11/12 TAKA-HANKKIO: MAATUUSKORTTELI + NOPPAKANNET + "MAAMERKIT" yht. n. 125 000 k-m ² / n.2000 as |

HANKKIO
TRE 14.8.2008 V. MAMIA

VISIOITA TAMPEREESTA RAIDELIIKENNEKAUPUNKINA

Kuva 9: Virpi Mamian diplomityössä Hankkion nykyiset pellot ja peltihalliyhdyskunta korvautuisivat pitkälti erityyppisillä urbaaneilla kortteleilla ja rataverkkoa hyödyntävän pikaraitiotiehen. Moottoritien ja rautatien päälle rakennettavalle kannelle sijoutuisi Hankkion keskusakseli palveluineen.

Hankkio

Arkkitehti Virpi Mamian diplomityö vuodelta 2006³² hahmottelee Tampereen raideliikenneprojektissa pikaraitiotien linjauksiin rakennettavaa maankäyttöä. Erityisinä suunnittelualueina Mamia käsittelee Länsi-Tamperetta Tesoma-Tohloppi-Epilä-Lielähti-akselilla ja Hankkiota (laajassa mielessä, sisältäen myös osia Leinolasta ja Vehmaisista).

Mamia suunnittelee nykyiselle pelloista ja peltihalleista koostuvalle alueelle kokonaista uutta paikallisyhdyskuntaa, joka yhdistelisi erilaisia asumismuotoja ja sekoittunutta kaupunkirakennetta (asumista ja työpaikkoja samassa korttelissa).

³² Virpi Mamia: Tampereen raideliikennealueen maankäyttö ja seisakealueiden ideointi, diplomityö, TTY 2006

Alueen lounais-koillissuuntainen keskusakseli yhdistää nykyisen Hautalammen/Etu-Hankkion teollisuusalueen tilalle tulevan asuin- ja työpaikka-alueen Hautalan palvelulaitos- ja asuinalueeseen. Akseli ylittää rautatien ja moottoritien, ja tähän risteykseen tulisi alueen keskus, eräänlainen "sisätilakaupunki", jossa olisi myös seisake.

Mamian suunnitelma on periaatteessa toteuttamiskelpoinen, eli se kelpaa pohjaksi jatkosuunnitteluun. Varsinaisessa rakennemalliin pohjautuvassa yleiskaavoituksessa todennäköisesti tarkennetaan eri alueiden käyttöä, sijoittumista ja asumisratkaisuja. Mamian suunnitelmassa asuinalueet varioivat perinteisestä umpikorttelista "maatuskakortteleihin", jotka muistuttavat Vuores-keskuksen suunnittelukilpailun "Città"-voittajatyötä, eli suorkorttelin reunalla on ikään kuin muureina kerrostaloja ja "sisäpihalla" tiiviitä pientaloja.

Mamian työssä ongelmiksi näen itäosan (Vehmaisten) seisakealueiden käytön: taiteellisesti seisake puoliksi luonnon helmassa on hätkähdyttävä, mutta se myös pidentää kävelymatkoja verrattuna siihen, että seisake olisi Vehmaisten vanhan aseman kohdalla. Kaukajärventien ja rautatien risteuksen kupeeseen suunniteltu alue taas ei omien maastotutkiskelujeni perusteella sovellu hyvin asuinrakentamiselle vaan se jää korkean eteläpuolisen ratapenkan varjoon ja vaikuttaa rakentamiselle liian kostealta alueelta.

Sen sijaan vajaakäytössä oleva Vehmaisten perinteinen asemanseutu, jota Mamia ei ole millään lailla huomionnut vaan suunnitellut historiasta piittaamatta maatuskakorttelien ja maamerkkirakennusten alueeksi voisi olla mielenkiintoinen kohde: vanhan aseman kohdalle asettaisin lähijunan liikennepaikan, jolloin radan pohjoispuolelle voisi rakentaa pienen, tiiviin paikalliskeskuksen. Radan eteläpuolella on tilaisuus palauttaa 1990-luvun aikana huonokuntoisena hävitetty, mutta kulttuurihistoriallisesti merkittävä rautatieasemamiljöö puistointeen, sillä ainakin Vehmaisten rautatieaseman (1883) piirustukset ovat yhä tallessa. Asemakylästä on säilynyt yksi entinen VR:n rakennus, joka on asuinkäytössä ja muutama muu vanha rakennus.

Hankkion yleiskaavoitus käynnistyy 2010.³³

³³ Tampereen kaupunginhallituksen suunnittelijaoston esityslista 16.12.2008, osayleiskaavakatsaus

34 Sakari Kestinen et al: YTEK32/AA4-kurssityö Ojala-Lamminrahkasta, kevät 2008

Pirkanmaan liitto et al. Selvitys raideliikenteen kehittämismahdollisuuksista Tampereen kaupunkiseudulla, 1992

Pyrhönen, Kimmo & Lehtonen, Timo. Tampereen siniset bussit, 1998.

Quantrill, Malcolm. Reima Pietilä, 1987.

Tampereen joukkoliikenne. Hervannan linjastosuunnitelma 2009-10, http://www.tampere.fi/tiedostot/5CjXjFVeF/Hervanta_2009-2010.pdf

Tampereen kaupungin asemakaavat:

- Kalkunvuori (7934)
- Vuoreskeskus (8160)

Tampereen kaupungin yleiskaavat:

- Lahdesjärvi-Lakalaiva oyk (alustava ehdotus)
- Niemenranta oyk (ehdotus 1.12.2008)
- Vuores oyk

Tampereen kaupunginhallituksen suunnittelujaoston esityslista 16.12.2008 liitteineen.

Tampereen kaupungin liikennelaitos, kehyskunnat et al. Tampereen kaupungin joukkoliikennesuunnitelma, Liidea Oy 2005.

Tampereen kaupunkiseudun seutuhallituksen esityslista, 19.12.2008, 159 § (esittelijänä Auli Heinävä) liitteineen.

TASE 2025-sivusto <http://www.tase2025.fi/>

TASE 2025: suunnitteluryhmän kokousmuistio 21.11.2008

TASE 2025: Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmävaihtoehtojen vertailu, 2007.

TURISTI: Suomen kulkuneuvot, aikataulut 1/1988.

Wacklin, Matti. Vehmainen : kartanon kupeesta kaupunkikyläksi, 2002.

Yli-Rajala, Juha. Yhdyskuntasuunnittelun yhteistyö: kommenttipuheenvuoro, SEUTU 2008-työseminaari 15.2.2008.