

Raitiotien vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Teemaryhmän vaikutusarviointi lyhentämättömänä 2016



Raitiotien vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Teemaryhmän vaikutusarviointi lyhentämättömänä 2016

Sisällysluettelo

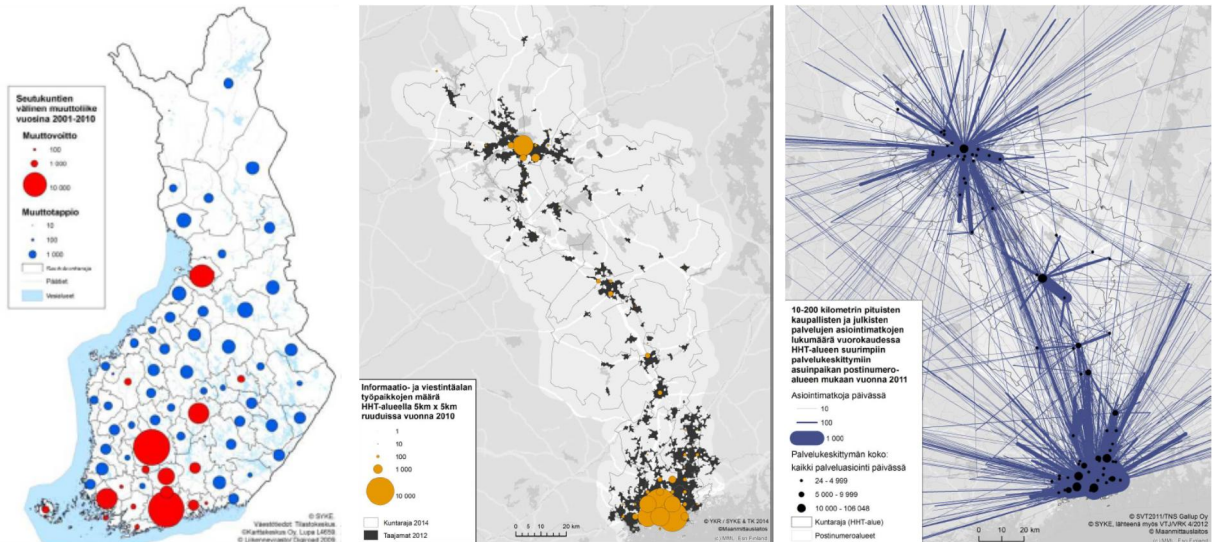
1. Miten raitiotien toteuttaminen vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen raitiotien vaikutusalueella ja sen ulkopuolella? .3	
1.1. Valtakunnalliset, maakunnalliset ja kaupunkiseudulliset vaikutukset	3
Raitiotien suhde ja vaikutukset kaupunkiseudun ydinalueeseen: kytkeekö nykyistä paremmin kokonaisuudeksi?.....	4
Millaista asumista, palveluja ja työpaikkoja raitiotie palvelee? Millaista yhdyskuntarakennetta raitiotien myötä syntyy?.....	5
Miten raitiotie tukee arvioitua asumispreferenssien kehitystä?.....	6
1.2. Vaikutukset Tampereen kantakaupunkiin	7
Kasvun suunnat ja painopisteet. Auttaako raitiotie tasapainottamaan kaupunkirakennetta?.....	7
Alueet ja käyttötarkoitukset, joiden toteuttamisen aikatauluihin ja tapaan ratikka vaikuttaa	8
Raitiotiehen tukeutuvien uusien alueiden vetovoima asukkaan ja rakentajan näkökulmasta	8
Raitiotien vaikutus liikenteen vaatimaan pinta-alaan ja tilaan.....	8
2. Mikä vaikutus raitiotiellä on aluekeskusten ja muiden solmukohtien elinvoimaisuuteen ja niiden kehittymiseen?...9	
Tampereen keskusta	9
Aluekeskukset Hervanta, Koilliskeskus, Lielähti-Hiedanranta ja Tesoma	9
Muut solmukohdat	10
Muut raitiotien varrella sijaitsevat alueet.....	11
3. Mikä vaikutus raitiotiepäätöksellä on vireillä olevien kaavaprosessien tavoitteisiin, sisältöön ja ajoitukseen? 12	
Tampereen yleiskaavoitus.....	12
Tampereen asemakaavoitus	12
Vaikutukset Tampereen tämänhetkisen tonttivarannon toteutumiseen.....	12
Vaikutukset seudun muiden kaupunkien ja kuntien kaavoitukseen.....	12

Arviointiryhmä: Dani Kulonpää (Tampereen kaupunki), Pia Hastio (Tampereen kaupunki), Jouko Järnefelt (Tampereen kaupunki), Lotta Kauppila (Tampereen kaupunki), Kimmo Kurunmäki (Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä), Markus Sjölund (Tampereen Kauppakamari), Leena Strandén (Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus), Ilpo Tammi (Pirkanmaan liitto), Marja Uusivuori (Tampereen kaupunki), Reijo Väliharju (Tampereen kaupunki)

1. Miten raitiotien toteuttaminen vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen raitiotien vaikutusalueella ja sen ulkopuolella?

1.1. Valtakunnalliset, maakunnalliset ja kaupunkiseudulliset vaikutukset

Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -akselin muodostama Suomen kasvukäytävä on valtakunnallinen kasvun moottori. Tampere ja Tampereen kaupunkiseutu toimivat akselin pohjoisena keskuksena. Toimiakseen tulevaisuudessakin monipuolisena ja dynaamisena kasvun akselina, tulee sen pohjoisen keskuksen kehittyä mahdollisimman tasapuolisesti pääkaupunkiseudun kanssa. Tampereen kaupunkiseutu on 2000-luvulla kasvanut keskimäärin noin 4 100 asukkaalla* vuodessa. Tampereen osuus kasvusta on nousut voimakkaasti viime vuosina, ollen 63–66 % vuosina 2013-2015. * [Kaupunkiseudun väestönkehitys 1994-2014](#)



Kuva vas.: Seutujen välinen muuttoliike 2001-2010. Seutujen välisessä muuttoliikkeessä vahvin kasvu sijoittuu Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -akselille. **Lähde:** Suomen aluerakenteen ja liikenteen kehityskuva ALLI 2013, <http://www.tut.fi/verne/alli/>

Kuva kesk.: Työpaikkojen keskittyminen HHT-vyöhykkeellä, informaatio- ja viestintäalan työpaikat v. 2010. **Kuva oik.:** Kaupallisten ja julkisten palveluiden asiointimatkat vuorokaudessa HHT-käytävällä v. 2011. **Lähde:** www.suomenkasvukaytava.fi

Pirkanmaan maakuntakaava 2040 ja Tampereen kaupunkiseudun Rakennesuunnitelma 2040 perustuvat yhdyskuntarakennetta eheyttävään maankäyttöön ja raitiotien, lähijunan ja bussin muodostamaan laadukkaaseen joukkoliikennekokonaisuuteen. Lempäälän, Nokian ja Oriveden suunnat tukeutuvat lähijunaan ja vahvoihin asemaseutuihin. Tampereen raitiotie on tehokas väline kytkeään kehyskunnista, kasvukäytävältä ja muualta tuleva liikenne Tampereen sisäiseen joukkoliikenteeseen. Pirkkala ja Ylöjärvi liittyvät raitiotieverkkoon 2020–2030-luvulla, Kangasala mahdollisesti 2040-luvulla.

Valtaosa kaupunkiseudun väestönkasvusta tulee sijoittumaan keskuksiin, asemaseuduille ja raitiotiekäytävälle. Raitiotie vahvistaa maankäyttöään sekoitunutta ja tiivistä yhdyskuntarakennetta sekä urbaaneja laatutekijöitä. Raitiotie on MAL-sopimuksen 2016–2019 kärkihanke. Sopimuksella seurataan raitiotien toteutusta ja raitiotievyöhykkeelle sijoittuvien asemakaavojen asumisen volyyminä.

Raitiotien vaikutukset

2025

Raitiotien seudulliset vaikutukset näkyvät tehokkaina matkaketjuina sekä joukkoliikenteen käytön kasvuna ja käyttäjäkunnan monipuolistumisena. Tämä lisää asioinnin suuntautumista keskustoihin ja monipuoliseen taajamarakenteeseen. Raitiotien varren alueiden saavutettavuus paranee myös seudun ulkopuolelta tultaessa. Parempi saavutettavuus saattaa lisätä seudun sisäistä pendelöintiä, mikä edellyttää muun joukkoliikenteen ja liityntäpysäköinnin kytkemistä raitiotiehen. Ulkoista saavutettavuutta tukee Asemakeskuksen alueella sujuva siirtyminen junan ja raitiotien välillä.

Raitiotie parantaa väestönkasvun vastaanottoa Tampereella, mikä heijastuu positiivisesti koko kaupunkiseudun elinvoimaisuuteen. Raitiotie edellyttää taajamien tiivistämistä ja kaupunkikehityksen painopisteen uudelleen määrittelyä, vaikuttaen myönteisesti alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Positiiviset vaikutukset näkyvät etenkin ydinkaupunkiseudun tiivistyvissä ja eheytyvissä taajamissa, joiden asukasmäärän kasvu ja sujuvampi liikkuvuus edistää palveluiden kehittymistä keskustoissa ja pysäkkien ympäristöissä. Saavutettavuus ja urbaani ympäristö lisäävät kaupunkimaisen asumisen tarjontaa ja paikkoja keskustahakuisille toimialoille. Raitiotien varren voimakas asunto- ja työpaikkarakentaminen saattaa vaikuttaa kehyskuntien keskustojen kehittämiseen.

2040

Raitiotie edistää toiminnallisten virtojen (kv. yritysasiakkaat, pendelöijät, vapaa-ajanviettäjä jne.) kulkeamista Tampereelle ja naapurikuntiin. Liikkuminen on enenevästi kuntarajoja ylittävää ja kasvavaa. Raitiotie houkuttelee nykyistä joukkoliikennettä paremmin matkaketjuihin perustuvaan liikkumiseen, esimerkiksi liityntäpysäköinnin kautta, mikä puolestaan hidastaa henkilöautoliikenteen kasvusta johtuvia investointitarpeita.

Lielahdesta ympäristöineen muodostuu seudullisesti merkittävä palveluverkon keskittymä. Länteen sijoittuu huomattava osa koko seudun 2020- ja 30-lukujen väestönkasvusta. Raitiotien varren rakenne ”vaikiintuu”, kasvua alkaa ohjautua aikaisempaa enemmän kehyskuntiin. Raitiotiellä ei arvioida olevan suuria vaikutuksia maaseudun asumiseen tai muuhun hajarakentamiseen.

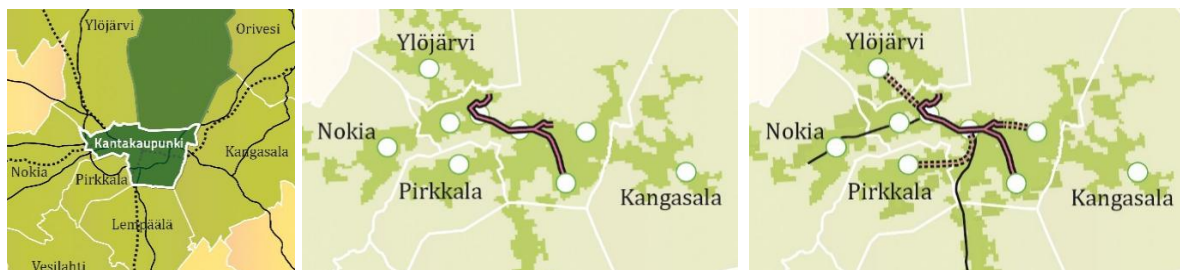
Bussivaihtoehto

2025: Täydennysrakentamisen rinnalle tarvitaan aktiivista uusien alueiden suunnittelua ja toteuttamista. Uudet alueet lisäävät liikkumisen tarvetta ja ruuhkia. Yhdyskuntarakenteen laajentumisella on myös negatiivisia vaikutuksia kuntataloudelle ja yritystoiminnan tuottavuudelle. ([Tampere/VTT 2012](#), [Turku 2015](#), [VATT 2013](#)) Bussin varaan perustuva kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä voi epäsuorasti lisätä kehyskuntien houkuttelevuutta asuin- ja työpaikkana, mikä voi olla uhka Tampereen vetovoimaisuudelle.

2040: Ruuhkautuminen ja saavutettavuuden heikkeneminen heikentävät ydinkeskustan ulkopuolisten työ- ja asuinalueiden vetovoimaa. Etenkin kaupungin länsiosa uhkaa jäädä sivuun kehityksestä. Riskinä on myös, ettei kaupunki pääse asuntotuotantotavoitteisiin, jolloin huomattava osa kasvun paineesta kohdistuu kehyskuntiin. Kehyskuntien on vaikeaa ottaa vastaan nykyistä merkittävästi isompaa kasvua. Maakunnan liikennejärjestelmän, maankäytön ja palveluverkon suunnittelussa tehdyt, maakuntavaltuustossa hyväksytyt valinnat nojaavat tehokkaaseen joukkoliikenteeseen. Bussivaihtoehto saattaa heikentää suunnitellun kokonaisuuden toimivuutta, mikä voi johtaa maankäytön, asumisen, liikenteen, palveluiden ja elinkeinojen kokonaisuuden uudelleen avaamiseen.

Raitiotien suhde ja vaikutukset kaupunkiseudun ydinalueeseen: kytkeekö nykyistä paremmin kokonaisuudeksi?

Kaupunkiseudun ydinalueen muodostaa Tampereen kantakaupungin alueella (vasemmalla kartta, johon on rajattu Tampereen kantakaupunki, jossa asuu 98 % Tampereen väestöstä) kuntarajoihin kiinni kasvanut taajama-alue sekä Tampereelta naapurikuntien keskustoihin nauhamaisena yhdistyvät yhtenäiset taajama-alueet. **Kuvat keskellä ja oikealla:** Raitiotieverkko vuosina 2025 ja 2040, seudun taajama-alue (vuoden 2025 kuvassa nykyisenlaajuisena, vuoden 2040 kuvassa täydennettynä rakennesuunnitelmassa esitetyillä alueilla), kaupunkiseudun kuntakeskukset, Tampereen aluekeskukset ja lähijunaliikenne Nokialle ja Lempäälään. Tavoitteena on, että lähijunaliikenne Nokialle ja Lempäälään olisi toiminnassa jo vuonna 2025, vaikka sitä ei olekaan esitetty keskimmaisessa, vuoden 2025 tilannetta kuvaavassa kartassa.



2025

Yleissuunnitelman mukainen raitiotielinjasto (Hervanta-Lentävänniemi ja Keskusta-Tays) kytkee yhteen kaupunkiseudun ydinalueesta ja merkittävimmistä keskuksista Tampereen keskustan, Hervannan ja Lielahden aluekeskukset, Taysin suuren työpaikka-alueen sekä näiden väliset alueet.

2040

Raitiotie ulottuu myös Pirkkalan ja Ylöjärven keskustoihin sekä Tampereen Koilliskeskuksen aluekeskukseen. Tällöin kaupunkiseudun ydinalueen kuudesta kuntakeskuksesta kolme ja Tampereen neljästä nykyisestä aluekeskuksesta kolme sekä näiden väliset alueet kytkeytyvät raitiotiehen. Raitiotie kytkee siten merkittäviä osia kaupunkiseudusta aiempaa tiiviimmäksi kokonaisuudeksi, jossa keskeinen osa kytkeytyneisyyttä on helposti hahmotettava ja positiivisessa mielessä pysyvä joukkoliikennejärjestelmä. Pysyvyys mahdollistaa maankäytön ja toimintojen kehittämisessä ennakoitavuuden ja pitkän tähtäimen suunnittelun. Raitiotiestä huolimatta seudun sisälle jää useita alueita, joilla kytkeytyminen muualle perustuu busseihin tai henkilöautoon. Kuitenkin osa näistäkin alueista liittyy raitiotiehen syöttöliikenteen välityksellä.

Raitiotie on osa raideliikenteen kokonaisjärjestelmää. Raitiotien ja kehitettävän lähijunaliikenteen myötä vuoteen 2040 mennessä kaikki kaupunkiseudun ydinalueen kuntakeskukset ja Tampereen aluekeskukset kytkeytyvät raideliikenteeseen Kangasalan keskustaa lukuun ottamatta.

Bussivaihtoehto

Seudun keskustan keskinäinen yhteys perustuu joukkoliikenteen osalta busseihin ja kehitettävään lähijunaliikenteeseen. Henkilöauto on kytkeytyneisyyden kannalta selkeästi tärkeämpi kulkuväline kuin raitiotievaihtoehdossa. Kaupunkiseudun ydinalue ei ole yhtä yhtenäinen kuin raitiotievaihtoehdossa.

Millaista asumista, palveluja ja työpaikkoja raitiotie palvelee? Millaista yhdyskuntarakennetta raitiotien myötä syntyy?

(mm. sekoittuneisuus, joukkoliikennekaupunki)

Sekoittuneessa yhdyskuntarakenteessa samalla alueella sijaitsee asumista, työpaikkoja ja palveluita; ts. alueet eivät ole pelkästään asuin- tai työpaikka-alueita. Joukkoliikennekaupungissa maankäyttö ja liikennejärjestelmä muodostavat kokonaisuuden, jossa joukkoliikenne on keskeinen osa liikkumista ja sen lisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöt tukevat joukkoliikenteen käyttöä.

Raitiotie palvelee monipuolisesti suunnitellun linjan varrella olevaa ja sen varrelle tulevaa uutta **asumista**. Raitiotien varrella maankäyttöä tehostetaan, mikä tarkoittaa kerrostalovaltaista rakentamista. Eriytyisesti raitiotieväyhykkeellä asujat voivat arjessaan tukeutua raitiotiehen ja siihen liittyviin palveluihin muita paremmin.

Palveluiden osalta raitiotie tukee sekä julkisten että kaupallisten palveluiden saavutettavuutta. Tampereen keskustan monipuoliset julkiset, kaupalliset ja vapaa-ajan palvelut ovat saavutettavissa entistä paremmin. Raitiotie parantaa myös joidenkin keskustan ulkopuolisten kaupallisten palveluiden saavutettavuutta esimerkiksi Hervannassa, Turtolassa, Kalevassa ja Lielahdessa. Nämä alueet voivat kehittyä palvelutarjonnaltaan entistä monipuolisemmiksi, ja niihin voi paremman saavutettavuuden vuoksi keskittyä sellaisia palveluita, joita ei ole muualla keskustan ulkopuolella. Palvelujen saavutettavuus itä-länsisuunnaisesti paranee: lännestä on entistä helpompaa käyttää keskustan itäpuolisia palveluita ja päinvastoin. Kaupin liikunta- ja virkistyspalveluiden sekä Hervannan eteläisten virkistys- ja metsäalueiden saavutettavuus paranevat.

Raitiotie palvelee parhaiten sellaisia **työpaikkoja**, joissa työpaikkoja suhteessa kerrosalaan on paljon, eli esimerkiksi toimistoja. Tällä hetkellä arviolta puolet kaupunkiseudun noin 160 000 työpaikasta sijaitsee yleissuunnitelmassa ja rakennesuunnitelmassa esitettyjen raitiotielinjojen varrella. Vuoteen 2040 mennessä työpaikkojen määrä raitiotien vaikutuspiirissä kasvaa. Osuus koko kaupunkiseudun työpaikoista ei juurikaan kasva, koska kaupunkiseudulla toteutetaan myös laajoja raitiotiestä etäällä sijaitsevia yritysalueita.

2025

Raitiotie on lisännyt intensiivisen joukkoliikenteen vaikutuspiirissä olevien asukkaiden ja työpaikkojen määrää. Joidenkin pysäkkien lähistölle on muodostunut entistä sekoittuneempaa kaupunkirakennetta (asumisen lisäksi palveluita ja työpaikkoja), mutta vaikutukset ovat toistaiseksi vähäisiä ja paikallisia, joskin myönteisiä.

2040

Raitiotie on muuttanut merkittäviä osia kaupunkiseudusta joukkoliikennekaupungiksi. Raiteiden pysyvyys on positiivinen ominaisuus, jonka myötä linjojen varsia on voitu kehittää määrätietoisesti toiminnoiltaan sekoittuneiksi alueiksi. Toimitiloja on hakeutunut keskustan lisäksi raitiotielinjaan kytkeytyville seudun "toiseksi parhaille paikoille". Lielähti-Hiedanrannan aluetta on raitiotien myötä voitu kehittää toiminnoiltaan sekoittuneena joukkoliikennekaupunkina, jossa on asumisen ja palveluiden lisäksi merkittävästi työpaikkoja. Raitiotie luo sekoittunutta rakennetta myös muualle tukemalla kaupallisten palveluiden tai työpaikkojen syntymistä asumisen sekaan. Tällaista kehitystä voi tapahtua esimerkiksi Lentävänniemessä, Santalahdessa, Sammonkadulla, Turtolassa, Hallilassa, Linnainmaalla, Hatanpäällä ja Härmälässä.

Bussivaihtoehto

Tampereen keskusta, naapurikuntien keskustat ja Tampereen aluekeskuksista ainakin Hervanta ovat toiminnaltaan sekoittuneita alueita, joissa sijaitsee merkittävästi asumista, työpaikkoja ja palveluita. Tässäkin vaihtoehdossa rakentaminen Tampereen kantakaupungissa on kerrostalovaltaista. Lielähti-

Hiedanrannan aluetta kehitetään hyvään saavutettavuuteen perustuvana aluekeskuksena, mutta alueesta on vaikea synnyttää toiminnoiltaan sekoittunutta aluetta, jossa olisi merkittävä määrä keskustamaisia työpaikkoja ja palveluita. Toimitilojen rakentaminen painottuu vahvasti Tampereen keskusta. Busseihin ja lähijunaliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän ansiosta osia kaupunkiseudusta voidaan kutsua joukkoliikennekaupungiksi.

Miten raitiotie tukee arvioitua asumispreferenssien kehitystä?

Tässä huomioituja asumispreferenssejä (=mielityksiä) ovat väestön ikääntymisestä johtuva esteettömän asumisen ja liikkumisympäristön kasvava tarve, arjen sujuvuus (kodin, työn ja vapaa-ajan sujuva yhdistäminen), kasvava kiinnostus kaupunkiasumiseen (tällä hetkellä kiinnostusta lisää myös epävarma taloustilanne, jonka vuoksi omakotitalojen rakentamista on siirretty myöhäisempään ajankohtaan), kiinnostus entistä yksilöllisempiä asuntoja ja asuinympäristöjä kohtaan, kotitalouksien keskikoon pienentymisestä johtuva pienten asuntojen tarve ja kaupungistumiseen liittyvä kasvava periaatteellinen valmius luopua auton omistamisesta. Mm. taloudellisten realiteettien vuoksi asumismielitykset eivät ole aina sama kuin käytännössä toteutuva asumistapa.

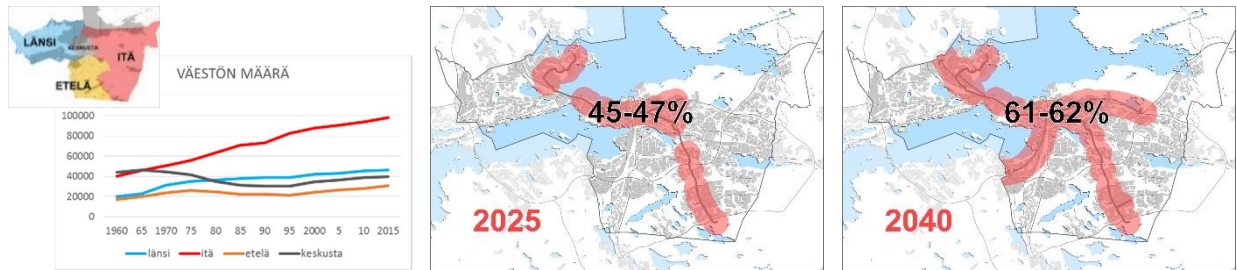
Raitiotien vaikutukset, 2025 ja 2040

Raitiotie itsessään on busseja esteettömämpi liikkumisväline. Siksi raitiotien varrella myös täydennysrakentamiselta ja ympäristön kehittämiseltä voidaan edellyttää esteettömämmän liikkumisympäristön toteuttamista, mikä palvelee niitä esteetöntä ympäristöä vaativia ihmisiä, jotka kykenevät liikkumaan itsenäisesti. Arjen sujuvuus helpottuu ihmisillä, joilla asunto, työpaikka tai muut arjen tärkeimmät liikkumisen kohteet sijaitsevat raitiotien vaikutuspiirissä. Kaupunkiasumisen kasvavaan kysyntään raitiotie vastaa erinomaisesti, koska sen avulla voidaan luoda uudenlaisia urbaaneja asuinympäristöjä. Raitiotien varrella olevien asuntojen arvo nousee, mikä saattaa mahdollistaa entistä yksilöllisempien asumisratkaisujen toteuttamisen. Asumisen hinnan osalta raitiotiellä on myös asuntojen hintahuippuja tasoittava ja laskeva vaikutus, koska se lisää tarjontaa asuntorakentajille erityisen houkuttelevista paikoista. Tämä hillitsee asuntohintojen yleistä nousua kaupungissa. Mikäli erityisen houkuttelevia paikkoja on vain vähän, se vastaavasti nostaa hintoja koko kaupungissa, myös raitiotien ulkopuolella (esim. [VATT 2013](#)). Raitiotiepäätöksestä riippumatta pieniä asuntoja toteutettaneen riittävästi. Kaavoissa ja tontinluovutuksessa on varmistettava, että myös perheasuntoja rakennetaan riittävästi raitiotien varrelle. Toisaalta raitiotien vaikutusalueelle voi syntyä kysyntää ja tarjontaa uudenlaisille perheasumisen muodoille, kuten kaupunkirivitaloille (town house) ja keskitehokkaalle asuntorakentamiselle, joissa tiivis asuinympäristö ja sujuva arki yhdistyvät pientalomaisiin asumisen laatutekijöihin. Luopuminen auton omistamisesta on aiempaa helpompaa, ja sen myötä rahaa on enemmän käytettävissä esimerkiksi asumiseen.

1.2. Vaikutukset Tampereen kantakaupunkiin

Kasvun suunnat ja painopisteet. Auttaako raitiotie tasapainottamaan kaupunkirakennetta?

Viime vuosikymmeninä Tampereen väestönkasvu on tapahtunut pääosin itäisissä ja kaakkoisissa kaupunginosissa. Idän ja kaakon kehitystä on tukenut mm. itäisen kehätien rakentaminen, Hervannan vetovoima ja toisaalta lännen kehitystä hidastanut kapean kannaksen aiheuttamat liikenneongelmat. Vuoden 2016 alussa 43 % Tampereen väestöstä (96 000 / 225 000) asui enintään 800 metrin säteellä raitiotien yleissuunnitelman pysäkeistä ja lisäksi 12 % (28 000) 800 metrin etäisyydellä kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa esitetyistä raitiotien myöhemmistä laajennuksista. Jälkimmäinen luku sisältää Vuohenojan ja Sellun pysäkkivaraukset. Tampereen työpaikoista näiden kahden vyöhykkeen osuus oli kaksi kolmasosaa.



Kaavio ja kartta vasemmalla: Tampereen väestönkasvu on viimeisen 40 vuoden aikana suuntautunut pääasiassa itään. Lännen ja etelän kasvu on ollut huomattavasti vähäisempää. **Kartat keskellä ja oikealla:** Raitiotievyyöhykkeen osuus Tampereen kaupungin väestöstä vuosina 2025 ja 2040. Vuonna 2025 raitiotievyyöhyke sisältää alueet, jotka sijaitsevat 800 metrin etäisyydellä raitiotien yleissuunnitelmassa esitetyistä pysäkeistä. Vuonna 2040 raitiotievyyöhyke sisältää näiden lisäksi alueet, jotka sijaitsevat 800 metrin etäisyydellä kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa esitetyistä raitiotien myöhemmistä laajennuksista. Pienempi luku on varsinaisen raitiotievaihtoehdon, suurempi ns. Hiedanranta-optio. Hiedanranta-optiossa esimerkiksi Alasjärven ja Härmälän kasvu on kuvattu yleissuunnitelman mukaista raitiotievaihtoehdotta pienemmäksi. Tästä johtuen Hiedanranta-optiossa raitiotievyyöhykkeen arvioitu asukasmäärä on vain hieman suurempi kuin yleissuunnitelman mukaisessa vaihtoehdossa.

2025

Raitiotie ei ole ehtinyt vaikuttaa hitaasti muuttuvaan kaupunkirakenteeseen kovin paljoa. Kasvua on alettu suunnata raitiotien vaikutusvyöhykkeelle. Lielähti-Hiedanrannan aluetta on alettu kehittää läntiseksi vastinpariksi Hervannalle. Noin 45 % (112 000 asukasta) Tampereen väestöstä asuu 800 metrin säteellä raitiotiepysäkeistä. Raitiotien ns. Hiedanranta-optiossa vastaava luku on 47 % (116 000 asukasta). Lisäksi kummassakin vaihtoehdossa lähes 40 % väestöstä asuu enintään 500 metrin etäisyydellä runkobussilinjoista.

2040

Vuosina 2016-2040 70 % Tampereen asuntorakentamisesta (Hiedanranta-optiossa 75 %) ja sen myötä pääosa väestönkasvusta on suuntautunut raitiotien varrelle (800 metrin etäisyys pysäkeistä). Arviolta 61 % Tampereen väestöstä (170 000 / 277 000) asuu 800 metrin säteellä yleissuunnitelman raitiotiepysäkeistä tai kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa esitetyistä raitiotien myöhemmistä laajennuksista. Uusia työpaikkoja on syntynyt pääasiassa raitiotien vaikutusalueelle. Raitiotien ns. Hiedanranta-optiossa raitiotievyyöhykkeen osuus kaupungin väestöstä on 62 % (172 000 asukasta). Lisäksi kummasakin vaihtoehdossa lähes 30 % väestöstä asuu enintään 500 metrin etäisyydellä runkobussilinjoista.

Merkittävin täydentyvä suunta on yleissuunnitelman mukainen raitiotien läntinen haara Santalahden ja Lentävänniemen välillä. Yllä vasemmalla olevan kartan aluejaolla tarkasteltuna väestönkasvusta 2016-2040 noin kolmannes tapahtuu lännessä, noin kolmannes idässä ja noin kolmannes keskustassa ja etelässä, joten väestönkasvun jakautuminen eri suuntiin on menneitä vuosikymmeniä tasapainoisempaa. Läntisen haaran varrella raitiotie on vahvempi tuki Lielähti-Hiedanrannan alueen kehittämisessä monipuoliseksi joukkoliikenteeseen tukeutuvaksi aluekeskukseksi. Monipuolisen aluekeskuksen kehittäminen ja väestönkasvun aiempaa tasaisempi jakautuminen eri ilmansuuntien välillä auttavat tasapainottamaan kaupunkirakennetta. 2030-luvun jälkeen kasvu suuntautuu entistä enemmän myös etelään.

Bussivaihtoehto

Noin 75 % kaupungin asuntotuotannosta sijoittuu 500 metrin etäisyydelle joukkoliikenteen runkolinjoista. Kasvu jakautuu kohtalaisen tasaisesti Tampereen kantakaupungin alueelle: uusista asunnoista noin 50 % sijoittuu alueille, jotka olisivat suunniteltujen raitiotielinjojen varrella ja noin 50 % muualle kaupunkiin. Idän väestönkasvu on länttä voimakkaampaa. Noin 80 % Tampereen väestöstä sekä vuonna 2025 että vuonna 2040 asuu 500 metrin etäisyydellä joukkoliikenteen runkolinjoista. Ilman raitiotietä länteen

on lähes mahdotonta luoda toiminnoiltaan sekoittunutta aluekeskusta (Lielähti-Hiedanranta), johon sijoituisi huomattavasti työpaikkoja. Toimitilarakentaminen keskittyy Tampereen keskusta.

Alueet ja käyttötarkoitukset, joiden toteuttamisen aikatauluihin ja tapaan ratikka vaikuttaa

Tampereen keskusta on vetovoimainen alue, jonka asunto-, liike- tai toimitilarakentamisen aikatauluihin raitiotiellä ei arvioida olevan suuria vaikutuksia.

Keskustan ulkopuolella raitiotie voi nopeuttaa pysäkkien vaikutusalueella olevien asuntoalueiden toteuttamista. Toisaalta raitiotievyöhykkeen ulkopuolella olevien alueiden toteuttaminen voi hidastua, jollei niillä ole muita vahvoja vetovoimatekijöitä. Raitiotie nopeuttanee pysäkkien vaikutusalueelle sijoittuvien kaupan toimitilojen toteuttamista. Kiinnostuksen suuntautuessa raitiotien vaikutusalueelle on mahdollista, että kauempana raitiotiepysäkkien vaikutusalueista sijaitsevien kaupan hankkeiden toteuttaminen on selvästi hitaampaa. Toimistorakentamisen osalta raitiotie nostaa keskustan ulkopuolisten alueiden kiinnostavuutta raitiotien pysäkkiympäristöissä ja lisää näillä alueilla toimistorakentamisen toteuttamisen todennäköisyyttä.

Raitiotiehen tukeutuvien uusien alueiden vetovoima asukkaan ja rakentajan näkökulmasta

Raitiotie nostaa asuntojen hintoja läheisyydessään, joten siihen tukeutuvat alueet ovat varmasti rakentajille kiinnostavia kohteita. Kohoavien hintojen vuoksi raitiotiehen tukeutuville alueille saattaa hakeutua keskimääräistä hyvätuloisempia asukkaita. Jotta raitiotie ei aiheuta alueiden välistä haitallista eriarvoistumista, kaupunki varmistaa maapolitiikallaan, että raitiotien läheisyyteen syntyy hallintamuodoiltaan monimuotoisia alueita (pitäen sisällään muun muassa kohtuuhintaisen vuokra-asumisen). Taloudellisesti tätä voidaan tukea pysäköintinormien avulla: raitiotien vaikutuspiirissä pysäköintiä ei tarvitse toteuttaa yhtä paljon kuin monella muulla alueella, mikä tuo säästöjä rakentamiskustannuksiin.

Raitiotien vaikutus liikenteen vaatimaan pinta-alaan ja tilaan

Hämeenkadulla, Sammonkadulla ja Teiskonttiellä voidaan ottaa henkilöautoliikenteen käytössä olevia kaistoja raitiotien käyttöön ilman, että tällä on merkittäviä vaikutuksia liikenneverkon toimivuuteen muualla. Liikenteellisissä tarkasteluissa ei ole toistaiseksi tullut esille muita liikenneväyliä, joilla raitiotien myötä voitaisiin vähentää henkilöautoliikenteen käytössä olevia kaistoja. Sekä raitiotievaihtoehdon että bussivaihtoehdon mukainen uusi asuntorakentaminen edellyttää yli 20 000 uuden pysäköintipaikan rakentamista asumisen yhteyteen, kun sovelletaan keväällä 2016 hyväksytyyn pysäköintipolitiikkatyön normeja. Bussivaihtoehdossa uusi asuntorakentaminen edellyttää arviolta noin 500 pysäköintipaikkaa enemmän kuin raitiotievaihtoehdossa. Raitiotievaihtoehdossa pysäköinti on todennäköisesti enemmän rakenteellista kuin bussivaihtoehdossa. Mikäli bussivaihtoehdossa pintapysäköintiä toteutetaan kymmenen prosenttiyksikköä enemmän kuin raitiotievaihtoehdossa, vaatisi bussivaihtoehdo kuusi hehtaaria enemmän pysäköintialueita. Työpaikkojen ja palveluiden osalta ei ole tehty vastaavaa arviota. Hiedanranta-optiossa pysäköintipaikkojen ja pysäköintialueiden tarve on jotakuinkin yhtä suuri kuin raitiotievaihtoehdossa.

2. Mikä vaikutus raitiotiellä on aluekeskusten ja muiden solmukohtien elinvoimaisuuteen ja niiden kehittymiseen?

Tampereen keskusta

Raitiotie tukee Tampereen keskustan elinvoimaa ja kehittymistä. Keskustan merkitys erityisesti vapaa-ajanviettoalueena ja vapaa-ajanpalveluiden käyttöpaikkana kasvaa entisestään, kun raitiotie parantaa keskustan saavutettavuutta. Parempi saavutettavuus tukee myös keskustan kaupallista vetovoimaa. Raitiotien vaikutuspiirissä on kuitenkin muitakin merkittäviä kaupan alueita (erityisesti Hervannassa, Turtolassa, Kalevassa ja Lielahdessa), joten raitiotien vaikutus ei ole kaupan suhteen yhtä merkittävä kuin vapaa-ajanpalveluiden käytössä. Raitiotien positiivisia vaikutuksia keskustan kaupalliseen vetovoimaan voidaan tukea keskustan ympäristön laadun parantamisella.

Aluekeskukset Hervanta, Koilliskeskus, Lielähti-Hiedanranta ja Tesoma

Aluekeskuksista Hervanta ja Lielähti-Hiedanranta ovat raitiotien yleissuunnitelmassa esitetyn raitiotiereitin varrella. Koilliskeskus sisältyy kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa esitettyihin raitiotien laajennuksiin, joiden on esitetty toteutuvan pääasiassa 2030-luvulla. Tesoma ei ole yleissuunnitelmassa eikä rakennesuunnitelmassa esitettyjen raitiotielinjosten varrella.

Hervannan keskusta ja palvelut ovat kehittyneet voimakkaasti 2000-luvulla. Raitiotie tukee edelleen Hervannan kehitystä. Raitiotie saattaa laajentaa aluekeskuksen kaupallista aluetta Insinöörinkadun suunnassa. Raitiotie tukee täydennysrakentamista linjan varrella ja mahdollistaa uusien palveluiden syntymisen raitiotiepysäkkien läheisyyteen. Raitiotie parantaa Hervannan keskustan saavutettavuutta erityisesti Hallilan itäosista ja Hervantajärven alueelta, millä on vähäisiä positiivisia vaikutuksia aluekeskuksen elinvoimaan. Suurin positiivinen vaikutus raitiotiellä on Hervannan imagoon ja saavutettavuuteen.

Koilliskeskuksen aluekeskuksen kaupalliset palvelut ovat kehittyneet viime vuosina merkittävästi. Suunniteltu raitiotiereitti ei kuljeta aluekeskuksen kaupallisten palveluiden nykyisiä käyttäjiä muihin keskuksiin, joten raitiotiellä ei ole aluekeskukselle välittömiä negatiivisia vaikutuksia. Raitiotie saattaa vaikuttaa siihen, kuinka houkuttelevina kaupan toimijat näkevät nykyisten kaupallisten alueiden kehittämisen. Tampereen keskustan itäpuolella Kalevan, Turtolan ja Hervannan kaupallisten palveluiden alueet saattavat olla raitiotien myötä Koilliskeskusta houkuttelevampia kehittämiskohteita. Raitiotien puuttumisen aiheuttamat mahdolliset negatiiviset vaikutukset näkyvät siinä vaiheessa kun aluekeskuksen kaupalliset palvelut olisivat merkittävän uudistuksen tarpeessa; muut hankkeet saattavat nousta tärkeysjärjestyksessä Koilliskeskuksen edelle. 2030-luvulla raitiotietä laajennetaan Koilliskeskukseen, mikä tukee aluekeskuksen kehittymistä.

Raitiotiellä on merkittävä vaikutus Lielähti-Hiedanrannan kehitykseen. Aluetta voidaan kehittää toimintoiltaan sekoittuneena joukkoliikennekaupunkina, jossa on asumisen ja palveluiden lisäksi merkittävästi työpaikkoja. Erityisesti ns. Hiedanranta-optiossa, jossa uuden asumisen määrä on varsinaista raitiotievaihtoehtoa suurempi, Lielähti-Hiedanrannasta kehittyy asukas- ja työpaikkamäärältään läntinen vastinpari Hervannalle.

Tesoman aluekeskus on jäänyt kehittämässä Lielahden alueen varjoon, mutta Tesomalla on parhailaan käynnissä merkittäviä hankkeita, jotka parantavat erityisesti aluekeskuksen kaupallisia ja julkisia palveluita. Raitiotie ei ole uhka Tesomalla oleville palveluille eikä parhaillaan käynnissä olevien hankkeiden toteutumiselle. Pitkällä aikavälillä raitiotie saattaa entisestään painottaa Lielähti-Hiedanrannan kehittämistä siten, että Tesoman kehitys on hidasta. Länsi-Tampereen asuntorakentamisessa Lielähti-Hiedanranta saatetaan nähdä olennaisesti Tesomaa houkuttelevampana alueena siten, että Tesoman uudisrakentaminen jää vähäiseksi. Tällä on heijastusvaikutuksia myös aluekeskuksen palveluiden kehittämiseen.

Bussivaihtoehto

Hervanta säilyttää asemansa vahvana aluekeskuksena, jossa on hyvät palvelut. Koilliskeskus säilyttää asemansa. Vaikutusalueen väestöpohja ja hyvä saavutettavuus erityisesti henkilöautolla tukevat alueen kehittämistä myös siinä vaiheessa kun nykyiset kaupalliset palvelut edellyttävät uudistamista. Lielähti-Hiedanranta on saavutettavuuden ja sijaintinsa (järven rannalla) vuoksi joka tapauksessa houkutteleva kehittämiskohde. Työpaikkamäärä ja erityisesti työpaikkarakenteen monipuolisuus jäävät raitiotievaihto-

ehtoa pienemmäksi. Tesoman kehittymistä tukevat erityisesti käynnissä olevat hankkeet, jotka parantavat aluekeskuksen palveluita. Sijaintinsa vuoksi Lielahi-Hiedanranta nähdään Tesomaa houkuttelevampana asuntorakentamisen alueena, mutta Tesoman parantunut palvelutaso houkuttelee alueelle myös uutta asuntorakentamista.

Muut solmukohdat

Muita tässä käsiteltäviä solmukohtia ovat raitiotien varrella sijaitsevista alueista Turtola, Sammonkadun itäpäätä, Tays ja Pyynikintori sekä raitiotievyöhykkeen ulkopuolella sijaitsevista alueista Kaukajärvi ja aluekeskukseksi kehitettävä Lakalaiva-Rautaharkko.

Raitiotie tukee Turtolan alueen palveluiden kehittämistä ja tekee alueesta erittäin houkuttelevan asuntorakentamisen kohteen. Aluetta voidaan kehittää ympäristöltään keskustamaisemmaksi. Hyvillä kevyen liikenteen yhteyksillä ja raitiotiepysäkin sijoittelulla on mahdollista yhdistää Turtolan ja Muotialan alueita sekä kehittää Turtolan palveluiden saavutettavuutta.

Sammonkadun itäosa Kalevassa kehittyy entistä selvemmin Tampereen keskustan itäiseksi päätteeksi. Raitiotie tukee alueen palveluiden kehittämistä ja ympäristön muutosta nykyistä keskustamaisemmaksi. Rieväkadun raitiotiepysäkin lähistölle saattaa etsiä keskustahakuisia palveluita ja yrityksiä. Sammonkadun itäpuolella olevat alueet (Hakametsä jäähallin ympäristössä) uudistuvat todennäköisesti keskustamaisemmiksi kuin tilanteessa, jossa raitiotietä ei toteutettaisi.

Taysin alueella on käynnissä merkittäviä sairaalan tarpeisiin liittyviä uudisrakentamishankkeita, joiden toteuttamisajankohtaan raitiotiellä ei ole vaikutusta. Raitiotie saattaa nopeuttaa sairaalan läheisyyttä hyödyntävien työpaikka-alueiden toteutumista. Raitiotie voi houkutella alueelle jopa sellaisia yrityksiä, jotka ilman raitiotietä sijoittuisivat muualle kuin Tampereelle.

Pyynikintorin ja sen lähialueen kehittämisen tarpeesta on puhuttu pitkään, mutta alueella ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia pitkään aikaan. Raitiotien myötä alueen saavutettavuus paranee, mikä tukee huomattavasti alueen kehittämisen edellytyksiä. Pyynikintorin lähistöllä raitotie saattaa nostaa täydennysrakentamisen houkuttelevuutta Amurissa. Amurissa täydennysrakentaminen riippuu pääasiassa taloyhtiöiden kiinnostuksesta.

Kaukajärven keskustaa on täydennysrakennettu merkittävästi 2000-luvun aikana, ja alueella on käynnistymässä merkittävä kaupallisia palveluita parantava hanke. Raitiotie ei ole uhka käynnissä oleville hankkeille eikä nykyisten palveluiden säilymiselle. Tulevina vuosikymmeninä Tampereen keskustan itäpuolella Kalevan, Turtolan ja Hervannan kaupallisten palveluiden alueet saattavat olla raitiotien myötä Kaukajärveä houkuttelevampia kehittämiskohteita. Raitiotien puuttumisen aiheuttamat mahdolliset negatiiviset vaikutukset näkyvät siinä vaiheessa, kun Kaukajärven kaupalliset palvelut olisivat merkittävän uudistuksen tarpeessa; muut hankkeet saattavat nousta tärkeysjärjestyksessä Kaukajärven edelle.

Lakalaiva-Rautaharkko on henkilöautoliikenteen kannalta seudun parhaiten saavutettavia alueita, ja alueelle on vaikutusarvion lähtöoletuksissa kuvattu sijoittuvan Tampereen eteläinen lähijunaliikenteen seisake. Alueen kehittäminen tukeutuu näihin, eikä raitiotien puuttuminen heikennä ainakaan alueen palveluiden kehittämistä. Aluekeskuksen asuntorakentamisen osalta kehittyminen saattaa olla hitaampaa, mikäli asuntorakentamisen toimijat näkevät raitiotievyöhykkeen merkittävästi Lakalaiva-Rautaharkkoa houkuttelevampana sijaintina.

Bussivaihtoehto

Turtolan alueella on mahdollista lisätä asuntorakentamista, mutta uusi asuminen ei ole luonteeltaan keskustamaista. Sammonkadun itäosa kehittyy tukeutuen hyvään saavutettavuuteen henkilöautolla ja linja-autolla. Vahva asema kaupunkirakenteessa säilyy, mutta kehittäminen ei ole luonteeltaan keskustamaista kuin raitiotievaihtoehdossa. Taysin alueella sairaalan tarpeisiin liittyvät uudisrakentamishankkeet toteutuvat joka tapauksessa. Sairaalan läheisyyttä hyödyntävien työpaikka-alueiden toteuttaminen saattaa olla hitaampaa kuin raitiotievaihtoehdossa. Pyynikintorin ja sen lähialueen kehittäminen on epävarmaa, ainakin jos asiaa arvioidaan menneiden vuosien aikeiden ja toteutuneen tilanteen perusteella. Kaukajärven täydennysrakentaminen jatkuu. Lakalaiva-Rautaharkon kehittäminen perustuu hyvään saavutettavuuteen henkilöautolla ja eteläisen lähijunaliikenteen seisakkeen toteuttamiseen. Tulevan aluekeskuksen asuntorakentaminen on alan toimijoille tasavertainen vaihtoehto monien muiden hankkeiden kanssa, ja asuntorakentaminen saattaa toteutua aiemmin kuin raitiotievaihtoehdossa.

Muut raitiotien varrella sijaitsevat alueet

Tässä on käsitelty ensin raitiotien yleissuunnitelman varrella sijaitsevia alueita raitiotien luoteisesta pääteestä (Lentävänniemi) kaakkoiseen päätteeseen (Hervantajärvi). Sen jälkeen on käsitelty alueita, jotka sijaitsevat kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa esitettyjen raitiotien myöhempien laajennusten varrella.

Lentävänniemessä raitiotien positiiviset vaikutukset ovat kenties suurempia kuin missään toisessa kaupunginosassa. Lentävänniemi muuttuu kaukana sijaitsevasta lähiöstä urbaanin ja laadukkaan joukkoliikennekaupungin osaksi. Raitiotien myötä taloyhtiöt todennäköisesti kiinnostuvat alueen täydennysrakentamisesta.

Niemenrannan alueesta pääosa on kaavoitettu 2000-luvulla, ja itäosa on asemakaavaohjelmassa. Raitiotien myötä Niemenrannasta tulee osa urbaania ja laadukasta joukkoliikennekaupunkia. Niemenrannan asemakaavoituksessa on varauduttu raitiotiehen, joten raitiotie toteuttaa niitä kehittämisajatuksia, jotka ovat olleet kaupunginosan kehittämisessä olennaisia alusta asti.

Lähiäaikoina rakentamaan alkavan Santalahden houkuttelevuus asuntoalueena kasvaa, kun keskustan ja Lielahden palveluiden saavutettavuus paranevat entisestään. Raitiotiepysäkit saattavat houkuttaa Santalahden kerrostalojen kivijalkoihin työpaikkatoimintoja, joita alueelle ei ilman raitiotietä syntyisi.

Sepänkadun raitiotiepysäkki sijoittuu Särkänniemen ja Onkiniemen läheisyyteen. Särkänniemen aluetta kehitetään joka tapauksessa merkittävänä vapaa-ajantoimintojen alueena. Raitiotiellä ei liene vaikutuksia tällaisten toimintojen rakentamisen volyyymiin, ellei joku toimija päättä sijoittua alueelle nimenomaan hyvän joukkoliikennesaavutettavuuden vuoksi. Onkiniemessä (Suomen Triכון ympäristö) raitiotie saattaa nostaa täydennysrakentamisen houkuttelevuutta, joskin keskustasijainti ja Näsijärven läheisyys tekevät Onkiniemestä joka tapauksessa kiinnostavan täydennysrakentamiskohteen.

Ydinkeskustan itäpuolella raitiotien kahden haaran (Hervanta ja Tays) vaihtopysäkki nostaa Itsenäisyydenkadun itäpään merkitystä joukkoliikenteen solmupisteenä ja sen myötä lisää alueella liikkuvien ihmisten määrää. Lisääntyneet ihmismäärät parantavat alueen liiketoiminnan edellytyksiä, mutta rakennuskannasta johtuen Itsenäisyydenkadulla ei ole juurikaan mahdollisuuksia liiketilojen lisäykseen. Raitiotie saattaa nopeuttaa Tammelan alueen täydennysrakentamishankkeiden toteutumista. Tammelan stadionin kehityshanke ei ole riippuvainen raitiotien toteutumisesta, mutta Itsenäisyydenkadun raitiotiepysäkki kytkee stadionin nykyistäkin paremmin osaksi joukkoliikennekaupunkia.

Teiskontien varrella raitiotie saattaa tukea kivijalkojen liiketoimintaa ja muuttaa aluetta palveluiltaan keskustamaisemmaksi. Sammonkadulla raitiotiellä on samansuuntaisia vaikutuksia, mutta Sammonkadulla palvelurakenne on jo tällä hetkellä Teiskontietä keskustamaisempi. Sammonkadun varrella raitiotie saattaa mahdollistaa vanhojen asemakaavojen jo sallimien pienten täydennysrakentamishankkeiden toteuttamisen.

Hallilassa raitiotiepysäkin ympäristö on houkutteleva alue uusien palveluiden syntymiselle, millä on positiivisia vaikutuksia koko kaupunginosalle. Raitiotie nopeuttaa Hallilan itäosan asuntorakentamista ja mahdollistaa bussivaihtoehtoa tehokkaamman rakentamisen.

Hervannassa raitiotie nostaa kiinnostusta asuntorakentamishankkeita kohtaan raitiotiepysäkkien läheisyydessä muuallakin kuin kaupunginosan keskustassa.

Hervantajärvi on ainoa alusta asti raitiotiekaupunginosaksi rakentuva alue, jonne sijoittuu merkittävästi myös pientaloasutusta; tämä lisää alueen houkuttelevuutta. Hervantajärven alueella raitiotiellä ei ole juuri vaikutusta rakentamisen aikatauluun tai tehokkuuteen. Myöskään kaupallisten palveluiden määrään tai laatuun raitiotiellä ei arvioida olevan vaikutusta.

Kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa esitetystä raitiotien myöhemmistä laajennuksista raitiotien arvioidaan vaikuttavan eri alueisiin seuraavalla tavalla: Teiskontien varsi Koilliskeskuksen ja Toimelankadun välillä nousee potentiaalisesti täydentämisen alueeksi. Hatanpäällä raitiotie nostaa kiinnostusta uusia asuntorakentamishankkeita kohtaan. Uusien hankkeiden toteuttamisajankohta riippuu paljon järjestelyratapihaan liittyvistä päätöksistä. Vaikutukset Härmälään riippuvat paljon siitä, linjataanko raitiotie kulkeaan Nuolialantietä vai etelämpää, messu- ja urheilukeskuksen kautta.

3. Mikä vaikutus raitiotiepäätöksellä on vireillä olevien kaavaprosessien tavoitteisiin, sisältöön ja ajoitukseen?

Tampereen yleiskaavoitus

Kantakaupungin yleiskaavan 2040 luonnos perustuu ratkaisuun, jossa Tampereen maankäyttöä ja liikennejärjestelmää kehitetään perustuen raitiotiehen pohjautuvaan joukkoliikenneratkaisuun. Yleiskaavaehdotuksessa tullaan huomioimaan kaupunginvaltuuston päätös raitiotien toteuttamisesta.

Tampereen asemakaavoitus

Asemakaavoituksen keskeisenä ohjelmoinnin välineenä on vuosittain päivitettävä asemakaavoitusohjelma, jossa osoitetaan seuraavan kolmen vuoden keskeisimmät kaavoituskohteet. Ohjelmaa laadittaessa otetaan voimakkaasti huomioon raitiotien lähiympäristön potentiaali alueiden maankäytön kehittämiseksi. Kaavoitusohjelmassa arvioidaan vuosittain alueiden vetovoimaa ottamalla ohjelmaan raitiotien vaikutuspiirissä olevia alueita ja arvioimalla muualla sijaitsevien alueiden suunnitteluajankautuluja osana rakentamisen kokonaistarvetta. Asemakaavoitusohjelma tulee sisältämään myös kaupungin tavoitteiden mukaisesti pientalotuotantoa ja monimuotoista asuntotuotantoa, joka ei kaikin osin liity raitiotiepäätökseen. Asemakaavaohjelman ulkopuolisista hankkeista priorisoidaan raitiotiehen tukeutuvia hankkeita.

Vaikutukset Tampereen tämänhetkisen tonttivarannon toteutumiseen

Asuntorakentamisen tämänhetkisestä tonttivarannosta arvioidaan vuoteen 2040 mennessä toteutuvan 90 %. Muun kuin asumisen osalta tonttivaranto Tampereen keskustassa toteutuu kokonaisuudessaan riippumatta raitiotiepäätöksestä. Keskustan ulkopuolisten alueiden osalta raitiotien vaikutus on sen sijaan merkittävä. Keskustan ulkopuolella toimisto- ja liiketilöiden tonttivaranto toteutuu raitiotievaihtoehdossa suurimmalta osalta vuoteen 2040 mennessä. Raitiotievaihtoehdossa pysäkkiympäristöjen toimisto- ja liiketilöiden volyyymi on suurempi ja toteutumisen aikataulu nopeampi kuin bussivaihtoehdossa. Esimerkiksi Taysin ympäristössä tonttivarannon arvioidaan toteutuvan raitiotievaihtoehdossa selvästi aiemmin kuin bussivaihtoehdossa. Raitiotiellä ei ole merkittävää vaikutusta siihen, miten tuotantopainotteisen toiminnan tonttivaranto toteutuu; tällainen toiminta on riippuvainen pääasiassa raskaan liikenteen hyvistä tieyhteyksistä.

Vaikutukset seudun muiden kaupunkien ja kuntien kaavoitukseen

Raitiotie

Pirkkala toteuttaa yleiskaavansa mukaisesti tiivistä joukkoliikennepainotteista nauhataajamaa (Partola, Naistenmatkantie, keskusta) ja varautuu raitiotien laajentamiseen kuntaan. Ylöjärvi varautuu kaavoituksessaan raitiotien laajentamiseen kaupunkiin 2030-luvulla. Ylöjärven tulee sitoutua keskustan merkittävään vahvistamiseen ja määrittellä kasvusuunnaksi Lielahden ja kuntakeskuksen välinen alue. Kangasalan tulee huomioida kaavoituksessaan raitiotien laajeneminen Tampereen Koilliskeskukseen sekä mahdollisesti Kangasalle (2040-). Koilliskeskus tarjoaa mahdollisuuden liityntäpysäköintiin ja alueellisiin palveluihin.

Bussivaihtoehto

Pirkkalan maankäytön suunnitelmat joudutaan uudistamaan ja hakemaan ratkaisuja, joilla kuntaan tuleva kasvu saadaan joukkoliikenteen osalta hallintaan. Osa nauhataajamaan nyt suunnitellusta kasvusta ohjataan sen ulkopuolelle, mahdollisesti yhdyskuntarakennetta laajentaville alueille. Tiivistä yhdyskuntarakennetta on vaikeampi perustella kuntalaisille ja päätöksentekijöille. Ylöjärvellä pienenee tarve keskustan tiivistämiseen ja kasvun ohjaamiseen Lielahden ja kuntakeskuksen väliselle alueelle. Tämä voi lisätä kaavoituspainetta laajentumisalueille. Tampereen keskustan saavutettavuus heikkenee ruuhkautumisen myötä.

Suurempi osa kaupunkiseudun kasvusta saattaa ohjautua kehyskuntiin lisäten niiden kaavoitus-, infrastruktuuri- ja palveluverkkopaineita. Kestävät yhdyskuntarakenteen ratkaisut tulevat hyvin riippuvaisiksi siitä, miten lähijunaliikennettä ja maankäyttöä asemanseuduilla saadaan kehitettyä.