

TAMPERE

Kantakaupungin vaiheyleiskaava

valtuustokausi 2017-2021



Selostus ehdotus 13.1.2021



KAUPUNKIYMPÄRISTÖN SUUNNITTELU • YLEISKAAVOITUS

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön suunnittelu
Yleiskaavoitus
PL 487, 33101 Tampere

www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus

Taitto: Birgitta Helsing

Sisällysluettelo

Yleiskaava viidessä minuutissa (tiivistelmä).....	5
Yleiskaavan sisältö.....	5
Yleiskaavaprosessi ja vuorovaikutus.....	6
Yleiskaavan toteuttaminen.....	6
Yleiskaavan vaikutukset	6
Yleiskaavan lähtökohdat	6
Kantakaupungin vaiheyleiskaava, valtuustokausi 2017-2021	8
Mitoitustavoite	8
Vaihekaavan sisältö ja tarkoitus.....	9
Mikä säilyy voimassa olevan yleiskaavan osalta ja miksi?	15
Yleiskaavaprosessi.....	17
Kaupunkistrategia	17
Päätökset.....	17
Vuorovaikutus	18
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute	18
Yleiskaavaluonnoksesta saatu palaute	19
Yleiskaavaehdotukseen tehtävät muutokset.....	22
Yleiskaavan merkinnät ja määräykset.....	28
Kaavamääräykset sekä niiden soveltaminen	28
Yleiskaavan toteuttaminen.....	72
Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta	72
Asemakaavoitusohjelma.....	72
PALM 72	
SUMP	73
Ohjelmat ja hankkeet	73
Seuraturatikka.....	73
Elinkeinopoliittiset linjaukset	73
Kantakaupungin vaiheyleiskaava - Valtuustokausi 2017–2021 vaikutusarviointi	74
Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	75
Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	82
Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	93
Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	95
Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	111
Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittämiseen	114
Vaikutukset osallistumiseen ja digitalisointiin	115
Yleiskaavan lähtökohdat	116
Yhdyskuntarakenteen jatkuva seurantatieto.....	116
Selvitykset ja arvioinnit.....	116
Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL).....	120
Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT).....	121
Pirkanmaan maakuntakaava 2040.....	121
Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040	121
Muut	122

Yleiskaava viidessä minuutissa (tiivistelmä)

Kantakaupungin yleiskaavatyö pohjautuu kaupunginvaltuuston hyväksymään Tampereen kaupunkistrategiaan, joka on perusta kaupunkikonsernin toiminnalle ja päätöksenteolle. Strategiaa konkretisoidaan maankäytön osalta kantakaupungin yleiskaavassa. Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040 on pääosin ajantasainen ja se voidaan jättää suurelta osin voimaan. Yleiskaavaan tehtävät tarkistukset laaditaan MRL 35 § mukaisena vaihekaavana. Valtuustokauden 2017-2021 yleiskaava kohdistetaan koskemaan merkintöjä ja määräyksiä, jotka koskevat kaupungin strategiatavoitteiden toteuttamista yleiskaavassa tai huomioivat merkittäviä suunnittelutilanteen muutoksia ja kaavan luonnosvaiheessa saatua uutta tietoa sisältävää palautetta. Vaihekaavan nimi on "Kantakaupungin vaiheyleiskaava – valtuustokausi 2017-2021".



Yleiskaavan sisältö



Valtuustokauden yleiskaavatyössä kantakaupungin osalta pääpaino kohdistuu kaupunkistrategian kirjausten välittämiseen kaupungin maankäytön kokonaisprosessissa. Suurelta osin vuonna 2017 hyväksytty kantakaupungin yleiskaava 2040 on ajan tasalla, mikä osaltaan ilmentää Tampereella tehtävää pitkä-

jänneistä työtä kestävän kasvun sekä asukkaille ja elinkeinoille hyvän kaupungin puolesta.

Yleiskaavatyössä on keskitytty ennen kaikkea hiilineutraalisuuden ja yhdyskuntarakenteen välisestä kytköksestä. Tavoitteen toteutumiseksi kaupunkistrategia ohjaa jo vahvasti uuden asuntorakentamisen sijoittumisesta rakenteen kannalta edullisille vyöhykkeille. Jatkossa ohjausta on vahvistettava myös toimitilarakentamiseen, jotta kasvuun ja tulevaisuuden tarpeeseen vastaavaa työtilaa syntyy alueille, joilla olemassa olevaa rakennuskantaa ja toimitilaa korvataan uudella.

Tampere huomioi yleiskaavassa jatkossa entistä selkeämmin kaupunkiseudun tavoitteet kestävästä yhdyskuntarakenteesta osoittamalla MAL-sopimuksessa 2020-2023 määritellyn *Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmän* vyöhykkeen kestävä kasvun vyöhykkeeksi. Kasvua ja kehittämistä ohjataan yhdyskuntarakenteen keskeisiin osiin ja kestävien kulkumuotojen edistämisen kannalta hyvillä sijainneilla. Maankäyttöä kehitetään siten, että raitiotiehen, lähijunaan ja muuhun tehokkaaseen joukkoliikenteeseen tukeutuvalla liikkumisella luodaan edellytyksiä.

Yleiskaavaratkaisussa on aikaisempaa vahvempi painotus joukkoliikenteen kehittämiseksi. Kaavassa osoitetaan 10 uutta mahdollista lähijunaseisaketta aikaisemmassa yleiskaavassa osoitettujen asemanseutujen lisäksi. Raitio-

tien osalta esitetään raitiotien 1. ja 2. vaihe, jatkolinjat Pirkkalaan ja Koilliskeskukseen sekä ohjeellisina linjat Vuorekselle ja seudulliset jatkolinjat Ylöjärvelle ja Lamminrahkaan. Raideliikenteen lisäksi on tärkeää osoittaa kehittämistavoite myös nykyiselle busseihin perustuvalla joukkoliikenteelle, joka on jatkossakin joukkoliikenneväline merkittävässä osassa kaupunkia. Tätä tarkoitusta varten jäävät voimaan kantakaupungin yleiskaavassa 2040 osoitetut, merkittävälle kokoojakaduille sijoittuvat joukkoliikenteen laatuikätyvät, joita voidaan kehittää nopealla aikataululla ja paikallisesti päättämällä. Kestävää liikkumista vahvistetaan myös laajentamalla yleiskaavassa esitettävää pyöräilyn tavoiteverkkoa.

Toisena tärkeänä painotuksena yleiskaavassa on täsmennetty tavoitteita viheralueverkoston turvaamiseksi ja kehittämiseksi. Kaavassa esitettyä viher- ja virkistysalueverkostokokonaisuutta koskevia määräyksiä on tarkistettu siten, että varmistetaan yhtenäisyyden ja alueiden arvojen säilyminen. Vaikka kaupungin kasvu toteutuu pääosin uudistamalla jo rakennettuja alueita, käyttäjämäärän kasvu viher- ja virkistysalueilla lisää entisestään niihin kohdistuvaa käyttöä ja kulumista. Tästä syystä olemassa olevista viheralueista on huolehdittava riittävien virkistysmahdollisuuksien ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi.

Yleiskaavaan on tehty lisäksi teknisiä ja päivittyneen suunnittelutilanteen mukaisia kaavamerkintöjen ja -määräysten tarkistuksia.

Yleiskaavaprosessi ja vuorovaikutus



Tampereen kantakaupungin yleiskaava on jatkuvasti työn alla oleva kaupungin kehittämissasiakirja. Yleiskaavassa konkretisoidaan kaupunkistrategian maankäytölliset tavoitteet ja ne hyväksytään valtuustokauden päättyessä yleiskaavan muodossa. Yleiskaavaa voikin pitää kaupungin strategian kuvana. Valtuustokauden yleiskaavatyössä lähtökohtana on Tampereen strategia ”Tampere - Sinulle paras”, jonka ”Urbaani ja kestävästi kasvava” -teema ohjaa keskeisesti yleiskaavatyötä. Strategian tavoitteita vuodelle 2030 ovat 300 000 asukkaan viihtyisä ja elävä kaupunki, hiilineutraalius sekä toimiminen älykkään ja kestävä liikenteen ja kaupunkikehityksen edelläkävijänä.

Yleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä keväällä 2018. Samassa yhteydessä oli avoinna aluekeskusten kehittämistavoitteita kartoittava karttapohjainen asukaskysely. Lisäksi pidettiin viisi alueellista asukastilaisuutta, joissa esiteltiin yleiskaavan lisäksi kaupungin ajankohtaisia suunnittelu- ja rakennushankkeita. Yleiskaavan luonnos ja valmisteluaineisto valmistuivat helmikuussa 2020. Nähtävilläolon aikana järjestettiin asukastilaisuus pääkirjasto Metsossa. Valmisteluaineistosta saatiin 19 lausuntoa ja 22 mielipidettä. Valmisteluvaiheessa saadun palautteen pohjalta on voitu todeta, että Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040 on pääosin ajantasainen ja se voidaan jättää suurelta osin voimaan ja että yleiskaavaan tehtävät tarkistukset laaditaan MRL 35 § mukaisena vaiheyleiskaavana.

Yleiskaavan toteuttaminen



Kaavoituksen ja maankäytön toteuttamisen ohjelmointi samanaikaisesti on tärkeää, jotta kaupungin kasvu ja kehitys tapahtuvat hallitusti. Kaupunkirakenteen täydentyminen ilmastopäästöjen kannalta edullisille vyöhykkeille mahdollistaa kaupungin tavoitteen hiilineutraaliuden saavuttamisesta vuoteen 2030 mennessä. Yleiskaavaa toteutetaan asemakaavoitusohjelmalla ja maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelmalla (PALM). PALM-suunnitelma vuosille 2021-2035 on hyväksytty kaupunginhallituksessa 6.4.2020.

Yleiskaavan vaikutukset



Yleiskaavan tavoitellut vaikutukset pohjautuvat kaupunkistrategiaan, joka painottaa kestävä kasvun lisäksi mm. Tampereen valtakunnallisen ja kansainvälisen saavutettavuuden, osallisuuden ja digitalisaation teemoja. Asukasmäärän kasvun ja asemakaavoituksen kohdistuminen aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille sekä CO₂-päästöjen vähentämisen osalta strategian tavoitteet ovat toteutumassa.

Yleiskaavaluonnoksen vaikutusarvioinnissa on huomioitu kaupunkistrategian ”Urbaani ja kestävästi kasvava” -teeman tavoitteet, erityisesti yleiskaavassa korostuvat strategian hiilineutraalisuuteen sekä kestävä liikkuamiseen liittyvät tavoitteet. Vaikutusarviointi on laadittu pääosin asiantuntija-arvioina osana kaavaluonnoksen valmistelua, ilmastovaikutuksia on arvioitu osana Suomen ympäristökeskuk-

sen tutkimushanketta ja tuotettu yhdyskuntarakenteen nykyisiä ja tulevia päästöjä mallintava työkalu. Kestävä yhdyskuntarakenteen osalta on laadittu erilliset selvitykset ilmastomuutokseen sopeutumisesta ja raideliikenneskenaarioiden päästövaikutuksista.

Strategian ”Luova ja Innovatiivinen” -teemassa käsitellään yritysten toimintaympäristöön ja saavutettavuuteen liittyviä tavoitteita ja ne ovat myös yleiskaavan keskeistä sisältöä. Vaikutusarviointi on laadittu asiantuntija-arvioina yleiskaava ja elinkeinopalvelut -yksiköissä.

Yleiskaavan lähtökohdat



Kantakaupungissa laadittava valtuustokausittain päivittyvä yleiskaava välittää kaupungin kasvu- ja kehittämistavoitteet ajantasaisesti yksityiskohtaisempaan maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun. Edellisen valtuustokauden yleiskaava hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 15.5.2017 ja se on saanut lainvoiman 20.1.2020. Tuore kantakaupungin yleiskaava on hyvä lähtökohta nyt tehtävälle yleiskaavatyölle. Käytännössä varmistetaan, että kaupunkistrategian tavoitteet ovat ajantasaisen yleiskaavan pohjalta toteutettavissa.

Edellisen ja nykyisen valtuustokauden tavoitteet kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikkumisesta sekä asukkaiden ja luonnonympäristön huomioimisesta ovat suurelta osin saman sisältöisiä, mistä syystä voimassa olevaa kantakaupungin yleiskaavaan tehdään pääosin näitä teemoja koskevia sisällöllisiä tarkistuksia. Valtuustokauden yleiskaava-

vassa painottuvat toimenpiteet hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi, joukkoliikenteen kehittäminen sekä kantakaupungin viherympäristöjen turvaaminen. Lisäksi edellinen valtuusto evästi yleiskaavatyötä lähijunaliikennettä ja Ruotulan maankäyttöä koskevilla tavoitteilla.

Yleiskaavatyön rinnalla kaavan ajantasaisuuden ja päivitystarpeen arvioimiseksi on kehitetty Tampereen yhdyskuntarakenteen seurantatietoa. Avoimesti kaikkien saataville on tähän mennessä luotu neljä tilannekuvaa keskeisistä kaupunkikehityksen ja -rakenteen teemoista. Maapinta-alan käyttö-, väestönmuutos-, palvelujen monipuolisuus- ja ilmasto-vaikutukset-tilannekuvat ovat käytettävissä Oskari-karttapalvelussa. Lisäksi yhdyskuntarakenteen ilmasto-vaikutusten arviointia varten on kehitetty paikkatietopohjainen laskentamalli nykyisen ja erilaisten kasvuskennarioiden päästöistä. Tämän työkalun avulla on arvioitu yleiskaavan yhdyskuntarakenteen päästövaikutuksia. Yleiskaavan ehdotusvaiheessa on tarkennettu joidenkin selvitysten avulla lähtötietoja yleiskaavassa tehtäville ratkaisuille, mm. leirintäaluevarausten suhteen. Liikennejärjestelmäyksikössä on valmistunut pyöräliikenteen tavoiteverkko ja ympäristönsuojelussa selvitys Tampereen kantakaupungin hiljaisista virkistysalueista.

Kantakaupungin vaiheyleiskaava, valtuustokausi 2017-2021

Yleiskaava on pitkän aikavälin visio kaupungista, kokonaisuuden toteuttamisen aikajänne on noin kaksikymmentä vuotta. Yleiskaava ohjaa asemakaavoitusta ja muuta tarkempaa suunnittelua.

Tampereella laaditaan valtuustokausittain tarkistettava kaupunkistrategian mukaista kantakaupungin yleiskaavaa.

Valmisteluvaiheessa saadun palautteen pohjalta voitiin todeta, että Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040 on pääosin ajantasainen ja se voidaan jättää suurelta osin voimaan ja että yleiskaavaan tehtävät tarkistukset laaditaan MRL 35 § mukaisena vaiheyleiskaavana. Valtuustokauden 2017-2021 vaiheyleiskaava kohdistetaan koskemaan merkintöjä ja määräyksiä, jotka koskevat kaupungin strategiatavoitteiden toteuttamista yleiskaavassa, huomioi kaavan luonnosvaiheessa saatua uutta tietoa sisältävää palautetta tai merkittäviä suunnittelutilanteen muutoksia. Vaihekaavan nimi on "Kantakaupungin vaiheyleiskaava – valtuustokausi 2017-2021".

Strategian painotusten mukaan valtuustokaudella tarkistetaan joitakin kestävään kasvuun, kestävään liikkumiseen ja viherrakenteen vahvistamiseen liittyviä kokonaisuuksia. Vaihekaavassa tarkennetaan niitä Kantakaupungin yleiskaavan 2040 käyttötarkoituksialueita, joilla aluerajaus on vanhentunut mm. yleiskaavaa tarkemman suunnittelun valmistumisesta johtuen. Tarkempia suunnitelmia ovat mm. viherverkoston yhtenäisyyttä varmistavat uudet asemakaavat ja yleissuunnitelmat, perustetut uudet luonnonsuojel-

lualuerajaukset sekä lausunnoissa esiin nousseet tarkentamistarpeet. Aluerajausmuutokset kohdistuvat Aitovuoren puolustusvoimien alueeseen, Myllypuron kiertotalousalueeseen, Lielähti-Hiedanranta aluekeskuksen alueeseen, Viinikanlahti-Hatanpää alueelle, Muotialan ja Iidesjärven väliin viheryhteyteen, TAMK: n alueelle, Ruotulaan Teiskon tien pohjoispuolella, Leinolan ja Atalan väliseen viheryhteyteen, Hervannan keskustan itäpuolelle, Lahdesjärven toimitala-alueeseen ja Västringinmäkeen.



Toukokuussa 2017 hyväksyttyä kantakaupungin yleiskaava-alueita on tarkistettu ja laajennettu vähäisessä määrin Viinikanlahden kohdalta. Kaupunginhallitus päätti 11.11.2019 kokouksessaan, että tammikuussa 2019 lainvoiman saanut keskustan strategista osayleiskaavaa ei lii-

tetä kantakaupungin yleiskaavan kokonaisuuteen, ainoastaan osayleiskaavassa ratkaisematta jäänyt Viinikanlahden selvitysalue liitetään kantakaupungin yleiskaavaan.

Mitoitustavoite

Kantakaupungin yleiskaavassa varaudutaan tulevaisuudessa kaupunkistrategian mukaiseen kasvuun. Tavoitteena on 1,4 % vuotuinen väestönkasvu, mikä tarkoittaa reilua 3 000 uutta asukasta vuodessa. Työpaikkojen määrän kasvussa tavoitellaan Pirkanmaan maakuntakaavan kasvulukua, jolloin vuonna 2040 Tampereella olisi noin 155 000 työpaikkaa.

Kaupungin kasvua ohjataan investointien kautta. Tampereella on käytössä vuosittain hyväksyttävä maankäytön

	2018	2020	2025	2030	2035	2040
 Asukkaita	235 000	241 600	259 000	277 700	297 700	319 000
Kasvu	-	6 600	24 000	42 700	62 700	84 000
Kasvu/vuosi (ka.)	-	3 300	3 500	3 700	4 000	4 300
.....						
 Työpaikkoja	115 000	118 200	126 500	135 500	145 100	155 300
Kasvu	-	3 200	11 500	20 500	30 100	40 300

toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelma (PALM), jossa määritellään rakentamisen julkisten investointien ajoitukset eri alueilla. Tuorein PALM-investointiohjelma on laadittu vuosille 2021-2035, joista lähimmät vuodet on ohjelmoitu tarkimmin. Olemassa oleva tonttivaranto ja asemakaavavaranto sekä vireillä oleva asemakaavavaranto mahdollistavat merkittävän osan tulevien vuosien kasvusta. Kaupungin kasvuun vastaaminen pidemmällä aikavälillä edellyttää yleiskaavavarannon toteutumista erityisesti 2030-luvun puolivälistä lähtien.

Vaihekaavan sisältö ja tarkoitus

Kaupunkistrategian sisällön konkretisoiminen tarkoittaa yleiskaavan muuttamista ja tarkistamista tietyiltä osin. Keskeisimmät päivitettävät teemat ovat kestävä kasvu (mm. kasvun suuntaaminen, keskustojen vahvistaminen, elinkeinoalueiden kehittäminen, toimitilarakentamisen turvaaminen), kestävä ja älykäs liikenne sekä viherrakenteen vahvistaminen. Ohessa on lyhyesti kerrottu merkittävimmät muutokset voimassa olevaan yleiskaavaan. Näiden lisäksi on tehty pienempiä muutoksia, mm. kaavamääräysten ohjauksivaikutuksen täsmentämistä tai teknisiä tarkistuksia johtuen kohteiden toteutumisesta tai muuttuneesta tilanteesta.

Kestävä kasvu

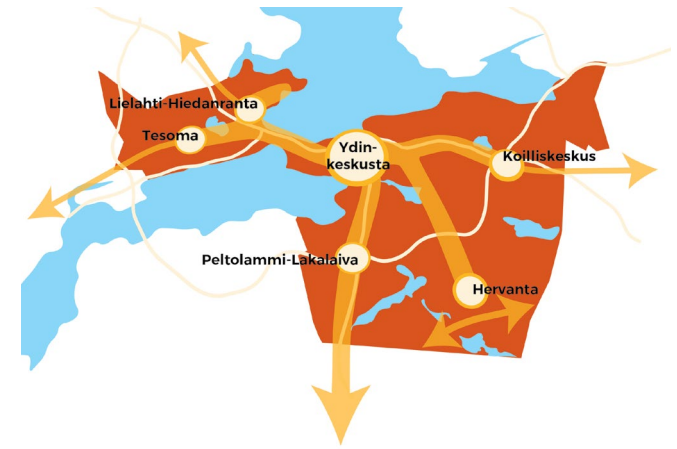
Kestävän kasvun osalta kuluvan valtuustokauden tavoitteet ovat pääosin saman sisältöisiä kuin edellisellä valtuustokaudella laaditussa yleiskaavassa jo hyväksyttiin. Tavoitteen

saavuttamiseksi on kuluvalla valtuustokaudella aikaisempaa enemmän työkaluja käytössä, mm. Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta, Kestävä liikkumisen ohjelma (SUMP) ja vielä työn alla oleva Luonnon monimuotoisuusohjelma (LUMO).

Yhdyskuntarakenteessa ei tapahdu muutoksia. Tampereen ydinkeskusta on koko Pirkanmaan maakunnan ydin ja kaupunkiseudun keskus. Sen lisäksi kantakaupungissa pyritään vahvistamaan aluekeskusten elinvoimaa täydennysrakentamisella ja palvelutarjonnan keskittämisellä. Tampereen viisi aluekeskusta ovat Lielähti-Hiedanranta, Tesoma, Peltolampi-Lakalaiva, Koilliskeskus ja Hervanta. Keskusverkon kytkeytymistä toisiinsa tukee raitiotiejärjestelmä joka ensimmäisen ja toisen rakentamisvaiheen jälkeen yhdistää Hervannan ja Lielähti-Hiedanrannan ydinkeskustaan. Raitiotien laajentumisesta seudulliseksi on valmistunut yleissuunnitelma ja kuntien valtuustot ovat päättäneet sen tulevat linjaukset Tampereelta Pirkkalan, Kangasalan Lamminrahkan ja Ylöjärven suuntiin.

Hiilineutraalisuus

Kaupungin kasvun tulisi tapahtua siten, että samanaikaisesti kasvihuonekaasupäästöt vähenevät. Tampereen tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. Se saavutetaan vähentämällä päästöjä 80 % vuoden 1990 päästöistä ja kompensoimalla loput 20 %. Yhdyskuntarakenteella voidaan vaikuttaa päästöihin energiankäytön, purkamisen, rakentamisen ja liikkumisen osalta. Suurimmat päästövähennekset saavutetaan luomalla tiivistä ja sekoittunutta



rakennetta, joka tukee intensiivistä joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä ja pienentää arkipäivän matkasuoritetta työpaikkojen ja palveluiden ollessa lähellä.

Tampereen kaupunginhallitus on hyväksynyt "Hiilineutraali Tampere 2030" -tiekartan kokouksessaan 31.8.2020. Tiekartassa "Kestävän kaupunkisuunnittelun" teeman alle on kirjattu toimenpiteitä yleiskaavoitukselle. Toimenpidekokonaisuudet noudattelevat kantakaupungin yleiskaavan strategisia tavoitteita ja ne liittyvät ilmastovaikutusten arviointiin, kestävän liikkumisen edellytyksiin ja viheralueiden vahvistamiseen.

Ilmastovaikutusten arviointiin liittyviä toimenpiteitä ovat mm. yhdyskuntarakenteen tuottamien ilmastovaikutusten arviointimenetelmä, jonka avulla saadaan suunnittelua ja päätöksentekoa tukevaa tietoa sekä nykyisestä että tulevaisuuden vaihtoehtoisten kasvu- ja kehitysskenaarioi-

den päästö- ja hiilinieluvaikutuksista. Nykyrakenteen ilmastopäästöjen seuranta-aineisto on saatavilla Oskari-karttapalvelussa ja työkalua käytetään yleiskaavan vaikutusten arvioinnissa ja asemakaavojen ohjelmoinnissa. Työkalun avulla tehtävää laskentaa laajennetaan Tampereen seudun kuntiin MAL-sopimuksen mukaisesti. Yleiskaavan ja yleisuunnitelmien yhteydessä aluekokonaisuuksille (esim. Hiedanrannalle) laaditut CO₂- ja energiatehokkuustarkastelut ohjaavat asemakaavoitusta ja tontinluovutusehtoja. Kaava- ja liikennesuunnittelun asiantuntijatehtävien hankinnoissa korostetaan kaupungin hiilineutraaliustavoitetta, osaamista ilmastovaikutusten arvioinnista ja sertifioitua ympäristöhallintajärjestelmää. Kestävyyttä edistetään suunnittelukilpailujen arviointikriteereissä ja tavoitteissa. Rakentamiselle asetettavat hiilineutraalisuuskriteerit ja puukerrostalojen osuuksille määritettävät tavoitteet tukevat kestävyttä.

Kestävän liikkumisen edellytyksiä parannetaan keskitämällä kaavoitusta keskusta, aluekeskuksiin ja joukkoliikenteen pääreittien varrelle, eli yleiskaavassa määritellylle kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeelle. Uusien alueiden ja täydennysrakentamisen suunnittelussa nojataan tavoiteltuihin kulkutapaosuuksiin vuodelle 2030. Tulevaisuuden lähijuna-asemien tilavaraukset osoitetaan kantakaupungin yleiskaavassa. Lähipalvelujen saavutettavuutta kehitetään luomalla sekoittunutta rakennetta yleiskaavan kestävä kasvun vyöhykkeen keskustoihin ja keskeisten joukkoliikennepysäkkien läheisyyteen. Maamasoille soveltuvat väliarastointipaikat ja lumenkuljetusmatkojen optimointi vähentävät päästöjä. Näillä ja lukuisilla pienemmillä toimenpiteillä pyritään kestävien kulkutapaosuuksien kasvuun ja liikenteen päästöjen vähenemiseen.

Viheralueiden osalta on tavoitteena vahvistaa niiden merkitystä viihtyisinä ulkoilu- ja virkistysreitistöinä sekä kävely-ympäristöinä varmistamalla kaavoituksessa verkostojen yhtenäisyys. Oskari-karttapalveluun suunnitellaan ja toteutetaan viheralueiden laadun, määrän ja saavutettavuuden seuranta. Lisäksi tuotetaan tietoa viheralueiden tuottamien ekosysteemipalveluiden taloudellisesta arvosta, jotta ne voidaan ottaa huomioon maankäytön suunnittelussa ja varmistaa viheralueiden riittävyys ja eheys. Viheralueilla on myös tärkeä rooli hiilinieluinä sekä ilmaston muutokseen sopeutumisessa.

Kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhyke

Kaupunkistrategian mukaisen kasvun ohjaaminen kestävästi edellyttää kasvun painopistealueiden määrittelyä. Kasvun ohjaamiseksi kaupunkistrategian mukaisesti keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille, tukeudutaan yleiskaavassa Tampereen kaupunkiseudun ja valtion väliseen MAL-sopimukseen. Tavoitetilana vuodelle 2030 on sopimuksessa kirjattu, että: "Seutu on kasvanut taloudellisesti, sosiaalisesti ja ekologisesti kestävästi. Asukkaiden arjen sujuvuus ja kestävät valinnat ovat mahdollisia. Asuminen, työvoima- ja palveluintensiiviset työpaikat sekä palvelut on suunnattu pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle, erityisesti kehitettävälle aseman-seuduille ja raitiotiekäytäviin. Keskusta-alueet ovat turvallisia, terveellisiä ja viihtyisiä ympäristöjä." Toimenpiteenä kaudelle 2020–2023 kestävä kasvun ohjaukseen liittyen on sopimukseen kirjattu, että kunnat kaavoittavat asumisen uudistuotannon pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakentee-

seen. Uudesta asuinkerrosalasta vähintään 80 % sijoitetaan keskustoihin, aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Tämä alue on osoitettu sopimuksessa liitekartalla.

Tampereen osalta kasvua halutaan suunnata erityisesti kehitettävää raideliikennettä tukemaan, joten yleiskaavassa kestävä kasvun vyöhykkeeksi osoitetaan MAL-seurannan aluekeskuksista ja raideliikenteestä koostuva vyöhyke. Tehokkaan joukkoliikenteen äärellä olevat alueet muodostuvat 800 metrin vyöhykkeestä lähijunapilotin asemien, raitiotien 1. ja 2. vaiheen sekä seudullisen raitiotien linjojen ympärillä. Sopimuksen toimenpiteenä on myös keskustavyöhykkeiden kehittymisen edistäminen ohjaamalla työvoima- ja palveluintensiivistä työpaikkarakentamista keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle ja tavaraliikennettä tuottavan työpaikkatoiminnan ohjaaminen kehälle ja sisääntuloväylille. Yleiskaavassa osoitettu kestävä kasvun vyöhyke toteutuu edellyttämällä monipuolista ja sekoittunutta maankäyttöä hyvän joukkoliikenteen ja palvelujen saatavuuden kannalta edullisilla sijainneilla. Vyöhyke ohjaa yleiskaavavarannon toteutumista ja tulevan täydennysrakentamisen sijoittumista.

Korkeaan rakentamiseen soveltuva vyöhyke

Uusi merkintä kantakaupungin yleiskaavassa. Rajaukset perustuvat aluekeskusten osalta vuonna 2015 valmistuneeseen selvitykseen "Korkean rakentamisen selvitys Tampereen aluekeskuksissa" ja Viinikanlahden osalta vuonna 2012 laadittuun selvitykseen "Korkean rakentamisen selvitys Tampereen keskusta-alueella".

Kokonaissuunnitelman tarvealueet

Uusi merkintä kantakaupungin yleiskaavassa. Muutos kohti kestävästä yhdyskuntarakennetta toteutuu monin paikoin olemassa olevia rakennuksia tai kortteleita purkamalla ja uudisrakentamalla. Yleiskaavakartalla on osoitettu alueita, joilla on tunnistettu kokonaissuunnittelun tarve yleiskaavassa osoitetun maankäytön muutoksen toteutuksessa. Näitä ovat mm. alueet, jotka muuttuvat toimintojen ja rakennuskannan osalta työpaikkatoimintojen alueesta asumisen alueeksi. Kokonaissuunnittelu voi olla joko koko alueen käsittävä asemakaava tai viitteellisempi yleissuunnitelma. Kokonaissuunnitelmassa sovitaan yhteen alueen kehittämistavoitteet, alueella mahdollisesti säilyvä toiminta ja muut alueen reunaehdot. Suunnittelulla pyritään turvaamaan mm. nykyisen yritystoiminnan edellytykset ja uuden toimitilan syntyminen.

Leirintäaluevaraukset

Kantakaupungissa on tarve löytää uusi sijainti leirintäalueelle, mikäli Härmälän leirintäalueen kohdalla toteutetaan yleiskaavan maankäyttötavoite asuntorakentamisen ja rannan virkistyskäytön kehittämiseksi.

Leirintäalueen mahdollisia sijainteja sekä leirintämateriaalin nykytilaa, tulevaisuuden näkymiä ja alan megatrendejä kartoittava selvitys laadittiin yleiskaavan luonnosvaiheessa. Yleiskaavan luonnoksessa esitettiin vaihtoehtoina Alasjärvi ja Suomensaari, joiden osalta leirintäalueen sijoittamisen edellytyksiä on tarkennettu mm. luontoarvojen osalta kesän 2020 aikana.

Selvityksissä tuotetun tiedon pohjalta leirintäalueen sijoittaminen Alasjärven ja Suomensaaren alueille edellyttää ensin leirintäaluetoiminnan tavoitteiden ja konseptin

uudelleen määrittelyä, koska nykytilanteen mukaista noin 5 hehtaarin yhtenäistä aluetta ei voida edellä mainituille alueille osoittaa. Yleiskaavaehdotukseen osoitetaan ohjeellisina leirintäalueen sijoitusvaihtoehtoina nykyisen Härmälän lisäksi Alasjärven ja Suomensaaren ympäristöt.

Hervannan ja Teiskontien keskustatoimintojen alueiden laajentaminen

Hervannassa keskustatoimintojen aluetta on laajennettu Hervannan valtavyhlän itäpuolelle. Korttelialueen laajentamisella mahdollistetaan sekoittuneen rakenteen jatkumisen väylän itäpuolelle ja tavoitellaan ympäristöstä katutilataan kaupunkimaisempaa sekä kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen ja olosuhteiden parantamista alueen sisällä. Teiskontien ja Hervannan valtavyhlän risteysalueella on keskustatoimintojen aluetta laajennettu nykyisen TAMK:n alueelle. Tällä mahdollistetaan monipuolinen maankäyttö alueella.

Kaleva-Hakametsän keskustatoimintojen alueen kaupan ohjaamisen muutos

Sammonkadun varsi sekä Sammonkadun, Hervannan valtavyhlän ja Sammon valtatie risteysalue on muodostumassa ydinkeskustan laajentumisalueeksi ja merkittäväksi joukkoliikenteen solmukohtaksi. Alue tiivistyy, kun raitiotie ja uusi tehokkaampi ja monipuolisempi maankäyttö lisäävät alueelle paljon uusia asukkaita hyvien palvelujen ja sujuvan joukkoliikenteen varrelle. Aluetta kehitetään keskustamaisena sekoittuneena alueena, jossa rakennusten alimmat kerrokset luovat toiminnoiltaan monipuolista kaupunkitilaa ja näin edesauttavat kestävästä liikkumisesta tuomalla mm. palvelut ja työpaikat asumisen yhteyteen. Alueen asemakaavoissa tulisikin alin kerros toteuttaa monipuolisena

toimitilana, jolla voi olla muitakin käyttötarkoituksia kuin liiketila. Tämän toteutumiseksi yleiskaavassa on muutettu Kalevan-Hakametsän c-1 täydentyvän keskustan vähittäiskaupan enimmäismäärää ohjaava kerrosala suuryksiköiden enimmäiskerrosalaksi. Kaupunkitilaan avautuvaa alimpien kerrosten toimitilan määrää ei kehittyvällä keskustaluueella haluta rajoittaa.

Hatanpään keskustatoimintojen alueen laajentaminen

Hatanpään valtatie ja järjestelyratapihan välinen alue on kantakaupungin yleiskaavassa 2040 osoitettu palvelujen ja työpaikkojen alueeksi. Viinikanlahden puhdistamon alueella pidettiin 2020 arkkitehtikilpailu alueen muuttamiseksi asumiselle, monipuolisille virkistystoiminnoille sekä toimitilarakentamisen alueeksi. Alueella on nyt käynnissä asemakaavoitus ja aluetta aloitetaan toteuttamaan uuden keskuspuhdistamon valmistuttua Sulkavuoreen. Viinikanlahden muutoksen myötä Hatanpään alueen pohjoisosaa kokonaisuutena voidaan pitää pitkällä aikavälillä ydinkeskustan laajenemisalueena, joten Hatanpään alue ja järjestelyratapihan pohjoisosa on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi ja ydinkeskustan laajenemisalueeksi.

Ruotulan muuttaminen asumisen alueeksi

Ruotulassa Teiskontien pohjoispuolella asumisen ja virkistysalue on muutettu asumisen alueeksi. Synnä muutokselle on seudullisen raitiotien linjaus, joka päätettiin valtuustossa 19.10.2020. Raitiotien pysäkkien ympäristöön on tarkoituksenmukaista saada tiivistä ja tehokasta kaupunkirakennetta, jotta kestävien kulkutapojen käyttäjiä ja kulkutapaosuuden kasvu varmistuu. Tavoitteena on, että alueella

tällä hetkellä sijaitseva golf-kenttä rakennetaan osin uudelleen asuinalueen pohjoispuolelle. Golf-kentän suunnittelussa huomioidaan alueen luontoarvot ja alue laajentuu mahdollisimman vähän Kaupin virkistysalueelle.

Lahdesjärven eteläosan muutos

Lahdesjärven eteläosassa Leppästensuonkadun eteläpuolella sijaitsee toteutumaton laaja asemakaava-alue. Alueen toteutuminen paremmin tuotannollisen toiminnan alueena varmistetaan muuttamalla käyttötarkoitus yleiskaavassa teollisuus- ja tuotantotoimintojen alueeksi.

Kulttuuriympäristöjen huomioiminen

Kaupunkistrategiassa todetaan, että asuin- ja elinympäristöjen suunnittelussa otetaan huomioon mm. alueiden viihtyisyys ja omaleimaisuus, ja kaupunki tunnetaan sen rakennetusta kulttuuriympäristöstä ja teollisuushistoriasta.

Rakennettujen kulttuuriympäristöjen luokittelua yleiskaavassa on muutettu siten, että yleiskaavan kulttuuriperintökartalla on osoitettu uusina kaavamerkintöinä maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Pääosa näistä aluerajauksista sisältyi jo kantakaupungin yleiskaavaan 2040, mutta erilaisten kaavamääräysotsikoiden alle. Kokonaan uusina aluerajauksina näissä on paikallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt Linnainmaalla ja Tohlopissa.

Arkeologisen perinnön osalta muinaisjäännoiksiin ja muihin kulttuuriperintökohteisiin on tullut selvityksiin perustuen uusia kohteita. Yksi muinaisjäännöskohde on poistettu kaavakartalta, koska yleiskaavassa 2040 esitetyt kaksi erillistä vierekkäistä kohdetta on museoviranomaisen aineistossa yksi kohde. Arkeologiseen perintöön liittyviä kaavamääräyksiä on muutettu.

Valtakunnallisten maisema-alueiden määräystä on muutettu yleispiirteisemmäksi, ja kuvausta on vastaavasti täydennetty. Lailla suojeltujen kohteiden määräystä on muutettu poistamalla määräyksestä viittaus sopimuksella suojeltuihin kohteisiin, koska yleiskaavassa 2040 osoitettu yksi rautatiesopimuksella suojeltu kohde on osoitettu kaavakartalla jo valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön kohdemerkinnällä.

Lentomelualueen desibeliraja ja laskeutumisyöhykkeen lisääminen

Kestävän kasvun periaatteiden mukaisesti melulle altistuneiden asukkaiden määrää tulee vähentää. Kartalle 4 on lisätty uutena merkintänä lentoliikenteen laskeutumisyöhyke ja muutettu lentomelualueutta koskevaa kaavamääräystä. Molempien merkintöjen kaavamääräyksessä ohjataan alueelle sijoitettavaa rakentamista muun muassa niin että asumiseen ja muille melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyden lento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Kestävä ja älykäs liikenne

Yleiskaavan koko liikennejärjestelmää on muutettu kestäviä kulkutapoja tukevaksi. Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuksien kasvattamisen tavoitetta tukevat raitiotie seudullisine laajennuksineen, lähijunaliikenteen pysäkit, joukkoliikenteen vaihtotermiinaalit ja -pysäkit, liityntäpysäköintin paikat sekä pyöräliikenteen pääreitistö. Lisäksi merkittäville kokoojakaduille osoitetut joukkoliikenteen laatukäytävät jäävät voimaan kantakaupungin yleiskaavasta 2040.

Yleiskaavatyön kanssa samaan aikaan laaditaan Tampereen kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelmaa, SUM-Pia (SUMP=Sustainable Urban Mobility Plan). Suunnitel-

massa tarkennetaan yleiskaavan kestävän liikkumisen tavoitteita määrittämällä painopistealueita ja toimenpidekokonaisuuksia, joilla kaupunkiliikennettä kehitetään turvallisemmaksi, ympäristövastuullisemmaksi ja oikeudenmukaisemmaksi eri käyttäjäryhmille.

Raitiotie ja sen seudulliset laajennukset

Raitiotietä rakennetaan ja suunnitellaan väleille Hervanta-Keskusta-Lentävänniemi ja Keskusta-Tays. Raitiotie tukee kestäviin liikkumismuotoihin perustuvaa urbaania elämäntapaa. Raitiotie yhdistää useita keskuksia, joissa tavoitellaan sekoittuneita kävely-ympäristöjä ja palvelujen hyvää saavutettavuutta. Yleiskaava tukee raitiotien toteuttamista osoittamalla kaupungin kasvusta suuren osan raitiotiekäytävään.

Raitiotien seudullinen yleissuunnitelma valmistui syksyllä 2020 ja valtuusto päätti valittavista linjauksista kokouksessaan 19.10.2020. Naapurikunnat Ylöjärvi, Pirkkala ja Kangasala tekivät vastaavat päätökset omissa valtuustoisissa. Yleiskaavassa on osoitettu seudulliset jatkolinjat raitiotielle Turvesuon kautta Ylöjärvelle, Nuolialantietä Pirkkalaan ja Koilliskeskuksesta Piettasenkadun kautta Kangasalan Lamminrahkaan. Näillä linjauksilla tulee tarkemmillä suunnittelutasoilla varautua tulevaisuudessa rakennettavaan raitiotiehen. Pirkkalan ja Koilliskeskuksen haarat ovat mitä luultavimmin ensimmäisinä toteutusjärjestyksessä. Saarenmaan osalta tulevaa linjausta ei vielä päätetty alueen rakentamisen aikataulun vuoksi. Hervantaan on kohdemerkinnällä osoitettu joukkoliikenteen yhteystarve Saarenmaan suuntaan alueen kehittyessä.

Vuoreksen raitiotien kytkeminen osaksi Tampereen raitiotiejärjestelmää

Yleiskaavaa varten on selvitetty osana Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelmaa (WSP Finland Oy ja Ramboll Finland Oy) raitiotiejärjestelmän laajentamismahdollisuuksia Vuoreksen suuntaan. Lahdenperänkatu-Lakalaiva välillä sekä Automiehenkatu-Vuoreksen puistokatu välillä on tutkittu teknisellä tasolla mahdollisia vaihtoehtoisia linjauksia. Raitiotielinjaus Rantaperkiöstä Vuorekseen osoitetaan yleiskaavaan ohjeellisenä varauksena, koska Vuoreksen haaran toteuttaminen on kytköksissä järjestelyratapihan siirtoon Rautaharkossa ja siitä johtuvaan maankäytön kehittämiseen sekä mahdolliseen Lakalaivan rautatieaseman rakentamiseen. Näiden toteuttaminen tapahtunee vasta vuoden 2040 jälkeen.

Lähijunaliikenteeseen varautuminen ja rautatieverkoston kehittäminen

Kaupunginvaltuuston lähijunaseisakkeita koskevan ponsiesityksen johdosta (15.5.2017) yleiskaavaa varten on laadittu selvitys tulevaisuuden maankäyttöedellytyksistä Tampereen kantakaupungin lähijuna-asemien ympäristöissä. Selvitystyössä on tutkittu Tampereella mahdollisten henkilöliikenneasemien yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia, niiden ratateknisiä ominaisuuksia, lähijunaliikennöinnin toteuttamisedellytyksiä yleisesti ja erityisesti Tampereen seudulla sekä lähijunaliikenteen vaikutusta seudun joukkoliikennejärjestelmässä. Selvityksessä tutkittuja asemanseutuja ovat Kalkku, Kalkunvuori, Tesoma, Mediapolis, Hiedanranta (ent. Sellu), Santalahti, Amuri, Ranta-Tam-

pella, Rantaperkiö, Lakalaiva, Vuohenoja, Messukylä, Hankio ja Vehmainen. Asemakohtaisten tarkastelujen johtopäätös on, että yleiskaavassa osoitettua henkilöliikenneasemaverkostoa on mahdollista laajentaa tulevaisuudessa nykyisten yleiskaavassa osoitettujen Tesoman, Hiedanrannan ja Lakalaivan lisäksi.

Lähijuna-asemien osoittamista yleiskaavassa linjattiin kaupunginhallituksessa 11.5.2020. Kantakaupungin yleiskaavassa 2040 osoitetut asemat, Tesoma, Hiedanranta ja Lakalaiva, esitetään uusina henkilöliikenteen asemina, joilla tavoitellaan myös kaukoliikennettä. Muut uudet asemat, osoitetaan yleiskaavassa ohjeellisinä tai tutkittavina ohjeellisinä lähijuna-asemina. Ohjeellisten asemien vaatima tilavaraus otetaan huomioon vireille tulevassa asema-kaavoituksessa ja muussa suunnittelussa, tutkittavien asemien ratatekninen, liikenteellinen ja taloudellinen toteuttamiskelpoisuus tulee tutkia osana seudullista järjestelmää. Tampereen kaupunkiseutu laatii vuonna 2021 selvityksen lähijunaliikenteen tulevaisuuden kehittämistarpeista. Selvitystyössä arvioidaan lähi- ja taajamajunaliikenteen roolia seudun maankäytön kehittämisessä ja joukkoliikennejärjestelmässä huomioiden valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa asetettavat tavoitteet ja linjaukset kaupunkiseutujen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Tampereelta etelään ja länteen suuntautuvat rautatiet (Tampereen rataosat väleillä Riihimäki-Tampere, Tampere-Seinäjoki ja Lielähti-Kokemäki) osoitetaan kehitettäväksi rautateiksi. Niiden säännölliseen henkilöjunaliikenteeseen käytettävillä nykyisillä rataosilla varaudutaan lisäraiteiden toteuttamiseen rataverkon toimivuuden parantamiseksi.

Vaihtoterminaalit ja liityntäpysäköinti

Raitiotietä rakennetaan ja suunnitellaan välille Hervanta-keskusta-Lentävänniemi. Kantakaupungin muita keskuk-sia palvelevat bussiliikenteen runkolinjat. Vaihtoterminaalit ovat liikenteen solmupisteitä, joissa on tavoitteena eri liikennemuotojen sujuvat vaihdot. Joukkoliikenteen vaihtoterminaalien sijoituspaikoiksi on yleiskaavassa osoitettu Tesoma, Lielähti-Hiedanrannan alue, Härmälä-Partola, Lakalaiva-Lahdesjärven alue, Hervanta, Kaleva-Hakametsä ja Koilliskeskuksen alue. Vaihtoterminaalit ovat liikkumisen solmupisteitä, joissa vaihtojen eri liikennemuotojen väleillä tulee olla helppoja ja sujuvia ja joissa varaudutaan esimerkiksi liityntäpysäköintiin. Nämä alueet palvelevat eri suunnista saapuvia liikennevirtoja ja sijoittuvat korkean palvelutason joukkoliikenteen varrelle.

Pyöräilyn kehittäminen

Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko – selvityksen mukaiset pyöräliikenteen pääreitit vahvistetaan yleiskaavassa ja ne on esitetty kartoilla 1 ja 2. Pääreitteihin kuuluvat seudulliset ja alueelliset pääreitit. Seudullisia pääreittejä kehitetään pyöräliikenteen tärkeimpinä ja laadukkaimpina reitteinä, joilla tavoitellaan pyöräilyn sujuvuutta ja nopeutta sekä jalankulun ja pyöräilyn erottamista omille väylilleen. Myös uudentyypiset opasteet ja reittien numerointi sekä laadukkaampi talvihoito erottavat seudulliset pääreitit muista pyöräiteistä. Alueelliset pääreitit täydentävät pääverkkoa ja muodostavat yhdessä seudullisten pääreittien kanssa rungon keskustan ja eri kaupunginosien pyöräliikenteen verkolle. Myös alueellisia pääreittejä kehitetään

pyöräliikenteen tärkeinä ja laadukkaina reitteinä. Osa alueellisista pääreiteistä sijaitsee yleiskaavan keskuspuistoverkostolla. Näillä osilla reitit sovitetaan ympäristöönsä ympäristön arvot huomioiden ja niiden laatukriteerit määritellään tapauskohtaisesti tarkemmassa suunnittelussa.

Kävelykeskustana kehitettävät hitaan liikkumisen alueet

Hervannan ja Lielähti-Hiedanrannan aluekeskuksissa on osoitettu alueet, joita kehitetään ja rakennetaan kävelyn ehdoilla. Tällä pyritään parantamaan jo olemassa olevien kävelyalueiden, keskustamaisen maankäytön laajentumisalueiden sekä täysin uusien keskusta-alueiden liikkumisen sujuvuutta ja laatua sekä lisäämään alueilla oleskelun viihtyisyyttä.

Väylähierarkia, liikenteen yhteystarpeet ja muuttuvat eritasoliittymät

Yleiskaavassa esitettävää ajoneuvoliikenteen väylähierarkiaa on tarkistettu siten, että yleiskaavassa esitetään vain kolmen ylimmän tason nykyiset väylät (valtakunnalliset pääväylät, seudulliset pääväylät ja pääkokoojakadut) ja niiden tavoitella. Näillä ajoneuvoväylästä osilla tavoitellaan myös ajoneuvoliikenteen sujuvuutta. Alemman tason verkostossa priorisoidaan kestävien liikkumismuotojen sujuvuutta. Muutoksella halutaan tukea kestävien liikkumismuotojen käytön kasvua. Väylähierarkian esittämistavan muutoksesta johtuu, että uudet katuyhteydet Multisillan ja Sarankulman sekä Hankkiossa Yrittäjänkadun yhteys on osoitettu liikenteen yhteystarpeena. Uusi eritasoliittymä

osoitetaan yleissuunnitelman mukaan Hiedanrantaan ja Peltolammin olemassa oleva suuntaisliittymä muutetaan eritasoliittymäksi. Tarastenjärven eritasoliittymään lisätään 2-kehän yhteystarvemerkintä ja liittymän kehittämistarvemerkintä.

Viherrakenteen vahvistaminen

Yleiskaavaan on tehty tarkistuksia, joiden keskeisenä tavoitteena on vahvistaa viheralueverkoston kokonaisuutta ja varmistaa virkistysalueiden sekä -palveluiden riittävyys ja saavutettavuus kävelen, pyörällä sekä julkisella liikenteellä. Tavoitteena on lisäksi turvata virkistysyhteyksien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä kehittää virkistysyhteyksien toimivuutta, viihtyisyyttä ja turvallisuutta.

Yleiskaavan kartalle 1 on lisätty yleismääräys asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden määrän turvaamisesta. Suunnittelussa tulee lisäksi varmistaa alueiden kytkytyminen keskuspuistoverkostoon sekä säilyminen lähivirkistykseen soveltuvina, ääniympäristöltään miellyttävinä ja luonnon monimuotoisuutta tukevinä alueina. Tavoitteena on turvata ja kehittää koko kaupungin kattava, hyvin saavutettava ja monimuotoinen viherverkosto, varmistaa nykyisille ja tuleville asukkaille monipuoliset virkistyspalvelut ja mahdollisuudet luontokokemuksiin sekä hillitä ilmastomuutosta ja sopeutua sen aiheuttamiin vaikutuksiin.

Keskuspuistoverkosto

Keskuspuistoverkoston keskeisiä suunnittelutilanteen tuomia tarkistuksia on tehty Hiedanrannan ja Västringinmäen alueella. Uutena keskuspuistoverkostoalueena on esitetty

Halimasjärven ja Mannerheiminkallion välinen yhteys, joka vahvistaa verkostokokonaisuutta ja voimassa olevan asemakaavatilanteen. Kartalla 2 on esitetty kaksi uutta ohjeellista keskuspuistoverkoston kehittämistarvealuetta: Rajamäki-Särkijärvi-Hervannan kanjoni-Solkimäki sekä Villilänsaari-Mustavuori-Tesomajärvi-Haukiluomanpuisto. Alueiden tunnettavuutta ja saavutettavuutta vahvistamaan tulee laatia viherverkoston kokonaissuunnitelma määräyksen kuvauksessa tunnistettujen kehittämistarpeiden pohjalta.

Kantakaupungin hiljaiset virkistysalueet

Hiljaisilla virkistys-, liikunta- ja puistoalueilla on suuri merkitys ihmisten hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen kannalta. Hiljaisten alueiden turvaamisen tavoitteita on kirjattu Tampereen kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2018-2022 sekä yhdyskuntalautakunnan 27.8.21019 hyväksymiin Tampereen kaupungin melulinjauksiin. Yleiskaavan valmistelun tueksi on laadittu selvitys Tampereen kantakaupungin hiljaisista virkistysalueista. Selvityksessä tunnistetut laajemmat kaupunkihiljaiset virkistys- ja /tai luonnonsuojelualueet osoitetaan kartalla 2 kohdemerkinnällä. Merkinnällä pyritään varmistamaan, etteivät hiljaiset alueet pienene tai pirstoudu eikä melutilanne niillä heikkene. Lisäksi kaupunginosapuisto-merkinnän määräystä täydennetään miellyttävän ääniympäristön varmistamiseksi. Yleiskaavan kartalla 1 annettavan yleismääräyksen tavoitteena on myös edistää asukkaiden arkiympäristöjen laatua turvaamalla ja kehittämällä asukkaiden hyvin saavutettavissa olevia ääniympäristöltään miellyttäviä lähivirkistysalueita.

Ekologinen verkosto

Ekologiseen verkostoon (ohjeellinen ekologinen yhteys) uusina yhteyksinä on lisätty Koilliskeskuksen yleissuunnitelmatyön yhteydessä tunnistettu Linnainmaan Koilliskeskuksen ja Kaukajärven välinen ohjeellinen ekologinen yhteys, rannan suuntainen yhteys Pyynikiltä Tahmelaan ja yhteys Turtolanpuiston kautta Kirkkosuonnotkosta Vihiojan varteen. Suunnittelutilanteen tuomia tarkistuksia on tehty Västringinmäessä ja Aitovuorella. Kantakaupungin liito-oravaseurannan kautta tulleiden tulosten pohjalta on tarkistettu mm. Hervannan raitiotievarikon ympäristön, Ruskon ja Viialan ekologisista yhteyksistä. Lisäksi teknisiä tarkistuksia on tehty keskuspuistoverkoston tulleista muutoksista johdettujen Viinikanlahdella sekä Linnainmaan Hussanpuistossa. Vuoreksen ja Lamminpään ekologinen verkosto on tarkentunut. Luonnonsuojelualueisiin on lisätty kaksi aluekonaisuutta, Särkijärven Lahdenperä ja Lukonmäen Pitkäahde. Alueet kuuluvat Tampereen luonnonsuojeluohjelmaan ja ne on tarkoitettu suojella luonnonsuojelulla. Kohdeena on lisätty Vuoreksen Koukkujärvi, joka rauhoitettiin luonnonsuojelualueeksi keväällä 2017.

Virkistysverkosto

Virkistysyhteysverkostoon (ohjeellinen virkistysyhteys) on tehty suunnittelutilanteen tuomia tarkistuksia Hiedanrannan, Koilliskeskuksen, Västringinmäen ja Hervannan alueilla. Verkoston täydentämiseksi uusia yhteystarpeita on osoitettu Raholassa nykyisen asuntoalueen ja kehittyvän

Raholan jätevedenpuhdistamon ympäristön välille, Nekalan asuntoalueen ja Hatanpään välille, Lahdesjärven alueella ja Vihiojanpuistosta lidesjärvelle. Virkistysyhteyksien kytkeytyminen kuntarajojen yli on tarkistettu. Lisäksi on tehty pienempiä teknisiä tarkistuksia.

Virkistyspalveluiden merkintöjä on tarkistettu mm. Tampereen kaupungin liikuntapaikkaohjelman (2019-2030), uuden satamaluokituksen (2017) ja kaupungin uimarentaluokituksen perusteella. Erikoispuisto- ja kaupunginosapuistomerkintöjä on tarkistettu. Keskuspuistoverkoston ulkopuolella sijaitsevat keskitettyjen liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajanpalveluiden tarpeet on sisällytetty kartalla 1 esitettyjen alue- ja paikalliskeskusten kehittämistarpeisiin. Tampereen messu- ja urheilukeskus on osoitettu uutena messu- ja urheilukeskus-merkinnällä kartoilla 2 ja 1.

Kansallinen kaupunkipuisto

Kartalla 2 ja 3 on esitetty Tampereen kansallisen kaupunkipuiston hakemuksen mukainen rajaus ja siihen sisältyvä muutosalue. Kansallisen kaupunkipuiston muutosalue- ja rajaus on Eteläpuiston-Viinikanlahden osalta ohjeellinen, ja se tarkentuu asemakaavoituksen yhteydessä. Kaupunki sitoutuu muutosalueen kehittämiseen kansallisen kaupunkipuiston arvojen mukaisesti hakemukseen kirjattujen suunnittelua ohjaavien erillismääräysten kautta. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta ei päätetä yleiskaavaprosessissa, mutta voimaan tultuaan rajauksella on tärkeä informatii-

vinen merkitys myös yleiskaavassa. Tampereen kaupunki hakee kansallisen kaupunkipuiston perustamista ympäristöministeriöltä kaupunginhallituksen päätöksen 7.12.2020, § 514 mukaisesti.

Mikä säilyy voimassa olevan yleiskaavan osalta ja miksi?

Kantakaupungin yleiskaava 2040 hyväksyttiin toukokuussa 2017. Yleiskaavaratkaisu on pääosin ajantasainen ja ohjaa hyvin myös uusimmassa kaupunkistrategiassa tavoitellun kasvun toteutumista. Seuraavassa esitetään perustelut voimassa olevan yleiskaavan ajantasaisuudelle kaavakohteittain.

Käyttötarkoitusalueet

Suurin osa keskustatoimintojen, asumisen, asumisen ja virkistykseen sekoittuneiden alueiden, palvelujen ja työpaikkojen, työpaikkojen ja elinkeinojen, keskuspuistoverkoston, puolustusvoimien alueiden ja luonnonsuojelualueiden käyttötarkoitusalueiden varauksista ovat ajan tasalla. Keskustatoimintojen ja virkistykseen sekoittuneen alue, lomarakentamisen sekä yhteisöjen lomarakentamisen alueet ja vesialueet ovat kaikki ajantasaisia.

Aluekeskukset

Tampereen viisi aluekeskusta ovat Lielähti-Hiedanranta, Tesoma, Peltolampi-Lakalaiva, Koilliskeskus ja Hervanta. Niillä kaikilla on hieman erilainen kehittämisspolku johtuen erilaisista lähtökohdista. Hervanta ja Tesoma ovat täydentäviä keskustoja. Näissä tavoitteena on täydennysrakentamalla tukea keskusten monipuolisuuden ja elinvoiman kehittämistä. Lielähti-Hiedanranta, Peltolampi-Lakalaiva ja Koilliskeskus ovat uudistuvia keskustoja. Nämä keskustat-alueet on tarkoitus rakentaa osin aivan uudelleen.

VAK-ratapiha

Tampereen keskustan eteläpuolella on laaja vaarallisten aineiden kuljetukselle varattu ratapiha-alue. Alueelle on osoitettu tulevaisuuden käyttötarkoitukseksi pohjoisosaan keskustatoimintojen alue ja eteläosaan palvelujen ja työpaikkojen alue. Uudelle VAK-ratapihalle on maakuntakaavassa osoitettu paikka Lempäälän ja Pirkkalan rajaseudulle uuden oikoradan varteen. Ratapihan siirto on erittäin suuri ja kallis operaatio, eikä se ole toteutumassa aivan lähivuosina. Tästä syystä olemassa olevan ratapihan osoittaminen yleiskaavassa on tärkeää, jotta sen vaikutus lähialueen tarkempaan suunnitteluun välittyy yleiskaavan kautta. Ratapihalla on suojat alueita, joissa mm. uuden asumisen tai palvelutoimintojen osoittaminen on rajoitettua.

Liikennejärjestelmä ja vesiväylät

Väyläverkosto muutetaan kokonaan kolmen ylimmän hierarkiataason verkostoksi. Sen sijaan verkostoa täydentävät eritasoliittymät ja kehitettävät liittymät säilyvät lähes ennallaan. Liikenteen yhteystarpeet Lahdesjärvi-Hallila, Ojala-Aitolahdentie säilyvät. Kaukajärven ja Koilliskeskuksen ohjeellisen liikenneverkon kehittämisen kohdealueen rinnakkaistiekysymyksiä ei ole vielä ratkaistu. Tampereelta Jyväskylään suuntautuva rautatie ja ohjeelliset uudet rautatien osat, jotka kuuluvat suunnitelmissa olevaan läntiseen oikorataan, ovat ajan tasalla. Vesiväylät ovat ajan tasalla lukuun ottamatta uutta lisättävää Lielahden uutta väylää.

Viherympäristö

Viherverkoston kokonaisuuteen on tehty kohdekohtaisia pääasiassa suunnittelutilanteen tuomia tarkastuksia. Viherympäristön kokonaisuus on muuten ajan tasalla. Seuraavat merkinnät säilyvät ennallaan: ryhmäpuutarha-alue, ohjeellinen kehitettävä ryhmäpuutarha-alue, hautausmaa, Natura-alue. Ohjeellinen luonnon ydinalue-merkintä on ajan tasalla, merkinnän kuvaukseen on päivitetty maininta 2017 meluselvityksestä.

Kulttuuriperintö

Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen kaavamerkinnot ja määräykset säilyvät ennallaan. Samaten Ojalan osayleiskaavasta periytyvä kaavamerkintä "Alueen osa, jolla sijaitsee muinaismuistolailla rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäänneksiä" ja siihen liittyvä kaavamääräys säilyvät ennallaan.

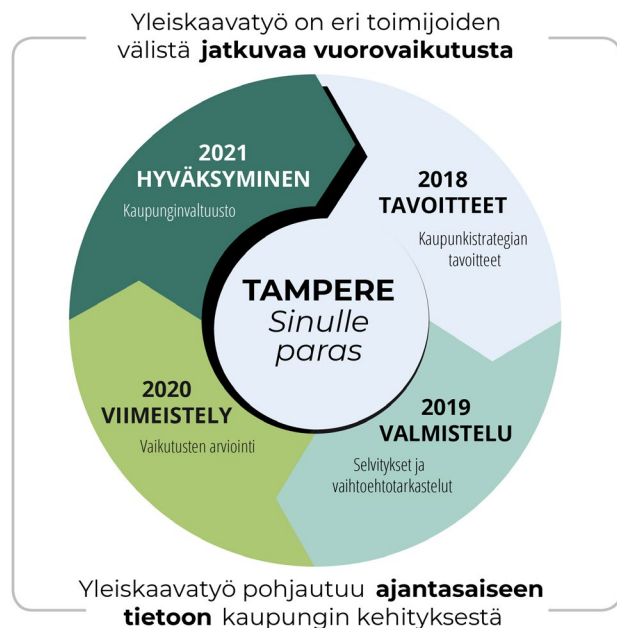
Kestävä vesihuolto, ympäristöterveys ja yhdyskuntatekninen huolto

Kestävää vesitaloutta koskevat kaavamerkinnot ja -määräykset säilyvät ennallaan. Suunnittelun yhteydessä on tullut esille pieniä päivitystarpeita, mutta kokonaisuuden avaaminen edellyttää mm. kantakaupungin hulevesiohjelman päivittämistä. Ympäristöterveyden osalta ajantasaiset kaavamerkinnot suojavyöhyke ja saastunut maa-alue säilyvät. Myös yhdyskuntateknisen huollon merkinnät säilyvät ennallaan. Alueella on toteutettu yksittäisiä kantakaupungin yleiskaavassa 2040 uusina osoitettuja kohteita ja linjauksia.

Yleiskaavaprosessi

MRL 36 § mukaisesti kunnan tulee huolehtia tarpeellisesta yleiskaavan laatimisesta ja sen pitämisestä ajan tasalla. Yleiskaavan ajantasaisuus varmistetaan Tampereella kaupunkistrategiaan kirjatulla tavoitteella konkretisoida strategiaa maankäytön osalta valtuustokausittain päivittyvässä Tampereen kantakaupungin yleiskaavassa. Kuluvalle valtuustokauden aikana tarkistetaan Kantakaupungin yleiskaava 2040, joka on hyväksytty valtuustossa 15.5.2017 ja se on saanut lainvoiman 20.1.2020.

Edellisen ja nykyisen valtuustokauden tavoitteet kasvusta, kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikkumisesta sekä asukkaiden ja luonnonympäristön huomioimisesta



ovat suurelta osin saman sisältöisiä ja näin ollen vuonna 2017 hyväksytty yleiskaava on pääosin ajantasainen. Valtuustokauden yleiskaavassa painottuvat hiilineutraalisuuteen tähtäävät toimenpiteet, joukkoliikenteen kehittäminen sekä kantakaupungin viherympäristöjen turvaaminen. Strategisia kehittämisperiaattemerkintöjä tarkistetaan Tampereen kaupunkiseudun kestävästä yhdyskuntarakenteesta näkökulmasta. Lisäksi kaavassa tarkistetaan yksityiskohtaisia aluevarauksia ja kehittämismerkintöjä suunnittelutilanteen mukaisiksi.

Kaupunkistrategia

Tampereen strategia "Tampere - Sinulle paras" hyväksyttiin kaupungin valtuustossa 13.11.2017. Eryisesti strategian teema "Urbaani ja kestävästi kasvava" ohjaa keskeisimmin yleiskaavatyötä. Strategian tavoitteita vuodelle 2030 ovat 300 000 asukkaan viihtyisä ja elävä kaupunki, hiilineutraalius sekä toimiminen älykkään ja kestävästä liikenteestä ja kaupunkikehityksen edelläkävijänä.

Yleiskaavassa varaudutaan strategian kasvutavoitteeseen ja siinä osoitetaan Strategian kasvun ja elinvoiman vyöhyke. Strategian mukaisesti vyöhykkeelle ohjelmoidaan 80 % uudesta asunto- rakentamisesta. Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviä kulkumuotoja priorisoivaksi. Urbanin ja kestävästä kasvun vaikuttavuutta on arvioitu yleiskaavatyön aikana yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutuksia havainnollistavan paikkatietopohjaisen menetelmän avulla.

Päätökset

- 13.11.2017 Kaupunkistrategia valtuustossa § 303
- 7.11.2017 Yleiskaavoituksen työohjelma kaupunginhallituksessa § 668
- 18.12.2017 Yleiskaavoituksen työohjelma valtuustossa § 340
- 5.3.2018 Aloituspäätös kaupunginhallituksessa § 103
- 8.3-31.5.2018 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma yleisesti nähtävillä, aluekeskuskysely asukkaille
- 23.5.2018 Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu, muistio
- 12.8.2019 Ruotulaa koskeva linjaus kaupunginhallituksessa § 333
- 11.11.2019 Lähijunaseisakkeita koskeva linjaus kaupunginhallituksessa § 484
- 11.2.2020 Luonnoksen ja valmisteluaineiston hyväksyminen nähtävillä, yhdyskuntalautakunta § 32
- 13.2 - 22.3.2020 Yleiskaavaluonnos ja valmisteluaineisto yleisesti nähtävillä
- 11.5.2020 Yleiskaavaehdotusta koskeva linjaus kaupunginhallituksessa § 209
- 22.12.2020 Yleiskaavaehdotuksen hyväksyminen nähtävillä, yhdyskuntalautakunta



Vuorovaikutus

Aloitus- ja valmisteluvaiheen tapahtumia

- 24.4.2018 Tampere suunnittelee ja rakentaa -tapahtuma lännen alueella Lie-lahtikeskuksessa
- 25.4.2018 Tampere suunnittelee ja rakentaa -tapahtuma keskustassa Galleria Nottbeckissä
- 26.4.2018 Tampere suunnittelee ja rakentaa -tapahtuma koillisessa Koilliskeskuksessa
- 2.5.2018 Tampere suunnittelee ja rakentaa -tapahtuma kaakossa Kauppakeskus Duossa
- 3.5.2018 Tampere suunnittelee ja rakentaa -tapahtuma etelässä Koivistonkylän Prismassa
- 5.3.2020 asukastapahtuma pääkirjasto Metsossa, luonnoksen esittely mielipiteitä varten



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatu palaute

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 8.3.-31.5.2018 välisenä aikana. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on kaavatyon lähtökohtia sekä suunnittelun etene- mistä ja vuorovaikutusta kuvaava asiakirja.

Palautetta aloitusvaiheesta tuli Tampereen polkupyöräilijöiltä ja viideltä asukkaiden edustajilta. Tampereen polkupyöräilijät toivat esiin pyöräilyn huomioimisen uusina yhteyksinä pyöräilyn pääreitistössä ja yhteyksien saumattomuuden. Asukkailta saadussa kaavatyon aloittamista koskevissa palautteissa kiinnitettiin huomiota mm. uuden ryhmäpuutarhan sijaintiin, maankäytön, mm. asuin- ja viheralueiden tarkempaan esittämiseen yleiskaavassa, Peltolamin aluekeskuksen saavutettavuuteen, uimarantojen riittävyteen sekä osallistumisen yksipuolisuuteen.

Lausunnon aloitusvaiheesta antoivat Pirkanmaan liitto, Säteilyturvakeskus, Museovirasto, Puolustusvoimat, Fingrid, Tampereen vesi, Pirkkalan kunta, Finavia ja Pirkanmaan maakuntamuseo. Lausunnoissa tuotiin esille tuoreen maakuntaakaan mukaiset ratkaisut mm. kehittämisperiaattemerkintöjen ja asemanseutujen ja lisäraidevaraus- ten suhteen, sähkön kantaverkon kehittämisen huomiointi, vesihuollon kehittämiskohteiden huomiointi, lentokenttäyhteyksien huomiointi, lentomelualueiden huomiointi

sekä kulttuurisen kestävyuden ja alueiden omaleimaisuuden tunnistaminen. Maakuntamuseon mukaan lisäselvitystä kaipaavat seuraavat asiat: Vedenalainen kulttuuriperintö (mikäli kaava-alue sisältää vesialueiden muuttomisia), sotien jälkeinen moderni arkkitehtuuri, Hervanta, 1900-luvun alun sekä 1960-1980 -lukujen pientaloalueet ja agriaariajan maatalouskeskukset.



Tulossa

- Kevät 2021 yleiskaavaehdotuksen esittelytilaisuus asukkailla
- kevät 2021 yleiskaavaehdotuksen hyväksyminen valtuustossa

Yleiskaavaluonnoksesta saatu palaute

Yleiskaavaluonnos ja valmisteluaineisto olivat nähtävillä 13.2. - 22.3.2020 välisenä aikana mielipiteitä varten. Yleiskaavaluonnoksessa on painotettu aiempaa vahvemmin joukkoliikenteen olosuhteiden ja kilpailukyyn parantamista autoliikenteen kasvun hillitsemiseksi. Luonnoksessa on osoitettu 10 uutta mahdollista lähijunaseisaketta ja raitiotien vaihtoehtoiset linjaukset Ylöjärvelle, Pirkkalaan ja Kangasalle. Lisäksi luonnoksessa on osoitettu kehittämistavoite busseihin perustuvalla joukkoliikenteelle. Maankäytöltään muuttuvia alueita on luonnoksessa osoitettu kokonaissuunnitelman tarvealueeksi. Yleiskaavaluonnoksessa on esitetty tarkistuksia viher- ja virkistysalueverkostokokonaisuutta koskeviin määräyksiin sekä tarve uudelle leirintäalueelle, sijoitusvaihtoehtoina Alasjärven ja Suomensaaren ympäristöt.

Yleiskaavan luonnosvaiheen palautetta pyydettiin kaupungin kirjaamoon toimitettavan kirjallisen palautteen lisäksi myös karttapalvelussa kartalle kohdistettuina merkintöinä ja huomioina. Valmisteluaineistosta pyydettiin lausuntoja 34:ltä viranomaiselta ja yhdistykseltä. Pyydettyjä lausuntoja saatiin 19 kpl ja asukasmielipiteitä 22 kpl.

Lausuntojen pääkohdat

- Tampereen polkupyöräilijät ry ehdottaa, että joukkoliikennepainotteisten katujen määräykseen lisätään polkupyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen. Polkupyöräilijät uudistavat jo aiemman ehdotuksensa radanvarsipyöräilyn kehittämisestä.
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES muistuttaa kemikaalikohteista ja niiden konsultointivyöhykkeistä.

- Pirkkalan kunta haluaa, että Härmälän-Partolan-Lakalaivan kokonaisuudessa varmistetaan se, että eteläiset keskukset täydentävät toisiaan ja muodostavat monipuolisen, toimivan, ja viihtyisän kaupunkirakenteen.
- Väylävirasto pyytää lisäämään kaavakartalle puuttuvan Lielahden paikallisen vesiväylän. Lähijunaselvityksessä ratateknisesti toteuttamiskelpoisiksi seisakkeiksi todettujen seisakkeiden kaavamääräystä tulee täydentää rataverkon toimivuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaamisella. Lisäksi Väylävirasto pyytää poistamaan kaavakartalta selvityksessä ratateknisesti toteuttamiskelvottomiksi todetut seisakkeet.
- Finavia tuo lausunnossaan esiin lentokonemelualueen määräyksestä puuttuvan vaatimuksen uusien asuinrakennusten ääneneristävyydeksi, jonka on oltava vähintään 35 dB. Lisäksi he esittävät laskeutumisvyöhykkeen osoittamista kaavakartalle.
- Puolustusvoimien 2. logistiikkarykmentti pyytää Aitovuoren alueen osalta laajentamaan puolustusvoimien käytötarkoitusaluetta koskemaan luonnokseen merkittyjen alueiden lisäksi kaikkien puolustusvoimien pysyvässä käytössä olevien kiinteistöjen alueita ja poistamaan alueeltaan muut merkinnät.
- Tampereen kaupungin Viheralueet ja hulevedet -yksiön lausunnossa tuodaan esiin Suomensaaren osoitetun leirintäalue-vaihtoehdon toteuttamisen vaikutukset, mm. suhde vapaan virkistysalueen määrään. Lisäksi lausunnossa todetaan, että Rantaperkiön rantapuistoon ei tulisi tehdä leveää pyöräilyn pääväylää, vaan sitä pitäisi kehittää virkistyspainotteisena reittinä.
- Fingrid huomauttaa, että sähköasema-kaavamerkinnän kuvauksesta puuttuu yksi Multisillan asema.
- Lempäälän kunta tuo lausunnossaan esiin, että lähijuna-asemien sijoittumistarkastelut ja päätökset tulee tehdä seudullisesti.
- Kangasalan kaupunki haluaa jatkokeskustelua lähijunaliikenteen verkoston kehittämisestä. Lisäksi Kangasala nostaa lausunnossaan esiin kaavakartalta puuttuvan maakuntakaavassa ja Kangasalan strategisessa yleiskaavassa osoitetun kakkoskehän kehityskäytävän.
- Pirkanmaan maakuntamuseo huomauttaa, että kaavaluonnoksesta puuttuu maakunnalliset arkeologisen perinnön ydinalueet ja palstoittamalla syntyneitä pientaloalueita koskevan selvityksen tulokset. Maakuntamuseon mukaan mm. sotien jälkeistä modernistista arkkitehtuuria, 1960-80 -lukujen pientaloalueita sekä agraariajasta jäljelle jääneiden mautilojen talouskeskuksia koskevaa selvitystietoa tulee täydentää. Lisäksi uudet tiedot mahdollisista muinaisjäännöksistä tulee osoittaa kaavakartalla, laaja-alaiset kohteet alumerkinnällä. Kalkunvuoren lähijunaliikenteen asema on kiinteän muinaisjäännöksen alueella. Museo tuo esiin, että leirintäalueita koskevassa selvityksessä ei ole huomioitu kulttuuriympäristöarvoja.
- Tampereen kaupungin terveydensuojeluviranomainen huomauttaa kevyen liikenteen väylien sijoittamisesta myös erilleen vilkkaista autoväylistä, sekä siitä, ettei uusia asuinrakennuksia tulisi rakentaa lentomelualueelle.
- Pirkanmaan liitto kehottaa tarkastelemaan lähijunaverkostoa naapurikuntien kanssa. Liiton näkemyksen mukaan tulisi laatia MRL:n mukaisia osayleiskaavoja kokonaissuunnitelmien sijaan. Arvokkaat moreenimuodostumat sekä tuuli- ja rantakerrostumat tulee merkitä kaavakartalle.
- Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus kehottaa kiinnittämään huomiota kaavan nimeen, kartan käytettävyyteen ja selkeyteen sekä kaava-aineiston ymmärrettävyyteen. Maakuntakaavan kehittämisperiaatteiden tulee näkyä kaavassa. ELY:n mielestä koko-

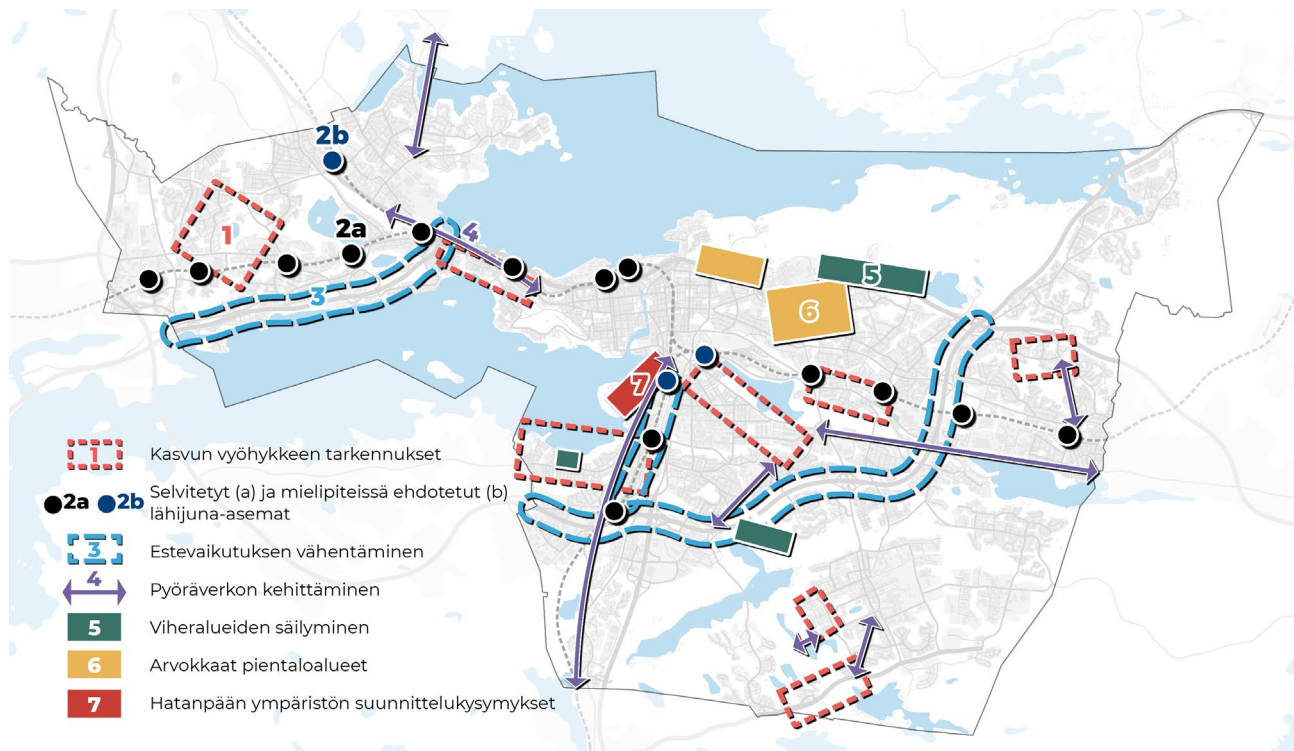
naissuunnitelman tarvealue -merkintä on epäselvä oikeusvaikutuksiltaan. Lisäksi kaavaluonnoksesta ei käy selkeästi ilmi ilmastotavoitteiden saavuttaminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja riskien hallinta. Asemakaavoitetut puistot tulisi turvata kaavamääräyksissä, jotta oikeusvaikutteinen tulkinta olisi selvä. ELY esitti myös tarkennuksia hulevesimääräyksiin ja pohjavesialueisiin.

- Tampereen kaupungin ympäristönsuojelu lausui myös kokonaissuunnitelman tarvealue -merkinnästä, mikä ei avaa suunnitelman laajuutta, sisältöä, suunnitteluprosessia, osallistamista tai vaikutusten arviointia. Ympäristönsuojelun mukaan ilmastonmuutoksen hillinnän ja sopeutumisen osalta viheralueilla, etenkin metsäisillä alueilla, on suuri merkitys, ja nämä tulee turvata kaavamerkinnöillä. Keskuspuistoverkosto tulisi tarkentaa asemakaavarajausten mukaisiksi ja asumista ja täydennysrakentamista ei pidä osoittaa asemakaavoitetuille viheralueille. Metsäekologisen verkoston ja liito-oravan suojelutaso pitäisi määrittää yleiskaavassa. Ympäristönsuojelu toi myös esiin, että kaupunkihiljaisten alueiden kartoitus on valmistumassa.

- Museovirasto lausuu, että Näsijärven hylky on huomioitu ja tiedottaa samalla, että Pirkanmaan maakuntamuseo vastaa jatkossa vedenalaisesta kulttuuriperinnöstä.
- Oriveden kaupungilla, Säteilyturvakeskuksesta ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilla ei ollut huomautettavaa kaavaluonnoksesta.

Mielipiteiden yhteenveto

Nähtävillä olleesta yleiskaavaluonnoksesta saatiin yhteensä 19 mielipidettä, joista 17 oli yksityisten tahojen, kuten asukkaiden, asukasyhdistysten tai taloyhtiöiden, jättämiä. Lisäksi saatiin kaksi mielipidettä työpaikka- ja elinkeinoalueiden toimijoilta heidän toimintaympäristöönsä liittyen.



Sähköisen kaavapalautepalvelun kautta paikannettiin kartalle yhteensä 58 merkintää, jotka koskivat joko laajempia alueita, yksittäisiä kohteita tai näiden välisiä yhteyksiä. Mielipiteen jättäjä saattoi vapaaehtoisesti luokitella karttamerkintänsä sen mukaan, mikä oli hänen näkemyksensä kyseisestä kaavaratkaisusta. Tällä perusteella karttavastaukset jakoutuivat oheisella tavalla:

- Kaavaratkaisu on toimiva (14 kpl)
- Kaavaratkaisua tulee kehittää (23 kpl)
- Ei luokittelua (21 kpl)

Saatujen mielipiteiden keskeistä sisältöä on kuvattu seuraavassa tiivistetysti teemoittain.

Yhdyskuntarakenne ja kasvun ohjaaminen

Mielipiteissä toistui toive siitä, että Tampereen kantakaupungin aluetta tulisi suunnitella yhdyskuntarakenteeltaan tiiviinä ja kestäviin kulkumuotoihin nojautuvana kokonaisuutena. Yleiskaavaratkaisu vastaa haasteeseen ohjaamalla asunto- ja toimitilarakentamista kaupunkirakenteen edullisimmille vyöhykkeille. Lisäksi yleiskaavan liikennejärjestelmässä on aiempaa vahvempi kestävyyspainotus, jota edustavat muun muassa uudet lähijuna-asemat ja raitiotien seudulliset laajenemissuunnat.

Kasvun ja elinvoiman vyöhykkeen nähtiin yleisellä tasolla edistävän yhdyskuntarakenteen tehostamista järkevästi ja hallitusti. Tarkennukseksi mielipiteissä ehdotettiin vyöhykkeen supistamista tai laajentamista tietyissä kohdin paikallisista olosuhteista riippuen. Huomiota kiinnitettiin sekä alueiden ominaispiirteiden että lisärakentamisen mahdollisuuksien säilymiseen. Yleiskaavaehdotuksessa kasvun ja elinvoiman vyöhyke on esitetty Tampereen kaupunkiseudun kuntien välisen MAL-sopimuksen 2020-2023 mukaisena, hiilineutraaliutta tavoittelevana sekä raideliikennettä, lähijuna-asemia ja aluekeskuksia tukevana vyöhykkeenä. Kyseessä on rajaukseltaan yleispiirteinen kehittämiskerä, jonka kehittämistavoitteet eivät kohdistu yhtäläisesti kaikille vyöhykkeeseen sisällyville alueille, vaan alueiden tunnistetut arvot (esim. kulttuuriympäristöt) huomioidaan jatkosuunnittelussa muiden yleiskaavamerkintöjen ohjaamana.

Lähijuna

Yleiskaavaratkaisussa osoitetut uudet lähijuna-asemavaraukset saivat kiitosta ja niiden toivottiin säilyvän jatkosuunnittelussa. Täydennykseksi mielipiteissä esitettiin joitakin aiemmin tutkimattomia asemaehdotuksia, tiettyjen asemavarausten siirtämistä toimivuussyistä vanhoille seisakkeille, seisakkeiden toteuttamista kustannustehokkaina puulaitureina sekä asemanseutujen maankäytön tehostamista. Yleiskaavaehdotuksessa osoitetaan varauksina kaikki tehdyssä lähijunaselvityksessä tutkitut asemat kaupunginhallituksen linjauksen (KH 11.5.2020) mukaisesti. Yleispiirteiset varaukset pohjaavat selvitettyihin ratateknisiin reunaehtoihin eivätkä ota kantaa tarkemmassa suunnittelussa ratkaistavaan seisakkeiden varsinaiseen toteutustapaan.

Ohjeellisten asemien maankäytölliset vaikutukset ratkaistaan yleiskaavatasolla tarkoituksenmukaisesti lähiliikennöinnin varmistuessa.

Raideliikenteeseen liittyen mielipiteissä peräänkukutettiin myös joukkoliikenteen vaihtopisteiden sijoittamista mahdollisuuksien mukaan ratayhteyksien varteen. Erityisesti esiin nousi Vuohenoja, joka nähtiin potentiaalisena raitiotie- ja lähijunaliikenteen solmukohtana. Yleiskaavaratkaisussa aluetta palveleva vaihtoterminaaliliikenne on osoitettu läheiselle Kaleva-Hakametsän keskusta-alueelle, jossa tavoitellaan sujuvat vaihdot mahdollistavaa korkeatasoista terminaalirympäristöä raitiotiehen kytkeytyen. Vuohenojan raitiotiepysäkki ja lähijuna-asema säilyvät edelleen tulevaisuuden optioina.

Liikenneverkon muu kehittäminen

Kantakaupungin tie- ja katuverkon kehittäminen keräsi kommentteja ennen kaikkea kestävän liikkumisen edellytysten näkökulmasta. Ongelmaksi nimettiin laajojen liikennealueiden aiheuttama estevaikutus, johon haluttiin lievennystä muun muassa Tampereen kehätien ja Nokian moottoritien sekä nykyisen järjestelyratapihan ympäristössä. Yleiskaavaratkaisussa laajemmat liikenneverkon kehittämistarpeet on huomioitu osoittamalla erilliset kehittämissen kohdealueet Lakalaivan ja Viinikan liikenneympyrän sekä Kaukajärven ja Koilliskeskuksen välille. Nokian moottoritien estevaikutusta vähennetään asuin- ja virkistyskäyttöön vapautuvan Raholan puhdistamon kohdalla. Lisäksi on tehty erillinen Nokian moottoritien maankäyttöselvitys, jonka pohjalta voidaan arvioida kaupunkirakenteen kehittämistavoitteita, jos väylän toiminnallinen luonne muuttuu.

Mielipiteen antajat tekivät myös yksilöityjä kestävän liikkumisen verkoston kehittämisehdotuksia, joihin lukeutuvat esimerkiksi pyöräverkon jatkuvuutta tavoittelevat reittitäydennykset sekä tasaisia radanvarsia hyödyntävät pyöräbaanat. Yleiskaavaratkaisussa on osoitettu pyöräilyn pääreitistö, jota täydentävän pyöräilyn tavoiteverkon jatkuvaa kehittämistyötä tehdään liikennejärjestelmän suunnitteluyksikössä. Pyöräilyolosuhteiden parantamista on viety eteenpäin Tampere-Lielähti-radnan varressa, johon on tekeillä pyöräreitit yleissuunnitelma välille Hiedanranta-Tipotie.

Viherympäristö ja yhdyskuntatekninen huolto

Viherympäristön suhteen kannettiin huolta virkistysalueiden säilymisestä tiivistyvässä kaupungissa sekä yleisellä tasolla että liittyen yksittäisiin kehittämiskohteisiin, kuten Ruotulan golf-kenttään, Härmälän leirintäalueeseen ja Hallilan eteläpuoleen. Yleiskaavaratkaisu pyrkii turvaamaan viherrakenteen riittävyttä monin tavoin. Aluevarauksena on osoitettu laaja keskuspuistoverkosto ja lähivirkistysmahdollisuuksien turvaamiseksi asemakaavoitettuja puistoja ei ole tarkoitettu täydennysrakentamiseen. Mielipiteissä mainitut erilliskohteet on puolestaan osoitettu jo voimassa olevassa yleiskaavassa asumisen ja virkistyssekoittuneiksi alueiksi, joiden kaavamääräykseen on velvoittavasti kirjattu alueiden kehittäminen viherarvojen lähtökohdista.

Kulttuuriympäristöt ja suojele

Kulttuuriympäristöjen osalta vastaajia puhuttivat etenkin maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaina osoitetut pientaloalueet Petsamossa, Kissanmaalla, Uudessakylässä

ja Ruotulassa, joista heräsi myös vastakkaisia näkemyksiä alueesta riippuen. Toisaalta tahdottiin hyvin saavutettavien alueiden kehittämistä maankäyttöä maltillisesti tehostaen ja olevaa infraa hyödyntäen, jolloin arvojen säilyminen olisi kiinteistönomistajien kannalta taloudellisesti realistista. Toisaalta taas epäiltiin yleiskaavan kehittämismerkintöjen voivan johtaa alueiden luonnetta muuttavaan täydennysrakentamiseen. Kaikkia mainittuja alueita voidaan yleiskaavarakkaisun mukaisesti edelleen kehittää elinvoimaisina pien-aloalueina, joiden täydentäminen arvioidaan tapauskohtaisesti. Petsamon ja Kissanmaan suojelukysymykset on ratkaistu ajantasaisin asemakaavoin.

Kaupunkikehittämisen kohteet

Yksittäisistä kaupunkikehittämisen kohteista eniten huomiota keräsi Viinikanlahti-Hatanpään keskustan laajentumisalue, jonka kunnianhimoisia kehittämistavoitteita pidettiin pääosin perusteltuina. Metson aluetta koskien esitettiin vielä toive siitä, että alueen maankäyttöä olisi mahdollista uudistaa nopeammalla aikataululla, kunhan VAK-ratapihan aiheuttamat rajoitteet on huomioitu suunnittelussa. Yleiskaavaratkaisun mukaisesti maankäytön vaiheittainen kehittäminen on mahdollista kokonaissuunnitelman puitteissa, mutta täysimittainen muutos edellyttää käytännössä riskitoimintojen poistumista, mikä koskee myös Metson aluetta.

Viinikanlahden osa-alueella kysymyksiä herättivät ensisijaisesti rantojen säilyminen julkisessa virkistyskäytössä sekä sekavaksi tulkittu yleiskaavatilanne. Erityisesti keskustan strategisen osayleiskaavan selvitysalueen liittäminen kantakaupungin yleiskaavaan kesken valmistelun koettiin

osalliskomentointia vaikeuttavana. Rantojen osalta niiden varaaminen julkiseen käyttöön on kirjattu velvoittavasti aluetta koskevaan keskustamerkintään (c-4). Keskustan strategisessa OYK:ssa ratkaisematta jäänyt Viinikanlahden selvitysalue on liitetty kantakaupungin yleiskaavaan kaupunginhallituksen päätöksellä (KH 11.11.2019) ja yleiskaavaprosessissa on noudatettu MRL:n mukaisia vuorovaikutusmenettelyjä. Kaava-aineiston havainnollisuutta pyritään niin ikään jatkuvasti kehittämään osana valtuustokausittain päivittyvää yleiskaavaa.

Kaikkien lausuntojen tiivistelmät, mielipiteiden tiivistelmät ja niihin laaditut vastineet on koottu erilliseen raporttiin.

Yleiskaavaehdotukseen tehtävät muutokset

Kantakaupunkiin laadittava yleiskaava välittää kaupunkistrategian kasvu- ja kehittämistavoitteet ajantasaisesti yksityiskohtaisempaan maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun. Edellisen valtuustokauden yleiskaavaprosessissa kerätty tietopohja ja tehdyt suunnitteluratkaisut ovat hyvä lähtökohta nyt tehtävälle yleiskaavatyölle. Kuluvalle valtuustokauden yleiskaavatyössä varmistetaan, että kaupunkistrategian tavoitteet urbaanista ja kestävästi kasvavasta kaupungista voivat toteutua yleiskaavan ohjaamana.

Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040 jää pääosin voimaan ja yleiskaavaan tehtävät tarkistukset laaditaan MRL 35 § mukaisena vaihekaavana. Valtuustokauden 2017-2021 vaiheyleiskaava kohdistetaan koskemaan mer-

kintöjä ja määräyksiä, jotka koskevat kaupungin strategiatavoitteiden toteuttamista yleiskaavassa tai huomioivat merkittäviä suunnittelutilanteen muutoksia ja kaavan luonnosvaiheessa saatua uutta tietoa sisältävää palautetta. Muilta osin jää voimaan Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040.

Vaiheyleiskaavakartoilla (kartat 1-4) esitetään ainoastaan teemoihin kuuluvat uudet ja kumoutuvat merkinnät. Kantakaupungin yleiskaavakokonaisuutta tulee tarkastella ajantasaisesta yleiskaavayhdistelmästä, jossa esitetään kaikki voimassa olevat merkinnät. Yleiskaavan ajantasaisuutta arvioitaessa on tehty joitakin täydennyksiä ja muutoksia (huomioitu kaavaehdotuksen valmistumispäivämäärällä) voimaan jäävien kaavamääräysten merkintöjen kuvauksiin.

Yleiskaavaehdotuksesta on poistettu yhdyskuntalautakunnan päätöksen (YLA 22.12.2020 § 350) mukaisesti kaavaluonnoksessa esitetty erillinen joukkoliikennepainotetun kadun merkintä sekä tarkennettu korkeaan rakentamiseen liittyvän kaavamääräyksen merkinnän kuvausta lähiympäristön laadun ohjauksen osalta. Bussipohjaisen joukkoliikenteen kehittämisen osalta jää voimaan kantakaupungin yleiskaavan 2040 merkintä "kaupunkirakenteen kannalta merkittävä liikenteen kokoojakatu ja joukkoliikenteen laatuikävä", joka mahdollistaa edelleen joukkoliikenteen olosuhteiden kehittämisen rajatuilla keskeisillä katujaksolla. Kyseinen kaavamerkintä on vaihekaavassa osoitettu kokonaisuutena myös Hatanpään valtatie pohjoisosaan, jota koskeva selvitysalue liitettiin yleiskaava-alueeseen keskustan strategisesta osayleiskaavasta.

Kartta 1

Strategiasta ja suunnittelutilanteen tarkentumisesta johtuvat uudet ja kumottavat merkinnät ja määräykset:

- 1) Keskustatoimintojen alueita on laajennettu Hervannassa, Hatanpäällä ja Teiskontien ja Hervannan valtaväylän risteysalueella. Hiedanrannassa keskustatoimintojen aluetta on tarkennettu valmistuneen yleissuunnitelman mukaisesti.
- 2) Kaleva-Hakametsän keskusta-alueen (c-1) rajausta tarkennetaan ja vähittäiskaupan enimmäismäärä muutetaan suuryksikköjen enimmäismääräksi. Kaikki täydentyvän keskusta-alueiden rajaukset kumotaan määräysmuutoksen vuoksi.
- 3) Kaava-alueen laajennetaan keskustan strategisen osayleiskaavan alueelle Hatanpään Viinikanlahdella. Alue osoitetaan keskustatoimintojen alueeksi ja etelään laajentuvaksi ydinkeskustaksi (c-4) sekä vesi-alueeksi
- 4) Epilässä muutetaan keskustatoimintojen alue asuminen alueeksi. Laajentuvan keskustan (c-3) rajausta ja kuvausta tarkennetaan koskemaan keskustatoimintojen aluetta Mediapoliksen ympäristössä ja Lielahden voimalaitoksen ympäristössä. Muut asuminen alueiden rajausmuutokset liittyvät keskuspuistoverkoston tarkennuksiin
- 5) Ruotulassa Teiskontien pohjoispuolella oleva asuminen ja virkistyksen sekoittunut alue (31 hehtaaria) osoitetaan asuminen alueeksi ja asuminen ja virkistyksen sekoittunut aluevaraus kumotaan.
- 6) Palvelujen ja työpaikkojen alueiden rajauksia supistetaan Hervannassa, Hatanpäällä ja Taysin alueella keskusta-alueiden laajentumisen vuoksi
- 7) Työpaikkojen ja elinkeinojen alue osoitetaan Lahdesjärvelle, samalla palvelujen ja työpaikkojen alueen rajausta supistuu ja seudullisen paljon tilaa vaativan kaupan sallivaa rajausta tarkennetaan
- 8) Keskuspuistoverkoston rajauksia tarkennetaan Hiedanrannassa, Muotialassa, Västinginjärvessä ja Leinolassa (koskee myös karttaa 2)
- 9) Uudet luonnonsuojelualueet osoitetaan Lukonmäkeen, Särkijärven eteläpään ja kohdemerkintä Koukkujärvelle (koskee myös karttaa 2)
- 10) Kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhyke esitetään MAL-seurannan raideliikennettä, lähijuna-asemia ja aluekeskuksia tukevana vyöhykkeenä. Kasvun vyöhyke, elinvoiman vyöhyke ja etelän kasvusuunta vyöhyke kumotaan.
- 11) Kaavakartalle osoitetaan kokonaissuunnittelun tarvealueet 20 kohteeseen
- 12) Korkeaan rakentamiseen soveltuvat vyöhykkeet osoitetaan ydinkeskustaan ja aluekeskuksiin
- 13) Vuoreksesta ja Härmälästä kumotaan paikalliskeskusten merkinnät. Voimaan jäävien paikalliskeskusten kuvauksiin lisätään keskitettyjen liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajanpalveluiden tarpeet
- 14) Mediapoliksesta ja Hiedanrannasta kumotaan innovaatioympäristömerkinnät. Sijainti keskustatoimintojen alueella sallii monipuolisen kehittämisen.
- 15) Väyläverkosto esitetään kolmitasoisena sisältäen valtakunnalliset ja seudulliset pääväylät ja pääkokoajakadut
- 16) Hervantaan ja Hiedanrantaan osoitetaan kävelykeskustana kehitettävät hitaan liikkumisen alueet
- 17) Multisillan ja Sarankulman välisen sekä Hankkion Yrittäjänkadun uusien väylien merkinnät on muutettu yhteystarvemerkinnoiksi
- 18) Liikenneverkon kehittämistarvealueen merkintä lisätään Lakalaivan ja Viinikan välille. Se korvaa alueen erilliset liikenneverkon kehittämismarkinnat.
- 19) Tampereelta etelään ja länteen suuntautuvat rautatiet osoitetaan kehitettäväksi rautatieksi ja niiden osalta varaudutaan lisäraiteiden toteuttamiseen
- 20) Hiedanrannan uusi suuntaisliittymä ja Peltolammin suuntaisliittymä osoitetaan uudeksi eritasoliittymäksi ja eritasoliittymäksi
- 21) Raitiotien linjaukset Ylöjärvelle, Pirkkalaan ja Kangasalan Lamminrahkaan sekä seudullista liikennettä palvelevat raitiotievarikot Turvesuolle ja Heikkilänkadulle esitetään hyväksytyin (KV 19.10.2020 § 134) raitiotien seudullisen yleissuunnitelman mukaisesti. Linjaukset Taysilta Koilliskeskukseen ja Hatanpäältä Partolaan osoitetaan yleiskaavaehdotuksessa raitiotienä, muut ohjeellisena raitiotienä. Päätöksen mukaisesti Hervantaan osoitetaan joukkoliikenteen kehittämistarvemerkinä. Lisäksi Rantaperkiöstä Vuorekseen suuntautuva raitiotielinja osoitetaan ohjeellisena raitiotienä. Kaupunkiseudun rakennesuunnitelman mukaiset linjaukset kumotaan. Hervantaan osoitetaan raitiotievarikko ja Turvesuolle ja Heikkilänkadulle uudet raitiotievarikokvaraukset
- 22) Joukkoliikenteen vaihtopysäkit muutetaan vaihtoterminaaleiksi ja vaihtopysäkeiksi ja niiden sijainnit päivitetään

- 23) Yleiskaavaa varten selvitetty kaikki lähijuna-asemat osoitetaan yleiskaavaan. Selvityksessä ratateknisesti haastavimmiksi arvioidut lähijuna-asemat: Kalkunvuori, Mediapolis, Santalahti, Amuri, Ranta-Tampella ja Vuohenoja osoitetaan kaavaehdotuksessa tutkittaviksi ohjeellisiksi lähijuna-asemiksi (Kaupunginhallitus 11.5.2020 § 209).
- 24) Yleiskaavan pyöräliikenteen pääreitistö osoitetaan valmistuneen tavoiteverkon mukaisena sisältäen seudulliset ja alueelliset pääreitit. Pyöräilyn pääreitistön tavoiteverkko kumotaan. Kehitettävä virkistyspainotteinen pyöräilyreitti-merkintä kumotaan. (koskee myös karttaa 2)

Lausunnoista johtuvat uudet ja kumottavat merkinnät ja määräykset:

- 1) Lisätään uusi yleismääräys koskien asemakaavoitettujen puistojen säilyttämistä (koskee myös karttaa 2)
- 2) Puolustusvoimien alue laajennetaan koskemaan kokonaisuudessaan Aitovuorella puolustusvoimien hallinnassa olevia kiinteistöjä (n. 22 hehtaaria), kyseisiltä alueilta kumotaan keskuspuistoa ja asumisen ja virkistykseen sekoittunutta aluetta (koskee myös karttaa 2)
- 3) Myllypuron kiertotaloushankkeen alue osoitetaan selvitysalueeksi. Selvitysalueeksi osoittaminen kumoaa 17 hehtaaria yleiskaavan keskuspuiston aluetta. (koskee myös karttaa 2)
- 4) Kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeen määräystä täydennetään kulttuuriympäristöarvojen säilyttämisellä

- 5) Liikenteen yhteystarvemerkinä kakkoskehälle ja liittymän kehittämismerkintä lisätään Tarastenjärven eritasoliittymään
- 6) Ohjeellisen liikenneverkon kehittämistarvealueen kuvaukseen lisätään rataväylän kehittäminen nopealle pyöräilylle Viinikka-Rautaharkko -alueella
- 7) Paasikiventien kehittämismerkintää jatketaan länneestä alkaen Santalahden eritasoliittymään asti
- 8) Ohjeellisen lähijuna-aseman määräykseen lisätään rataverkon toimivuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaaminen. Kyseisen merkinnän ja uuden henkilöliikenteen aseman kuvauksiin lisätään ratateknisen toteutettavuuden selvitysvaatimus. Kalkunvuoren lähijuna-asema siirretään hieman itään kauemmas muinaisjäännösalueesta
- 9) Lielahden vesiväylä lisätään kartalle

Kantakaupungin yleiskaava 2040 kartalla 1 voimaan jäävien kaavamääräysten kuvauksien tarkistaminen:

- 1) Keskuspuistoverkoston kuvausta on täydennetty keskuspuistoverkoston tavoitteiden osalta, joita ovat mm. verkoston kattavuus, yhtenäisyys, alueiden arvojen turvaaminen, monimuotoisuus ja osa-alueiden omaleimaisuus. Lisäksi lisätään maininta hiljaisten ääniympäristöjen säilyttämisestä (koskee myös karttaa 2)
- 2) Asumisen ja virkistykseen sekoittuneen alueiden kuvausta on täydennetty tavoitteen osalta kehittäviä virkistysyhteyksiä Raholan alueelta kaupunginosapui-
stoon ja keskuspuistoverkoston.

- 3) Uuden henkilöliikenteen aseman kuvaukseen lisätään ratateknisen toteutettavuuden selvitysvaatimus
- 4) Aluekeskusten kuvaukseen lisätään keskitettyjen liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajanpalveluiden tarpeet
- 5) Voimaan jäävien paikalliskeskusten kuvauksiin lisätään keskitettyjen liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajanpalveluiden tarpeet

Kartta 2

Strategiasta ja suunnittelutilanteen tarkentamisesta johtuvat uudet ja kumottavat merkinnät ja määräykset:

- 1) Kartalla osoitetaan kaksi uutta ohjeellista keskuspuistoverkoston kehittämistarvealuetta: Rajamäki-Särkijärvi-Hervannan kanjoni-Solkimäki sekä Villilänsaari-Mustavuori-Tesomajärvi-Haukuluomanpuisto. (koskee myös karttaa 1)
- 2) Uusina ohjeellisina ekologisina yhteyksinä on lisätty Linnainmaan Koilliskeskuksen ja Kaukajärven välinen ohjeellinen ekologinen yhteys. Tarkistuksia on tehty Västingimäessä, Aitovuorella, Hervannan raitiotievarikon ympäristössä, Ruskossa, Viialassa, Vuoreksessa ja Lamminpäässä. Teknisiä tarkistuksia on tehty keskuspuistoverkoston tulleista muutoksista johtuen Viinikanlahdella sekä Linnainmaan Hussanpuistossa. Kaavamääräystä on tarkistettu merkinnän ohjeellisuuden kuvauksen osalta.
- 3) Tunnistetut laajemmat kaupunkihiljaiset virkistys- ja / tai luonnonsuojelualueet osoitetaan kaavassa.

- 4) Kartalla osoitetaan Tampereen kansallisen kaupunkipuiston hakemuksen mukainen rajausta ja siihen sisältyvä muutosalue (koskee myös karttaa 3)
- 5) Ohjeellinen virkistysyhteys-merkinnällä uusia yhteystarpeita tarkistetaan Raholassa nykyiseltä asuntoalueelta kehittyvän Raholan jätevedenpuhdistamon ympäristöön, Nekalan asuntoalueen ja Hatanpään välille, Lahdesjärven alueella ja Vihiojanpuistosta lidesjärvelle. Suunnittelutilanteen tuomia tarkistuksia tehdään Hiedanrannan, Koilliskeskuksen, Västinginmäen ja Hervannan alueilla. Teknisiä tarkistuksia merkintään tehdään Käräjätörmän, Niemenrannan, Varalan, Lapinniemen, Ruskonkehän, Ojalan ja Tohloppijärven alueilla. Määräystä on tarkistettu alueiden arvojen, lähivirkistysalueiden saavutettavuuden sekä virkistysyhteyksien ja ekologisten yhteyksien jatkuvuuden turvaamiseksi.
- 6) Polku-merkintä kumotaan.
- 7) Messu- ja urheilukeskus-merkinnällä osoitetaan Tampereen messu- ja urheilukeskus (koskee myös karttaa 1).
- 8) Kaukajärven soutu- ja melontastadion (rata-alueineen) osoitetaan uutena kohteena Kehitettävä keskitettyjen liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajanpalveluiden alue tai kohde-merkinnällä. Määräystä tarkistetaan huomioidaan saavutettavuus erityisesti kävelen, pyörällä sekä julkisella liikenteellä.
- 9) Ohjeellinen keskitettyjen liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajan palveluiden tarvealue-merkintä kumotaan. Keskuspuistoverkoston ulkopuolella sijaitsevat keskitettyjen liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajanpalveluiden tarpeet on sisällytetty kartalla 1 esitettyjen alue- ja paikalliskeskusten kehittämistarpeisiin.
- 10) Ohjeellinen viherverkoston yhteystarvealue-merkintää tarkistetaan Hatanpää-lidesjärvi-keskusta-Sorsapuisto yhteyden osalta. Pyynikki-Särkänniemi-Santalahahti ja Hiedanranta-Epilänharju-Santalahahti yhteyksiin tehdään teknisiä tarkistuksia. Määräystä tarkistetaan virkistysyhteyksien toimivuuden, viihtyisyyden ja turvallisuuden kehittämisen näkökulmasta.
- 11) Kaavassa osoitetaan ohjeellisina uusina leirintäalueina Alasjärven lisäksi Härmälä ja Suomensaari. Kuvausta täydennetään. (koskee myös karttaa 1)
- 12) Kaupunginosapuisto, ohjeellinen uusi kaupunginosapuisto, erikoispuisto. Hallilaa osoitetaan kaupunginosapuisto. Kiveliön Kiekaranpuistoa ei kehitetä kaupunginosapuistona, kumotaan kaavasta. Uusien kaupunginosapuistojen Hiedanrannassa, Ojalassa, Hervantajärvellä tarkistetaan. Ruotulan, Koilliskeskuksen ja Kaukajärven kaupunginosapuistojen sijaintia tarkistetaan. Santalahden Rantapuiston status muutetaan kaupunginosapuistosta erikoispuistoksi.
- 13) Pienvene- tai lauttasatama ja ohjeellinen uusi tai kehitettävä pienvene- tai lauttasatama. Pienvene- ja lauttasatamamerkintöjä tarkistetaan yhdyskuntalautakunnan vuoden 2017 lopussa hyväksymän uuden satamaluokituksen mukaisesti. Lisätään uusi ohjeellinen tai kehitettävänä kohde Viinikanlahti. Pienvene- tai lauttasatama-merkinnälle lisätään määräys vesiliikenteen toiminnan huomioimisesta suunniteltaessa lähiympäristön maankäyttöä sekä uusia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä.
- 14) Uimaranta ja ohjeellinen uusi tai kehitettävä uimaranta. Uusi tai kehitettävä uimaranta-merkintään lisätty Härmälänranta, Vuores ja Pyynikki. Tohloppijärven uimarannan kehitettävän uimarannan merkintä muutetaan uimarannaksi. Teknisinä tarkastuksina: Tesomajärven uimarannan sijaintia tarkistetaan, Kaukajärvelle lisätään puuttuva uimaranta. Merkintöjen kuvaukseen lisätään kohteet.
- 15) Merkittävä oja tai vesireitti- merkintä osoitetaan kartta 4:n lisäksi kartalla 2.

Lausunnoista johtuvat uudet ja kumottavat merkinnät ja määräykset:

- 1) Kaavaan lisätään ohjeellisina ekologisina yhteyksinä rannan suuntainen yhteys Pyynikiltä Tahmelaan ja yhteys Turtolanpuiston kautta Kirkkosuonnotkosta Vihiojan varteen. Osa kumoutuvasta keskuspuistoverkoston alueesta Aitovuorella osoitetaan ohjeellinen ekologinen yhteys-merkinnällä.
- 2) Ohjeellisia virkistysyhteyksiä on tarkistettu Kangasalan ja Nokian rajoilla Kalkussa, Ojalan alueella ja Holvas-tin alueella.
- 3) Ohjeellinen keskuspuistoverkoston kehittämistarvealue-merkinnän määräystä täydennetään kulttuuriympäristöarvojen huomioimisen osalta.

- 4) Yleiskaavaan lisätään paikallisesti arvokkaat geologiset muodostumat (kallioalueet: Hepovuori, Myllyvuori, Soukonvuori ja Väljäsuon kalliit. Harjualueet: Aakkulanharju, Epilänharju. Merkintöjen kuvausta täydennetään alueen arvojen osalta. Geologisesti arvokkaan harjualueen-merkinnän kuvaukseen täydennetään, että merkintä sisältää Pyykin rantakerrostuma-alueen.
- 5) Kaupunginosapuiston määräykseen lisätään tavoite miellyttävän ääniympäristön varmistamisesta. Kuvaukseen lisätään tavoite hyvän saavutettavuuden ja miellyttävän ääniympäristön kehittämisestä.

Kantakaupungin yleiskaava 2040 kartalla 2 voimaan jäävien kaavamääräysten kuvauksien tarkistaminen:

- 1) Ohjeellinen luonnon ydinalue- merkinnän kuvaukseen on päivitetty maininta 2017 meluselvityksestä.
- 2) Ohjeellinen virkistysyhteys-merkinnän kuvausta on täydennetty tavoitteen osalta parantaa keskuspuistoverkoston saavutettavuutta ja huomioida alueiden erilaiset kehittämistarpeet sekä kehittää katkeamattomaa rantareitistöä.
- 3) Arvokkaat geologiset muodostumat -merkinnän kuvausta täydennetään alueen arvojen osalta.
- 4) Ohjeellinen uusi leirintäalue- merkinnän kuvausta on tarkistettu tavoitteen osalta kehittää leirintämatkailuverkostomaisena palveluna. (koskee myös karttaa 1)

Kartta 3

Strategiasta ja suunnittelutilanteen tarkentumisesta johtuvat uudet ja kumottavat merkinnät ja määräykset:

- 1) Yleiskaavaan lisätään uusi kaavamerkintä Maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt sisältyivät kantakaupungin yleiskaavassa 2040 kaavamerkintään Maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti huomioitava rakennettu kulttuuriympäristö tai kohde, joka kumotaan.
- 2) Yleiskaavaan lisätään uusi kaavamerkintä Paikallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Paikallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt sisältyivät kantakaupungin yleiskaavassa 2040 kaavamerkintöihin Maisemallisesti ja kaupunkikuvallisesti huomioitava rakennettu kulttuuriympäristö tai kohde sekä Arvokas jälleenrakennuskauden pientaloalue, jotka kumotaan.
- 3) Lailla suojeltujen kohteiden kaavamerkinnästä poistetaan maininta sopimuksella suojelluista kohteista. Määräyksen muuttuessa yleiskaavan 2040 kohteet kumotaan. Yleiskaavassa esiintynyt rautatiesopimuksella suojeltu Lielahden rautatieasemaan liittyvä kyseinen merkintä poistetaan päällekkäisenä merkintänä, koska rautatieasema on osoitettu kaavakartalla jo valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön kohdemerkinnällä. Vaihekaavassa osoitetuilla kohteilla on eri indeksinumero kuin yleiskaavassa 2040.

Lausunnoista johtuvat uudet ja kumottavat merkinnät ja määräykset:

- 1) Yleismääräykseen lisätään maininnat arkeologisen tiedon täydentymisestä ja palstoittamalla syntyneiden pientaloalueiden arvoista.
- 2) Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden kaavamääräystä muokataan yleispiirteisemmäksi. Määräyksen muuttuessa yleiskaavan 2040 kohteet kumotaan.
- 3) Muinaisjäänköhteiden kaavamääräykseen lisätään maininnat muinaisjäänköksen laajuuden selvittämisestä ennen asemakaavoittamista sekä kohteiden kytkeytymisestä ympäristöön ja maisemaan. Määräyksen muuttuessa yleiskaavan 2040 kohteet kumotaan ja vaihekaavan kohteilla on eri indeksinumero kuin yleiskaavassa 2040.
- 4) Muiden kulttuuriperintökohteiden kaavamääräykseen lisätään maininta kohteiden kytkeytymisestä ympäristöön ja maisemaan. Määräyksen muuttuessa yleiskaavan 2040 kohteet kumotaan ja vaihekaavan kohteilla on eri indeksinumero kuin yleiskaavassa 2040.

Kantakaupungin yleiskaava 2040 kartalla 3 voimaan jäävien kaavamääräysten kuvauksien tarkistaminen:

- 1) Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen kuvausta täsmennetään lisäämällä kuvaukseen maininta ympäröivien alueiden maankäytön muutosten vaikutuksista arvoalueisiin.

Kartta 4

Strategiasta ja suunnittelutilanteen tarkentumisesta johtuvat uudet ja kumottavat merkinnät ja määräykset:

- 1) Puhdistettava/kunnostettava alue -kohdemerkinnät kumotaan ja korvataan uudella pilaantuneita maa-alueita koskevalla yleismääräyksellä
- 2) Pohjavesialueiden rajaukset tarkistetaan SYKE:n muuttuneiden aluerajausten mukaisesti ja lausuntojen perusteella tarkistetaan määräyksen sanamuotoa
- 3) Kemikaalilaitoksen konsulttivyöhykkeet tarkistetaan TUKES:n 9.9.2020 päivittämän listauksen mukaisesti
- 4) Melu- ja ilmanlaatuselvitystarpeen harkinta-alue tarkistetaan meluselvityksen 2017 mukaisesti
- 5) Voimalinjan yhteystarve -merkinnät lisätään uutena merkintänä
- 6) Maan vastaanotto- ja kierrätys -kohteisiin lisätään Rusko

Lausunnoista johtuvat uudet ja kumottavat merkinnät ja määräykset:

- 1) Lentomelualueen kaavamääräystä täydennetään asuminen ja muille melulle herkkien toimintojen osalta
- 2) Laskeutumisyöhyke (lentoliikenne) lisätään uutena merkintänä

Kantakaupungin yleiskaava 2040 kartalla 4 voimaan jäävien kaavamääräysten kuvauksien tarkistaminen:

- 1) Valuma-alueiden kuvaukseen on lisätty maininta kaava-alueen laajentumisesta Viinikanlahdella

Yleiskaavan merkinnät ja määräykset

Kantakaupungin vaiheyleiskaava, valtuustokausi 2017-2021 ehdotuksen kartta koostuu neljästä teemakartasta, jotka sisältävät sekä vaihekaavan kartan että kumottavien merkintöjen kartan:

Kartta 1 Yhdyskuntarakenne

Kartta 2 Viherympäristö ja vapaa-ajanpalvelut

Kartta 3 Kulttuuriperintö

Kartta 4 Kestävä vesitalous, ympäristöterveys ja yhdyskuntatekninen huolto

Yleiskaava julkaistaan myös digitaalisesti Tampereen kaupungin Oskari-karttapalvelussa. Yleiskaavakartat 1 - 4 esitetään erillisinä Oskarin karttatasolla Kaavoitus\Yleiskaava\Kantakaupungin vaiheyleiskaava, valtuustokausi 2017-2021. Kaavamääräykset ovat löydettävissä karttaselitteestä sekä kartalta kaavamerkintäkohtaisesti. Karttapalvelussa on yleiskaavan yleistetty pohjakartta kantakaupungin liikenneverkosta ja rakennetuista alueista.

Kaavamääräykset sekä niiden soveltaminen

Kartta 1: Yhdyskuntarakenne

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2017-2021 merkinnät ja -määräykset

Kartalla esitetään kantakaupungin maankäyttö ja liikennejärjestelmä kehittämiskohteineen sekä kaupunkistrategiasta johdettu kasvun ja elinvoiman vyöhyke ja muut strategisen kehittämisen kohdealueet. Vaiheyleiskaavassa tarkistetaan vain osa merkinnöistä. Lisäksi on erillinen kartta kartan 1 kumottavista merkinnöistä ja määräyksistä.

YLEISMÄÄRÄYS

Asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden määrän säilyminen tulee turvata. Suunnittelussa tulee varmistaa alueiden kytkeytyminen keskuspuistoverkoston sekä säilyminen lähivirkistykseen soveltuvina, ääniympäristöltään miellyttävinä ja luonnon monimuotoisuutta tukevinä alueina.

Merkinnän kuvaus:

Suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa puistoja ja virkistysalueita tulee tarkastella riittävän laajoina aluekokonaisuuksina varmistaen virkistysalueiden ja -palveluiden riittävyys, verkostomaisuus sekä yhteyksien virkistysellinen ja ekologinen toimivuus. Tavoitteena on turvata ja kehittää koko kaupungin kattava, hyvin saavutettava ja monimuotoinen viherverkosto, varmistaa nykyisille ja tuleville asukkaille monipuoliset virkistyspalvelut ja mahdollisuudet luontokokemuksiin sekä hillitä ilmastomuutosta ja sopeutua sen aiheuttamiin vaikutuksiin. Taajamien virkistysalueilla tulee tavoitella valtioneuvoston

päätöksen 993/1992 mukaisten melutason ohjearvojen alittamista (päivällä klo 7-22, 55 dB_{LAeq} ja yöllä klo 22-7, 50 dB_{LAeq}. Tämän lisäksi tavoitellaan ääniympäristöltään miellyttävien arkiympäristöjen säilymistä ja kehittämistä yhdyskuntalautakunnan asettamien (27.8.2019 § 229) melulinjausten mukaisesti. Tavoitteena on säilyttää ja kehittää asukkaiden hyvin saavutettavissa olevia hiljaisia virkistysalueita tai virkistysalueiden osia, joilla melun keskiäänitaso ei ylitä päivällä 50 dB_{LAeq} eikä yöllä 45 dB_{LAeq}.

MAANKÄYTTÖ

KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

Alue varataan julkisille ja yksityisille palveluille, työpaikatoiminnoille ja keskustaympäristöön soveltuvalla asumisella sekä monipuolisesti virkistykseen, vapaa-ajan ja kaupunkikulttuurin toiminnoille. Alueen täydennysrakentamisen tulee edistää toimintojen monipuolisuutta sekä kestävän ja omaleimaisen kaupunkiympäristön muodostumista. Rakennusten julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on osoitettava pääsääntöisesti liike- ja toimitiloiksi. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runkolinjastoon ja niiden maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Ydinkeskustan osalta ei seudullista vähittäiskauppaa ole mitoitettu. Tonteilla maantasoa ei pääsääntöisesti voida osoittaa pysäköintiin ja lii-

kennealueiksi. Keskusta-alueiden liikenneympäristöjä tulee kehittää kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten ehdoilla. Alueilta tulee varata riittävästi tilaa julkiselle kaupunkitilalle sekä parannettava alueen yhteyksiä ulkopuolisille virkistysalueille. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kulttuuriympäristön arvoihin.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tampereen ydinkeskusta ja sen mahdollinen laajentumisalue, aluekeskusten alueet ja muut kanta-kaupungin alueet, joille tavoitellaan keskustamaista rakenteen tiiveyttä ja toimintojen monipuolisuutta. Alueita tulisi kehittää kaupunkikuvallisista ja -tilallisista lähtökohdista. Asemakaavojen muutoksen yhteydessä tulisi tukea keskustamaisen julkisen kaupunkitilan muodostumista tonttien maantason ja rakennusten alimpien kerrosten ratkaisulla.

Asuntorakentamisessa tulisi ottaa huomioon ympäristön häiriöistä johtuvat haitat sekä turvattu pääsy virkistysalueille. Alueelle tulisi toteutustavasta riippumatta sijoittaa julkisia ulko- ja sisäoleskelutiloja sekä varmistettava houkuttelevien, viihtyisien ja esteettömien yhteyksien muodostuminen kestävien liikkumismuotojen käyttäjille. Alueen asemakaavoitettuja puistoja ja virkistysalueita ei ole tarkoitettu täydennysrakentamiseen. Alueella virkistysalueeksi asemakaavoitettujen alueiden riittävyys ja laadullinen kehittäminen tulisi varmistaa mahdollisen täydennysrakentamisen yhteydessä.

Keskustoissa kaupan suuryksiköt tulisi integroida sekoittuneeseen rakenteeseen ja on suositeltavaa yhdistää niihin mm. asuin- ja toimistorakentamista. Suuryksiköiden tulisi muodostaa, kuten muidenkin keskusta-alueen rakennuksien, jalankulkijan mittakaavaista kaupunkimaista katutilaa, jolloin pysäköintiratkaisujen tulisi olla rakenteellisia.

Kaleva

Nykyisen ydinkeskustan itäpuolella keskustan tiiveys ja monipuolisuus ulottuu Teiskontien ja Sammonkadun ympäristöihin. Kalevan aluetta tulisi täydentää raitiotien rakentamisen myötä. Suuri osa alueesta on valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä ja täydentämisen suhde kulttuuriarvoihin on huomioitava suunnittelussa.

Hatanpää

Etelän suunnassa ydinkeskustan laajentumisen alueita ovat Viinikan jätevedenpuhdistamon alue sekä osa Hatanpään alueesta. Alueiden kehittämisen ensisijaisena tavoitteena on liittää alueet osaksi keskustan kestävä liikunnan kokonaisuutta.

TÄYDENTYVÄ KESKUSTA

Aluetta kehitetään täydennettävänä keskustatoimintojen alueena. Täydentämisen tulee edistää toimintojen monipuolisuutta ja keskustojen elinvoimaisuutta. Suuryksiköiden enimmäismitoitus on Hervannassa 70 000 k-m², Tesomalla 30 000 k-m² ja Kalevassa 70 000 k-m². Kaukajärven keskusta-alueita koskevat maakuntakaavan taajamatoimintojen kaupan mitoitukset.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Kaleva-Hakametsän keskusta-alue, Tesoman ja Hervannan aluekeskukset ja Kaukajärven paikalliskeskus, joissa keskustamainen rakenne on jo toteutunut tai toteutuu uusien asemakaavojen toteuttamisen myötä. Tarkemmassa suunnittelussa on tavoitteina vahvistaa alueiden monipuolisia toimintoja ja turvata keskustan ydinalueella asukasmäärän ja palvelujen säilyminen.

Kaleva-Hakametsä

Sammonkadun päätteenä oleva Hakametsä on kehittyvä alue. Alueella on vireillä lukuisia asumisen ja kaupan palveluiden hankkeita, joita raitiotien tulo alueelle vahvistaa. Hakametsän jäähallia ympäristöineen ollaan muuttamassa urheilijatoimijat kokoavaksi kansainvälisen vaatimustason täyttäväksi keskeiseksi Sport Campus -hankkeen avulla. Kalevan ja Hakametsän alueiden tarkemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota Hervannan valtavyylän estevaikutuksen pienentämiseen.

Tesoma

Läntisellä alueella keskusta-alueeksi on osoitettu Tesoman aluekeskus. Tesoman keskustassa on jo uudistustyö käynnissä keskeisten korttelien osalta. Pitkällä aikavälillä täydentävää rakentamista tulee lisätä keskustan etelä- ja länsipuolelle mm. käyttötarkoituksen muutosten myötä.

Hervanta

Kaakkoisella alueella keskusta-alueeksi on osoitettu Hervannan aluekeskus. Keskusta-alueita täydennetään monipuolisella rakenteella ja laajennetaan Hervannan valtavyylän suuntaisena kaupunginosan pohjoiseen reunaan saakka ja valtavyylän yli itään. Hervannan valtavyylän itäpuolelle tulee tarkemmassa suunnittelussa ratkaista sujuva kävelyn ja pyöräilyn yhteys Hermiankadun ja Vaajakadun välille. Pohjoisosan alueesta on järjestetty suunnittelukilpailu, jonka pohjalta aluetta asemakaavoitetaan.

Kaukajärvi

Kaakkoisella Tampereella pienialaisena keskusta-alueena on osoitettu Kaukajärven palvelujen keskittymä Juvankadun pohjoispäässä. Jo olevan palvelutarjonnan lisäksi alueen sijainti yhdyskuntarakenteessa tukee Kaukajärven edelleen kehittä-

mistä käyttötarkoitukseltaan monipuolisena palvelujen mutta myös asumisen ja työpaikkojen alueena. Kaukajärven keskustan kehittämiseksi suuri potentiaali on myös valtatie 9:n ylittävää kansi, jonka kautta keskustan läpi voidaan ohjata lidesjärven ja Kaukajärven yhdistävä puistoverkosto. Tämän laadullista- van elementin tulee olla keskustan kehittämisessä näkyvä läh- tökohta, jota myös asuntorakentamisen keinoin jäsennetään. Maakuntakaavan mukaisesti alueelle ei saa sijoittaa seudulli- sesti merkittävää vähittäiskauppaa. Paljon tilaa vaativan kau- pan yläraja on 15 000 k-m², keskustahakuisen vähittäiskau- pan 10 000 k-m² ja päivittäistavarakaupan 5 000 k-m².

c-2 UUDISTUVA KESKUSTA

Aluetta kehitetään uudelleen rakennettavana keskusta- toimintojen alueena. Tarkemmassa suunnittelussa sovi- tetaan yhteen toimintojen monipuolisuus, keskustamai- nen liikenneympäristö ja alueille kehitettävät viheryhtey- det. Suuryksikköjen enimmäismitoitus on Lielahdessa 80 000 k-m², Lakalaivassa 45 000 k-m² ja Koilliskeskuksessa 55 000 k-m². Vähittäiskaupan kerrosalan enimmäismitoitus Turtolassa on 35 000 k-m². Rautaharkko-Lakalai- van keskustatoimintojen alueen toteutus tulee suunnit- tella ja vaiheistaa siten, ettei vaarallisten aineiden kulje- tusten järjestelystä tavaraliikenteen järjestelyratapihalla aiheudu merkittävää haittaa tai vaaraa alueelle.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Lielahden, Lakalaivan ja Koilliskes- kuksen aluekeskukset sekä Turtolan uusi keskusta-alue. Alueilta puuttuu keskustamainen ympäristö ja rakenne. Keskustojen kehittämiseksi on tarpeen rakentaa uudelleen laajoja alueita. Alueiden kehittämistä tulisi ohjata voimakkaasti kaavallisin ja maapoliittisin keinoin, mm. rakennuskieltoin ja kaupungin maanhankinnalla. Käyttötarkoitukseltaan muuttuvien aluei- den toteutumiseksi nykyisiä tonttitehokkuuksia voidaan lisätä.

Lielähti, Hiedanranta

Läntisellä alueella keskusta-alueeksi on osoitettu Lielahden aluekeskus, jota kehitetään voimakkaasti Hiedanrannan val- mistuneen yleissuunnitelman pohjalta. Lielahden aluekeskus on toistaiseksi ollut kaupallinen keskus, josta on puuttunut asukkaat. Julkiset palvelut sijaitsevat Lielähtikeskuksessa. Hie- danrannan rakentamisen myötä julkisille palveluille voidaan löytää myös uusia sijainteja. Vanhan tehdasalueen kulttuu- riympäristöstä tulee alueen identiteetin perusta. Aluetta kehi- tetään raitiotien myötä seudullisen liityntäpysäköinnin alueena.

Lakalaiva, radanvarsi

Etelä-Tampereelle uutena keskusta-alueena kehitettävänä alueena on osoitettu Lakalaivan uusi aluekeskus, joka ulot- tuu pohjoisessa aina Rautaharkon ja Rantaperkiön eteläosiin saakka. Aluekeskuksen pohjoista osaa rautatien molemmin puolin tulisi kehittää tulevaisuudessa henkilöliikenteen ase- maan ja valtatiehen tukeutuvana työpaikkojen alueena. Alueen kehittäminen edellyttää uusia liikenteen yhteyksiä sekä osittain nykyisten toimintojen väistymistä alueelta. Toimintojen kehittä- mistä rajoittaa Rautaharkossa sijaitsevan tuloratapiha-alueen laajuus ja toiminnot. Alueella tulisi kehittää junaliikenteen ja raitiotien tulevaisuuden laajennukset huomioivaa seudullista liityntäpysäköintiä.

Lakalaiva, aluekeskus

Lakalaivan aluekeskuksen eteläinen osa sijoittuu VT:n 3 etelä- puolelle. Näiden kahden eri puolille valtatieä sijoittuvan kes- kusta-alueen välinen sujuva yhteys valtatieen yli esimerkiksi kansiratkaisulla tulisi ottaa huomioon tarkemmassa suun- nitelussa. Aluekeskuksen toiminnoissa painottuvat asuminen sekä julkiset ja kaupalliset palvelut. Eteläisen alueen terveys- palvelut sijaitsevat Hatanpään sairaalan alueella, joten yhte- ydet sinne ovat tärkeitä. Yleiskaavan tavoite edellyttää suurelta osin alueen asemakaavojen käyttötarkoituksen muuttamista, mistä syystä aluekokonaisuuksien osoittaminen rakennuskiel- toalueiksi olisi perusteltua.

Turtola

Eteläisellä alueella on osoitettu uusi keskusta-alue Turtolaan. Alueen sijainti uuden raitiotien varrella mahdollistaa sen kehi- tämisen keskustamaisena asumisen, työpaikkojen ja kaupan alueena. Alueelle ei ole tulossa julkisia palveluja. Turtolan kes- kusta-alueelle sijoittuu raitiotien ja itä-länsisuuntaisten joukko- liikennelinjojen risteys ja merkittävä vaihtopysäkki.

Koilliskeskus

Koillisen alueen aluekeskuksena toimii Koilliskeskus. Yleiskaa- vassa keskustatoimintojen alue käsittää nykyisen kaupan suu- ryksikköjen alueen, sen viereisiä kerrostalokortteleita sekä VT9 länsipuolella olevia täydentyviä alueita. Koillisen alueen yhdys- kuntarakenteen eheyttä sekä aluekeskuksen saavutettavuutta etenkin valtatieen länsipuolella olevista kaupunginosista tulisi parantaa ja kehittää toimenpiteitä, joilla vähennetään VT9 estevaikutusta. Aluetta tulisi kehittää tulevaisuudessa raitiotien myötä idästä ja pohjoisesta tulevan seudullisen liikenteen lii- tyntäpysäköintipaikkana. Lisäksi sujuvat ja houkuttelevat yhtey- det virkistysalueille Kauppi-Niihamaan tulisi ratkaista Koillis- keskuksen osalta.

c-3 LAAJENTUVA KESKUSTA

Aluetta kehitetään kaupunkitalaltaan ja tehokkuudeltaan keskustamaisena alueena. Aluetta koskevat maakunta- kaavan taajamatoimintojen kaupan mitoitukset.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tesoman ja Mediapoloksen välisen radanvarren alue sekä Lielahden voimalaitoksen alue. Suun- nitelun tavoitteena on luoda keskustamainen ympäristö ja parantaa aluekeskusten välistä saavutettavuutta etenkin käve- lyn ja pyöräilyn osalta. Maakuntakaavan mukaisesti alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa. Pal- jon tilaa vaativan kaupan yläraja on 15 000 k-m², keskusta- hakuisen vähittäiskaupan 10 000 k-m² ja päivittäistavarakaup- pan 5 000 k-m².

Mediapolis, radanvarsi

Länsi-Tampereella keskusta-alueeksi on osoitettu Tesoman ja Mediapoliksella väliin jäävä alue Porin radan molemmin puolin sekä Mediapoliksella ympäristö. Alueen muuttaminen keskustamaiseksi edellyttäisi suurelta osin alueen asemakaavojen käytötarkoitusten muuttamista, mistä syystä aluekokonaisuuden osoittaminen rakennuskieltoalueiksi on perusteltua.

Lielahden voimalaitoksen alue

Lielahden voimalaitoksen muutosalue liittyy Hiedanrannan rakentamiseen ja Energiankadun yhteyden rakentamiseen Enqvistinkadun ja Pispalan valtatie välille. Alueen rakenteen muutos keskustamaiseksi on mahdollinen voimalaitoksen seuraavassa isossa saneeraustarvevaiheessa noin vuonna 2030.

ETELÄÄN LAAJENTUVA YDINKESKUSTA

Aluetta kehitetään kaupunkitaltaan ja tehokkuudeltaan keskustamaisena alueena. Rantojen maankäyttöä kehitetään siten, että ranta varataan julkiseen käyttöön ja rannalle syntyy pääkäyttötarkoituksen lisäksi monipuolisia virkistyspalveluita ja -toimintoja sekä korkeatasoisia virkistäytymiseen soveltuvia alueita. Asemakaavoituksessa tulee varmistaa viheralueiden riittävä laajuus ja rannan suuntainen yhtenäisyys sekä sini-viherrakenteen kytkeytyneisyys. Alueen pilaantuneisuus tulee selvittää ja kunnostaa käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla. Mahdollisten rantatäyttöjen materiaalin tulee olla ympäristökelpoisuudeltaan alueelle ja maankäyttöön soveltuvaa.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Viinikanlahti-Hatanpään uusi keskusta-alue. Alueelta puuttuu keskustamainen ympäristö ja rakenne.

Viinikanlahti – Hatanpää

Etelän suunnassa ydinkeskustan laajentamisen alueita ovat Viinikan jätevedenpuhdistamon alue sekä osa Hatanpään alueesta. Alueiden kehittämisen ensisijaisena tavoitteena on

liittää alueet osaksi keskustan kestävästä liikkumisen kokonaisuudesta ja tukea rantavyöhykkeen virkistysaluekokonaisuuden kehittämistä.

ASUMISEN ALUE

Alue varataan pääosin asumiselle sekä sitä palveleville toiminnoille, mm. virkistys- ja suojaviheralueille, lähipalveluille sekä nykyiselle ja uudelle ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle elinkeinotoiminnalle. Alueelle sijoituvien yksityisten rakentamishankkeiden yhteydessä varaudutaan tarvittaessa julkisten palvelujen tarvitsemiin tilavarauksiin. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kulttuuriympäristön arvoihin.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu kantakaupungin asuinkeuhkojen ja -pientalojen alueet. Asumista palvelevia toimintoja ovat mm. päiväkodit ja perusasteen koulut, seurakuntien palvelut, päivittäistavarakaupat sekä erilaiset lähivirkistysalueet ja puistot. Lisäksi alueille sijoittuu vähäisessä määrin erilaista elinkeinotoimintaa.

Alueiden kehittämisen lähtökohdista on pitää yllä ja parantaa nykyisten asumisen alueiden viihtyisyyttä ja turvallisuutta, johon myös alueiden uudistaminen ja täydentäminen tulee sovitaa. Alueen asemakaavoitettuja puistoja ja virkistysalueita ei ole tarkoitettu täydennysrakentamiseen. Alueella virkistysalueeksi asemakaavoitettujen alueiden riittävyys ja laadullinen kehittäminen tulisi varmistaa mahdollisen täydennysrakentamisen yhteydessä.

Alueelle sijoituvaa yritystoimintaa on mahdollista kehittää huomioimalla ympäröivän asumisen olosuhteet. Yritystonttien muuttaminen asuinkäyttöön edellyttää hankkeen hyväksymistä asemakaavoitusohjelmaan.

Merkittävien täydennysrakentamishankkeiden yhteydessä tulisi arvioida julkisten palvelujen nykyinen ja tuleva tarve yhteis-

työssä maankäytön suunnittelun ja palvelusektorin toimijoiden kesken. Palvelutarpeen ilmetessä tarpeelliset julkisten palvelujen tilavaraukset sisällytetään osaksi hankkeiden tilaohjelmia ja laadittavia asemakaavoja.

ASUMISEN JA VIRKISTYKSEN SEKOITTUNUT ALUE

Aluetta kehitetään nykyisen virkistyskäytön ja/tai alueen ekologisten yhteyksien lähtökohdista. Alueelle on mahdollista osoittaa täydentävää asuntorakentamista nykyisten toimintojen väistyttyä ja varmistamalla alueen soveltuminen rakentamiseen.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu mahdollisia uusia ja täydentyviä asuntorakentamisen alueita, jotka kytkeytyvät keskuspuistoverkostoon ja joita tulee kehittää viher- ja virkistysverkoston ja maiseman sekä luontoarvojen ja ekologisen verkoston lähtökohdista. Alueilla tulee toteuttaa monipuolista asuntotuotantoa eri-ikäisille ja -tulolisille sekä eri elämäntilanteissa oleville asukkaille. Alueen käyttömahdollisuuksia yleiseen virkistykseen tulee parantaa ottaen huomioon myös ympäröivien alueiden asukkaiden virkistyskäyttö. Merkinnällä osoitetut alueet ovat lähtökohdiltaan ja kehittämistavoitteiltaan erilaisia.

Länsi-Tampereella tutkittava alue sijoittuu käytöstä poistuvan Raholan jätevedenpuhdistamon ympäristöön, jonka kehittäminen mahdollistaa luoteisten kaupunginosien kytkeytymisen Pyhäjärven rantavyöhykkeeseen. Kehitettävään aluekokonaisuuteen kuuluu puhdistamoalueen lisäksi viereinen Tesoman eritasoliittymän alue sekä mahdollisesti osa Nokian moottoritiealueesta. Alueen suunnittelussa tulee erityisesti varmistaa riittävät rannan suuntaiset viher- ja virkistysyhteydet sekä ekologinen yhteys (seudullinen) ja alueelle osoitetut muut mahdolliset kehitettävät virkistyspalvelut kuten pienvenesatama sekä uimaranta. Virkistysyhteyttä Raholan alueelta Piikahaan kaupunginosapuistoon ja edelleen Tohlopin keskuspuistoverkoston alueelle tulee kehittää.

Eteläisellä alueella tutkitaan Härmälän leirintäalueen kehittämismahdollisuuksia asumisen ja virkistystoimintojen yhteensovittamiseksi.

Särkijärvi-Lahdesjärven alueella on runsaasti rakentamista rajoittavia luonto- ja virkistysarvoja. Alueelle on tehty maankäyttöselvitys, jonka johtopäätöksenä esitetään Hallilan eteläpuolelle sijoittuvaa asumisen aluetta. Alue kytketään olemassa olevaan liikenneverkkoon Vuoreksen puistokadun ja mahdollisesti Loukkaankadun kautta. Alueen asemakaavoituksessa tulee varautua niin ekologisten kuin viher- ja ulkoilyyhteyksien osoittamiseen.

Koillisella alueella Juvankadun varressa tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa Kantakaupungin yleiskaavan 1998 täydennysaluevarauksia.

Kaukajärven pohjoisrannalla tutkitaan mahdollisuutta siirtää Kangasalan tie kiinni pohjoispuolella oleviin teollisuustontteihin ja käyttää vapautuvaa katualueutta ja osaa ns. Kristillan alueesta täydentävään asumiseen, virkistykseen ja soutu- ja melontastadionin kehittämiseen.

Ruotulan alueella Teiskontien eteläpuolisen maankäytön mahdollinen kehittäminen tulee kytkeä myöhemmin raitiotiepysäkkeihin.

Koillisella alueella oleva Aitovuoren ampumarata-alue lopettaa toimintansa. Rataa ja sen melualueutta voidaan kehittää mm. asumiskäyttöön maaperän pilaantuneisuusselvitysten ja mahdollisten puhdistustoimenpiteiden jälkeen.

PALVELUJEN JA TYÖPAIKKOJEN SEKOITTUNUT ALUE TAI KOHDE

Aluetta kehitetään monipuolisten työpaikka- ja koulutustoimintojen, kaupallisten palvelujen, kulttuuri- ja vapaa-ajantoimintojen sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman tuotantotoiminnan alueena.

Alueen liikenneympäristön tulee tukea kestävien liikku-
mismuotojen käyttöä.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu maankäytöltään monipuolisia ja sekoittuneita alueita, joilla tapahtuu jatkuvaa toimintojen kehittämistä. Tonttien kokonaan uudelleen rakentamiseen tähtäävä asemakaavamuutos olisi ohjelmoitava asemakaavoitusohjelmaan. Olemassa olevan rakennuskannan käytön kehittämistä yleiskaavan sallimiin käyttötarkoituksiin on mahdollista tukea muuttamatta asemakaavaa ja kehittämällä hankkeita poikkeamisluvan pohjalta.

Länsi-Tampereella merkinnällä on osoitettu Tesomankadun eteläpuolella oleva käyttötarkoitukseltaan sekoittunut alue sekä Lielahden tilaa vaativan vähittäiskaupan ja yrityspalvelujen alue.

Eteläisellä suunnalla palvelujen ja työpaikkojen sekoittuneita alueita ovat Hatanpää-Nekala, Messukeskus-Sarankulma sekä Lahdesjärvi-Lakalaiva. Yleiskaavaa varten on laadittu rakennetarkastelu Viinikka-Rautaharkko alueesta, jossa on tutkittu alueen mahdollista maankäytön kehittämistä ratapiha-alueen vapauduttua.

Keskustan itäpuolella oleva Kaupin Kampuksen alue on osoitettu hyvään joukkoliikenteen palvelutasoon tukeutuvana palvelujen ja työpaikkojen alueena.

Koillisella alueella Sammon valtatie ja VT 9 risteysalueen tuntumaan on osoitettu pienialainen palvelujen ja työpaikkojen alue, joka varataan seudulliselle tilaa vaativalle kaupalle.

Kaakkoisella alueella Hervannassa Hervannan valtavyölyän itäpuolella olevat oppilaitosten ja toimipaikkakeskittymien alueet on osoitettu palvelujen ja työpaikkojen sekoittuneeksi alueeksi.

Varalan urheiluopiston, Ahlmanin maatalousoppilaitoksen sekä UKK-instituutin toiminnot on osoitettu palvelujen ja työpaikkojen kohdemerkinnöillä. Toiminnot ja niistä aiheutuvat mahdolliset häiriöt olisi sovittava ympäristön pääkäyttötarkoitukseen. Alueilla toimintaan kytkeytyvä vähäinen asuntorakentaminen on mahdollista.

ALUE, JOLLE SAA SJOITTA A SEUDULLISTA PALJON TILAA VAATIVAA KAUPPAA

Alueelle voidaan sijoittaa seudullisesti merkittävää paljon tilaa vaativan vähittäiskaupan kerrosalaa enimmäismäärältään seuraavasti: Lahdesjärvi 150 000 k-m², Lielahdi 70 000 k-m², Hankkio 40 000 k-m². Alueelta tulee olla sujuvat ajoneuvoyhteydet seudullisille päävyölyille.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu maakuntakaavaehdotuksen 2040 alueet Lahdesjärven länsiosassa, Lielahdessa ja Hankkiolla, joille voidaan sijoittaa seudullisia paljon tilaa vaativia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Merkitykseltään seudullisella vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan myös useasta myymälästä koostuvaa vähittäiskaupan keskittymää, joka on vaikutuksiltaan verrattavissa merkitykseltään seudulliseen vähittäiskaupan suuryksikköön.

TYÖPAIKKOJEN JA ELINKEINOJEN ALUE

Alue varataan teollisuus- ja tuotantotoiminnoille sekä logistisille toiminnoille ja palveluille. Alueita kehitetään tehokkaina ja hyvin saavutettavina tuotantotoiminnan alueina. Alueille ei tule sijoittaa sellaisia toimintoja, jotka häiriintyvät raskaasta liikenteestä, melusta, tärinästä ja päästöistä. Soveltuvilla osilla sallitaan lumenvastaanotto- ja maanvastaanottotoiminta. Alueiden yhteyksiä seudullisille ja valtakunnallisille päävyölyille parannetaan kehittämällä logistiikan ja tavaraliikenteen sujuvuutta.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu kehätiehen tukeutuvia tuotantopainotteisen toiminnan alueita, jotka sisältävät myös teollista tuotantoa sekä kuljetuksiin ja varastointiin liittyvää yritystoimintaa. Alueiden suunnittelun ohjauksessa tulisi kiinnittää huomiota siihen, että alueille ei sijoiteta toimintoja, jotka eivät kestä erilaisia häiriöitä, kuten liikennettä, melua ja tärinää. Alueille voidaan sijoittaa ympäristöluvanvaraista toimintaa.

Länsi-Tampereella tuotantovaltaista yritystoimintaa varten on osoitettu pienialainen varaus Turvesuon alueelle.

Eteläisellä Tampereella on pienialaiset varaukset Lahdesjärven eteläosassa ja Pärrinmaan varaus Pirkkalan rajan tuntumassa.

Kaakkoisella alueella sijaitsee laajana kokonaisuutena Hervannan itäpuolella Ruskon alue, jota voidaan kehittää tuotanto- toiminnan ja logistiikan alueena ja jonka tukeutumista II-kehään vahvistetaan.

Koillisella Tampereella kehitetään VT9:ään tukeutuvia Etu-Hankkion, Hankkion ja Aitovuoren aluekokonaisuuksia. Hankkion alueet tukeutuvat VT9:ään kahden eritasoliittymän kautta. Hankkion alue kuuluu liikenneverkon kehittämisen kohdealueelle, jossa tulisi ratkaista Kaukajärven ja Koilliskeskuksen väliset liikenteelliset yhteydet.

KESKUSPUISTOVERKOSTO

Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saatavuttavina sekä toiminnoiltaan ja luonnon ympäristöllään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL 128 §:ssä on säädetty.

Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, ja varmistaa virkistys- ja ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus. Alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia rakennuksia sekä hulevesien hallintaan tarkoitettuja rakenteita tarkempien suunnitelmien mukaisesti. Alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen sekä tuhoutuneen rakennuksen uudelleen rakentaminen ovat sallittuja.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu aluevarauksena kantakaupungin keskeiset, laajat ja yhtenäiset virkistys- ja viheralueet sekä niitä yhdistävät lähivirkistysalueiden ja puistojen sarjat. Keskuspuistoverkostolla on merkittävä asema kaupunki- ja maisemarakenteen tasapainon, luonnon monimuotoisuuden ja ekologisen kantokyvyn säilyttäjänä. Keskuspuistoverkosto ilmentää maisemakokonaisuuden jatkumista läpi kaupungin ja muodostaa Tampereen kantakaupungin viheraluejärjestelmän ja ekologisen verkoston rungon. Keskuspuistoverkostoa täydentävät alueita yhdistävät virkistysyhteydet ja/tai lähivirkistysalueiden sarjat.

Yleiskaavan tavoitteena on, että jokaisella kaupunginosalla on omaleimainen keskuspuisto, keskuspuistoverkosto on kattava ja yhtenäinen sekä viherrakenteen, ekologian että liikkuksen näkökulmasta. Keskuspuistoverkoston tehtävänä on muodostaa selkäranka eri kaupunginosien viheralueille ja -yhteyksille sekä toimia tasapainottavana elementtinä tiivistyvän kaupungin rakennettujen alueiden lomassa, koota virkistystoimintoja ja tarjota monipuolisia vapaa-ajan mahdollisuuksia, lisätä asukkaiden lähiliikkumisen mahdollisuuksia ja asumisviihtyvyyttä, ylläpitää vesitasapainoa, muodostaa pohjavettä, parantaa paikallis- ja pienilmasto-oloja, puhdistaa ilmaa sekä toimia monipuolisena elinympäristönä ja ekologisena yhteytenä luonnon kasvi- ja eliölajeille.

Keskuspuistoverkostokokonaisuuteen kuuluu erilaisia viheralueita; maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä viheralueita ja puistoja, toiminnallisia virkistysalueita kuten mm. kaupunginosapuistoja sekä luonnonmukaisia viheraluekokonaisuuksia. Keskuspuistoverkostoon sisältyy valtaosa niistä Tampereen kaupungin luonnonsuojeluohjelman kohteista, joita ei ole tarkoitus suojella luonnonsuojelulain nojalla. Keskuspuistoverkoston alueella sijaitsevat myös tärkeimmät liito-oravien elinympäristöt ja kulkuyhteydet.

Keskuspuistoverkoston päivittäisessä käytössä / lähivirkistyskäytössä olevat virkistysalueet on tarkoitus asemakaavoittaa virkistysalueiksi alueiden muun asemakaavoituksen yhteydessä. Muilla alueilla keskuspuistoverkostoa voidaan ylläpitää ja kehittää virkistys- ja viheralueena yleiskaavan pohjalta. Toimenpiteille tulee tarvittaessa hakea maisematyöluupa MRL 128 §:n mukaisesti. Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen keskuspuistoverkoston merkinnän alueella sijaitsee myös olemassa olevia asuin- ja muita rakennuksia, joiden säilyttäminen on mahdollista. Asemakaavoittamattomilla alueilla maankäyttöllinen lähtökohta on, että olemassa olevia rakennuksia voi korjata ja vähäinen laajentaminen sekä tuhoutuneen rakennuksen uudelleen rakentaminen on mahdollista, mutta uusia rakennuspaikkoja ei saa muodostaa. Rakentamisedellytykset tulee tutkia erillisessä poikkeuslupamenettelyssä.

Tarkemmassa suunnittelussa ja lupien myöntämisessä tulee kiinnittää huomiota siihen, että toimenpiteillä ei heikennetä keskuspuistoverkoston yhtenäisyyttä, hyvää saavutettavuutta tai toimintojen ja luonnonympäristön monimuotoisuutta. Suunnittelussa tulee myös varmistaa, että ulkoilureitit ja ekologiset yhteydet muodostavat jatkuvan verkoston ja alueella olevat luonto- ja kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Lisäksi alueiden suunnittelussa on pyrittävä siihen, että ne ovat ääniympäristöltään viihtyisiä ja muodostavat osan kaupunkihiljaisten alueiden verkostoa.

PUOLUSTUSVOIMIEN ALUE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Puolustusvoimien alueet Vuoresvuorella ja Aitovuorella.

LUONNONSUOJELUALUE TAI -KOHDE

Alueella sijaitsee luonnonsuojelulain tarkoittamia suojeluarvoja. Alueen suunnittelussa on varmistettava, että suojeluarvot eivät vaarannu tai heikenny. Luonnonsuojelun tarkempi rajaus ja suojelun perusteet määritellään luonnonsuojelulain mukaisella rajaus- tai perustamispäätöksellä.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu luonnonsuojelulain mukaisella rajaus- tai perustamispäätöksellä suojellut luonnonsuojelualueet ja ne Tampereen kaupungin luonnonsuojeluohjelman mukaiset alueet tai kohteet, jotka on tavoitteena suojella kokonaan tai osittain luonnonsuojelulain nojalla. Merkinnällä on osoitettu aluevarauksena yli 5 hehtaarin laajuiset ja kohdemerkinnällä sitä pienemmät luonnonsuojelualueet. Aluemerkintä on yleispiirteinen. Alue- tai kohdemerkintää tulkitaan tarkemman suunnittelun yhteydessä olemassa olevan rajauspäätöksen mukaisesti tai rajaus tarkentuu perustamisesitystä- ja päätöstä tehdessä. Järvensivu-Viinikan ratavarren luonnonsuojelualueet on osoitettu yhdellä kohdemerkinnällä, vaikka siihen kuuluu kolme erillistä aluetta. Aluevarauksella on osoitettu rajauspäätöksellä suojellut Myllypuron puronvarsilehdon, Villilänsaaren, Vaakkolammin, Litokallion, Viikinsaaren, Pyykin, Kauppi-Niihaman Soukonvuoren, Halimasjärven, Pärrinkosken-Peltolamin ja Makkarajärvi-Viitastenperän luonnonsuojelualueet sekä luonnonsuojeluohjelman mukaiset lidesjärven, Alasjärven-Lahnakallion, Petäjässuon, Härmälän Vähäjärven, Myllyojan-Hupakonojanpuiston, Lukonmäen Pitkähahteen ja Särkijärven Lahdenperän alueet. Kohdemerkinnällä on osoitettu rajauspäätöksellä suojellut Leppiojan, Juhansuon puronvarren, Hiki-vuoren, Pehkusuon, Vuoreksen Koukkujärven ja Järvensivu-Viinikan ratavarren luonnonsuojelualueet ja Särkijärven, Rukkamäen ja Juhansuon jalopuumetsiköt sekä luonnonsuojeluohjelman mukaiset Pappilan-Sikosuon Kirviälänmäki ja Aitovuoren louhikkorotkon alueet. Luonnonsuojelualueita tai -kohteita ei ole tarpeen erikseen asemakaavoittaa. Asemakaavoitus tulee

ajankohtaiseksi, jos luonnonsuojelun tai -kohteen välittömässä läheisyydessä tutkitaan täydennysrakentamista.

SELVITYSALUE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu tällä hetkellä käytössä oleva Myllypuron maanvastaanottoalue. Alueella on vireillä Nokian ja Tampereen kaupunkien kiertotalouskeskushanke nykyisen vastaanottotoiminnan alueelle. Hankkeesta laaditaan ympäristövaikutusten arviointia, jossa tarkastellaan neljää erilaista toteutusvaihtoehtoa. Arviointi valmistuu keväällä 2021.

VESIALUE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu vesialueena säilytettävät alueet.

MU MESSU- JA URHEILUKESKUS

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tampereen messu- ja urheilukeskus. Tampereen messu- ja urheilukeskuksella on merkittävä rooli liikuntapaikkaverkostossa. Keskus toimii urheilukauden ajan muun muassa yleisurheilun, jalkapallon sekä pesäpallon harjoitus- ja tapahtumapaikkana n. 3000 päivittäisellä kävijällä. Tulevaisuuden kehittämistarpeena on yleisurheilun ympärivuotinen harjoittelu- ja kilpailuolosuhde (F-halli). Keskukseen saavutettavuutta tulee parantaa valtakunnallisesti, seudullisesti ja paikallisesti kaikilla kulkuvälineillä.

STRATEGISET KEHITTÄMISPERIAATEMERKINNÄT

KAUPUNKISTRATEGIAN KASVUN JA ELINVOIMAN VYÖHYKE

Vyöhyke koostuu kantakaupungin tehokkaimmin rakennetusta asiointin ja työssäkäynnin sekä kaupunkiasumisen alueista yhdistäen Tampereen ydinkeskustan ja aluekeskukset toimivaksi osaksi kaupunkiseudun yhdyskuntara-

kennetta. Hiilineutraalisuutta ja kestävästä liikkumisesta koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi vyöhykkeelle tulee ohjelmoida merkittävä osuus kaupungin kasvua toteuttavasta asunto- ja toimitilarakentamisesta sekä kestävien kulkumuotojen kehittämistoimenpiteistä.

Joukkoliikennepysäkkien lähikortteleita kehitetään vaikutusalueensa lähipalvelujen kävelen saavutettavina keskitöinä. Vyöhykkeelle sijoittuvan täydentävän asuntotuotannon tulee olla monipuolista ja suunnittelussa varmistaa asukkaiden riittävät lähivirkistysalueet ja virkistyspalvelut. Rakentaminen sovitetaan ympäristöönsä siten, että luonnonympäristön, viherympäristön ja kulttuuriympäristön arvot säilyvät.

Merkinnän kuvaus:

Vyöhyke perustuu Tampereen, kaupunkiseudun kuntien ja valtion väliseen MAL-sopimukseen vuosille 2020-2023, jonka yhtenä tavoitteena on edistää kaupunkiseudun vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestävästä liikkumisesta ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Tavoitteen toteutumiseksi kaupunkiseudun kunnat kaavoittavat asumisen uudistuotannon pääosin (vähintään 80 %) olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, keskustoihin, aluekeskusiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. MAL-sopimuksen mukainen aluerajaus muodostuu 800 metrin vyöhykkeestä lähijunapilotin asemien, raitiotien 1. ja 2. vaiheen sekä seudullisen raitiotien linjojen ympärille. Vyöhykkeelle sijoittuvat Tampereen pää- ja aluekeskukset, muut tehokkaimman rakentamisen alueet ja merkittävä osa kantakaupungin liikenneinfra-

Merkinnän tavoitteena on ohjata yleiskaavavarannon toteutumista ja tulevan täydennysrakentamisen sijoittumista Tampereen kaupunkistrategian mukaisesti ennen kaikkea tukemaan keskustan elinvoimaa, joukkoliikennevyöhykkeiden kehitystä ja asuinalueiden viihtyisyyden lisääntymistä. Lisäksi Tampere sitoutuu vahvasti koko kaupunkiseudun ilmastokestävän yhdyskuntarakenteen tavoitteisiin.

Vyöhykkeelle sijoituvia hankekehittämisen ja kaupunkikehittämisen kohteita tulee priorisoida suunnitteluprosessissa ja asemakaavoitusohjelmaa laadittaessa. Merkittävä osuus kestävän liikkumisen toimenpiteistä tulee suunnata vyöhykkeelle. Tärkeimmillä vaihtopysäkeillä tulee edistää sujuvien matkakettujen muodostumista. Tarkemman suunnittelun prosessissa tulee ottaa huomioon julkisten ja yksityisten palvelujen tilatarpeet kasvavassa ja tiivistyvässä kaupungissa. Yksityiseen hankekehittämiseen liittyen kaupunki voi edellyttää sitoutumista toteuttaa tiloja myös julkisille palveluille.

KOKONAISUUNNITELMAN TARVEALUE

Alueen asemakaavojen käyttötarkoituksen- ja rakentamistehokkuuden muutosten ja 1. asemakaavan tulee perustua aluekokonaisuutta koskevaan suunnitelmaan tai alueelle tulee laatia kokonaisuutta koskeva asemakaava, jossa sovitetaan yhteen alueen kehittämistavoitteet, alueelle mahdollisesti jäävät toiminnot ja ympäristön asettamat reunaehdot. Suunnitelmien toteuttaminen ei saa aiheuttaa olemassa olevalle yritystoiminnalle merkittävää haittaa. Toimitilatonttien muuttaminen asuntorakentamiseen edellyttää hankkeen hyväksymistä asemakaavoitusohjelmaan.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu 1. asemakaavan ja asemakaavamuutosten alueet, joilla nykyinen maankäyttö voidaan muuttaa yleiskaavan tavoitteen mukaiseksi, esim. yleiskaavassa asu-alueilla ja keskustatoimintojen alueilla sijaitsevat teollisuustonttien kokonaisuudet sekä yleiskaavan keskustatoimintojen alueella olevat pientaloalueet. Yritystoiminnan jatkaminen ja kehittäminen kokonaissuunnitelman tarvealueilla on mahdollista huomioimalla ympäristön asettamat rajoitteet.

Aluekokonaisuutta koskevassa suunnitelmassa yleiskaavan maankäyttötavoitteen toteutettavuus arvioidaan suunnitelma-alueen eri osissa, suunnitellaan toteuttamisen mahdolli-

nen vaihteisuus ja sovitetaan yhteen yksityisten maanomistajien kehittämistavoitteet. Kokonaissuunnitelman tarvealueilla, joissa toimitilarakentamisen aluetta muutetaan asumiin, tulee suunnitelmassa osoittaa riittävät virkistysalue- ja palvelutilavaraukset ja varmistaa kestävä liikenneympäristön kehittäminen ja viihtyisän asuinympäristön laatu. Kokonaissuunnitelma voi tarkoittaa erillistä suunnitelmaa tai kokonaisuuden käsittävää asemakaavaa. Erilliset suunnitelmat laaditaan asemakaavoituksen pohjaksi ja ne hyväksytään ja toteutus ohjelmoidaan kaupunginhallituksessa.

KORKEAAN RAKENTAMISEEN SOVELTUVA VYÖHYKE

Korkean rakentamisen yhteydessä tulee parantaa lähiympäristön laatua. Korkealla rakentamisella tarkoitetaan yli 12-kerroksista rakentamista. Hankkeen soveltuvuutta kaupunkikuvaan ja maisemaan on arvioitava jo ennen kaavahankkeen aloittamista.

Merkinnän kuvaus:

Korkeaan rakentamiseen soveltuvat alueet on osoitettu aluekeskuksien osalta selvityksen ”Korkean rakentamisen selvitys Tampereen aluekeskuksissa, 27.1.2015” pohjalta ja Viinikanlahden osalta selvityksen ”Korkean rakentamisen selvitys Tampereen keskusta-alueella, 30.10.2012” pohjalta. Kaavakartalla on esitetty viisi korkeaan rakentamiseen soveltuvaa aluetta: Ratapihan alue – Viinikanlahti, Hervanta, Linnainmaa (Koilliskeskus), Lielähti (Hiedanranta) ja Tesoma. Lähiympäristön laadun parantamisella kompensoidaan mm. korkean rakentamisen varjostavaa vaikutusta. Lähiympäristön laadun parantaminen tarkoittaa mm. viihtyisää kävely-ympäristöä, elävää ensimmäistä kerrosta, tuulisuuden huomioimista ja rakennuksen käyttäjien viihtyisiä ulkotiloja. Korkean rakentamisen hankkeiden yhteydessä on varmistettava, ettei lähiympäristö tontin ulkopuolella heikkene. Kullekin viidelle vyöhykkeelle on selvityksissä osoitettu toisistaan poikkeavat suositukset mm. kerros-

korkeuksien suhteen. Korkealla rakentamisella on aina vaikutuksia maisemaan, usein laajaltakin alueelta. Siksi hankkeiden soveltuvuutta kaupunkikuvaan ja maisemaan on arvioitava jo ennen kaavahankkeen aloittamista, ja tällöin on arvioitava mm. vaikutuksia tärkeisiin näkymäakseleihin. Hankkeen sijainnista on saatava kaupunkikuvatoimikunnan puoltava lausunto ennen asemakaavan vireilletuloa.

OHJEELLINEN KESKUSPUISTOVERKOSTON KEHITTÄMISTARVEALUE

Alueelle tulee laatia kokonaissuunnitelma, jonka tavoitteena on vahvistaa alueen tunnettavuutta ja saavutettavuutta koko kaupunkiseutua palvelevana monipuolisena keskuspuistona. Suunnitelmalla tulee yhteen sovittaa virkistystoimintojen ja -palveluiden tarpeet ja muu maankäyttö luonnonympäristön, kulttuuriympäristön ja maiseman arvojen kanssa.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu neljä keskuspuistoverkoston kuuluvaa kokonaisuutta: Kauppi-Niihaman alue, Kaukajärvi-Kirkkosuonnotko-lidesjärvi-Viinikanlahti puistoakseli, Rajamäki-Särkijärvi-Hervannan kanjoni-Solkimäki -virkistysaluekokonaisuus ja Villilänsaari-Mustavuori-Tesomajärvi-Haukiluoman puisto-aluekokonaisuus. Aluekokonaisuuksilla on tärkeä kokoava merkitys viherympäristön ja vapaa-ajan palveluiden, maiseman ja kulttuurihistorian sekä ekologisen verkoston kannalta. Alueilla on myös paljon painetta lisätä uusia toimintoja tai yhteensovitaa osin ristiriitaisia tavoitteita. Alueet ovat keskenään erilaisia ja niiden kehittäminen omista lähtökohdistaan monipuolistaa kaupungin virkistys- ja viherpalveluiden tarjontaa merkittävästi.

Kauppi-Niihaman alue: Kauppi-Niihama on kantakaupungin tärkeimpiä virkistys- ja viherpalvelujen alueita. Se muodostaa keskeisen osan Tampereen kaupungin keskuspuisto-

verkostosta. Kauppi-Niihama on sekä sijainniltaan, kooltaan että luontosuhteiltaan erinomaista ulkoilualuetta. Se palvelee paitsi Tampereen kaupungin keskustaa ja itäisiä kaupunginosia myös koko kaupunkiseutua. Kauppi-Niihaman alueella on pitkä historia kaupungin yleisenä ulkoilun ja vapaa-ajan alueena. Alueella on monipuolisesti erilaisia virkistys- ja vapaa-ajan palveluita, mutta myös painetta edelleen monipuolistaa urheilun ja vapaa-ajan palveluita. Kauppi-Niihaman vertaissuunnitteluhankkeessa 2018-2019 alueelle etsittiin asukkaiden yhteistä kokonaiskuvaava alueen kehittämisestä ja alueen luontoselvitystietoa on täydennetty. Täydentynyt selvitystieto ja vertaissuunnittelijoiden tuottama suunnittelumateriaali toimivat kokonaissuunnitelman pohjana.

Kirkkosuonnotkon alue: Kaukajärvi-Kirkkosuonnotko-lidesjärvi-Viinikanlahti on harjujaksoa seuraava laaksomuodostuma, joka on osa kaakko-luode-suuntaista Kangasalan Pitkäjärveltä edelleen Nokianvirralle asti ulottuvaa murroslaaksoa. lidesjärvi muodostaa yhdessä Kirkkosuon alueen kanssa yhden merkittävimmistä avoimista ja puoliavoimista maisematilakokonaisuuksista kaupungin keskustan tuntumassa. Maisema-alueita rajaa pohjoisessa Kalevankangas, jonka laelta ja rinteiltä aukeavat näkymät kohti puoliavointa laaksoa. lidesjärvi ranta-alueineen on arvokas biologinen kokonaisuus, jolla on myös merkittävä luonnonsuojelullinen arvo. Järvi kuuluu valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan ja siitä ollaan muodostamassa luonnonsuojelualuetta. Kalevanharju, Aakkulanharju ja Vilusenharju ovat osa geologisesti ja maisemallisesti merkittävää Tampereen kantakaupungin läpi kulkevaa harjujaksoa. Harjujakso kuuluu tärkeään pohjavesialueeseen ja alueella sijaitsee Messukylän pohjavedenotamo. Kehittämisen tarvealue on tarkoituksella rajattu koskemaan myös muuta kehittämistä kuin virkistyskäyttöä. Alue tulee suunnitella kokonaisuutena, jossa alueen kulttuurihistoriallinen ja maisemallinen potentiaali hyödynnetään nykyistä paremmin. Keskeistä alueen suunnittelussa ovat yhteydet paitsi aluetta ympäröivään

röiviin kaupunginosaan myös seudullisen saavutettavuuden ja tunnettavuuden kehittäminen ja parantaminen. Avoimen maisematilan väheneminen kantakaupungin alueella sekä Kirkkosuon kulttuurihistorialliset tekijät puoltavat alueen säilyttämistä avoimena myös tulevaisuudessa.

Rajamäki-Särkijärvi-Hervannan kanjoni-Solkimäki -virkistysaluekokonaisuus: Alue sijoittuu lidesjärvi-Kaukajärvi laaksomuodostuman eteläpuoleiselle, kaupunkikuvaa rajaavalle, metsäiselle kallioselänteelle. Aluekokonaisuus alkaa Pirkkalan rajalta Multisillan Rajamäeltä ja jatkuu Särkijärven, Hervannan kanjonin, Lukonmäen, Selkämäen ja Solkimäen kautta Kangasalan Saarenmaalle asti. Se on yksi kantakaupungin alueen maisemallisesti parhaista virkistysalueista sekä yksi tärkeimmistä seudullisista viheryhteyksistä. Kokonaisuus muodostaa keskeisen osan eteläisen Tampereen keskuspuistoverkostosta. Maisemarakenne on suuntautunut luoteesta kaakkoon, mikä näkyy erityisen hyvin Särkijärvi-Hervannan kanjonissa. Maasto on pienipiirteistä ja vaihtelevaa, mutta rinteet ovat selvästi loivempia Särkijärven pohjois- kuin eteläpuolella. Alueella on laaja polku- ja latuverkosto, useita uimarantoja, arvokkaita luontokohteita, Hervannan hyppyrimäenalue ja Särkijärven hyvät virkistyskalastusmahdollisuudet. Alueella on myös runsas käyttäjäpotentiaali ja uusia asuinalueita on suunnitteilla mm. Särkijärven pohjoispuolelle Västingimäkeen. Aluekokonaisuudelle sijoittuu useita luonnonarvoiltaan merkittäviä kohteita: Multisillan Rajamäki, Särkijärven Lahdenperä, Lepänen ja Lukonlahti sekä Lukonmäen Pitkäahde. Alueella on myös kaksi luonnonsuojelualuetta: Särkijärven pohjoispuolen jalopuumetsikkö ja Hallilan Pehkusuo. Alue muodostaa yhden kantakaupungin tärkeimmistä liito-orava-kokonaisuuksista: lajin on mahdollista kulkea ja asuttaa aluetta aina Kangasalan laajoilta metsäalueilta Pirkkalan Taaporinvuorelle asti. Alue tulee suunnitella kokonaisuutena, jossa kiinnitettäisiin erityistä huomiota ympärivuotisen virkistysreitistön kehittämiseen ja alueen kytkemiseen sekä paikalliseen että seudulliseen viher- ja

virkistysverkkoon. Lisäksi tulisi määritellä asumisen ja virkistystyksen sekoittuneiden alueiden tavoitteet viher- ja virkistysverkon osalta turvaten alueen maisemalliset ja ekologiset arvot.

Villilänsaari-Mustavuori-Tesomajärvi-Haukiluoman puisto: Villilänsaari on lähiympäristön tärkeä virkistysalue. Saaren länsiosa rauhoitettiin luonnonsuojelualueeksi vuonna 2015. Alue on arvokasta kasvi- ja lintualuetta ja alueelta on sekä liito-orava- että lepakkohavaintoja. Mustavuorella sijaitsee laskettelurinne ja alue on kokonaisuudessaan vedenhankintaa varten tärkeää pohjavesialuetta. Mustavuoren alue sijoittuu osittain Nokialle ulottuvalle harjujaksolle. Mustavuoren alueella sijaitsee myös ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitusvarusteita ja niihin kuuluva tykkitie. Tesomanpuisto ja Haukiluomanpuisto ovat osa läntisten kaupunginosien keskuspuistovyöhykettä, jolla on virkistyskäytön lisäksi merkitystä myös kaupunkirakenteen jäsentäjänä. Tesomajärven ympäristön kautta kulkee pohjois-eteläsuuntainen virkistysyhteys Ylöjärven Teivaalanharjulta aina Villilänsaaren asti sekä itä-länsisuuntainen virkistysyhteys Myllypuron Natura-alueelta Tohloppijärven ympäristöön. Aluekokonaisuuteen kuuluu runsas virkistysreitiverkosto, kolme uimarantaa, uimahalli- ja jäähallipalvelut sekä laskettelurinne. Virkistysreitiverkostosta merkittävä osa toimii talvisin latuina.

Alueen kokonaissuunnittelussa tulee huomioida seudullisten yhteyksien kehittäminen sekä Ylöjärven että Nokian suuntaan kasvava käyttöpaine. Samoin alueen saavutettavuutta tulee parantaa ympäröiviltä asuinalueilta. Reitistöjen suunnittelussa keskeistä on eri käyttäjäryhmien huomioiminen sekä reitistöjen käyttömahdollisuuksien varmistaminen ympärivuotisesti. Mustavuoren ulkoilun alueen potentiaalia monipuolisena ja ympärivuotisena ulkoilun alueena tulee kehittää sekä kytkeä alue kiinteämmin ympäröivään viherverkkoon säilyttäen alueen historialliset kerrostumat. Soranottoalueiden käyttötarkoitus tulee ratkaista ja maisemointi suorittaa loppuun.

OHJEELLINEN UUSI LEIRINTÄALUE

Leirintäalueen sijoittamisen edellytykset ja yhteensovittaminen luontoarvojen ja muiden tarpeiden kanssa tulee tutkia tarkemman suunnittelun yhteydessä. Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnän kuvaus:

Yleiskaavassa on osoitettu tarve leirintäalueelle, sijoitusvaihtoehtoina Härmälän, Alasjärven ja Suomensaaren ympäristöt. Leirintäalueen sijoittaminen edellyttää laajaa aluekokonaisuutta koskevaa suunnitelmaa, joka sovittaa yhteen leirintäaluetoiminnan ja alueelle mahdollisesti jäävät toiminnot ja ympäristön asettamat reunaehdot. Tampereen kaupunki laati syksyllä 2019 selvityksen, jossa kartoitettiin leirintämatkailun nykytilaa, tulevaisuuden näkymiä ja alan megatrendejä sekä tarkasteltu leirintäalueen sijoittumisvaihtoehtoja Tampereen alueella. Lisäksi leirintäalueen sijoittamisen edellytyksiä sekä luonto- ja muita arvoja on selvitetty vuoden 2020 aikana Alasjärven ja Suomensaaren alueilla ja ympäristöissä. Selvitysten johtopäätöksenä voidaan todeta, että leirintämatkailu tulee nähdä verkostomaisena palveluna muiden virkistyspalveluiden yhteydessä palvelun monipuolisesti sekä kaupunkilaisia että matkailijoita.

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ

VALTAKUNNALLINEN PÄÄVÄYLÄ

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tampereen kaupungin alueella sijaitsevat nykyiset valtakunnalliset pääväylät: valtatie 3, valtatie 9 ja valtatie 12.

VALTAKUNNALLISEN PÄÄVÄYLÄN MAANALAINEN OSUUS

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Karkunvuoren tunnelin osuus valtiolla 9.

KEHITETTÄVÄ VALTAKUNNALLINEN PÄÄVÄYLÄ

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu niiden valtakunnallisten pääväylien tieosuudet, jotka on tarkoitus kehittää moottoriteiksi: valtatie 9 osuus Alasjärvi - Tarastenjärvi Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 mukaisesti ja valtatie 12 osuus Alasjärvi - Kangasalan raja Pirkanmaan 1. maakuntakaavan ja Pirkanmaan ELY-keskuksen kehittämishankkeen mukaisesti. Valtatie 3 osuutta välillä Lakalaiva-Partola kehitetään maakuntakaavan mukaisesti lisäkaistoja rakentamalla. Valtatiellä 12 välillä Santalahti-Lielähti on tekeillä yleissuunnitelma tielinjauksen muutoksesta ja kolmansien kaistojen rakentamisesta.

SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu seudulliset pääväylät: Ruskontie, Hervannan valtavyylä, Kantatie 65 Lielahdesta Ylöjärvelle ja yhdystien 3495 osa välillä Lakalaiva - Viinikan liikennepyrä.

KEHITETTÄVÄ SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu valtatie 12 ja kantatie 65 osuus Santalahden ja Lielahden välillä, jossa on tekeillä yleissuunnitelma tielinjauksen muutoksesta ja kolmansien kaistojen rakentamisesta.

UUSI SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu maakuntakaavaehdotuksen 2040 mukainen Ruskonkehän (II-kehä) itäisen jatkeen Tampereen puoleinen osuus.

PÄÄKOKOOJAKATU

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu olemassa olevat pääkokoajakadut Myllypuronkatu, Lielahdenkatu, Nokiantie / Pispalan valtatie, Hatanpään valtatie / Sarankulmankatu / Ilmailunkatu, Lahdenperäkatu / Lempääläntie, Vuoreksen puistokatu, Kalevantie / Messukyläntie / Messukylänkatu / Kangasalantie, Sammon valtatie, Heikkilänkatu ja Aitolahdentie.

KEHITETTÄVÄ PÄÄKOKOOJAKATU

Väylää kehitetään osana eheytyvää kaupunkirakennetta.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Kangasalantien linjaus Kaukajärven kohdalla, missä tien linjausta siirretään pohjoisemmaksi ja ranta-alueetta kehitetään asumisen ja yleisen virkistysalueena.

UUSI PÄÄKOKOOJAKATU

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu uudet pääkokoajakadut Myllypurrossa, Lielahdessa, Hiedanrannassa, Lakalaivassa, Tasanteella ja Ojalassa. Energiakatu Hiedanrannasta Epilään alittaa kantatie 65 ja pohjanmaanradan ja sijoittuu paineellisen pohjaveden alueelle.

KAUPUNKIRAKENTEEN KANNALTA MERKITTÄVÄ LIIKENTEEN KOKOOJAKATU JA JOUKKOLIIKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄ

Katu suunnitellaan ja rakennetaan huomioiden eri liikennemuotojen tarpeet. Kehitetään erityisesti joukkoliikenteen laatua ja pysäkkien saavutettavuutta. Katuun rajautuvan maankäytön tulee olla tehokasta etenkin pysäkkien läheisyydessä.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä osoitetuilla kokoojakaduilla tulisi parantaa myös joukkoliikenteen sujuvuutta mm. joukkoliikennekaistoin ja liikennevaloetuisuuksin. Katusuunnittelun tulisi tukea joukkoliikenteen sujuvuutta mm. katutilan jäsentämisen, pysäkkien sijainnin, jalankulkuyhteyksien ja liittymäalueiden suunnittelun osalta. Katuun rajautuvan maankäytön tulisi tukea joukkoliikenteen taloudellisia toimintaedellytyksiä mm. toimintojen sijoittamisen, sekoittuneisuuden ja tehokkuuden osalta.

KÄVELYKESKUSTANA KEHITETTÄVÄ HITAAAN LIIKKUMISEN ALUE

Liikennenympäristöä on kehitettävä kävelyn ehdoilla. Alueella kehitetään jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten, laadukkaiden ja esteettömien kävelyalueiden, kävelypainotteisten katujen, kävelykatujen ja -reittien avulla. Alueen monimuotoista kaupunkivihreää on vahvistettava. Hitaan liikkumisen alueella pyöräily on ohjattava ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Hervannan aluekeskuksen liikenneverkko-suunnitelmassa (15.11.2019) osoitettu hitaan liikkumisen alue sekä Lielähti-Hiedanrannassa alustavan yleissuunnitelman mukainen hitaan liikkumisen alue.

Hervannassa on tunnistettu tarve korostaa kävelypainotteisia hitaan liikkumisen alueita. Näillä alueilla jalankulkijoiden määrä on jo nykyisin suuri ja alueilla pyritään lisäämään oleskelua. Ympäristön tulee olla jalankulkua suosiva ja oleskeluun houkutteleva, jotta liikkuminen ja ajan vietto koetaan miellyttäväksi. Nykytilassa voidaan jo tunnistaa Hervannan ydinkeskustan alue Duon ympäristössä yhdeksi tärkeäksi hitaan liikkumisen alueeksi. Pohjoisakselin alueelle rakentuva uusi maankäyttö vastaa keskustamaista tehokkaan rakentamisen aluetta erilaisine palvelukeskittymineen, mikä tekee siitä toisen selkeän hitaan liikkumisen alueen kokonaisuuden Hervannassa. Myös Tampereen yliopiston Hervannan kampusaluetta kehitetään kävelyn ympäristönä. Hitaan liikkumisen alueilla olevilla kaduilla nopeusrajoitus voi olla 20 km/h.

Hiedanrantaan rakennetaan uusi kävelypainotteinen keskusta-alue. Näsijärven rantaan sijoittuvalla Hiedanrannan alueella on ainutlaatuiset puitteet kävelylle, ja aluetta kehitetään ensisijaisesti kävelijän ehdoilla. Kävely tapahtuu katuympäristössä aina omalla väylällä erotettuna auto- ja pyöräiliikenteestä. Liikennenympäristö viestii autoilijalle ja pyöräilijälle saapumisesta hitaan liikenteen alueelle, jossa liikutaan jalankulkijan ehdoilla. Hiedanrantaan muodostuu korkeatasoinen kävely-ympäristö, joka yhdistää myös nykyiset ja tulevat Näsijärven rannan virkistysreitit Lentävänniemestä Rauhaniemeen.

LIIKENTEEN YHTEYSTARVE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu maakuntakaavassa osoitettu 2-kehän kehittämistarve valtatieltä 9 Tarastenjärveltä Vatialan kautta Ruskoon sekä muiden uusien yhteystarpeiden sijainnit Pärinmaalla, Lahdesjärvellä, Hankkiossa ja Ojalassa. Uusien liikenneväylien tarkemmassa linjauksessa tulee ottaa huomioon mm. direktiivilajit ja merkittävien luontoarvojen säilyttäminen.

OHJEELLINEN LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISEN KOHDEALUE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Lakalaivan ja Viinikan liikennenympyrän sekä Kaukajärven ja Koilliskeskuksen väliset alueet, joilla on liikenneverkon kehittämistarpeita.

Lakalaivan ja Viinikan liikennenympyrän välisen alueen kehittämisen tarpeet liittyvät Lakalaivan aluekeskuksen rakentamiseen, järjestelyratapihan alueelta pois siirtymiseen ja Viinikanojan viheryhteyden parantamiseen.

Viinikanojan virkistys- ja ekologista yhteyttä tulee kehittää Pyhäjärven ja lidesjärven välillä. Tampereen valtatie linjausta muuttamalla voidaan löytää ratkaisuja yhteyden parantamiseen. Yhteyksien parantaminen tulee olla tavoitteena myös Viinikan liikennenympyrää kehitettäessä. Viinikan liikennenympyrän pohjoispuolelta tulee tutkia myös mahdollisia sisäanajoja keskustan maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Järjestelyratapihan siirtyessä pois alueelta, tulee alueen liikennejärjestelmää kehittää niin, että etelästä keskustaan päin saapuva liikenne sujuvoituu. Tätä tukevia toimenpiteitä ovat mm. Lahdenperänkadun eritasoliittymän kehittäminen, Lempääläntien linjauksen siirtäminen länneemmäksi, jolloin itäpuolelle vapautuu tilaa myös maankäytölle sekä ratapiha-alueen läpi itä-länsisuunnassa rakennettava uusi ajoyhteys. Tavoitteena on myös ratakäytävän hyödyntäminen nopean pyöräilyn reittinä. Järjestelyratapihan kehittämisen yhteydessä tulee pohtia pyöräilyn pääreitin toteuttamista radan varteen. Lempääläntien ylittävällä vanhalla ratasillalla välillä Lahdenperänkatu-Viinikankatu on potentiaalia hyödyntämisessä kävelylle ja pyöräilylle.

Lakalaivan uuden aluekeskuksen ja uuden henkilöliikenteen aseman tulo alueelle edellyttävät ajoyhteyden rakentamista Sarankulmankadun ja Lempääläntien välille alueen liikenne-

järjestelmän toimivuuden vuoksi. Yhteystarve sijaitsee hulevesien hallinnan kannalta huomioon otettavalla alueella. Tavoitteena on myös löytää sujuvat ajoneuvoliikenteen ja pyöräilyn yhteydet Vuoreksen, Lahdesjärven, Lakalaivan ja Nirvan välille.

Kaukajärvellä ja Koilliskeskuksessa on tavoitteena siirtää keskustojen läpiajavaa liikennettä muille väylille, jotta keskusta-alueita voidaan kehittää enemmän joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla. Vaihtoehtoja rinnakkaisille reiteille löytyy sekä valtatie itä- että länsipuolelta. Aluekeskusten välisille pyöräilyn pääreiteille ja joukkoliikennekäytävälle tulee suunnittelussa löytää potentiaaliset sijainnit. Myös uusia eritasoliittymiä valtatielle voidaan tutkia. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon mm. Aakkulanharjun pohjavesialue.

KEHITETTÄVÄ RAUTATIE

Rautatiealueeseen rajautuvissa maankäyttöhankkeissa tulee huomioida tunnistettujen lisäraidetarpeiden aiheuttamat tilavaraukset.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu säännölliseen henkilöjunaliikenteeseen käytettävät nykyiset rataosat, joilla on todettu tarve lisäraiteiden toteuttamiseen rataverkon toimivuuden parantamiseksi. Näitä ovat Tampereen alueen rataosat välillä Riihimäki-Tampere, Tampere-Seinäjoki ja Lielähti-Kokemäki. Lisäraidetarpeet on todettu seuraavissa selvityksissä:

Pirkanmaan rataverkon kehittämisen liikenteellinen tarveselvitys (Liikennevirasto 2013)

Lisäraiteiden aluevaraus selvitys välillä Tampere-Lielähti-Nokia/Ylöjärvi (Liikennevirasto 2015)

Riihimäki-Tampere-rataosan tarveselvitys (Liikennevirasto 2018)

Pääradan operointiselvitys (Pirkanmaan liitto 2019)

ERITASOLIITTYMÄ

UUSI ERITASOLIITTYMÄ

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu "Valtatien 9 parantaminen välillä Tampere-Orivesi" -yleissuunnitelman mukainen uusi eritasoliittymä Tasanteella ja Hiedanrannan suunnittelukilpailun pohjaksi tehdyn liikenneverkkotarkastelun mukaiset 3 uutta eritasoliittymää Paasikiventiellä.

★ KEHITETTÄVÄ LIITTYMÄ

Liikennealuetta ympäristöineen kehitetään osana täydentyvää kaupunkirakennetta. Alueelle muodostetaan sujuvat ja turvalliset kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun reitit sekä parannetaan seudullisen ajoneuvoliikenteen sujuvuutta.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tesoman valtatie ja Nokian moottoritien eritasoliittymä, Lahdenperäkadun eritasoliittymä, Kekkosentien ja Teiskontien eritasoliittymä, Teiskontien ja Kuntokadun liittymä, Turtolan liittymä, Alasjärven eritasoliittymä, Aitovuoren ja Tarastenjärven eritasoliittymät.

Tesoman valtatie liittymän kehittäminen liittyy Raholan vedenpuhdistamon alueen kehittämiseen. Liittymää tulee kehittää kaupunkimaisemmaksi ja ottaa huomioon Raholan vedenpuhdistamon alueen tuleva kehittäminen ja kytkeytyminen Tesoman aluekeskukseen.

Kekkosentien ja Teiskontien liittymästä on tehty tarkastelu "Kaleva-Kissanmaa -alueen täydennysrakentamisen ja kunnan visiosuunnitelma 2016". Tarkastelu osoittaa, että liittymää tulee kehittää niin, että liikennettä jaetaan uusilla yhteyksillä suoraan Kekkosenttieltä Tekunkadun kautta Kaupin kampukselle. Näin liikenteen painetta tasataan laajemmalle alueelle ja

alueen maankäyttöllinen potentiaali voidaan hyödyntää tiiviillä kaupunkimaisella rakenteella, mikä puolestaan vähentää liikenteen haittavaikutuksia. Samalla parannetaan viher- ja virkistysyhteyksiä Kalevasta Kauppiin.

Teiskontien ja Kuntokadun liittymästä on tehty liittymän kehittämiselvitys. Liittymän kehittämistarpeet tulee arvioida uudelleen ja kehittää liittymää niin, että saavutettavuus kävelen ja pyörällä paranee Teiskontien eteläpuolelta ja estevaikutukset kävelylle ja pyöräilylle vähenevät Kissanmaalta Kaupin ja Taysin sairaalan alueelle.

Turtolan liittymässä on tulevaisuudessa tarpeen tehdä liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen liittyviä parannustoimenpiteitä. Näitä on tutkittu mm. yleiskaavaa varten tehdyssä Turtolan liikenne- ja maankäyttötarkastelussa. Yhtenä ratkaisuna esitetään kiertoliittymien sijoittamista Nekalantielle ramppien päähän ja Hervannan suunnasta Turtolaan kääntyvän rampin sijoittamista keskusta päin menevän rampin rinnalle. Lisäksi alueella tulee ratkaista joukkoliikenteen sujuvat vaihtomahdollisuudet bussin ja raitiotien välillä.

Alasjärven ja Aitovuoren eritasoliittymien kehittäminen liittyy valtatie 9 Alasjärvi-Orivesi- ja valtatie 12 Alasjärvi-Huutijärvi-välisen kehittämistyöhön. Pirkanmaan ELY-keskus on tarkastellut liittymien kehittämistä muun muassa "Valtatien 9 parantaminen välillä Tampere-Orivesi" -yleissuunnitelmassa vuodelta 2010. Alasjärven liittymässä varaudutaan mm. uusien ramppien rakentamiseen ja vanhojen uudelleen muotoiluun. Tasanteen eritasoliittymään tulee vihersilta. Nurmi-Sorilan osayleiskaavassa on varauduttu Aitovuoren liittymän parantamistoimenpiteisiin.

Tarastenjärven eritasoliittymän kehittäminen liittyy muutostarpeisiin, jotka realisoituvat joko valtatie 9 nelikaistaistamisen yhteydessä tai kun rakennetaan 2-kehän yhteys Vatialasta Tarastenjärven liittymään.

RAITIOTIE

Raitiotien katujaksoilla kehitetään joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä osana laadukasta ja tiivistyvää kaupunkiympäristöä. Katu ympäristöä uudistettaessa tulee huolehtia siitä, että katutilan jäsentely, pysäkkien sijoittelu ja liittymäalueiden toteutustapa tukevat joukkoliikenteen sujuvuutta. Erityistä huomiota tulee kiinnittää pysäkkien ja niiden ympäristön jalankulkuyhteyksien sujuvuuteen, esteettömyyteen ja viihtyisyyteen.

Katuun rajautuvan maankäytön tulee olla tehokasta etenkin pysäkkien läheisyydessä. Joukkoliikenteen pysäkkien ja vaihtoterminaalien läheisyydessä sekä pääkatujen keskeisissä kohdissa tulee varmistaa toimitilarakentamisen toteutuminen. Kadunvarsikorjauksissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän ja rajatun katutilan muodostumista.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu raitiotien linjaus, jonka toteuttamisesta valtuusto päätti 7.11.2016. Lielahdessa linjausta on tarkennettu Hiedanrannan yleissuunnitelmatyön yhteydessä kaupunginhallituksen päätöksellä 18.12.2017. Pyynikintori-Lentävänniemi -osuuden rakentamispäätös tehtiin valtuustossa 19.10.2020 § 133. Lisäksi merkinnällä on osoitettu raitiotien seudullisen yleissuunnitelman mukaiset laajentumisreitit Hatanpäältä Nuolialantietä Pirkkalan keskustan suuntaan ja Taysilta Koilliskeskukseen. Valitut linjaukset on päätetty Tampereen valtuustossa 19.10.2020 § 134. Linjojen maankäytölliset ja liikenneverkkolliset vaikutukset ja riittävän tarkkuustason tilavaraukset huomioidaan tarkemmassa suunnittelussa tukeutuen Seudullisen raitiotien yleissuunnitelmaan (10/2020). Seudullisia linjoja on tarkoitus suunnitella ja rakentaa raitiotien ensimmäisen ja toisen toteuttamisvaiheen jälkeen tarkoituksenmukaisessa järjestyksessä ja aikataulussa.

OHJEELLINEN RAITIOTIE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu raitiotien seudullisen yleissuunnitelman mukaiset laajentumisreitit Lielahdesta Ylöjärven keskustan suuntaan ja Koilliskeskuksesta Kangasalan Lamminrahaan. Valitut linjaukset on päätetty ko. kuntien valtuustoissa, Tampereen osalta 19.10.2020 § 134. Lisäksi merkinnällä on osoitettu "Vuoreksen suunnan kytkeminen Tampereen raitiotiejärjestelmään" -erillistarkastelun mukainen raitiotien laajentuminen Hatanpäältä Lakalaivan kautta Vuorekseen. Ohjeellisia linjoja on tarkoitus suunnitella ja rakentaa raitiotien ensimmäisen ja toisen toteuttamisvaiheen jälkeen tarkoituksenmukaisessa järjestyksessä ja aikataulussa. Linjojen maankäytölliset ja liikenneverkkolliset vaikutukset ja riittävän tarkkuustason tilavaraukset huomioidaan tarkemmassa suunnittelussa tukeutuen seudullisten linjojen osalta Seudullisen raitiotien yleissuunnitelmaan (10/2020). Vuoreksen linjausta tarkemmin suunniteltaessa tulee huomioida uuden henkilöliikenneseman, Tampereen messu- ja urheilukeskuksen ja uuden eteläisen aluekeskuksen saavutettavuus.

Jo JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISTARVE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu erityinen yhteistyötarve joukkoliikenteen toteuttamiseksi Hervannan ja Saarenmaan välille asukasa- ja työpaikkamäärien kasvaessa.

RAITIOTIEVARIKKO

Merkinnän kuvaus:

Kohdemerkinnällä on osoitettu Hervantaan rakennettavan raitiotievarikon sijainti. Varikko on suunniteltu raitiotien osien 1 ja 2 liikenteen vaatimiin tilatarpeisiin.

UUSI RAITIOTIEVARIKKO

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu kaksi varikkovarausta Lielahden Turvesuolla ja Koilliskeskukseen Heikkilänkadulla. Varikot palvelevat seudullisen raitiotien tarpeita.

VAIHTOTERMINAALI

Liikenteen solmupiste ja tulevaisuuden liikumiskeskus, jonka suunnittelussa varataan riittävät tilavaraukset eri liikennemuodoille, liityntäpysäköinnille ja sujuville vaihdoille.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu merkittävät joukkoliikenteen solmupisteet Hiedanrannassa, Tesomalla, Koilliskeskuksessa, Hakametsässä, Hervannassa, Lakalaivassa ja Härmälässä. Seudullista joukkoliikennejärjestelmää palveleva terminaali voidaan Härmälän osalta toteuttaa Pirkkalaan Partolan puolelle. Taysin alueelle tulee väliaikainen vaihtoterminaali raitiotien rakentamisen ensimmäisen vaiheen jälkeen.

Terminaali-alueet tulee toteuttaa korkeatasoisesti tavoitteena matkaketjujen edistäminen. Terminaaleissa tulee varautua tilallisesti eri kulkumuotojen välisiin sujuviin vaihtoihin, mukaan lukien tilavaraukset kaukoliikenteen vaihdoille. Terminaaliympäristöt tulee suunnitella korkeatasoisiksi julkisen katutilan, tunnistettavuuden, materiaalien ja valaistuksen osalta. Seudullinen ajoneuvojen liityntäpysäköinti voidaan aluksi toteuttaa pintaratkaisuna, mutta myöhemmin tulee varautua rakenteelliseen pysäköintiin, josta on hyvät yhteydet pysäkeille ja palveluihin.

VAIHTOPYSÄKKI

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopysäkki, jonka suunnittelussa varataan riittävät tilavaraukset pyöräpysäköinnille ja sujuville vaihdoille.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Vihiojan, Turtolan ja Kaukajärven vaihtopysäkit, jotka palvelevat kaupungin sisäistä joukkoliikennettä. Tarkemmassa pysäkkiympäristöjen suunnittelussa tulee varautua tilavarauksin sujuviin vaihtoihin ja pyöräpysäköinnin laadukkaaseen järjestämiseen.

Pysäkkialueiden tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon paikan erityispiirteet ja -tarpeet. Alueita asemakaavoitettaessa tulee tutkia katusuunnitelmasolla vaihtopysäkin tilavaraus.

UUSI HENKILÖLIIKENTEEN ASEMA

Uuden aseman yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota rataverkon toimivuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaamiseen. Aseman seutua kehitetään monipuolisena asumisen, palvelujen ja työssäkäynnin alueena. Asemalle johtavia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tesomalle, Hiedanrantaan ja Lakalavaan sijoittuvat uudet henkilöliikenteen asemat. Aseman ratatekninen toteutettavuus tulee selvittää ennen seisakkeen ja siihen liittyvän maankäytön jatkosuunnittelua.

OHJEELLINEN LÄHIJUNA-ASEMA

Lähijunaliikenteen asema, jonka vaatima tilavaraus otetaan huomioon vireille tulevassa asemakaavoituksessa ja muussa suunnittelussa. Uuden aseman yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota rataverkon toimivuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaamiseen.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Kalkun, Rantaperkiön, Messukylän, Hankkion ja Vehmaisten tulevaisuuden lähijunaliikennettä palvelevat asemat. Aseman maankäytölliset ja liikenneverkolliset vaikutukset ratkaistaan yleiskaavassa ja huomioidaan suunnittelussa vasta lähijunaliikennöinnin toteutuksen varmistuttua / yhteydessä. Aseman edellyttämä tilavaraus huomioidaan riittävällä tarkkuustasolla tukeutuen yleiskaavaan liittyvään selvitykseen (Selvitys tulevaisuuden maankäyttöedellytyksistä Tampereen kantakaupungin lähijuna-asemien ympäristöissä, 11/2019). Aseman ratatekninen toteutettavuus tulee selvittää ennen seisakkeen ja siihen liittyvän maankäytön jatkosuunnittelua.

TUTKITTAVA OHJEELLINEN LÄHIJUNA-ASEMA

Lähijunaliikenteen asema, jonka ratatekninen, liikenteellinen ja taloudellinen toteuttamiskelpoisuus tulee tutkia osana seudullista lähijunajärjestelmää.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Kalkunvuoren, Mediapoloksen, Santalahden ja Vuohenojan tulevaisuuden lähijunaliikennettä palvelevat asemat. Aseman maankäytölliset ja liikenneverkolliset vaikutukset ratkaistaan yleiskaavassa ja huomioidaan suunnittelussa vasta lähijunaliikennöinnin toteutuksen varmistuttua / yhteydessä. Aseman edellyttämä tilavaraus huomioidaan riittävällä tarkkuustasolla tukeutuen yleiskaavaan liittyvään selvitykseen (Selvitys tulevaisuuden maankäyttöedellytyksistä Tampereen kantakaupungin lähijuna-asemien ympäristöissä, 11/2019). Aseman ratatekninen toteutettavuus tulee selvittää ennen seisakkeen ja siihen liittyvän maankäytön jatkosuunnittelua. Tampereen keskustan alue ei sisälly vireillä olevaan yleiskaavan päivitykseen, mutta Amurin ja Ranta-Tampellan asemat esitetään kantakaupungin yleiskaavan kartta-aineistossa. Asemia koskeva lainvoimainen kaavamerkintä yleiskaavassa voidaan osoittaa keskustan yleiskaavan uudistamisen yhteydessä.

— — — VESIVÄYLÄ

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Näsijärven ja Pyhäjärven vesiväylät. Valtatien 9 moottoritieksi muuttamisen yhteydessä tulisi varmistua Olkahistenlahden siltojen allittavista vesiväylien mitoituksesta. Väyläkorkeuden tulisi pysyä vähintään nykyisellään.

— — — PYÖRÄLIIKENTEEN SEUDULLINEN PÄÄREITISTÖ

Pyöräliikenteen seudullista pääreitistöä kehitetään korkeatasoisena seutu- ja aluekeskukset yhdistävänä verkona. Pääreitistöä kehitetään nykyisten ja puuttuvien osuukien osalta laadukkaina, sujuvina, nopeina, houkuttelevina ja turvallisina reitteinä, joilla jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan omille väylilleen. Pääreitistön tarkempi sijainti ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu pyöräliikenteen seudullisen pääreitistön tavoiteverkko. Merkinnän tavoitteena on pyöräliikenteen pääreitistön kehittäminen johdonmukaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi verkoksi, joka mahdollistaa sujuvan pyöräilyn yhdistäen kaupunkiseudun keskustat ja aluekeskukset toisiinsa. Reitistön kehittämisellä parannetaan saavutettavuutta pyörällä sekä lisätään pyöräilyn kilpailukykyä ja houkuttelevuutta kulkumuotona. Reitistön kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota väylien laatuun ja jatkuvuuteen, jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarpeeseen sekä niiden lisäksi mm. opastukseen, liikenneturvallisuuteen, kunnossapitoon, valaistukseen, pintamateriaaleihin ja liittymäjärjestelyihin. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava alueiden ympäristöarvot turvaamalla riittävät tilavaraukset katuvihreän (mm. katupuut) säilymiselle ja kehittämiselle. Lisäksi pääreittien varrella panostetaan toimiviin matkaketjuihin mm. laadukkailla pysäkkijärjestelyillä ja pyöräpysäköinnillä.

Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko -selvitys on laadittu liikennejärjestelmäsuunnittelun yksikössä osana kantakaupungin yleiskaavan päivitystä. Tarkempi kuvaus löytyy yleiskaavan liiteraportista. Yleiskaavassa esitettyä reitistöä on yksinkertaistettu kaavan esitystavan yleispiirteisyiden vuoksi.

— PYÖRÄLIIKENTEEN ALUEELLINEN PÄÄREITISTÖ

Pyöräliikenteen alueellista pääreitistöä kehitetään korkeatasoisena seudullisen pääreitistön ja keskeiset asutus-, työpaikka- ja palvelukeskittymät yhdistävänä verkona. Alueellista pääreitistöä kehitetään nykyisten ja puuttuvien osuuksien osalta laadukkaina, sujuvina, viihtyisinä ja turvallisina reitteinä, joilla jalankulku ja pyöräliikenne pääsääntöisesti erotellaan omille väylilleen. Pääreitistön kehittämismahdollisuudet, laatuksiteerit, tarkempi sijainti ja yhteensovittaminen muun virkistyskäytön kanssa ratkaistaan jatkosuunnittelussa alueen ympäristöarvot huomioiden.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu seudullista pääreitistöä täydentävä alueellinen pääreitistön tavoiteverkko. Merkinnän tavoitteena on pyöräliikenteen pääreitistön kehittäminen johdonmukaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi sujuvan pyöräilyn mahdollistavaksi verkoksi. Reitistön kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota väylien laatuun ja jatkuvuuteen, jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarpeeseen sekä niiden lisäksi mm. opastukseen, liikenneturvallisuuteen, kunnossapitoon, valaistukseen, pintamateriaaleihin ja liittymäjärjestelyihin. Lisäksi pääreittien varrella panostetaan toimiviin matkaketjuihin mm. laadukkailla pysäkkijärjestelyillä ja pyöräpysäköinnillä.

Osa alueellisista pääreiteistä sijaitsee keskuspuistoverkostolla (Pyhäjärven rantaosuudet, Suolijärven ylittävä yhteys, Pappila-Kalevan ja Kaukajärvi-Turtolan väliset yhteydet). Näitä reittejä käytetään sekä ulkoilu- ja virkistysreitteinä että viihtyisinä

nopean pyöräilyn reitteinä. Keskuspuistoverkolle sijoittuvien pääreitistön osien kehittämisessä ja toteutustavassa on huomioitava alueen virkistys-, kulttuuri- ja ympäristöarvot. Käytettävät laatuksiteerit, mm. leveys, erottelu ja pintamateriaalit, ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa alueen arvot huomioiden ja viheralueen luonne säilyttäen. Uittotunnelin kehittämisessä ympärivuorokautisena ja ympärivuotisena yhteytenä tulee huomioida tunnelin mahdolliset rajoitteet, esimerkiksi toimiminen patorakenteena.

Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko -selvitys on laadittu liikennejärjestelmäsuunnittelun yksikössä osana kantakaupungin yleiskaavan päivitystä. Tarkempi kuvaus löytyy yleiskaavan liiteraportista. Yleiskaavassa esitettyä reitistöä on yksinkertaistettu kaavan esitystavan yleispiirteisyiden vuoksi.

— YLEISKAAVA-ALUEEN RAJA

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2017-2021. Tarkistetut merkintöjen kuvaukset.

ALUEKESKUS

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tampereen palvelumallin mukaiset olemassa olevat aluekeskukset Tesoma, Lielahdi, Koilliskeskus ja Hervanta sekä uutena eteläinen aluekeskus. Aluekeskuksia kehitetään alueiden palveluiden ja joukkoliikenteen hyvän saatavuuden keskittyminä. Yhteyksiä ydinkeskustaan tulee kehittää erityisesti Tesomalta ja uudesta eteläisestä aluekeskuksesta. Lisäksi aluekeskusten liikenteellistä kytkeytymistä toisiinsa tulee parantaa. Länsi-Tampereella Tesoman ja Lielahdi-Hiedanrannan välistä yhteyttä tulee parantaa kaikilla liikku- mismuodoilla. Itäisellä Tampereella Koilliskeskuksen, Hervan-

nan ja eteläisen aluekeskuksen kytkeytymistä tulee parantaa etenkin joukkoliikenteen palvelutasoa ja pyöräilyn ja kävelyn edellytyksiä kehittämällä. Julkiset hyvinvointipalvelut on aluekeskuksissa keskitetty hyvinvointikeskuksiin. Julkisia liikuntapalveluja täydentävät yksityiset liikuntapalvelut ovat oleellinen osa kaupungin liikuntapalvelujen kokonaistarjontaa. Yksityisille liikuntapalveluille tulee osoittaa aluekeskuksissa toimitiloja ja Tampereen kaupungin liikuntapaikkarakentamisen suunnitelmassa vuosille 2019-2030 osoitetut liikuntapaikat tulee korvata maankäytön muutostilanteissa.

Tesoma

Tesoman aluekeskuksen hyvinvointikeskus sijaitsee Westerin liikekeskuksen yhteydessä. Hyvinvointikeskuksen julkisia palveluja ovat terveysasema, hammashoitola, äitiys- ja lastenneuvola, kirjasto ja nuorisotila. Aluekeskuksen julkisia liikuntapalveluja ovat jäähalli, uimahalli, palloiluhalli ja Ikurin liikuntahalli. Tarjontaa täydentävät yksityiset Raholan liikuntakeskus ja Syssyn Sulkkis. Alueella on tarve Ikurin liikuntahallin laajennukselle.

Lielahdi

Lielahden aluekeskuksessa julkiset palvelut on keskitetty Lielahdikeskukseen, jossa sijaitsee terveysasema, äitiys- ja lastenneuvolat, hammashoitola, palvelukeskus, päiväkeskus ja kirjasto. Tulevaisuudessa aluekeskuksen palvelut mahdollisesti siirtyvät uuteen Hiedanrannan rakennettavaan kaupunginosaan ja sinne sijoittuvaan hyvinvointikeskukseen. Alueella on puute liikuntapalveluista. Alueella on tarve jäähallille ja uimahallille sekä Hiedanrannan skeittihallin laajennukselle.

Koilliskeskus

Koilliskeskuksen julkiset palvelut jakautuvat Prisman kauppakeskukseen ja Linnainmaan terveysasemalle (Kirviälänkatu 2). Julkisia palveluja ovat kirjasto, nuortentila, äitiys- ja lastenneuvola, terveysasema ja hammashoitola. Aluekeskuksessa ei ole

julkisia liikuntapalveluja, mutta sisäliikuntapalvelua tarjoaa yksityinen AutoCenter Areena. Alueella on tarve uimahallille.

Hervanta

Hervannan aluekeskuksessa toimii hyvinvointikeskus Hervanta Trio kolmessa erillisessä toimipaikassa. Kokonaisuuden muodostavat kirjasto, terveysasema, hammashoitolat, äitiys- ja lastenneuvola, nuorisokeskukset ja Hervannan vapaa-aikakeskus. Keinupuiston lähitori täydentää alueen palveluja. Hervannassa on jäähalli, uimahalli ja yksityisenä liikuntapalveluna jalkapallohalli talvisin. Hervanta-Vuores alueella on mahdollinen tarve uimahallille.

Eteläinen aluekeskus

Etelän alueelle suunnitellaan uutta aluekeskusta. Peltolammen hyvinvointikeskukseen suunnitellaan päiväkotia, koulua (0-6 luokat), äitiys- ja lastenneuvolaa, kirjastoa ja nuorisotilaa. Hyvinvointikeskuksessa mahdollistuu alueen yhteisöllinen toiminta mm. ikäihmisille. Lisäksi hyvinvointikeskus mahdollistaa Me-talon toimintamallin jatkumisen alueella. Alueelta puuttuu liikuntapalvelut. Aluekeskukseen rakennettavan koulun liikuntatilat vastaavat osaltaan tähän tarpeeseen. Lakalaiva-Peltolampi on yksi mahdollinen tutkittava vaihtoehto Tampereella tarvittavan yhden uuden jäähallin sijoittamiseksi.

PAIKALLISKESKUS

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tampereen palvelumallin mukaiset julkisen palvelun lähitori Kaukajärvellä sekä ydinkeskustan laajentuessa tulevaisuuden lähitorina Kaleva-Hakametsän alue. Palvelukeskittymien lähiympäristöjen liikennejärjestelyjen tulee tukea palvelujen hyvää saavutettavuutta kestäväillä liikkumismuodoilla.

Kaukajärvi

Kaukajärvellä on kattavat julkiset hyvinvointipalvelut, siellä on mm. päiväkoti- ja koulupalvelut, terveysasema, äitiys- ja lastenneuvola ja hammashoitola. Lisäksi alueella toimii lähitori, jonka muodostavat kirjasto, vapaa-aikatalo, Haihara ja Kaukaharjukeskus. Alueella toimivat yksityiset Senterit Tampere jäähalli ja Spiral liikuntahalli.

Kalevan ja Hakametsän alue

Kaleva-Hakametsä -paikalliskeskuksen alueen asemakaavamuutosten tulee sisältää tilavarauksia myös julkisille palveluille ja varmistaa paikalliskeskuksen hyvä saavutettavuus. Hakametsän alueelle sijoittuva liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajanpalvelujen tiivistymä tulee olla helposti saavutettavissa ja alueen kulkureitit tulee liittää luontevaksi osaksi Kaleva-Hakametsä -paikalliskeskusta sekä Hakametsän vaihtopysäkkiä.

KEHITETTÄVÄ INNOVAATIOYMPÄRISTÖ

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu kaupungin keskeiset, palvelujen ja työpaikkojen alueille sijoittuvat innovaatioympäristöt, eli Hermian alue ja Kaupin kampus, joihin kohdistuu erityistä tarvetta ohjata asumisen ja muun toiminnan välistä suhdetta. Alueilla sallitaan ainoastaan vähäinen, pääkäyttötarkoituksen mukaista toimintaa tukeva asuntorakentaminen, joka palvelee esimerkiksi alueiden käyttäjiä ja vierailijoita. Alueille sijoituvissa kaupunkikehittämisen hankkeissa tulee huolehtia toimitalavarannon riittävydestä myös jatkossa, jotta käyttötarkoituksen muutoksilla ei heikennetä mahdollisuutta pääkäyttötarkoituksen mukaisen toiminnan kehittämiseen.

Kartta 1: Yhdyskuntarakenne

YLEISMÄÄRÄYS

Kantakaupungin yleiskaava 2040 kumottavat merkinnät ja määräykset ohjaavat tarkemman tason suunnittelua, kunnes Kantakaupungin vaiheyleiskaava - Valtuustokausi 2017-2021 on voimassa.

Merkinnän kuvaus:

Kantakaupungin yleiskaava 2040 muutos mahdollistaa vaihekaavassa todetut tarkistukset yleiskaavan yleismääräysten, maankäytön, strategisten kehittämisperiaatemarkintöjen sekä liikennejärjestelmän sekä alueiden ja kohteiden erityisomaisuuksia kuvaavien merkintöjen ja määräysten osalta. Kaupunginhallitus voi päättää niiden vaihekaavan merkintöjen ja määräysten voimaan tulosta, joihin ei kohdistu muutoksenhakua.

Kantakaupungin yleiskaava 2040 (voimaan 20.1.2020) kumottavien merkintöjen määräykset

KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE

Alue varataan julkisille ja yksityisille palveluille, työpaikatoiminnoille ja keskustaympäristöön soveltuvalla asumiselle sekä monipuolisesti virkistykseen, vapaa-ajan ja kaupunkikulttuuriin toimintoihin. Alueen täydennysrakentamisen tulee edistää toimintojen monipuolisuutta sekä kestävän ja omaleimaisen kaupunkiympäristön muodostumista. Rakennusten julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on osoitettava pääsääntöisesti liike- ja toimitiloiksi. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runkolinjastoon ja niiden maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Ydinkeskustan osalta ei seudullista vähittäiskauppaa ole mitoitettu.

Tonteilla maantasa ei pääsääntöisesti voida osoittaa pysäköintiin ja liikennealueiksi. Keskusta-alueiden liikenneympäristöjä tulee kehittää kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten ehdoilla. Alueilta tulee varata riittävästi tilaa julkiselle kaupunkitilalle sekä parannettava alueen yhteyksiä ulkopuolisille virkistysalueille. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomioita kulttuuriympäristön arvoihin.

TÄYDENTYVÄ KESKUSTA

Aluetta kehitetään täydennettävänä keskustatoimintojen alueena. Täydentämisen tulee edistää toimintojen monipuolisuutta ja keskustojen elinvoimaisuutta. Suuryksikköjen enimmäismitoitus on Hervannassa 70 000 k-m² ja Tesomalla 30 000 k-m². Kaukajärven keskusta-alueella koskevat maakuntakaavan taajamatoimintojen kaupan mitoitukset. Vähittäiskaupan kerrosalan enimmäismitoitus Kalevassa on 70 000 k-m².

UUDISTUVA KESKUSTA

Aluetta kehitetään uudelleen rakennettavana keskustatoimintojen alueena. Tarkemmassa suunnittelussa sovitetaan yhteen toimintojen monipuolisuus, keskustamainen liikenneympäristö ja alueille kehitettävät viheryhteydet. Suuryksikköjen enimmäismitoitus on Lielahdessa 80 000 k-m², Lakalaivassa 45 000 k-m² ja Koilliskeskuksessa 55 000 k-m². Vähittäiskaupan kerrosalan enimmäismitoitus Turtolassa on 35 000 k-m². Rautaharkko-Lakalaivan keskustatoimintojen alueen toteutus tulee suunnitella ja vaiheistaa siten, ettei vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelystä tavaraliikenteen järjestelyratapihalla aiheudu merkittävää haittaa tai vaaraa alueelle.

LAAJENTUVA KESKUSTA

Aluetta kehitetään kaupunkitilaltaan ja tehokkuudeltaan keskustamaisena alueena. Aluetta koskevat maakuntakaavan taajamatoimintojen kaupan mitoitukset.

ASUMISEN ALUE

Alue varataan pääosin asumiselle sekä sitä palveleville toiminnoille, mm. virkistys- ja suojaviheralueille, lähipalveluille sekä nykyiselle ja uudelle ympäristöhäiriötä aiheuttamattomalle elinkeinotoiminnalle. Alueelle sijoituvien yksityisten rakentamishankkeiden yhteydessä varaudutaan tarvittaessa julkisten palvelujen tarvitsemiin tilavarauksiin. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomioita kulttuuriympäristön arvoihin.

ASUMISEN JA VIRKISTYKSEN SEKOITTUNUT ALUE

Aluetta kehitetään nykyisen virkistyskäytön ja/tai alueen ekologisten yhteyksien lähtökohdista. Alueelle on mahdollista osoittaa täydentävää asuntorakentamista nykyisten toimintojen väistyttyä ja varmistamalla alueen soveltuminen rakentamiseen.

PALVELUJEN JA TYÖPAIKKOJEN SEKOITTUNUT ALUE TAI KOHDE

Aluetta kehitetään monipuolisten työpaikka- ja koulutustoimintojen, kaupallisten palvelujen, kulttuuri- ja vapaa-ajantoimintojen sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman tuotantotoiminnan alueena.

Alueen liikenneympäristön tulee tukea kestävien liikku- mismuotojen käyttöä.

ALUE, JOLLE SAI SIIJOITAA SEUDULLISTA PALJON TILAA VAATIVAA KAUPPAA

Alueelle voidaan sijoittaa seudullisesti merkittävää paljon tilaa vaativan vähittäiskaupan kerrosalaa enimmäismäärältään seuraavasti: Lahdesjärvi 150 000 k-m², Lielahdi 70 000 k-m², Hankkio 40 000 k-m². Alueelta tulee olla sujuvat ajoneuvoyhteydet seudullisille pääväylille.


KESKUSPUISTOVERKOSTO

Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnon ympäristöltään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL 128 §:ssä on säädetty.


Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, ja varmistaa virkistys- ja ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus. Alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia rakennuksia sekä hulevesien hallintaan tarkoitettuja rakenteita tarkempien suunnitelmien mukaisesti. Alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten peruseräilyminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen sekä tuhoutuneen rakennuksen uudelleen rakentaminen ovat sallittuja.


 PUOLUSTUSVOIMIEN ALUE

 VESIALUE

 KASVUN VYÖHYKE
Alue on tehokkaan ja toiminnallisesti sekoittuneen täydennysrakentamisen ja keskitettyjen palvelujen vyöhyke. Vyöhyke koostuu keskuksista, ratavyöhykkeistä ja joukkoliikenteen laatukäytävistä, ja sille ohjataan kestävän kaupunkirakenteen tavoitteiden mukaan suurin osa kaavoitettavasta asuin- ja palvelualueesta.

Alueelle sijoittuvien hankkeiden tulee tukea kaupunkikehitystä ja ympäröivien kaupunginosien muodostamaa kokonaisuutta. Alueelle sijoittuvissa yksityisissä kehittämissuunnitelmissa tulee varautua tarpeen mukaan julkisten palvelujen tarvitsemiin tilavarauksiin. Palvelujen sijoittamisessa ja lähiympäristön suunnittelussa huomioidaan niiden saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen. Rakentaminen sovitetaan ympäristöönsä siten, että luonnonympäristön, viherympäristön ja kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Väylien varressa rakennusten sijoittelua ja massoitteita hyödynnetään rakenteellisena melusuojauksena, joka suojaa korttelien ulko-oleskelualueita liikennemelulta.

 ELINVOIMAN VYÖHYKE
Tehokkaaseen joukkoliikenteeseen ja raitiotiehen tukeutuvalla vyöhykkeellä tulee mahdollistaa uusia sijainteja tehokkaalle työpaikkarakentamiselle. Innovaatioympäristöjen, korkeakoulutuksen, merkittävien keskusten ja työpaikka-alueiden sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen tulee tukea vyöhykkeellä toteuttamalla sekoitettua tiivistä rakennusta etenkin pysäkkien välittömään läheisyyteen.


 ETELÄN KASVUSUUNTA
Vyöhykettä kehitetään tulevaisuuden työ- ja toimipaikkaympäristönä. Kehittämisessä tavoitteina ovat tehokas rakentaminen, turvalliset ja sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet alueen sisällä ja keskuksiin, viheryhteyksien


ehyettäminen, liikennejärjestelyjen toimivuus ja kaupunkiympäristön laatu. Alueilla tuetaan olemassa olevan rakennuskannan käyttöä ja monipuolista toiminnallisuutta sekä parannetaan liikenneympäristöjä kestävästi liikku- misen näkökulmasta. Alueen uudistaminen vaatii ohjel- mointia.









Alueella sijaitsevan ratapihan alue varataan tulevaisuuden tiiviin työpaikka-alueen reservialueeksi. Alue toteutetaan täysimittaisesti järjestelyratapihan siirron jälkeen.

 OHJEELLINEN KESKUSPUISTOVERKOSTON KEHITTÄMISTARVEALUE


Alueelle tulee laatia kokonaissuunnitelma, jonka tavoitteena on vahvistaa alueen tunnettavuutta ja saavutettavuutta koko kaupunkiseutua palvelevana monipuolisena keskuspuistona. Suunnitelmalla tulee yhteen sovittaa virkistystoimintojen ja -palveluiden tarpeet ja muu maan- käyttö luonnonympäristön ja maiseman arvojen kanssa.

 PAIKALLISKESKUS
Paikalliskeskus, jota kehitetään ympäröiviltä asuin- ja palvelu- alueilta hyvin saavutettavana julkisten ja yksityisten palvelujen ja vapaa-ajan toimintojen alueena.

 KEHITETTÄVÄ INNOVAATIOYMPÄRISTÖ
Alueella tuetaan kärkitoimialaan liittyvien hankkeiden kehittä- mistä. Alueella sallitaan pääkäyttötarkoituksen lisäksi asu- minen. Alueen kytkeytymistä osaksi kaupunkirakennetta tu- lee edistää kehittämällä sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet aluekeskuksen palveluihin ja lähivirkistysalueisiin. Alueen saavutettavuutta päärautatieasemalta ja lentokentältä tu- lee parantaa mm. pysäkkisijoittelun ja -yhteyksien avulla.

 MOOTTORITIE
 MOOTTORITIEKSI TAI MOOTTORITIENÄ KEHITETTÄVÄ TIE
 SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ
 UUSI SEUDULLINEN PÄÄVÄYLÄ
 ALUEELLINEN PÄÄVÄYLÄ
 UUSI ALUEELLINEN PÄÄVÄYLÄ
 PÄÄKOKOOJAKATU  UUSI PÄÄKOKOOJAKATU
---- KEHITETTÄVÄ KATU
Väylää kehitetään osana eheytyvää kaupunkirakennetta.


 LIIKENTEEN YHTEYSTARVE

 OHJEELLINEN LIIKENNEVERKON KEHITTÄMISEN KOHDEALUE

--- RAUTATIE

 SUUNTAISLIITTYMÄ


 UUSI SUUNTAISLIITTYMÄ


 KEHITETTÄVÄ LIITTYMÄ
Liikennealuetta ympäristöineen kehitetään osana täydenty- vää kaupunkirakennetta. Alueelle muodostetaan sujuvat ja turvalliset kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun reitit sekä paran- taan seudullisen ajoneuvoliikenteen sujuvuutta.

 RAITIOTIE

 OHJEELLINEN RAITIOTIEN LAAJENEMISSUUNTA

JOUKKOLIIKENTEEN VAIHTOPYSÄKKI

 Pysäkin välittömässä läheisyydessä tulee varautua pyöräpysäköintiin ja seudullisen liityntäpysäköinnin järjestä- miseen.

 Pysäkin välittömässä läheisyydessä tulee varautua pyöräpysäköintiin.

 UUSI HENKILÖLIIKENTEEN ASEMA

Uuden aseman yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota rataverkon toimivuuden ja kehittämismahdollisuuksien turvaamiseen.

 LÄHIJUNAPYSÄKKI

Aseman seutua kehitetään monipuolisena asumisen ja pal- velujen alueena. Pysäkillä johtavia kävelyn ja pyöräilyn yhte- yksiä kehitetään.

 PYÖRÄILYN PÄÄREITISTÖN TAVOITEVERKKO

Tavoiteverkkoa kehitetään sujuvan, nopean ja tasavauhti- sen arkipyöräilyn mahdollistamiseksi. Reittien täsmälliset sijainnit ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa ja reitit toteutetaan siten, että pyöräilyväylän pituus- ja poikkileik- kaus, sijoittuminen maastoon sekä risteämiskäytävät muun liikenteen kanssa tukevat pyöräilyn nopeutta, sujuvuutta ja turvallisuutta.

 KEHITETTÄVÄ VIRKISTYSPAINOTTEINEN PYÖRÄILYREITTI

Kullekin reitille laaditaan kokonaissuunnitelma, jossa rat- kaistaan pyöräilyn ja virkistysväylän välinen suhde ja reitin to- teuttamistapa. Reitti toteutetaan luontevaksi osaksi ympä- ristöään huomioiden erityisesti ympäröivien viheralueiden virkistys- ja ympäristöarvot.

Kartta 2: Viherympäristö ja vapaa-ajan palvelut

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2017-2021 merkinnät ja -määräykset

Kartalla esitetään keskuspuistoverkosto ja sitä täydentävät virkistysreitit, ekologiset yhteydet ja näiden katkospaikat, luonnonsuojelualueet ja -kohteet sekä virkistyspalveluista kehitettävät keskitettyjen virkistyspalvelujen kohdealueet, kaupunginosapuistot, uimarannat ja satamat. Vaiheyleiskaavassa tarkistetaan vain osa merkinnöistä. Lisäksi on erillinen kartta kartan 2 kumottavista merkinnöistä ja määräyksistä.

KESKUSPUISTOVERKOSTO

Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnon ympäristöltään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL 128 §:ssä on säädetty.

Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, ja varmistaa virkistys- ja ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus. Alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia rakennuksia sekä hulevesien hallintaan tarkoitettuja rakenteita tarkempien suunnitelmien mukaisesti. Alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen sekä tuhoutuneen rakennuksen uudelleen rakentaminen ovat sallittuja.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu aluevarauksena kantakaupungin keskeiset, laajat ja yhtenäiset virkistys- ja viheralueet sekä niitä

yhdistävät lähivirkistysalueiden ja puistojen sarjat. Keskuspuistoverkoston merkittävä asema kaupunki- ja maisemarakenteen tasapainon, luonnon monimuotoisuuden ja ekologisen kantokyvyn säilyttäjänä. Keskuspuistoverkosto ilmentää maisemakokonaisuuden jatkumista läpi kaupungin ja muodostaa Tampereen kantakaupungin viheraluejärjestelmän ja ekologisen verkoston rungon. Keskuspuistoverkosta täydentävät alueita yhdistävät virkistysyhteydet ja/tai lähivirkistysalueiden sarjat.

Yleiskaavan tavoitteena on, että jokaisella kaupunginosalla on omaleimainen keskuspuisto, keskuspuistoverkosto on kattava ja yhtenäinen sekä viherrakenteen, ekologian että liikkumisen näkökulmasta. Keskuspuistoverkoston tehtävänä on muodostaa selkäranka eri kaupunginosien viheralueille ja -yhteyksille sekä toimia tasapainottavana elementtinä tiivistyvän kaupungin rakennettujen alueiden lomassa, koota virkistystoimintoja ja tarjota monipuolisia vapaa-ajan mahdollisuuksia, lisätä asukkaiden lähiliikkumisen mahdollisuuksia ja asumisviihtyvyyttä, ylläpitää vesitasapainoa, muodostaa pohjavettä, parantaa paikallis- ja pienilmasto-oloja, puhdistaa ilmaa sekä toimia monipuolisena elinympäristönä ja ekologisenä yhteytenä luonnon kasvi- ja eliölajeille.

Keskuspuistoverkostokokonaisuuteen kuuluu erilaisia viheralueita; maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä viheralueita ja puistoja, toiminnallisia virkistysalueita kuten mm. kaupunginosapuistoja sekä luonnonmukaisia viheraluekokonaisuuksia. Keskuspuistoverkoston sisältyy valtaosa niistä Tampereen kaupungin luonnonsuojeluohjelman kohteista, joita ei ole tarkoitus suojella luonnonsuojelulain nojalla. Keskuspuistoverkoston alueella sijaitsevat myös tärkeimmät liito-oravien elinympäristöt ja kulkuyhteydet.

Keskuspuistoverkoston päivittäisessä käytössä / lähivirkistyskäytössä olevat virkistysalueet on tarkoitus asemakaavoittaa virkistysalueiksi alueiden muun asemakaavoituksen yhteydessä. Muilla alueilla keskuspuistoverkosta voidaan ylläpitää ja kehittää virkistys- ja viheralueena yleiskaavan pohjalta. Toimenpiteille tulee tarvittaessa hakea maisematyölupa MRL 128 §:n mukaisesti. Yleiskaavan yleispiirteisyydestä johtuen keskuspuistoverkoston merkinnän alueella sijaitsee myös olemassa olevia asuin- ja muita rakennuksia, joiden säilyttäminen on mahdollista. Asemakaavoittamattomilla alueilla maankäyttölinen lähtökohta on, että olemassa olevia rakennuksia voi korjata ja vähäinen laajentaminen sekä tuhoutuneen rakennuksen uudelleen rakentaminen on mahdollista, mutta uusia rakennuspaikkoja ei saa muodostaa. Rakentamisedellytykset tulee tutkia erillisessä poikkeuslupamenettelyssä.

Tarkemmassa suunnittelussa ja lupien myöntämisessä tulee kiinnittää huomiota siihen, että toimenpiteillä ei heikennetä keskuspuistoverkoston yhtenäisyyttä, hyvää saavutettavuutta tai toimintojen ja luonnonympäristön monimuotoisuutta. Suunnittelussa tulee myös varmistaa, että ulkoilureitit ja ekologiset yhteydet muodostavat jatkuvan verkoston ja alueella olevat luonto- ja kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Lisäksi alueiden suunnittelussa on pyrittävä siihen, että ne ovat ääninympäristöltään viihtyisiä ja muodostavat osan kaupunkihiljaisten alueiden verkosta.

LUONNONSUOJELUALUE TAI -KOHDE

Alueella sijaitsee luonnonsuojelulain tarkoittamia suojeluarvoja. Alueen suunnittelussa on varmistettava, että suojeluarvot eivät vaarannu tai heikenny. Luonnonsuojelualan tarkempi rajaus ja suojelun perusteet määritellään luonnonsuojelulain mukaisella rajaus- tai perustamispäätöksellä.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu luonnonsuojelulain mukaisella rajaus- tai perustamispäätöksellä suojellut luonnonsuojelualueet ja ne Tampereen kaupungin luonnonsuojeluohjelman mukaiset alueet tai kohteet, jotka on tavoitteena suojella kokonaan tai osittain luonnonsuojelulain nojalla. Merkinnällä on osoitettu aluevarauksena yli 5 hehtaarin laajuiset ja kohdemerkinnällä sitä pienemmät luonnonsuojelualueet. Aluemerkitä on yleispiirteinen. Alue- tai kohdemerkintää tulkitaan tarkemman suunnittelun yhteydessä olemassa olevan rajauspäätöksen mukaisesti tai rajaus tarkentuu perustamisesitystä- ja päätöstä tehdessä. Järvensivu-Viinikan ratavarren luonnonsuojelualueet on osoitettu yhdellä kohdemerkinnällä, vaikka siihen kuuluu kolme erillistä aluetta. Aluevarauksella on osoitettu rajauspäätöksellä suojellut Myllypuron puronvarsilehdon, Villilänsaaren, Vaakkolammin, Litokallion, Viikinsaaren, Pyynikin, Kauppi-Niihaman Soukonvuoren, Halimasjärven, Pärrikosken-Peltolammin ja Makkarakjärvi-Viitastenperän luonnonsuojelualueet sekä luonnonsuojeluohjelman mukaiset lidesjärven, Alasjärven-Lahnakallion, Petäjässuon, Härmälän Vähäjärven, Myllyojan-Hupakonjanpuiston, Lukonmäen Pitkäahteen ja Särkijärven Lahdenperän alueet. Kohdemerkinnällä on osoitettu rajauspäätöksellä suojellut Leppiojan, Juhansuon puronvarren, Hiki-vuoren, Pehkusuo, Vuoreksen Koukkujärven ja Järvensivu-Viinikan ratavarren luonnonsuojelualueet ja Särkijärven, Rukkamäen ja Juhansuon jalopuumetsiköt sekä luonnonsuojeluohjelman mukaiset Pappilan-Sikosuon Kirviälänmäki ja Aitovuoren louhikkorotkon alueet. Luonnonsuojelualueita tai -kohteita ei ole tarpeen erikseen asemakaavoittaa. Asemakaavoitus tulee ajankohtaiseksi, jos luonnonsuojelualueen tai -kohteen välittömässä läheisyydessä tutkitaan täydennysrakentamista.



ASUMISEN JA VIRKISTYKSEN SEKOITTUNUT ALUE

Aluetta kehitetään nykyisen virkistyskäytön ja/tai alueen ekologisten yhteyksien lähtökohdista. Alueelle on mahdollista osoittaa täydentävää asuntorakentamista

nykyisten toimintojen väistyttävä ja varmistamalla alueen soveltuminen rakentamiseen.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu mahdollisia uusia ja täydentyviä asuntorakentamisen alueita, jotka kytkeytyvät keskuspuisto-verkoston ja joita tulee kehittää viher- ja virkistysverkoston ja maiseman sekä luontoarvojen ja ekologisen verkoston lähtökohdista. Alueilla tulee toteuttaa monipuolista asuntotuotantoa eri-ikäisille ja -tuloisille sekä eri elämäntilanteessa oleville asukkaille. Alueen käyttömahdollisuuksia yleiseen virkistykseen tulee parantaa ottaen huomioon myös ympäröivien alueiden asukkaiden virkistyskäyttö. Merkinnällä osoitetut alueet ovat lähtökohdiltaan ja kehittämistavoitteiltaan erilaisia.

Länsi-Tampereella tutkittava alue sijoittuu käytöstä poistuvan Raholan jätevedenpuhdistamon ympäristöön, jonka kehittäminen mahdollistaa luoteisten kaupunginosien kytkeytymisen Pyhäjärven rantavyöhykkeeseen. Kehitettävään aluekokonaisuuteen kuuluu puhdistamoalueen lisäksi viereinen Tesoman eritasoliittymän alue sekä mahdollisesti osa Nokian moottoritiealueesta. Alueen suunnittelussa tulee erityisesti varmistaa riittävät rannan suuntaiset viher- ja virkistysyhteydet sekä ekologinen yhteys (seudullinen) ja alueelle osoitetut muut mahdolliset kehitettävät virkistyspalvelut kuten pienvenesatama sekä uimaranta. Virkistysyhteyttä Raholan alueelta Piikahaan kaupunginosapuistoon ja edelleen Tohlopin keskuspuistoverkoston alueelle tulee kehittää.

Eteläisellä alueella tutkitaan Härmälän leirintäalueen kehittämismahdollisuuksia asumisen ja virkistystoimintojen yhteensovittamiseksi.

Särkijärvi-Lahdesjärven alueella on runsaasti rakentamista rajoittavia luonto- ja virkistysarvoja. Alueelle on tehty maankäyttöselvitys, jonka johtopäätöksenä esitetään Hallilan eteläpuolelle sijoitettavaa asumisen aluetta. Alue kytetään olemassa olevaan liikenneverkkoon Vuoreksen puistokadun ja mahdol-


lisesti Loukkaankadun kautta. Alueen asemakaavoituksessa tulee varautua niin ekologisten kuin viher- ja ulkoiluyhteyksien osoittamiseen.

Koillisella alueella Juvankadun varressa tutkitaan mahdollisuutta toteuttaa Kantakaupungin yleiskaavan 1998 täydennysaluevarauksia.

Kaukajärven pohjoisrannalla tutkitaan mahdollisuutta siirtää Kangasalan tie kiinni pohjoispuolella oleviin teollisuustontteihin ja käyttää vapautuvaa katualuetta ja osaa ns. Kristillan alueesta täydentävään asumiseen, virkistykseen ja sou- ja melontastadionin kehittämiseen.

Ruotulan alueella Teiskontien eteläpuolisen maankäytön mahdollinen kehittäminen tulee kytkeä myöhemmin raitiotiepysäkkeihin.

Koillisella alueella oleva Aitovuoren ampumarata-alue lopettaa toimintansa. Rataa ja sen melualueita voidaan kehittää mm. asumiskäyttöön maaperän pilaantuneisuusselvitysten ja mahdollisten puhdistustoimenpiteiden jälkeen.

 **OHJEELLINEN KESKUSPUISTOVERKOSTON KEHITTÄMISTARVEALUE**

Alueelle tulee laatia kokonaissuunnitelma, jonka tavoitteena on vahvistaa alueen tunnettavuutta ja saavutettavuutta koko kaupunkiseutua palvelevana monipuolisena keskuspuistona. Suunnitelmalla tulee yhteen sovittaa virkistystoimintojen ja -palveluiden tarpeet ja muu maankäyttö luonnonympäristön, kulttuuriympäristön ja maiseman arvojen kanssa.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu neljä keskuspuistoverkoston kuuluvaa kokonaisuutta: Kauppi-Niihaman alue, Kaukajärvi-Kirkkosuonnotko-lidesjärvi-Viinikanlahti puistoakseli, Rajämäki-Särkijärvi-Hervannan kanjoni-Solkimäki -virkistysaluekokonaisuus ja Villilänsaari-Mustavuori-Tesomajärvi-Haukiluoman puisto-alue-

kokonaisuus. Aluekokonaisuuksilla on tärkeä kokoava merkitys viherympäristön ja vapaa-ajan palveluiden, maiseman ja kulttuurihistorian sekä ekologisen verkoston kannalta. Alueilla on myös paljon painetta lisätä uusia toimintoja tai yhteensovittava osin ristiriitaisia tavoitteita. Alueet ovat keskenään erilaisia ja niiden kehittäminen omista lähtökohdistaan monipuolistaa kaupungin virkistys- ja viherpalveluiden tarjontaa merkittävästi.

Kauppi-Niihaman alue: *Kauppi-Niihama on kantakaupungin tärkeimpiä virkistys- ja viherpalvelujen alueita. Se muodostaa keskeisen osan Tampereen kaupungin keskuspuistoverkostosta. Kauppi-Niihama on sekä sijainniltaan, kooltaan että luontosuhteiltaan erinomaista ulkoilualueutta. Se palvelee paitsi Tampereen kaupungin keskustaa ja itäisiä kaupunginosia myös koko kaupunkiseutua. Kauppi-Niihaman alueella on pitkä historia kaupungin yleisenä ulkoilun ja vapaa-ajan alueena. Alueella on monipuolisesti erilaisia virkistys- ja vapaa-ajan palveluita, mutta myös painetta edelleen monipuolistaa urheilun ja vapaa-ajan palveluita. Kauppi-Niihaman vertaissuunnitteluhankkeessa 2018-2019 alueelle etsittiin asukkaiden yhteistä kokonaiskuvaava alueen kehittämisestä ja alueen luontoselvitystietoa on täydennetty. Täydentynyt selvitystieto ja vertaissuunnittelijoiden tuottama suunnittelumateriaali toimivat kokonaissuunnitelman pohjana.*

Kirkkosuonnotkon alue: *Kaukajärvi-Kirkkosuonnotko-lidesjärvi-Viinikanlahti on harjujaksoa seuraava laaksomuodostuma, joka on osa kaakko-luode-suuntaista Kangasalan Pitkäjärveltä edelleen Nokianvirralle asti ulottuvaa murroslaaksoa. lidesjärvi muodostaa yhdessä Kirkkosuon alueen kanssa yhden merkittävimmistä avoimista ja puoliavoimista maisematilakokonaisuuksista kaupungin keskustan tuntumassa. Maisema-alueutta rajaa pohjoisessa Kalevankangas, jonka laelta ja rinteiltä aukeavat näkymät kohti puoliavoimaa laaksoa. lidesjärvi ranta-alueineen on arvokas biologinen kokonaisuus, jolla on myös merkittävä luonnonsuojelullinen arvo. Järvi kuuluu valtakunnalliseen lintuvesiensuojeluohjelmaan ja siitä ollaan muodostamassa luon-*

nonsuojelualueutta. Kalevanharju, Aakkulanharju ja Vilusenharju ovat osa geologisesti ja maisemallisesti merkittävää Tampereen kantakaupungin läpi kulkevaa harjujaksoa. Harjujakso kuuluu tärkeään pohjavesialueeseen ja alueella sijaitsee Messukylän pohjavedenotamo. Kehittämisen tarvealue on tarkoituksella rajattu koskemaan myös muuta kehittämistä kuin virkistyskäyttöä. Alue tulee suunnitella kokonaisuutena, jossa alueen kulttuurihistoriallinen ja maisemallinen potentiaali hyödynnetään nykyistä paremmin. Keskeistä alueen suunnittelussa ovat yhteydet paitsi aluetta ympäröiviin kaupunginosaan myös seudullisen saavutettavuuden ja tunnettavuuden kehittäminen ja parantaminen. Avoimen maisematilan väheneminen kantakaupungin alueella sekä Kirkkosuon kulttuurihistorialliset tekijät puoltavat alueen säilyttämistä avoimena myös tulevaisuudessa.

Rajamäki-Särkijärvi-Hervannan kanjoni-Solkimäki -virkistysaluekokonaisuus: *Alue sijoittuu lidesjärvi-Kaukajärvi-laaksomuodostuman eteläpuoleiselle, kaupunkikuvaavaa rajaavalle, metsäiselle kallioselänteelle. Aluekokonaisuus alkaa Pirkkalan rajalta Multisillan Rajamäeltä ja jatkuu Särkijärven, Hervannan kanjonin, Lukonmäen, Selkämäen ja Solkimäen kautta Kangasalan Saarenmaalle asti. Se on yksi kantakaupungin alueen maisemallisesti parhaista virkistysalueista sekä yksi tärkeimmistä seudullisista viheryhteyksistä. Kokonaisuus muodostaa keskeisen osan eteläisen Tampereen keskuspuistoverkostosta. Maisemarakenne on suuntautunut luoteesta kaakkoon, mikä näkyy erityisen hyvin Särkijärvi-Hervannan kanjonissa. Maasto on pieni- ja vaihtelevaa, mutta rinteet ovat selvästi loivempia Särkijärven pohjois- kuin eteläpuolella. Alueella on laaja polku- ja latuverkosto, useita uimarantoja, arvokkaita luontokohteita, Hervannan hyppyrimäenalue ja Särkijärven hyvät virkistyskalastusmahdollisuudet. Alueella on myös runsas käyttäjäpotentiaali ja uusia asuinalueita on suunnitteilla mm. Särkijärven pohjoispuolelle Västringinmäkeen. Aluekokonaisuudelle sijoittuu useita luonnonarvoiltaan merkittäviä kohteita: Multisillan Rajamäki, Särkijärven Lahdenperä, Leppänen ja Lukonlahti sekä Lukonmäen Pitkähäde. Alueella on myös kaksi luon-*

nonsuojelualueutta: Särkijärven pohjoispuolen jalopuumetsikkö ja Hallilan Pehkusuo. Alue muodostaa yhden kantakaupungin tärkeimmistä liito-orava-kokonaisuuksista: lajin on mahdollista kulkea ja asuttaa aluetta aina Kangasalan laajoilta metsäalueilta Pirkkalan Taaporinvuorelle asti. Alue tulee suunnitella kokonaisuutena, jossa kiinnitettäisiin erityistä huomiota ympärivuotisen virkistysreitistön kehittämiseen ja alueen kytkemiseen sekä paikalliseen että seudulliseen viher- ja virkistysverkkoon. Lisäksi tulisi määritellä asumisen ja virkistyssekoittuneiden alueiden tavoitteet viher- ja virkistysverkoston osalta turvaten alueen maisemalliset ja ekologiset arvot.

Villilänsaari-Mustavuori-Tesomajärvi-Haukiluoman puisto: *Villilänsaari on lähiympäristön tärkeä virkistysalue. Saaren länsiosa rauhoitettiin luonnonsuojelualueeksi vuonna 2015. Alue on arvokasta kasvi- ja lintualueutta ja alueelta on sekä liito-orava- että lepakkohavaintoja. Mustavuorella sijaitsee lastenkettelinne ja alue on kokonaisuudessaan vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialueutta. Mustavuoren alue sijoittuu osittain Nokialle ulottuvalle harjujaksolle. Mustavuoren alueella sijaitsee myös ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoitusvarusteita ja niihin kuuluva tykkitie. Tesomanpuisto ja Haukiluomanpuisto ovat osa läntisten kaupunginosien keskuspuistovyöhykettä, jolla on virkistyskäytön lisäksi merkitystä myös kaupunkirakenteen jäsentäjänä. Tesomajärven ympäristön kautta kulkee pohjois-eteläsuuntainen virkistysyhteys Ylöjärven Teivaalanharjulta aina Villilänsaareen asti sekä itä-länsisuuntainen virkistysyhteys Myllypuron Natura-alueelta Tohloppijärven ympäristöön. Aluekokonaisuuteen kuuluu runsas virkistysreitiverkosto, kolme uimarantaa, uimahalli- ja jäähallipalvelut sekä laskettelinne. Virkistysreitiverkostosta merkittävä osa toimii talvisin latuina.*

Alueen kokonaissuunnittelussa tulee huomioida seudullisten yhteyksien kehittäminen sekä Ylöjärven että Nokian suuntaan kasvava käyttöpaine. Samoin alueen saavutettavuutta tulee parantaa ympäröiviltä asuinalueilta. Reitistöjen suunnittelussa keskeistä on eri käyttäjäryhmien huomioiminen sekä reitistöjen

käyttämömahdollisuuksien varmistaminen ympärivuotisesti. Mustavuoren ulkoilualueen potentiaalia monipuolisena ja ympärivuotisena ulkoilualueena tulee kehittää sekä kytkeä alue kiinteämmin ympäröivään vihaverkkoon säilyttäen alueen historialliset kerrostumat. Soranottoalueiden käyttötarkoitus tulee ratkaista ja maisemointi suorittaa loppuun.

Vu KEHITETTÄVÄ KESKITETTYJEN LIIKUNTA-, URHEILU- JA VAPAA-AJANPALVELUIDEN ALUE TAI KOHDE

Alue on varattu liikunta-, urheilu- tai vapaa-ajan palveluille ja niiden tarvitsemille rakennuksille ja rakenteille. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon palveluiden monipuolisuus ja -käyttöisyys, hyvä saavutettavuus erityisesti kävellen, pyörällä sekä julkisella liikenteellä, tapahtumien järjestäminen, keskitetyn pysäköinnin mahdollisuudet sekä luonto- ja muut arvot.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu keskuspuistoverkoston osa-alueet, joissa sijaitsevat keskeisimmät Tampereen kaupungin tai yksityisten toimijoiden liikunta-, urheilupalveluiden ja vapaa-ajan palveluiden toiminnot. Alueet palvelevat laajasti koko palvelualueetta, osa toiminnoista koko kaupunkia ja/tai seutua.

Merkintä ohjaa keskittämään alueita monipuolisiksi kokonaisuiksi, jotka ovat hyvin saavutettavissa erityisesti kävellen, pyörällä ja julkisella liikenteellä. Keskeistä on myös tutkia keskitetyn pysäköinnin mahdollisuuksia ja yhteisten pysäköintitilojen hyödyntämistä esim. tapahtumien aikana. Keskuspuistoverkoston kehittämistarvealueilla suunnittelua tulee tehdä ensisijaisesti kokonaissuunnittelun yhteydessä.

Merkinnällä on osoitettu keskuspuistoverkostolla sijaitsevat Mustavuoren laskettelurinne ja vanha maa-aineisten ottoalue, Hervannan hyppyrimäen alue, Kaupin urheilupuisto, Alasjärven - Niihaman alue ja Kaukajärven soutu- ja melontastadion (rata-alueineen).

Mu MESSU- JA URHEILUKESKUS

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Tampereen messu- ja urheilukeskus. Tampereen messu- ja urheilukeskuksella on merkittävä rooli liikuntapaikkaverkostossa. Keskus toimii urheilukauden ajan muun muassa yleisurheilun, jalkapallon sekä pesäpallon harjoitus- ja tapahtumapaikkana n. 3000 päivittäisellä kävijällä. Tulevaisuuden kehittämistarpeena on yleisurheilun ympärivuotinen harjoittelu- ja kilpailuolosuhde (F-halli). Keskukseen saavutettavuutta tulee parantaa valtakunnallisesti, seudullisesti ja paikallisesti kaikilla kulkuvälineillä.

ge-1 GEOLOGISESTI ARVOKAS KALLIOALUE

Alueen suunnittelussa on otettava huomioon geologisten, maisemallisten ja luonnontieteellisten arvojen säilyminen.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu maakunnallisesti arvokkaat Tuomi-kallio-Pirunvuori, Ristimäki, Hikivuori, Taaporinvuori-Myllyvuori ja Ruskonperä-Houkanvuori kallioalueet, joilla on merkittäviä, maa-aineslain tarkoittamia geologisia, maisemallisia ja luonnontieteellisiä arvoja sekä paikallisesti arvokkaat Väljäsuon kallioalue, Hepovuori, Myllyvuori ja Soukonvuori. Alueilla Rajaukset perustuvat Pirkanmaan maakuntakaavan tausta-aineistoon:

- Luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Turun ja Porin läänissä (VYH 1995)
- Hämeen läänin luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet I ja II (SYKE 1996).
- Pirkanmaan POSKI-hankkeen (2012-2015) arvokkaiden kallioalueiden nykytilan selvitys.

ge-2 GEOLOGISESTI ARVOKAS HARJUALUE

Alueen suunnittelussa on otettava huomioon geologisten, maisemallisten ja luonnontieteellisten arvojen säilyminen.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu valtakunnallisesti arvokas Pyynikin rantakerrostuma-alue ja maakunnallisesti arvokas Pyynikin harjumuodostuman alue, joilla on merkittäviä, maa-aineslain tarkoittamia geologisia, maisemallisia ja luonnontieteellisiä arvoja sekä paikallisesti arvokkaat harjuaalueet, Aakkulanharju ja Epilänharju. Merkinnät perustuvat Pirkanmaan maakuntakaavan tausta-aineistoon:

- Pirkanmaan arvokkaiden harjuaalueiden inventoinnin tarkistus 2014 (Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2014).

OHJEELLINEN VIHERVERKOSTON YHTEYSTARVE-ALUE

Aluetta suunniteltaessa tulee kehittää virkistysyhteyksien toimivuutta, viihtyisyyttä ja turvallisuutta sekä ottaa huomioon toimivien ekologisten yhteyksien ja virkistysyhteyksien kytkeytyminen keskuspuistoverkostoon.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu alueet, joissa ekologinen yhteys on heikko tai puutteellinen ja virkistysyhteyden laatutaso huono, johtuen pääasiassa olemassa olevan tai uuden rata- tai moottoriliikennealueen muodostamasta estevaikutuksesta. Osalla alueista on yleiskaava 2040:n yhteydessä laaditun Kantakaupungin väylien kattamisen selvityksen mukaan maastollisia edellytyksiä kansirakenteiden toteuttamiselle. Merkinnällä on osoitettu

1. Pahaluomanpuiston ja Myllypuron Natura-alueen välinen yhteys, jossa uusi suunniteltava pääradan linjaus voi katkaista ekologisen yhteyden. Myös nykyinen valtatie 3 linjaus aiheuttaa haasteita yhteyden toimivuudelle.

2. Hiedanranta-Epilänharju-Santalahti yhteys, jossa rata ja Paasikiventie aiheuttavat estevaikutusta. Paikalla on osittaista kattamisen potentiaalia.

3. Kalevan keskuspuisto-Kauppi-Linnainmaa yhteys, jossa Teiskontie ja Hervannan valtavyöly aiheuttavat estevaikutusta ja vähentävät viihtyvyyttä. Paikalla on kattamisen potentiaalia.

4. Tasanteen yhteys, jossa suunnitellun valtatie 9 parantamisen ja eritasoliittymän rakentamisen yhteydessä toteutetaan vihersilta.

5. Koilliskeskuksen yhteys, jossa aluekeskustan suunnittelun yhteydessä on tarpeen parantaa virkistysyhteyksiä valtateiden yli. Alueella on kattamisen potentiaalia.

6. Kalevanharju-lidesjärvi-Messukylä yhteys,

7. Kaukajärvi-Vilusenharju yhteys,

8. Vihioja-Nekala-Hatanpää yhteys,

9. Lakalaivan aluekeskuksen yhteydet Peltolammille, Härmälään, Sulkavuoreen ja Lahdesjärvelle

10. Messukylä-Pappila-Janka yhteys

11. Pyynikki-Särkänniemi-Santalahti yhteys

12. Hatanpää-lidesjärvi-Keskusta-Sorsapuisto yhteys

Merkinnän alueilla on pääosin olemassa välttävä virkistysyhteys, kuten kevyen liikenteen silta tai alikulku, mutta ekologiset yhteydet ovat heikot tai ne puuttuvat kokonaan. Alueen suunnittelussa tulee vahvistaa virkistysverkoston toimivuutta / sujuvuutta sekä kehittää yhteyksien viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Tarvittaessa tulisi istuttaa ekologistia yhteyksiä parantavaa kasvillisuutta tai rakentaa vihersiltoja tai alikulkuja. Alueiden toteuttaminen liittyy pääasiassa liikennealueiden ja keskusta-alueiden suunnitteluun.

OHJEELLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Yhteydellä on merkitystä eliölajien liikkumiselle ja luonnon monimuotoisuuden säilymiselle. Ekologisen yhteyden jatkuvuus ja kytkeytyminen keskuspuistoverkoston

tulee turvata. Tarkemman suunnittelun yhteydessä ratkaistaan ekologisen yhteyden sijainti, leveys ja luonne huomioiden arvokkaat luontokohteet, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä varmistetaan, että ekologinen yhteys säilyy mahdollisimman leveänä, puustoisena, kasvillisuudeltaan kerroksellisena ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Ekologinen yhteys on turvattava maisemaa muuttavien maanrakennustöiden, puiden kaatojen tai muiden näihin verrattavien toimenpiteiden yhteydessä. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL128 §:ssä on säädetty.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu keskeisiä keskuspuistoverkoston osia yhdistäviä, luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä eliöiden kulkuyhteyksiä tai sellaiseksi soveltuvaa viherympäristöä. Riittävän laajojen ja monipuolisten viheralueiden lisäksi on tärkeää varmistaa, että lajien siirtyminen alueiden välillä on mahdollista. Ekologisten yhteyksien avulla on mahdollista ylläpitää luonnon monimuotoisuutta, monipuolistaa virkistysverkostoa sekä turvata ekosysteemipalveluja. Kantakaupungin alueella ekologinen verkosto ja virkistysverkosto ovatkin osittain päällekkäisiä. Yhteyden luonne voi vaihdella leveydeltään ja laajuudeltaan puistomaisesta tai luonnonmukaisesta viheralueesta rakennettujen kortteleiden piha-alueisiin. Ekologisesti monipuolisimpia yhteyksiä ovat järvien ja pienvesistöjen ranta-metsiköt sekä vanhat metsät, mutta myös rakennettujen alueiden pihojen ja suojavyöhykkeiden kasvillisuudella on merkitystä ekologisen verkoston toimivuudelle. Liito-orava on toiminut sateenvarjolajina yhteyksiä määriteltäessä. Liito-oravakan suotuisan suojelutason turvaamiseksi on tärkeää varmistaa, että viheralueet muodostavat liikkumista tukevan, yhtenäisen viherverkoston. Ekologisten yhteyksien sisälle on pyritty tuomaan myös niitä liito-oravan elinympäristöjä, jotka eivät ole osa keskuspuistoverkoston. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat suoraan luonnonuojelulla suojeltuja,

vaikka ne eivät sisältyisi viherverkkoon. Ekologisen yhteyden merkinnällä osoitetut alueet ovat osin asemakaavoitettu virkistys- ja viheralueiksi. Tarvittaessa tulee laatia tarkempia luontoselvityksiä, joilla varmistetaan yhteyden riittävä leveys, laadukkuus ja toimivuus ekologisena yhteytenä. Yhteyden leveyden merkitys korostuu, kun yhteyden käyttötarpeet esim. virkistyskäyttö ja hulevesien hallintatarve lisääntyvät. Tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida ekologiin yhteyksiin sijoittuvat arvokkaat luontokohteet sekä alueiden kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot. Samoin tulee turvata liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat sekä elinympäristöjen säilyminen lajille soveltuvina. Ekologinen yhteys tulee toteuttaa yhtenäisenä ja rakenteellisesti monipuolisena ja kerroksellisena. Merkinnän lähelle tuleva täydennysrakentaminen tulee suunnitella siten, että yhteysmerkinnän tarkoittaman olemassa olevan viherrakenteen toimivuus ekologisena yhteytenä ei heikkenisi. Merkintä ohjaa myös asemakaavoittamaan ekologistia yhteyksiä korttelialueille, jolloin rakentamishankkeeseen ryhtyvä olisi velvollinen säilyttämään kasvillisuuden tai toteuttamaan toimenpiteitä ekologisten yhteyksien parantamiseksi. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL128 §:ssä on säädetty.

••••• OHJEELLINEN VIRKISTYSYHTEYS

Keskuspuistoverkoston yhdistävä virkistysyhteys tai lähivirkistysalueiden sarja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys, saavutettavuus, luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä varmistaa virkistysyhteyksien ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta luonnonmukaiseen.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu olemassa oleva tai kehitettävä keskuspuistoverkoston yhdistävä ja täydentävä yhteys, ulkoilureitti tai lähivirkistysalueiden sarja, joka palvelee asuinaluei-

den tai keskustojen virkistys- ja viheryhteytenä ja lähivirkistysalueena. Keskeisenä tavoitteena on parantaa keskuspuistoverkoston saavutettavuutta. Verkosto on laaja sisältäen hyvin erityyppisiä kehittämistavoitteita ja tarpeita. Yhteyden luonne voi vaihdella leveydeltään ja laajuudeltaan rakennetusta puistokadusta, puistomaiseen kaupunkipuistoon ja luonnonmukaiseen metsäiseen viheralueeseen. Virkistys- ja viheryhteyksiä on yleiskaavassa varattu kaupungin eri osiin pääasiassa olemassa olevien asemakaavoitettujen puistojen tai virkistysyhteyksien kohdille siten, että yhdessä keskuspuistoverkoston kanssa ne muodostavat kantakaupungin läpi jatkuvan katkeamattoman virkistysverkoston. Merkinnällä osoitetun yhteyden lisäksi viheralueilla on tai sinne voidaan osoittaa myös muita virkistysreittejä ja polkuja. Merkinnän lähelle tuleva täydennysrakentaminen tulee suunnitella siten, että yhteysmerkinnän tarkoittaman olemassa olevan viherrakenteen toimivuus virkistysyhteytenä ja lähivirkistysalueena paranee. Erityinen kehittämiskohde on katkeamaton rantareitistö, järveltä järvelle johtavat yhteydet ovat myös osa seudullista liikunta-, virkistys- ja luontopalveluita. Tavoitteena on aktivoita Pyhä- ja Näsijärven rantoja ympärivuotisen rannoilla ja järvillä liikkumisen reitteinä, joiden käyttöä tukee virkistyspalveluiden kehittäminen. Ranta-alueille sijoittuvan loma-asutuksen vuoksi virkistysyhteysmerkinnällä on osoitettu myös loma-asunnoille johtavat ajo-yhteydet ja pääsytiät.

----- PYÖRÄLIIKENTEEN SEUDULLINEN PÄÄREITISTÖ

Pyöräliikenteen seudullista pääreitistöä kehitetään korkeatasoisena seutu- ja aluekeskukset yhdistävänä verkona. Pääreitistöä kehitetään nykyisten ja puuttuvien osuuksien osalta laadukkaina, sujuvina, nopeina, houkuttelevina ja turvallisina reitteinä, joilla jalankulku ja pyöräliikenne erotellaan omille väylilleen. Pääreitistön tarkempi sijainti ratkaistaan jatkosuunnittelussa.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu pyöräliikenteen seudullisen pääreitistön tavoiteverkko. Merkinnän tavoitteena on pyöräliikenteen pääreitistön kehittäminen johdonmukaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi verkoksi, joka mahdollistaa sujuvan pyöräilyn yhdistäen kaupunkiseudun keskustat ja aluekeskukset toisiinsa. Reitistön kehittämisellä parannetaan saavutettavuutta pyörällä sekä lisätään pyöräilyn kilpailukykyä ja houkuttelevuutta kulkumuotona. Reitistön kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota väyliä laatuun ja jatkuvuuteen, jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarpeeseen sekä niiden lisäksi mm. opastukseen, liikenneturvallisuuteen, kunnossapitoon, valaistukseen, pintamateriaaleihin ja liittymäjärjestelyihin. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava alueiden ympäristöarvot turvaamalla riittävät tilavaraukset katuvihreän (mm. katu-puut) säilymiselle ja kehittämiselle. Lisäksi pääreittien varrella panostetaan toimiviin matkaketjuihin mm. laadukkailla pysäkkijärjestelyillä ja pyöräpysäköinnillä.

Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko -selvitys on laadittu liikennejärjestelmäsuunnittelun yksikössä osana kantakaupungin yleiskaavan päivitystä. Tarkempi kuvaus löytyy yleiskaavan liiteraportista. Yleiskaavassa esitettyä reitistöä on yksinkertaisesti kaavan esitystavan yleispiirteisyyden vuoksi.

—— PYÖRÄLIIKENTEEN ALUEELLINEN PÄÄREITISTÖ

Pyöräliikenteen alueellista pääreitistöä kehitetään korkeatasoisena seudullisen pääreitistön ja keskeiset asutus-, työpaikka- ja palvelukeskittymät yhdistävänä verkona. Alueellista pääreitistöä kehitetään nykyisten ja puuttuvien osuuksien osalta laadukkaina, sujuvina, viihtyisinä ja turvallisina reitteinä, joilla jalankulku ja pyöräliikenne pääsääntöisesti erotellaan omille väylilleen. Pääreitistön kehittämismahdollisuudet, laatukriteerit, tarkempi sijainti ja yhteensovittaminen muun virkistyskäytön kanssa ratkaistaan jatkosuunnittelussa alueen ympäristöarvot huomioiden.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu seudullista pääreitistöä täydentävä alueellisen pääreitistön tavoiteverkko. Merkinnän tavoitteena on pyöräliikenteen pääreitistön kehittäminen johdonmukaiseksi ja laatutasoltaan yhtenäiseksi sujuvan pyöräilyn mahdollistavaksi verkoksi. Reitistön kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota väyliä laatuun ja jatkuvuuteen, jalankulun ja pyöräliikenteen erottelutarpeeseen sekä niiden lisäksi mm. opastukseen, liikenneturvallisuuteen, kunnossapitoon, valaistukseen, pintamateriaaleihin ja liittymäjärjestelyihin. Lisäksi pääreittien varrella panostetaan toimiviin matkaketjuihin mm. laadukkailla pysäkkijärjestelyillä ja pyöräpysäköinnillä.

Osa alueellisista pääreiteistä sijaitsee keskuspuistoverkostolla (Pyhäjärven rantaosuudet, Suolijärven ylittävä yhteys, Pappila-Kalevan ja Kaukajärvi-Turtolan väliset yhteydet). Näitä reittejä käytetään sekä ulkoilu- ja virkistysreiteinä että viihtyisinä nopean pyöräilyn reiteinä. Keskuspuistoverkolle sijoittuvien pääreitistön osien kehittämisessä ja toteutustavassa on huomioitava alueen virkistys-, kulttuuri- ja ympäristöarvot. Käytettävät laatukriteerit, mm. leveys, erottelu ja pintamateriaalit, ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa alueen arvot huomioiden ja viheralueen luonne säilyttäen. Uittotunnelin kehittämisessä ympärivuorokautisena ja ympärivuotisena yhteytenä tulee huomioida tunnelin mahdolliset rajoitteet, esimerkiksi toimiminen patorakenteena.

Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko -selvitys on laadittu liikennejärjestelmäsuunnittelun yksikössä osana kantakaupungin yleiskaavan päivitystä. Tarkempi kuvaus löytyy yleiskaavan liiteraportista. Yleiskaavassa esitettyä reitistöä on yksinkertaisesti kaavan esitystavan yleispiirteisyyden vuoksi.

KANSALLISEN KAUPUNKIPUISTON ALUE, HAKEMUKSEN RAJAUS (KH 7.12.2020)

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu kansallisen kaupunkipuiston hakeuksen mukainen raja. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta ei päätetä yleiskaavaprosessissa, Tampereen kaupunki hakee kansallisen kaupunkipuiston perustamista ympäristöministeriöltä erillisellä kaupunginhallituksen päätöksellä. Voimaan tultuaan rajauksella on tärkeä informatiivinen merkitys myös yleiskaavassa. Kansallinen kaupunkipuisto on Maankäyttö- ja rakennuslaissa määritelty arvokkaita kulttuurimaisemia ja luonnonalueita yhdistävä kaupunkiympäristön kokonaisuus, jota statuksen ympäristöministeriöltä saanut kaupunki sitoutuu hoitamaan ja kehittämään (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132, 68-71§). Kaupunkipuistoksi rajattu alue perustuu Tampereen tarinaan historiallisena teollisuuskaupunkina järvien ja harjujen solmukohdassa. Tampereen kansallisen kaupunkipuiston erityispiirteitä ovat tunnusomainen ja tunnistettava maisemarakenne sekä historialliset elementit, kuten teollisuushistoria sekä kaupunkirakenteen ajallinen kerroksellisuus. Kansalliseen kaupunkipuistoon ehdotetut alueet muodostavat Tampereen viherveston ytimen. Keskeisenä osana kansallisen kaupunkipuiston toteutusta ovat monimuotoiset ja laajat luontoalueet sekä monipuoliset virkistyspalvelut.

KANSALLISEN KAUPUNKIPUISTON MUUTOSALUE, HAKEMUKSEN RAJAUS (KH 7.12.2020)

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä osoitettu kansallisen kaupunkipuiston muutosalue on kansallisen kaupunkipuiston hakemuksen rajauksen sisältyvä suurpiirteinen ja myöhemmän asemakaavatuksen mukaisesti tarkentuva alerajaus. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta ei päätetä yleiskaavaprosessissa, Tampereen kaupunki hakee kansallisen kaupunkipuiston perusta-

mista ympäristöministeriöltä erillisellä kaupunginhallituksen päätöksellä. Voimaan tultuaan rajauksella on tärkeä informatiivinen merkitys myös yleiskaavassa. Kaupunki sitoutuu hakeuksessa muutosalueen kehittämiseen kansallisen kaupunkipuiston arvojen mukaisesti kaupunkipuiston sisältöön soveltuvilla osa-alueilla erillisten suunnittelua ohjaavien määräysten kautta. Määräykset siirtyvät ympäristöministeriön kansallisen kaupunkipuiston perustamispäätökseen. Kansallinen kaupunkipuisto on Maankäyttö- ja rakennuslaissa määritelty arvokkaita kulttuurimaisemia ja luonnonalueita yhdistävä kaupunkiympäristön kokonaisuus, jota statuksen ympäristöministeriöltä saanut kaupunki sitoutuu hoitamaan ja kehittämään (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132, 68-71§).

◆ ERIKOISPUISTO

Alueita ylläpidetään ja kehitetään omista lähtökohdistaan seudullisesti merkittävänä virkistyspalveluiden, tapahtumien, matkailun ja vapaa-ajan alueina. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee ottaa huomioon erikoispuistojen hyvä saavutettavuus ja esteettömyys sekä olemassa olevat ominaispiirteet ja arvot.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu erikoispuistot, joilla on erityinen merkitys seudullisina virkistyspalveluina, tapahtumapaikkoina tai matkailun kohteina. Osa puistoista on olemassa olevia kaupungin tärkeimpiä keskustapuistoja, matkailukohteita tai nähtävyyksiä ja osa taas uusia suunnitteilla olevia teemapuistoja. Erikoispuistoja ovat: Hatanpään arboretum, Pyynikki, Kalevan liikennepuisto, Vuoreksen liikuntapuisto, Vilusenharjun skeitti- ja bmx-puisto, lidesjärven luontopainotteinen puistokokonaisuus ja Santalahden rantapuisto (Särkänniemen tapahtumapuisto).

● KAUPUNGINOSAPUISTO

Alueella sijaitsee asemakaavan mukainen kaupunginosapuisto. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa kaupunginosapuiston riittävä koko, monipuolinen palvelutaso, hyvä saavutettavuus, miellyttävä ääniympäristö sekä kytkeytyminen ympäröiviin asuinalueisiin ja viherympäristöön.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu olemassa olevat Tampereen kaupungin viheraluejärjestelmän mukaiset kaupunginosapuistot. Kaupunginosapuistot ovat päivittäisen leikin ja oleskelun lisäksi tarkoitettu paikallisia eri ikäryhmien urheilu- ja ulkoiluharrastuksia ja myös tapahtumia varten. Lasten leikkipaikkojen ja pallokenttien lisäksi voi kaupunginosapuistoissa olla erilaisia pelikenttiä ja reittejä. Kaupunginosapuistoja käyttävät usein myös koululaisryhmät, päiväkodit ja perhepäivähoitajat. Kaupunginosapuistot ovat merkittäviä kaupunkikuvan elävöittäjiä. Laajimmat puistot ovat usein pääosin metsäisiä, toiminnallisilta osiltaan rakennettuja puistoja. Kaupunginosien erilaisuudesta ja vaihtelevasta koosta johtuen kaikissa kaupunginosissa ei ole varsinaista kaupunginosapuistoksi luonnehdittavaa puistoa. Kaupunginosapuistoja ovat esimerkiksi Saukonpuisto Petsamossa, Pyhällönpuisto Lentävänniemessä ja Isolammenpuisto Kaukajärvellä. Keskeisiä kaupunginosapuistojen kehittämistavoitteita ovat monipuolisuus, turvallisuus, hyvä saavutettavuus ja miellyttävä ääniympäristö sekä koululaisille ja nuorille suunnattujen palvelujen lisääminen. Kaupunginosapuistot on asemakaavoitettu virkistys- ja viheralueiksi. Kaupunginosapuiston läheisyyteen suunniteltavan täydennysrakentamisen yhteydessä on varmistettava, että kaupunginosapuisto säilyy riittävän laajana. Täydennysrakentamishankkeiden yhteydessä on myös selvítettävä olemassa olevan kaupunginosapuiston riittävyys kasvavalle asukasmäärälle ja tarvittaessa kehitettävä kaupunginosapuiston toimivuutta ja saavutettavuutta. Myös kaupunginosapuistojen esteettömyyden parantamiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota.

OHJEELLINEN UUSI KAUPUNGINOSAPUISTO

Alueelle on varattava tilaa uudelle kaupunginosapuistolle, jonka toteuttaminen on ajankohtainen uuden keskustan tai asuinalueen kehittämisen yhteydessä. Kaupunginosapuiston tulee olla hyvin saavutettava, riittävästi suuri sekä toimintoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolinen.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu uusiin keskustoihin tai kaupunginosaan liittyvä tarve uudelle kaupunginosapuistolle. Uusi kaupunginosapuisto on osoitettu Hiedanrannan ja Ojalan uusiin kaupunginosaan, Teiskontien pohjoispuolelle sijoittuvalla asumisen ja virkistykseen sekoittuneelle alueelle, Hervantajärven uudelle asuinalueelle, Turtolan ja Lakalaivan uusille keskusta-alueille, Ristinarkun täydentyvälle asuinalueelle sekä muuttuvan järjestelyratapihan alueelle. Uusien kaupunginosapuistojen kehittäminen/rakentaminen tulee ajankohtaiseksi, kun yleiskaavalla osoitettu keskusta- tai asuinalue toteutetaan. Kaupunginosapuiston tarkempi sijainti, koko ja toiminnot määritellään tarkemman suunnittelun yhteydessä. Kaupungin osapuisto voidaan toteuttaa kokonaan uutena puistona tai se voidaan osoittaa olemassa olevalle viheralueelle kehittäen sen palveluita ja toimintoja vastaamaan kaupunginosapuiston vaatimus- ja laatutasoa.

OHJEELLINEN UUSI LEIRINTÄALUE

Leirintäalueen sijoittamisen edellytykset ja yhteensovittaminen luontoarvojen ja muiden tarpeiden kanssa tulee tutkia tarkemman suunnittelun yhteydessä. Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi.

Merkinnän kuvaus:

Yleiskaavassa on osoitettu tarve leirintäalueelle, sijoitusvaihtoehtoina Härmälän, Alasjärven ja Suomensaaren ympäristöt. Leirintäalueen sijoittaminen edellyttää laajaa aluekoko-

naisuutta koskevaa suunnitelmaa, joka sovittaa yhteen leirintäalue toiminnon ja alueelle mahdollisesti jäävät toiminnot ja ympäristön asettamat reunaehdot. Tampereen kaupunki laati syksyllä 2019 selvityksen, jossa kartoitettiin leirintämatkailun nykytilaa, tulevaisuuden näkymiä ja alan megatrendejä sekä tarkasteltu leirintäalueen sijoittumisvaihtoehtoja Tampereen alueella. Lisäksi leirintäalueen sijoittamisen edellytyksiä sekä luonto- ja muita arvoja on selvitetty vuoden 2020 aikana Alasjärven ja Suomensaaren alueilla ja ympäristöissä. Selvitysten johtopäätöksenä voidaan todeta, että leirintämatkailu tulee nähdä verkostomaisena palveluna muiden virkistyspalveluiden yhteydessä palvelun monipuolisesti sekä kaupunkilaisia että matkailijoita.



PIENVENE - TAI LAUTTASATAMA

Vesiliikenteen toiminta on otettava huomioon suunniteltaessa lähiympäristön maankäyttöä sekä uusia kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu olemassa olevat pienvene- ja lauttasatamat, joita ovat Jänissaaren, Halkoniemen, Santalahden, Perkiönlahden, Rantaperkiön, Uittotunnelin/Hyhkyn, Rauhaniemen, Katiskanlahden, Tasanteen ja Härmälänsaaren satamat. Satamien perusvarustukseen kuuluvat parkkipaikat, sähköpisteet ja jättepisteet. Lisävarustuksena on mm. septitankkien tyhjennystä, polttoainejakelua ja mastonostureita. Esteettömiä venepaikkoja ja laitureita kalastukseen on toteutettu eri puolilla kantakaupunkia. Satamissa voidaan edelleen kehittää esteettömyyttä, kanoottien säilytysmahdollisuuksia, veneiden, kanoottien ja vesijettien vuokrausta sekä veneiden ja venetarvikkeiden myyntiä. Tällaisten kaupallisten toimintojen satamia voisivat olla esim. uusi Hiedanrannan satama tai Santalahden satama. Vanhat laivalaiturit tulisi kunnostaa käyttökelpoiksi. Rannoissa on jo olemassa sopiva syvyys laivaliikenteelle ja tulevaisuudessa niitä voidaan hyödyntää venematkailun lisäänty-

essä. Veneiden talvisäilytyspaikkojen tarjoaminen ei kuulu kaupungin vastuulle. Kaupungin tavoitteena ei ole osoittaa talvisäilytyspaikkoja kantakaupungin alueelle. Sen sijaan aidattu alue, jossa voisi säilyttää uisteluveneitä yms. veneilykauden aikana, on tarpeen, mutta sen ei tarvitse sijaita vesistöjen välitörmässä läheisyydessä. Merkinnällä osoitettujen pienvene- tai lauttasatamien lisäksi kantakaupungin alueella on pienempiä venevalkamia ja laituripaikkoja.



OHJEELLINEN UUSI TAI KEHITETTÄVÄ PIENVENE - TAI LAUTTASATAMA

Uuden tai kehitettävän pienvene- tai lauttasataman sijoittamisen tai kehittämisen edellytykset tulee tutkia tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu uusia tai kehitettäviä pienvene- tai lauttasatamia, joita ovat Raholan, Hiedanrannan, Viinikanlahden puhdistamon rannan ja Viikinsaaren satamat. Uuden sataman sijoittamisen edellytykset tulisi tutkia asemakaavan tai asemakaavan muutoksen yhteydessä. Erityistä huomiota tulisi kiinnittää pysäköinnin järjestämiseen.



UIMARANTA

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu olemassa olevat uimarannat, joissa on kattava palvelutaso mm. pukusuojat, wc/käymälä ja/tai saunatilat sekä esimerkiksi talviuintimahdollisuus. Uimarantoina on osoitettu Tesomajärven, Tohlopin, Suomensaaren, Tahmelan, Kaukajärven, Suolijärven, Peltolammin, Hervantajärven, Alasjärven sekä Rauhaniemen uimarannat. Merkinnällä osoitettujen uimarantojen lisäksi kantakaupungin alueella on myös pienempiä uimapaikkoja.

OHJEELLINEN UUSI TAI KEHITETTÄVÄ UIMARANTA

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu uudet tai kehitettävät uimarannat. Uusi palvelutasoltaan kattava uimaranta olisi tarpeen sijoittaa Hiedanrantaan, Raholanrantaan, Vuorekseen ja Härmälänrantaan uusien asuinalueiden palveluiksi. Pyynikin ja Lahdesjärven uimarantoja on tavoitteena kehittää. Kehittämisen yhteydessä rannan sijaintia voidaan tarvittaessa muuttaa nykyisestä.



KAUPUNKIHILJAINEN VIRKISTYS-TAI LUONNON-SUOJELUALUE

Alueidenkäytön suunnittelussa tulee pyrkiä siihen, että kaupunkihiljaisilla laajemmilla virkistys- ja luonnonsuojelualueilla melutilanne paranee tai säilyy nykyisellä tasolla.

Merkinnän kuvaus:

Kohdemerkinnällä on osoitettu keskuspuistoverkoston alueella ja luonnonsuojelualueilla olevia laajempia, kaupunkihiljaisia virkistysaluekokonaisuuksia. Merkinnällä pyritään varmistamaan, etteivät (kohdemerkinnällä osoitetut) hiljaiset alueet pienene tai pirstoudu eikä melutilanne niillä heikkene. Vaikutukset alueiden melutilanteeseen tulisi arvioida ja tarvittaessa ottaa huomioon kaikessa maankäytössä.

Merkintä perustuu Tampereen kaupungin kestävä kaupunki-palvelualueen, ympäristönsuojelun, laatimaan selvitykseen: Selvitys Tampereen kantakaupungin hiljaisista virkistysalueista- rajausperusteet sekä alueiden kartoitus ja määrittäminen (2020). Selvityksessä esitetään aluerajauksina melu- ja maankäyttötilanteen pohjalta valitut kaupunkihiljaiset, laajemmat virkistys- ja/tai luonnonsuojelualuekokonaisuudet sekä nii-

den rajausperusteet. Alueiden rajaukset on tehty vuoden 2017 meluselvityksen melumallinnuksen pohjalta siten, että kaupunkihiljaisuuden määrittämisen mukainen päivämelun tavoitetaso 50 dBLAeq alittuu lähes koko alueella. Tampereen hiljaisia alueita arvioidaan meluselvityksessä viiden vuoden välein.

----- YLEISKAAVA-ALUEEN RAJA

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2017-2021. Tarkistettujen merkintöjen kuvaukset.

OHJEELLINEN LUONNON YDINALUE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu ekosysteemipalvelut ja viherrakenne selvityksen (2014) pohjalta luonnon ydinalueeksi luokiteltava laaja yli 100 hehtaarin yhtenäinen ja luontoarvoiltaan monipuolinen metsäalue Kauppi-Niihamassa. Merkintä sisältää luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita. Alueella on myös vuonna 2017 laadittu kantakaupungin meluselvityksen mukaisia hiljaisia alueita, joissa liikennemelun taso on alle 35 dB. Luonnon ydinaluetta ei ole asemakaavoitettu. Luonnon ydinalueen arvot tulisi huomioida Kauppi-Niihaman keskuspuistoverkoston kehittämistarvealueen kokonaissuunnitelmassa. Luonnon ydinalue-merkinnällä on vaikutusta myös Teiskontien varren ja Taysin alueen kehittämissuunnitelmiin ja asemakaavahankkeisiin.

Kartta 2: Viherympäristö ja vapaa-ajan palvelut

YLEISMÄÄRÄYS

Kantakaupungin yleiskaava 2040 kumottavat merkinnät ja määräykset ohjaavat tarkemman tason suunnittelua, kunnes Kantakaupungin vaiheyleiskaava - Valtuustokausi 2017-2021 on voimassa.

Merkinnän kuvaus:

Kantakaupungin yleiskaava 2040 muutos mahdollistaa vaihekaavassa todetut tarkistukset yleiskaavan yleismääräysten, maankäytön, strategisten kehittämisperiaatemerkintöjen sekä liikennejärjestelmän sekä alueiden ja kohteiden erityisomaisuuksia kuvaavien merkintöjen ja määräysten osalta. Kaupunginhallitus voi päättää niiden vaihekaavan merkintöjen ja määräysten voimaan tulosta, joihin ei kohdistu muutoksenhakua.

Kantakaupungin yleiskaava 2040 (voimaan 20.1.2020) kumottavien merkintöjen määräykset

KESKUSPUISTOVERKOSTO

Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toimintoiltaan ja luonnon ympäristöltään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL 128 §:ssä on säädetty.

Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, ja varmistaa virkistys- ja ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus. Alueelle voidaan sijoittaa pääkäyttötarkoitusta palvelevia rakennuksia sekä hulevesien hallintaan tarkoitettuja rakenteita tarkempien suunnitelmien mukaisesti. Alueella olevat rakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten peruseräilyminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen sekä tuhoutuneen rakennuksen uudelleen rakentaminen ovat sallittuja.

ASUMISEN JA VIRKISTYKSEN SEKOITTUNUT ALUE

Aluetta kehitetään nykyisen virkistyskäytön ja/tai alueen ekologisten yhteyksien lähtökohdista. Alueelle on mahdollista osoittaa täydentävää asuntorakentamista nykyisten toimintojen väistyttyä ja varmistamalla alueen soveltuminen rakentamiseen.

OHJEELLINEN KESKUSPUISTOVERKOSTON KEHITTÄMISTARVEALUE

Alueelle tulee laatia kokonaissuunnitelma, jonka tavoitteena on vahvistaa alueen tunnettavuutta ja saavutettavuutta koko kaupunkiseutua palvelevana monipuolisena keskuspuistona. Suunnitelmalla tulee yhteen sovittaa virkistystoimintojen ja -palveluiden tarpeet ja muu maankäyttö luonnonympäristön ja maiseman arvojen kanssa.

KESKITETTYJEN LIIKUNTA-, URHEILU- JA VAPAA-AJAN PALVELUIDEN ALUE

Alue on varattu liikunta- ja urheilu- tai vapaa-ajan palveluille ja niiden tarvitsemille rakennuksille ja rakenteille. Tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon palveluiden monipuolisuus ja monikäyttöisyys, hyvä saavutettavuus, ta-

pahtumien järjestäminen, keskitetyn pysäköinnin mahdollisuudet sekä luonto- ja muut arvot.

OHJEELLINEN KESKITETTYJEN LIIKUNTA-, URHEILU- JA VAPAA-AJAN PALVELUIDEN TARVEALUE

Alueelta tulee selvittää sijoituspaikka keskitetyille liikunta- ja urheilupalveluille. Sijoituspaikan valinnassa tulee huomioida liikunta- ja urheilupalveluiden hyvä saavutettavuus ja tapahtumien järjestäminen.

GEOLOGISESTI ARVOKAS KALLIOALUE

Alueen suunnittelussa on otettava huomioon geologisten, maisemallisten ja luonnontieteellisten arvojen säilyminen.

OHJEELLINEN VIHERVERKOSTON YHTEYSTARVEALUE

Aluetta suunniteltaessa tulee ottaa huomioon viihtyisien ja turvallisten virkistysyhteyksien sekä toimivien ekologisten yhteyksien kytkeytyminen keskuspuistoverkostoon.

OHJEELLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Yhteydellä on merkitystä eliölajien liikkumiselle ja luonnon monimuotoisuuden säilymiselle. Ekologisen yhteyden jatkuvuus ja kytkeytyminen keskuspuistoverkostoon tulee turvata. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL 128 §:ssä on säädetty.

Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee huomioida arvokkaat luontokohteet sekä varmistaa, että ekologinen yhteys säilyy mahdollisimman leveänä, puustoisena ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena.

OHJEELLINEN VIRKISTYSYHTEYS

Keskuspuistoverkostoa yhdistävä virkistysyhteys tai lähivirkistysalueiden sarja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee ottaa huomioon lähivirkistysalueiden riittävyys, luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä varmistaa virkistysyhteyksien ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus. Yhteyden luonne voi vaihdella rakennetusta luonnonomukaiseen.

--- POLKU

● KAUPUNGINOSAPUISTO

Alueella sijaitsee asemakaavan mukainen kaupunginosapuisto. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa kaupunginosapuiston riittävä koko, monipuolinen palvelutaso, hyvä saavutettavuus sekä kytkeytyminen ympäröiviin asuinalueisiin ja viherympäristöön.

○ OHJEELLINEN UUSI KAUPUNGINOSAPUISTO

Alueelle on varattava tilaa uudelle kaupunginosapuistolle, jonka toteuttaminen on ajankohtainen uuden keskustan tai asuinalueen kehittämisen yhteydessä. Kaupunginosapuiston tulee olla hyvin saavutettava, riittävän suuri sekä toimintoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolinen.



PIENVENE - TAI LAUTTASATAMA



UIMARANTA



OHJEELLINEN UUSI TAI KEHITETTÄVÄ UIMARANTA

Kartta 3: Kulttuuriperintö

Kantakaupungin vaiheleiskaava - valtuustokausi 2017-2021 merkinnät ja -määräykset

Kartalla esitetään huomioon otettavat valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaat rakennetun kulttuuriympäristön alueet ja kohteet, kulttuurimaisemat ja arkeologiset kohteet. Vaiheleiskaavassa tarkistetaan vain osa merkinnöistä. Lisäksi on erillinen kartta kartan 3 kumotavista merkinnöistä ja määräyksistä.

YLEISMÄÄRÄYS

Muuttuvan maankäytön alueilla on arvioitava kulttuuriympäristöjä koskeva selvitystarve yhteistyössä museoviranomaisen kanssa. Vesialueiden muuttuvan käytön yhteydessä on arvioitava vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvien selvitysten tarpeellisuus yhteistyössä museoviranomaisen kanssa. Selvitystarvetta arvioitaessa on huomioitava myös arkeologisen tiedon jatkuva täydentyminen. Erityistä huomiota on kiinnitettävä Tampereen maisemallisten erityispiirteiden säilymiseen. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on huomioitava myös palstoittamalla syntyneiden pientaloalueiden arvot.

Merkinnän kuvaus:

Yleismääräyksessä mainituilla muuttuvan maankäytön alueilla tarkoitetaan ensisijaisesti yleiskaavan kartalla 1 osoitettuja Kaupunkistraegian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeitä ja erityisesti vyöhykkeiden sisällä olevia keskustatoimintojen alueita. Kulttuuriympäristöjä koskeva selvitystarve tulee arvioida asemakaavahankkeiden yhteydessä. Selvitystarve tulee arvioida erityisesti, mikäli asemakaavassa muutetaan alueen nykyistä käyttötarkoitusta. Asemakaavahanke ei itsestään selvästi laukaise tarvetta kulttuuriympäristöä koskevien selvitysten laatimiselle, vaan selvitystarve on aina arvioitava tapauskohtaisesti yhteistyössä museoviranomaisen kanssa.

Vesialueiden muuttuva maankäyttö viittaa täydennysrakentamiseen, jossa rantaviivaa muokataan siten, että täydennysrakentamista tulee nykyisille vesialueille. Kaavakartalla näistä alueista on osoitettu Hiedanranta kaavamerkinnällä keskustatoimintojen ja virkistyssekoittunut alue. Myös esimerkiksi Raholan puhdistamon alueelle osoitettu täydentäminen ja Viinikan jätevedenpuhdistamon alueen uusi maankäyttö voivat aiheuttaa muutoksia nykyiseen rantaviivaan.

Arkeologisen tiedon täydentymisellä tarkoitetaan esimerkiksi museoviranomaisen saamia ilmoituksia mahdollisista muinaisjäänöksistä. Mahdolliset muinaisjäänökset ovat löydettyjä kohteita, joista museoviranomainen on saanut ilmoituksen, mutta joita arkeologi ei ole käynyt inventoimassa maastossa. Näistä osa saattaa olla muinaisjäänöksiä, osa muita kulttuuriperintökohteita ja osa sellaisia, ettei niillä ole arkeologista merkitystä. Kaavaselostuksessa on esitetty listaus ja kartta kohteista, joista Pirkanmaan maakuntamuseo on saanut edellä mainitun ilmoituksen ja jotka edellyttävät lisätutkimuksia viimeistään asemakaavoituksen yhteydessä. Selostuksessa oleva listaus on lokakuulta 2020. Lista päivittyy saatujen ilmoitusten perusteella, joten tuorein tieto on aina varmistettava museoviranomaiselta.

Yleismääräyksessä mainitut maisemalliset erityispiirteet viittaavat avoimien maisematiilojen selvityksessä esitettyihin maisemallisesti tärkeisiin selännealueisiin, tärkeisiin lähestymisnäköymiin ja perinnemaisemiin sekä Pirkanmaan ely-keskuksen aineistoissa esitettyihin perinnebiotooppeihin. Pääosa maisemallisesti tärkeistä selännealueista on metsäisiä, jyrkkärinteisiä alueita, jotka sijoittuvat pääasiassa yleiskaavan keskuspuistoverkostoksi osoitetulle alueelle. Tärkeät lähestymisnäky-

mät ovat pääväyliltä avautuvia pitkiä näkymälinjoja kohti keskustaa tai kantakaupungin läpi kulkevaa harjujaksoa. Perinnemaisemat ja -biotoopit ovat joko rakennettuja perinnemaisemia, kuten puutarhakulttuurin avoimia ympäristöjä, tai maaseutumaisia kulttuurimaisemia, kuten niittyjä, ketoja tai ohoja.

Palstoittamalla syntyneistä pientaloalueista on laadittu selvitys "Palstoittamalla syntyneet pientaloalueet Tampereella", joka on valmistunut vuonna 2019. (Selvitys ei ole saavutettava.) Selvityksen arvokkaimmista kohteista ei muodostu riittävän laajoja yleiskaavassa osoitettavia aluekokonaisuuksia. Tarkemmassa suunnittelussa on kuitenkin huomioitava palstoittamalla syntyneiden pientaloalueiden arvot laadittuun selvitykseen pohjautuen. Selvityksessä alueiden arvottaminen sisältyy kunkin alueen esittelyn yhteydessä olevaan yhteenveto-kappaleeseen sekä kartoilla esitettyihin muutokselle herkkiin alueisiin. Selvityksessä todetaan palstoittamalla syntyneiden pientaloalueiden rakentuneen ilman asemakaavan ja rakentamistapaohjeen sääntelyä, eivätkä myöhemmin toteutetut rakennustyypit ole muuttaneet alueiden perusluonnetta. Pientaloalueiden täydentäminen pientaloilla ei siis uhkaa alueiden ominaisluonnetta, mutta erityisesti vanhimman ajallisen rakennuskannan säästäminen ylläpitää alueiden kerroksellisuutta.

Lista kohteista, joista Pirkanmaan maakuntamuseo on saanut ilmoituksen, ja jotka edellyttävät lisätutkimuksia viimeistään asemakaavoituksen yhteydessä:

1, Nurmelinin torppa, mahdollinen muinaisjäänös. Historiallinen torppapaikka: raportin Raninen 2016 kohde 18.

2, Villilä Ala-Villilä, mahdollinen muinaisjäänös. Historiallinen kyläpaikka: raportin Raninen 2016 kohde 21.

3, Villilä Yli-Villilä, muu kohde/mahdollinen muinaisjäännös. Historiallinen kyläpaikka: raportin Raninen 2016 kohde 22.

4, Ratakistonkatu, mahdollinen muinaisjäännös. Historiallinen torpanpaikka: raportin Raninen 2016 kohde 19.

5, Epilänkatu, mahdollinen muinaisjäännös. Historiallinen torpanpaikka: raportin Raninen 2016 kohde 17.

6, Kohma, löytöpaikka. Metsäpölyltä pintalöytönä taitavasti taottu nuolenkärki.

7, Tapatoranlahti, löytöpaikka. Rautakirveen löytöpaikka.

8, Kauppi Irjala, löytöpaikka. Metallinetsinnässä on löytynyt 15 senttimetrin syvyydestä harvinainen Sigismund-kuninkaan hopearaha 1590-luvulta. Löytöpaikka sijaitsee kaukana tunnetuista historiallisista asutuksista. Löytöpaikalla voi olla yhteys Näsijärven jäällä kulkeneeseen talvitiehen.

9, Hepovuori, löytöpaikka. Jääkengän löytöpaikka, löydetty metallinetsinnässä.

10, Pitkäniitty, löytöpaikka. Jääkengän löytöpaikka, löydetty metallinetsinnässä 2014.

11, Ojalan turveradan asuinkasarmi, mahdollinen muinaisjäännös. Mahdollisesti turveradan asuinkasarmien nurkkakiviä. Yleisöilmoitus maaliskuussa 2020.

12, Linnainmaan koulu, mahdollinen muinaisjäännös. Ilmoitus rajapyykkistä, johon liittyy pitkänomainen röykkiö.

13, Ristinarkun pellot valtatie 9 molemmin puolin, mahdollinen muinaisjäännös. Pellolta löytynyt mm. viikinkiaikainen soljen katkelma ja leijonasoljen katkelma. Lisäksi paljon 1800- ja 1900-lukujen metallinetsintöitä.

14, Huringin pelto, löytöpaikka. Lukuisia historiallisen ajan ja rautakauden löytöjä, laaja alue myös lähialueen löydöt.

15, Pulleriikinahde, löytöpaikka. Historiallisen ajan ja rautakauden löytöjä.

16, Messukylän Kirkkosuo, löytöpaikka. Historiallisen ajan ja rautakauden löytöjä.

17, Juvan pelto/Juva, löytöpaikka. Historiallisen ajan ja rautakauden löytöjä.

18, Selkämäki, mahdollinen muinaisjäännös. Mahdollinen kuppi laakean avokallion päällä.

19, Solkivuori, löytöpaikka. Jääkengän löytöpaikka.



Kartalla on esitetty kohteet, joista Pirkanmaan maakuntamuseo on saanut ilmoituksen, mutta joita arkeologi ei ole käynyt inventoimassa maastossa. Kohteet edellyttävät lisätutkimuksia viimeistään asemakaavoituksen yhteydessä. Kartan tilanne on lokakuulta 2020.

ARVOALUEET JA KOHTEET

VALTAKUNNALLISESTI ARVOKAS MAISEMA-ALUE
Alueen suunnittelussa on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät maisema-arvot säilyvät.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu valtioneuvoston vuoden 1995 periaatepäätöksellä valitut valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet sekä maisema-alueiden päivytysinventoinnissa 2015 esitetyt laajennusalueet. Kantakaupungin alueella valtakunnallisesti merkittäviä maisema-alueita ovat maisema-alueiden päivytysinventoinnin mukaan Epilänharju, Pispalan-Pyynikinharju, Kalevanharju ja Aakkulanharju. Näistä Pyynikki on jo aikaisemmin luokiteltu valtakunnallisesti arvokkaaksi maisema-alueeksi. Muut harjut ovat tulleet inventointiin mukaan uusina kohteina. Päivytysinventoinnissa Pyynikin aluerajausta on laajennettu. Edellä mainitut harjualueet ovat osa valtakunnallisesti arvokasta "Pirkanmaan harjumaisemat" -kohdetta. Valtioneuvosto ei ole vielä tehnyt lopullista päätöstä valtakunnallisista maisema-alueista. Kaavamääräyksessä mainittu maisema-arvojen säilyminen viittaa mm. harjuuontoon, geomorfologiaan (maapinnan muodot ja rakenne) ja kulttuurihistoriaan.

Tampereen harjut ovat osa lähes 200 kilometriä pitkää Pohjankankaalta Ensimmäiselle Salpausselälle ulottuvaa saumamuodostumaa. Tampereen kaupungin alueella harjujakso lävistää lähes koko kaupunkialueen luodekaakosuunnassa. Tampereen harjut ovat kulttuurihistoriallisesti merkittäviä ja liittyvät olennaisesti Tampereen kaupungin syntyyn ja kasvuun. Harjujen kasvillisuus on monipuolista ja arvokasta ja ne ovat keskeinen osa kantakaupungin viheralueverkostoa. Tampereen kaupunkirakenne ja maisema-alueet limittyvät toisiinsa ja harjumaisemat ovat maisemanähtävyyksiä. Niillä on merkitystä asukkaiden hyvinvoinnille, aluetaloudelle sekä luonnon monimuotoisuudelle. Pirkanmaan harjumaisema on yhteydessä

asukkaiden ja kaupungin identiteettiin ja se lisää asukkaiden ympäristötietoisuutta. Harjumaisemalla on myös matkailullinen merkitys elinkeinonharjoittajille.

Maisema-alueiden inventoinnin vaikutusarviossa todetaan, että sen oikeusvaikutukset syntyvät kaavoituksen kautta. Alueen sijainti valtakunnallisella maisema-alueella ei pääsääntöisesti aiheuta suoria maanomistajaan kohdistuvia oikeusvaikutuksia, mutta esimerkiksi rakentamisen ja muiden toimenpiteiden lupaharkinnan kautta niitä voi syntyä. Kaavoitukseen niistä syntyy sisältövaatimuksia ja velvollisuus selvittää ympäristövaikutuksia. Kaavoituksen lisäksi maisema-alueet tulisi huomioida maisemaa voimakkaasti muuttavissa hankkeissa, kuten maa-ainesten ottamisessa, teiden rakentamisessa ja rakennusten purkamisessa, joissa päivytysinventoinnin aineisto tulisi huomioida hankkeista ja niiden luvista päätettäessä. Arvokkaat maisema-alueet saattavat paikallisesti rajoittaa tai asettaa reunaehtoja uusiutuvan energian/tuulivoiman/vesivoiman rakentamiselle.

MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ TAI KOHDE (M1-23)

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä tulee turvata ja edistää alueen kaupunkikuvan ja rakennusperinnön arvojen säilymistä ja edelleen kehittämistä. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen. Kohteiden indeksi viittaa merkinnän kuvauksessa esitettyyn luetteloon.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 osoitetut maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Alueen suojelun toteuttamistapa tulisi ratkaista asemakaavoituksella. Tavoitteena on rakennusperinnön ja kulttuuriympäristöjen monimuotoisuuden vaaliminen ja niiden säilymisen turvaaminen tarkoituksenmukaisesti. Aluetta

koskevissa hankkeissa, kaavojen ajanmukaisuutta arvioitaessa ja aluetta koskevissa toimenpiteissä sekä tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennetun ympäristön kokonaisuus, ominaispiirteet ja identiteetti. Erityistä huomiota tulee kiinnittää teollisen Tampereen kulttuuriympäristön säilymiseen ja maisemallisiin erityispiirteisiin. Aluetta koskevassa suunnittelussa tulee kuulla museoviranomaisia. Alueen täydennysrakentaminen on mahdollista. Myös ympäröivien alueiden maankäyttö saattaa vaikuttaa kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen. Vaikutuksia arvojen säilymiseen tuleekin arvioida myös muutettaessa maankäyttöä arvoalueiden välittömässä läheisyydessä.

Luettelo maakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä:

Kaarilan ja Raholan kartanot ja ympäristön asuinalueet M1
Alueeseen kuuluvat aukion lamellitalot, jotka ovat 1960-70-luvulta, Puisto-Kaarilan atrium-talot (kytkettyjä omakotitaloja) vuodelta 1967, Raholan kartano (1700-luvulta) sekä kartanoympäristön asuinalueet ja siirtolapuutarha. Harjun hautausmaa ja kirkon paikka (1600-1800) sekä Gaddin kappeli 1785 liittyvät läheisesti kartanon alueeseen.

Lielahden kartano ja tehdasalue / Hautausmaa ja muistokappeli M2

Kts. kohde M5, johon kohde M2 liittyy. Maakuntakaavassa yhteen liittyvät kohteet on yleiskaavassa erotettu kahdeksi eri kohteeksi esittämisteknisistä syistä.

Niemen kartano ja asuntoalue / Paritalot M3

Kts. kohde M4, johon kohde M3 liittyy. Maakuntakaavassa yhteen liittyvät kohteet on yleiskaavassa erotettu kahdeksi eri kohteeksi esittämisteknisistä syistä.

Niemen kartano ja asuntoalue / Kartano ja asuntoalue M4

Kartanon rakennuksista päärakennus on rakennettu 1861, kellari 1877, navetta/talli 1917-18. Vieraspytinki ja aitta ovat vanhempia. Alueen ominaispiirre on kerroksellisuus, joka on syntynyt maatalouselinkeinon ja puunjalostusteollisuuden toimimisesta samalla alueella ja osin samaan aikaan. A. Ahlström Oy:n Niemen saha toimi kartanon itäpuolella vuodesta 1889 1960-luvulle. Maatalousrakennukset olivat käytössä 1900-luvun alkupuolella omavarai-

suuteen pyrkivän tehdasyhdyskunnan elintarviketuotantoon. Alue liittyy kiinteästi Lielahden kartanon ja tehdasalueen ympäristöön.

Lielahden kartano ja tehdasalue / Kartano ja tehdasalue M5
Vesitorni ja keittämö hallitsevat maisemaa maamerkkeinä. Alue muodostaa kerroksellisen tehdasalueen, jota on täydennetty vähitellen. Lielähti liittyy läheisesti Niemen kartanoon ja asuinalueeseen. Lielahdessa oli aikoinaan isoja maatiloja ja kartanoita, joiden vaikutuksesta perustettiin myös torppia. Teollisuus Lielahdessa alkoi sellun keittolalla kartanon navetassa v. 1914. Lielähti oli vuoteen 1950 asti Ylöjärveä.

Pyynikin kohteet ja Viikinsaari / Varala, Pyynikin Trikoo ja Rosendahl M6

Pyynikin harju kuuluu Tampereen huomattavimpiin luonnonmismakokonaisuuksiin. Sen korkeus Pyhäjärven pinnasta on 77m. Pyynikki on osa pitkää harjumuodostelmaa, joka lähtee Salpausselältä ja jatkuu aina Etelä-Pohjanmaalle asti. Alue on osa valtakunnallisesti arvokasta maisema-alueita. Kun kaupunki perustettiin 1779, saivat kaupunkilaiset Pyynikin alueen yhteislaidunmaaksi ja kerätä sieltä käyttöpuunsa. Pyynikillä on myös merkittävää rakennushistoriaa: Pyynikin Trikoon tuotantorakennukset 1898-1971, hotelli Rosendahl 1977, Pyynikin kesäteatteri 1959/1994, asuinkerrostaloja, työsuhteasuntoja, Varalan urheilupuisto 1893-1976, asuinpientaloja ja tuotantorakennuksia 1800-luvulta alkaen.

Kaupin pumppaamo ja vesitornit/Vanha ja uusi vesitorni M7
Yleinen vesijohto on ollut Tampereella toiminnassa vuodesta 1884 lähtien. Kohteessa on kaksi vesitornia, joiden katolla on observatoriot. Korkeapainevesijohdon säiliö rakennettiin Pyynikille, kun huomattiin että paine keskustassa olevassa vesijohdossa ei riittänyt korkeampia rakennuksia varten. Tämä kävi pieneksi ja uusi rakennettiin Kauppiin 1928. Tämäkin kävi pieneksi ja uusin rakennettiin entisen viereen 1959. Tornit ovat säilyttäneet arkkitehtoniset piirteensä. Kaupinojan pumppulaitos toimii edelleen.

Kaupin pumppaamo ja vesitornit / Kaupinojan pumppulaitos M8

Kts. kohde M7, johon kohde M8 liittyy. Maakuntakaavassa yhteen liittyvät kohteet on yleiskaavassa erotettu kahdeksi eri kohteeksi esittämisteknisistä syistä.

Petsamo M9

Petsamo on 1920-50-lukujen esikaupunki. Asutushistorialtaan Petsamo edustaa työläiskaupunginosaa ja omakotirakentamisen ihanetta sekä puutarhakaupunkiaatetta.

Saukonmäki ja Litukan rivitalot M10

Pistetaloit korkeimmalla kohdalla mäellä ja lamellikerrostaloit rinteitä myötäillen edustivat aikansa aluerakentamisenihanteita. Rakennukset on toteutettu 1960-luvulta alkaen. Saukonmäki vartautuu vähän vanhempaan Kalevan rakentamiseen aivan Saukonmäen naapurissa. Saukonmäki muistuttaa myös Helsingin Pihlajamäen metsälähiötä, joka oli arkkitehti Olli Kivisen ehkä tunnetuin aluesuunnittelutyö. Toisen maailmansodan jälkeen rakennettiin Saukonpuistoon parakkeja, jotka toimivat hätämajoituksena asukkaille. Hätämajoitus kesti aina vuoteen 1958 asti. Silloin valmistuivat Sammonkartanon pistetalot. Ludekylän kaupungin vuokratalot lievittivät kansalaissodan jälkeistä asutuspulaa. Litukan kaksikerrosiset rivitalot ja kahteen osaan Kekkosen tien vuoksi jakaantunut siirtolapuutarha sijoittuvat myös alueelle. Alueella on vapaa-ajan, työväenkuulttuurin ja puutarha-aatteen historian rakennuksia.

Kalevan ateljeetalo M11

Kalevan ateljeetalo on rakennettu Taiteilijaseuran jäsenten asunoina ja työtiloina v. 1961. Rakennus on edelleen käytössä ja sitä on pidetty kunnossa. Rakennus sijaitsee Kiovanpuiston eteläpuolella viihtyisässä viherympäristössä. Ateljeitten suuret ikkunat avautuvat pohjoiseen, kuten taiteen tekemisessä on tärkeää. Valo on silloin melko samanlainen, vuodenaikasta riippumatta.

Kantasairaala, voimalaitos ja asuinrakennukset M12

Arkkitehtikilpailun voittivat arkkitehdit Erkki Helamaa ja Veijo Martikainen. V. 1958 aloitettiin rakennustyöt ja v. 1962 sairaala aloitti toimintansa. Uusia rakennuksia on rakennettu jatkuvasti ja muutos alueella onkin pysyvää. Sairaalaan puhutaan campus-alueena ja se on monipuolinen terveydenhoidon opetus-, terveysteknologia- ja yritysalue. Alueella on tärkeä rooli kaupunkikuvassa, Teiskon tien sisään-tuloväylän varressa ja Kissanmaankadun päätteenä. Hyvin hoidetut viheralueet ovat vastapainona massiiviselle rakentamiselle.

Kissanmaa, Hipposkylä ja Hakametsän jäähalli M13

Kissanmaan asemakaavoitusta voidaan pitää koko maata ajatellen huomattavana esimerkkinä toisen maailmansodan jälkeen vallinneista suunnitteluhanteista. Kissanmaalla ei ole tyypitaloja, mutta talot ovat kuitenkin hyvin saman henkisiä. Rakentamisessa pyrittiin yhtenäiseen toteutukseen luontosuhteita myötäilevällä, mutta silti kurinalaisella yleisotteella. Hakametsän jäähalli on Suomen ensimmäinen (1965). Hipposkylän puukerrostaloit on rakennettu 1947-49. Hipposkylän kaksikerrosiset kerrostaloit on toteutettu vapa-ajan rakentamisena ja sosiaalisena asuntotuotantona.

Kauppaopisto M14

Rakennus on toteutettu kilpailuvoiton perusteella ja on edustava modernin aikakauden kohde. Rakennus otettiin käyttöön v. 1965.

Ruotula M15

Kerrostaloissa käytössä ollut betonielementtitekniikkaa haluttiin hyödyntää myös pientalorakentamisessa ja kytketty omakotitalo-tyyppi Ruotulanrivi syntyi. Vaikka asukkaat ovat olleet taloihin tyytyväisiä, ei rakennustapa yleistynyt pientaloihin. Arvoalueeseen kuuluu myös lamelli- ja pistetaloja sekä omakotitaloja vuosilta 1963-66. Ruotulan alue ilmentää teollisuuskaupungin suunnitelmallista laajentumista mm. korkeatasoisella asuinaluesuunnittelulla.

Messukylän kirkot ympäristöineen / Vanha kirkko ja ympäristö M16

Paikan nimi on syntynyt keskiajalla, kun pappien piti pitää kirkossa messuja. Messukylän kappeliseurakunta syntyi 1400-luvulla ja aluksi pystytettiin puinen kirkko. Seurakunnan vaurastuttua rakennettiin vielä olemassa oleva kivinen kirkko 1500-luvun alussa. Messukylänkatu/tie toimii yhtenä sisään-tuloväylänä kaupunkiin. Vanhan Messukylän kunnan keskustan rakenne on edelleen nähtävissä. Palvelut ovat vähentyneet, mutta edelleen on rakennusten alakerroissa liiketiloja ja liiketoimintaa.

Messukylän kirkot ympäristöineen / Uusi kirkko ja ympäristö M17

Kts. kohde M16, johon kohde M17 liittyy. Maakuntakaavassa yhteen liittyvät kohteet on yleiskaavassa erotettu kahdeksi eri kohteeksi esittämisteknisistä syistä.

Kaukajärven aloituskorttelit ja Haihara M18

Keskisen ja Ahdin rakennusliikkeet ostivat Haiharan kartanon maat ja Tampereen laajin yksityinen aluerakentamiskohde sai alkunsa. Pitkät ja matalat talonauhat korostavat maiseman vaakasuoria linjoja Kaukajärven viettävällä rinteellä. Alueen yleisilme on hyvin yhtenäinen ja tyylikäs nauhaikkunoiden ja valkoisen ulkoverityksen johdosta. Alue on selkeästi rajautuva kokonaisuus ja venesatama sekä rantapuistot täydentävät alueen viihtyisyyttä.

Hypösen kenkätehdas ja Lokomon hallit M19

Alue ilmentää suurten teollisuuslaitosten 1900-luvun alun rakentamista. Sijoittuminen irti koskesta radan varteen on seurausta koskivoimasta vapautumisesta. Junaradan läheisyys taas on tärkeä kuljetusten vuoksi. Tiilirakennus muodostaa dominantin kaupunkikuvassa.

Rantaperkiö M20

Rantaperkiö on Hatanpään kartanon takamaille ja huvila-alueelle rakennettu esikaupunki Härmälän tapaan. Rantaperkiön aluetta on asutettu jo 1880-luvulta lähtien. Koulu valmistui 1925. Alueeseen kuuluvat myös Hatanpäänhovi, Pyhäjärven rantapuisto, Perkiönpuiston rivitalot 1956-57 sekä kerrostalot 1950- ja 1960-luvuilta. Rantaperkiö muodostaa asuntonauhan teollisuusalueen luoteispuolelle.

Härmälä M21

Härmälä sai nimensä Härmälän talosta, joka sijaitsi Valmetin alueella. Härmälä on Hatanpään kartanon takamaille ja huvila-alueelle rakennettu esikaupunki. Alue rakentui pääasiassa omakotialueeksi 1930-luvulla. Valmetin työväestöstä varten rakennettiin myös kerrostaloja. Aluetta on laajennettu useaan otteeseen, mm. lentokentän siirryttyä Pirkkalan puolelle 1980-luvulla. Alueeseen kuuluvat Härmälän teollisuusalue ja Pyhäjärven rantapuisto, Nuolialantien asuin- ja liiketalo, Toivonkadun ja Tuomaankadun pienkerrostalot. Asemakaavalla on suojeltu laajahko omakotitaloalue, talot rakennettiin 1920-40-luvuilla. Härmälän tunnusmerkki on kerroksellinen ja osa-alueittain yhtenäinen rakennuskanta. Puolustushallinnon rakennusperinnön säilyneet osat Pyhäjärven rannassa ovat ilmailuhistoriallisesti merkittäviä.

Peltolampi M22

Peltolampi on keuhkokaavioon perustuva metsälähiö. Alue koostuu keskeisestä puistosta, lamelli- ja pistetaloista sekä koulusta, 1960-luvulta alkaen. Peltolampi on ajallisesti ja tyylillisesti hyvin yhtenäinen kokonaisuus. Rakennuskanta muodostuu yhtenäisen arkkitehtuurin omaavista lamellitaloista, pistetaloista ja rivitaloista. Lähiöasemakaava v. 1964 on toteutunut pääosin. Peltolampi edustaa väljää 1960-luvun lähiökauden rakennustapaa, jossa elementtitekniikka ei ole johtanut yksitoikkoiseen yleisvaikutelmaan. Lamellien, pistetalojen ja rivitalojen suhde on tasapainoinen. Peltolammilla toteutettiin ensimmäistä kertaa Suomessa 3M-modulia. Ensimmäiset lamellitalot valmistuivat Vaahterakujan varrelle ja tällä hetkellä iso osa niistä on opiskelija-asuntoja. Koko alueen rakennuksissa on käytetty herkkää vaaleaa väriskaalaa.

Pyynikin kohteet ja Viikinsaari / Viikinsaaren ravintola M23

Viikinsaari kuului 1800-luvun alkupuolella Nikkilän taloon ja sittemmin saaren osti Viikin kartanon omistaja, minkä myötä nykyinen nimi syntyi. 1870-luvun alusta lähtien leipuri- ja kondiittorimestari Tallqvist piti ravintolaliikettä saarella. Ravintola oli tamperelaisen herrasväen suosima ulkoilmaravintola aina

1880-luvun loppupuolelle saakka, jolloin se suljettiin. Sen jälkeen siellä oleili muutaman vuoden Tallqvistin päsejä ja riehakasta joutoväkeä Pirkkalasta ja Tampereelta. Vuonna 1893 kaupunki osti saaren ja uusi ravintola rakennettiin palaneen tilalle 1895, mutta sekini paloi. Nykyinen ravintola rakennettiin v. 1900.



PAIKALLISESTI ARVOKAS RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ (P1-19)

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä tulee turvata ja edistää alueen kaupunkikuvan ja rakennusperinnön arvojen säilymistä ja edelleen kehittämistä. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen. Kohteiden indeksi viittaa merkinnän kuvauksessa esitettyyn luetteloon.

Jälleenrakennuskauden alueilla (P9-19) ei tule sallia alkuperäiseen kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan olennaisesti vaikuttavia muutoksia.

Merkinnän kuvaus:

Kohteista kahdeksan ensimmäistä (P1-8) perustuvat EHYT-hanketta varten vuosina 2009-2011 laadittuihin keskustan ulkopuolisten asuinalueiden selvityksiin. Kyseiset selvitykset kattavat Hervantaa lukuun ottamatta kaikki keskustan ulkopuolella sijaitsevat merkittävät kerrostalovaltaiset alueet 1940-luvulta 1980-luvun alkuun. Kaavakartalla osoitetut kahdeksan aluetta sisältävät selvitysten yhteenvetokartoilla punaisella värillä esitetyt aikakauden edustavat asuinalueet tai alueen osat. Näillä alueilla alkuperäinen korttelirakenne, ympäristö ja rakennuskanta ovat säilyneet ja ne on arvioitu selvityksissä arkkitehtonisesti arvokkaiksi kokonaisuuksiksi. Kyseiset alueet ovat arkoja muutoksille.

Kohteista yksitoista jälkimmäistä (P9-19) perustuvat vuonna 2016 valmistuneeseen selvitykseen "Yhtenäisten pientaloalueiden arvovälitys, jälleenrakennuskausi". Selvitys keskittyi alueisiin, jotka oli osoitettu kantakaupungin yleiskaavassa 1988

merkinnällä /S/, jälleenrakennuskauden alue. Kaavamääräyksessä mainitut säilytettävät kulttuuriympäristön ominaispiirteet tarkoittavat jälleenrakennuskauden alueiden rakennusten osalta esimerkiksi julkisivumateriaaleja, kattokaltevuuksia, julkisivuaukosta ja rakennusten ulokkeita. Asuin- ja talousrakennusten sijainnin ja koon tulee sopeutua alueen alkuperäiseen luonteeseen, ja myös katutilan ominaisuuksissa tulee säilyttää alkuperäistä luonnetta. Mikäli alueella laaditaan vain yhtä tonttia koskeva asemakaavamuutos, kaava-asiakirjoissa tulee esittää periaatteet siitä, miten ympäröivillä tonteilla voidaan toteuttaa vastaava muutos, esim. täydennysrakentaminen. Kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan olennaisesti vaikuttavat muutokset tarkoittavat mm. tonttijakoja, jotka johtavat alueen alkuperäisen luonteen muutoksiin mm. rakenteen tiiveyden ja katunäkymien osalta. Alueita koskevia muutoksia suunniteltaessa tulee kiinnittää huomioita myös kasvullisten alueen osien merkitykseen alueen kaupunkikuvassa ja alkuperäisessä asemakaavassa.

Myös ympäröivien alueiden maankäyttö saattaa vaikuttaa kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen. Vaikutuksia arvojen säilymiseen tuleekin arvioida myös muutettaessa maankäyttöä arvoalueiden välittömässä läheisyydessä.

Luettelo paikallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä:

Tohlopin rivitaloyhtiötä P1

EHYT-selvityksen kohde. Tohlopinkadun rivitalot (Tohlopin itäisempi alue) edustavat konstruktivistista tyylisuuntausta. Arkkitehtuuri on onnistunut. Alkuperäinen vaalea seinäväri on säilytetty. Alueen monipuoliset viheralueet ovat hyvin asukkaiden saavutettavissa. Katraankadun väljä rivitaloalue (läntisempi alue) vuodelta 1970 on vihreine piha-alueineen hyvä esimerkki aikansa pientaloarkkitehtuurista. Läntisempi alue ei sisällynyt kantakaupungin yleiskaavan 2040 arvoalueisiin.

Kohmankaaari / Ristikivi P2

EHYT-selvityksen kohde. Kerrostaloryhmä on rakennettu 1964-73. Alue edustaa "asumasolua", jossa on keskeinen puisto ja ulkosyöt-

teinen katuverkko. 1963 perustettu Ristikukkula oli Tampereen ensimmäinen asunto-osuuskunta ja yksi maan varhaisimpia. Aluetta on täydennetty rivitaloilla 1970-luvulla ja uusilla kerrostaloilla viime vuosina. Kohmankaaren itäosan rivitaloalue on arkkitehtonisesti edustava.

Raholan asuinalueet ja Piikahaka P3

EHYT-selvityksen kohde. Omakotitalot on rakennettu 1950-luvulta alkaen, keskusta-alueen kerrostalot 1960-luvulta alkaen. Alue on metsäkaupunki-ihanteen mukainen: alueella on oma lähipuisto, asuntokanta on monipuolista ja palvelut on keskitetty aukion laidolle. EHYT-selvityksessä arvokkaaksi kokonaisuudeksi arvioidut kokonaisuudet sisältyvät pääosin yleiskaavan merkintään P12.

Lentävänniemi P4

EHYT-selvityksen kohde. Lentävänniemi oli ensimmäisiä aluerakennuskohteita Tampereella. Alerakentaminen alkoi, kun maat siirtyivät kaupungin omistukseen. Lentävänniemen ja viereisen Jänislahden asuntoalueen historia ulottuu kivikaudelle. Lentävänniemi oli vuoteen 1950 asti Ylöjärveä.

Rautaharkko P5

EHYT-selvityksen kohde. Alue on perustettu Hatanpään kartanon maille ja maat siirtyivät v. 1913 kaupungin omistukseen. V. 1949 alue asemakaavoitettiin ja alueen rakentuminen tapahtui pääosin 1950-luvulla. Alueelle sijoittuu pääasiassa pientaloja. Alueen merkittävien kerrostaloryhmä on Kartanonkadun kiilamaisen tontin 1969 valmistuneet neljä eri taloa sisältävä Lokomonlinna tai Lokomonhovi (lempinimeltään "Kultaharkko"). Viheralue talojen välissä kuvastaa hyvin rakennusajankohdan piharakennustyyliä.

Taatala P6

EHYT-selvityksen kohde. Taatalan tori ja Koivistontien varsi muodostavat 1950-luvulla kaavoitetun Taatalan keskustan, joka toteutui pääosin 1960-luvun alkupuolella. Koivistontien rapatut/punatiiliset rintamamieskerrostalot 1960-luvulta muodostavat edustavat ja korkeatasoiset 1960-luvun alun kaupunkikorttelit.

Linnainmaa P7

EHYT-selvityksen kohde. Kohde ei sisällynyt kantakaupungin yleiskaavan 2040 arvoalueisiin. Alueen suunnittelusta on vastannut Arkkitehtitoimisto Pekka Ilveskoski & kumppanit. Alueen rakennuskanta on säilyttänyt alkuperäisen, 80-luvulle tyypillisen ilmeensä. Alueen rakennukset ovat ilmeeltään yhtenäisiä - paikoin vaikutelma on jopa monotoninen. Kerrostaloissa käytetyt aiheet, kuten

punatiilinen materiaailmaailma, valkoiset detaljit sekä päätyjen neliskanttiset erkkeri-ikkunat toistuvat rivitaloissa. Kerrostaloalue jatkuu tyyliään varsin yhtenäisenä Lahtomäenkadun pohjoispuoliselle alueelle, joka ei EHYT-selvityksen johtopäätösten vuoksi ole yleiskaavan arvoaluetta.

Kaukajärvi P8

EHYT-selvityksen kohde. Saarenavainionkadun kerrostalot on rakennettu 1968-73. Alue muodostaa Kaukajärvellä uudemman rakentamisen eheimmän kokonaisuuden.

Kalkku 1 P9

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Kalkun länsiosissa Juuselankadun ja Juuselankujan varrella olevia alueita. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta II-luokkaan, jossa merkittäviä alkuperäisiä arvoja on säilynyt.

Kalkku 2 P10

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Kalkun itäosissa Pitkäniemenkadun itäpuolella olevia alueita. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta II-luokkaan, jossa merkittäviä alkuperäisiä arvoja on säilynyt.

Ikuri P11

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Ikurin eteläosissa Ikurintien, Kylväjäntien ja Kyntäjätien varrella olevia alueita. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta II-luokkaan, jossa merkittäviä alkuperäisiä arvoja on säilynyt.

Rahola P12

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Ippisenkadun ja osittain Voionmaankadun varrella olevia alueita. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta I-luokkaan, jossa alueen alkuperäiset arvot lähes säilyneet.

Niemi P13

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Niemen alueen pohjoisosaa Tapulinkadun, Lauttakadun ja Pirttikadun varrella. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta II-luokkaan, jossa merkittäviä alkuperäisiä arvoja on säilynyt.

Jokipohja P14

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Koskuentien, Päiväläisentien ja Haavikontien varrella olevat alueet. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta I-luokkaan, jossa alueen alkuperäiset arvot lähes säilyneet.

Järvensivu P15

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Kuikankadun varrella ja lidesrannassa Tiirantaipaleen ja Pöllöntaipaleen välillä olevia alueita. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta II-luokkaan, jossa merkittäviä alkuperäisiä arvoja on säilynyt.

Uusikyliä P16

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Kontionkadun varrella ja Uudenkylänkadun länsipuolella olevia alueita. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta I-luokkaan, jossa alueen alkuperäiset arvot lähes säilyneet.

Ruotula P17

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Yli-Huikkaantien ja Ali-Huikkaantien varrella ja Koukkutien länsipuolella olevia alueita. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta II-luokkaan, jossa merkittäviä alkuperäisiä arvoja on säilynyt.

Takahuhti P18

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Irjalan makasiinia ja päiväkotia ympäröivät alueet Kuusimäenkadun, Kolarinkadun, Loutunkadun ja Irjalankadun molemmin puolin. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta I-luokkaan, jossa alueen alkuperäiset arvot lähes säilyneet.

Pappila P19

Yhtenäisten pientaloalueiden arvoselvityksessä (jälleenrakennuskausi) 2016 arvioitu alue. Sisältää Tanhuankadun länsipuolen ja Kukkoinkivenkadun varrella olevat alueet. On arvioitu selvityksessä arvojen säilyneisyyden osalta II-luokkaan, jossa merkittäviä alkuperäisiä arvoja on säilynyt.

■ MUINAISJÄÄNNÖSKOHDE (SM1-60)

Muinaismuistolailta rauhoitettu muinaismuistokohde, kiinteä muinaisjäänös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa ja pyydetävä lausunto. Muinaisjäännöksen laajuus tulee selvittää ennen alueen asemakaavoittamista. Asemakaavoituksen yhteydessä on tarpeen mukaan huomioitava myös kohteen kytkeytyminen riittävän laajasti ympäristöön ja maisemaan. Vesialueiden muuttuvan käytön yhteydessä on arvioitava vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvien selvitysten tarpeellisuus yhteistyössä museoviranomaisen kanssa. Kohteiden indeksi viittaa merkinnän kuvauksessa esitettyyn luetteloon.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Pirkanmaan maakuntamuseon tekemän selvityksen mukaiset muinaisjäänöslöydöt, teollisuuskohteet ja sotahistorialliset kohteet. Ne ovat muinaismuistolain 295/1963 mukaisesti suojeltuja kiinteitä muinaisjäänöksiä ja laki suojaa myös niiden lähiympäristön. Muinaisjäänöskohteita ovat esimerkiksi vanhat rajamerkit ja maakuopanteet. Selvitys valmistui v. 2017 yleiskaavatyötä varten. Kantakaupungin yleiskaavaan 2040 verrattuna kaavakartalle on lisätty selvitysten perusteella kaksi muinaisjäänöskohdetta.

Muinaisjäännöksen laajuus ja säilyneisyys tulee selvittää ennen alueen asemakaavoittamista. Maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ominaispiirteet tulee säilyttää. Alueella sijaitsevien muinaisjäänöskohteiden ja niiden lähialueiden maankäyttöä, rakentamista ja hoitoa suunniteltaessa tulee kiinteiden muinaisjäänösten lisäksi ottaa huomioon muinaisjäänösten suoja-alueet, maisemallinen sijainti ja mahdollinen liittyminen arvokkaisiin maisema-alueisiin ja/tai kulttuuriympäristöihin. Muinaismuistolain mukaan suoja-alueen muodostaa vähintään 2m säde kohteesta. Museoviranomainen määrittelee suoja-alueen tapauskohtaisesti.

Luettelo muinaisjäänöskohteista:

Kohteen nimi	Numero	Tyyppi	Ajoitus
Mustalammi	SM1	puolustusvarustukset	historiallinen
Villilänsalmi	SM2	puolustusvarustukset	historiallinen
Ulvila-Tampere-tie 1	SM3	kulkuväylät	historiallinen
Kalkku Mustavuori	SM4	puolustusvarustukset	historiallinen
Kalkku Mustavuori 2	SM5	maarakenteet	historiallinen
Kaarilan rakuunatorppa	SM6	asuinpaikat	historiallinen
Harjun hautausmaa	SM7	hautapaikat	historiallinen
Miesmäenpuisto	SM8	puolustusvarustukset	historiallinen
Pyhällönpolku	SM9	kivirakenteet	ajoittamaton
Lentävänniemi 1	SM10	kivirakenteet	esihistoriallinen
Lentävänniemi 2	SM11	hautapaikat	pronssi- ja/tai rautakautinen
Lentävänniemi 3	SM12	asuinpaikat	kivikautinen
Reuharinniemi	SM13	hautapaikat	pronssi- ja/tai rautakautinen
Niemi 2	SM14	kivirakenteet	historiallinen
Niemen kylä (Niemis)	SM15	asuinpaikat	historiallinen
Lielahdi rustholli	SM16	asuinpaikat	historiallinen
Pispalan tori	SM17	työ- ja valmistuspaikat	historiallinen
Pispa	SM18	asuinpaikat	kivikautinen
Pispala (Pispala)	SM19	asuinpaikat	historiallinen
Pispalan tukkitie 1	SM20	teollisuuskohteet	historiallinen
Mäkikatu 43	SM21	puolustusvarustukset	historiallinen
Mäkikatu 35	SM22	puolustusvarustukset	historiallinen
Mäkikatu 23, 24	SM23	puolustusvarustukset	historiallinen
Pispalan koulu	SM24	puolustusvarustukset	historiallinen
Pispalanharju	SM25	puolustusvarustukset	historiallinen
Susikolonpuisto	SM26	puolustusvarustukset	historiallinen
Tahmelan lähde	SM27	kultti- ja tarinapaikat	ajoittamaton
Pispalan pulteriaita	SM28	kivirakenteet (rajamerkit)	historiallinen
Pyynikin tulitikkutehdas	SM29	teollisuusrakennukset	1800-luvun jälkipuoli
Hatanpää, Hatanpään muistokivi	SM30	muistomerkit, kultti- ja tarinapaikat	historiallinen

Kohteen nimi	Numero	Tyyppi	Ajoitus
Härmälän vanha silta	SM31	kulkuväylät	historiallinen
Lappi Rauhaniemi	SM32	taide, muistomerkit	historiallinen
Aurinkokallio	SM33	taide, muistomerkit	historiallinen
Niihama Soukko	SM34	kivirakenteet	historiallinen
Lamassaari	SM35	asuinpaikat	rautakautinen
Ruske Waha	SM36	muistomerkit historiallinen	historiallinen
Aitovuoren rako	SM37	muistomerkit	historiallinen
Pappinen 1	SM38	asuinpaikat	kivikautinen
Heikkilänpuisto	SM39	taide, muistomerkit, hakkaukset	ajoittamaton
Linna	SM40	kivirakenteet	rautakautinen
Kukkojenkivenmäki	SM41	hautapaikat	rautakautinen
Takahuhti	SM42	asuinpaikat	historiallinen
Veijanmäenkatu	SM43	asuinpaikat	rautakautinen
Pappulanmäki	SM44	hautapaikat	rautakautinen
Veijankuja	SM45	hautapaikat	rautakautinen
Kalevanrinne NW	SM46	työ- ja valmistuspaikat	historiallinen
Kalevankangas	SM47	maarakenteet	historiallinen
Kalevanrinne SE	SM48	maarakenteet	historiallinen
Kokinpelto	SM49	asuinpaikat	kivikautinen
Messukylän kirkko	SM50	kirkkorakenteet	keskiaikainen
Turtola (Messukylä)	SM51	asuinpaikat	historiallinen
Turtolan makasiini	SM52	muistomerkit	historiallinen
Finninmäki	SM53	kivirakenteet	historiallinen
Lukonlahdentie	SM54	työ- ja valmistuspaikat	historiallinen
Pärrinkoski	SM55	työ- ja valmistuspaikat	historiallinen
Peltolammin kipinäaita	SM56	kulkuväylät	historiallinen
Levo 1	SM57	kivirakenteet	historiallinen
Rajasaari	SM58	kivirakenteet	historiallinen
Multivuori	SM59	kivirakenteet, kiviaidat	historiallinen
Muuransuo	SM60	kivirakenteet	historiallinen

● MUU ARKEOLOGINEN KULTTUURIPERINTÖKOHDE (s1-43)

Maankäytön suunnittelussa tulee ottaa huomioon muut arkeologiset kulttuuriperintökohteet ja niiden ympäristö. Alueella sijaitsevien historiallisten rakenteiden ja kerrostumien poistaminen on sallittua vain erityisestä syystä ja riittävän arkeologisen dokumentoinnin jälkeen. Aluetta koskevista suunnitelmista on kuultava museoviranomaisia. Asemakaavoituksen yhteydessä on tarpeen mukaan huomioitava myös kohteen kytkeytyminen riittävän laajasti ympäristöön ja maisemaan. Kohteiden indeksi viittaa merkinnän kuvauksessa esitettyyn luetteloon.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Pirkanmaan maakuntamuseon tekemän selvityksen mukaiset muut kulttuuriperintökohteet, kuten asuinpaikat/kylätontit ja tiiliruukit. Selvitys valmistui v. 2017 yleiskaavatyötä varten. Kantakaupungin yleiskaavaan 2040 verrattuna kaavakartalle on lisätty selvitysten perusteella yksi muu kulttuuriperintökohde. Lisäksi yksi yleiskaavassa 2040 esitetty muinaisjäänös (Näsijärvi-hylky) on uudessa siirretyssä paikassaan muu arkeologinen kulttuuriperintökohde.

Maisemallisesti säilyneet ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaat ominaispiirteet tulisi säilyttää. Alueella sijaitsevien kohteiden ja niiden lähialueiden maankäyttöä, rakentamista ja hoitoa suunniteltaessa tulee lisäksi ottaa huomioon maisemallinen sijainti ja mahdollinen liittyminen arvokkaisiin maisema-alueisiin ja/tai kulttuuriympäristöihin. Historiallisten (sota-, asutus-, tie-, tms.) rakenteiden ja kerrostumien poistaminen on sallittua vain erityisestä syystä.

Luettelo muista arkeologisista kulttuuriperintökohteista:

Kohteen nimi	Numero	Tyyppi	Ajoitus
Ulvila-Tampere-tie 2	s1	kulkuväylät	historiallinen
Raholan kartano	s2	asuinpaikat	historiallinen
Tohloppi	s3	asuinpaikat	historiallinen
Kaarila	s4	kylänpaikat	historiallinen
Kaarilan - Hyhkyn tie	s5	kulkuväylät	historiallinen
Hyhky (Hyhky)	s6	asuinpaikat	historiallinen
Epilänharju	s7	puolustusvarustukset	historiallinen
Nottbeckin hautausmaan tie	s8	kulkuväylät	historiallinen
Hiedanrannan möljä	s9	teollisuuskohteet	historiallinen
Pättiniemenpuisto	s10	kivirakenteet	historiallinen
Pöllipuisto	s11	kulkuväylät	historiallinen
Ollinoja rajamerkki 8	s12	kivirakenteet	historiallinen
Siivikkala	s13	kylänpaikat	historiallinen
Reuharinsaari	s14	kivirakenteet	historiallinen
Näsijärvi (hylky)	s15	alusten hylkyt	historiallinen
Pyynikki	s16	asuinpaikat	historiallinen
Pyynikinrinne	s17	kaivannot	historiallinen
Vihilahti/Metsola (Metsolan laivalaituri)	s18	kulkuväylät	historiallinen
Sulkavuori	s19	puolustusvarustukset	uusi aika
Romsinlahti	s20	kivirakenteet	historiallinen
Venevalkama	s21	taide, muistomerkit	historiallinen
Pohjoiskallio	s22	taide, muistomerkit	historiallinen
Kaupinpuisto	s23	taide, muistomerkit	historiallinen

Kohteen nimi	Numero	Tyyppi	Ajoitus
Kaupinojan saha	s24	teollisuuskohteet	historiallinen
Kaupinojanlahti	s25	asuinpaikat	historiallinen
Tuomikallio	s26	puolustusvarustukset	uusi aika
Kaupin kivirakenne 2	s27	kivirakenteet	historiallinen
Puolimatkan tiilitehdas	s28	tehdasrakennukset	uusi aika
Järvensivu	s29	asuinpaikat	historiallinen
Puhoonlahti	s30	kaivannot	historiallinen
Takahuhti Irjala	s31	asuinpaikat	historiallinen
Ristinarkku (Takahuhti)	s32	asuinpaikat	historiallinen
Jankankatu 19	s33	asuinpaikat	historiallinen
Provasti (Pappila)	s34	löytöpaikat	kivikautinen, rautakautinen
Sikosuonmäki	s35	kultti- ja tarinapaikat	ajoittamaton, historiallinen
Tampere - Kangasala-tie	s36	kulkuväylät	historiallinen
Juva	s37	asuinpaikat	historiallinen
Haihara Keskinen ja Alanen	s38	asuinpaikat	historiallinen
Haihara Ylinen	s39	asuinpaikat	historiallinen
Juvela	s40	asuinpaikat	historiallinen
Leinola	s41	asuinpaikat	historiallinen
Pöngänmäen torppa	s42	asuinpaikat	historiallinen
Lintukalliontie	s43	kulkuväylät	historiallinen

■ LAILLA SUOJELTU KOHDE (R1-5)

Merkinnän kohteet on suojeltu kirkkolailla. Kohteiden indeksi viittaa merkinnän kuvauksessa esitettyyn luetteloon.

Merkinnän kuvaus:

Kohteet tulee ottaa huomioon asemakaavoituksessa. Lailla on suojeltu yleensä vain rakennus, joissain tapauksissa myös rakennukseen kiinteästi liittyvä piha-alue.

Luettelo lailla suojelluista kohteista:

Viinikan kirkko R1
Kalevankankaan kappeli R2
Kalevan kirkko R3
Messukylän vanha kirkko R4
Messukylän kirkko R5

▬▬▬▬ KANSALLISEN KAUPUNKIPUISTON ALUE, ▬▬▬▬ HAKEMUKSEN RAJAUS (KH 7.12.2020)

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu kansallisen kaupunkipuiston hakemuksen mukainen raja. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta ei päätetä yleiskaavaprosessissa, Tampereen kaupunki hakee kansallisen kaupunkipuiston perustamista ympäristöministeriöltä erillisellä kaupunginhallituksen päätöksellä. Voimaan tultuaan rajauksella on tärkeä informatiivinen merkitys myös yleiskaavassa. Kansallinen kaupunkipuisto on Maankäyttö- ja rakennuslaissa määritelty arvokkaita kulttuurimaisemia ja luonnonalueita yhdistävä kaupunkiympäristön kokonaisuus, jota statuksen ympäristöministeriöltä saanut kaupunki sitoutuu hoitamaan ja kehittämään (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132, 68-71§). Kaupunkipuistoksi rajattu alue perustuu Tampereen tarinaan historiallisena teollisuuskaupunkina järvien ja harjujen solmukohdassa. Tampereen kansallisen kaupunkipuiston erityispiirteitä ovat tunnusomainen ja tunnistettava maisemarakenne sekä historialli-

set elementit, kuten teollisuushistoria sekä kaupunkirakenteen ajallinen kerroksellisuus. Kansalliseen kaupunkipuistoon ehdotetut alueet muodostavat Tampereen viherverkoston ytimen. Keskeisenä osana kansallisen kaupunkipuiston toteutusta ovat monimuotoiset ja laajat luontoalueet sekä monipuoliset virkistyspalvelut.

▬▬▬▬ KANSALLISEN KAUPUNKIPUISTON MUUTOSALUE, HAKEMUKSEN RAJAUS (KH 7.12.2020)

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä osoitettu kansallisen kaupunkipuiston muutosalue on kansallisen kaupunkipuiston hakemuksen rajauksen sisältyvä suurpiirteinen ja myöhemmän asemakaavoituksen mukaisesti tarkentuva aluerajaus. Kansallisen kaupunkipuiston rajausta ei päätetä yleiskaavaprosessissa, Tampereen kaupunki hakee kansallisen kaupunkipuiston perustamista ympäristöministeriöltä erillisellä kaupunginhallituksen päätöksellä. Voimaan tultuaan rajauksella on tärkeä informatiivinen merkitys myös yleiskaavassa. Kaupunki sitoutuu hakemuksessa muutosalueen kehittämiseen kansallisen kaupunkipuiston arvojen mukaisesti kaupunkipuiston sisältöön soveltuvilla osa-alueilla erillisten suunnittelua ohjaavien määräysten kautta. Määräykset siirtyvät ympäristöministeriön kansallisen kaupunkipuiston perustamispäätökseen. Kansallinen kaupunkipuisto on Maankäyttö- ja rakennuslaissa määritelty arvokkaita kulttuurimaisemia ja luonnonalueita yhdistävä kaupunkiympäristön kokonaisuus, jota statuksen ympäristöministeriöltä saanut kaupunki sitoutuu hoitamaan ja kehittämään (Maankäyttö- ja rakennuslaki 5.2.1999/132, 68-71§).

▬ VESIALUE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu vesialueena säilytettävät alueet.

▬▬▬▬ YLEISKAAVA-ALUEEN RAJA

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2017-2021. Tarkistettut merkintöjen kuvaukset.

VALTAKUNNALLISESTI ARVOKAS RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ TAI KOHDE (V1-8)

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Museoviraston RKY2009-inventoinnin mukaiset valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Alueet on kaavakartalla yleistettyinä alueiden yhdistelmänä, Lielahden rautatieasema ja Pyykin näkötorni on esitetty kohdemerkinnällä. Kohteita koskevat tarkemmat tiedot on saatavissa Museoviraston laatimasta inventoinnista. Alueen suojelun toteuttamistapa tulisi ratkaista asemakaavoituksella. Tavoitteena on rakennusperinnön ja kulttuuriympäristöjen monimuotoisuuden vaaliminen ja niiden säilymisen turvaaminen tarkoituksenmukaisesti. Aluetta koskevissa hankkeissa, kaavojen ajanmukaisuutta arvioitaessa ja aluetta koskevissa toimenpiteissä sekä tarkemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennetun ympäristön kokonaisuus, ominaispiirteet ja identiteetti. Eri-tyistä huomiota tulee kiinnittää teollisen Tampereen kulttuuriympäristön säilymiseen ja maisemallisiin erityispiirteisiin. Aluetta koskevassa suunnittelussa tulee kuulla museoviranomaisia. Alueen täydennysrakentaminen on mahdollista. Valtuustokauden 2017-2021 yleiskaavan laatimisen yhteydessä merkinnän kuvausta on täydennetty seuraavasti: Myös ympäröivien alueiden maankäyttö saattaa vaikuttaa kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen. Vaikutuksia arvojen säilymiseen tuleekin arvioida myös muutettaessa maankäyttöä arvoalueiden välittömässä läheisyydessä.

Kartta 3: Kulttuuriperintö

YLEISMÄÄRÄYS

Kantakaupungin yleiskaava 2040 kumottavat merkinnät ja määräykset ohjaavat tarkemman tason suunnittelua, kunnes Kantakaupungin vaiheyleiskaava - Valtuustokausi 2017-2021 on voimassa.

Merkinnän kuvaus:

Kantakaupungin yleiskaava 2040 muutos mahdollistaa vaihekaavassa todetut tarkistukset yleiskaavan yleismääräysten, maankäytön, strategisten kehittämisperiaatemarkintöjen sekä liikennejärjestelmän sekä alueiden ja kohteiden erityisominaisuuksia kuvaavien merkintöjen ja määräysten osalta. Kaupunginhallitus voi päättää niiden vaihekaavan merkintöjen ja määräysten voimaan tulosta, joihin ei kohdistu muutoksenhakua.

Kantakaupungin yleiskaava 2040 (voimaan 20.1.2020) kumottavien merkintöjen määräykset

YLEISMÄÄRÄYS

Muuttuvan maankäytön alueilla on arvioitava kulttuuriympäristöjä koskeva selvitystarve yhteistyössä museoviranomaisen kanssa. Vesialueiden muuttuvan käytön yhteydessä on arvioitava vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvien selvitysten tarpeellisuus yhteistyössä museoviranomaisen kanssa. Eryistä huomiota on kiinnitettävä Tampereen maasemallisten erityispiirteiden säilymiseen.



VALTAKUNNALLISESTI ARVOKAS MAISEMA-ALUE (mav)

Alueen suunnittelussa on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät maisema-arvot, jotka liittyvät harjuluontoon ja kulttuurihistoriaan, säilyvät.



MAISEMALLISESTI JA KAUPUNKIKUVALLISESTI HUOMIOITAVA RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ TAI KOHDE (M1-26)

Aikakautensa edustava alue, alueen osa tai kohde, jossa rakennuskanta ja / tai korttelirakenne ympäristöineen on säilynyt. Aluetta ja kohdetta koskevissa toimenpiteissä, tarkemmassa suunnittelussa tai kaavojen ajanmukaisuutta arvioitaessa on otettava huomioon rakennetun ympäristön kokonaisuus, ominaispiirteet ja identiteetti. Kohteiden indeksointi viittaa kaavaselostuksen liitteenä olevaan luetteloon.



ARVOKAS JÄLLEENRAKENNUSKAUDEN PIEN-TALOALUE (J1-11)

Alueen kaupunkikuvaan vaikuttavat muutokset on ratkaistava asemakaavalla. Asemakaavamuutoksen tulee perustua laajempaa kuin yhtä tonttia koskevaan tarkasteluun.

Alueen ympäristön erityispiirteet, julkisen ja yksityisen tilan suhde ja tonttien rajaaminen kadun suuntaan tulee säilyttää.

Rakennuskannan osalta ensisijaisena tavoitteena on alueen alkuperäisten rakennusten säilyttäminen. Mikäli rakennus korvataan uudella, tulee uuden rakennuksen sijainnin, koon, mittasuhteiden ja muiden ominaispiirteiden soveltua alueen alkuperäiseen ilmeeseen. Kohteiden indeksointi viittaa kaavaselostuksen liitteenä olevaan luetteloon.

■ MUINAISJÄÄNNÖSKOHDE (SM1-58)

Muinaismuistolailta rauhoitettu muinaismuistokohde, kiinteä muinaisjäännös. Alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen ja muu siihen kajoaminen on muinaismuistolain nojalla kielletty. Aluetta koskevista toimenpiteistä on neuvoteltava museoviranomaisen kanssa ja pyydettävä lausunto. Vesialueiden muuttuvan käytön yhteydessä on arvioitava vedenalaiseen kulttuuriperintöön liittyvien selvitysten tarpeellisuus yhteistyössä museoviranomaisen kanssa. Kohteiden indeksointi viittaa kaavaselostuksen liitteenä olevaan luetteloon.

● MUU ARKEOLOGINEN KULTTUURIPERINTÖKOHDE (S1-35)

Maankäytön suunnittelussa tulee ottaa huomioon muut arkeologiset kulttuuriperintökohteet ja niiden ympäristö. Alueella sijaitsevien historiallisten rakenteiden ja kerrostumien poistaminen on sallittua vain erityisestä syystä ja riittävän arkeologisen dokumentoinnin jälkeen. Aluetta koskevista suunnitelmista on kuultava museoviranomaisia. Kohteiden indeksointi viittaa kaavaselostuksen liitteenä olevaan luetteloon.

■ LAILLA TAI SOPIMUKSELLA SUOJELTU KOHDE (R1-6)

Merkinnän kohteet on suojeltu kirkkoloilla tai rautatiesopimuksella. Kohteiden indeksointi viittaa kaavaselostuksen liitteenä olevaan luetteloon.

Kartta 4: Kestävä vesitalous, ympäristöterveys ja yhdyskuntatekninen huolto

Kantakaupungin vaiheleiskaava - valtuustokausi 2017-2021 merkinnät ja -määräykset

Kartalla esitetään kestävän vesitalouden ratkaisut hulevesien hallinnan ja pohjavesien suojelun osalta, melun, ilmanlaadun sekä kemikaalilaitosten huomiointialueet sekä teknisen huollon verkostojen kehittäminen energiahuollon, sähköjakelun, vesihuollon, jätehuollon ja yleisten alueiden huollon osalta. Vaihekaavassa tarkistetaan vain osa merkinnöistä. Lisäksi on erillinen kartta kartan 4 kumottavista merkinnöistä ja määräyksistä.

KESTÄVÄ VESITALOUS

POHJAVESIALUE

Aluetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava ja toteutettava niin, etteivät ne heikennä pohjaveden laatua tai vähennä pohjaveden antoisuutta. Alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, joista voi aiheutua pohjaveden pilaantumisaavaa. Pohjaveden muodostumisen turvaamiseksi puhtaat hulevedet on imeytettävä maaperään ja suositava läpäiseviä pintoja. Likaisia hulevesiä ei saa imeyttää pohjavesialueella vaan ne tulee johtaa alueen ulkopuolelle. Hulevedet on johdettava pois pohjavesialueille sijoituvilta liikennealueilta.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu vedenhankinnan kannalta merkittävät 1 -luokan pohjavesialueet Aakkulanharju ja Epilänharju-Villillä B sekä 1E -luokan pohjavesialue Epilänharju-Villillä A. Pohjaveden pilaamiskielto (=kielto pohjaveden laadun heikentämisestä) on asetettu ympäristönsuojelulaissa (17S, 27.6.2014/527). Tampereen pohjavesialueiden suojelusuunnitelmassa (v. 2011) on esitetty kaavoituksen ja muun maankäytön ohjauksen toimenpiteeksi: "Pohjavettä vaarantavien toimintojen poistumiseen tähtäävä maankäytön ohjaus". Pohjaveden pilaantumiseriskiä aiheuttavan toiminnan arviointi tehdään hankekohtaisesti, esimerkiksi asemakaavamuutoksen yhteydessä, yhteistyössä kaupungin ympäristönsuojeluviran-

omaisen kanssa. Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelmassa (YLA 18.12.2012) on veloitettu turvaamaan pohjaveden laatu sekä pohjaveden määrä (=pohjaveden muodostuminen). Pohjaveden muodostumisen turvaamiseksi edellytetään puhtaiden vesien, kuten kattovesien, imeyttämistä maaperään.

YMPÄRISTÖTERVEYS

YLEISMÄÄRÄYS


Asemakaavoituksen ja muiden hankkeiden yhteydessä on huomioitava alueen maaperän mahdollinen pilaantuneisuus, joka tulee selvittää ennen hankkeeseen ryhtymistä historiatietojen ja tarvittaessa maaperätutkimusten avulla. Tarvittaessa alue tulee kunnostaa valtion viranomaisen edellyttämällä tavalla suunniteltuun käytötarkoitukseensa soveltuvaksi.

Merkinnän kuvaus:

Yleiskaava toteutuu pääosin jo kertaalleen rakennetun kaupungin täydentymisenä ja uudistumisena. Aikaisemman maankäytön ja rakentamisen jälkinä on löydettävissä maaperältään pilaantuneita alueita, joiden huomioiminen ja kunnostaminen on edellytys uutta maankäyttöä suunniteltaessa. Asian selvittäminen tehdään yleiskaavaa tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Historiatiedoilla tarkoitetaan Pirkanmaan ELY-keskuksen ylläpitämää pilaantuneiden maiden rekisteriä, jossa kaava-alueella sijaitsevia kohteita on noin 430 kpl. Järjestelmässä kohteet on luokiteltu mahdollisen maaperän pilaantuneisuuden osalta neljään kategoriaan: toimiva kohde, selvitystä tarvitseva alue, arvioitava tai puhdistettava alue sekä alueella ei puhdistustarvetta. Kohteissa on mukana mm. kantakaupungin yleiskaavassa 2040 erikseen osoitetut vanhat kaatopaikat sekä teollisuuslaitoksia, yhdyskuntateknisen huollon laitoksia, huoltoasemia, pesuloita ja satamia. Rekisteriin ei kuitenkaan

ole tallennettu kaikkia pilaantuneita alueita, joten asemakaavavaiheessa tai viimeistään ennen rakennushankkeeseen ryhtymistä on maaperän tila selvitettävä aina tapauskohtaisesti.

 **KEMIKAALILAITOKSEN KONSULTOINTIVYÖHYKE**
Asemakaavoituksen yhteydessä on pyydetty turvallisuus- ja kemikaaliviraston (TUKES) ja pelastusviranomaisen lausunto. Kohteiden indeksi viittaa kaavaselostuksessa olevaan luetteloon.

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Seveso- ja muiden erityislaitosten konsultointivyöhykkeet (vaarallisia kemikaaleja ja räjähteitä käsittelevät tuotantolaitokset tai varastot). Laitoksen vaikutusalueelle sijoittuvassa maankäytön suunnittelussa on pyydetty turvallisuus- ja kemikaaliviraston ja pelastusviranomaisen lausunto. Kohteet perustuvat TUKES:n 9.9.2020 päivittämään luetteloon. Vaihekaavassa alueelle on lisätty kaksi uutta luettelon mukaista kohdetta:

- t) Keskussairaala, Pirkanmaan sairaanhoitopiirin kuntayhtymä, kv 0,2 km
- u) Paloturvallisuusalan yritys, Mikro-Pulssi Oy, kv 0,2 km

MELU- JA ILMANLAATUSSELVITYSTARPEEN HARKINTA-ALUE

Alue, jolla asemakaavan laadinnan yhteydessä on harkittava melu- ja ilmanlaatuselvityksen tarve.

Merkinnän kuvaus:

Merkintä on laadittu Tampereen meluselvityksen v.2017 laskennalliseen päiväjän melutasoon 55dB (LAeq klo 7-22) pohjautuen (yhteistarkastelu nykytilanne ja ennustetilanne v.2040). Merkintä osoittaa alueet, joilla on harkittava meluselvityksen tarve tarkemmassa suunnittelussa. Tampereen kaupungin melulinjatukset on hyväksytty otettavaksi käyttöön osana kaupunkisuunnittelua (yhdyskuntalautakunta 27.8.2019). Ilmanlaadun selvi-

tystarvealueet sijoittuvat lähtökohtaisesti samoille alueille kuin meluselvitystarvealueet. Ilmanlaadun pitoisuuksia on käsitelty tarkemmin Tampereen ilmanlaatuselvityksessä 2013.

LENTOMELUALUE

Alue, jonka lentomelutason (Lden) vuonna 2040 on arvioitu olevan 55-60 dB. Alueelle ei tule osoittaa uutta melun haitoille herkkää toimintaa. Alueelle voidaan kaa-voittaa pienimuotoista täydennysrakentamista, kuten olemassa olevaan rakenteeseen liittyviä yksittäisiä asuinrakennuksia. Asumiseen ja muille melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyslento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Merkinnän kuvaus:

Merkintä Peltolammin ja Multisillan välisellä alueella perustuu Finavian 18.6.2014 päivättyyn raporttiin: "Tampere-Pirkkalan lentoaseman melutilannevisio vuodelle 2040". Melun haitoille herkkällä toiminnalla tarkoitetaan asumista, sairaaloita, hoitolaitoksia, vanhainkoteja, päiväkoteja ja oppilaitoksia tai muuta näihin rinnastettavissa olevaa toimintaa. Kantakaupungin alueella arvioitu lentomelutaso ei ylitä 60 dB.

LASKEUTUMISVYÖHYKE

Lentokoneiden laskeutumisyvyöhyke, jolla melu on huomioitava rakentamisessa. Asumiseen ja muille melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkovaipan ääneneristävyyslento- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Merkinnän kuvaus:

Lentoliikenteen laskeutumisyvyöhyke kuvaa kiitoteiden jatkeita, joilla esiintyy toistuvia meluhaittoja. Merkintä perustuu Finavialta 8/2020 saatuun rajaukseen, joka perustuu nykyisen kiitotien lentomenetelmiin ja rinnakkaisen kiitotien maankäyttövaraukseen ja ennakoituun käyttötapaan. Laskeutumisreitien pituudet on määritelty laskeutumisreitien ja melutasojen perusteella. Nykyisellä kiitotiellä laskeutumisyvyöhyke ulottuu kauemmas hävittäjäsuihkukoneiden laskeutumisreitien

perusteella. Melun haitoille herkkällä toiminnalla tarkoitetaan asumista, sairaaloita, hoitolaitoksia, vanhainkoteja, päiväkoteja ja oppilaitoksia tai muuta näihin rinnastettavissa olevaa toimintaa.

YHDYSKUNTATEKNINEN HUOLTO

SÄHKÖNJAKELU

VOIMALINJAN YHTEYSTARVE

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Fingrid Oyj:n uusi 110 kV voimajohdhanke Multisilta-Melo, joka sijoittuu nykyisen voimajohdon rinnalle sekä maakuntakaavan mukaiset Tampereen Sähköverkko Oy:n 110 kV voimalinjan yhteystarpeet Nurmi-Naistenlahti, Nurmi-Alasjärvi-Hankio ja Rautaharkko-Multisilta. Nuolen suunta osoittaa sen sähköaseman, johon voimalinjayhteys on tarpeen rakentaa, ei linjan tarkempaa sijaintia.

YLEISTEN ALUEIDEN HUOLTO

MAAN VASTAANOTTO JA -KIERRÄTYS

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu Myllypuron ja Ruskon maanvastaanotto- ja kierrätysalueet. Myllypurossa alue muodostaa kokonaisuuden Nokialle sijoittuvan vastaavan toiminnan kanssa. Vaihekaavassa alueelle on lisätty Ruskon kohde, jossa täyttyneen maanvastaanottoalueen vieressä on tarve tutkia alueen pientä laajentamista.

YLEISKAAVA-ALUEEN RAJA

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2017-2021. Tarkistetut merkintöjen kuvaukset.

VALUMA-ALUEET

Merkinnän kuvaus:

Määräykset perustuvat Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelmassa (YLA 18.12.2012) esitettyihin valuma-aluekoh-

taisiin periaatteisiin. Periaatteita on ajantasaistettu yleiskaavatyön yhteydessä. Määräyksiä on nostettu kantakaupungin mittakaavassa oleellisia periaatteita sekä täsmennetty määräyksiä asiantuntija-arvioon perustuen. Määräysten laadinnassa lähtötietona ovat olleet myös aiemmin kumoutuneet osayleiskaavat.

Valuma-aluekohtaiset määräykset kohdentavat kartan 4 yleismääräystä. Yleismääräys kertoo tavoitetason koko kaava-alueelle. Tarkemmassa suunnittelussa tulee laatia valuma-aluekohtaisten määräysten pohjalta kunkin suunnittelualueen erityispiirteiden ja hulevesiohjelmassa esitetyn tarkentavan tiedon avulla asiantuntija-arvio siitä millä painotuksella periaatejärjestystä sovelletaan. Määräykset ohjaavat myös huleveden laadun hallintaan esimerkiksi biosuodatuksen keinoin. Puhtaiden kattovesien imeyttämistä voidaan edellyttää muuallakin kuin pohjavesialueilla. Määräyksiin kirjatulla velvoitteella tietyn vesistön tilan säilyttämisestä tarkoitetaan erityisesti sitä että kyseisen vesistön ravinnekuormitusta ei tule lisätä. Hulevesivirtaamien rajoittamisella tarkoitetaan kunkin suunnittelualueen erityispiirteisiin perustuen joko yhtä tai useampaa seuraavista: hulevesien synnyn ehkäiseminen, hulevesien imeyttäminen tai hulevesien viivyttäminen. Keskustan valuma-alueen määräkseen kirjatulla hulevesien virtaamaa hidastavilla pinnoilla tarkoitetaan esimerkiksi viherkattoja.

Myllypuron osayleiskaavan (saanut lainvoiman 22.1.2009) Myllypuron Natura-aluetta koskevat määräykset on sisällytetty yleismääräykseen sekä Vihnusjärven valuma-aluekohtaiseen määräkseen.

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2017-2021 yhteydessä Pyhäjärven ja Viinikanojan valuma-alueiden rajausta on Viinikanlahdella laajennettu yleiskaava-aluetta koskevan rajausmuutoksen mukaisesti.

Kartta 4: Kestävä vesitalous, ympäristöterveys ja yhdyskuntatekninen huolto

YLEISMÄÄRÄYS

Kantakaupungin yleiskaava 2040 kumottavat merkinnät ja määräykset ohjaavat tarkemman tason suunnittelua, kunnes Kantakaupungin vaiheyleiskaava - Valtuustokausi 2017-2021 on voimassa.

Merkinnän kuvaus:

Kantakaupungin yleiskaava 2040 muutos mahdollistaa vaihekaavassa todetut tarkistukset yleiskaavan yleismääräysten, maankäytön, strategisten kehittämisperiaatemarkintöjen sekä liikennejärjestelmän sekä alueiden ja kohteiden erityisominaisuuksia kuvaavien merkintöjen ja määräysten osalta. Kaupunginhallitus voi päättää niiden vaihekaavan merkintöjen ja määräysten voimaan tulosta, joihin ei kohdistu muutoksenhakua.

Kantakaupungin yleiskaava 2040 (voimaan 20.1.2020) kumottavien merkintöjen määräykset



PUHDISTETTAVA/KUNNOSTETTAVA ALUE

Alueen pilaantuneisuus tulee selvittää ja kunnostaa käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla.



POHJAVESIALUE

Aluetta koskevat toimenpiteet on suunniteltava ja toteutettava niin, etteivät ne heikennä pohjaveden laatua tai vähennä pohjaveden antoisuutta. Alueelle ei saa sijoittaa toimintoja, joista voi aiheutua pohjaveden pilaantumista. Pohjaveden muodostumisen turvaamiseksi puhtaata hulevedet on imeytettävä maaperään ja suosittava läpäiseviä pintoja. Hulevedet on johdettava pois pohjavesialueille sijoituvilta liikennealueilta.



KEMIKAALILAITOKSEN KONSULTOINTIVYÖHYKE

Asemakaavoituksen yhteydessä on pyydettävä turvallisuus- ja kemikaaliviraston (TUKES) ja pelastusviranomaisen lausunto. Kohteiden indeksi viittaa kaavaselostuksessa olevaan luetteloon.



MELU- JA ILMANLAATUSELVITYSTARPEEN HARKINTA-ALUE

Alue, jolla asemakaavan laadinnan yhteydessä on harkittava melu- ja ilmanlaatuselvityksen tarve.



LENTOMELUALUE

Alue, jonka lentomelutaso (Lden) vuonna 2040 on arvioitu olevan yli 55 dB. Alueelle ei tule osoittaa uutta melun haitoille herkkää toimintaa. Alueella jo olevan asutuksen ja melulle herkän muun toiminnan säilyttäminen, korjaaminen ja vähäinen täydentäminen on mahdollista.

Yleiskaavan toteuttaminen

Yleiskaavoitus ja maankäytön toteuttamisen ohjelmoinnin kytkeytyminen on tärkeää, jotta kaupungin kasvu ja kehitys tapahtuvat hallitusti. Kaupunkirakenteen osalta tavoitteen mukaisen hiilineutraaliuden saavuttaminen vuoteen 2030 mennessä tarkoittaa täydennysrakentamisen monipuolisuutta ja sekoittuneisuutta sekä täydentämisen sijoittamisen ohjaamista kestävästi ilmastopäästöjen kannalta edullisille vyöhykkeille. Lisäksi se on monesti kuntataloudenkin kannalta edullisempaa kuin yhdyskuntarakenteen laajentaminen, sillä täydennysrakentaminen ja tiivistäminen eivät edellytä yhtä laajasti investointeja infrastruktuuriin ja palvelurakentamiseen, kuin kokonaan uusien kaupunginosien rakentaminen.

Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta



Tampereen tavoitteena on kasvaa kestävästi ja olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Keskeistä on vähentää kaupunkikehityksen, asumisen, liikkumisen, energian ja kulutuksen päästöjä. Tavoitteeseen pyritään pääsemään "Hiilineutraali Tampere 2030" -tiekartan avulla. Tiekartta on tehty yhteistyössä kaupungin palvelualueiden, liikelaitosten ja yhtiöiden kanssa ja siinä on asetettu tavoitteet ja toimenpiteet, joilla päästöjä vähennetään ainakin 80 pro-

senttia vuoteen 2030 mennessä. Loput 20 % kompensoidaan hiilinieluilla. Tiekartassa on määritelty kuuden teeman alle 236 konkreettista toimenpidettä. Tiekartta on hyväksytty kaupunginhallituksessa 31.8.2020.

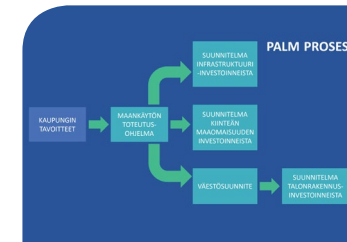
Asemakaavoitusohjelma



Yleiskaavaa toteutetaan asemakaavoituksella. Asemakaavoitusohjelma laaditaan ja hyväksytään kaupunginhallituksessa vuosittain seuraavalle vi-

delle vuodelle. Se valmistellaan yhteistyössä elinvoiman ja kilpailukyvyyn, hyvinvoinnin ja kaupunkiympäristön palvelualueiden kanssa. Vuosien 2021-2025 asemakaavoitusohjelman lähtökohtina ovat kaupunkistrategiassa asetetut tavoitteet rakentamisen riittävän tason mahdollistamisesta ja monipuolisten asumisvaihtoehtojen turvaamisesta. Valmistellussa asemakaavoitusohjelmassa varaudutaan vastaamaan tulevilla viisivuotiskaudella vuosittaiseen väestönkasvun tavoitteeseen. Vuosien 2021-2025 asemakaavoitusohjelma sisältää asuntokerrosalaa yhteensä noin 1 272 000 k-m2 ja muuta kerrosalaa noin 615 000 k-m2. Tampereen kaupungin strategian mukaisesti yhdyskuntarakennetta tiivistetään kaavoittamalla yli 80 % asuinkerrosalasta Yleiskaava 2040 mukaisiin keskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille; tälle kasvun vyöhykkeelle sijoittuu noin 90 % asemakaavoitusohjelman kohteiden asuntokerrosalasta.

PALM (Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelma)



Konsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelma (PALM) on osa kaupungin talous- ja strategiaprosessia. PALM-suunnitelma linjaa

kaupungin maankäytön toteuttamista ja kerää yhteen koko kaupunkikonsernin pitkän aikavälin investointitavoitteet. PALM-suunnittelussa korostetaan palvelujen, asumisen, liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista. Tavoitteena on tehostaa investointien ohjausta ja hyödyntää PALM-työtä investointien suunnittelussa. PALM-suunnitelmassa on esitetty peruskaupungin, liikelaitosten sekä merkittävien tytäryhtiöiden suunnitellut investoinnit vuosille 2021-2035.

Osana PALM-prosessia laadittava maankäytön toteutussuunnitelma on suunnitelma siitä, miten kaupungin tavoitellaan rakentuvan, jotta kaupunkistrategian mukaiset tavoitteet saavutetaan. Aikajänne on 15 vuotta. Kasvutavoite on kaupungin strategian mukainen 1,4 %. Maankäytön toteutusohjelmassa huomioidaan sekä asuntorakentaminen että yritysalueiden rakentuminen. Maankäytön toteutuksen ohjelmoinnin lähtökohdaksi on asetettu noin 3100 uuden asunnon rakentuminen vuosittain, mikä tarkoittaa asuntorakentamisen osalta noin 230 000 k-m2 kerrosalatarvetta vuosittain.

SUMP (Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma)

Tampereella on laadittu Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma. Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) on strateginen suunnitelma, jossa tarkastellaan ihmisten liikkumistarpeita paremman elämänlaadun näkökulmasta. Suunnitelma kuvaa, miten Tampereen strategiassa esitetyt tavoitteet toteutuvat kaupunkiliikumisessa ja siinä on kokonaisvaltainen lähestymistapa liikenteeseen ja liikkumiseen, ja se kuvaa, miten strategian ”Urbaani ja kestävästi kasvava” -tavoite voidaan saavuttaa. Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelma vahvistaa, priorisoi ja konkretisoi yleiskaavassa ja Kestävä Tampere 2030 -ohjelmassa liikkumiselle esitetyjä tavoitteita. Kestävän kaupunkiliikunnan suunnitelmaa on käsitelty kaupunginhallituksessa 18.5.2020 ja se on tarkoitus hyväksyä kuluvalle valtuustokaudella.

Ohjelmat ja hankkeet



Yleiskaava ohjaa monia kaupunkirakenteen kehittämistä koskevia erillisiä ohjelmia ja hankkeita. Yksi täydennysrakentamista ohjaava väline on kunnan maapolitiikka. Tampereen osalta raakamaahankinnan rinnalla kaavoitetun maan hankinta lisää kaupungin omia

mahdollisuuksia täydennysrakentamisen edistämiseen. Tiivistyvän kaupunkirakenteen laatua ohjataan pysäköintipolitiikan linjauksilla, erilaisilla viheralue- ja viherpalveluohjelmilla ja luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmissa. Hulevesien hallinnasta on laadittu päivittyvä hulevesiosiohjelma. Asukkaisiin kohdistuvaa haitallista melua pyritään hallitsemaan meluntorjunnan toimintasuunnitelman avulla. Samaan aikaan yleiskaavatyön kanssa on vireillä kansallisen kaupunkipuiston hakuvaiheen valmistelu.

Seaturatikka



Seaturatikan eli Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnittelussa on tarkasteltu raitiotien laajentamista Tampereelta Pirkkalan, Kangas-

alan Lamminrahkan ja Saarenmaan sekä Ylöjärven suuntiin. Yleissuunnittelun tavoitteena oli määrittää Tampereen kaupunkiseudun raitiotiejärjestelmän kehittämisspolku. Yleissuunnittelu aloitettiin kesällä 2019 ja työssä tutkittiin ja vertailtiin vaihtoehtoja kaikilla ratasuunnilla vuorovaikutteisen suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin perusteella. Valittavista vaihtoehtoista ratasuunnittain tehtiin päätökset tilajakuntien valtuustoissa loka-marraskuun 2020 aikana. Tampereen valtuusto päätti asiasta kokouksessaan 19.10.2020.

Elinkeinopoliittiset linjaukset

Kaupunginhallitus on hyväksynyt 7.12.2020 § 517 Tampereen kaupungin elinkeinopoliittiset linjaukset, jotka on laadittu Tampereen kaupunkistrategiasta johdetun elinkeinopoliittisen tahtotilan konkretisoimiseksi ja ohjenuoraksi kaupungin eri toimintayksiköille. Linjaukset keskittyvät kolmeen näkökulmaan: yritykseen kaupungin asiakkaana, osaajien työllistämiseen ja osaajien pitovoimaan. Näillä kaikilla on keskeinen vaikutus yritysten ja yksilöiden viihtyvyyteen, tyytyväisyyteen sekä toimintaedellytyksiin kaupungissa. Kaupunginhallituksen kehittämiskokouksen keskustelun pohjalta linjauksissa on kiinnitetty huomiota valmistavan teollisuuden sijoittumiskysymyksiin.

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - Valtuustokausi 2017–2021 vaikutusarviointi

Yleiskaavan vaikutusten arviointi perustuu maankäyttö- ja rakennuslakiin (MRL). Lain 9 §:n mukaan ”Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitettäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus”.

Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitetävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Vaiheyleiskaavan ja voimassa olevan yleiskaavan vaikutusarviointi on kokonaisuus ja jossa päähuomio liittyy

yleiskaavaratkaisujen yhdyskuntarakenteellisiin kokonaisvaikutuksiin. Vaiheyleiskaavan vaikutuksia on arvioitu niiltä osin, kun kaavassa tarkistetaan voimassa olevan Kantakaupungin yleiskaava 2040 ratkaisuja. Vaiheyleiskaavan tarkistukset edistävät kestävä kehityksen toteutumista ja huomioidivat Tampereen kaupunkistrategian Sinulle Paras.

Kaavaa laadittaessa on otettu huomioon MRL 35 § mukaiset yleiskaavan sisältövaatimukset:

- 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
- 2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
- 3) asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;

4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;

5) mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;

6) kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;

7) ympäristöhaittojen vähentäminen;

8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä

9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Aihekokonaisuutta ohjaavat kaupunkistrategian linjaukset

Tampereella on vetovoimainen ja elävä keskusta sekä omaleimaiset aluekeskukset. Keskustaa ja aluekeskuksia kehitetään monipuolisina asumisen, vapaa-ajan, palvelujen ja yrittämisen paikkoina. Kaupunki tunnetaan sen rakennetusta kulttuuriympäristöstä ja teollisuushistoriasta. Asuin- ja elinympäristöjen suunnittelussa otetaan huomioon alueiden viihtyisyys, omaleimaisuus ja turvallisuus.

Kaupunkia suunnitellaan siten, että kaupunkimainen asuminen on hyvä vaihtoehto kaikissa elämäntilanteissa. Yhteisöllisen asumisen kehittymiselle luodaan edellytyksiä. Kaupunkiseudulla on monipuolista ja monimuotoista asuntokantaa sekä houkuttelevia asuinympäristöjä. Kohtuuhintaisia asuntoja ja asumispalveluja on riittävästi.

Tampere tunnetaan omaleimaisista, kestävästä elämäntapaa ja osallisuutta vahvistavista alueista. Alueiden rakentamista edistetään älykällä kaupunkikehityksellä, jossa koko kaupunki yhteisö luo sujuvan arjen ja kestävästi asumisen ratkaisuja yhdessä. Alueita hyödynnetään myös uusien ratkaisujen kokeilu- ja kehitysalustoina.

Strategian mukaisesti laadukkailla ja monipuolisilla viheralueilla ja -verkostoilla sekä vesistöjen kestävällä hyödyntämisellä vahvistetaan kaupunkilaisten viihtyisyyttä ja kaupungin vetovoimaa.

Keskustojen ja asuinympäristöjen kehittäminen

Kaupunginhallitus päätti 11.11.2019 kokouksessaan, että tammikuussa 2019 lainvoiman saanut keskustan strategista osayleiskaavaa ei liitetä kantakaupungin yleiskaavan kokonaisuuteen ja näin ollen valtuustokauden yleiskaavatyö ei kohdistu ydinkeskustan alueelle. Voimassa olevan keskustan strategisen osayleiskaavan tavoitteet ja ratkaisut ovat kuitenkin pääosiltaan yhdenmukaiset valtuustokauden 2017–2021 kaupunkistrategian tavoitteiden kanssa. Koska keskustan yleiskaavaan ei tehdä tarkistuksia, kaupunginhallituksen 11.5.2020 linjauksen Amurin ja Ranta-Tampellan lähijunapysäkkien osoittamisesta yleiskaavakartalla toteutuu vain informatiivisina karttasymboleina.

Keskustan strategisen yleiskaavan ja kaupunkistrategian tavoitteiden toteutuksesta vastaa Viiden tähden keskusta 2018–2030-kehitysohjelma. Areenan ja raitiotien toteuttaminen sekä parhaillaan työn alla olevat suunnitelmat Särkänniemen alueelle, länsikeskustan visiotyö ja maanalaista pysäköintilaitosta varten sekä asemakeskus vahvistavat Tampereen ydinkeskustaa tavoitteiden mukaisesti.

Kantakaupungin yleiskaavassa 2040 on osoitettu viisi alueellista keskustaa; Tesoma, Lielähti-Hiedanranta, Koilliskeskus, Hervanta ja Peltolampi-Lakalaiva eikä vaiheyleiskaava tuo kokonaisrakenteeseen muutosta. Lielähti-Hiedanrannan yleissuunnitelman mukaisesti aluekeskuksen ytimeen osoitetaan keskuspuistoverkoston osa, joka edistää aluekeskusten kytkeytymistä Epilänharjun laajempaan viheraluekokonaisuuteen.

Yleiskaavayhdistelmän mukaisesti aluekeskuksia kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina ja kaupunkikuvaltaan laadukkaina keskustamaisina ympäristöinä. Keskusta-alueille tavoitellaan palveluja, työpaikkoja, keskustaympäristöön soveltuvaa asumista sekä monipuolisia vapaa-ajan, virkistyksen ja kaupunkikulttuurin toimintoja. Täydennysrakentamisen tavoitteena on edistää monipuolisuutta sekä viihtyisän ja omaleimaisen kaupunkiympäristön syntymistä. Erityisesti maantasokerrokseen osoitetaan liike- ja toimitaloja. Keskustojen toiminnallisia ydinalueita kehitetään viihtyisinä kävelyn ja oleskelun alueina. Aluekeskukset muodostavat keskustojen verkoston kytkeytymällä ydinkeskustaan raitiotiellä tai joukkoliikennepainotteisella kadulla ja toisiinsa pyöräliikenteen pääreitistöllä.

Aluekeskusten lisäksi pienempiä palvelukokonaisuuksia tavoitellaan joukkoliikenteen solmukohtiin Kaukajärvelle ja Kaleva-Hakametsä -keskukseen. Härmälään ja Vuorekseen ei nähdä syntyvän toiminnallisesti yhtä monipuolista paikalliskeskusta. Yleiskaavayhdistelmässä ei ole erikseen osoitettu lähipalveluja, vaan niiden toteutuminen on mahdollista keskustatoimintojen alueiden lisäksi myös asumisen alueilla.

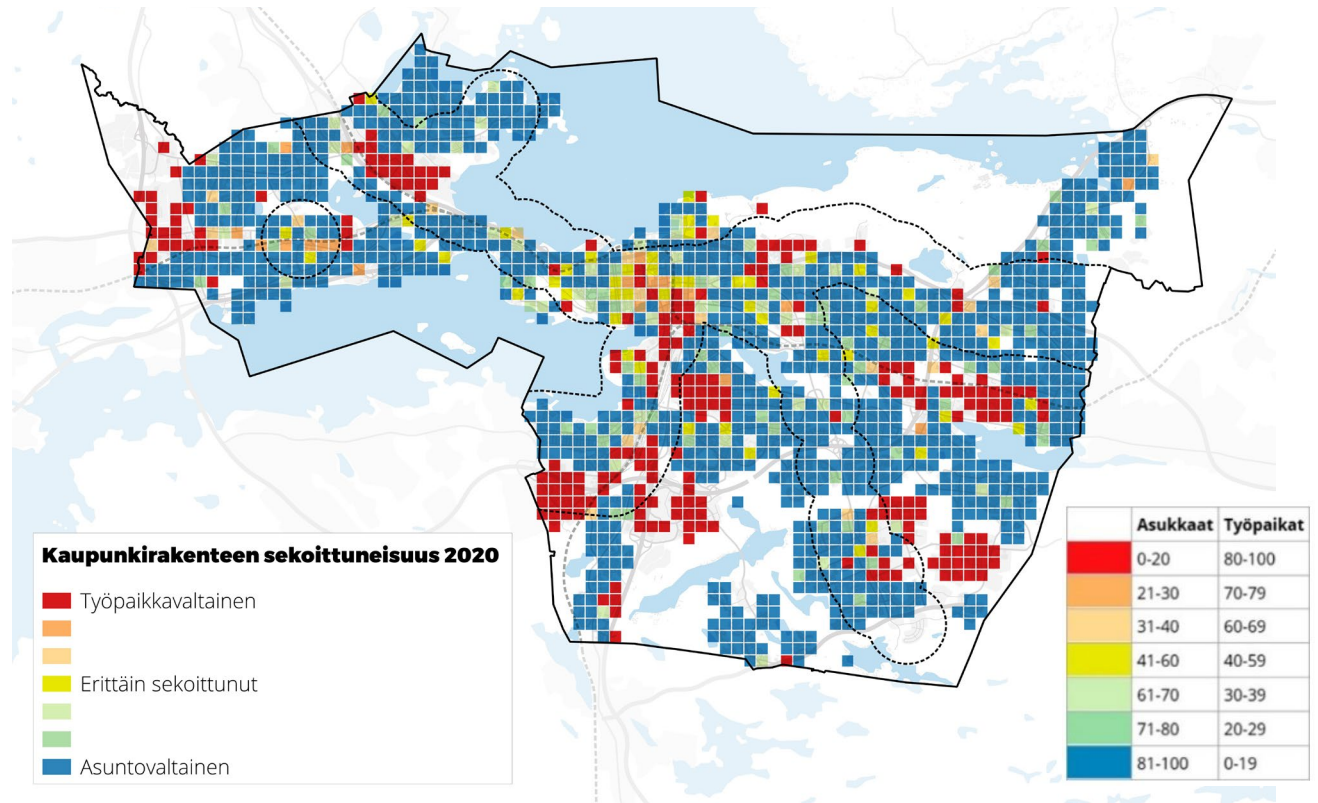
Kaupunkirakenteen sekoittuneisuus

Sekoittunut kaupunki on edullinen hiilineutraalisuustavoitteen näkökulmasta. Toistaiseksi sekoittunutta rakennetta on Tampereen kantakaupungissa syntynyt verrattain vähän varsinaisen ydinkeskustan ulkopuolelle. Sekoittuneisuudella tarkoitetaan käytännössä erilaisten toimintojen, kuten asumisen, työnannon ja palvelujen, lomittumista toisiinsa

samalla alueella ja edelleen saman rakennuksen sisällä. Tiivis ja sekoittunut rakenne mahdollistaa lukuisia arjen lautekijöitä, joita ovat muun muassa aktiivinen ja elävä kaupunkiympäristö sekä lyhyet työ- ja asiointimatkat kestäviä kulkumuotoja hyödyntäen.

Mikäli tiivistyvä maankäyttö suuntautuu yleiskaavayhdistelmän ohjaustavoitteen mukaisesti merkittävässä määrin keskustatoimintojen alueille, muodostuu kantakaupunkiin vuoteen 2040 mennessä nykyistä laajempia alueita,

joilla keskustamaisen rakenteen ominaispiirteet ovat kaupunkiympäristön sekoittuneisuuden puolesta mahdollisia. Kehitystä kuvaavat oheiset karttakuvat, joissa sekoittuneisuutta on arvioitu yksinkertaisesti asukas- ja työpaikkamäärän välisenä suhteena erottaen toisistaan työpaikka- ja asuntovaltainen sekä erittäin sekoittunut rakenne. Monitoimintaista sekoittunutta kaupunkia rakentuisi tällöin ennen kaikkea Lielähti-Hiedanrannan ja Lakalaivan kaltaisille uudistuvilla keskusta-alueilla. Toisaalta sekoittuneisuus



Lähde: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040

saattaa myös paikallisesti vähentyä esimerkiksi työpaikkakäytöstä poistuvilla Tesoman radanvarren alueilla, mikä edellyttää riittävän toimitilarajonnan varmistamista täydennys Hankkeiden yhteydessä. Työpaikkavaltaistuminen puolestaan etenisi nykyisestä tiivistyville teollisuus- ja elinkeinoalueilla.

Kantakaupunkiin tavoitellusta 40 000 työpaikan lisäyksestä valtaosa, eli 26 000 työpaikkaa, sijoittuu uudistuville keskusta-alueille. Loput 14 000 työpaikkaa sijoittuvat muille

elinkeinoalueille, jotka on pääosin jo kaavoitettu ja kertaalleen rakennettu. Analysista voidaan tehdä johtopäätöksiä koskien myös kaupungin elinvoimaa ja kilpailukykyä. Jos nykyinen työpaikkaomavaraisuuden aste halutaan säilyttää asukasmäärän kasvun tahdissa, edellytetään yhdyskuntarakenteen kehittämistä kahdenlaisia toimenpiteitä:

- Ohjelmoidaan asuntorakentamisen ohien riittävästi toimitilarakentamista uudistettaessa keskusta-alueita. Varmistetaan maankäytön prosesseissa, kuten asemakaa-

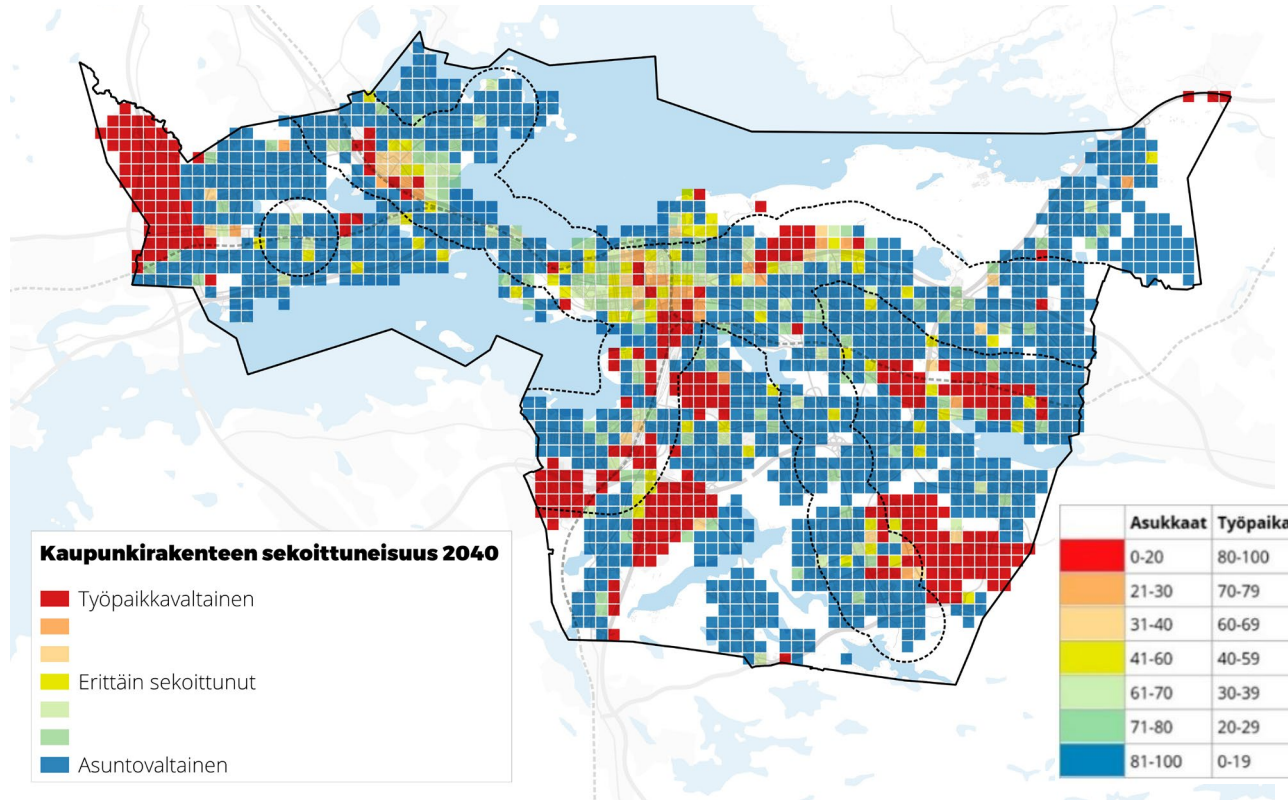
voituksessa ja tontinluovutuksessa, että sekoittuneisuuden tavoitteet myös toteutuvat käytännössä yksityisten kaupunkikehittämisen hankkeiden kohdalla.

- Tehostetaan tilankäyttöä ja kasvatetaan työpaikkatiheyttä nykyisillä teollisuus- ja elinkeinoalueilla, sillä kantakaupungin rakenteesta ei ole osoitettavissa uusia reservialueita valmistavan teollisuuden, logistiikan ja muiden vastaavien työpaikkatoimintojen tarpeisiin.

Asumisen kehittäminen

Kaupunkiympäristö tiivistyy ja uudistuu jatkossa erityisesti kantakaupungin keskusta-alueilla, jotka tarjoavat rakentuuksaan lisää asumisen valinnanvaraa urbaania elämäntapaa ja hyvin saavutettavia palveluja arvostavien kasvavalle kohderyhmälle. Jotta kaupunkimaiset asumuusmuodot voivat toteutua kestäväällä ja yhteisöllisellä tavalla, täytyy tarkemmassa suunnittelussa huolehtia kaupunkirakenteen riittävästä sekoittuneisuudesta, eli palvelu- ja toimitilojen syntymisestä asumisen yhteyteen. Kokonaisuudessaan kantakaupunkiin on osoitettu laadukkaan ja monipuolisen asumisen tarpeisiin täydennysalueita, kokonaissuunnittelun tarvealueita, jotka mahdollistavat sijainnistaan riippuen niin tehokkaiden ja kaupunkimaisten kuin pienimittakaavaisien ja luonnonläheisten asuinympäristöjen toteuttamisen. Ydinkeskustaan ja aluekeskuksiin on lisäksi osoitettu erilliset korkean rakentamisen soveltuvuusvyöhykkeet, joilla on mahdollista toteuttaa nykyistä ympäristöään korkeampaa, tornitalotyypistä innovatiivista asuinrakentamista.

Nykyisiä asumisen alueita on mahdollista täydentää joustavasti soveltuvien asunto- ja talotyyppein sekä olemassa olevaa asuntotarjontaa monipuolistaen, mikä edes-



Lähde: Yleiskaavan maankäytöskenaario 2020-2040

auttaa parhaimmillaan kotitalouden asumisuran jatkumista tutussa ja pidetyssä asuinympäristössä myös elämäntilanteen muuttuessa. Tiivistyvien ja uudistuvien keskusta-alueiden osalta muutosta ohjataan kohti nykyistä selvästi kaupunkimaisempaa asumisen ympäristöä, jota luonnehtivat keskustamaiset laatuvaatimukset, kuten aktiiviset maantasokerrokset sekä rakenteellisesti toteutetut tilatehokkaat pysäköintiratkaisut.

Yleispiirteisen suunnittelun rooli suhteessa asumisen kehittämiseen on ennen kaikkea mahdollistava osana laajempaa kaupungin asuntopoliittista keinovalikoimaa, johon maankäyttöprosessin osalta kuuluvat esimerkiksi tontinluovutuskilpailujen ja laaturyhmätyöskentelyn kaltaiset ohjauvälineet.

Kestävä arki ja osallisuus

Jatkuvasti päivittyvä yleiskaava varmistaa osaltaan Tampereen vahvuudet omaleimaisena sekä kestävän elämäntavan ja vahvemman osallisuuden kaupunkina. Yleiskaavatyöhön liittyy ajantasaisen yhdyskuntarakennetta kuvaavan seurantatiedon tuottaminen. Tietokokonaisuuteen tulisikin jatkossa kytkeä myös asukkailta ja toimijoilta saatu palaute kaupunkiympäristön kehittämisen tavoitteista ja koetusta laadusta. Yleiskaavaa ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä varten tuotettua tietoa voidaan hyödyntää yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja kehittämisen vaikutuksia arvioitaessa.

Lielahi-Hiedanranta on yleiskaavassa osoitettu yhtenä tärkeimpänä kaupungin kasvusuuntana. Hiedanrannan kehitysohjelma on esimerkki älykkään ja kestävän uuden kaupunginosan toteuttamisesta. Kehitysohjelmilla on kokonaisuutena tärkeä rooli erilaisten toimintatapojen kokeilemisessä ja mahdollistamisessa.

Laadukkaat viheralueet ja -verkostot

Voimassa olevassa kantakaupungin yleiskaavassa 2040 esitetään yleiskaavataso viherrakenne pääpiirteissään. Vaihekaavassa esitetyt tarkennukset vahvistavat viher- ja virkistysalueverkostokokonaisuuden kehittämistä yhtenäisemmäksi. Yleiskaava ohjaa maiseman, viheralueiden ja luonnon ominaispiirteiden ja arvojen tunnistamiseen sekä turvaamiseen ja käyttämiseen alueiden suunnittelun voimavarana. Kaavan uusi yleismääräys koskien asemakaavoitettujen puistojen ja viheralueiden säilyttämistä turvaa entistä vahvemmin tiivistyvässä kaupunkirakenteessa vihervalueverkoston säilymisen ja kehittämisen kattavana, hyvin saavutettavana ja helposti hahmotettavana kokonaisuutena.

Viherverkoston jatkuvuus ja toimivuus

Voimassa olevassa yleiskaavassa virkistysyhteyksien ja ekologisen verkoston jatkuvuutta selkeästi heikentäviin katkoskohtiin on osoitettu viheryhteystarvealueet. Viheryhteystarvealueita on useita ja ne ovat laajoja kokonaisuuksia. Toimivan ratkaisun löytyminen on sekä suunnittelun että talouden näkökulmasta haastavaa. Kuitenkin näiden alueiden puuttuvien yhteyksien ratkaiseminen sekä olemassa olevien laadun parantaminen olisi keskeistä toimivan virkistysverkoston ja ekologisen verkoston kehittämisessä. Estevaikutuksia kulkuyhteyksille aiheuttavat varsinkin suuret liikenneväylät. Tavoitteen toteutuminen edellyttäisi yleiskaavaa tarkempaa suunnittelua ja toimenpiteiden ohjelmointia. Esimerkiksi Hiedanrannan ja Lakalaivan alueilla maankäyttö on muuttumassa, mikä mahdollistaa näillä alueilla

viheryhteyksien katkoskohtien kehittämisen osana maankäytön muutosta.

Vaihekaavaan tehdyt tarkistukset ohjaavat verkoston jatkuvuuden, toimivuuden ja kestävyuden turvaamiseen. Viheralueiden kytkeytyvyyden kriteerit ovat erilaisia verkoston erityyppisillä alueilla, tämä tulee huomioida jatkosuunnittelussa. Viherverkoston jatkuvuuden toteutumisen kannalta kriittisiä kohtia erityisesti Hiedanrannan alueella ovat valtatie ylitysten ja alitusten sekä rannan suuntaisten yhteyksien jatkosuunnittelu siihen saakka, kunnes tekniset erikoisratkaisut ja niiden kustannukset ovat selvinneet. Jatkosuunnitteluun tulee varata riittävästi resursseja laadukkaiden yhteyksien varmistamiseksi. Niihaman ja Halmasjärven väliselle yhteystarvealueelle on valtatie 9 levenämisen yhteydessä suunnitelmissa on varauduttu vihersillan toteuttamiseen.

Vaihekaavasta viherverkon jatkuvaan seurantaan

Viheralueiden kytkeytyvyyden kriteerit ovat erilaisia eri alueilla. Viherverkoston jatkuvuuden ja ekologisen verkoston elinvoimaisuuden turvaaminen edellyttääkin viherrakenteen tarkastelua ja jatkuvaa seurantaa suunnittelun kannalta laaja-alaisina kokonaisuuksina, joissa huomioidaan vihervalueverkoston ja virtavesien kokonaisuus sekä yhteyksien toimivuus ekologisesti ja virkistyksestä. Yksityiskohtaisemman suunnittelun tueksi viherympäristön osalta on tunnistettu tarve laatia keskuspuistoverkoston luontotyyppittely, joka sisältäisi verkoston osa-alueittaisen arvioinnin sekä selvittää ekologisen verkoston heikot yhteyshkohdat.

Keskuspuistoverkoston kehittämisaalueet

Yleiskaavassa osoitetaan kaksi uutta ohjeellista keskuspuistoverkoston kehittämistarvealuetta. Rajamäki-Särkijärvi-Hervannan kanjoni-Solkimäki -aluekokonaisuus on yksi kantakaupungin alueen maisemallisesti parhaista virkistysalueista ja yksi tärkeimmistä seudullisista viheryhteyksistä muodostaen keskeisen osan eteläisen Tampereen keskuspuistoverkostosta. Alueella on runsaasti tunnistettuja luontoarvoja ja virkistyskäyttöpotentiaalia. Lisäksi alueen lähiympäristössä on runsas käyttäjäpotentiaali. Villilänsaari-Mustavuori-Tesomajärvi-Haukiluomanpuisto -aluekokonaisuus on keskeinen Läntisen Tampereen pohjois-eteläsuuntainen viherakseli. Alueiden kokonaissuunnittelu mahdollistaa alueiden arvojen tunnistamisen ja turvaamisen sekä alueelle kohdistuvien tavoitteiden yhteensovittamisen.

Virkistyspalvelut

Monimuotoinen ja hyvin saavutettava viher- ja virkistysalueverkosto palveluineen tarjoaa mahdollisuuksia elvyttäviin luontokokemuksiin sekä monipuolisiin liikunta- ja urheiluharrastuksiin. Kartalla 2 on osoitettu keskeisimmät keskuspuistoverkostolla sijaitsevat keskitettyjen liikunta-, urheilu- ja vapaa-ajan palveluiden toimintojen alueet. Toimintojen kehittämisen lisäksi yleiskaava ohjaa palveluiden saavutettavuuden parantamiseen erityisesti kävellen, pyörällä ja julkisella liikenteellä. Muille alueille sijoittuvien liikunta-, urheilupalveluiden ja vapaa-ajan palveluiden kehittämistarpeet kytkeytyvät alue- ja paikalliskeskusten keskuskohtaisiin keskitettyihin palveluihin.

Yleiskaavaratkaisu tukee ja vahvistaa tavoitetta Tampereen kehittämisestä järvikaupunkina. Suurin osa rannoista on varattu yleiskaavassa yleiseen virkistykseen. Kaavassa on osoitettu myös kehitettävät uimarannat sekä pienvene- tai lautasatamat. Viinikanlahden alueella, keskustan laajentuessa, kehittämisen ensisijaisena tavoitteena kestävä liikumisen lisäksi on tukea rantavyöhykkeen virkistysaluekokonaisuuden kehittämistä. Kaavaratkaisu ohjaa ranta-alueen kehittämistä julkisena tilana, uusien monipuolisten virkistyspalveluiden ja -toimintojen luomiseen sekä viheralueiden riittävän laajuuden varmistamiseen vahvistamalla Tampereen keskustaa järvenrantakaupunkina.

Yleiskaavan selvityksissä tuotetun tiedon pohjalta leirintäalueen sijoittaminen edellyttää leirintäaluetoinnin kokonaistavoitteiden ja konseptin uudelleen määrittelyä sekä uudenlaisen palvelukokonaisuuden kehittämistä. Leirintämatkailu tulee nähdä verkostoina ja paikkoina luonto- ja nähtävyysohteiden, venesataman, uimarannan yhteydessä, joka palvelee monipuolisesti erilaisia koti- ja ulkomaisia kohderyhmiä. Yleiskaavassa osoitetaan ohjeellisina leirintäalueen sijoitusvaihtoehtoina nykyisen Härmälän lisäksi Alasjärven ja Suomensaaren ympäristöt. Kaikki sijaintivaihtoehdot tarjoavat jo tänä päivänä virkistyspalveluita. Suomensaari sijoittuu olemassa olevaan asumisen ympäristöön ja luonne Tampereen kaupunkilaisten virkistysalueena laajeni matkailijoita palvelevaksi virkistysalueeksi. Alasjärvi sijoittuu laajan virkistysalueen yhteyteen ja ympäristössä toimii jo tällä hetkellä ratsastus- ja koiratoimintaa, jotka ovat seudullisia palveluita. Alueiden saavutettavuus julkisella liikenteellä paranevat raitiotiejärjestelmän laajen-

tuessa. Suomensaari ja Härmälän alueet ovat laajasti saavutettavissa myös vesiteitse. Alueiden tiedossa olevat luontoarvot asettavat reunaehdot tarkemmalle suunnittelulle.

Kantakaupungin hiljaiset virkistysalueet

Hiljaisilla virkistys-, liikunta- ja puistoalueilla on suuri merkitys ihmisten hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen kannalta. Melu heikentää elinympäristön viihtyisyyttä ja laatua erityisesti asumiseen käytettävillä alueilla ja virkistysalueilla. Laajojen virkistysalueiden lisäksi lähellä kotia sijaitsevat pienet, hiljaiset puistot ovat tärkeitä. Tiivistävässä kaupunkirakenteessa tarvitaan kaupunkihiljaisia virkistysalueita, jotka ovat kaikkien väestöryhmien päivittäin hyvin saavutettavissa. Yleiskaava ohjaa kaupunkihiljaisten alueiden säilymiseen ja kehittämiseen virkistyskäytön tarpeisiin, ja että asutuksen lähellä sekä hyvin saavutettavissa on ääniympäristöltään miellyttäviä lähivirkistykseen sopivia alueita. Tunnistettujen kaupunkihiljaisten virkistys- ja luonnonsuojelun alueiden melutilanteeseen on jatkossa kiinnitettävä erityistä huomiota kaikessa maankäytön suunnittelussa.

Kansallinen kaupunkipuisto

Yleiskaavatyön kanssa samaan aikaan on valmisteltu pormestariohjelmaan toimenpiteeksi kirjattua Tampereen kansallisen kaupunkipuiston hanketta. Kansallisen kaupunkipuiston perustamista haetaan ympäristöministeriöltä erillisellä kaupunginhallituksen päätöksellä, rajausta kansalliseksi kaupunkipuistoksi ei ratkaista yleiskaavaprosessissa. Yleiskaavaehdotuksessa osoitetaan kaupungin päättämä Tampereen kansallisen kaupunkipuiston hake-

muksen mukainen rajaus. Voimaan tultuaan rajauksella on tärkeä informatiivinen merkitys myös yleiskaavassa. Tampereen kansallinen kaupunkipuisto olisi osa valtakunnallista kansallisten kaupunkipuistojen verkostoa, jossa kaupungit ja puistot täydentävät ja tukevat toisiaan. Verkostojen hyöty tulee muun muassa yhteisen markkinoinnin kautta. Tampereen kansallisen kaupunkipuiston tarveselvitystyössä (2017) kartoitettiin eri kaupungeille osoitetulla kyselysarjalla kansallisen kaupunkipuiston vaikutuksia. Kansallisen kaupunkipuiston on koettu vahvistavan kaupunkirakenteen jäsentymistä ja toimivan kaupunkiympäristön luonnonsuojelun, monimuotoisuuden ja kestäväen kehityksen edistäjänä. Kaupunkipuisto vahvistaa alueen olemassa olevien arvojen näkyvyyttä ja tunnettavuutta sekä ohjaa alueen kehittämistä kokonaisvaltaisesti yhteisesti sovituja arvoja säilyttäen ja hyödyntäen.

Kyselyn vastauksissa tuli esille, että kaupunkipuistohankkeen myötä asukkaille on ollut mahdollista tarjota parempaa ja monipuolisempaa asuinympäristöä. Mm. kaupunkipuiston saavutettavuuden parantamisella hyvät yhteydet ovat lisänneet alueiden käyttöä ja ihmisten liikkumista. Kohdenneet peruskunnostushankkeet ovat lisäksi tarjonneen asukkaille laadukkaampia asuinympäristöjä ja esim. rantojen julkisiin kaupunkitiloihin panostaminen on edistänyt rantojen virkistyskäyttöä.



Viheralueiden riittävyys ja saavutettavuus

Ennustetun asukasmäärän kasvu lisää entisestään viher- ja virkistysalueisiin kohdistuvaa käyttöpainetta. Kantakaupungin alueella tavoitteellisen asukasmäärän kasvun seurauk-

kena kaavoitettujen viheralueiden määrä asukasta kohti tulee pienenemään vuoteen 2040 mennessä noin 25%, sillä viheralueiden lisäämiseen lähellä asukkaita on vain vähän mahdollisuuksia. Tämä tarkoittaa sitä, että olemassa olevien viheralueiden käyttöpaine tulee selvästi lisääntymään. Kantakaupungin alueet ovat keskenään hyvin erilaisia suhteessa siihen kuinka paljon alueilla on kaavoitettua viherpinta-alaa asukasta kohden.

Asukkaille tärkeästä kaupunkiympäristön laatutekijästä kiinni pitäminen tarkoittaa, että olemassa olevia viheralueita ei tulisi muuttaa muuhun maankäyttöön. Lisäksi alueilla, joilla viherpinta-alaa on niukasti, tulisi tarkemmassa suunnittelussa varmistaa, että alueen ulkopuolella sijaitsevat, laajemmat viher- ja virkistysalueet ovat helposti saavutettavissa.

Kantakaupungin kaavoitettu viherpinta-ala*



	2018	2020	2025	2030	2035	2040
 Asukkaita	235 000	241 600	259 000	277 700	297 700	319 000
 m²/ihminen	206,3	200,7	187,2	174,6	162,9	152,0

Viherpinta-alaan tarvitaan lisäystä, jotta pysytään nykytilassa

 m²/ihminen		5,6	19,1	31,7	43,5	54,3
 ha		136,2	495,2	881,0	1293,7	1733,2

*asemakaavan viheralueet (v ja s) + asemakaavoittamattomat yleiskaavan viheralueet (keskusuistoverkosto ja luonnonsuojelualueet).

Keskustan strategisen osayleiskaava-alueen asemakaavoitettu viherpinta-ala*

	2018	2030	2040
 Asukkaita	40 123	51 198	54 391
 m²/ihminen	22,6	17,7	16,6

Viherpinta-alaan tarvitaan lisäystä, jotta pysytään nykytilassa

 m²/ihminen		4,9	5,9
 ha		25,0	32,2

*asemakaavoitetut viheralueet keskustan strategisen osayleiskaavan alueella.

Keskusta-alue ei ole mukana valtuustokaudella tarkistettavassa kantakaupungin yleiskaavassa, mutta keskustan viheralueilla on kuitenkin tärkeä merkitys ja käyttöä keskustassa asuvien lisäksi kaikille kaupunkilaisille. Keskustan asukasmäärän kasvaessa yhteydet keskustasta ympäröiville viheralueille korostuvat, toisaalta koko kaupungin asukasmäärän kasvaessa ydinkeskustan viheralueiden laatu ja kulutuskestävyys tulee varmistaa.

Yleiskaavan keskustoimintojen ja asumisen alueille sijoittuu runsaasti virkistysalueita, jotka ovat merkittäviä ihmisten virkistäytymisen kannalta, mutta joita ei yleispiirteisestä tarkkuustasosta johtuen ole esitetty kaavakartalla. Yleiskaavaan on lisätty yleismääräys asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden määrän turvaamiseksi. Riittävien virkistysmahdollisuuksien turvaaminen nykyisille ja tuleville asukkaille edellyttää, että yksityiskohtaisessa suunnittelussa huolehditaan riittävien ja laadukkaiden lähivirkistysalueiden säilymisestä sekä yhteyksien kehittämisestä laajemmille viher- ja virkistysalueille. Kattavalla, verkostomaisella ja mahdollisimman yhtenäisellä viheralueverkostolla on keskeinen merkitys myös hulevesien hallinnassa sekä kaupunkiympäristön monimuotoisuuden ja yleisen muutoskestävyyden turvaajana. Lähivirkistysalueen saavutettavuuden tavoitteena voidaan pitää noin 300 metrin etäisyyttä tai noin 5 minuutin kävelymatkaa kotoa. Kaavoitetun viheralueen saavutettavuus toteutuu kantakaupungin alueella hyvin. Kantakaupungin asukkaista 80 prosentilla toteutuu 300 metrin saavutettavuus vähintään 1,5 hehtaarin kokoiselle viheralueelle. 90 prosenttia kantakaupungin asukkaista tavoittaa vähintään 1,5 hehtaarin kokoisien viheralueen viiden minuutin kävelyajalla.

Yleiskaavan virkistysyhteyksiin tehdyt tarkistukset mahdollistavat monimuotoisen virkistysverkoston kehittämisen ja keskuspuistoverkoston saavutettavuuden parantamisen. Yleiskaavan ohjeellinen virkistysyhteys-merkinnän määräästä on tarkistettu lähivirkistysalueiden riittävyden ja saavutettavuuden, alueiden luonto-, maisema- ja kulttuurihistoriallisten arvojen sekä virkistys- ja ekologisten yhteyksien jatkuvuuden varmistamiseksi tarkemmassa suunnittelussa.

Jatkosuunnittelun ja seurannan kehittämisen tueksi on tunnistettu tarve täydentää tietoa keskuspuistoverkoston kuuluvien alueiden ominaisuuksista sekä ekologisen verkoston toimivuudesta. Tampereen kaupunki on ottanut käyttöön viherkerroinmenetelmän asemakaavahankkeiden yhteydessä. Osana viherkerroin-työkalun kehittämistä tavoitteeksi on asetettu tutkia mahdollisuutta soveltaa viherkerrointityypistä kriteeristöä myös laajemmin aluetasoisessa tai yleiskaavatasoisessa suunnittelussa.

Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Aihekokonaisuutta ohjaavat kaupunkistrategian linjaukset

Tampere on hiilineutraali vuonna 2030. Tavoite saavutetaan yhteistyössä tytäryhtiöiden, sidosryhmien, yritysten ja asukkaiden kanssa. Tavoite otetaan huomioon kaikessa kaupungin toiminnassa, hankinnoissa ja investoinneissa. Kestävästi kasvava kaupunki arvostaa luontoa, säästää luonnonvaroja ja vähentää päästöjä.

Strategian mukaisesti laadukkailla ja monipuolisilla viheralueilla ja -verkostoilla sekä vesistöjen kestäväällä hyödyntämisellä vahvistetaan kaupunkilaisten viihtyisyyttä ja kaupungin vetovoimaa.

Hiilineutraalisuus

Tampereen strategia ja hiilineutraalisuustavoitteet

Tampereen kaupungin strategiassa on asetettu tavoitteeksi, että Tampere on hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Hiilineutraalius tarkoittaa sitä, että Tampereen ilmastopäästöjä vähennetään 80 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja loput 20 prosenttia kompensoidaan. Strategialinjauksen mukaan tavoite saavutetaan yhteistyössä tytäryhtiöiden, sidosryhmien, yritysten ja asukkaiden kanssa ja otetaan huomioon kaikessa kau-

pungin toiminnassa, hankinnoissa ja investoinneissa.

Hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi kaupunginhallitus on hyväksynyt 31.8.2020 Kestävä Tampere 2030 – kohti hiilineutraalia kaupunkia -linjaukset, jotka kytkevät hiilineutraalisuustavoitteen yhteen ympäristöpolitiikan ja kestävä kehityksen kanssa sekä linjaavat kokonaisuuden toteutusta ja seurantaa.

Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartan toimenpiteet on jaoteltu kuuteen teemaan, jotka koskevat kestävä kaupunkisuunnittelua, liikennejärjestelmää, rakentamista, energiaa, kulutusta ja kaupunkiluontoa. Laskelmien mukaan tiekartan arvioitavissa olevilla toimenpiteillä voidaan saavut-

taa noin 72 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä. Kaikkien toimenpiteiden vaikutuksia ei ole voitu vielä arvioida. Merkittävimpänä tekijänä jäävät toistaiseksi arvioimatta ne toimenpiteet, joilla vaikutetaan kuntalaisten liikumisvalintoihin mm. kaavoituksen ja liikennejärjestelmän kehittämisen kautta. Näin ollen kaupungin tarvitsee lähivuosina ratkaista keinot päästöjen vähentämiseksi.

Tampereen hiilineutraalisuustavoitteen kytkeytyminen yleiskaavoitustyöhön

Yleiskaavoituksen yksi keskeisimmistä teemoista on vastata kaupunkistrategian hiilineutraalisuustavoitteeseen. Kuten strategiatavoitteessa on kuvattukin, hiilineutraalisuus saavutetaan monen eri tekijän ja toimijan yhteisvaikutuksena. Yleiskaavoituksessa keskeisenä vaikutuskeinona on arvioitu yhdyskuntarakenteesta johtuvia vaikutuskeinoja.

Tulevaisuuden maankäytön päästöskenaariot ennakoivat, että tavoitellun hiilineutraaliuden päästöraajat saavutetaan Tampereella vuoteen 2040 mennessä. Keskeisenä ajurina suotuisassa päästökkehityksessä on kaukolämmön ominaispäästöjen aleneminen siirryttäessä vähäpäästöisempään energian tuotantoon. Yhdyskuntarakenteeseen liittyen keskeisiä päästösektoreita ovat rakennusten energiankäyttö ja henkilöliikenne. Uudisrakentamisen osalta jo nykyisten normien mukaiset rakennukset ovat varsin energiatehokkaita, joten niiden käytön aikaiset päästöt jäävät lämmityksen osalta verrattain alhaisiksi. Sen sijaan uudisrakentamisessa korostuu sen hiilipiikki, eli rakentamisvaiheen kertaluontoiset hiilidioksidipäästöt, joiden merkittä-

	Kerrosala- lisäys (k-m ²) 2020-2040	Rakentamisen kokonaispäästöt							
		2019		2020-2040		2020-2040		2020-2040	
		Betonirakentamisen osuus		Betonirakentamisen osuus (Ve1)		Puurakentamisen osuus (ve2)		Puurakentamisen osuus (Ve3)	
Kerrostalot	3 750 000	100 %	88 937	100 %	1 723 931	0 %	1 723 931	50 %	1 465 341
Rivitalot	148 000	100 %	3 510	100 %	68 037	80 %	51 708	80 %	51 708
Pientalot	310 000	100 %	7 352	100 %	142 511	80 %	108 308	80 %	108 308
Toimitilat	1 282 000	100 %	30 404	100 %	589 354	0 %	589 354	100 %	589 354
yhteensä	5 490 000		130 204		2 523 836		2 473 304		2 214 714
tCO₂-ekv / asukas			0,54		0,40		0,39		0,35

vänä aiheuttajana on rakentamisessa käytetyn betonimateriaalin tuotanto. Tavoiteltu kaupungin kasvu edellyttää väistämättä uudisrakentamista, josta syntyvät merkittävät päästöt ovat osaltaan ristiriidassa hiilineutraalustavoitteen kanssa. Uudisrakentaminen tuottaa vuosina 2019–2040 keskimäärin vajaan 95 000 hiilidioksidiekvivalenttonin vuotuiset päästöt, mikä vastaa reilua kymmenystä kaupungin tämänhetkisistä kokonaispäästöistä. Päästövähennysten edetessä muilla sektoreilla nousee uudisrakentamisen osuus kokonaispäästöistä noin viidennekseen vuoteen 2040 mennessä.

Toisaalta kaupunkirakenteen uudistaminen on välttämätöntä muun muassa kestävästi liikennejärjestelmän kehittämiseksi, joten kasvun vaikutuksia ei voida arvioida pelkästään uudisrakentamisen hiilikuorman perusteella. Lisäksi uudisrakentamisen päästöjä on mahdollista pienentää esimerkiksi materiaalivalinnoilla. Jos uudisrakenta-

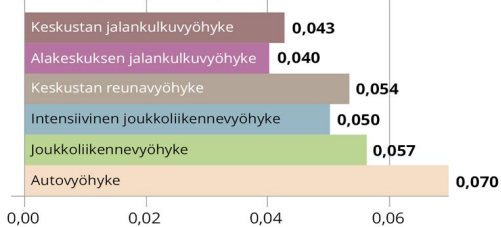
misessa siirryttäisiin merkittävässä määrin puun käyttöön, putoaisivat rakentamisen päästöt tehdyn herkkyystarkastelun perusteella noin 12 prosenttia verrattuna betonirakentamiseen. Puurakentamisella ei siten nollata uudisrakentamisen päästöjä, mutta rakennusmateriaalin valinnalla voidaan vaikuttaa päästöjen syntyymiseen varsinkin aluekohtaisesti. Puurakentamisen mahdollisuuksia tarjoavat erityisesti uudet, luonnonläheisyyteen ja viheryhteyksiin nojautuvat aluekokonaisuudet asumisen ja virkistykseen sekoittuneilla alueilla.

Liikenteen hiilineutraalisuustavoitteet

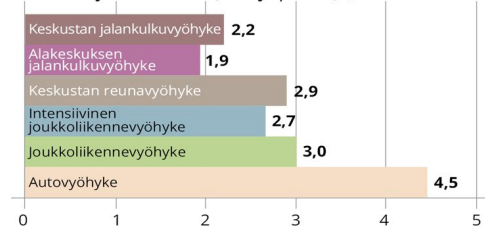
Henkilöliikenteen osalta käyttövoiman muutokset, eli siirtyminen polttomoottorikäyttöisistä hybridi- ja sähköajoneuvoihin, tuovat merkittävää päästövähennyspotentiaalia. Tästä huolimatta yhdyskuntarakenteen kehittämisessä ei voida yksistään luottaa ajoneuvoteknologian kehityk-

seen, sillä autoistuminen on voimakkaasti kasvavassa kaupungissa myös tila- ja viihtyisyyskysymys. Mikäli autonomistuksen aste pysyy nykyisellään ja väestö kasvaa tavoitellusti 1,4 prosenttia vuodessa, tarvitaan kasvavalle automäärällä vuosittain noin 5 hehtaaria lisää tilaa, jota ei kuitenkaan jo kertaalleen kaavoitetussa ja rakennetussa kantakaupungissa ole saatavilla. Lisäksi autoilun ympäristöterveyshaittoja tuottavat ja kaupunkikehittämistä rajoittavat rengas- melu- ja pölypäästöt eivät poistu käyttövoimaa vaihtamalla. Tästä syystä panostaminen joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn on ehdoton edellytys kasvun mahdollistamiseksi. Kestävään liikkumiseen perustuvaa kasvua on mahdollistettu erityisesti keskustatoimintojen alueilla sekä erillisellä Kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeellä, joiden sekoittunut rakenne ja tehokas joukkoliikennejärjestelmä mahdollistavat parhaimmillaan sujuvan arjen ilman omaa autoa. Yhdyskuntarakenteen vaikutus liikkumisen päästöihin on havaittavissa jo nykyisellään, kun Tampereen kantakaupungin rakennetta tarkastellaan Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) määrittelemien yhdyskuntarakenteen ominaispiirteitä kuvaavien vyöhykkeiden avulla. SYKE:n vyöhykejaossa perinteistä keskustamaista kävelykaupunkia kuvaa niin sanottu keskustan jalankulkuvyöhyke, jonka asukas- ja työpaikkakohtaiset henkilöliikenteen päästöt ovat vuositasona miltei kolme kertaa pienemmät kuin lähinnä yksityisautoiluun tukeutuvalla autovyöhykkeellä.

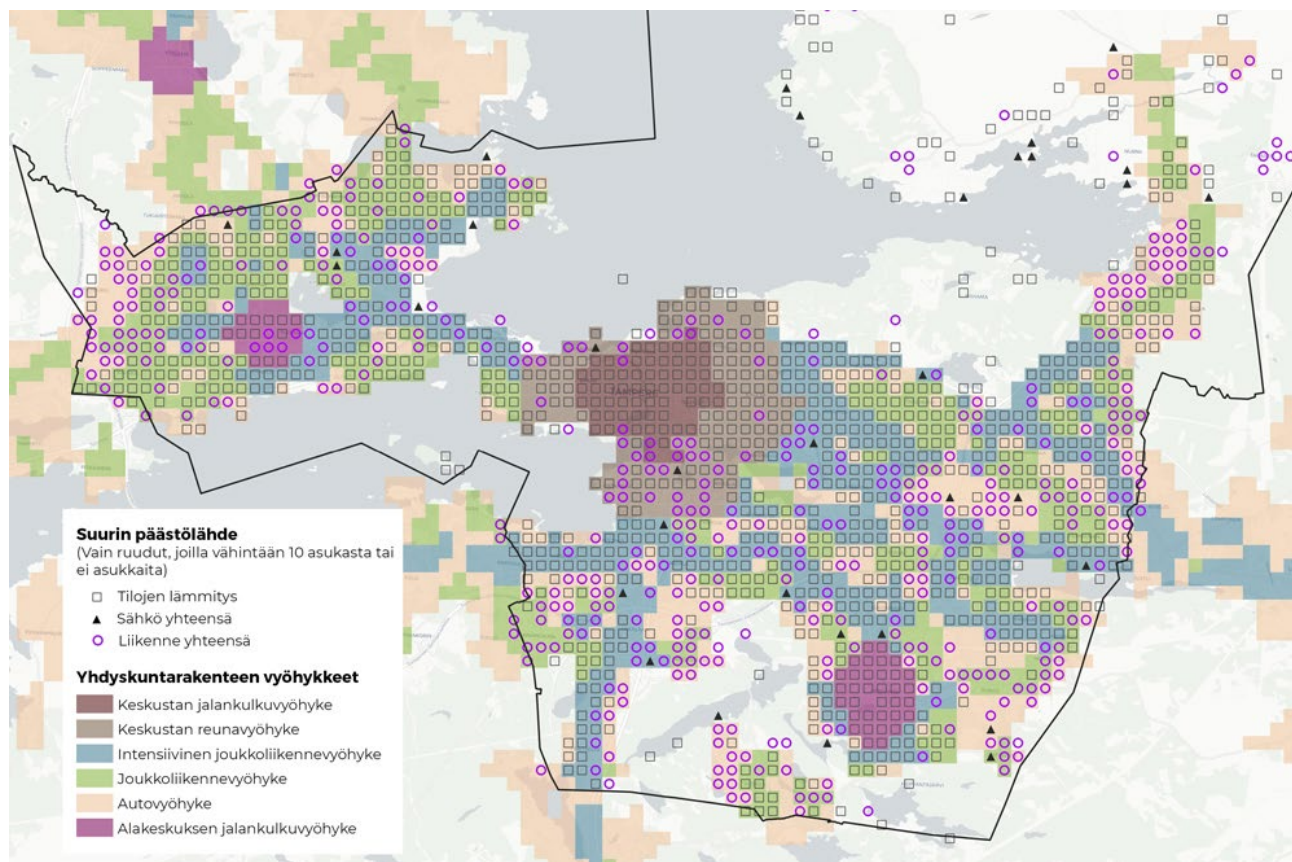
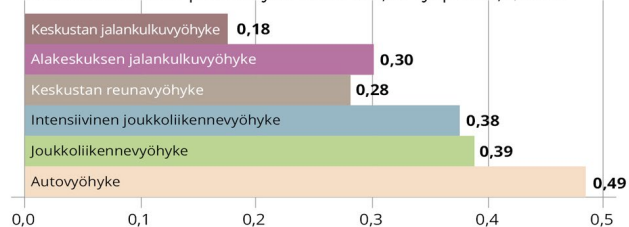
Päästöt yht. tCO₂-ekv/k-m²/v, 2019



Päästöt yht. tCO₂-ekv/as+työpaikat/v, 2019



Henkilöliikenteen päästöt yht. tCO₂-ekv/as-työpaikat/v, 2019



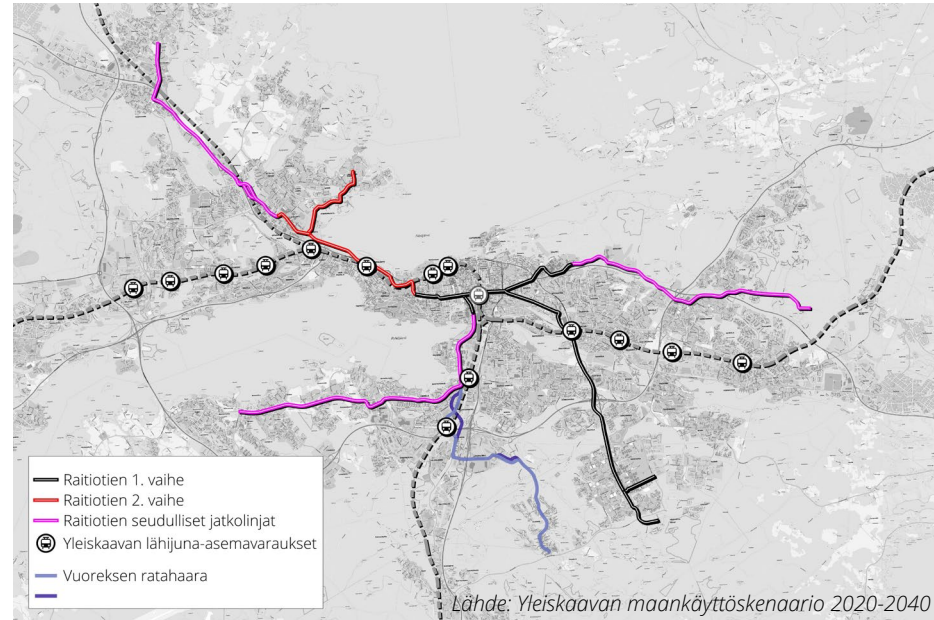
Raideliikennejärjestelmän päästövaikutusten arviointi

Yleiskaavan vaikutusarvion osaksi laadittiin erillinen raide-liikennejärjestelmän päästövaikutusten arviointi, jossa hyödynnettiin yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutustenarvioinnin työkalua. Pysäkkiratkaisuiltaan vaihtoehtoisia raide-liikennejärjestelmiä, joita on havainnollistettu pysäkkisijaintien ja ajankohtien osalta alla kahdessa kuvassa, arvioitiin kolme kappaletta:

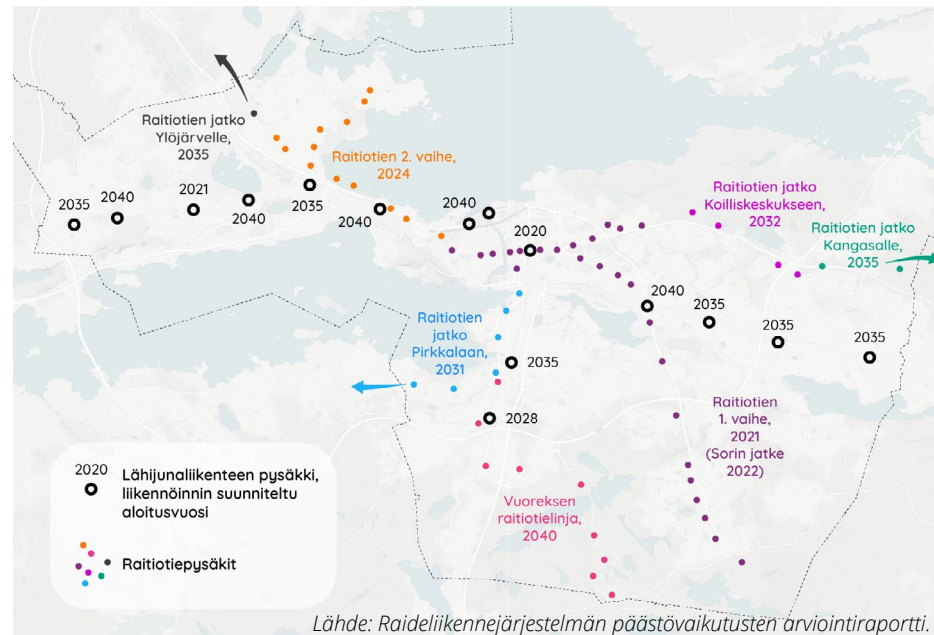
Vaihtoehdossa A mukana olivat sellaiset Tampereen raitiotiepysäkit ja lähijuna-asemat, jotka on jo rakennettu tai joiden rakentamisesta on olemassa päätös eli raitiotien osat 1 ja 2 sekä päärautatieaseman lisäksi Tesoman lähijuna-asema.

Vaihtoehdossa B mukana olivat raitiotien osien 1 ja 2 lisäksi jatkoyhteydet Pirkkalaan, Ylöjärvelle ja Taysin kautta Kangasalle sekä päärautatieaseman lisäksi Tesoman ja Lakalaivan lähijuna-asemat.

Vaihtoehdossa C mukana olivat raitiotien osien 1 ja 2 lisäksi yhteys Vuorekseen ja jatkoyhteydet Pirkkalaan, Ylöjärvelle ja Taysin kautta Kangasalle sekä kaikki yleiskaavaehdotuksessa esitetyt lähijunapysäkit



Arvioidun raideliikennejärjestelmävaihtoehtojen linjaukset.



Arvioidun raideliikennevaihtoehtojen pysäkit ja ajoitukset.

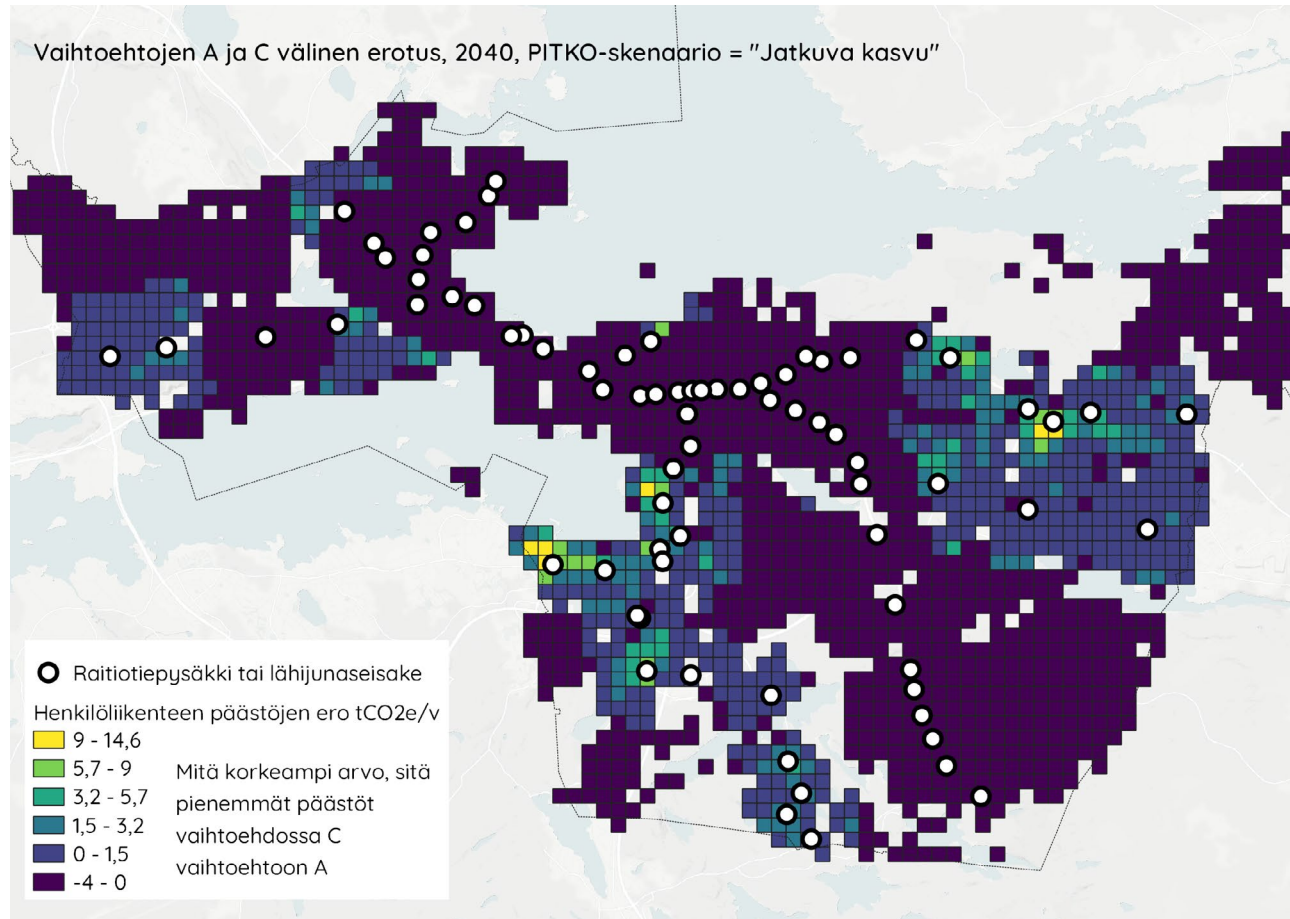
Valtioneuvostossa on laadittu kansallinen Pitkän aikavälin kokonaispäästökehitys -tutkimus (PITKO, Koljonen ym. 2019). Tutkimuksessa määriteltiin eri toimintaympäristön muutosskenaarioita, jotka yltyvät vuoteen 2050. Raideliikennejärjestelmävaihtoehtojen A ja C henkilöliikenteen päästöerojen arvioidaan olevan jatkuvan kasvun -PITKO-skenaariolla vuonna 2030 noin 0,2 % ja vuonna 2040 noin 3,2 % ja vaihtoehdon B päästöjen sijoittuvan näiden väliin. Arvioinnissa tuodaan esiin, että koska kantakaupungin vaiheleiskaava, valtuustokausi 2017-2021 on jo ehdotusvaiheessa, niin ”erilaisia maankäytön vaihtoehtoja arvioinnissa ei enää tarkasteltu, vaan kaikki raideliikennevaihtoehdot arvioitiin suhteessa samoihin maankäytön painopistealueisiin. Tällöin eri vaihtoehtojen arvioinnissa korostuu näiden vaikutus kulkutapajakaumaan ja sen suhteeseen alueiden tulevaan väestö- ja työpaikkarakenteeseen. Tämä on huomioitava tulosten tulkinnassa, koska kuten edellä kuvattua, merkittävä osa raideliikennehankkeiden päästöhäydyistä saadaan yleensä niiden maankäyttöä ohjaavan tai muuttavan vaikutuksen kautta.” Yleiskaavan luonnosvaiheessa tehtiin tarkastelu kolmella erilaisella maankäytöskenaariolla työkalun aikaisempaa versiota hyödyntäen ja silloin todettiin henkilöliikenteen päästöerojen olevan vuositasolla suurimmillaan 5 % eri maankäytöskenaarioiden välillä.

Tutkimuksissa, kuten myös raideliikennejärjestelmän päästövaikutusten arviointiraportissa, on myös todettu, että ihmisten liikkumistottumuksien muutos on yleensä hidasta ja esimerkiksi aika on suurin selittävä tekijä liikennemuodon valinnassa. Lisäksi on huomattava, kuten raideliikennejärjestelmän päästövaikutusten arviointiraportissa on myös todettu, että esimerkiksi Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartassa raportoitu erilaisten joukkoliikennekulkumuotojen käyttövoima on jo vuonna 2030 Tampereella kokonaan vähäpäästöisillä käyttövoimilla toteutettua, joten sen takia vaikkapa linja-autoliikenteestä raitiotien käyttöön vaihtaminen ei näy päästötuloksissa käyttövoimien ollessa päästöiltään hyvin samankaltaisia. Arviointiraportissa on annettu myös muita perusteluita raideliikennejärjestelmävaihtoehtojen päästövaikutusten pieniin eroihin kuten se, että ”liikenteen voimakas sähköistyminen vuoden 2030 jälkeen laskee liikenteen arvioituja päästöjä kautta linjan voimakkaasti, jolloin raideliikenteen nykytilanteessa päästönäkökulmasta merkittävä käyttövoimaetu pienenee, ja hankkeiden muut hyödyt korostuvat (tilantarve, kaupunkikuva, jne.) ja toisaalta päästötaakka kohdentuu suhteellisesti enenevästi kulkuvälineiden valmistukseen kuin niiden käyttöön”.

Kokonaispäästöjen ero vaihtoehtojen A ja C välillä jatkuva kasvu -PITKO-skenaariolla arvioidaan olevan noin 0,4 %, tosin tässä on raportin mukaan huomattava, että vertailu tehtiin yhdellä maankäytöskenaariolla, jolloin esimerkiksi kaikkien lähijuna-asemien lähistölle ei ole kantakaupungin vaiheleiskaava, 2017-2021 ehdotuksessa sijoitettua uutta asuinalueita.

Pysähdys -PITKO-skenaariolla henkilöliikenteen päästöerojen arvioidaan vaihtoehtojen A ja C välillä olevan vuonna 2040 noin 2,9 % eli vielä hieman pienempi kuin jatkuva kasvu -PITKO-skenaariolla. Asukasta kohden tarkasteltuna henkilöliikenteen päästöjen arvioidaan pysähdys-PITKO-skenaariolla olevan vuonna 2030 noin 0,2 hiilidioksidiekvivalenttitonnia asukasta kohden ja vuonna 2040 noin 0,1 hiilidioksidiekvivalenttitonnia asukasta kohden. Jatkuva kasvu - PITKO-skenaariolla asukasta kohden tarkasteltuna henkilöliikenteen päästöjen arvioidaan olevan vuonna 2030 noin 0,3 hiilidioksidiekvivalenttitonnia asukasta kohden ja vuonna 2040 noin 0,15 hiilidioksidiekvivalenttitonnia asukasta kohden.

Raideliikennejärjestelmävaihtoehtojen A ja C välistä pientä päästöeroa voidaan myös havainnollistaa kartalla, jossa arviointiraporttia lainaten ”vertailutilanteena on siis käytännössä se, että kyseistä asemaa tai pysäkkiä ei toteuteta” ja ”tarkastelussa on oletettu raitiotiepysäkin vaikutusalueeksi 800 m ja lähijunaseisakkeen vaikutusalueeksi kilometri”.



Lähde: Raideliikennejärjestelmän päästövaikutusten arviointiraportti.

Kuten karttaa tarkastelemalla voidaan huomata, niin suurimmassa osassa 250 x 250 m ruuduista päästöt ovat käytännössä samat raideliikennejärjestelmävaihtoehtojen välillä tai päästöjä on jopa hieman enemmän vaihtoehdossa C kuin vaihtoehdossa A vuonna 2040.

Arviointiraportissa on myös esitetty 15 vaikutuksiltaan merkittävintä pysäkkikohdetta kaavaehdotuksen maankäytöllä. Arviointiraportin mukaan "päästönäkökulmasta oleellimmat kehittämissuunnat raideliikennehankkeille" ovat "Viinikanlahden-Hatanpään-Härmälän raitiotien jatkeen osuus, Koilliskeskuksen suunnan raitiotien jatke, Tampereen eteläiset lähijuna-asemat Lakalaiva ja Rantaperkiö sekä Vuoreksen suunnan raitiotien jatke reitillä voimakkaasti tulevaisuudessa tehostuvan maankäytön myötä."

Yhteenvetona voidaan siis raideliikennejärjestelmän päästövaikutusten arviointiraportin perusteella todeta, että raideliikennejärjestelmäratkaisulla ei voida ratkaista hiileneutraalisuuden päästötavoitteita, vaikka sitä voidaan pienissä määrin hyödyntää tukemassa vähäpäästöisyyden tavoitteita.

Raideliikennejärjestelmä ja yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisyys

Ennakoidusta tulevaisuuden kaupunkirakenteen kokonaiskehityksestä saadaan täsmällisempi kuva, kun raideliikenteen päästötarkasteluja peilataan muodostuviin yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisiin. Oheisissa kartoissa ja kaavioissa on havainnollistettu liikkumisvyöhykkeiden kehitystä Tampereen kantakaupungin alueella nykyhetkestä vuoteen 2040 edellä esiteltyjen raideliikenteen järjestelmävaihtoehtojen A, B ja C toteutuessa. Tarkastelussa erilaiset liikkumisvyöhykkeet on yhdistetty SYKE:n yhdyskuntarakenteen Urban Zone -vyöhykejakaon mukailleen kahteen luokkaan:

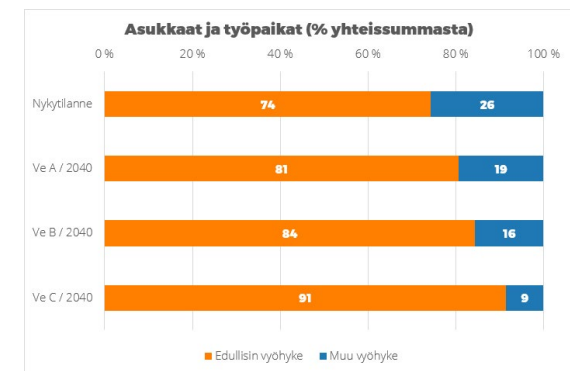
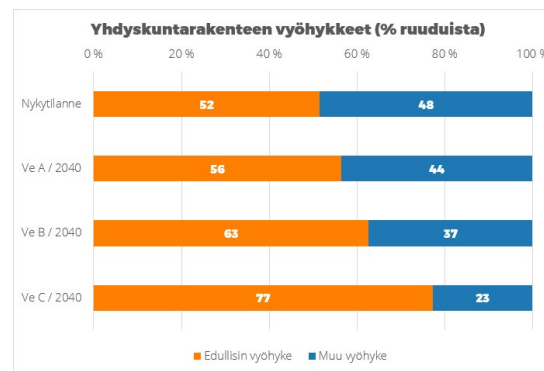
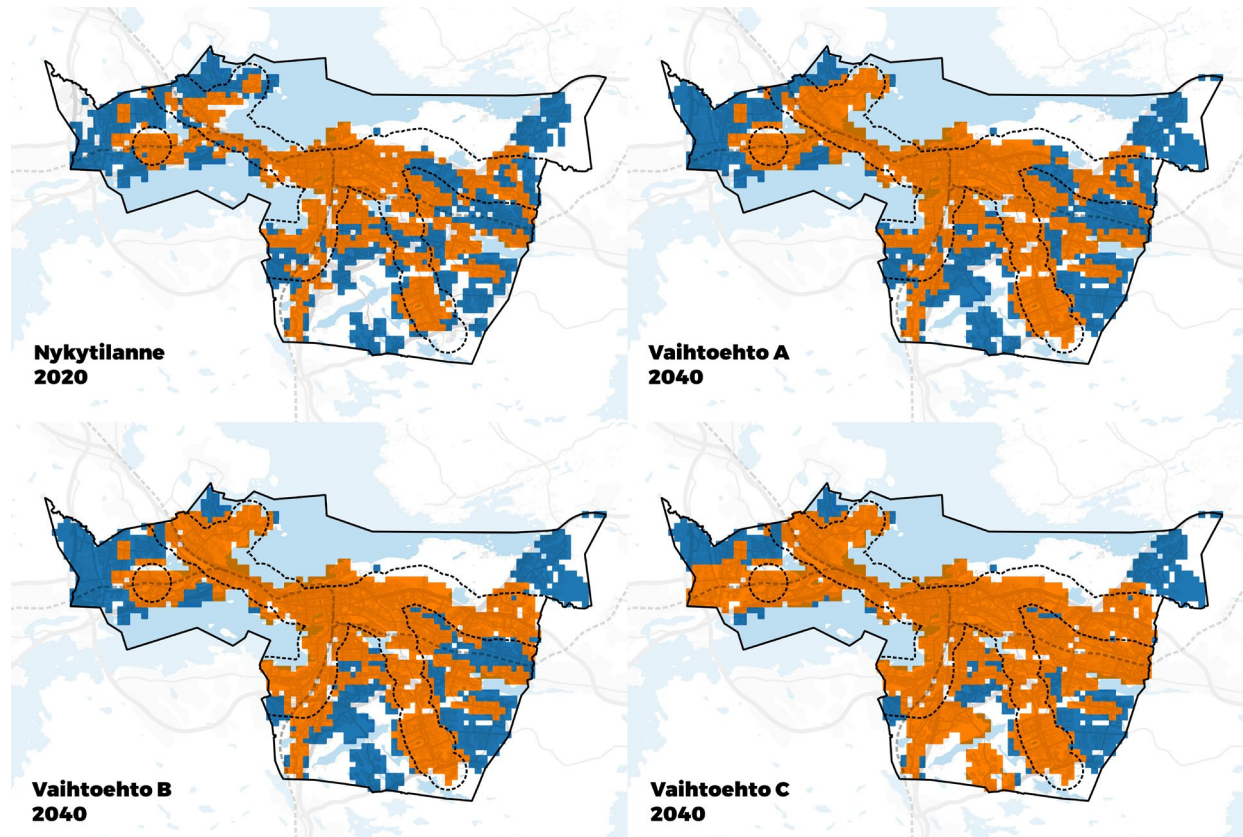
Edullisin vyöhyke

- sisältää keskustan kävely- ja reunavyöhykkeet sekä intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen

Muu vyöhyke

- sisältää tavanomaisen joukkoliikennevyöhykkeen ja autovyöhykkeen

Tarkastelusta voidaan havaita, että raidepohjaisen joukkoliikennejärjestelmän laajentaminen tuottaa vuoteen 2040 mennessä kantakaupunkiin nykyistä laajempia edullisen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeitä, kun edullisuutta tarkastellaan Urban Zone -kriteerien mukaisesti asukas- ja työpaikkatiheyden sekä kestävien liikkumismahdollisuuksien näkökulmasta. Lisäksi edullisten vyöhykkeiden maantieteellisen laajuuden ohella kasvaa merkittävästi myös niille sijoituvien asukkaiden ja työpaikkojen osuus. Toisaalta raideliikenteen ennustetut suorat päästöhyödyt jäävät tästä huolimatta suhteellisen vaatimattomiksi, kuten edellä kuvattiin.



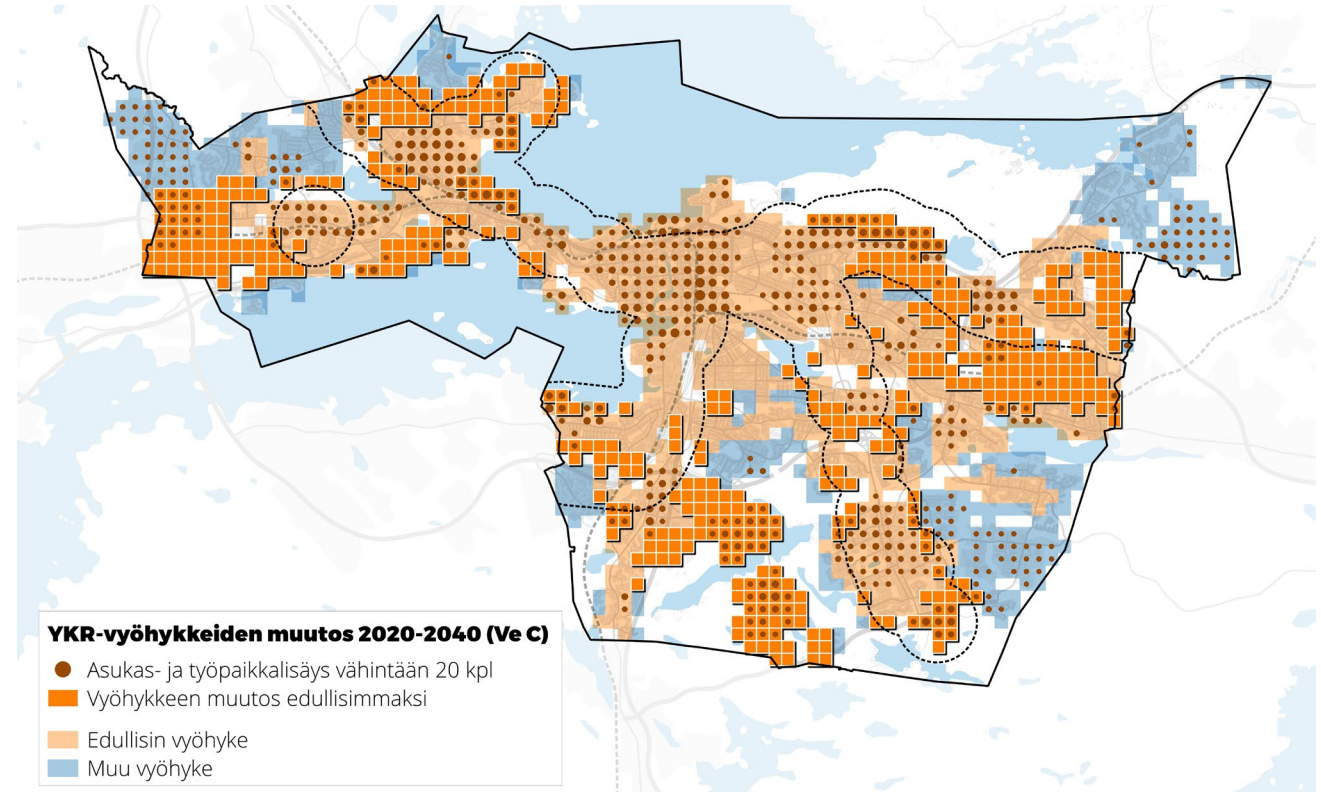
Lähde: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040

Kehityksen taustalta voidaan tunnistaa ainakin seuraavia syitä:

- Liikenteen käyttövoimien odotetaan muuttuvan kestävämpään suuntaan kulkumuodosta riippumatta, mikä kaventaa päästöeroa esimerkiksi henkilöautoilun ja joukkoliikenteen välillä.
- Kulutapajakauman muutokset tapahtuvat osin kestävien liikkumismuotojen sisällä (esimerkiksi bussista raitiotiehen tai lähijunaan), sillä olemassa olevan yhdyskuntarakenteen vaikutus autonomistukseen ja siten käytön arjen matkoilla on merkittävä.
- Tulevaisuuden raideliikeneratkaisut tuovat intensiivisen joukkoliikenteen piiriin uusia alueita, joille ei kuitenkaan maankäytön ohjelmoinnin perusteella ohjautu merkittävää kasvua. Tämä koskee erityisesti ohjeellisten lähijuna-asemien ympäristöjä kantakaupungin reunamilla.

Oheisessa koostekartassa on visualisoitu liikkumisvyöhykkeiden kehityksen sekä kaupungin kasvun ja tiivistymisen välistä yhteyttä laajimman raideliikennevaihtoehdon (Vaihtoehto C) realisoituessa. Karttaesityksestä nähdään, että maankäytön ja liikennejärjestelmän muutos tukevat toisiaan erityisesti keskeisissä raitiotien laajenemissuunnissa. Raideliikenteen päästö- ja maankäyttökäytöksestä voidaan siten tehdä seuraavia johtopäätöksiä:

- Suurimmat keskipitkän aikavälin kaupunkikehittämis- ja kestävyysyödyt saavutetaan toteuttamalla vahvaan maankäytön uudistumiseen nojautuvat raitiotien jatkolinjat Pirkkalan ja Koilliskeskuksen suuntiin.
- Lähijunaliikenteen toteutuminen on seudullinen kysymys eikä merkittäviä hyötyjä saavuteta yksin Tampe-



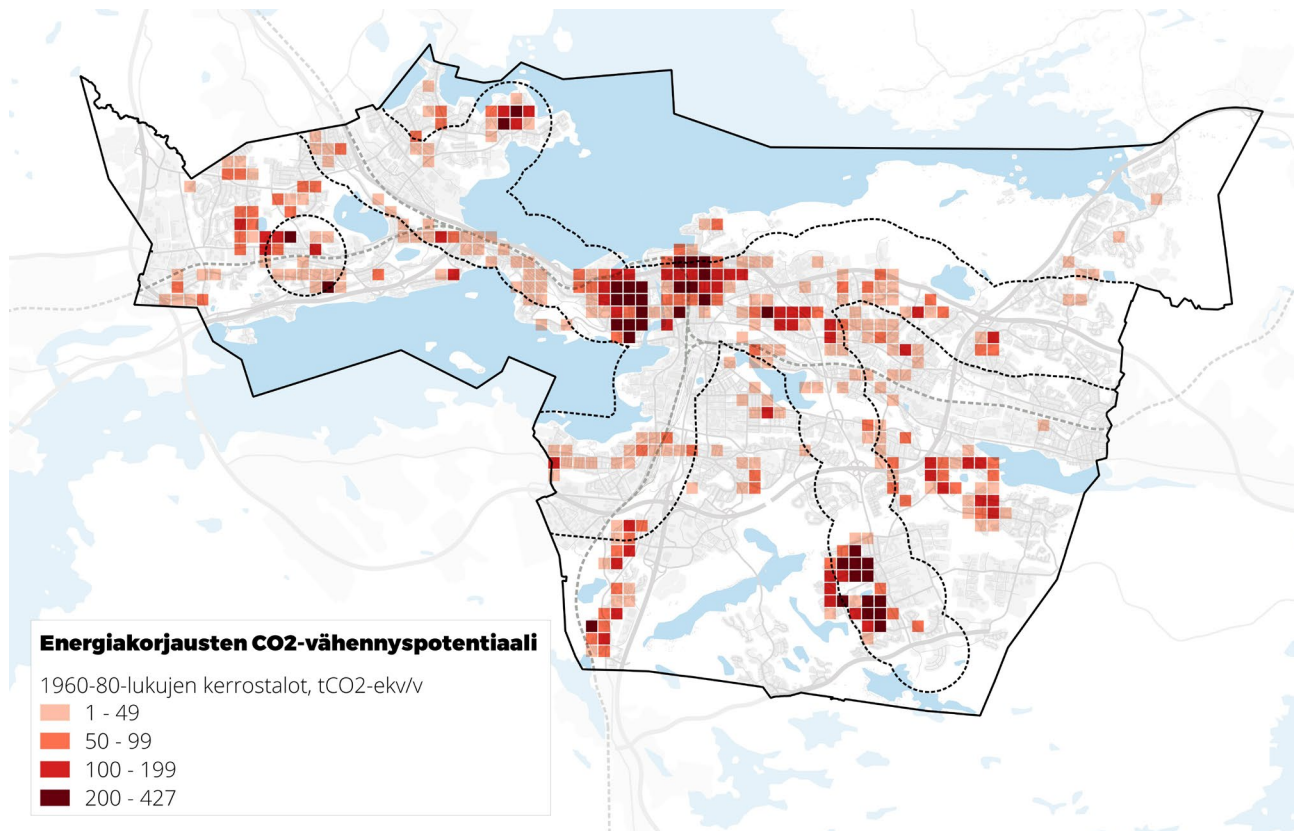
reen kantakaupungin alueeseen tukeutuvalla lähiliikenneinöinnillä. Nykyiset asutusvyöhykkeet tai niitä palvelevat kävely- ja pyöräilyverkostot eivät useinkaan kytkeydy luontevasti mahdollisiin asemanseutuihin, joten käyttäjäsiirtymä raskaan raideliikenteen piiriin jäisi todennäköisesti toivottua vähäisemmäksi ja tapahtuisi esimerkiksi bussiliikenteen kustannuksella.

- Tulevaisuuden haasteeksi saattaa muodostua toimitalakäytön ja yritysten toimintaedellytysten turvaaminen saavutettavuudeltaan paranevilla raideliikenteen vaikutusalueilla. Mahdollinen käyttötarkoitusten muutos paine koskee ennen kaikkea nykyisiä teollisuusalueita Kalkunvuoren ja Hankkion ympäristöissä.

- Edullisimman yhdyskuntarakenteen ulkopuolisilla työpaikka- ja laajennusalueilla, kuten Myllypurossa ja Ojalla, täytyy turvautua täydentäviin toimenpiteisiin kestävä liikunnan edistämiseksi ja henkilöliikenteen päästöjen leikkaamiseksi.
- Strategisella suunnittelutasolla joudutaan pohtimaan kaupungin kasvua ja kokonaiskehitystä ohjaavien vyöhykerajausten (kaupunkistrategia, yleiskaava, asemakaavoitusohjelma, Maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus) kattavuutta suhteessa bussipohjaisen joukkoliikenteen laatuikätyviin.

Vanhan rakennuskannan energiakorjausten vaikutus yhdyskuntarakenteen päästöihin

Ilmastovaikutusten arvioinnin yhteydessä tehtiin myös erillistarkastelu vanhan rakennuskannan energiakorjausten vaikutuksesta yhdyskuntarakenteen päästöihin. Tarkastelun kohteeksi valikoitiin 1960-80-luvuilla valmistunut asuin-kerrostalokanta, jonka verrattain heikkoa energiatehokkuutta on mahdollista parantaa laajojen peruskorjausten yhteydessä tehtävillä energiaremonteilla. Kyseinen rakennuskanta sijoittuu Tampereen ydinkeskustan ohella lähinnä isompiin, joukkoliikenteellä hyvin saavutettaviin kerrostalovaltaisiin lähiöihin, joiden uudistaminen monipuolisemmaksi kaupunkiympäristöksi tarjoaa mahdollisuuksia kestävämpään kokonaisrakenteeseen. Laajuudeltaan lähiökauden kerrostalokanta on vajaat 3 miljoonaa kerrosneliötä, eli kuudesosa kaupungin koko rakennusvolyymista. Jos kaikki aikakauden kerrostalot saneerattaisiin lämmityksen ja käytövedenkulutuksen osalta suotuisan päästöskenaarion (PITKO:n Muutos-skenaario) mukaisesti, paranis niiden energiatehokkuus jopa 48 prosenttia nykyisestä. Vuositasolla tämä tarkoittaisi noin 27 000 hiilidioksidiekvivalenttonnin suuruista päästövähennystä, joka vastaa noin 6 prosenttia vuotuisista rakennuskannan lämmityspäästöistä. Yhdistettynä puhtaamman, uusiutuvan kaukolämmön käyttöön voidaan siten saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä myös olemassa olevassa rakennuskannassa. Yleiskaavan tahtotila ohjaa rakenteen uudistamiseen erityisesti muuttuvilla ja toiminnoiltaan sekoituvilla keskusta-alueilla, joiden kohoava maanarvo luo liikkumavaraa taloyhtiöiden perusparannus- ja lisärakentamishankkeille sekä siten myös energiatehokkuuden parantamistoimille.



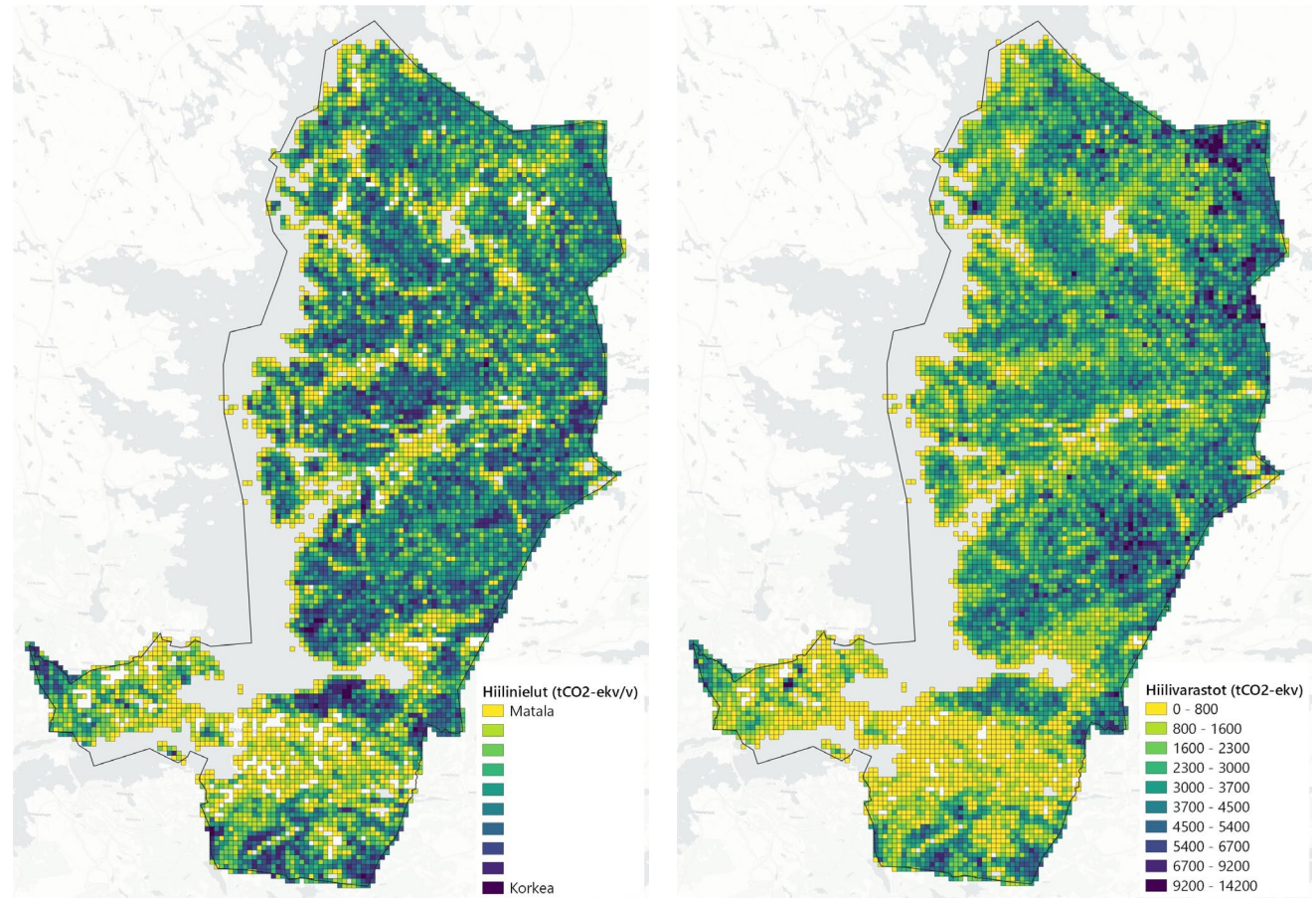
Lähde: Yleiskaavoituksen ilmastotyö

Hiilinielut ja hiilivarastot

Tampereen kaupungilla on tavoite olla hiilineutraali vuonna 2030. Vuoden 1990 päästöistä 20 % on tavoitteena kompensoida hiilinielujen kautta. Hiilinielut ovat prosesseja, joissa ilmakehän hiilidioksidia sitoutuu maaperään, kasvillisuuteen ja merien pintakerrokseen. Kantakaupungin alueen merkittävimmät hiilinielut sijoittuvat suojelualueiden ja keskuspuistoverkoston alueelle kuten Kauppi-Niihamaan, Ojalaan, Hervantajärvelle ja Särkijärvelle.

Hiilivarastoissa hiiltä on sitoutuneena varastoon siten, että sitä ei ole ilmakehässä. Hiilivarastoja ovat esim. turve ja kasvit. Tampereen hiilivarastot painottuvat Pohjois-Tampereen soihin ja vanhoihin metsiin. Kantakaupungin alueella merkittävimmät hiilivarastot sijoittuvat kaavan viheralueille Särkijärven ja Hervantajärven ympäristöihin sekä Ojalaan ja Kauppi-Niihamaan.

Hiilinielujen ja -varastojen turvaamisen lisäksi hiilinielua tulisi kantakaupungissa kasvattaa. Kantakaupungin alueelle sijoittuvat hiilinielut ja hiilivarastot ovat pääsääntöisesti kaupungin omistuksessa, jolloin niiden hoitoa ja käyttöä on mahdollista kehittää ilmasto vaikutukset huomioon ottaen. Käynnissä olevassa metsien hoidon toimintamallityössä on tunnistettu metsien vaikutus ilmastonmuutoksen hillitsemisessä sekä asetettu tavoitteita puuston elinvoimaisuuden ylläpitämiseksi ja lisäämiseksi. Kaupunkivihreän lisäämisellä on mahdollista kasvattaa alueiden hiilinielupotentiaalia. Tampereen viherkerroinmenetelmän tavoitteena on lisätä kaupunkivihreää sekä hulevesien luonnonmukaista hallintaa. Viherkerroinmenetelmä on otettu laajempaan käyttöön asemakaavahankkeiden yhteydessä vuoden 2020 alusta. Tampereen kaupunki on mukana myös Luonnonvarakeskuksen i-tree hankkeessa 2019-2020, jossa selvitetään kaupunkipuiden ekosysteemipalveluiden määrää ja taloudellista arvoa. Kaupunkipuiden varastoiman hiilen määrää, ilmansaasteiden sidontaa ja hulevesien vähentämistä lasketaan Turussa, Helsingissä ja Tampereella. Hanke tuottaa kaupunkisuunnittelun tueksi tietoa puiden määrän ja lajivalikoiman vaikutuksesta ekosysteemipalveluihin.



Hiilinielujen ja -varastojen sijoittuminen ja intensiteetti Tampereella 2015 (Tulevaisuuden yhdyskuntarakenteen ilmasto vaikutusten arviointi 2019).

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Selvityksen mukaan Useiden kasvihuonekaasuskenaarioiden mukaan Suomen vuotuinen keskilämpötila kasvaa 2040-luvulle tultaessa noin 1,5-2 astetta verrattuna jakssoon 1981-2010, jolloin Tampereella vuotuinen keskilämpötila olisi noin 6,1-6,6 °C. Sademäärien arvioidaan kasvavan samana aikana noin 5-7 %, jolloin Tampereen alueella vuotuinen sademäärä olisi noin 660 mm. Vuosisadan loppuun mennessä vastaavat kasvuluvut ovat lämpötilan nousun osalta jopa 6 °C ja sademäärien kasvun osalta 10-15 %. Talven (loka-huhtikuu) kokonaissademäärän ennustetaan kasvavan vuosisadan loppuun mennessä 7-30 %, kun sademäärää verrataan vuosien 1981-2010 keskimääräiseen sademäärään.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen

Hajautettu keskustarakenne tukee muutoskestävyyden tavoitteita: esimerkiksi tulviin, helteisiin ja myrskyihin liittyvät riskit eivät todennäköisesti koettele kaikkia alueita yhtä voimakkaasti, ja ympäröivän vihervestoston tilavaraukset tukevat sopeutumista jossain määrin.

Tampereen kantakaupungin hyviä ominaisuuksia ovat kantakaupungin rakentamisen ja viherympäristön moniosainen, kattava verkostomaisuus sekä hajautettu keskustarakenne ja yhdyskuntatekninen huolto. Näin voidaan tukea elinympäristöjen säilyminen sekä infran varajärjestelmien ja muiden toimintoja korvaavien elementtien olemassaolo riskien toteutuessa jollain rajallisella alueella.

Rakennettujen alueiden tiivistyminen ja laajentuminen saattavat heikentää hulevesien imeytymistä ja voimistaa lämpösaarekilmiötä. Todennäköisimmin haitat ilmene-

vät laajimmilla rakennetuilla alueilla, joilla viherympäristöä on vähiten, esimerkiksi Lielahden ja Nekalan työpaikkavaltaisilla alueilla.

Vaikutukset viherympäristöön ja luonnon monimuotoisuuteen

Kantakaupungin viheralueiden ja -yhteyksien kattava verkostomaisuus, kytkeytyneisyys sekä tasapuolisesti eri puolille tarkastelualueita sijoittuvat virkistyskohteet ovat vahvuus ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta esimerkiksi hulevesien hallinnan näkökulmasta. Viherympäristöllä on merkitystä myös kaupunkiympäristön monimuotoisuuden ja yleisen muutoskestävyyden turvaajana.

Sään ääri-ilmiöiden, kuten voimakkaiden tuulien, lisääntyessä vihervestoston kapeat puustoyhteyshkohdat voivat olla vaarassa katketa ja siten heikentää verkoston kytkeytyneisyyttä. Toimivan ja muutoskestävän viherrakenteen tulisi sisältää useita, tarvittaessa toisiaan korvaavia yhteyksiä.

Kantakaupungin sini-viherrakenteen merkitys ilmastoriskien hallinnassa ja niihin sopeutumisessa toistuu ja korostuu. Siksi kaupunkirakenteen tiivistyessä on tarve saada luontopohjaiset riskinhallinnan ja sopeutumisen toimet osaksi rakennettua ympäristöä.

Vaikutukset kulttuuriperintöön

Hulevesiriskeihin ja kuumuuteen sopeutumisen kannalta kulttuuriympäristöjen vahvuutena on, että ne ovat suojele- tuja tiivistämiseltä.

Vaikutukset vesitalouteen ja yhdyskuntatekniseen huoltoon

Kartan 4 yleismääräyksessä edellytetään kaupungin hulevesiohjelman noudattamista; kestävällä hulevesien hallinnalla

voidaan kompensoida ja ehkäistä sekä kaupungistumisesta että ilmastonmuutoksesta aiheutuvia haittoja. Yleiskaavassa valuma-alueittain ja kohteittain esitetyt toimenpiteet hulevesien laadullisesta ja määrällisestä hallinnasta tukevat sopeutumista ilmastonmuutokseen.

Vähintäänkin yleiskaavaa tarkemmassa suunnittelussa on kapeissa kohdissa tarkistettava sinivihreän verkoston riittävä leveys, koska esimerkiksi hulevesien hallintaan varattavat alueet ja puustoiset yhteydet eivät voi olla päällekkäin.

Seurannan kehittäminen

Ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyvässä vaikutusarvioinnissa esitetään indikaattoreita, joiden avulla muutoksia on mahdollista seurata. Tällaisia indikaattoreita ovat selvityksen mukaan esimerkiksi läpäisemättömän pinnan osuus (%) rakentamisalueilla, hulevesitulvien esiintymistiheys ja vahinkojen määrä, viheralueiden pinta-alan muutokset, puuston menetykset, osa-aluekohtaisten riskiarvioiden määrä (laadittu % alueille), uuden rakennuskannan määrä (k-m²), jossa huomioitu sopeutuminen ilmastonmuutokseen sekä rakennuksiin ja infraan kohdistuvien sääilmiöistä johtuvien korjaustehtävien määrä ja säästöt korjauskustannuksissa

Viherympäristön osalta on tunnistettu tarve laatia keskuspuistoverkoston luontotyyppittely, joka sisältäisi verkoston osa-alueittaisen arvioinnin muun muassa ilmastonmuutoksen näkökulmasta haavoittuvien kohteiden osalta. Ekologisen verkoston osalta olisi tarvetta selvittää herkkyystar- kasteluna verkoston heikot yhteyshkohdat, jotka voivat olla vaarassa katkea ilmastonmuutoksen seurauksena. Hulevesiohjelma on tarkoitus päivittää vuoden 2021 aikana.

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Aihekokonaisuutta ohjaavat kaupunkistrategian linjaukset

Strategian mukaisesti laadukkailla ja monipuolisilla viheralueilla ja -verkostoilla sekä vesistöjen kestäväällä hyödyntämisellä vahvistetaan kaupunkilaisten viihtyisyyttä ja kaupungin vetovoimaa.

Luonnon monimuotoisuuden ylläpito

Luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät elinympäristöt sisältyvät pääpiirteissään yleiskaavan viherrakenteseen. Keskuspuistoverkostolla ja suojelualueilla pystytään turvaamaan monimuotoisuuden kannalta laajimmat ja merkittävimmät viheraluekokonaisuudet. Laajempien aluekokonaisuuksien kytkeytyminen toisiinsa tapahtuu ohjeellisten ekologisten yhteyksien sekä virkistysyhteyksien välityksellä. Yleiskaavaratkaisu tukee viherrakenteen kehittämistä edelleen yhtenäisemmäksi, mikä parantaa ekologisen verkoston jatkuvuutta ja kytkeytyneisyyttä ja on keskeistä myös monimuotoisuuden ylläpitämisessä. Ekologista verkostoa on kaavaratkaisussa täydennetty puuttuvilla yhteyksillä, joista merkittävimpinä uusi ekologinen yhteys Koillis-

keskuksen alueelta Kaukajärvelle. Keskuspuistoverkoston uudet aluevaraukset mm. Västringinmäessä vahvistavat näiden alueiden ekologista verkostoa.

Luonnon monimuotoisuuden kannalta on tärkeää, että tarkemmassa suunnittelussa varmistetaan, että myös asuinalueiden luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät elinympäristöt säilyvät elinvoimaisina ja että niiltä on riittävät ekologiset yhteydet yleiskaavan viherrakenteseen. Monimuotoinen luonto kestää parhaiten ilmastonmuutoksen ympäristölle aiheuttamia vaikutuksia. Kaupungin tiivistyminen ja väestönkasvu asettavat haasteita viheralueiden riittävyydelle ja kantokyvylle ja tätä kautta myös monimuotoisuuden ylläpidolle.

LUMO-ohjelma

Tampereen kaupunki valmistelee luonnon monimuotoisuus- eli Lumo-ohjelmaa, jonka on määrä vahvistua keväällä 2021. Ohjelman tarkoituksena on kehittää kaupungin ekologisesti kestäviä toimintatapoja ja turvata luonnon monimuotoisuutta kaupungin vetovoimatekijänä kaupunkistrategian 2030 mukaisesti ja Kestävä Tampere 2030 linjauksia toteuttaen. Ohjelmatyössä on määritelty kuusi tavoitetta vuosille 2021-2030 ja ne ovat saaneet hyväksynnän kaupungin valtuustossa keväällä 2020. Työn seuraavassa vaiheessa määritellään yksikkökohtaisia toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiseksi.

Yleiskaavoituksessa toimenpiteitä on pohdittu etenkin seuraavien ohjelmatavoitteiden osalta: "kaupunkiluonto on monimuotoista ja ilmastonmuutokseen sopeutuvaa",

"uhanalaiset luontotyypit ja lajit on turvattu", "ekologiset verkostot ovat toimivia ja kattavia", "vesistöjen ja pienvesien tila on hyvä ja niiden eliöstö on monimuotoista ja elinvoimaista". Yleiskaavoituksen alustavat toimenpide-ehdotukset Lumo-ohjelmaan ovat: kantakaupungin yleiskaavan keskuspuistoverkoston luontotyyppittely -selvityksen, ekologisen verkoston toimivuus -selvityksen sekä kantakaupungin alueen lahokaviosammalselvityksen mahdollinen laadinta ja selvitysten johtopäätösten vienti yleiskaavaan valtuustokauden 2021-2025 aikana. Mahdollisena toimenpiteenä on suunniteltu myös viherkerroin-työkalun kehitystyötä ja käyttöönottoa yleiskaavoituksessa.

Liito-oravan toimintamalli

Liito-oravatoimintamalli on kehitteillä Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön palvelualueella. Toimintamalli on alustavan arvion mukaan valmistumassa vuoden 2021 aikana, ja se kytkeytyy Lumo-ohjelmaan. Mallin tarkoituksena on varmistaa oikea-aikaisen ja oikeamääräisen liito-oravatiedon huomioonottaminen eri suunnittelu- ja toteutustasoilla alkaen maastohavainnoista, jatkuen esimerkiksi asemakaavasuunnittelun kautta ja päätyen vaikkapa katupuiden uusimiseen (joilla voi olla ratkaiseva merkitys liito-oravayhteyden säilymisessä). Työssä tavoitellaan räätälöityä ohjeistusta ja vastuita siitä mitä kullakin eri suunnittelu- ja toteutustasolla tulee asiassa ottaa huomioon.

Toimintamallityön taustalla on kantakaupungin alueelle laadittu liito-oravaselvitys vuodelta 2016, jonka johtopäätöksenä lajin suotuisan suojelutason ylläpitämiselle

merkittävät alueet on sisällytetty kantakaupungin yleiskaavassa "keskuspuistoverkosto"- ja "ohjeellinen ekologinen yhteys" kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Käytännössä on havaittu, että esimerkiksi ekologiset yhteydet ovat tiivistyvässä kaupungissa paikoin uhattuina, ja että tiedon kullussa eri tahojen välillä on kehitettävää. Liito-oravan toimintamalli -työssä on tarkoitus muodostaa käsitys lajin huomioonottamisen nykytilanteesta ja vallitsevista menetelmistä ja tarvittaessa luoda uusia toimintatapoja ja ohjeita, joiden avulla liito-oravan säilyminen tiivistyvässä kaupungissa on todellisuutta myös käytännön toimien tasolla.

Kaupunkipuulinjaus

Tampereen kaupunkipuulinjaustyössä on määritelty kaupungin yhteinen tahtotila, jonka päätavoitteina ovat puutietämyksen lisääminen, puiden hyvinvoinnin ja niiden tuottamien ekosysteemipalvelujen turvaaminen sekä Tampereen puulajiston monipuolistaminen. Kaupunkipuulinjaus koskee Tampereen kaupungin omistuksessa ja vastuulla olevia rakennetun ympäristön istutettuja ja yksittäisiä luontaisesti kasvaneita puita, eli katu- ja puistopuita ottaen kantaa myös kaupungin ja yksityisten omistuksessa olevien kiinteistöjen puiden käytön ja hoidon edistämiseen. Linjauksella Tampere määrittää ja julkistaa kaupunkipuita koskevat periaatteensa ja toimintatapansa. Linjaus koostuu kymmenestä osalinjauksesta, joille on määritelty tavoitteet ja toimintatavat tavoitteiden saavuttamiseksi.

Kaupunkipuulinjaukseen on kirjattu yleiskaavoituksen osalta seuraavat toimintatavat:

- Ohjataan yleiskaavoituksella ekologisen verkoston ulotumista kaupunkirakenteen sisälle esimerkiksi määrittämällä viheryhteystarpeita asuntoalueille, työpaikka-alueille ja liikennealueille.
- Selvitetään yleiskaavoituksessa mahdollisuutta asettaa latvuspeittävydelle tavoitteita. Määritetään seurantatavat ja -mittarit latvuspeittävyden toteutumisen seurannalle.
- Ohjataan yleiskaavoituksella ekologisen verkoston puustoisuutta ja uusia puustoisia viheryhteystarpeita puistoverkoston välillä.

Yleiskaavan ohjeellinen ekologinen yhteys-merkinnällä on osoitettu keskeisiä keskuspuistoverkoston osia yhdistäviä, luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä eliöiden kulkuyhteyksiä tai sellaiseksi soveltuvaa viherympäristöä. Yleiskaavan ekologisen verkoston toimivuuden varmistamiseksi on tunnistettu tarve selvittää verkoston laatua ja mahdollisia katkoskohtia.

Metsien hoidon toimintamalli

Kaupungin metsien hoidon periaatteita uudistetaan päivittämällä kaupungin omistamien metsien hoitoa ja käyttöä ohjaavan Mansen mettät -Metsien hoidon toimintamalli. Metsien hoidon toimintamallissa vuosille 2021-2030 kuvataan metsien nykytila ja tuleva kehitys. Työ linjaa metsien hoidon toiminta-ajatuksen, metsien hoidon ja käytön painopisteet sekä niitä toteuttavat linjaukset. Metsien hoidon toimintamalli -työssä on myös tunnistettu metsien vaikutus ilmastomuutoksen hillitsemisessä sekä asetettu tavoitteita puuston elinvoimaisuuden ylläpitämiseksi ja lisäämiseksi. Toimintamallin ehdotus käsitellään asunto- ja kiinteistö-lautakunnassa. Metsienhoidon toimintamalli osaltaan määrittää tarkemmin yleiskaavassa osoitetun viherrakenteen laadullisia tavoitteita.

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

Aihekokonaisuutta ohjaavat kaupunkistrategian linjaukset

Kaupungin tavoitteena on kasvaa vuosittain keskimäärin noin 3 000 uudella asukkaalla. Maankäyttöä, asumista, liikennettä, palveluja, taloutta ja investointeja tarkastellaan kasvutavoitteen suhteen kokonaisuutena. Yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja kasvua suunnataan ensisijaisesti joukkoliikennevyöhykkeelle ja aluekeskuksiin. Raitiotietä kehitetään kaupungin liikennejärjestelmän runkona.

Tampereen saavutettavuutta kansallisesti ja kansainvälisesti vahvistetaan. Kaupunki edistää aktiivisesti lisäraiteen rakentamista ja nopeiden junavuorojen määrän lisäämistä Tampereen ja Helsingin välillä. Pietari-rata-yhteyttä sujuvoitetaan ja lähijunaliikennettä kehitetään. Tampere-Pirkkalan asemaa kansainvälisenä lentokenttänä vahvistetaan.

Ydinkeskustan on oltava saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla kävelystä yksityisautoihin. Ydinkeskustaan ja aluekeskuksiin luodaan viihtyisää kaupunkiympäristöä kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä edistämällä sekä niiden houkuttelevuutta vahvistamalla. Kävelypainotteisuutta voidaan lisätä, kun pysäköinti siirretään maan alle ja pysäköintilaitoksiin. Sähköautojen latausverkoston rakentamista edistetään.

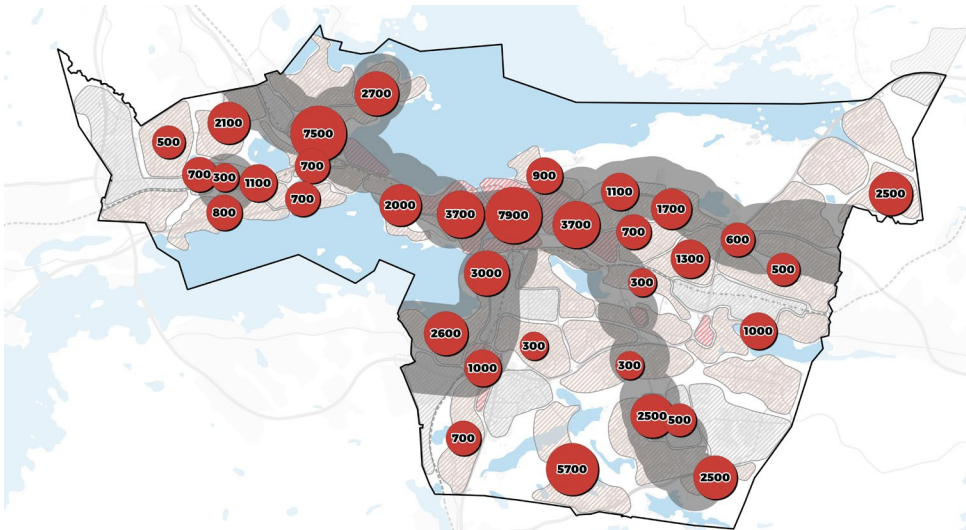
Kaupunki kehittää älyliikennettä sekä liikku-
misen uusia palveluja ja toimivia matkakettejuja. Yrityksille luodaan edellytyksiä ja kehitysalustoja uusien palvelujen luomiseksi.

Kestävä kasvu

Kasvutavoite ja maankäytön, asumisen, liikenteen, palvelujen, talouden sekä investointien kokonaisuus liittyvät saumattomasti yleiskaavatyöhön ja siinä esitettyihin ratkaisuihin. Yleiskaava onkin monelta osin kaupunkistrategian kuva.

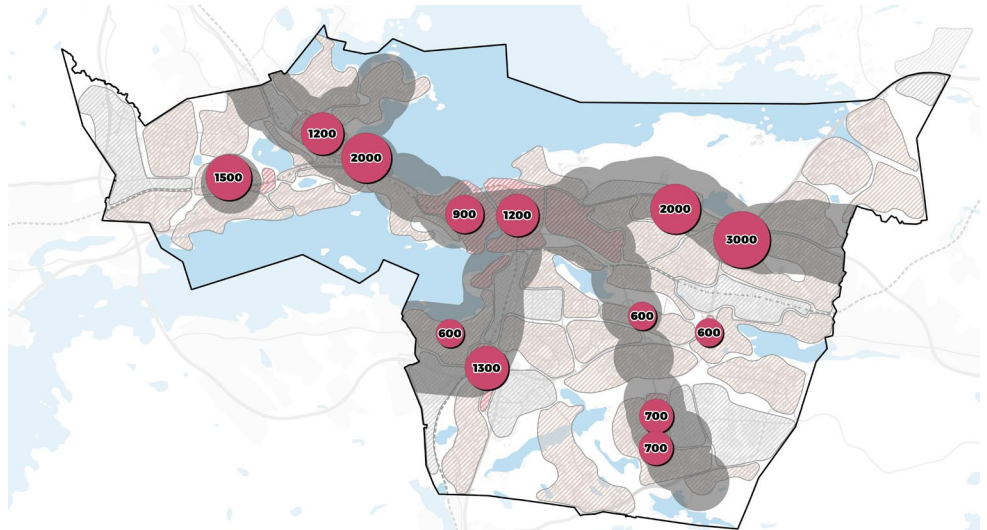
Yleiskaavan vaikutusten arvioinnin yhtenä lähtökohdiana toimii päästölaskentatyön yhteydessä muodostettu kantakaupungin yhdyskuntarakenteen tulevaisuusskenaario, joka toteuttaa tavoitellun noin 3 000 uuden asukkaan vuosikasvun nykyhetkestä vuoteen 2040 saakka. Skenaarion mukaisesti kaupungin kasvu suuntautuu yhdyskuntarakennetta tiivistäen ensisijaisesti joukkoliikennevyöhykkeille ja aluekeskuksiin. Yhdyskuntarakenteen tiivistyessä paranee myös yhdyskuntataloudellinen tehokkuus.

Merkittävä osa kantakaupungin kasvusta tuleville vuosille on jo mahdollistettu olemassa olevan tontti- ja asema-kaavavarannon muodossa tai määritelty kaupungin omassa PALM-ohjelmointityössä. Tämän toteutuspotentiaalin voidaan myös olettaa realisoituvan kutakuinkin ennakkoidussa laajuudessaan, jolloin kaupungin kasvuun vastaaminen edellyttää lisäksi yleiskaavavarannon merkittävää toteutumista erityisesti 2030-luvun puolivälistä lähtien. Jotta kaupunkirakenteen kestävyttä ja hiilineutraalisuutta koskevat tavoitteet voidaan saavuttaa, edellytetään asunto- ja toimitilarakentamisen osalta jatkossa nykyistä jonkin verran rajavampaa sijoittumisen ohjausta, joka toteutuu käytännössä asemakaavoituksen ohjelmoinnin kautta. Tätä ennakkoiden yleiskaavavarannosta oletetaan toteutuvan ensisijaisesti



Asukasmäärän lisäys PALM-suunnitelmasta 2020-2040

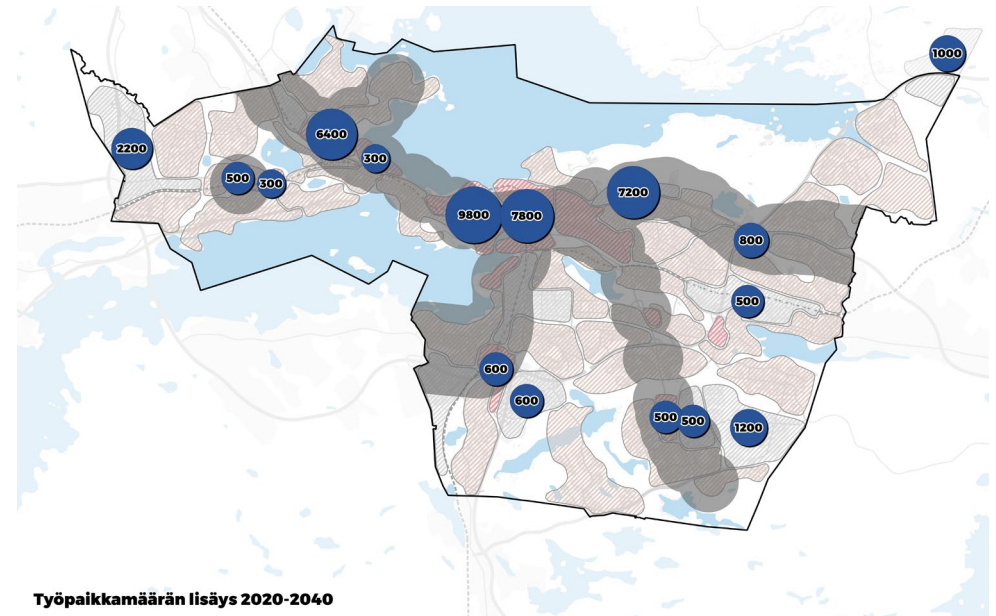
Lähde: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040



Asukasmäärän lisäys yleiskaavavarannosta 2035-2040

Lähde: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040

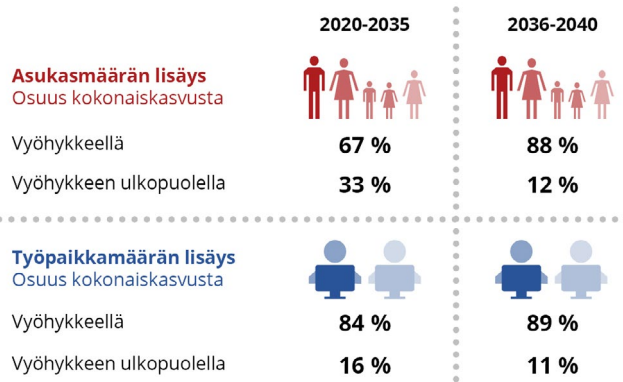
keskusta-alueiden kehittämistä sekä raitiotiejärjestelmän laajentumista tukevaa varantoa. Pyrkimys kasvun suuntaamiseksi entistä tiiviimmin yhdyskuntarakenteen edullisimmille vyöhykkeille käy ilmi oheisista kartoista ja taulukoista, jotka kuvaavat ennakoitua asukas- ja työpaikkalisäyksen sijoittumista suhteessa Kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeeseen sekä keskustatoimintojen alueisiin.



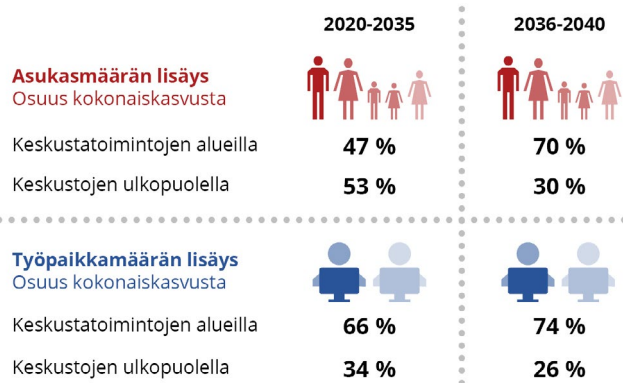
Työpaikkamäärän lisäys 2020-2040

Lähde: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040

Kasvun ja elinvoiman vyöhykkeen osuus kantakaupungin kokonaiskasvusta



Keskustatoimintojen alueiden osuus kantakaupungin kokonaiskasvusta



Kaupunkistrategian tavoitteiden mukainen kestävä ja sekoittunut kaupunkirakenne, jossa asumista ja muuta maankäyttöä sekä niitä tukevaa palveluverkkoa ja liikennejärjestelmää käsitellään kokonaisuutena, edellyttää toteutukseen myös toimitilarakentamisen ohjelmointia. Säilyttääkseen työpaikkaomavaraisuutensa nykytasolla suhteessa asukasmäärän kasvuun tulee kaupungin varautua siihen, että kasvavalle palvelusektorille löytyy sijoittumispaikkoja entisestään tiivistyvästä kantakaupungista tulevaisuudessaakin. Tämä koskee erityisesti uudistuvia ja tehostuvia keskusta-alueita, jotka tarjoavat mahdollisuuksia monitoimintaisen kaupunkirakenteen muodostumiselle. Sekoittuneen rakenteen muodostumista edistetään muun muassa keskustatoimintojen ja asumisen alueita koskevalla määräyksellä, jonka mukaisesti alueille sijoittuvissa yksityisten kehittämishankkeissa tulee varautua myös julkisten ja yksityisten palvelujen tarvitsemiin tilavarauksiin sekä toimilojen kokonaismäärän riittävyyteen.

Varsinaisia yhdyskuntarakenteen tehokkuustavoitteita sille, kuinka tiiviinä asunto- ja toimitilarakentamisen tulisi toteutua, ei ole yleiskaavatasolla osoitettu. Monissa kohdin kaupunkirakenteen uudistaminen edellyttää kuitenkin merkittävää rakentamistehokkuuden nostoa sekä kaupunkiympäristön laadun, että taloudellisen toteutettavuuden näkökulmasta. Tällaisia alueita ovat ennen kaikkea tiivistyvät keskusta-alueet sekä osa kokonaissuunnittelun tarvealueista, joilla tavoitellaan tulevaisuudessa asemakaavojen käyttötarkoituksen ja rakentamistehokkuuden muutoksia. Olevassa kaupunkiympäristössä tapahtuva muutos on erityisen merkittävä uudistuvan keskustan merkinnällä (c-2) osoitetuissa keskuksissa, kuten Lielahdessa ja Lakalaivassa,

missä kaupunkikehittäminen tarkoittaa käytännössä alueiden uudelleen rakentamista myös purkavan saneerauksen keinoin. Yhdyskuntarakenteen tulevaisuusskenaarion laatimisen yhteydessä tehdyn arvion mukaan kantakaupungista saattaa poistua keskusta-alueiden (sisältäen ydinkeskustasta Tullin alueen ympäristöineen) uudistamisen myötä noin 300 000 kerrosneliötä lähinnä yksikerroksista liike- ja teollisuusrakentamista. Käytännössä huomattava poistuma edellyttää yhdyskuntataloudellisesta näkökulmasta rakennustehokkuuden nostoa uudelleen rakentamisen infra- ja muutoskustannusten kattamiseksi, mutta samalla syntyy myös uudenlaista kaupunkikehittämisen potentiaalia. Kaupunkirakenteen tehostuessa mahdollistuvat sekä tiiveyden ja sekoittuneisuuden tuottamat kasautumisedut, että lähiympäristöä laadullistavat toimenpiteet, kuten keskustamaisen julkisen kaupunkitilan muodostaminen.

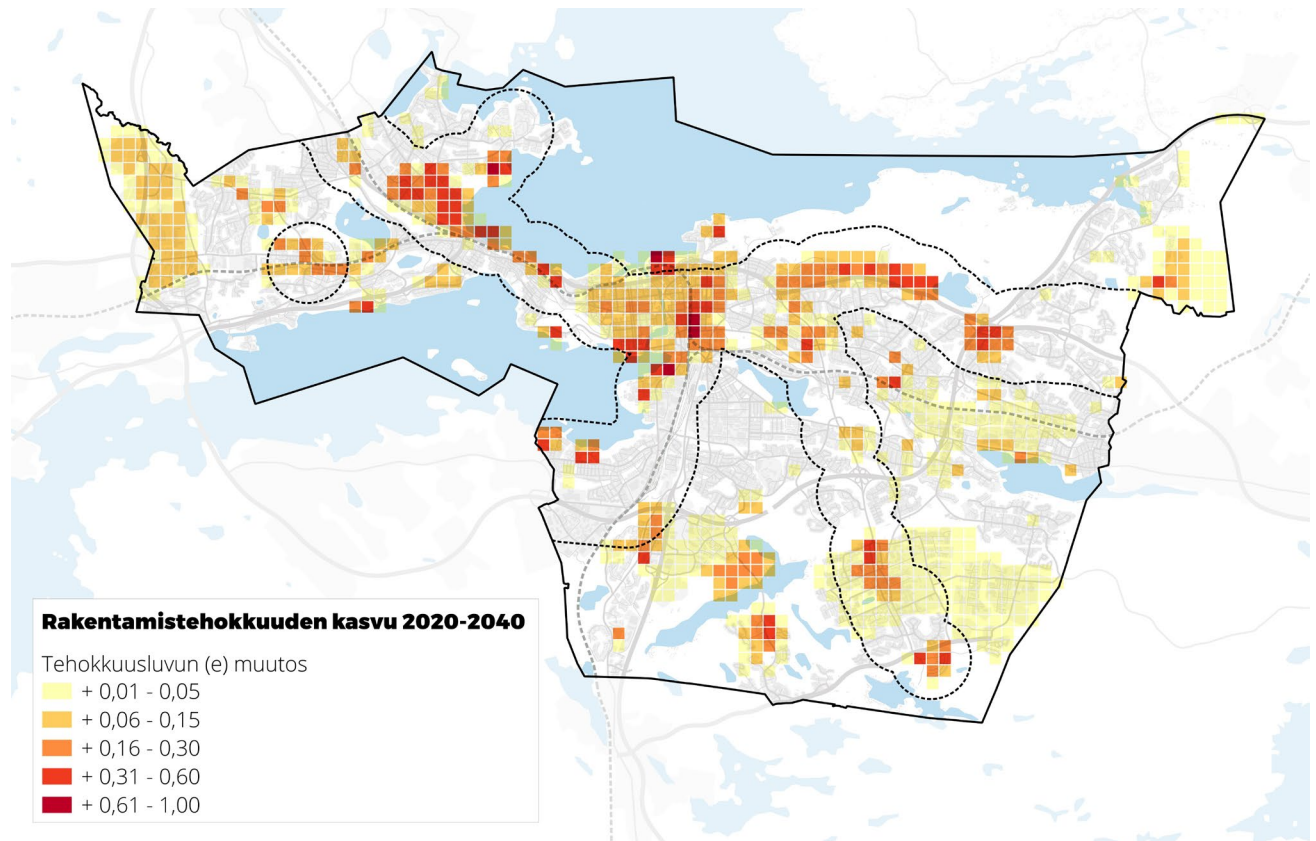
Kaupunkirakenteen tehostumisella on luonnollisesti heijastusvaikutuksia myös kantakaupungin liikkumisen olosuhteisiin ja palveluverkon kehitykseen. Erityisesti täydentyviin keskuksiin sekä laajemmin tiivistyville joukkoliikennevyöhykkeille muodostuu rakennetta, jonka tiiveyden ja sekoittuneisuuden aste mahdollistaa parhaassa tapauksessa autottoman arjen tai vähintäänkin yksityisauton käytön vähentämisen. Lisäksi keskustamaisessa rakenteessa on luontevaa toteuttaa kestäviä liikkumismuotoja, erityisesti kävelyä ja pyöräilyä, priorisoivaa lähiympäristöä. Toisaalta toistaiseksi ei ole näköpiirissä tilannetta, jossa yksityisauton kokonaissuorite vähenisi merkittävästi ainakaan, kun huomioidaan ympäröivän kaupunkiseudun ja lisääntyvien vapaa-ajan matkojen generoima liikennemäärien kasvu. Huolimatta uudistuvan autokannan myötä vähäpäästöi-

semmäksi muuttuvista käyttövoimista autoilu on kasvavassa kaupungissa edelleen tila- ja viihtyisyyskysymys, jota joudutaan ratkomaan maankäytön ja liikenteen yhteensovittamisen ohella myös muilla keinoilla, kuten vaikuttamalla autoilun kustannuksiin tai keventämällä pysäköintinormia erityisesti keskeisillä kaupunkialueilla. Palveluverkon osalta monipuolisen palvelutarjontaa pyritään suuntaamaan erityisesti uudistuvien alue- ja paikalliskeskusten C-alueille. Asioinnin ja kulutustottumusten muutos näyttäisi myös ohjaavan käyttäytymistä siihen suuntaan, että palveluja haetaan enenevässä määrin hyvin varustelluista, hieman suuremmista keskuksista. Tämä korostaa entisestään aluekeskusten kestävästä saavutettavuudesta merkitystä ympäröiviltä asuinalueilta käsin.

Kantakaupungin yhdyskuntarakenteen tehostumista on määrällisesti kuvattu oheisessa karttakuvassa, joka esittää rakentamistehokkuuden kasvua ennakoitun maankäytön toteutuessa vuoteen 2040 mennessä. Yhdyskuntarakenteen tiiveyttä on tässä mitattu niin sanotulla tehokkuusluvulla (e-luku), joka ilmaisee kussakin ruudussa olevan rakennetun kerrosalan suhteessa ruudun maapinta-alaan. Merkittävintä tehokkuuden lisäys on yleiskaavan keskusta-alueilla sekä tiettyjen joukkoliikennekäytävien suunnissa, joita ovat Tesoma-Epilä, Hatanpää-Härmälä sekä TAYS-Ruotula.

Kaupunkirakenteen kehitys kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeellä

Kaupunkistrategian mukaisen kasvun ohjaaminen kestävästi edellyttää kasvun painopistealueiden määrittelyä. Kasvun ohjaamiseksi keskustoihin ja joukkoliikennevyö-



Lähde: Yleiskaavan maankäytöskenaario 2020-2040

hykkeille vaiheyleiskaavassa tukeudutaan Tampereen kaupunkiseudun ja valtion väliseen MAL-sopimukseen ja siinä esitettyyn edullisen yhdyskuntarakenteen vyöhykkeeseen. Vyöhyke ohjaa näin ollen kaavavarannon toteutumista ja tulevan täydennysrakentamisen sijoittumista kaupunkistrategian ohella myös kaupunkiseudun tavoitteiden näkökulmasta.

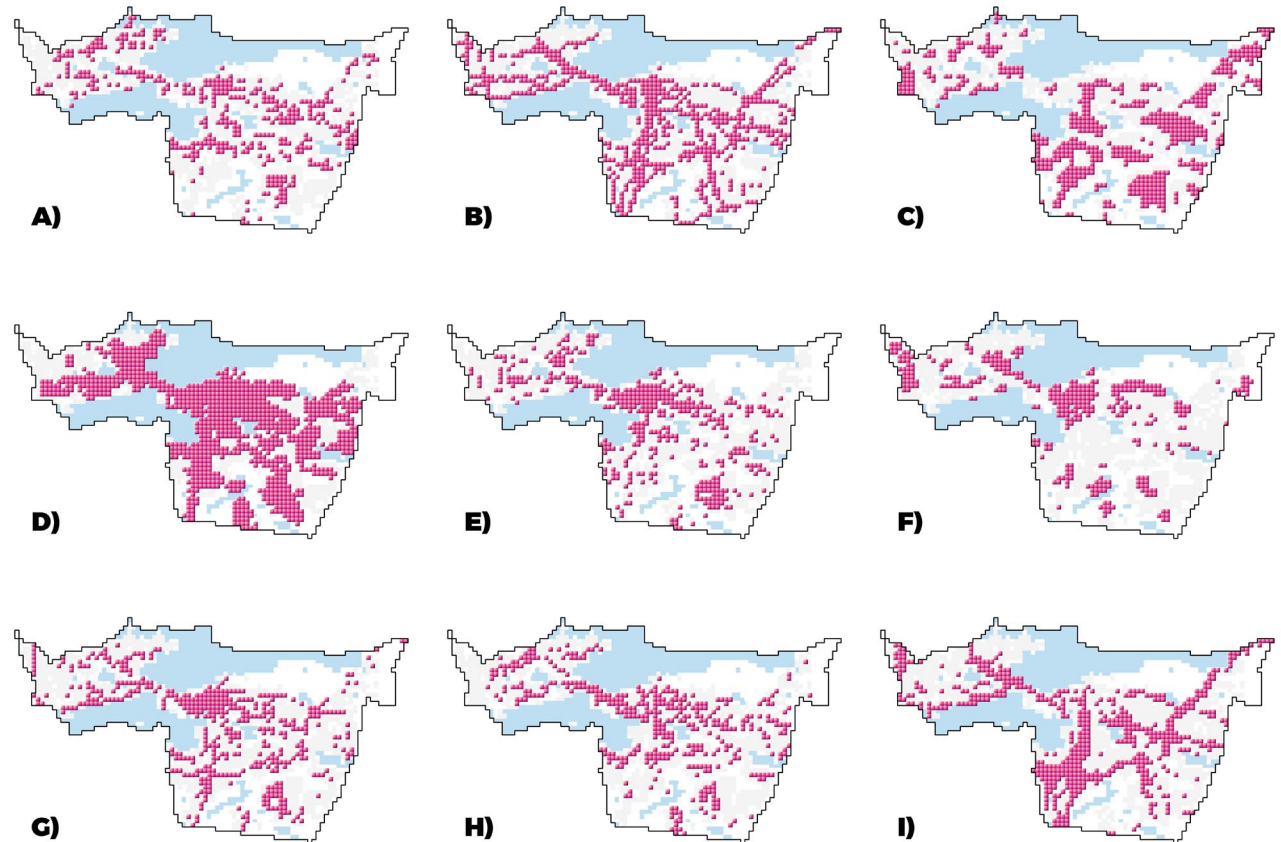
Muutos kohti kestävästä yhdyskuntarakennetta toteutuu monin paikoin olemassa olevia rakennuksia tai kort-

teleita purkamalla ja uudisrakentamalla. Muutos tapahtuu usein yhtä tonttia laajemmalla muutosalueella, joilla tulee sovittaa yhteen alueen eri osapuolten kehittämistavoitteet, alueella mahdollisesti säilyvä toiminta ja muut suunnittelun reunaehdot. Muuttuvia alueita ohjataan vaiheyleiskaavan kokonaissuunnittelun tarvealue määräyksellä.

Kestävän liikkumisen ja viheralueiden kehittämistoimet – yhteisanalyysi

Tilatehokas ja vähäpäästöinen liikkuminen sekä viher- ja virkistysalueiden riittävyys ja saavutettavuus on tunnistettu keskeisiksi suunnittelukysymyksiksi sovitettaessa yhteen kaupungin kasvu- ja hiilineutraaliustavoitteita. Lisäksi näillä teemoilla on suuri merkitys asukkaiden arjen sujuvuuden ja elinympäristön viihtyisyyden näkökulmista. Tästä syystä vaikutusten arviointia on täydennetty seuraavassa esitettävällä monitekijäanalyysillä, joka pyrkii tunnistamaan kantakaupungin rakenteesta sellaisia vyöhykkeitä, joilla tulisi erityisesti panostaa kaupunkiympäristöä laadullistaviin toimenpiteisiin. Analyysin välineeksi on valikoitunut yhteensä yhdeksän erilaista mittaria, jotka pyrkivät kuvaamaan tarkastelun kohteena olevia suunnitteluteemoja monialaisesti sekä kehittämistarpeen että -potentiaalinalta yhdistellen nykytilaa ja tulevaisuutta koskevaa lähdeaineistoa.

Sovellettuja mittareita ja niiden taustaa on käsitelty seikkaperäisemmin oheisissa infolaatikoissa sekä vinjettikartoissa, jotka esittävät kunkin tunnusluvun toteutumista valtakunnallisen 250 metrin YKR-ruutujaon puitteissa. Tulosten tulkinnan kannalta on olennaista huomata, että kyse ei ole ehdottomista kynnsarvoista tai suunnittelukriteereistä. Sen sijaan huomio kannattaa suunnata muodostuvaan kaupunkirakenteen vyöhykkeisyyteen, joka kertoo osaltaan siitä, mihin sijainteihin kestävää liikkumista ja viheralueita koskevia kehittämistoimenpiteitä tulisi ensisijaisesti ohjelmoida.



Teema	A) Lähivirkistysalueiden määrä
Mittari	Asemakaavoitettujen virkistysalueiden osuus ruudun pinta-alasta on rakennetuilla alueilla enintään 20 %. Rakennetuiksi alueiksi on tulkittu vähintään 10 asukkaan ruudut, joiden pinta-alasta ainakin neljäsosa on korttelialuetta. <i>Lähdeaineisto: Yleistetty asemakaavatilanne</i>
Taustaa	Hyvin saavutettavat lähiviheralueet ovat tärkeä kestävyystekijä, jolla on suuri merkitys muun muassa asumisviihtyisyydelle, ekologisen verkoston toimivuudelle sekä laajemmin urbaanin ympäristön resilienssille. Tässä tarkastelun kohteena ovat asemakaavoitetut virkistysalueet, joiden riittävyys ja laadullinen kehittäminen tulee yleiskaavan mukaisesti varmistaa täydennysrakentamisen yhteydessä. Lisäksi yksityisille tonteille sijoittuu merkittävästi muuta viherpinta-alaa, jolla ei kuitenkaan ole kaavallisesti turvattua statusta.

Teema	B) Liikennealueiden laajuus
Mittari	Asemakaavoitettujen katu-, tie- ja rautatiealueiden osuus ruudun pinta-alasta on vähintään 20 %. Kantakaupungin alueelta löytyy joitakin asemakaavoittamattomia väyläympäristöjä, joiden laajuus on tässä tarkastelussa määritelty yleiskaavataso liikennealueiden perusteella. <i>Lähdeaineisto: Yleistetty asemakaavatilanne / Yleiskaavan käyttötarkoitusalueet</i>
Taustaa	Liikenteen tilankäytön tarkastelu pyrkii tunnistamaan kaupunkirakenteesta laajojen liikennealueiden hallitsemia ympäristöjä, joiden maapinta-alan käyttöä tehostamalla on mahdollista vapauttaa tilaa kestävä liikunnan, kaupunkirakentamisen ja virkistykseen käyttöön. Tämänkaltaiselle maankäytön tehostamiselle otollisia kohdealueita ovat etenkin pääkatujen varret ja joukkoliikennekäytävät, joilla on mahdollista tukea kestävien kulkumuotojen toimintaedellytyksiä sekä laadukkaan kaupunkikuvan ja viihtyisän katutilan syntymistä.

Teema	C) Laajojen virkistysalueiden saavutettavuus
Mittari	Yleiskaavan keskuspuistoverkoston linnuntie-etäisyys ruudusta on enemmän kuin 300 metriä. Etäisyys on laskettu ruudun keskipisteestä lähimmälle keskuspuistoverkoston osalle hyödyntäen QGIS-paikkatieto-ohjelman analyysityökalua (Distance to nearest hub). Keskustan strategisen osayleiskaava-alueen osalta on tehty analyysia varten erillinen tulkinta keskuspuistoverkoston kytkettyistä ydinkeskustan vihervyöhykkeistä. <i>Lähdeaineisto: Yleiskaavan keskuspuistoverkosto</i>
Taustaa	Lähivirkistykseen näkökulmaa (teema A) täydentää saavutettavuustarkastelu yleiskaavan keskuspuistoverkoston, joka pyrkii tarjoamaan pääsyn rakennetuilta alueilta laajempien ulkoilumahdollisuuksien pariin. Hyvän saavutettavuuden rajana on käytetty 300 metriä, jota suuremmilla etäisyyksillä viheralueiden liikkumaan aktivoiva vaikutus alkaa tutkitusti heiketä. Saavutettavuusrajan tiukkuutta kompensoi osaltaan se, että todellinen kävelymatka muodostuu monesti linnuntie-etäisyyttä huomattavasti pidemmäksi.

Teema	D) Kestävän liikunnan vyöhykkeet
Mittari	Ruutu sijoittuu SYKE:n yhdyskuntarakenteen vyöhykejaon (Urban Zone) mukaisesti edullisimmille liikkumisvyöhykkeille vuoden 2040 ennustetilanteessa; sisältäen keskustojen jalankulku- ja reunavyöhykkeet sekä intensiivisen joukkoliikennevyöhykkeen. Tulevaisuuden UZ-vyöhykkeet on mallinnettu yleiskaavoituksen ilmastotyökalulla. Alakeskusten kävelyvyöhykkeitä on joidenkin keskusten osalta täydennetty yleiskaavan keskustarajauksen laajuisiksi tulevaa keskustamaista rakennetta ennakoiden. <i>Lähdeaineisto: Mallinnetut yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet (Yleiskaavoituksen ilmastotyö)</i>
Taustaa	Sijainti yhdyskuntarakenteen vyöhykkeellä havainnollistaa laaja-alaisesti kestävä liikunnan potentiaalia huomioimalla keskustaetäisyyden, joukkoliikenteen palvelutason sekä väestö- ja työpaikkatiheyden kaltaisia tunnuslukuja. Vyöhykejaon kyvystä kuvata tosiasiallisia liikkumistottumuksia Tampereen kontekstissa antaa näyttöä se, että nykyrakenteen ilmastovaikutuksia arvioitaessa havaittiin selkeä korrelaatio henkilöliikenteen päästöjen ja kaupunkirakenteen vyöhykkeisyyden välillä.

Teema	E) Kaupunkirakenteen nykyinen tiiveys
Mittari	Nykyinen rakennustehokkuus ruudussa on aluetehokkuusluvulla (ea) ilmaistuna vähintään 0,2 <i>Lähdeaineisto: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040</i>
Taustaa	Nykyisellään tiiviitä tai jatkossa tiivistyviä kaupunkialueita on haluttu tarkastelussa korostaa, sillä ympäristön laadun ja toiminnallisuuden säilyminen edellyttää erityisesti näillä alueilla tilatehokasta liikennejärjestelmää sekä riittävien viheralueiden turvaamista kilpailevien maankäyttömuotojen paineissa. Toisaalta intensiivinen ja uudistuva maankäyttö tarjoaa tilaisuuden suunnata kaupunkikehittämisestä saatavia hyötyjä myös erilaisiin laadullistamistoimenpiteisiin, kuten uudenlaisiin kaupunkivihreän ratkaisuihin.

Teema	F) Kaupunkirakenteen ennakoitu tiivistyminen
Mittari	Ennakoitu rakennustehokkuuden lisäys ruudussa on aluetehokkuusluvulla (ea) ilmaistuna vähintään 0,05 vuoden 2040 loppuun mennessä. <i>Lähdeaineisto: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040</i>
Taustaa	Katso teema E

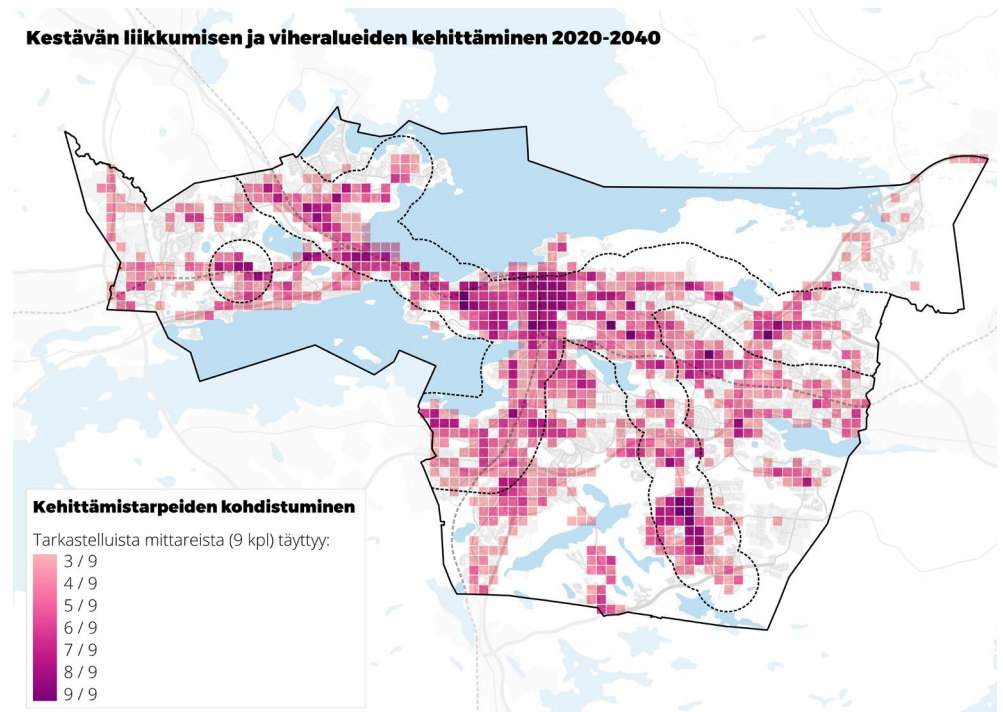
Teema	G) Liikennealueiden sisäinen pinnanjakko
Mittari	Ajoratojen osuus liikennekäytössä olevien alueiden pinta-alasta ruudussa on vähintään 80 % sekä absoluuttinen pinta-ala vähintään 5 000 neliometriä. TAI Kävely- ja pyöräilyväylien osuus liikennekäytössä olevien alueiden pinta-alasta ruudussa on vähintään 20 % sekä absoluuttinen pinta-ala vähintään 2 500 neliometriä. Pinta-alatarkastelussa eivät ole mukana liikennealueille sijoittuvat suojaviheralueet ja muut toissijaiset osat tai virkistysalueille sijoittuvat päällystämättömät reitit. <i>Lähdeaineisto: Tampereen Infran katuosa-aineisto (laadintahetkellä testikäytössä)</i>
Taustaa	Liikenteen tilankäytön tarkempi tarkastelu pyrkii tunnistamaan kaupunkirakenteesta kahtalaisia liikkumisympäristöjä, jotka ovat luonteeltaan joko ajoneuvoliikenteen tilallisesti hallitsemia tai tilajaon puolesta verrattain kävely- ja pyöräily-ystävällisiä. Ensiksi mainituilla alueilla on tarve soveltuvis- sa kohdin uudelleenjäsentää katutilaa kestävien kulkumuotojen käyttöön, kun taas jälkimmäisissä kohteissa (erityisesti ydinkeskusta ja Hervanta) on jo suurista liikkujamääristä johtuen tilausta laajentuville hitaan liikkumisen vyöhykkeille.

Teema	H) Kestävän liikumisverkoston tiheys
Mittari	<p>Pyöräilyn tavoiteverkkoon kuuluvien pyöräreittien yhteispituus ruudussa on enemmän kuin 150 metriä hehtaarilla; sisältäen seudulliset ja alueelliset pääreitit sekä paikallisreitit.</p> <p>Pyöräilyn tavoiteverkko muodostuu pääosin olemassa olevista eritasoisista pyöräreiteistä (yhdistetyt ja erotellut väylät sekä ajoratayhteydet), joita on täydennetty uusien asuinalueiden reiteillä sekä kehittämissuunnitelmissa esitetyillä väylämuutoksilla.</p> <p><i>Lähdeaineisto: Pyöräilyn tavoiteverkko Tampereella</i></p>
Taustaa	<p>Pyöräverkon tarkastelu pyrkii kuvaamaan nimenomaan lihasvoimaisen liikunnan verkoston silmäkokoa, jota on aineiston lähtökohdista käsin mittaroitu soveltuvalla abstraktilla tunnusluvulla (pituus pinta-alayksikköä kohti). Väylien laatutason vaihtelusta, maaston hankalasta topografiasta tai muista heikentävistä tekijöistä huolimatta juuri verkostollisesti tiheillä alueilla on mahdollista kohentaa kävely- ja pyöräilyolosuhteita suhteellisen pienin toimenpitein, kuten korjaamalla reitistön epäjatkavuuskohtia.</p>

Teema	I) Liikenteestä aiheutuvat ympäristöhäiriöt
Mittari	<p>Päivämelun keskiäänitaso ($L_{Aeq,7-22}$) ruudussa on vähintään 55-60 dB vuoden 2040 ennustetilanteessa.</p> <p>Ruudulle kohdistuva melutaso on määritelty sen mukaan, mikä ruutuun mahdollisesti osuvista meluvyöhykkeistä kattaa suurimman osan ruudun pinta-alasta.</p> <p><i>Lähdeaineisto: Mallinnetut meluvyöhykkeet (Tampereen kaupungin ympäristönsuojelulain mukainen meluselvitys 2017)</i></p>
Taustaa	<p>Meluvyöhykkeet kuvaavat likimääräisellä tarkkuudella myös ympäristöhäiriöiden laajempaa esiintymistä, sillä ilmanlaadun haasteet sijoittuvat lähtökohteisesti samoille alueille kuin liikennemelu. Erityisesti suurten väylien läheisyydessä ilmeneviä ajoneuvoliikenteen ympäristöhaittoja on mahdollista lieventää sekä kaupunkitasolla ohjaten liikumista kestäviin kulkumuotoihin että paikallisesti toteuttaen viherinfran parantamistoimenpiteitä, kuten virkistysalueiden melusuojausta.</p>

Teema	Ruutujen lukumäärä (kpl)	Ruutujen osuus (%)*
Lähivirkistysalueiden määrä (A)	423	20
Liikennealueiden laajuus (B)	636	30
Laajojen virkistysalueiden saavutettavuus (C)	620	30
Kestävän liikunnan vyöhykkeet (D)	1 030	49
Kaupunkirakenteen nykyinen tiiveys (E)	435	21
Kaupunkirakenteen ennakoitu tiivistyminen (F)	378	18
Liikennealueiden sisäinen pinnanjakaja (G)	465	22
Kestävän liikumisverkoston tiheys (H)	418	20
Liikenteestä aiheutuvat ympäristöhäiriöt (I)	571	27

*kantakaupungin maa-alueuuduista



Kun edellä esiteltyjen kehittämismittareiden toteutumista tarkastellaan päällekkäisanalyysin keinoin yhdellä ja samalla kartalla, voidaan havaita selkeää maantieteellistä keskittymistä sen suhteen, miten kestävästä liikkumisesta ja viheralueita koskevat kehitystarpeet kohdistuvat kantakaupungin yhdyskuntarakenteeseen. Tämän perusteella on mahdollista tehdä joitakin yleispiirteisen tason johtopäätöksiä:

1. Kestävän liikkumisen olosuhteiden ja virkistysverkon toimivuuden turvaaminen on erityisen kriittistä kantakaupungin keskeisillä tulevaisuuden kasvualueilla, eli tehokkaimman joukkoliikenteen palvelemalla vyöhykkeellä sekä pää- ja aluekeskusten ympäristössä, missä tilankäytöstä käydään kovinta kilpailua eri maankäyttömuotojen kesken. Toisaalta tapahtuva kaupunkiympäristön voimakas uudistuminen ja aluetehokkuuden nousu tarjoavat myös mahdollisuuksia kanavoida kehittämisestä syntyviä hyötyjä yksittäisiä hankekohteita laajempiin laadullistamistoimiin. Yleiskaavaratkaisusta johtuvia tärkeitä kehittämisperiaatteita ovat tässä tilanteessa ennen kaikkea liikenteen tilajaon järjeistäminen kestävästä kulkumuotoja suosivaksi sekä maankäytön tehostaminen täydennysrakentamalla supistamatta nykyisiä asemakaavoitettuja puistoja ja virkistysalueita.
2. Tulevien raitiotievyöhykkeiden ohella analyysistä nousee esille muitakin kohdealueita, joihin lukeutuvat ainakin busseihin perustuvan joukkoliikenteen runkoreitit, lähijunaliikenteen mahdolliset ratasuunnat sekä ajoneuvoliikenteen laajat väyläympäristöt, kuten kehätie ja Nokian moottoritie. Mainituille kokonaisuuksille pätevät omanlaisensa kehittämisedellytykset ja -suositukset:
 - a) Bussipohjaisen joukkoliikenteen sujuvuuden varmistaminen osana kasvavan kaupungin liikennejärjestelmää edellyttää merkittäville kokoojakaduille sijoit-

tuvien joukkoliikennekäytävien kehittämistä kestäviä kulkumuotoja priorisoiden.

- b) Tiheä lähijuna-asemaverkosto edellyttää toteutuakseen asemille johtavien kävely- ja pyöräily-yhteyksien huomattavaa parantamista sekä maankäytön uudelleenohjelmointia lähiliikennettä tukevaksi koko kantakaupungin tasolla, jotta voidaan saavuttaa merkittävästä joukkoliikenteen järjestelmämuutoksesta odotetut kulkutapa- ja päästövähennystavoitteet.
 - c) Kehätien ja Nokian moottoritien välittömiä lähilympäristöjä luonnehtivat ajoneuvoliikenteen tuottamat ympäristöhäiriöt ja tilallisesti hallitseva asema sekä verrattain korkeat liikkumisen päästöt ja erinomainen autosaa-utettavuus, jotka ilmiönä kytkettyvät kaikki toisiinsa. Kyseisillä vyöhykkeillä tulisi siten panostaa varsinkin poikittaisten joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteyksien kehittämiseen. Lisäksi Nokian moottoritien osalta tulee pidemmällä aikavälillä harkittavaksi väylän toiminnallisen roolin uudelleenarviointi suhteessa Tampereen seudun väyläverkon tavoitetilan kokonaisuuteen sekä kaupungin omiin strategiatavoitteisiin.
3. Tarkastelussa Tampereen ydinkeskusta ylikorostuu tietyssä mielessä, sillä määrällisiin mittareihin perustuva analyysi ei kykene täysimääräisesti huomioimaan keskustamaisen rakenteen myönteisiä laadullisia erityispiirteitä. Tällaisia keskustaympäristölle leimallisia ominaisuuksia ovat esimerkiksi katualueiden hyödyntäminen liikenteen rinnalla myös oleskelun ja kaupunkikulttuurin tiloina sekä viheralueiden suurta käyttöpainetta kompensoivat korkeampi laatutaso ja kulutuskestävyys. Sovelletun analyysimenetelmän ilmiselvät rajoitteet korostavat siis tarvetta tilannekuvaan rikastavan laadullisen paikka- ja ympäristötiedon tuottamiselle osana yleis-

kaavatyön yhteydessä tehtävää yhdyskuntarakenteen seurantaa ja laajemmin maankäytön kokonaisprosessia.

Kestävän yhdyskuntarakenteen toteuttaminen

Yleiskaavan tavoittelemalla kantakaupungin kehittämisellä on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia. Maankäytön kehittämisen kaavataloutta tarkastellaan Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelmassa (PALM), joka hyväksytään vuosittain kaupunginhallituksessa.

Uusien alueiden rakentaminen tuottaa investointitarpeita kunnallisteknisiin verkostoihin ja palveluiden järjestämiseen. Kantakaupungissa on enää vähän uusien alueiden rakentamisesta johtuvia investointeja, suurin osa tavoitellusta kasvusta ja investoinneista kohdistuu jo kertaalleen rakennetuille alueille. Olevassa rakenteessa kustannuksia aiheutuu palvelujen lisäksi mm. kunnallistekniikan uudistamisesta ja johtosiirroista, pilaantuneen maaperän kunnostuksesta sekä vanhojen rakenteiden purkamisesta. Kaupungin kasvu aiheuttaa merkittäviä kustannusvaikutuksia myös kasvavan liikenteen ratkaisuihin. Toisaalta kaupungin kasvu ja alueiden vetovoiman kehittyminen vahvistavat kaupungin elinvoimaa ja sitä kautta myös tuloja. Maankäyttöso- pimuksista ja tontinmyynnistä saatavat tulot kattavat yhdyskuntarakentamisesta aiheutuvia kustannuksia.

Perinteisen kunnan oman infra- ja palvelurakentamisen rinnalle on kehittymässä ulkoistettu hankeyhtiömalli, jossa suunnittelua ja toteutusta johdetaan sitä varten perustetussa yhtiössä. Lielähti-Hiedanranta kaupunkikehityskohteen toteuttaa Hiedanrannan Kehitys Oy, joka vastaa alueen kehittämisestä tonteiksi, infrastruktuuriksi ja lopputilanteesta eläväksi, kestävästä kaupunkirakentamisesta toteutavaksi kaupunginosaksi.

Rakentaminen kuluttaa luonnonvaroja. Kiertotalouden keskeisenä tavoitteena on säästää luonnonvaroja ja hyödyntää materiaalit tehokkaasti ja kestävästi. Rakennussektori on valtaviensä takia eri resurssitehokkuustarkastelujen keskiössä, massamääräisesti valtaosa rakentamisen jätteistä on maa-aineksia. Painavan maa-aineksen kuljettaminen on kallista ja pitkät kuljetukset lisäävät liikenteen päästöjä ja melua sekä heikentävät liikenneturvallisuutta ja kaupunkilaisten elinoloja ja hyvinvointia. Tampereella on kehitteillä käytäntöjä maamassojen kierrätyksestä aiheutuvien kustannuksen ja haittojen hallintaan, sillä tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tila ylijäämämaiden varastointiin on loppumassa eikä kantakaupungin yleiskaavassa osoiteta tälle toiminnalle enää uusia varauksia.

Keskustojen saavutettavuus ja kestävä liikkuminen

Kestävän liikkumisen tavoitteet kohdistuvat keskustan lisäksi koko kantakaupungin alueelle. Liikkumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuu tällä hetkellä kestävään liikkumiseen ohjaaminen, jolla tarkoitetaan ympäristön ja yhteiskunnan kannalta suotuisia, taloudellisia, sujuvia, turvallisia ja liikkujan terveyttä kohentavia kulkutapoja. Kestävä liikkuminen liittyy läheisesti ilmastotavoitteisiin ja Tampereella myös ruuhkien ehkäisyyn ja palveluiden saavutettavuuteen sekä terveelliseen ja viihtyisään kaupunkiympäristöön.

Samaan aikaan yleiskaavan kanssa liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikkö valmistelee SUMP -ohjelmaa, jossa määritellään toimenpiteitä keskustojen kestäväan liikkumiseen tavoitteena kävelypainotteisuuden ja esteettömyyden lisääminen ja keskustojen saavutettavuuden parantaminen pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Kävely

Voimassa olevassa yleiskaavassa keskustatoimintojen alueilla edistetään kävelyä liikkumismuotona kehittämällä keskustojen toiminnallisia ydinalueita viihtyisinä kävelyn ja oleskelun alueina, varmistamalla riittävät tilavaraukset kestäville liikkumismuodoille ja suosimalla rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Näin luodaan viihtyisää ja turvallista kaupunkiympäristöä, joka lisää kävelypainotteisuutta. Keskustatoimintojen alueiden osoittaminen Hatanpäälle, Teiskon tien varrelle Hervannan valtavyölyän itäpuolelle sekä Hervannassa valtavyölyän itäpuolelle tavoittelee kävelypainotteisten alueiden laajentamista. Hervannan ja Lielähti-Hiedanrannan aluekeskuksiin osoitettu hitaan liikkumisen alueet varmistamaan ympäristön suunnittelun ja toteuttamisen kävelyn ehdoilla. Alueilla parannetaan jalankulkijoiden olosuhteita ja mm. pyöräily erotetaan kävelystä ohjaamalla se ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä.

Pyöräily

Yleiskaavassa on osoitettu valmistuneen pyöräliikenteen tavoiteverkon seudulliset ja alueelliset pääreitit. Kaupunkistrategiassa on linjattu, että pyöräilyn olosuhteita parannetaan ensisijaisesti vilkkaimilla ja tärkeimmillä pyöräreiteillä keskustassa sekä seudullisilla pääreiteillä. Tavoiteverkon määrittelyllä vaikutetaan maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen ja ratkaisuihin sekä tulevien vuosien parantamistoimenpiteiden kohdistumiseen pyöräliikenteen verkolla. Pyöräilyn pääreittejä kehitetään laadultaan ja turvallisuudeltaan suunnitteluohjeiden edellyttämälle tasolle sekä erotellaan jalankulku ja pyöräily. Pyöräilyn pääreittien kehittäminen edellyttää nykyistä suurempia määrärahoja sekä ohjelmointia. Määritetyllä tavoiteverkolla ohjataan myös hoidon ja ylläpidon priorisointia.

Pyöräiliikenne on osa sujuvia matkaketjuja. Asetettujen kulkumuototavoitteiden saavuttaminen edellyttää tärkeimpien pyöräilyn pääreittien kehittämistä sujuvina ja turvallisinä sekä kilpailukykyisinä. Yleiskaavassa varmistetaan riittävien tilavarausten toteuttaminen pyöräpysäköinnille joukkoliikennejärjestelmään kuuluvilla vaihtoterminaaleilla ja -pysäkeillä.

Bussit

Kantakaupungissa kehitetään bussiliikennettä osana joukkoliikennejärjestelmää. Bussiliikenne käyttää ajoneuvoliikenteen verkkoa, mutta merkittäviä kokoojakatuja on yleiskaavatasolla osoitettu joukkoliikenteen laatuikäviksi. Näillä katuosuuksilla tavoitellaan joukkoliikenne-etuisuuksia ja niiden varsilla maankäyttöratkaisuissa tulee huomioida joukkoliikenteen vaikutus mm. toimintojen monipuolisuuteen ja pysäköintiratkaisuihin. Joukkoliikenteen suosiminen tiivistyvässä kaupungissa vastaa osaltaan hyvän elinympäristön tavoitteisiin, kun autoliikenteen määrän, tilantarpeen ja melu- ja päästöhaittojen kasvu hidastuvat. Bussiliikenteen etuisuuksista voidaan päättää paikallisella tasolla ja näin ollen se vastaa esim. lähijunaa nopeammin joukkoliikenteen edistämisen tavoitteeseen.

Raitiotie

Yleiskaavassa on esitetty rakenteilla oleva Hervanta-keskusta-Tays Linja sekä lännen osalta Pyykinintori-Lentävänniemi/Lielähti -linja. Näiden lisäksi on esitetty linjaukset Vuorekseen, Ylöjärvelle, Pirkkalaan ja Kangasalle. Seudullisen raitiotien linjaukset päätettiin Tampereen valtuustossa 19.10.2020 ja naapurikuntien valtuustoissa loka-marraskuun aikana. Rakenteilla olevan raitiotien vaikutukset kaupunkirakenteen kehitykseen ovat jo nähtävissä uudelleen

rakentavana ja tiivistyvänä maankäyttönä raitiotielinjan varressa. Myös Lielähti-Hiedanrannan alueen uudistuminen pohjautuu vahvasti raitiotien fyysistä ja toiminnallista kaupunkirakennetta muuttavaan mekanismiin.

Nykyisten rakenteilla ja suunnitteilla olevien linjojen jälkeen seuraavana todennäköisimpinä toteutettavina linjoina ovat Taysilta Koilliskeskukseen ja Hatanpäältä Partolaan suuntautuvat linjat. Nämä on osoitettu yleiskaavaehdotuksessa raitiotie-merkinnällä. Taysin linjauksen jatkaminen Koilliskeskukseen mahdollistaa Teiskontien varren tehokkaan maankäytön kehittämisen ja liittyy Koilliskeskuksen aluekeskuksen tehokkaalla joukkoliikenteellä Taysin alueeseen ja ydinkeskustaan. Tämä nostaa entisestään Koilliskeskuksen asemaa houkuttelevana liityntäpysäkointialueena idästä päin saapuville. Hatanpäältä Partolaan osoitettu linjaus kulkee Nuolialantiellä. Ratkaisu parantaa alueen nykyistä joukkoliikennejärjestelmää. Maankäytöllisesti uudisrakentamisen lisääminen Nuolialantien varressa on mahdollista Härmälän leirintäalueen ja jo rakentuvan Härmälänrannan asuntoalueen kohdalla. Muilta osin uudistumista ja täydentävää rakentamista rajoittavat mm. Rantaperkiössä ja Härmälässä rakennetun kulttuuriympäristön arvot. Alueen olemassa olevien ja tulevienkin asukkaiden joukkoliikennepalvelu paranee raitiotien myötä, vaikka raitiotie ei mahdollista Nuolialantielle nykyistä määrää pysäkejä.

Ohjeellisena raitiotienä esitetty linjaus Hatanpäältä Vuorekseen yhdistää uuden Peltolammi-Lakalaivan aluekeskuksen ydinkeskustaan ja parantaa sen saavutettavuutta ja houkuttelevuutta. Vuoreksen haaran toteuttamisessa on monia tarkentavia selvityksiä ja suunnitelmia vaa-

tivia yksityiskohtia. Linjaus on kytköksissä esimerkiksi järjestelyratapihan siirtoon Rautaharkossa ja mahdolliseen Lakalaivan rautatieaseman rakentamiseen. Myös Lahdesjärven alueella on vielä monia eri linjausvaihtoehtoja, joita tulee vertailla muun muassa liikennöinnin sujuvuuden, turvallisuuden ja saavutettavuuden näkökulmista. Raitiotien toteuttaminen nostaisi Vuoreksen alueen houkuttelevuutta niin asukkaiden kuin erilaisten palvelujenkin näkökulmasta.

Ohjeellinen linjaus Lielahdesta Ylöjärvelle on osoitettu Ryydynpohjan kautta, josta linjaus siirtyy kantatie 65 eteläpuolelle ennen kuntarajan ylitystä. Siitä meneekö raitiotie kantatien ali vai yli tehdään jatkosuunnittelussa lisätarkasteluja. Ryydynpohjan rakentamattoman alueen maankäyttöön linjauksella ei ole vaikutuksia, sillä alue on jo varattu yhdyskuntateknisen huollon reservialueeksi. Koilliskeskuksesta ohjeellinen raitiotielinjaus jatkuu kohti Kangasalan Lamminrahkaa. Tämän reitin linjaukseen vaikuttavat vielä luontoarvot, joihin kohdistuvat vaikutukset tulee tutkittavaksi tarkemmassa suunnittelussa. Tampereen puolella ei reitin varrella ole merkittävää maankäyttöpotentiaalia ja sen toteutus onkin riippuvainen Kangasalan puoleisen maankäytön toteutumisesta ja tarpeesta.

Kangasalan Saarenmaan alueen kehittämiseen toimittarakentamiselle ja asumiselle varaudutaan pitkällä aikavälillä varmistamalla, että alueen rakentuessa sieltä toteutetaan hyvät joukkoliikenneyhteydet Hervantaan ja Tampereen keskustaan. Joukkoliikenne voidaan toteuttaa myös raidepohjaisena. Vaikutuksia Tampereen puoleiseen maankäyttöön tuleekin arvioida tarkemmin lähempänä toteutusajankohtaa.

Lähijuna

Yleiskaavaluonnoksessa on osoitettu ohjeellisina varauksina verrattain tiheä lähijunaliikenteen asemaverkko, joka toteutuessaan tuottaisi useita myönteisiä vaikutuksia kaupunkirakenteeseen ja joukkoliikennejärjestelmään. Lähijunan suurimmat kilpailuedut verrattuna muihin kulkumuotoihin ovat sen nopeus ja matka-ajan luotettavuus. Lähijuna lyhentäisi joukkoliikenteen matka-aikoja Tampereen keskustan suuntaan ja parantaisi uusien asemanseutujen saavutettavuutta. Merkittävin matka-ajan lyhennys verrattuna nykyiseen joukkoliikennetarjontaan saavutettaisiin Tampereen kantakaupungin reuna-alueille sijoittuvilla asemanseuduilla. Kilpailukykyinen lähijunaliikenne auttaisi vastaamaan myös kestävästä kaupunkirakennetta koskeviin kulkutapajakauma- ja päästötavoitteisiin. Lisäksi suuri kapasiteetti mahdollistaisi parhaassa tapauksessa harppauksen joukkoliikenteen käyttäjämäärissä.

Lähijunaliikenteen kehittämisellä on selkeä maankäyttövaikutus, sillä osa mahdollisista asemanseuduista edellyttäisi olemassa olevan maankäytön tehostamista ja monipuolistamista riittävän lähiliikenteen käyttäjäpotentiaalin saavuttamiseksi. Niillä asemanseuduilla, joiden ympäristö on nykyisellään asumispainotteista tai sekoittunutta, on maankäyttöä yleensä helpompi tiivistää. Sen sijaan ympäristöltään teollisuus- ja työpaikkapainotteiset asemanseudet tarjoavat vähemmän mahdollisuuksia maankäytön uudistamiselle eikä niiden läheisyyteen voi sijoittaa häiriöherkkiä toimintoja, kuten asumista, ellei nykyisestä käyttötarkoituksesta luovuta. Useissa tapauksissa teollisuustoiminnalle ei välttämättä olisi tarjolla vaihtoehtoja, logistisesti soveltuvaa sijaintia Tampereen kuntarajojen sisäpuolella. Mahdollisten asemanseutujen maankäyttöratkaisui-

hin vaikuttavat siten joukkoliikennejärjestelmän kehittämistarpeen ohella muutkin seikat, kuten elinkeinoelämän edellytyksiä palvelevan toimitila- ja tonttitarjonnan turvaaminen. Lisäksi on syytä huomata lähijunan rooli Tampereen kantakaupungin muuta joukkoliikennetarjontaa täydentävänä välineenä: kerran tai kahdesti tunnissa epäsäännöllisin välein liikennöivä lähijuna ei yksinään riitä millään osoitetulla asemalla täyttämään joukkoliikenteen palvelutasavoitetta raitiotien tai runkobussin tapaan, joten merkittäviä maankäytön kehittämishankkeita ei voida perustaa yksin ennakoitun lähijunaliikenteen varaan. Edellä mainituista syistä johtuen asemanseutujen kehittämisen tulee perustua jatkosuunnittelussa maankäyttö- ja liikennejärjestelmäkysymykset integroivaan kokonaisharkintaan, jotta kaupunkirakenteen muutosta voidaan tyydyttävästi hallita.

Vaiheyleiskaavassa ei päätetä tulevaisuuden lähijunaliikennöinnin laajuudesta, johon liittyy lukuisia ulkoisia rajoitteita tai epävarmuustekijöitä muun muassa asemien teknisen toteuttavuuden, ratakapasiteetin riittävyden ja operointijärjestelyjen suhteen. Sen sijaan ohjeelliset asemat ovat luonteeltaan ennen kaikkea tilavarauksia, joiden tarkoituksena on turvata mahdollisuudet asemien kehittämiseen, jos laajempi lähiliikennöinti tulevaisuudessa käynnistyy. Lähijunaliikenteen kehittäminen on koko Tampereen seudun yhteinen ratkaisu, jonka kehittämissuunnitelmaa tulisi tarkastella ensi sijassa seudullisesti. Seudullisen järjestelmän kehittämiselle on kriittistä asemanseutujen maankäyttöpotentiaalin hyödyntäminen myös Tampereen kantakaupungin ulkopuolella, jota ilman toimivaa seudullista lähiliikennöintiä ei voida saada aikaan.

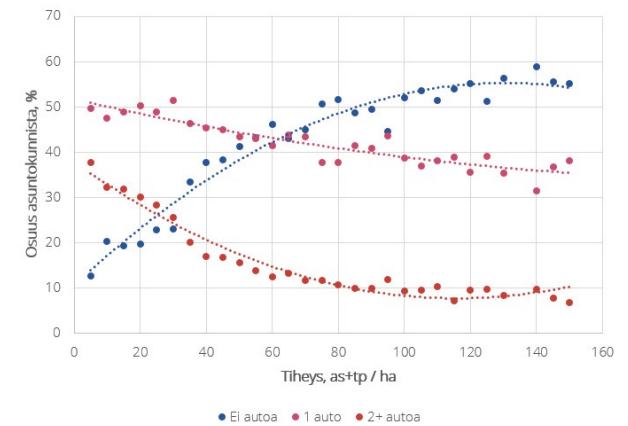
Autonomistus

Autoistuminen on päätetty nostaa vaikutusten arvioinnissa omaksi teemäkseen, sillä kestävien käyttövoimien ennakoitusta yleistymisestä huolimatta lisääntyvä yksityisautoilu muodostaa kasvavassa kaupungissa edelleen tilankäyttöä ja viihtyisyyttä koskevan haasteen, kuten yleiskaavan ilmastotyön johtopäätöksissä todettiin. Autonomistusta on seuraavassa tarkasteltu sillä oletuksella, että Tampereen asukasmäärä lisääntyy vuositasolla tavoitellusti ennakoitujen maankäyttöhankeiden toteutuessa ja autoistumisen asteen säilyessä nykyisellään.

Eräs autoriippumattoman arjen mahdollisuutta kuvaava mittari on kaupunkirakenteen tiheys, jota voidaan mitata esimerkiksi asukkaiden ja työpaikkojen määrällä hehtaaria kohti. Tarkasteltaessa Tampereen kantakaupungin nykyrakennetta tiheysluokittain voidaan havaita tiettyjä kynnsarvoja, joiden täytyessä aletaan siirtyä kohti vähä-autoisempaa tai autotonta elämäntapaa. Kun yhdyskuntarakenteen tiheys ylittää 25 asukasta ja työpaikkaa hehtaarilla, nousee autottomien asutokuntien osuus suuremmaksi kuin kahden tai useamman auton omistajien. Vastaavasti tiheyden ylittäessä 65 asukasta ja työpaikkaa hehtaarilla tulee autottomuudesta yleisempää kuin autonomistuksesta ylipäänsä. Tiedot perustuvat vaikutustenarvioinnin laatimishetkellä tuoreimpaan saatavilla olleeseen SYKE:n ruutudataan.

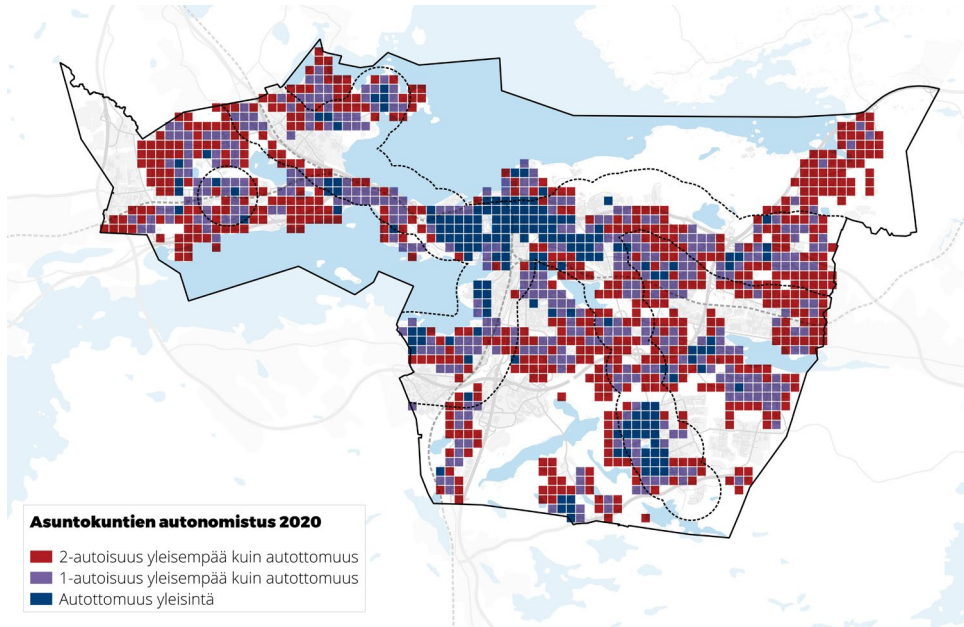
Mikäli tiivistyvä maankäyttö suuntautuu tavoitellusti pääosin Kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeelle, muodostuu kantakaupunkiin vuoteen 2040 mennessä nykyistä laajempia alueita, joilla autoton elämäntapa on kaupunkiympäristön tiiveyden puolesta mahdollinen. Kehitystä kuvaavat oheiset karttakuvat, joissa on esitetty pelkistetyksi autottomien asutokuntien oletettu osuus asukas- ja työpaikkatiheyden perusteella. Nykyistä

Asutokuntien autonomistus tiheysluokittain 2017

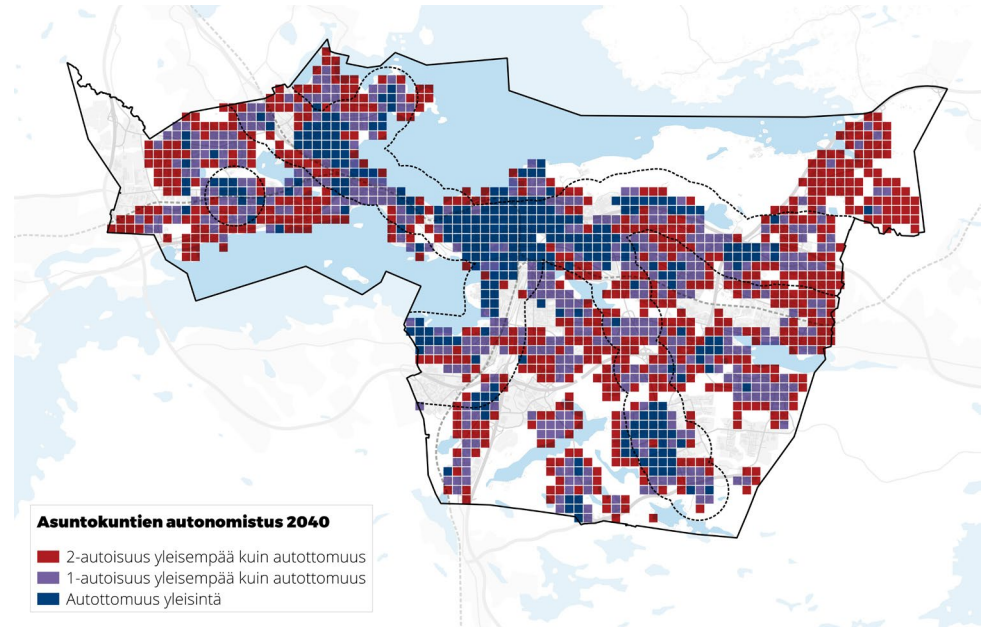


Lähde: YKR / Asutokuntien autonomistus, väestö ja työpaikat 2017

voimakkaammin kestäviin liikkumismuotoihin tukeutuvia alueita olisivat tällöin ennen kaikkea laajentuva ydinkeskusta, rakentuva Hiedanranta sekä tiettyjen keskusten ydinalueet ja joukkoliikennekäytävien suunnat. Kulutusmuutos kestävämpään suuntaan ei tietenkään tapahdu yksin kaupungin määrällisestä tiivistymisestä johtuvana automaationa, vaan tarvitsee tuekseen erilaisia kehittämistoimia. Esimerkiksi uudistuvissa yleiskaavan keskustoissa tulee panostaa julkisen tilan ja käveltävän lähiympäristön viihtyisyyteen keskustatoimintojen alueiden laatutavoitteiden mukaisesti, jotta asiointiin ja oleskeluun liittyvä lähiliikuminen voi todella toteutua osana vetovoimaisten lähikeskusten arkea. Vastaavasti kehätien sisäpuolisilla, keskeisesti sijoittuvilla, mutta asukas- ja työpaikkatiheydensä puolesta tulevaisuudessakin verrattain autovaltaisilla alueilla täytyy kiinnittää erityistä huomiota pyöräily- ja joukkoliikennetyhteyksiin.



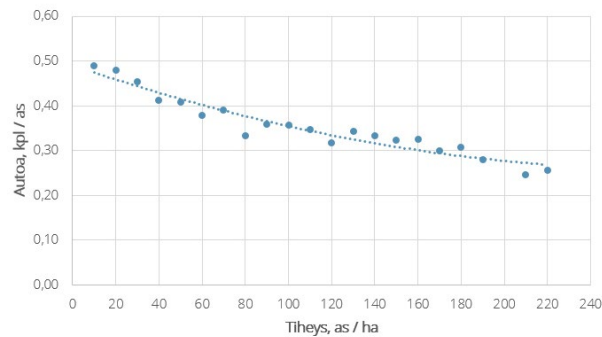
Lähde: Yleiskaavan maankäytöskenaario 2020-2040



Lähde: Yleiskaavan maankäytöskenaario 2020-2040

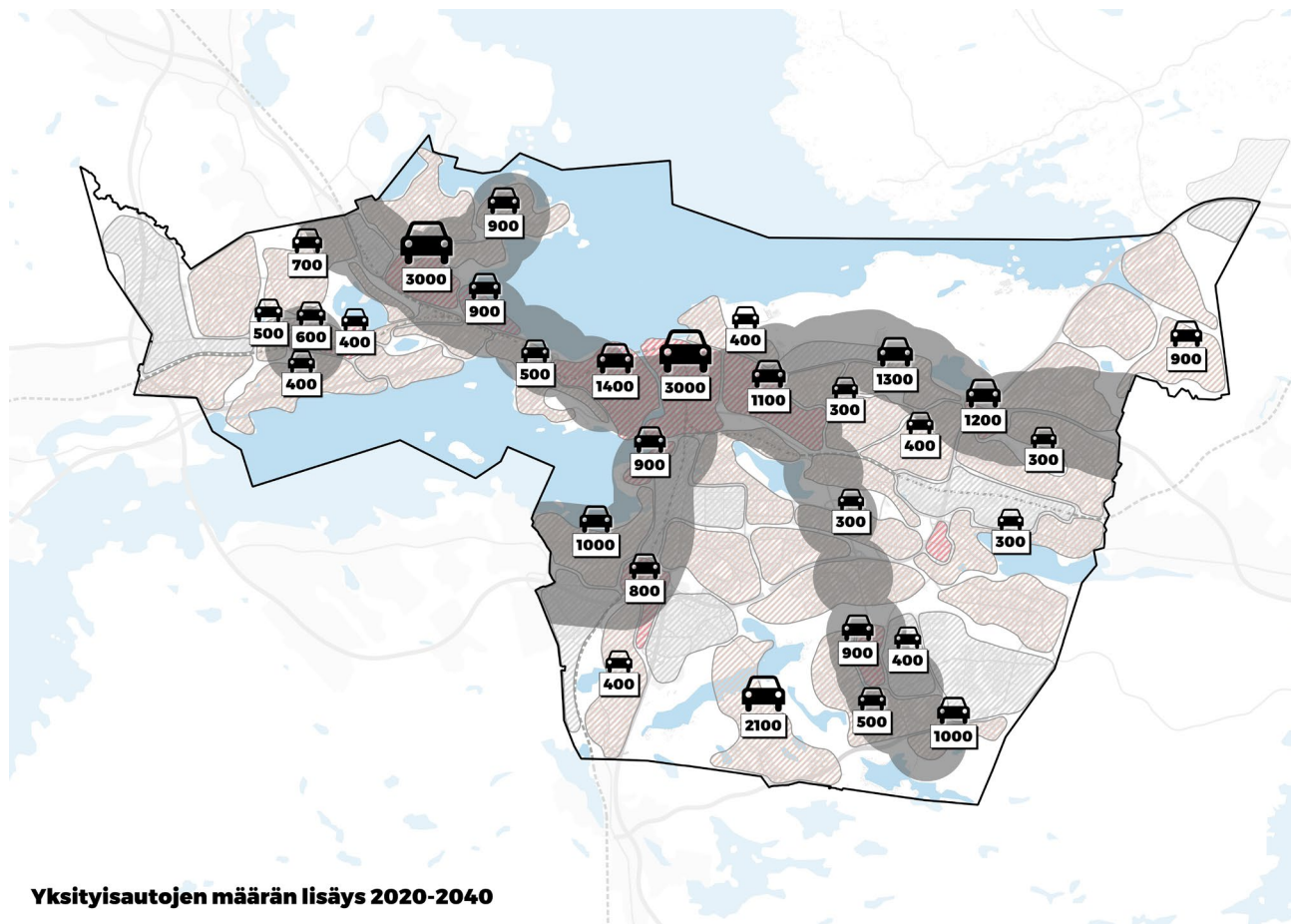
Autottomuuden mahdollistamisen ohella kiinnostavaa on autojen varsinainen määrä, joka kertoo osaltaan autoilulle varattavasta tilasta. Tampereen nykyrakennetta tarkasteltaessa havaitaan, että autonomistus vähenee suhteellisesti lineaarisesti alueen asukastiheyden kasvaessa. Tiiveimmillä alueilla asukaskohtainen autonomistus on laskennallisesti puolet siitä, mitä se on väljimmillä alueilla.

Autojen määrä asukasta kohti tiheysluokittain 2017



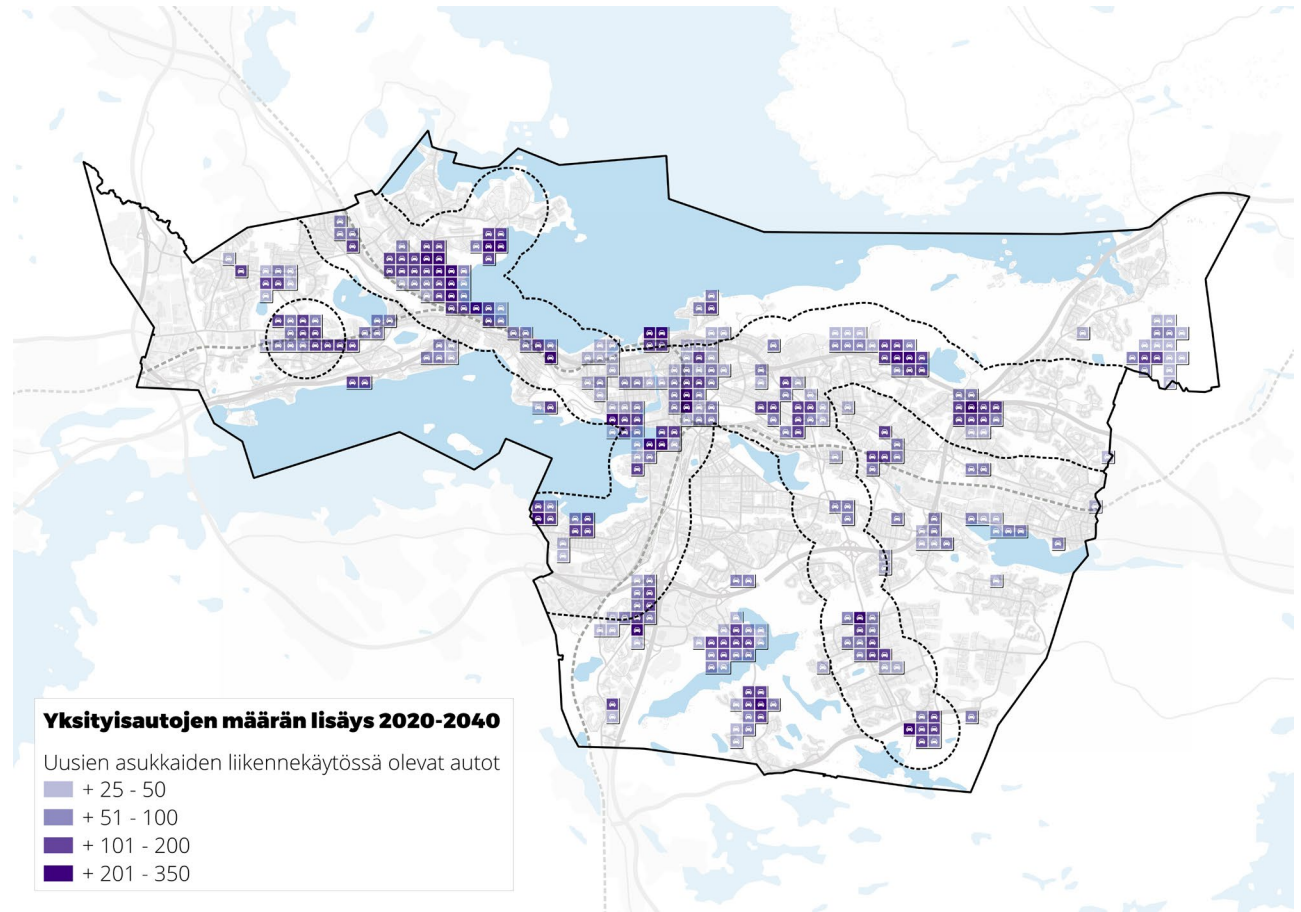
Lähde: YKR / Asutokuntien autonomistus ja väestö 2017

Tuoreimman tiedon mukaan (Traficom 30.6.2020) Tampereen alueella on noin 98 000 liikennekäytössä olevaa henkilöautoa, joista käytännössä valtaosa kantakaupungissa ja yksityisten asukkaiden käytössä. Jos autonomistus säilyisi jatkossa yhtä yleisenä suhteessa asukastiheyteen, olisi kantakaupungissa vuoden 2040 lopputilanteessa noin 30 000 autoa enemmän kuin tällä hetkellä. Merkittävät vähintään 300 auton lisäykset on esitetty oheisella kartalla alueittain ennakoitun maankäytön toteutuessa. Tarkastelu ei luonnollisestikaan ota kantaa muuttuviin taustatekijöihin, joita ovat esimerkiksi yksityisautoilua kohtaan tunnettu arvostus sekä sitä koskevat ohjauskeinot, kuten pysäköintipolitiikka.



Lähde: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040

Jos uusien asukkaiden tuottamaa ennakoitua autoistumista tarkastellaan hienojakoisemmalla ruututasolla, voidaan havaita autojen määrän kasvavan selvästi kaupunkirakenteeltaan uudistuvalla ydinkeskustan ulkokehällä. Tämä havainto puoltaa sitä, että Tampereen keskustaa ja sitä ympäröivää laajempaa kantakaupunkia käsiteltäisiin jatkossa yleispiirteisen suunnittelun tasolla entistä integroidumpana kokonaisuutena, jotta voidaan vastata myös hyvin saavutettavia kaupunkialueita koskeviin kestävä liikumisen haasteisiin.



Lähde: Yleiskaavan maankäyttöskenaario 2020-2040


Joka tapauksessa on selvää, että nykyisellä kasvu-uralla jatkuva automäärän lisäys ei ole jo kertaalleen kaavoitetussa ja rakennetussa kantakaupungissa mahdollinen ilman, että kaupunkiympäristön laatu ja toiminnallisuus uhkaavat heikentyä. Käytännössä jo pysäköinnin tilantarve edellyttää sitä, että rakennustehokkuudeltaan nousevissa keskustoissa joudutaan siirtymään pääsääntöisesti rakenteelliseen pysäköintiin sekä hyödyntämään pysäköinnin tehostamisratkaisuja, kuten pysäköintipaikkojen nimeämättömyyttä ja vuorottaiskäyttöä. Lisäksi kasvavan kaupungin liikenneympäristön hallinta edellyttää myös ajoneuvoliikenteen väylien uudistuvaa tilanjakoa, jossa turvataan kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Keskeisintä on kuitenkin pyrkimys rakentaa kokonaisvaltaisesti toimivaa kestävästä liikkumisesta kaupunkia, jossa yksityisau-



ton käytön vähentäminen on aidosti kilpailukykyinen ja sujuva valinta tamperelaisten arjessa.


Sähköautojen latausverkon laajentuminen ei ohjata yleiskaavassa. Mutta nyt asemakaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa on käytössä toimintatapa, joka mahdollistaa latauspisteiden toteuttamisen kaupunkirakenteessa tapahtuvan muun kehityksen ohella.

Autokannan sähköistymisen nopeudesta on erilaisia arvioita, mistä syystä siitä aiheutuvia vaikutuksia mm. sähköjakeluinfraalle ei ole täsmällisesti tunnistettu. Joka tapauksessa voidaan arvioida, että sähköautojen latausverkoston kehityksen seurauksena myös jakeluverkosto ja erityisesti uusien muuntamoiden tilatarpeet rakennetussa kaupunkiympäristössä tulevat olemaan vaikeasti ratkaistavia suunnittelukysymyksiä.

Kasvavassa kaupungissa pysäköinti on haastava tilakysymys. Tulevaisuuden autopaikkatarpeen suuruusluokkaa on mahdollista havainnollistaa yksinkertaisella laskelmalla:

 Vuoden 2018 lopussa Tampereelle oli rekisteröity noin **100 000** 100 000 autoa, joista suurin osa kantakaupungin alueella. Autokannan kasvu edellisvuodesta oli puolestaan 1,5 %, eli noin 1 500 autoa.

  Yhden autopaikan tilantarve liikennealueineen on nykymitoituksella **17,5 m²**. Lisäksi tutkimukset osoittavat, että henkilöautot ovat paikallaan pysäköityinä 95 % ajasta, joten kullakin autolla on laskennallisesti keskimäärin 2-3 pysäköintipaikkaa; lähtöpaikassa, asiointipaikassa ja määränpäässä.

 Jos autokannan kasvun oletetaan jatkuvan määrällisesti samalla tasolla, tarvitaan siis vuosittain vähintään reilut 5 hehtaaria uutta pysäköintialuetta (1 500 x 2 x 17,5 m² = 52 500 m²) kasvavan automäärän tarpeisiin. Käytännössä tilantarve vastaa noin 7 jalkapallokentän laajuisia alaa vuodessa.

Valtakunnallinen ja kansainvälinen saavutettavuus

Tampereen yleiskaavat kokonaisuutena myötävaikuttaa välillisesti kansallisen ja kansainvälisen saavutettavuuteen. Tavoitteena on ensisijaisesti varmistaa kaupungin vetovoimaisuuden ja ohjaa kaupunkiympäristön kehittämistä toiminnallisuus ja käyttäjien viihtyisyys keskiössä. Liikennejärjestelmän osalta vaiheyleiskaava edistää mm. lähijunaliikenteeseen varautumiseen osoittamalla uusia lähijuna-asemia sekä rataverkon kapasiteetin kehittämistarpeet. Raitiotie laajetessaan lähikuntiin on merkittävä kaupunkiseutua kokonaisuutena vahvistava hanke. Asemakeskus mutta myös messu- ja urheilukeskus kytkeytyessään uuteen henkilöliikenteen asemaan ja nopeampiin ratayhteyksiin etelän suuntaan ovat merkittäviä askeleita kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta.

Liikkumisen palvelut

Yleiskaavassa on vahva joukkoliikenteen painotus ja kaavassa on osoitettu matkaketjujen kannalta tärkeitä liityntäpysäköinnin ja vaihtoterminaalien kohteita, jotka toteutessaan parantaisivat jo nyt nykyisen liikennejärjestelmän toimivuutta vuorokauden kaikkein ruuhkaisimpina tunteina. Liityntäpysäköintikokeilusta saatu hyvä kokemus on vakiinnuttamassa liityntäpysäköinnin osaksi liikennekäyttämistä. Raitiotieliikenteen käynnistymisen myötä vaihtoterminaleista tulee osa joukkoliikennejärjestelmää.

Tulevaisuuden liikkumiskehityksen suuria ajureita ovat digitaalisuuden mahdollistama kehitys ja toisaalta liikkumisen muuttuminen entistä enemmän palveluksi. Itseohjautuvuus, älykäs tiedonkeruu, sähköistäminen ja yhteiskäyttö muuttavat liikkumisen tulevaisuudessa.

Tampereella on vahvuuksia älyliikenteen kehittämiseen kompaktin kaupunkirakenteen ja käyttäjäpotentiaalilin pohjalta. Lisäksi julkisen tiedon avaaminen avoimesti saataville mahdollistaa liikkumisen muutokseen liittyvän kehitystyön ja liiketoiminnan. Samalla kun liikenteen infrastruktuuri kehittyy ja autojen automatisoituminen lisääntyy, kaupunkirakenteessa tulee huolehtia myös kävellen ja pyöräillen liikkuvien laadukkaasta ja turvallisesta ympäristöstä, jotta älyliikenteen seurauksena ei ole vain yksityisautoilun ja autojen määrän kasvu sekä yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitys. Uusien innovaatioiden mahdollistamisen ohella, yleiskaava toisaalta huomioi epäedullisen kehityksen riskit.

Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Aihekokonaisuutta ohjaavat kaupunkistrategian linjaukset

Tampereella on vetovoimainen ja elävä keskusta sekä omaleimaiset aluekeskukset. Keskustaa ja aluekeskuksia kehitetään monipuolisina asumisen, vapaa-ajan, palvelujen ja yrittämisen paikkoina. Kaupunki tunnetaan sen rakennetusta kulttuuriympäristöstä ja teollisuushistoriasta. Asuin- ja elinympäristöjen suunnittelussa otetaan huomioon alueiden viihtyisyys, omaleimaisuus ja turvallisuus.

Vaikutukset arvokkaihin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin

Yleiskaavalla tuetaan kulttuuriympäristön arvojen säilymistä. Valtakunnallisia ja maakunnallisia arvoja omaavat alueet ja kohteet on osoitettu valtakunnallisten ja maakunnallisten selvitysten pohjalta, ja niillä on arvojen säilymistä edistävät kaavamääräykset. Paikallisia arvoja sisältäviä alueita on osoitettu kaavakartalla Tampereen kaupungin tilaamiin tai laatimiin selvityksiin pohjautuen, ja alueilla on arvojen säilymistä edistävä kaavamääräys. Edellä maini-

tuilla merkinnöillä ja määräyksillä edistetään osaltaan kaupunkistrategiassa esitettyä tavoitetta, jonka mukaan Tampere tunnetaan sen rakennetusta kulttuuriympäristöstä.

Suurin osa kantakaupungin tulevasta kasvusta ohjataan yleiskaavan yhdyskuntarakennekartalla (kartta 1) osoitetulle kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeelle, joten myös merkittävä osa mahdollisista vaikutuksista kulttuuriympäristön arvoihin kohdistuu kyseiselle vyöhykkeelle. Kasvun ja elinvoiman vyöhykkeen kaavamääräyksessä on edellytetty rakentamisen sovittamista ympäristöönsä siten, että mm. kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Määräys tukee kulttuuriperintökartalla (kartta 3) osoitettujen alueiden ja kohteiden arvojen säilymistä.

Valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt

Kantakaupungin yleiskaavan alueen kahdeksasta valtakunnallisesti arvokkaasta rakennetusta kulttuuriympäristöstä (RKY 2009) Kaleva ja Hervannan keskusakseli sijoittuvat alueille, jotka on maankäytöltään osoitettu keskustatoimintojen alueeksi ja strategisen kehittämismerkinnän osalta kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeelle. Edellä mainituissa kaavamääräyksissä on edellytetty kulttuuriympäristöjen arvojen huomioimista ja/tai rakentamisen sovittamista ympäristöönsä siten, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Muilla RKY 2009 –alueiden osalta yleiskaavassa maankäyttö ja kehittämissperiaatemerkinnot on osoitettu käytännössä vallitsevan tilanteen mukaisina. Yleis-

kaava ei siten uhkaa valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen arvoja. RKY 2009 –alueiden osalta kaavamerkinnän ja –määräyksen merkinnän kuvauksessa edellytetään lisäksi, että vaikutuksia arvojen säilymiseen tulee arvioida myös muutettaessa maankäyttöä arvoalueiden välittömässä läheisyydessä.

Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt

Maakunnallisista arvoalueista osa sijoittuu kokonaan tai osittain keskustatoimintojen alueille. Strategisena kehittämismerkintänä näillä alueilla on kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhyke. Edellä mainituissa kaavamääräyksissä on edellytetty kulttuuriympäristöjen arvojen huomioimista ja/tai rakentamisen sovittamista ympäristöönsä siten, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yleiskaava turvaa siten arvojen säilymistä, mutta arvoalueiden ympäristössä muutoksia voi tapahtua.

Maakunnallisista arvoalueista maankäyttö muuttuu erityisesti Lielahden kartanon ja tehdasalueen, Kauppaopiston ja Hakametsän jäähallin lähistöllä. Näistä alueista Kauppaopiston ympäristössä muutokset ovat jo tapahtumassa vahvistuneen asemakaavan ja käynnissä olevan rakentamisen myötä. Hakametsän alueella asemakaavaprosessi on parhaillaan käynnissä. Lielahdessa asemakaavat laaditaan osissa, ja niiden pohja-aineistona käytetään Hiedanrannan yleissuunnitelmaa, jossa kulttuuriympäristön arvot olivat tärkeänä suunnittelun lähtökohtana. Taysin alueella

vuonna 2015 lainvoiman saanut asemakaava on mahdollistanut alueella jo sellaisia muutoksia, että yleiskaavaa voi pitää maakunnallisen arvoalueen osalta lähinnä asemakaavatilanteen toteavana. Hyppösen kenkätehtaan ja Lokomon hallien ympäristössä maankäyttö saattaa muuttua voimakkaasti, mutta suurimmat muutokset tapahtuvat vasta Viinikan järjestelyratapihan siirryttyä muualle. Rantaperkiössä yleiskaavassa osoitetun raitiotien rakentaminen ja myöhemmin järjestelyratapihan siirto saattavat lisätä kiinnostusta täydennysrakentamista kohtaan, ja tällä on vaikutusta kulttuuriympäristön arvoihin. Peltolammin läheisyyteen Lempääläntien itäpuolelle on osoitettu eteläisiä kaupunginosa palveleva Lakalaivan aluekeskus. Lakalaivan aluekeskuksen kehittäminen saattaa lisätä kiinnostusta Peltolammin täydennysrakentamiseen, millä voi olla vaikutusta väljän metsälähien ilmeeseen.

Paikallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt

EHYT-selvityksen arvoalueista kaikki muut paitsi Tohlopin arvoalue sijoittuvat yleiskaavassa joko kokonaan tai osittain kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeelle. Sekä kasvun ja elinvoiman vyöhykkeen että paikallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen kaavamääräykset tukevat arvojen säilymistä. Asemakaavoituksen yhteydessä suurimmat paineet arvoja vaarantaville ratkaisuille tapahtuvat todennäköisesti Lentävänniemessä, mikäli raitiotie merkittävästi lisää kiinnostusta alueen täydentämiselle. Keskeinen osa alueen arvoja on kuitenkin kaupunkirakenteellinen ratkaisu, ns. keuhkokaava keskeisine puistoinen, ja tämä rakenne ei liene vaarassa raitiotienkään myötä.

Jälleenrakennuskauden alueille ei ole osoitettu yhdyskuntarakennekartalla (kartta 1) sellaista täydentämistä, joka uhkasi niiden arvojen säilymistä. Suurimpana uhkana lieenee kiinteistönomistajien tarpeista lähtevä alueiden voimakas täydentäminen tai rakennusten purkaminen ja niiden korvaaminen uusilla. Arvojen säilymistä turvaa yleiskaavan määräys, jonka mukaan jälleenrakennuskauden alueilla ei tule sallia alkuperäiseen kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan olennaisesti vaikuttavia muutoksia. Kaavamääräykseen liittyvässä merkinnän kuvauksessa todetaan, että kaupunkirakenteeseen ja -kuvaan olennaisesti vaikuttavat muutokset tarkoittavat mm. tonttijakoja, jotka johtavat alueen alkuperäisen luonteen muutoksiin mm. rakenteen tiiveyden ja katunäkymien osalta.

Lailta suojellut kohteet

Yleiskaavalla ei suoranaisesti ole vaikutusta näiden kirkko- ja lailla suojeltujen kohteiden arvojen säilymiseen. Yleiskaavan kohdemerkinnän ja kirkkolain lisäksi näiden kohteiden arvojen säilymistä tukevat osassa kohteita kasvun ja elinvoiman vyöhykkeen kaavamääräys ja osassa kohteita RKY 2009 –alueisiin liittyvä kaavamääräys.

Yleismääräyksessä mainitut palstoittamalla syntyneet alueet

Palstoittamalla syntyneitä pientaloalueita ei ole osoitettu kaavakartalla, mutta niistä on kooste kaavaselostuksessa. Maankäyttömerkinnältään kyseiset alueet ovat toteutuneen tilanteen mukaisesti asumisen alueita. Kaavassa osoitetut yleispiirteiset kasvun vyöhykkeet eivät joitain pieniä alueita lukuun ottamatta ulotu palstoittamalla syntyneille alueille. Siten yleiskaava ei ole ristiriidassa palstoittamalla syntyneiden alueiden arvojen säilyttämisen kanssa.

Vaikutukset muinaisjäännöksiin ja muihin arkeologisiin kulttuuri-perintökohteisiin

Muinaismuistot ovat joka tapauksessa muinaismuistolain mukaisia rauhoituskohteita, vaikka niitä ei olisi merkitty yleiskaavaan. Kiinteän muinaisjäännöksen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen, poistaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty, mikä on huomioitu myös kaavamääräyksessä. Kiinteiden muinaisjäännösten rauhoitusta valvoo museovirasto. Muinaisjäännökset on osoitettu kaavassa SM-kohdemerkinnöin. Lisäksi kaavaan on merkitty Ojalan yleiskaavasta siirretty erityisosa-alue-merkintä turveradasta ja turvetehtaan jäännöksistä. Muinaisjäännösten kaavamääräys edellyttää mm., että asemakaavoituksen yhteydessä on tarpeen mukaan huomioitava myös kohteen kytkeytyminen riittävän laajasti ympäristöön ja maisemaan. Muinaisjäännösten säilyminen on turvattu muinaismuistolain lisäksi myös yleiskaavamääräyksillä.

Kaavamääräyksessä mainittu muinaisjäännösten kytkeytyminen ympäristöön ja maisemaan edellyttää tapauskohtaista harkintaa asemakaavoituksen yhteydessä. Muinaisjäännöksiin vaikuttavat ratkaisut tehdään pääasiassa yleiskaavaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, joten yleiskaavavaiheessa on vaikea arvioida, millä alueilla mm. yhdyskuntarakenteen eheyttäminen voisi vaarantaa muinaisjäännösten ympäristöön ja maisemaan liittyvät kytkökset. Mahdollisesti Turtolan muinaisjäännöksen ja Ristinarkun muinaisjäännösten keskittymän alueilla ympäristöön liittyvien kytkösten huomioiminen edellyttää erityisen tarkkaa suunnittelua.

Maakuntamuseo saa myös jatkuvasti ilmoituksia mahdollisista muinaisjäänöksistä ja muista arkeologisista kulttuuriperintökohteista. Osasta näistä ei ole ehditty tehdä vielä maastotutkimuksia, joiden perusteella ne voitaisiin todeta muinaisjäänöksiksi tai muiksi kulttuuriperintökohteiksi. Kaavallisesti inventointi on tarkoituksenmukaista kohdistaa maankäytön prosessissa yleiskaavaa tarkemman suunnittelun vaiheeseen. Yleiskaavassa nämä kohteet on huomioitu lisäämällä kulttuuriperintökartan yleismääräykseen maininta arkeologisen tiedon jatkuvasta täydentymisestä. Kaavamääräyksen merkinnän kuvauksessa todetaan mm. että tuorein tieto on aina varmistettava museoviranomaiselta. Käytännössä tämä tulee huomioiduksi asemakaavojen aloitusneuvotteluissa, joihin lähetetään aina kutsu myös museoviranomaiselle.

Kulttuuriperintökartan yleismääräyksen mukaan muuttuvan maankäytön alueilla on arvioitava kulttuuriympäristöjä koskeva selvitystarve yhteistyössä museoviranomaisen kanssa. Määräys tukee kulttuuriympäristöjä koskevien arvojen huomioimista ja säilymistä, kun alueilla käynnistyy hankesuunnittelu ja asemakaavan uudistaminen.

Vaikutukset maiseman arvoalueisiin

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet (osa kohdetta ”Pirkanmaan harjumaisemat”) on osoitettu yleiskaavan kulttuuriperintökartalla omalla merkinnällään ja määräyksellään. Valtakunnallisille maisema-alueille osoitettu yleiskaavan maankäyttö on toteutuneen tilanteen mukainen Aakkulanharjulla, Kalevanharjulla ja Pynikinharjulla, joten kaavamerkinnät tukevat maisema-arvojen säilymistä. Epilänharjulla pieni osa nykyisestä rakentamattomasta alueesta

on osoitettu merkinnällä asumisen alue. Merkintä johtuu yleiskaavan aluerajausten yleispiirteisyydestä, eikä kyseisen merkintä ole uhka Epilän ja Lielahden välille osoitettu liikenteen yhteystarve (Energiakatu) saattaa vaikuttaa valtakunnalliseen maisema-alueeseen. Yhteyden toteuttamiselle on olemassa erilaisia vaihtoehtoja, joista tunneli on yksi.

Muut maisemalliset vaikutukset

Yleismääräyksessä mainitaan maisemalliset erityispiirteet, jotka viittaavat avoimien maisematilojen selvityksessä esitettyihin maisemallisesti tärkeisiin selännealueisiin, tärkeisiin lähestymisnäkyymiin ja perinnemaisemiin sekä Pirkanmaan ely-keskuksen aineistoissa esitettyihin perinnebiotooppeihin. Pääosa avoimien maisematilojen selvityksessä osoitetuista maisemallisesti tärkeistä selännealueista sijoittuu yleiskaavan keskuspuistoverkostoksi osoitetulle alueelle. Yleiskaavalla ei ole vaikutusta näihin virkistysalueille jääviin selännealueisiin. Yleiskaavalla ei ole käytännön vaikutusta myöskään selännealueille, joiden maankäyttömerkintänä on asumisen alue. Tärkeistä lähestymisnäkyymistä Lakalaivan eritasoliittymän pohjoispuolelta kohti keskustaa suuntautuva lähestymisnäkyymä muuttuu merkittävästi, mikäli järjestelyratapihan alueelle osoitetun palvelujen ja työpaikkojen sekoittuneen alueen rakentaminen peittää näkymiä keskustaan. Maisemaan vaikuttavat yksityiskohtaiset ratkaisut tehdään alueen asemakaavoituksen yhteydessä. Sammon valtatieltä Jankan itäpuolelta kohti länttä suuntautuva näkyymä muuttuu, mikäli yleiskaavan tavoittelemaa tehokasta rakentamista toteutuu Sammon valtatie välittömään läheisyyteen. Tästä näkyymästä kohti Näsineulaa suuntautuva näkyymä todennäköisesti säilyy jatkossakin. Kalevanharjua kohti näkyymä on jo osittain peit-

tynyt uuden rakentamisen taakse. Perinnemaisemista ja –biotoopeista kymmenkunta sijoittuu asumisen alueiden tai keskustatoimintojen alueiden sisään. Näistä suurimmassa osassa joko maaston muodot tai ympäröivän alueen kulttuurihistoriaan liittyvät arvot turvaavat perinnemaiseman säilymisen. Ristiriitoja yleiskaavan maankäyttömerkinnän ja perinnemaiseman arvojen säilymisen kanssa voi syntyä Ristinarkulla, mikäli täydennysrakentamisessa ei huomioida riittävästi Ala-Heikkilänraitin pohjoispuolella olevan Loimalan tilan maisemallista merkitystä.

Vaikutukset kaupunkikuvaan

Yleiskaavan vaikutuksia kaupunkikuvaan on jo osittain arvioitu edellä, kun on arvioitu vaikutuksia rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Yleiskaavassa tavoiteltu voimakas täydennysrakentaminen voi sekä parantaa että huonontaa kaupunkikuvaa. Täydentäminen eheyttää yhdyskuntarakennetta ja saattaa sen myötä muuttaa joitain epämääräisiä ja sekavia ympäristöjä jäsenyntyneiksi kaupunkitiloiksi, millä on positiivinen vaikutus kaupunkikuvaan. Suurin osa kaupunkikuvaan vaikuttavista ratkaisuista tehdään kuitenkin yleiskaavaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, joten yleiskaavavaiheessa on vaikea arvioida, millä alueilla yhdyskuntarakenteen eheyttäminen parantaa kaupunkikuvaa. Yleiskaavan yhdyskuntarakennekartalla keskustatoimintojen alueen kaavamääräys edellyttää, että rakennusten julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat tulisi osoittaa pääsääntöisesti liike- ja toimitiloiksi, millä on myönteisiä vaikutuksia kaupunkikuvaan. Myös kaupan suuryksiköiden maantasokerrosten tulisi avautua katutilaan, millä on myös myönteinen vaikutus kaupunkikuvaan.

Vaikutukset elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

Aihekokonaisuutta ohjaavat kaupunkistrategian linjaukset

Tampereen kaupunkiseudulla turvataan parhaat edellytykset yritysten synnylle, kasvulle, kansainvälistymiselle ja uusien yritysten sijoittumiselle. Kaupunki edistää alueellaan jo nyt toimivien yritysten ja työpaikkojen säilymistä.

Elinkeinotoiminnan edellytyksien turvaaminen

Tavoitteesta päävastuu on Elinvoiman ja kilpailukyvyyn palvelualueella, missä vastataan elinkeino-, innovaatio- ja työllisyyspolitiikasta, toisen asteen koulutuksesta ja korkeakoulu yhteistyöstä, yrityspalveluista, maa- ja asuntopolitiikasta. Yleiskaavaan suoraan kytkeytyviä asiakokonaisuuksia ovat palvelualueella valmisteltavat maankäytön muutokseen tähtäävät kehitysohjelmat Hiedanranta sekä koko kaupunkiseudun ja maakunnan ytimenä kehittyvä Viiden tähden keskusta sekä erillisprojektina Hakametsän Sport Campus alueen kehittäminen. Keskustan osalta voimassa

oleva keskustan strateginen yleiskaava yhdessä keskustan kehittämissuunnitelman kanssa ohjaavat edelleen riittävällä tavalla keskustan kehittämistä eikä sen osalta yleiskaavaan tule tarkistuksia. Hakametsän ja Hiedanrannan maankäyttö ja liikennejärjestelmä ovat yleiskaavassa alueiden kehittämistavoitteiden mukaiset.

Yleiskaavassa keskustan lisäksi aluekeskusten kehittäminen perinteisten työpaikka-alueiden rinnalla on nähty vahvana tulevaisuuden suuntana. Uuden yritystoiminnan sijoittumismahdollisuuksien turvaaminen edellyttää sekä riittävää oikean profiilin joustavan toimitilarakentamisen ohjelmointia yleiskaavan uudistuville keskusta-alueille, että tilankäytön tehostamista nykyisillä työpaikka-alueilla. Erityisesti ydinkeskustan ja Hiedanrannan voimakkaasti sekoittuneet kaupunkialueet ovat soveltuva sijoituspaikka myös pääkonttoritaso elinkeinorakentamiselle, jonka sijoittamista edistetään toteuttamalla laatutasoltaan kilpailukyistä kaupunkiympäristöä. Yleiskaavoituksen keinoin edistetään näiden elinkeinopoliittisesti tärkeiden alueiden liikenteellistä saavutettavuutta kaikilla liikennemuodoilla, osana kehittyvää seudullista liikenne- ja joukkoliikennejärjestelmää.

Kaupungin elinvoiman ja kilpailukyvyyn varmistamiseksi asuntorakentamisen lisäksi myös toimitilarakentaminen tulisi ohjelmoida uudistettaessa keskusta-alueita. Toisaalta tilankäytön tehostaminen nykyisillä teollisuus- ja elin-

keinoalueilla on tärkeää, sillä kantakaupungin rakenteesta ei ole osoitettavissa uusia reservialueita valmistavan teollisuuden, logistiikan ja muiden vastaavien työpaikkatoimintojen tarpeisiin.

Elinkeinostrategia

Kaupunginhallitus on hyväksynyt 7.12.2020 § 517 Tampereen kaupungin elinkeinopoliittiset linjaukset, jotka on laadittu Tampereen kaupunkistrategiasta johdetun elinkeinopoliittisen tahtotilan konkretisoimiseksi ja ohjenuoraksi kaupungin eri toimintayksiköille. Linjaukset keskittyvät kolmeen näkökulmaan: yritykseen kaupungin asiakkaana, osaajien työllistämiseen ja osaajien pitovoimaan. Näillä kaikilla on keskeinen vaikutus yritysten ja yksilöiden viihtyvyyteen, tyytyväisyyteen sekä toimintaedellytyksiin kaupungissa. Kaupunginhallituksen kehittämiskokouksen keskustelun pohjalta linjauksissa on kiinnitetty huomiota valmistavan teollisuuden sijoittumiskysymyksiin.

Linjauksissa nähdään yleis- ja asemakaavatyötä ohjaavina tekijöinä kasvuyhtiöiden työllistämisaikutukset, uudistuvat työssäkäyntialueet, sekoittuneet ja elävät asuinalueet sekä työssäkäyntiä tukeva palveluverkko. Konkreettisena toimenpiteenä linjausten pohjalta kaupunki laatii aluevisiot, jotka mahdollistavat joustavat ja nopeat kestävä kehityksen mukaiset toimipaikkapalvelut (kaavaratkaisut) yritysten tarpeisiin. Aluevisiotyö käynnistyy vuoden 2021 aikana.

Vaikutukset osallistumiseen ja digitalisointiin

Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisten arvioitavien vaikutusten lisäksi yleiskaavaprosessia ja aineistoa on arvioitu suhteessa Tampereen kaupunkistrategiasta nouseviin osallistumisen ja digitaalisten palvelujen parantamiseen.

Aihekokonaisuutta ohjaavat kaupunkistrategian linjaukset

Tampereella jokaisella on mahdollisuus osallistua, vaikuttaa, kohdata muita ihmisiä ja toteuttaa itseään. Kaupunki on alusta asukkaiden ja yhteisöjen aktiivisuudelle ja yhdessä tekemiselle.

Uutta teknologiaa hyödyntämällä parannetaan palvelujen saavutettavuutta, vaikuttavuutta ja kustannustehokkuutta. Palvelujen käyttöä ohjataan digitaaliseen kanavaan siten, että vuonna 2025 Tampereella kaikki käyttävät ensisijaisesti digitaalisia palveluita. Digitaalisten palvelujen helppokäyttöisyys, toimintavarmuus ja turvallisuus varmistetaan.

Osallistuminen

Yleiskaavaprosessiin kuuluu jo maankäyttö- ja rakennuslainkin mukaan osallistuminen. Kantakaupungin yleiskaavaprosessin aikana pyritään kehittämään helppoja osallistumisen tapoja mm. kehittämällä digitaalisia palveluja ja välineitä. Yleiskaavan toteuttamiseksi kokeiltiin vertaissuunnittelua Kauppi-Niihaman alueella. Vertaissuunnittelussa aktivoitiin kansalaiset ja organisaatiot tuottamaan aineistoa, jota hyödynnetään suoraan alueen kehittämisessä, mm. asemakaavasuunnittelussa. Suunnitteluhankkeeseen osallistui 12 suunnitteluryhmää.

Digitaaliset palvelut

Tampereella tuotetaan digitaalista yleiskaava-aineistoa. Yleiskaavaa laaditaan tietomallipohjaisena, mikä helpottaa yleiskaavatiedon hallintaa. Yleiskaavan luonnosvaiheessa valmisteluaineisto asetettiin nähtäville ainoastaan sähköisenä. Digitaalinen valmisteluaineisto sisälsi Oskari-karttapalvelussa nähtävillä olleen yleiskaavaluonnoksen, internet-sivuille laaditun selostuksen kaavamerkintöineen ja -määräyksineen sekä sähköisen kaavapalauttejärjestelmän ja palautteen seurantajärjestelmän. Digitaalisilla palveluilla

parannetaan osallisten mahdollisuuksia saavuttaa yleiskaava-aineisto ja helpotetaan osallistumista yleiskaavaprosessiin. Oskari-karttapalvelu mahdollistaa kaavaan tutustumisen kokonaisuutena. Yleiskaavakartalta saa tiedon kustakin merkinnästä ja määräyksestä ja osasta kohteista kerrotaan myös nimitieto, joka helpottaa palautteen antajaa mielipiteen ja muistutuksen jättämisessä.

Yleiskaavan lähtökohdat

Yleiskaavalla sovitaan yhteen kaupungin strategiset ja yleispiirteiset yhdyskuntarakenteen kehittämisen tavoitteet. Lähtökohdaksi tarvitaan yhdyskuntarakenteen seuranta ja siitä tehtyjä johtopäätöksiä, tietoa eri toimijoilta ja selvitysaineistoa erilaisista yhdyskuntarakenteen osa-alueista ja siihen vaikuttavista tekijöistä ja vaikutusten arviointia. Yleiskaavaa ohjaavat ylemmän tason suunnitelmat: valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet ja Pirkanmaan maakuntakaava. Tampereen kaupunkiseudulla on tehty myös kuntien yhteinen rakennesuunnitelma, johon kunnat ovat sitoutuneet.

Yhdyskuntarakenteen jatkuva seurantatieto

Yhdyskuntarakenteen jatkuva seurantatieto on yhdyskuntarakenteesta eri tavoin kerättävää ja jalostettavaa tietoa, jonka avulla pystytään seuraamaan yhdyskuntarakenteessa tapahtuvia muutoksia, asettamaan tavoitteita kehitykselle ja arvioimaan eri toimenpiteiden vaikutuksia. Yhdyskuntarakenteen seurantatiedon avulla pystytään nostamaan kaupunkistrategiaan uusia teemoja ja kytkemään yleiskaavatyö kaupungin strategiaan. Yhdyskuntarakenteen seurantatiedosta on hyötyä myös kaupungin johdolle ja päätäjille sekä kaupungin eri yksiköille kaupunkisuunnitteluun liittyvien teemojen ja päätösten arvioinnissa.

Yhdyskuntarakenteen seuranta on tehty toteuttamalla Tampereen kaupungin Oskari-karttapalveluun erilaisia yhdyskuntarakenteen seurannan karttatilannekuvia. Niiden sisältö koostuu muun muassa väestön muutoksista, vihe-

ralueiden sijainnista ja määrästä, kaupunkilaisille tarjottavien palveluiden monipuolisuudesta, maan pinta-alan käytön jakautumisesta erilaisiin käyttötarkoituksiin sekä yhdyskuntarakenteen aiheuttamista ilmastopäästöistä. Tilannekuvista saadaan tietoa pidemmän aikavälin kehitystrendeistä ja muutoksista. Yhdyskuntarakennetta tarkastellaan karkeammalla seuranta-aluejaolla sekä tarkemmalla 125 x 125 m² ruututasolla.

Maapinta-alan käyttö -seurantatilannekuvan avulla voi tarkastella miten paljon maa-alasta on käytetty esimerkiksi rakennuksille, liikenteelle ja viheralueille. Väestönmuutos -seurantatilannekuvan avulla esitetään paitsi alueiden nykyinen väestön lukumäärä, myös määrän kehittyminen seurantajaksolla 2013-2020. Lisäksi tilannekuvassa esitetään erilaisten varantojen mahdollistama väestönlisäys. Karttapalvelusta löytyy myös yhdyskuntarakenteen kasvi-huonekaasupäästöjen päästömäärät nykytilanteessa sekä ennustettuna tietyllä tulevaisuusskenaariolla vuosille 2030 ja 2040. Yhdyskuntarakenteen seurantaan liittyvää vaikutusten arviointia on käsitelty laajasti tässä selostuksessa "Yleiskaavan vaikutukset" -otsikon alla.

Yhdyskuntarakenteen tilannekuvista ja muista paikkatietoaineistojen analyyseistä on tehty johtopäätöksiä seuraavan valtuustokauden kaupunkistrategiassa ja yleiskaavan päivitystyössä mahdollisesti huomioitaviksi teemoiksi. Näitä ovat muun muassa sekoittuneen rakenteen syntymisestä huolehtiminen siihen soveltuvilla sijainneilla sekä kasvun vaikutusten huomioiminen viheralueiden laadussa, määrässä ja savutettavuudessa.

Selvitykset ja arvioinnit

Tulevaisuuden yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten arviointi

Tampereen kaupunki haluaa olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Kaupunki on yhteistyössä konsulttiyhtiön (Ubigu Oy, Gispo Oy ja Tietotakomo) ja Suomen ympäristökeskuksen kanssa jatkanut paikkatietopohjaisen yhdyskuntarakenteen päästöjen arvioimistyökalun kehittämistä. Työkalu ottaa huomioon väestön ja työpaikkojen sijainnin, liikkumisen, rakennusten energiankulutuksen ja korjaus- ja rakentamisen aiheuttamat päästöt. Työkalulla voidaan tarkastella sekä nykytilannetta että tulevaisuuden erilaisia kasvuskenaarioita. Työkalulla on laskettu yhdyskuntarakenteen aiheuttamien päästöjen kehittymistä yleiskaavan tavoitevuoteen 2040 saakka osana kaavan vaikutusten arviointia.

Lähijunaseisakkeiden maankäyttöpotentiaali

Kantakaupungin yleiskaavassa 2040 osoitettiin kolme seisakevarausta; Tesoma, Hiedanranta ja Lakalaiva. Selvityksessä tutkittiin uusien lähijuna-asemien maankäytön potentiaalia, yleiskaavallisia vaikutuksia ja teknistä toteutettavuutta. Monet asemista osoittautuivat teknisesti hankaliksi tai mahdottomiksi toteuttaa. Osan toteuttaminen edellyttäisi yleiskaavan maankäyttömerkinnän muutosta. Lähijunaliikennöinnin osalta ei Tampereella ja kaupunkiseudulla ole tehty mitään päätöksiä. Ensimmäinen pilottikeilu on alkamassa Nokian ja Tampereen välillä, jota varten Tesomalle rakennetaan lähijuna-asema.

Selvityksen johtopäätöksenä esitetään, että liikennöinnin kehittäminen edellyttää tarkastelluissa ratasuunnissa "helminauhamaisesti" useita uusia asemia. Kantakaupungin yleiskaavan valtuustokauden 2017-2021 tarkistukseen on osoitettu kaupunginhallituksen 11.5.2020 päätöksen mukaisesti kaikki selvityksessä tarkastellut lähijuna-asemat. Asemiin varaudutaan toistaiseksi jättämällä tarkemmassa suunnittelussa tilavaraukset asemille, muut vaikutukset liikennejärjestelmään ja maankäytön kehittämiseen huomioidaan vasta liikennöinnin varmistuttua.

Aluekeskuskysely asukkaille

Tampereen kasvua keskitetään ydinkeskustaan, aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeelle. Aluekeskuksia halutaan kehittää alueidensa palvelukeskittyminä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana keväällä 2018 tehtiin kysely asukkailla aluekeskusten kehittämisestä.

Kyselyyn vastasi 312 vastaajaa. Karttapohjaisten vastausten perusteella voitiin jokaiselle keskukselle muodottaa asukkaiden kehittämisideat liittyen yhteyksien parantamiseen tai lisärakentamisen paikkoihin. Lisäksi keskuksille saatiin muodostettua identiteettiä ja imagoon liittyviä vahvistettavia piirteitä, säilytettäviä asioita ja kehittämistarpeita.

Toimitilarakentamiseen varautuminen

Selvityksessä on tutkittu Tampereen työpaikkamäärän kehitystä viimeisen 25 vuoden aikana ja sitä kuinka sen pitäisi esim. maakuntakaavan tavoitteiden mukaan kehittyä tulevaisuudessa. Lisäksi on selvitetty keskustojen ja työpaikka-alueiden toimitilarakentamisen tontti- ja kaavavaran-

toja. Myös uusien työpaikkojen syntymistä toimialoittain ja alueittain on tutkittu vuosien 2010-2015 välisenä aikana.

Selvityksen perusteella on tehty johtopäätös tarpeesta vahvistaa yleiskaavan toimitilarakentamisen ohjaamista. Yleiskaavassa ohjataan toimitilarakentamiseen ja sekoituneeseen rakenteeseen varautumista niin julkisissa kuin yksityisissäkin hankkeissa. Kulloiseenkin sijaintiin soveltuva toimitilarakentamisen määrä tulee varmistaa etenkin keskustatoimintojen ja asumisen alueilla, kasvun vyöhykkeellä sijaitsevien asemanseutujen ja raitiotiepysäkkien läheisyydessä, joukkoliikennepainotteisilla kaduilla pysäkkien ja joukkoliikenneterminalien läheisyydessä sekä pääkatujen keskeisten osien ja risteysten läheisyydessä.

Liito-orava seuranta

Kantakaupungin yleiskaava 2040 -työn yhteydessä toteutettiin vuonna 2016 koko kantakaupungin laajuinen liito-oravaselvitys (Kantakaupungin liito-oravaselvitys 2016). Selvityksessä tunnistetut keskeiset liito-oravan elinympäristöt ja kulkureitit sisällytettiin yleiskaavan keskuspuistoverkostoon. Liito-orava toimi myös nk. sateenvarjolajina määriteltäessä yleiskaavan 2040 ohjeellisia ekologisia yhteyksiä. Jatkona vuoden 2016 liito-oravaselvitykselle on käynnissä olevan yleiskaavatyön yhteydessä toteutettu vuosina 2017-2019 liito-oravaseuranta. Työssä seurattiin liito-oravan elinympäristöjen ja kulkureittien kehittymistä osana kantakaupungin yleiskaavan viherverkkoa. Tavoitteena oli saada tietoa yleiskaavan viherverkon aluevarausten sekä määräysten toimivuudesta ja niiden kehittämistarpeista yleisesti sekä tarvittaessa päivittää yleiskaavan viherverkkoa siten, että varmistetaan liito-oravan suotuisa suojelu-

taso kantakaupungin alueella. Liito-oravaseurannan tulosten pohjalta on tehty tarvittavat tarkistukset kaavaratkaisun keskuspuistoverkostoon ja ekologisiiin yhteyksiin.

Tampereen kaupunki on käynnistänyt vuonna 2019 liito-oravan toimintamallityön, jossa tavoitteena on luoda kaupungin sisäinen toimintamalli liito-oravan huomioimiseksi kaupunkisuunnittelussa. Työ on osa Luonnon monimuotoisuus-ohjelmaa (LUMO).

Tampereen Viinikanojan kehittämissuunnitelma, diplomityö

Maisema-arkkitehtuurin diplomityönä laadittu Tampereen Viinikanojan kehittämissuunnitelma tarkastelee suunnittelualueen viher- ja virkistysyhteyksien sekä vesistöjen laadun ja jatkuvuuden parantamista osana kaupungin sini- ja viher-rakennetta maisema-arkkitehtuurin keinoin. Alue sijoittuu haasteelliseen liikenteen solmukohtaan. Nykyiset viheryhteydet ovat katkonaisia, Viinikanojasta neljäsosa on putkessa ja virkistysyhteyksissä on paljon kehittämistarpeita. Työ osoittaa keinoja, miten Viinikanojan kokonaisvaltaista kehittämistä voidaan tukea alueeseen liittyvissä maankäytön ja liikenteen hankkeissa niin suunnittelualueella kuin sen ympäristössäkin. On tärkeää huomioida kokonaistavoite Viinikanojan kehittämisestä kaikissa erillisissä suunnittelualueeseen liittyvissä hankkeissa, jotta tavoite saavutetaan. Diplomityö on tuonut lisätietoa Tampereen kansallisen kaupunkipuiston hakemuksen valmisteluun, Viinikanojan maankäytön suunnittelun tavoitteiden asetteluun ja kantakaupungin yleiskaavan valmisteluun.

Niihaman luontoselvitykset

Niihaman alueelta on laadittu luontotyyppi-, linnusto-, lepakko-, liito-orava ja viitasammakkoselvitykset. Tavoitteena oli selvittää alueen luonnonympäristön perustekijät sekä määrittellä luonnonarvoiltaan edustavimmat, suojelua tarvitsevat alueet ja kohteet sekä selvittää mainittujen luontodirektiivin liitteen IV(a) lajien lisääntymis- ja levähdyspaikat, kulkureitit ja muut tärkeät elinympäristöt. Selvityksissä esitetään tulosten pohjalta suosituksia alueen maankäyttöön.

Viinikanlahti, kansainvälinen ideakilpailu

Viinikanlahden alueella järjestettiin kansainvälinen, kaksivaiheinen ja kaikille avoin ideakilpailu 2019-2020. Kilpailutehtävänä oli suunnitella 2000-luvun Tampereelle sopiva, keskustaa laajentava kaupunginosa vähintään 3000 uudelle asukkaalle. Kilpailutehtävä sisälsi sekä kaupunki- että maisema-arkkitehtuurin suunnittelua.

Kilpailun ensimmäisessä vaiheessa määräaikaan mennessä palautettiin 57 kpl nimimerkillä varustettua kilpailuehdotusta, joista tuomaristo valitsi jatkoon kuusi kilpailuehdotusta. Jatkokehitystä suunnitelmista kerättiin kaupunkilaisten ja muiden asiasta kiinnostuneiden tahojen mielipiteitä. Tuomaristo valitsi huhtikuussa 2020 kilpailun voittajaksi nimimerkin "Lakes & Roses", jonka oli laatinut tampere-lais-helsinkiläinen Arkkitehtitoimisto NOAN Oy. Tuomaristo arvosti kaupunki- ja maisema-arkkitehtuurin hyvää kokonaisuutta ja kaupunkikuvan selkeyttä. Tampereen kaupunki jatkaa Viinikanlahden alueen kehittämistä ja suunnittelua voittaneen kilpailuehdotuksen, tuomariston suositusten 17.4.2020 ja kaupunginhallituksen 8.6.2020 linjauksen mukaisesti. Jatkosuunnittelusta vastaavat yhteistyössä asemakaavoitus ja Viiden tähden keskustan kehitysohjelma.

Leirintäalueen sijaintitarkastelu

Tampereen kaupunki käynnisti syksyllä 2019 selvitystyön, jossa on kartoitettu leirintämatkailun nykytilaa, tulevaisuuden näkymiä ja alan megatrendejä sekä tarkasteltu leirintäalueen sijoittumisvaihtoehtoja Tampereen alueella. Selvityksen johtopäätöksenä todetaan, että leirintämatkailu tulee nähdä verkostomaisena palveluna muiden virkistyspalveluiden yhteydessä palvelun monipuolisesti sekä kaupunkilaisia että matkailijoita. Laadittua selvitystä käsiteltiin eri yksiköiden yhteisessä suunnittelupalaverissa, jossa päädyttiin esittämään yleiskaavaluonnokseen kaksi vaihtoehtoa uuden leirintäalueen sijoituspaikaksi. Leirintäalueen sijoittamisen edellytyksiä sekä luonto- ja muita arvoja on selvitetty vuoden 2020 aikana yleiskaavan luonnoksessa esitettyjen vaihtoehtojen Alasjärven ja Suomensaaren alueilla ja ympäristöissä. Selvityksissä tuotetun tiedon pohjalta leirintäalueen sijoittaminen edellyttää leirintäaluetoiminnan tavoitteiden ja konseptin uudelleen määrittelyä. Yleiskaavaehdotukseen osoitetaan ohjeellisina leirintäalueen sijoitusvaihtoehtoina nykyisen Härmälän lisäksi Alasjärven ja Suomensaaren ympäristöt.

Luonto-, maisema-, kulttuuriympäristö- ja lahokaviosammalselvitykset Suomensaarella ja Alasjärvellä

Leirintäalueen sijoituspaikan, tilavarauksen ja muiden vaikutusten arvioinnin tueksi tarkennettiin ehdotusvaiheessa Suomensaaren ja Alasjärven selvityksiä kasvillisuus ja luontotyyppi-, maisema- ja kulttuuriympäristö- ja lahokaviosammalselvityksillä.

Suomensaaren ja Alasjärven maisema- ja kulttuuriympäristöselvityksessä tarkastellaan kahden alueen maisema- ja kulttuuriympäristöarvoja sekä muutoksensietokykyä. Sel-

vityksessä on annettu johtopäätökset ja suositukset tarkastelualueille. Suomensaaren kasvillisuus- ja luontotyyppiselvityksen tavoitteena oli selvittää luonnonympäristön yleispiirteet ja löytää suojelua ja säilyttämistä vaativat luonnonomimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet. Tulosten perusteella on esitetty suosituksia maankäyttöön. Lähtökohtana on, että alueen suunnittelussa voidaan huomioida huomionarvoisten eläin- ja kasvilajien, arvokkaiden luontotyyppien ja ekologisten yhteyksien kannalta arvokkaat alueet sekä edistää niiden ominaispiirteiden säilymistä.

Alasjärven koillispuolen lahokaviosammalselvityksessä kartoitettiin lajin esiintymistä niin itiöpesäkkeiden kuin protoneemagemma- eli itujyväryhmien avulla. Samalla tarkasteltiin metsien soveltuvuutta lahokaviosammalelle ja rajattiin sille parhaiten sopivat alueen osat sekä arvioitiin alueen merkitystä lajille. Suomensaaren lahokaviosammalselvityksessä kartoitetaan lahokaviosammaleen esiintyminen alueella. Tulosten perusteella esitetään suosituksia lajin huomioinnoksi alueen suunnittelussa. Selvityksen alustavat tulokset ovat olleet kaavaehdotuksen valmistelun käytettävissä. Raportti valmistuu vuoden 2020 loppuun mennessä.

Selvityksissä tuotetun tiedon pohjalta leirintäalueen sijoittaminen edellyttää leirintäaluetoiminnan tavoitteiden ja konseptin uudelleen määrittelyä. Yleiskaavaehdotukseen osoitetaan ohjeellisina leirintäalueen sijoitusvaihtoehtoina nykyisen Härmälän lisäksi Alasjärven ja Suomensaaren ympäristöt.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Kaavan vaikutusten arvioinnin tueksi teetettiin arvio siitä, kuinka yleiskaavaluonnos edistää ilmastonmuutoksen hillintää ja kuinka luonnoksessa varaudutaan ilmastonmuu-

tokseen sopeutumiseen. Selvitys sisältää mm. arvion Tampereen ilmastosta muuttumisesta 2040-luvulle ja vuosisadan loppuun mennessä. Näiden pohjalta selvityksessä on arvioitu, miten yleiskaavan neljällä kartalla esitetyt ratkaisut ottavat huomioon sopeutumisen ilmastomuutokseen ja mitä riskejä ilmastomuutos voi aiheuttaa. Näitä on arvioitu osin kaavamääräysohjeita. Selvityksessä esitetään ehdotuksia, miten ilmastomuutokseen liittyvää seurantaan olisi mahdollista kehittää.

Selvitys Tampereen kantakaupungin hiljaisista virkistysalueista - rajausperusteet sekä alueiden kartoitus ja määrittely

Selvityksessä esitetään aluerajauksina melu- ja maankäyttötilanteen pohjalta valitut kaupunkihiljaiset, laajemmat virkistys- ja/tai luonnonsuojelualuekokonaisuudet sekä niiden rajausperusteet. Alueiden rajaukset on tehty vuoden 2017 meluselvityksen melumallinnuksen pohjalta siten, että kaupunkihiljaisuuden määrittelyn mukainen päivämelumelun tavoitetaso 50 dBLAeq alittuu lähes koko alueella. Tampereen hiljaisia alueita arvioidaan meluselvityksessä viiden vuoden välein. Hiljaisten alueiden säilyminen on tärkeä tavoite EU:n ympäristömeludirektiivin (2002/49/EY) ja Ympäristönsuojelulain (217 /2014) edellyttämässä suurten kaupunkien meluntorjuntatyössä. Hiljaisten alueiden turvaamisen tavoitteita on kirjattu Tampereen kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan 2018-2022 sekä yhdyskuntalautakunnan 27.8.21019 hyväksymiin Tampereen kaupungin melulinjauksiin. Kartoitustyö tehtiin Tampereen kaupungin ympäristönsuojeluyksikön toimesta kantakaupungin yleiskaavan päivitystyön selvitysaineistoksi. Tavoitteena oli löytää kantakaupungin yleiskaavan alueelta

laajoja hiljaisia, yleiseen virkistyskäyttöön soveltuvia alueita. Alueita pyrittiin valitsemaan eri puolilta kaupunkia, jotta hiljaiset alueet olisivat mahdollisimman monen asukkaan saavutettavissa. Kartoitus tehtiin karttatarkasteluna Tampereen kaupungin meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2018-2022 ja sen pohjaksi tehdyn meluselvityksen tietojen pohjalta. Selvityksen perusteella on yleiskaavaehdotukseen osoitettu kohdemerkinnällä keskuspuistoverkoston alueella ja luonnonsuojelualueilla olevia laajempia, kaupunkihiljaisia virkistysaluekokonaisuuksia.

Vuoreksen raitiotien kytkeminen osaksi Tampereen raitiotiejärjestelmää

Yleiskaavaa varten on selvitetty osana Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelmaa (WSP Finland Oy ja Ramboll Finland Oy) raitiotiejärjestelmän laajentamismahdollisuuksia Vuoreksen suuntaan.

Tarkastelussa on määritelty ohjeellinen linjaus ja aluevaraukset raitiotielinjalle Vuoreksesta Hatanpäälle. Vuoreksen ratahaara yhdistyy Pirkkalan ratahaaraan Rantaperkiön kaupunginosassa. Lakalaivan uusi aluekeskus ja hyvinvointikeskus on suunniteltu kehittyvän Lakalaivan alueelle, mikä toteutuessaan tukeutuisi raitiotiehen ja olisi aluekeskuksen saavutettavuuden ja houkuttelevuuden kannalta tärkeää. Vuoreksen haaran toteuttaminen on kytköksissä myös järjestelyratapihan siirtoon Rautaharkossa ja mahdolliseen Lakalaivan rautatieaseman rakentamiseen.

Voimassa olevassa Tampereen kantakaupungin yleiskaavassa Vuorekseen on esitetty raitiotien ohjeellinen linjaus reitille Hatanpään valtatie-Lempääläntie-Automiehenkatu-Vuoreksen puistotie. Lakalaivaan tavoitellaan yleiskaavassa aluekeskusta ja Västinginjärkeen toteutuu uutta

asumista. Ratapihan alue ja sen pohjoispuoli on VAK-riskialuetta, jota voidaan alkaa rakentamaan vasta kun ratapiha tulevaisuudessa siirtyy.

Lakalaivan puolella on tutkittu viittä alustavaa vaihtoehtoista linjausta, Lempääläntie, Rukkamäentie, Veturikatu sekä kaksi valtatie 3 ylittävää vaihtoehtoa. Lahdesjärven puolella on tutkittu neljä alustavaa vaihtoehtoa, Aarporankatu, Arvionkatu, Aunankorvenkatua ja Oikojankatu. Kaikille vaihtoehtoilta tehtiin alustavat tekniset tarkastelut sekä pohdittiin pysäkin sijaintia sekä niiden sijoittumista maankäytön kehittämiskohteisiin.

Operoinnin kannalta Vuoreksen ratahaaran liittymisen Sarankulmassa Pirkkalan ratahaaraan tuo haasteita liikennöintiin ja niiden suuntiin. Vaihtoehtoina on Vuoreksen haara Lamminrahkan suuntaan Koilliskeskukselle tai kytkeä Vuoreksen haara Ylöjärven pariin. Tarkempi operointisuunnitelma on ratkaistavissa myöhemmin raitiotien laajentamisessa.

Maankäytön suunnittelutilannetta tarkasteltiin Vuoreksen haaran raitiotielinjausten vaikutusalueella eri vaihtoehtoisissa, pohjautuen Tampereen kantakaupungin yleiskaavan 2040 taustaselvityksiin sekä asemakaava-aineistoihin. Lisäksi työssä ideoitiin ratapihan mahdolliseen siirtoon liittyen Lakalaivan henkilöliikenteen aseman vaihtoehtoja sekä visioitiin asemaympäristöjen kaupunkirakennetta. Kokonaispotentiaalinen tavoitteena on saavuttaa 2 500-3 000 asukasta ja työpaikkaa. Tämä toteutuu kaikissa muissa pysäkeillä paitsi Lahdesjärven pysäkillä, joka sijoittuu tilaa vievän kaupan / laajan työpaikka-alueen keskelle.

Kustannusarvio on laadittu laskemalla väylän pituus ja arvioimalla lisäksi taitorakenteiden kustannukset. Kustannusarviota laatiessa on käytetty Raide-Jokerin tavoitekus-

tannuksia ja vuoden 2018 hintatasoa. Hankkeenkokonaiskustannusarvioon 107 –116 miljoonaa euroa.

Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko

Pyöräliikenteen tavoiteverkko tukee maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistä sekä toimii kantakaupungin alueen alue- ja liikennesuunnittelun lähtökohtana. Tavoiteverkon määrittelyllä vaikutetaan myös tulevien vuosien parantamistoimenpiteiden kohdistumiseen pyöräliikenteen verkolla. Määritetyllä tavoiteverkolla ohjataan myös hoidon ja ylläpidon priorisointia. Tavoiteverkko on jatkuvasti päivittyvä ja se päivittyy mm. alueiden tarkemman suunnittelun yhteydessä. Tampereen pyöräliikenteen tavoiteverkko – selvitys on laadittu osana kantakaupungin yleiskaavan päivitystä. Tavoiteverkkoluonnosta sai kommentoida avoimessa nettikyselyssä loppuvuodesta 2019.

Yleiskaavassa 2017-2021 esitetään pyöräliikenteen tavoiteverkko pääreittien osalta, joihin kuuluvat seudulliset ja alueelliset pääreitit. Seudullisia pääreittejä kehitetään pyöräliikenteen tärkeimpinä ja laadukkaimpina reitteinä, joilla tavoitellaan pyöräilyn sujuvuutta ja nopeutta sekä jalankulun ja pyöräilyn erottamista omille väylilleen. Myös uudentyypiset opasteet ja reittien numerointi sekä laadukkaampi talvihoito erottavat seudulliset pääreitit muista pyöräiteistä. Alueelliset pääreitit täydentävät pääverkkoa ja muodostavat yhdessä seudullisten pääreittien kanssa rungon keskustan ja eri kaupunginosien pyöräliikenteen verkolle. Myös alueellisia pääreittejä kehitetään pyöräliikenteen tärkeinä ja laadukkaina reitteinä. Tavoiteverkkoon kuuluu seudullisten ja alueellisten pääreittien lisäksi paikallisia reittejä.

Vaikutusten arviointi raidejoukkoliikennevaihtoehtojen päästövaikutuksista

Yleiskaavan raideliikennejärjestelmäratkaisun päästövaihtoehtojen arviointia varten tilattiin Ubigo Oy:ltä tulevaisuuden yhdyskuntarakenteen ilmastovaikutusten arviointi projektiin pohjautuva selvitys, jossa verrattiin kolmen raitiotiepysäkkien ja lähijuna-asemien osalta erilaisen raidejoukkoliikennejärjestelmän päästövaihtoehtoja Tampereella vuosien 2030 ja 2040 osalta verrattuna myös nykytilanteeseen. Vaihtoehtoja yksi oli vähimmäisratkaisu, jossa pysäkeistä ja asemista otetaan käyttöön jo rakenteilla olevat sekä ne, joista on jo rakentamispäätös olemassa. Toinen ääripää vertailuista vaihtoehtoja oli ratkaisu, jossa käyttöön otetaan viimeistään vuonna 2040 viimeisetkin yleiskaavaehdotuksessa mukana olevat lähijunapysäkit sekä toteutetaan raitioien osalta Vuoreksen linja ja Ylöjärven, Pirkkalan ja Kangasalan osalta Lamminrahkan seudullinen raitiotie. Kolmas vertailtu vaihtoehto sijoittui näiden kahden ratkaisun väliin pysäkkien ja lähijuna-asemien lukumäärien osalta. Vertailussa huomioitiin myös kaksi erilaista pitkän aikavälin kokonaispäästökehitys (PITKO) -skenaariota: jatkuva kasvu ja pysähdys.

Vertailussa arvioitiin, että raideliikennejärjestelmävaihtoehtojen henkilöliikenteen päästöjen erot eri raidejoukkoliikennevaihtoehtojen kanssa vuonna 2030 ovat lähelle 0% ja vuonna 2040 n. 3%. Kokonaispäästöissä erot ovat vieläkin pienemmät. Vertailussa on raportoitu useita syitä erojen pienuuteen ja todetaan myös, että koska kantakaupungin vaiheyleiskaava, valtuustokausi 2017-2021 on jo ehdotusvaiheessa, niin ”erilaisia maankäytön vaihtoehtoja arvioinnissa ei enää tarkasteltu, vaan kaikki raideliikennevaihtoehtot arvioitiin suhteessa samoihin maankäytön painopiste-

alueisiin.” Maankäytön vaikutuksen selvittämiseksi yleiskaavan luonnosvaiheessa tehtiin tarkastelu kolmella erilaisella maankäyttöskenaariolla työkalun aikaisempaa versiota hyödyntäen ja silloin todettiin henkilöliikenteen päästöerojen olevan vuositasona suurimmillaan 5% eri maankäyttöskenaarioiden välillä.

Maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL)

Maankäyttö- ja rakennuslaissa on määritelty yleiskaavalle sisältövaatimukset (MRL 39§). Yleiskaavan tehtävä on sovittaa yhteen keskenään erilaisia tavoitteita ja vaatimuksia. Yleiskaavan sisältövaatimusten mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon:

1. yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
2. olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
3. asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
4. mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon taroituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;
5. mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
6. kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
7. ympäristöhaittojen vähentäminen;
8. rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonvarojen vaaliminen; sekä
9. virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Edellä mainitut seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät. Lisäksi yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT)

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Niiden kautta valtioneuvosto linjaa koko maan kannalta merkittäviä alueidenkäytön kysymyksiä. Tavoitteilla varmistetaan, että valtakunnallisesti merkittävät asiat huomioidaan kaavoituksessa ja valtion viranomaisen toiminnassa. Uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018. Uudistetut tavoitteet jakautuvat viiteen kokonaisuuteen, jotka ovat:

- toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- tehokas liikennejärjestelmä
- terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat ja
- uusiutumiskykyinen energiahuolto.

Tampereen osalta keskeisiä tavoitteita ovat kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, kestävä liikumisen edistäminen, elinkeinoelämän ja yritystoiminnan kehittäminen, sään ääri-ilmiöihin varautuminen sekä kulttuuriympäristöistä ja riittävistä viheralueista huolehtiminen. Osa tavoitteista on Tampereen osalla ristiriitaisia, mm. suuronnettomuusriskin sisältävän vaarallisten aineiden kulje-

tuksen järjestelyratapiha tulee sijoittaa riittävän etäälle asuinalueista ja yleisen toiminnan alueista ja toisaalta valtakunnallista liikennejärjestelmää tulee kehittää ensisijaisesti olemassa olevilla sijainneilla. Ristiriidat tulee sovittaa yhteen maakuntakaavassa ja yleiskaavassa.

Pirkanmaan maakunta-kaava 2040

Pirkanmaalla on voimassa Pirkanmaan maakuntakaava 2040, jonka Pirkanmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017. Korkein hallinto-oikeus on käsitellyt hyväksymispäätöstä koskeneet valitukset ja 24.4.2019 antamallaan päätöksellään pitänyt Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 voimassa sellaisenaan, kuin siitä päätettiin maakuntavaltuustossa.

Pirkanmaan maakuntakaavassa on varauduttu 120 000 asukkaan väestönkasvuun vuoteen 2040 mennessä. Maakuntakaavassa kasvun painopistealueena ovat Tampereen ydinkaupunkiseutu ja eteläinen Helsinki–Hämeenlinna–Tampere-vyöhykkeen suunta sekä vahvat seutukeskukset, jotka ovat alueensa monipuolisia asiointi- ja palvelukeskittyviä.

Maakuntakaavassa yhdyskuntarakenteen kasvun painopiste on nykyisen rakenteen täydentämisessä. Maakuntakaava sisältää myös joitain uusia avauksia yhdyskuntarakenteellisesti hyvillä sijainneilla. Pinta-alaltaan suurin uusi maankäytön aluevaraus sijoittuu Pirkkalan, Tampereen ja Lempäälän rajalle. Siellä Tampereen läntisten väylähankkeiden linjaukset, uusi järjestelyratapiha sekä niihin liittyvä maankäyttö täydentävät rakenteellisesti yhteen kuntien

taajamien väliin jäävän, nyt vielä pääosin rakentamattoman alueen. Samalla alueella sijaitsevan Tampere-Pirkkalan lentoaseman sekä maakuntakaavassa osoitetun uuden henkilöliikenteen aseman kehittäminen Tampereen keskustan eteläpuolelle edistävät Pirkanmaan saavutettavuutta, vetovoimaisuutta ja liikenteellistä toimivuutta. Tampereen ydinkaupunkiseudulla yhdyskuntarakenteen kehittäminen nivoutuu yhteen tehokkaan joukkoliikenteen kehittämisen kanssa. Yhdyskuntarakenne keskuksineen sekä kaupalle ja työpaikoille varattuine alueineen vastaa elinkeinoelämän kehittämisen maankäytöllisiin tarpeisiin.

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymään kuuluvat Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti ja Ylöjärvi. Rakennesuunnitelma 2040 on kuntien ratkaisu alueen kasvun ja elinvoiman ylläpitämiseksi. Suunnitelma tarkentaa kaupunkiseudun ydinalueen kehittämisen tavoitteet pitkällä aikavälillä. Siinä esitetään myös asuntorakentamisen ja palveluiden painopistealueiden sekä liikennehankkeiden toteuttamisen vaiheet vuoteen 2040. Suunnitelma pohjautuu arvioon, jonka mukaan kaupunkiseudulla on 480 000 asukasta vuonna 2040. Kasvu ohjataan täydentämään nykyistä yhdyskuntarakennetta ja vahvistamaan joukkoliikenneväyliä. Tämä mahdollistaa liikumisen tapojen uudistamisen. Suunnitelmassa esitetään rai-deliikenteen seudullinen kokonaisuus ja joukkoliikennejärjestelmän kytkemä keskusverkko.

Rakennesuunnitelman pohjalta on 8.10.2020 hyväksytty järjestyksessään neljäs MAL-sopimus 2020-2023 Tampereen seudun ja valtion välillä. Sopimus on jatkoa 2019 päättyneelle MAL-sopimukselle. Sen päätavoitteena on edistää eheää ja toimivaa yhdyskuntarakennetta, riittävää asuntotuotantoa ja kestäviä kulkumuotoja kaupunkiseudulla. Sopimus vahvistaa kuntien keskinäistä yhteistyötä myös kansallisten tavoitteiden, kuten Hiilineutraali Suomi – tavoitteen saavuttamisessa.

Muut

[Tampereen kaupungin liikuntapaikkarakentamisen suunnitelma 2018-2030 \(sivistys- ja kulttuurilautakunta 22.11.2018\)](#)

[Liikkumisen Hubit, Liikkuminen, Smart Tampere Digiohjelma raportti 1.7.2019](#)

Yhä suurempi määrä ihmisiä valitsee liikkumismuodokseen joukkoliikenteen, mikä lisää tarvetta sujuviin matkaketjuihin. Tampereella ideoitiin ja suunniteltiin liikkumis- ja muita palveluita yhdistäviä liikkumisen hubeja yhteistyössä kunta-laisten ja kaupungin liikkumista kehittävien tahojen kanssa. Projektin toteutti Smart Tampere Digiohjelma ja Futurice Oy.