

Apulaispormestari, yhdyskuntalautakunta,  
kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta sekä 30.08.2023  
alueellinen jätehuoltolautakunta (2021 - 2025)

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

**Tampereen kaupungin lausunto Pirkkalan Partolan osayleiskaavaehdotuksesta**  
**TRE:3359/10.02.03/2023****Lisätietoja päätöksestä**

Apulaispormestari Pekka Salmi, puh. 050 565 8898, etunimi.  
sukunimi@tampere.fi

**Valmistelijan yhteystiedot**

Yleiskaavapäällikkö Pia Hastio, puh. 040 801 6917, projektiarkkitehti Lotta Kauppila, puh. 040 800 7212, liikenneinsinööri Katja Seimelä, puh. 040 149 3684, joukkoliikennesuunnittelija Leena Huhtala, puh. 044 430 9088 ja ympäristöpäällikkö Kati Skippari, puh. 050 5215 198, etunimi.  
sukunimi@tampere.fi

**Päätös**

Annetaan Pirkkalalle oheinen lausunto.

**Perustelut**

Pirkkalan kunta on pyytänyt 12.6.2023 Tampereen kaupungilta lausuntoa Partolan osayleiskaavaehdotuksesta. Osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä jo keväällä 22.3. – 21.4.2023 välisen ajan. Ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 12.6.2023. Tampereelta ei ole pyydetty lausuntoa valmisteluvaiheessa, eikä ehdotuksen nähtävillä ollessa. Tampereen lausuntoa on pyydetty 31.8.2023 mennessä. Tampere toivoo, että lausunnossa esiin nostetut asiat käydään yhteisesti läpi kuntien välisissä alueen suunnittelua koskevissa tapaamisissa.

Partolan osayleiskaavan alue sijaitsee Pirkkalan ja Tampereen kaupungin rajalla. Partolan osayleiskaavan aluerajaus rajautuu itäpuolella Tampereen rajaan, eteläpuolella kehätiehen (valtatie 3), pohjoisessa Naistenmatkantiehen ja lännessä Pirkkalan taajamaosayleiskaavan rajaukseen. Alue on noin 70 hehtaaria. Partolan alue on kehittynyt seudullisesti merkittäväksi kaupallisten palveluiden alueeksi. Alue on hyvin saavutettavissa hyvien liikenneyhteyksien kautta niin paikallisesti kuin seudullisesti.

Osayleiskaavalla varaudutaan osaltaan Pirkkalan kunnan väestönkasvutavoitteeseen vuoteen 2040 mennessä sekä luodaan potentiaalia alueen kehittymiseen vuoden 2040 jälkeenkin. Osayleiskaavan tarkoituksena on kehittää keskusta-aluetta merkittäväksi Tampereen seudun aluekeskukseksi. Keskustan kehittymisen edellytyksenä on riittävä väestöpohja ja palvelutaso. Partolan osayleiskaavalla varaudutaan vuoteen 2040 mennessä noin 1500 uuteen asukkaaseen ja noin 450 uuteen työpaikkaan. Kokonaisuudessaan potentiaalia on 1600 - 4000 asukkaaseen ja 1000 - 1500 työpaikkaan. Maakuntakaavasta poiketen osayleiskaavan pohjoisosa osoitetaan keskustatoimintojen alueeksi. Osayleiskaavalla varaudutaan tehokkaaseen joukkoliikenteeseen, joka kulkee Partolan joukkoliikenteen solmupisteen kautta. Mitoittavan tekijänä käytettiin raitiotien yleissuunnitelman tilavarauksia, jotka tarkentuivat hankesuunnittelun

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

yhteydessä. Kaupallisen alueen kehittämisen periaatteena on saada taajamakuullisesti hajanainen yleiskuva kohennettua alueen potentiaalia vastaavalle tasolle heikentämättä liikenteellistä saavutettavuutta.

Tampereen kaupungin hallintosäännön 35§:n perusteella apulaispormestari päättää johtamiensa lautakuntien osalta lausunnon antamisesta muissa kuin muutoksenhakuun liittyvissä asioissa tai lainsäädännön mukaan viranomaiselle kuuluvissa lupa- ja valvonta-asioissa.

## Lausunnot

### *Maankäyttö*

Partolan alueen kehittäminen keskustamaiseksi tukee kaupunkiseudun erilaisten keskustojen verkostoa ja tehokkaan joukkoliikenteen eli raitiotien rakentamista kuntarajan yli Tampereelta Pirkkalaan. On erittäin hyvä, että osayleiskaavan merkinnöissä veloitetaan toteuttamaan asumisen lisäksi myös toimitilarakentamista keskustatoimintojen alueella, jolloin syntyy sekoittunutta yhdyskuntarakennetta. Osayleiskaavan mitoitukset ja ratkaisu perustuvat oletukselle raitiotien toteutumisesta. Raitiotiestä ei ole vielä tehty rakentamispäätöstä.

Alueen kaavamerkinnöissä otetaan voimakkaasti kantaa viihtyisän kävely-ympäristön syntymiseen koko osayleiskaava-alueella. Se on erittäin hyvä tavoite. Laajojen kovien pintojen (kattopinnat, pysäköintikentät) ympäristössä sen toteuttaminen edellyttää monipuolisia ja -muotoisia viherympäristön ratkaisuja. Jos asukkaat joutuvat lähtemään alueen ulkopuolelle virkistäytymään, se ei edistä helppoa ja sujuvaa arkea eikä välttämättä kestävien kulkumuotojen käyttöä.

### *Virkistys- ja viheralueet sekä hulevedet*

Virkistysalueiden riittävyttä ei ole arvioitu kaavaselostuksessa. Asukasmäärän kasvu ja melko vähäinen virkistysalueiden määrä kaava-alueella tarkoittaa asukkaiden hakeutumista ympäröiville virkistysalueille, jolloin niiden kulutus kasvaa. Paine Härmälänojan varren käyttöön kasvaa, mikä heikentää sen ekologista asemaa ja luonnon monimuotoisuuden vaalimista. Lisäksi Härmälänojan vartta pitkin ei pääse laajoille virkistysalueille. Reitti johtaa Pyhäjärven rantaan, jossa Tampereen puolella on kapea rantareitti ja Pirkkalan puolella ranta on yksityistä.

Härmälänoja on tunnistettu merkittäväksi uomaksi ja ekologiseksi yhteydeksi. Härmälänojan varteen osoitettu virkistys- ja ekologinen yhteys jatkuu Tampereen puolella sekä etelä- että pohjoispäästä. On tärkeää, että yhteys toteutetaan riittävän leveänä, jotta ekologiselle yhteydelle ja luontoarvoille jää riittävästi tilaa virkistysyhteyden lisäksi. Härmälänojaa ohjaa Tampereen puolella vireillä olevassa kantakaupungin vaiheyleiskaavassa 2021-2025 osoitettu uusi määräys

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

uomille, minkä mukaan uoma on säilytettävä avoimena tai palautettava avoimeksi ja uoman välitön lähiympäristö tulee säilyttää ja kehittää latvuspeitteisyydeltään yhtenäisenä puustovyöhykkeenä.

Osayleiskaavassa on osoitettu hulevesien tulvareitit kohti Härmälänojaa. On erittäin tärkeää vaikuttaa hulevesien syntyyn, laatuun ja varmistaa hulevesirakenteiden toimivuus osayleiskaava-alueella. Tampereen hulevesiohjelma on päivittymässä vuoden 2023 aikana. Uudessa hulevesiohjelmassa ohjataan hulevesien käsittelyä ja johtamista seuraavan periaatejärjestyksen mukaisesti: 1. Ehkäistään hulevesien muodostumista, 2. Hulevedet hyödynnetään syntypaikallaan, 3. Hulevedet puhdistetaan syntypaikallaan, 4. Hulevedet viivytetään syntypaikallaan, 5. Hulevedet johdetaan pois syntypaikaltaan viivyttävällä järjestelmällä ja 6. Hulevedet johdetaan pois syntypaikaltaan hulevesiviemärillä tai ojalla viivytys- ja tai käsittelypaikalle ennen vesistöön johtamista. Hulevesiohjelman valuma-aluekohtaiset Härmälänojan valuma-aluetta ohjaavat toimenpiteet ovat 1. Kehitetään huleveden laadullista ja määrällistä hallintaa ja 2. Hulevesiä viivytetään ja käsitellään ennen Härmälänojaan ja sen sivu-uomiin johtamista eroosion vähentämiseksi sekä veden laadun ja kalastollisten arvojen parantamiseksi.

Kaava-alueen vedet laskevat Härmälänojaan, jonka tila on pintavesien ekologisen tilan luokittelussa luokiteltu tyydyttäväksi. Vesienhoitolainsäädännön mukaan hyvää huonommassa olevien pintavesien tilaa tulee parantaa. Asia tulee tuoda esille kaavaselostuksen vesistövaikutukset- osiossa ja ottaa huomioon kaavassa ja jatkosuunnittelussa. Tampereen kaupungin ympäristönsuojelu on seurannut Härmälänojan veden laatua kaava-alueen alapuolella vuodesta 2009 lähtien ja tulokset ovat saatavissa Hertta-ympäristötietojärjestelmästä.

Ehdotamme myös yleismääräykseen seuraavanlaista täydennystä: "Asemakaavaa laadittaessa on annettava määräys rakentamisen aikaisten hulevesien hallinnasta ja käsittelystä Härmälänojaan kohdistuvien vesistövaikutusten lieventämiseksi."

### *Liikenne*

Osayleiskaavan liikenteelliset lähtökohdat ja tavoitteet tukevat Tampereen ja koko seudun liikennetavoitteiden ja liikenteen ilmastotavoitteiden toteutumista. Erityisesti kirjaukset jalankulun asemasta ja kävelykeskustan laatuominaisuuksista ovat onnistuneita. Kävelyn tavoitteiden toteutumista tuetaan monitoiminnallisen ja ympäristöllisesti vastuullisen keskusta-alueen tavoitteilla ja vahvalla kytkeytymisellä joukkoliikenteen solmupisteen kehittämiseen.

Kävelyä ja pyöräliikennettä on käsitelty suurimmaksi osaksi omista lähtökohdistaan. Kuitenkin kaavamerkinnoissa näkyy perinteisemmin käytetty termi "kevyen liikenteen yhteystarve", joka sisällöltäänkin olisi

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

mahdollista nimetä kävelyn yhteystarpeeksi. KM/A-alueelta Messu- ja urheilukeskuksen (TESC) suuntaan esitetyn yhteystarpeen realisoituminen edellyttää yhteistyötä Tampereen kanssa. Tampere ei ole varautunut kyseiseen yhteyteen ja pidämme siltaratkaisua tarpeeseen nähden ylimitoitettuna ja teknisesti haastavana muun muassa alueen pohjaolosuhteiden ja Härmälänojan kehittämistavoitteiden vuoksi. Tampereen puolella on mahdollista kehittää jo lyhyellä aikavälillä kävelyreittiä TESCin uudelta pohjoiselta sisäänkäynniltä suoraan Saapastien ja Naistenmatkantien liikenneympyrään. Tämä reitti tukee paremmin myös yhteyttä Partolan keskustatoimintojen kortteleihin ja joukkoliikenteen solmupisteeseen. Osayleiskaavassa olisi hyvä huomioida sujuvien pyörä- ja joukkoliikenteen yhteyksien kehittämistarve Partolasta Tampereen Lakalaivan uuden henkilöliikenteen aseman suuntaan.

Osayleiskaavassa on esitetty kattava pyöräliikenteen verkosto, mutta Naistenmatkantien varren seudulliset pääreitit on osoitettu nykyverkosta poiketen. Pyöräliikenteen seudullisten pääreittien linjauksista on päätetty seudun rakennesuunnitelman 2040 valmistelun yhteydessä. Mahdollisia muutoksia reitistöön tulisi käsitellä seututyöryhmissä. Tampereen näkemyksen mukaan Pirkkalan ja Lempäälän välisellä seudullisella pääreitillä tulisi jatkossakin osoittaa jatkuva yhteys Naistenmatkantien eteläpuolella Kenkätien liittymästä länteen. Pirkkalan ja Tampereen välinen seudullinen pääreitti on mahdollista siirtää Naistenmatkantien pohjoispuolelle, mutta ratkaisu edellyttää korkeatasoista puolenvaihtoa kadun eteläpuolelle osayleiskaava-alueen länsipuolella.

Kävelyn ja pyöräliikenteen risteämiset Naistenmatkantien kanssa on osoitettu ali- tai ylikulkuina. Ratkaisu varmistaa autoliikenteen sujuvuuden ja tarjoaa kävelyn ja pyöräilyyn turvalliset siirtymät tien puolelta toiselle. Kohtuullisen tiheässä olevat alikulut aiheuttavat kuitenkin Naistenmatkantien suunnassa käveleville ja pyöräileville joko toistuvia ja tarpeettomia korkeusvaihteluja tai väylän toteutuessa alikulun tasoon epämiellyttävää ympäristöä ja heikentävät siten seudullisen pyöräliikenteen pääreitien laatua ja kävelyreitien esteettömyyttä tai viihtyisyyttä. Alikuluista aiheutuu suuri korkeusero myös reittien jatkolle Partolan suuntaan, mikä vähentää yhteyksien houkuttelevuutta. Myös virkistysyhteyden käytettävyyteen tulisi kiinnittää huomiota, koska ylikulkusillalta Härmälänojan tasolle tulee olemaan erittäin suuri korkeusero lyhyellä matkalla.

Seuraavissa kaavavaiheissa ja katusuunnittelussa tarkastellaan yksityiskohtaisemmin kävelyn ja pyöräliikenteen reittien toteutusta. Lähtökohtaisesti keskustamaisiksi kehittyvällä alueella, jolla on katujen molemmin puolin toimintoja, tulisi katualueiden tilavarauksissa varautua jalkakäytävien toteuttamiseen molemmin puolin katua. Tilavarauksissa erityistä huomiota tulee kiinnittää alikulkuihin, jotta voidaan toteuttaa turvalliset ja sujuvat kävelyn ja pyöräliikenteen reittien risteämisten alikulkujen suuaukoilla. Jo osayleiskaavavaiheessa olisi hyvä tunnistaa alikulkujen tilatarpeet korttelialueiden määrittelyssä. Jalkakäytävien ja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

pyöräteiden ratkaisuihin ja mitoituksessa olisi hyvä huomioida Väyläviraston jalankulun ja pyöräliikenteen uudet suunnitteluohjeet.

Osayleiskaavan ratkaisuihin on korostunut henkilöautoliikenteen sujuvuuden varmistaminen. Autoliikenteelle on osoitettu hierarkiavalikoiman huipulta olevia yhteyksiä alueen keskukseen muun muassa ohjeelliset uudet tai merkittävästi parannettavat alueelliset pääväylät. Väylähierarkiasta ei ole mitään määräävä ohjetta, mutta esimerkiksi Tampereella alueellisia pääväyliä ovat esimerkiksi Hervannan valtavytä ja Tampereen valtatie. Kävelykeskustaan paremmin sopiva keskuskatu olisi esimerkiksi paikallinen kokoojakatu, joka myös mahdollistaa bussiliikenteen.

Nuolialantielle ja Kenkätielle on osoitettu ajoneuvoliikenteen ja tehokkaan joukkoliikenteen kehittämiskäytävä/raitiotielinjaus. Tampereen puolella Nuolialantiella on yleiskaavamerkintänä raitiotie. Tampereella kaavamääräyksessä korostetaan raitiotien katujaksojen kehittämistä joukkoliikenteen ja kävelyn näkökulmasta, mutta ei määrätä kehittämään autoliikenteen näkökulmasta. Nuolialantien hierarkkinen rooli tulee raitiotien toteutuessa muuttumaan alueellisesta kokoojakadusta paikalliseksi kokoojakaduksi. Tampereen näkökulmasta vähintäänkin Nuolialantien suuntaan tulisi yhtenäistää kaavamääräykset, jotta infrastruktuuria voidaan kehittää siten, ettei autoliikennettä ohjaudu Pirkkalan keskustan suunnasta Nuolialantielle.

Naistenmatkantien, Ilmailunkadun ja Kenkätien liikenneympyrä esitetään kaavan liikenneselvityksessä muutettavaksi turbokiertoliittymäksi siten, että Naistenmatkantiella pohjoisesta olisi toinen saapuva kaista. MAL-hankkeena viime vuosina tehdyissä muutoksissa on Tampereen puolella jo varauduttu turbokiertoliittymän toteuttamiseen. Ratkaisu parantaisi Naistenmatkantien etelään ajavan suunnan sujuvuutta ja tukisi liikenteen siirtymistä Nuolialantielta Ilmailunkadulle. Liittymässä on nykyisin merkittäviä puutteita TESCin messujen aikaan ja messuille saapuva autoliikenne jonoutuu vuosittain useita kertoja moottoritien rampille. Ilmailunkadun ruuhkautuminen myös messujen päättyessä haittaa joukkoliikenteen toimintaa. Turbokiertoliittymäksi parantaminen ei paranna messujen aikaisen liikenteen näkökulmasta kuormittuneimman eli Naistenmatkantien eteläisen tulosuunnan toimivuutta. Liittymän tulevaisuudenratkaisua tulisi vielä pohtia Tampereen, Pirkkalan ja ELY-keskuksen yhteistyössä tarkemmin ennen toimenpiteen toteutusta.

Tampereen kuntarajan lähelle on osoitettu P/A-alue, jolle voidaan sijoittaa esimerkiksi uimahalli tai varhaiskasvatuspalveluja. Liikenneselvityksessä ei ole käsitelty alueen liikenneyhteyksiä. Jos tällainen laajaa aluetta palveleva virkistys- tai muu palvelu alueelle syntyisi, tulisi se olla helposti saavutettavissa kestävillä kulkuvälineillä. Osayleiskaavassa kuitenkin poistetaan Naistenmatkantien itäpuolelta kävelyn ja pyöräilyn yhteys kokonaan ja alue liittyy vain virkistysyhteyksiin. Osayleiskaavassa tulisi pohtia lisää riittävien kävelyn ja pyöräliikenteen yhteyksien osoittamista kortteliin. Tarkastelussa tulisi

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

huomioida myös yhteydet joukkoliikennepysäkeille. Joukkoliikenteen käytön näkökulmasta esimerkiksi uudet A-1 alueet olisivat paremmin saavutettavissa ja tulisikin harkita toimintojen sijoittamista uudelleen. Uimahalleilla on myös paljon liikkumis- ja toimimisesteisiä käyttäjiä, joten alueelle tulisi osoittaa myös autoliikenteen yhteys ja LE-pysäköintipaikkoja.

#### *Joukkoliikenne*

Joukkoliikenteen osalta Partolan osayleiskaavassa joukkoliikenteen perusrunkona toimii raitiotie. Tämän lisäksi Partolasta on kaavailtu Itä-Pirkkalan sekä Tampereen eteläpuolisten alueiden merkittävää joukkoliikenteen solmukohtaa, jossa linja-autot syöttävät ratikalle matkustajia. Raitiotien, linja-autoterminaalin sekä linja-autojen yhteensovittamista on tehty yhdessä Pirkkalan kunnan ja Tampereen kaupungin toimesta Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman yhdessä. Tulevassa raitiotien toteutussuunnittelussa tullaan vielä tarkentamaan ratikan ja linja-autojen yhteensovittamista tulevassa liikennöintiympäristössä. Joukkoliikenteen osalta näemme, että raitiotien läheisyydessä maankäytön monipuolisuus on erinomainen voimavara joukkoliikenteen kustannustehokkaalle toteuttamiselle ja liikennöinnille. Seuraavissa kaavavaiheissa tulisi huomioida mahdollisimman suoraviivaiset kävelyn ja pyöräliikenteen reitit ratikkapysäkeille niin kaava-alueen sisältä kuin sen ulkopuolelta. Oleellista olisi saada kaupallisten palvelualueiden alueilta mahdollisimman hyvät kävelyn ja pyöräliikenteen yhteydet myös ratikkapysäkeille, jotta alueen sisäistä henkilöautoilua pystytään tehokkaasti vähentämään. Tämän lisäksi Tampereen puolella Messukeskuksen saavuttaminen myös Partolan ratikkapysäkiltä nähdään erittäin tärkeänä. Tarkemmassa kaavasunnittelussa olisi syytä kiinnittää enemmän huomioita viihtyisän kävely-ympäristön luomiseen ja henkilöautoliikenteen melu- ja esteellisyysvaikutukseen. Alikulut parantavat varmasti kävelyolosuhteita takaamalla turvallisia yhteyksiä ratikka- ja linja-autopysäkeille, mutta eivät käyttäjänäkökulmasta ole erityisen viihtyisiä.

Joukkoliikenteen osalta olisi syytä vielä tarkentaa nykyisen Pakkalankulman asuinalueen lähivirkistysalueen rajoja ja tarkastella uusien A-1 ja A-2 sekä mahdollisten KM-1 alueiden sijoittamista suhteessa tulevaan ratikkapysäkkiin. Raitiotienpysäkin välittömässä läheisyydessä tulisi kiinnittää erityistä huomiota mahdollisimman tiiviiseen maankäytön kehittämiseen ja yrittää saada katu-ympäristöön viherelementtejä viihtyisyyden lisäämiseksi. Kaavassa osoitettu uusi KM-1 alue tulee jäämään ratikkapysäkistä lähes kilometrin päähän, jonka takia sinne merkittävän kaupallisen toiminnan sijoittamista ei nähdä erityisen hyvänä ja joukkoliikenteen käyttöön kannustavana.

#### **Tiedoksi**

Apulaispormestari, yhdyskuntalautakunta,  
kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta sekä 30.08.2023  
alueellinen jätehuoltolautakunta (2021 - 2025)

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

kirjaamo@pirkkala.fi, kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi, Heilimo,  
Rantanen, Savisaari, Nurminen, Periviita, Lindfors, Hastio, Vandell,  
Viinanen, Skippari, Karppinen

**Allekirjoitus**

Apulaispormestari Pekka Salmi

Apulaispormestari, yhdyskuntalautakunta,  
kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta sekä 30.08.2023  
alueellinen jätehuoltolautakunta (2021 - 2025)

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

---

**Muutoksenhakukielto**

§ 18

**Muutoksenhakukielto**

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)