

LIELAHDEN OSAYLEISKAAVA SELOSTUS

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 19.4.2006

Kuulutettu lainvoimaiseksi 8.5.2008



**Tampereen kaupunki
Yhdyskuntapalvelut
Suunnittelupalvelut
Yleiskaavoitus**

LIELAHDEN OSAYLEISKAAVA - KAAVAN OHJAUSTAVOITE

Lielahden osayleiskaavalla ratkaistaan Lielahden asema Tampereen kaupungin aluekeskusrakenteessa sekä ohjataan Lielahden alueen kaupallisten palvelujen kehitystä suhteessa koko kaupunkiseudun palveluverkkoon. Lielahdesta muodostetaan yksi Tampereen neljästä aluekeskuksesta. Aluekeskus sijaitsee keskeisesti ja siellä on mahdollista myös asuntorakentaminen. Keskustaydintä ympäröivät hypermarketit ja muut kaupan ja palveluyritysten käytössä olevat alueet.

Työpaikka-alueet sekä teollisuus- ja varastoalueet sijoittuvat ympäristöä häiritsemättömästi, kaupallisen keskittymän ulkopuolelle. Teollisuuden käytössä olevat alueet osoitetaan edelleen teollisuuden käyttöön, Turvesuon alue varataan uutta työpaikkarakentamista varten.

Lielahden osayleiskaavassa esitetään ratkaisua alueen läpikulkevan ja sisäisen liikenteen ongelmiin. Liikennesuunnitelma perustuu ns. rinnakkaisväylään Enqvistinkadun ja Turvesuonkadun välille. Väylä tukeutuu lännessä Myllypuronkadun eritasoliittymään, idässä osayleiskaavaan sisältyy aluevaraus Enqvistinkadun eritasoliittymän rakentamiselle. Lisäksi kaavassa varaudutaan joukkoliikenteen kehittämiseen.

Osayleiskaavassa osoitettuja aluevarauksia ja toimintoja määriteltäessä on huomioitu lähiympäristön asuinalueiden häiriöttömyys sekä luontevat liikkumisyhteydet uudelle keskusta-alueelle, ympäröiville virkistysalueille ja palveluihin. Lielahden kaupunkikuvaa ja ympäristöä koskevat tavoitteet kytketään keskeiseksi osaksi kaavaratkaisussa esitettyä maankäytön muutosta. Olemassa olevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja ympäristöt merkitään suojeltaviksi.

Lielahden osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena ja se on jatkossa ohjeena alueen asemakaavan-muutoksille.

Pirkanmaan liitto on ilmaissut Lielahden osayleiskaavaan liittyvissä viranomaistapaamisissa että, Pirkanmaan 3. seutukaava on Lielahden osalta vanhentunut. Lielahden osayleiskaavan maankäyttö poikkeaa seutukaavasta enemmän kuin seutukaavan yleispiirteisyys sallii. Osayleiskaavan hyväksymiselle seutukaavasta poiketen on saatu ympäristöministeriön lupa 14.12.2004 päivätyllä kirjeellä, selostuksen liite 1.

SISÄLLYSLUETTELO

1.	ALUEEN NYKYTILA.....	5
1.1.	Kaava-alueen sijainti.....	5
1.2.	Aluerajaus.....	5
1.3.	Alueen yleiskuvaus.....	5
1.4.	Maanomistus.....	5
1.5.	Väestö.....	5
1.6.	Työpaikat.....	6
1.7.	Julkiset palvelut.....	6
1.8.	Kaupalliset palvelut.....	6
1.9.	Luonnonympäristö.....	6
1.10.	Rakennettu- ja kulttuuriympäristö.....	6
1.11.	Liikenne.....	6
2.	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET.....	7
2.1.	Lähtökohta.....	7
2.2.	Kaupungin asettamat tavoitteet.....	7
2.3.	Proessin aikana syntyneet tavoitteet, tav. tarkentuminen.....	8
2.4.	Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja arviointi.....	8
3.	SELVITYKSET.....	9
3.1.	Paikkatietopohjaiset perusselvitykset.....	9
3.2.	Muut selvitykset.....	9
4.	KAAVAN VAIKUTUKSET.....	11
4.1.	Liikenteelliset vaikutukset.....	11
4.2.	Johtopäätökset Lielahden alueen liikenneselvityksestä WSP LT-Konsultit 28.3.2006.....	13
4.3.	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja luonnonoloihin.....	14
4.4.	Vaikutukset vähittäiskauppaan ja palveluverkkoon.....	16
4.5.	Vaikutukset kunnallistalouteen.....	17
4.6.	Sosiaaliset vaikutukset.....	19
5.	KAAVOITUSTILANNE.....	21
5.1.	Seutukaava / Maakuntakaava.....	21
5.2.	Yleiskaava.....	21
5.3.	Asemakaava.....	22
5.4.	Kaava-aluetta koskeva muu lainsäädäntö.....	22
6.	SUUNNITTELUN VAIHEET.....	25
6.1.	Suunnitteluorganisaatio.....	25
6.2.	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt.....	26
6.3.	Osalliset.....	26
6.4.	Tiedottaminen.....	27
6.5.	Viranomaisyhteistyö.....	27
6.6.	Yrityskysely.....	27
6.7.	Yleisötilaisuudet.....	27
6.8.	Valmisteluvaiheen kuuleminen.....	28
6.9.	Valmisteluvaiheen kuulemisen yhteydessä saadut mielipiteet ja lausunnot.....	28
6.10.	Lielahden osyleiskaavaluonnoksesta saadut mielipiteet ja lausunnot.....	28
6.11.	Vastineiden ja toimenpiteiden tiivistelmä.....	30 30
6.12.	Osyleiskaavaehdotus.....	30 33
6.13.	Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset ja tarkistukset.....	33
6.14.	Kaavaehdotusta koskeva MRL:n 66§ 2mom. mukainen viranomaisneuvottelu.....	34

7.	LIELAHDEN OSAYLEISKAAVA.....	35
7.1.	Yleisperustelu ja kuvaus.....	35
7.2.	Mitoitus.....	35
7.3.	Kokonaisrakenne.....	36
7.4.	Palvelut.....	36
7.5.	Liikenne.....	37
7.6.	Työpaikat.....	37
7.7.	Asuminen.....	37
7.8.	Yhdyskuntatekninen huolto.....	37
7.9.	Hulevedet.....	37
7.10.	Kaupunkikuva ja ympäristö.....	37
7.11.	Yleiskaavamerkinnot ja määräykset perusteluineen.....	39
8.	KAAVAN TOTEUTUKSEN AJOITUS.....	47
9.	TOTEUTUKSEN OHJAUSTA KOSKEVIA SUUNNITELMIA.....	47

Selostuksen liitteet:

- LIITE 1.** Tampereen kaupungin hakemus Lielahden osayleiskaavan hyväksymiseksi seutukaavasta poiketen (8 s).
- Ympäristöministeriön 14.12.2004 päivätty päätös, että Lielahden osayleiskaava voidaan hyväksyä seutukaavasta poiketen (5 s).
- LIITE 2.** Lausunto- ja muistutusvastineet 11.8.-16.9.2005 nähtävillä olleeseen Lielahden osayleiskaavaehdotukseen (15 s).
- LIITE 3.** MRL 66§ 2 mom. viranomaisneuvottelun muistio (4 s).
- LIITE 4.** Lielahden alueen liikenneselvitys 28.3.2006 – WSP LT-Konsultit Oy (32 s)

LIELAHDEN OSAYLEISKAAVA KARTTA 1

LIELAHDEN OSAYLEISKAAVA KARTTA 2

Erilliseen liiteraporttiin on koottu osayleiskaavan valmisteluaineistoa seuraavasti:

- Liite 1. Lielahden osayleiskaava-alueen eliöstö- ja biotooppiselvitys
 Liite 2. Kaupunkikuvallinen selvitys Lielahden osayleiskaavaa varten
 Liite 3. Yhteenveto yrityskyselyn tuloksista
 Liite 4. Lielahden osayleiskaavan vähittäiskaupan vaikutusten arviointi
 Liite 5. Palauteraportti Lielahden osayleiskaavaluonnoksen lausunnoista ja mielipiteistä
 Liite 6. Tampereen kaupunkiseudun kaupan sijoitus- ja mitoitus selvitys – päivitys 1.4.2004
 Liite 7. Liikenne-ennuste TALLI 2000-mallilla, työraportti 3.5.2005
 Liite 8. Selvitys hulevesien hallinnasta Lielahden alueella, 28.4.2005, Suunnittelukeskus Oy
 Liite 9. Lielahden osayleiskaavaehdotus, havainnekuva

Liiteraportin aineisto sekä alkuperäiset lausunnot ja muistutukset 11.8.-16.9.2006 nähtävillä olleesta Lielahden osayleiskaavaehdotuksesta ovat katsottavissa osoitteessa:

<http://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/lielahti.html>

1. ALUEEN NYKYTILA

1.1 Kaava-alueen sijainti

Osayleiskaava-alue sijaitsee noin 5 kilometrin etäisyydellä Tampereen keskustasta länteen Vaasaan johtavan kantatien 65 varrella (Pohjanmaantie), ulottuen länsiosastaan lähes Ylöjärven kunnan rajalle. Suunnittelualueen halkaisevat pohjois-eteläsuunnassa Lielahdenkatu ja Myllypuronkatu, jotka ovat ympäröiville Pohtolan, Lintulammen, Niemen, Ryydynpohjan ja Lentävänniemen asuntoalueille johtavia pääväyliä. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 2,16 km².

1.2 Aluerajaus

Suunnittelualue sijaitsee Tampereen kaupungin luoteisella suuralueella, joka jakautuu selkeästi Lielahden teollisuus- ja palvelualueeseen sekä sen pohjoispuolella oleviin asuntoalueisiin. Luoteinen suuralue rajautuu länsipuoleltaan Ylöjärven kuntaan, pohjois- ja itäpuoleltaan Näsijärveen ja eteläpuolelta Pohjanmaantiehen. Suunnittelualue rajautuu luoteis- ja pohjoispuoleltaan Lintulammen ja Niemen asuntoalueisiin, itäpuoleltaan Näsijärveen, etelä- ja lounaispuoleltaan Pohjanmaantiehen.

1.3 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualuetta hallitsee M-Real Oyj:n omistama Näsijärveen rajautuva teollisuustontti sekä sille sijoittuvat rakennukset ja teollisuustoiminta. Muut suunnittelualueen tontit sijoittuvat kantatien 65 ja asuntoalueiden väliin. Rakennukset ovat melko suuria teollisuushalleja tai varastoja, mutta joukossa on myös alun perin liikerakennuksiksi tarkoitettuja 1980- ja 90- luvuilla rakennettuja rakennuksia. Rakennusten väliin jäävät rakentamattomat tontin osat on pääsääntöisesti asfaltoitu pysäköintialueiksi ja istutettuja tonttialueita on vähän. Leveillä katualueilla kuten esim. Lielahdenkadulla ja Enqvistinkadulla on istutettuja vyöhykkeitä ja koristepuita ajoratojen ja kevyenliikenteen väylien välisillä alueilla.

Rakentamattomat tontit ja tontin osat ovat luonnontilaisia. Alueelle kaavoitetuista tonteista ja katualueista on edelleen rakentamatta Myllypuronkadun pohjoispuolella oleva alue, joka on saatettava rakennuskelpoiseksi erityistoimenpitein.

1.4 Maanomistus

Osayleiskaava-alueen tontit ovat pääsääntöisesti yksityisessä omistuksessa. Tampereen kaupunki omistaa alueelta 4 tonttia sekä katu- puisto- ja suojaviheralueet. Osayleiskaava-alueeseen kuuluu myös Ratahallintokeskuksen ja Tielaitoksen omistamaa maa-aluetta.

1.5 Väestö

Osayleiskaava-alueella ei ole vakituista asutusta, lukuun ottamatta joidenkin liike- ja teollisuusrakennusten yhteydessä olevia yksittäisiä asuntoja.

Kaupallisten vaikutusten arvioinnissa esitetyllä tarkastelualueella asui vuoden 2001 lopussa 124 480 asukasta, joista Tampereen läntisissä kaupunginosissa 58 617 eli 47% ja muissa kunnissa yhteensä 65 863 asukasta eli 53%. Väestöennusteiden mukaan tarkastelualueen väestömäärä kasvaa noin 1 100 asukkaalla vuoteen 2010 mennessä.

1.6 Työpaikat

Kaava-alueella on noin 3000 työpaikkaa, joista noin 600 on M-Realin alueen teollisuuslaitoksissa.

1.7 Julkiset palvelut

Kaava-alueella ei ole varsinaisia julkisia palveluja. Lielahdenkadun ja Possijärvenkadun kulmassa sijaitsee Rientolan toimitalo, joka on tärkeä Länsi-Tampereen harrastus-, kulttuuri- ja liikuntakeskus. Tiloissa käy viikoittain yli 1500 harrastajaa.

Välittömästi alueen pohjoispuolella Teivaalantien varressa sijaitsee Lielahden koulu, vuosiluokat 1-9.

1.8 Kaupalliset palvelut

Kaava-alueella sijaitsee useita vähittäiskaupan suuryksiköjä, joista yksi on kooltaan hypermarketti. Nykyisellään Lielahden alueella on päivittäistavarakaupan myymäläalaa noin 12 000 k-m² ja erikoiskaupan myymäläalaa noin 86 000 k-m², josta paljon tilaa vaativan erikoiskaupan osuus on noin 63 000 k-m². Myymäläpinta-alat ovat keskimäärin näistä kerrosalalukemista kaksi kolmannesta.

1.9 Luonnonympäristö

Kaupungin toimesta on laadittu Lielahden osayleiskaava-alueen eliöstö- ja biotooppiselvitys (erillisen raportin liite 1). Alueella ei ole todettu luonnonsuojelullisesti arvokkaita alueita tai kohteita.

1.10 Rakennettu- ja kulttuuriympäristö

Suunnittelualueen rakentaminen on käynnistynyt M-Real Oyj:n omistamalla Näsijärveen rajautuvalla teollisuustontilla. Alueella olevista teollisuusrakennuksista vanhimmat on rakennettu 1900-luvun alkupuolella samoin kuin Wilhelm von Nottbeckin rakennuttamat kartano ja suvun hautakappeli, jonka vuoksi niitä voidaan pitää kulttuuriympäristön kannalta merkittävänä kokonaisuutena. Alueelta on tehty Metsäliitto Osuuskunnan laatima rakennusinventointi.

Osayleiskaavan alueelta on tehty kaupunkikuvallinen selvitys (erillisen raportin liite 2). Muilta osin kaava-alueelta ei ole todettu tarpeelliseksi laatia erillistä rakennusinventointia tai maisemaselvitystä.

1.11 Liikenne

Kaava-alueen ohittava ja myös sisäinen liikenne on erittäin vilkasta. Yrityskyselyn vastauksissa ongelmiksi on koettu mm. Citymarketin ympäristön ruuhkautuminen sekä asiointi- ja läpikulkuliikenteen sekoittuminen (erillisen raportin liite 3). Osana kaupallisten vaikutusten arviointia on selvitetty alueen liikennemääriä ja liikenteen tulevaisuudennäkymiä (erillisen raportin liite 4).

2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

2.1 Lähtökohta

Lielahdesta on muodostunut yksi Tampereen kaupungin kolmesta kaupallisesta aluekeskuksesta, joista kaksi muuta ovat Koilliskeskus ja Hervanta. Yhtenä alakeskuksena pidetään Tesomaa, jossa on kattava julkisten palvelujen tarjonta. Lielahden kehitys on tapahtunut osittain voimassa olevista asemakaavoista poiketen. Lielähti sijaitsee kaupunkiseudun pohjoisen kehän varrella, ko. kehäväylä on erittäin ruuhkainen nykyisellään ja todennäköisesti myös tulevaisuudessa.

Alueelle on rakennettu sen alkuperäisen kaavallisen käyttötarkoituksen mukaisesti pienteollisuutta, alueella sijaitsee myös siellä perinteisesti sijainnutta suurteollisuutta. Liike- ja teollisuusalueen pohjois- ja luoteispuolilla on Lielahden, Lentävänniemen ja Pohtolan asutus.

Lielahteen pyrkii lisää kaupan suuryksiköitä, asemakaavamuuksia näille on haettu kaupungilta. Pirkanmaan ympäristökeskus ja Pirkanmaan liitto kantavat huolta seudun kaupan kokonaisvolyymien suuruudesta suhteessa seudun ostovoiman kasvuun ja siihen, että palveluita olisi tasapuolisesti eripuolilla kaupunkiseutua. Kaupunkiseudulla on vallalla pyrkimys varata kaupalle enemmän alueita kuin seudun ostovoiman kasvu edellyttää.

2.2 Kaupungin asettamat tavoitteet

Osayleiskaavan tavoitteena on selvittää Lielahden asema Tampereen keskusverkkohierarkiassa, kaupallisten palveluiden ja työpaikkatoimintojen keskinäinen suhde, varmistaa teollisuuden toiminta- ja kehittymismahdollisuudet ja selvittää toisarvoisessa käytössä olevien maa-alueiden maankäyttö sekä tutkia aluekokonaisuuden maankäyttömahdollisuudet maakuntakaavan kannalta.

Osayleiskaavaehdotukseen sisältyy tavoitteita, jotka ohjaavat kaupunkikuvan, jalankulkuympäristön sekä pysäköinnin järjestämistä.

Alueen kehittämisen keskeiset tavoitteet ja ratkaistavat kysymykset:

1) Aluekokonaisuuden maankäytön maakuntakaavalliset kehittämisperiaatteet:

- Lielähti on kaupungin aluekeskus.
- Palvelu-, työpaikka- ja teollisuusalueiden suhde Lielahdessa.
- Ratkaisujen seudulliset vaikutukset erityisesti kaupan osalta.

2) Ohjausvaikutus asemakaavoitukseen:

- Osoitetaan aluevaraus keskustatoiminnoille.
- Osoitetaan aluevaraukset hypermarketti-toiminnoille.
- Osoitetaan teollisuuskäytöstä kaupan ja palvelujen käyttöön muuttuneet ja vielä muuttuvat alueet.
- Osoitetaan työpaikkatoiminnoille aluevaraukset.
- Varmistetaan teollisuuden toiminta- ja kehittymismahdollisuudet.
- Huolehditaan vanhan teollisuusalueen rakennusperinnöstä.
- Järjestetään alueen sisäinen liikenne mahdollisimman toimivaksi.
- Varaudutaan mahdollisen raideliikenteen hyödyntämiseen alueella.
- Sijoitetaan Lielahden toiminnot niin, että liikenne jakautuu useasta liittymästä Vaasantielle.
- Yleiskaavassa ohjataan asemakaavoitusta alueen kaupunkikuvan parantamiseksi ja liikenneympäristön kehittämiseksi.

2.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Työn käynnistyessä kaava-alue oli luoteessa rajattu Myllypuronkatuun. Jo alustavassa luonnosvaiheessa todettiin, että Myllypuronkadun ja Ylöjärven rajan välissä sijaitseva ns. Turvesuon alue on olennainen osa kaavoituskokonaisuutta, joten aluerajausta laajennettiin.

Luonnosvaiheessa tuli myös esille tarve varata alue jonkinasteiselle keskustatoimintojen alueelle. Luonnossuunnittelun edetessä tavoite täsmentyi aluekeskustoimintojen alueeksi.

Metsäliitto osuuskunta ja Museovirasto ovat kaavoitustyön aikana hyväksyneet yhteistyösopimuksen rakennusperinnön vaalimisesta. Sopimus koskee myös M-Realin Lielahden tehtaita. Suojelumerkintöjä on esitetty osayleiskaavassa.

M-Real ja Tampereen sähkölaitos ovat toivoneet, että osayleiskaavassa mahdollistettaisiin myös voimalaitoksen sijoittaminen tehdasalueelle.

Raideliikenneselvityksen valmistuttua alueelle on osoitettu selvityksen mukainen joukkoliikenteen yhteystarve.

Lielahden osayleiskaavaluonnos poikkeaa Pirkanmaan liiton mukaan alueella voimassa olevan seutukaavan maankäytöstä, jonka vuoksi Pirkanmaan ympäristökeskus on edellyttänyt, että Tampereen kaupunki pyytää kaavaratkaisun hyväksymiselle Ympäristöministeriön suostumuksen. Ympäristöministeriön lupa Lielahden osayleiskaavan hyväksymiselle seutukaavasta poiketen on annettu 14.12.2004 päivätyllä kirjeellä (selostuksen liite 1).

2.4 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja arviointi

Lielahden osayleiskaavan laadinta on edennyt prosessina, jossa kolmesta mitoitukseltaan ja toimintojen sijoitukseltaan erilaisesta vaihtoehdosta päädyttiin yhteen kaavaluonnokseen. Vaihtoehdot olivat nykytilannevaihtoehto, vaihtoehto 1 ja vaihtoehto 2.

Nykytilannevaihtoehdossa esitettiin alueella nyt käytännössä toteutunut tilanne sekä alueiden käyttötarkoituksen että liikenteen osalta. Alueella on yksi hypermarket- ja yksi supermarket-tasoinen päivittäistavarakauppa, kaksi muuta vähittäiskaupan suuryksikköä ja erikoiskauppaa, jotka pääosin on luokiteltu paljon tilaa vaativiksi erikoismyymälöiksi.

Vaihtoehdossa 1 esitettiin supermarketin siirtämistä uuteen paikkaan ja laajentamista hypermarketiksi sekä teollisuusaluevarausten muuttamista keskeisellä kaava-alueella kaupallisten toimintojen varauksiksi, kuitenkin rajaten ne pääosin paljon tilaa vaativan erikoiskaupan alueiksi. Liikenteen osalta avattiin Enqvistinkadun jatkeeksi kantatie 65:n rinnakkaisyyhteytenäkin toimiva katualuevaraus.

Vaihtoehdossa 2 esitettiin edellisen lisäksi kokonaan uuden hypermarketin sijoittamista ns. Vehon tontille ja erillisen paikalliskeskustoimintojen alueen varaamista rinnakkaisyhteyden varrelle. Myös erikoiskaupan rajoituksia vain paljon tilaa vaativan kaupan alueiksi lievennettiin. Rinnakkaisväylän sujuvuutta lisättiin ja liikennejärjestelyissä pyrittiin muutenkin huomioimaan lisääntyvän liikenteen vaatimukset.

Vaihtoehdoista laadittiin alustavat kaupallisten ja liikenteellisten vaikutusten arvioinnit ja ne asetettiin nähtäville valmisteluvaiheen kuulemista varten. Nykytilannevaihtoehdon arvioitiin aiheuttavan vähiten vaikutuksia, mutta samalla todettiin, että sillä ei voida ratkaista kaupallisten palvelujen sijoittuspaineita alueella. Vaihtoehdon 1 kaupallisten palvelujen lisääntymisen katsottiin vielä pysyvän tarkastelualueen kasvavan ostovoiman puitteissa, mutta liikenneongelmien todennäköisesti lisääntyvän. Vaihtoehdossa 2 todettiin kaupan voimakkaan lisäyksen jo aiheuttavan ostovoiman siirtymiä toisaalta tarkastelualueen nykyisistä aluekeskuksista ja toisaalta nykyistä laajemmalla alueella. Myös kasvavan liikenteen sujuvuuden varmistamiseksi suositeltiin liikenneverkon edelleen kehittämistä ja tarkempia selvityksiä.

3. SELVITYKSET

3.1 Paikkatietopohjaiset perusselvitykset

Lielahden osayleiskaavatyössä on hyödynnetty paikkatietotekniikan tuomia mahdollisuuksia. Kaavatyön kuluessa tehdyt selvitykset ja tarkastelut tehtiin pääasiassa paikkatieto-ohjelmia hyödyntäen.

Perusselvityksissä käytettiin seuraavia digitaalisia aineistoja:

A.C.Nielsen

- Myymälärekisteri 2001

Maanmittauslaitos

- Rasteriperuskartta

Tampereen kaupunki

- osa-aluejakoja
- ote kantakaupungin yleiskaavasta
- ote ajantasakaavasta
- opaskartta
- kaavan pohjakartta
- virastokartta
- rakennus- ja huoneistorekisteri
- väestörekisteri
- johtoverkostot
- pohjavesialueen raja

Tilastokeskus

- toimipaikkarekisteri
- postinumeroaluejako

3.2 Muut selvitykset

Tampereen kantakaupungin alueelta on tehty vuonna 2002 lepakkokartoitus. Raportin mukaan Lielahden osayleiskaava-alueelta ei havaittu EU:n luontodirektiivin nojalla rauhoitettuja lepakkolajeja. Sen sijaan osayleiskaava-alueen läheisyydessä Lielahden asemalla ja M-Realin tehdasalueen pohjoispuolelta on tehty lepakkohavaintoja.

Kaava-aluetta sivuavaa Epilänharjun-Villilän pohjavesialuetta on tutkittu v. 1997 laaditun Tampereen pohjavesialueiden suojelusuunnitelman yhteydessä. Kaava-alueella on kaksi pohjaveden mittauspistettä (n:ot 356 ja 357). Lähellä Enqvistinkadun ja kantatie 65:n risteystä sijaitsevassa pisteessä pohjaveden keskimääräinen korkeusasema on +90.60 ja Enqvistinkadun ja Energiankadun risteyksessä +91.30.

Tampereen kantakaupungin viheralueselvitysluonnos on valmistunut vuonna 1994. Raportin mukaan Lielahden merkitys viher- ja virkistysalueina on vähäinen. Sen sijaan aluetta rajaava Epilänharju on merkittävä kantakaupungin viherverkon osa.

Tiehallinto on teettänyt vuonna 2004 Tampereen Rantaväylää koskevan kehittämiselvityksen. Selvityksessä on esitetty kantatien 65 kehittämistavoitteet Lielahden osayleiskaavaan rajautuvalle tienkohdalle.

Tampereen kaupunki ja Ratahallintokeskus ovat teettäneet Tampereen rataympäristöselvityksen, jossa kartoitetaan nykyisten rautatiealueiden keskeiset ympäristöongelmat. Selvitys on valmistunut 31.3.2004.

Pirkanmaan liitto on teettänyt 1.4.2004 tarkistuksen Tampereen kaupunkiseudun kaupan mitoitus- ja sijoitus selvitykseen.

Rataverkon hyödyntämistä Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteessä on selvitetty 2004 valmistuneessa Raideprojektin loppuraportissa.

Lielahdessa osayleiskaavan alueella käynnistyvien asemakaavahankkeiden pohjaksi WSP LT-Konsultit on laatinut 28.3.2006 päivätyn Lielahden alueen liikenneselvityksen (selostuksen liite 4.)

4. OSAYLEISKAAVAN VAIKUTUKSET

Ohessa on tarkasteltu Lielahden osayleiskaavan vaikutuksia maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Vaikutusarviointi painottuu vähittäiskaupan lisääntymisestä aiheutuviin vaikutuksiin, sillä sen osalta muutokset nykytilanteeseen nähden ovat kaikkein merkittävimmät.

Vähittäiskaupan vaikutuksista laadittiin 5.9.2003 päivättyä osayleiskaavaluonnosta varten erillinen raportti, joka on kaavan liitteenä (erillisen raportin liite 4). Vaikutusarviointiin sisältyy liikennevaikutusten arviointi, jonka yhteydessä on tehty tietokonepohjaiset liikenne-ennusteet TALLI- ja EMME-ohjelmistoilla.

Vaikutusarvioinnissa on hyödynnetty Pirkanmaan 1. maakuntakaavaa varten laadittua Tampereen kaupunkiseutua koskevaa vähittäiskaupan sijoitusta ja mitoitusta koskevaa selvitystä. Selvityksen päivityksen, joka on valmistunut 1.4.2004 (erillisen raportin liite 6), tuloksia on käytetty myös tässä arvioinnissa.

Kaavaluonnoksesta saatuun Pirkanmaan Ympäristökeskuksen lausuntoon perustuen Tampereen kaupunki on teettänyt Suunnittelukeskus Oy:llä selvityksen hulevesien hallinnasta Lielahden alueella (erillisen raportin liite 8).

Lielahden osayleiskaavaluonnoksen valmistumisen jälkeen kaava-alueita koskeva huomattava muutos on toisen vähittäiskaupan suuryksikön, Lielahden City Marketin, sijoituspaikan muutos. Luonnoksessa esitetty yksikön sijoituspaikka ei tule toteutumaan ja liikenteen osalta vaikutusarviointia on tarkistettu.

TALLI ja EMME-ohjelmistoilla laadittuja liikenne-ennusteita on oikaistu hypermarketin sijoittumista koskevalla tiedolla (erillisen raportin liite 7). Tarkastelussa on huomioitu myös mahdollisilta uusilta asuinalueilta, Lielahden selvitysalueelta ja Ylöjärven Siivikkalasta Lielahden osayleiskaava-alueen kautta suuntautuvia liikennemääriä. Liikenne-ennusteen tarkasteluvuosi on 2020.

4.1 Liikenteelliset vaikutukset

Vaikutukset liikennemääriin

Osayleiskaavan mahdollistama kaupallisten palvelujen lisäys myyntipinta-alojen lisäykseen suhteutettuna kasvattaisi toteutuessaan keskimääräisiä liikennemääriä Lielahden osayleiskaava-alueella noin 60 %. Vähittäiskaupan suuryksiköiden osuus liikennemäärien kasvusta on noin 10%. (erillisen raportin liite 4.)

Lielahden osayleiskaavaa varten tehdyssä 3.5.2005 päivätyssä liikenne-ennusteen tarkistuksessa (erillisen raportin liite 7) on kuvattu päivittäistavarakaupan suuryksikön sijoitusmuutos. Lisäksi Lielahden selvitysalueen ja Ylöjärven Siivikkalan alueille on kuvattu sekä perusennusteeseen että Lielahden osayleiskaavan maankäyttöratkaisuun, yhteensä noin 6500 asukkaan lisäys. Päivitettyjen tietojen perusteella Lielahden osayleiskaavan alueelle kohdistuvasta liikennemäärien kasvusta huomattava osa muodostuu uusien asuntoalueiden kaavoittamisesta.

Lielahden alueen maankäytön kehittäminen vaikuttaa eniten liikennemääriin Lielahdenkadulla, Harjuntaustassa, Enqvistinkadulla ja Myllypuronkadulla. Paasikiventiellä Enqvistinkadun liittymän itäpuolella liikennemäärä on Lielahden osayleiskaavavaihtoehdossa noin 1 500 ajon./vrk ja Lielahdenkadun länsipuolella noin 2 300 ajon./vrk suurempi kuin perusennusteessa. Enqvistinkatu on tutkitussa Lielahden osayleiskaavavaihtoehdossa kuvattu nelikaistaisena pääkokoojakatuna ja se siirtää huomattavasti Lielahdenkadulle suuntautuvaa liikennettä Paasikiventieltä nykytilanteeseen verrattuna.

Kauppakeskusalueen kehittyminen vaikuttaa huomattavasti Enqvistinkadun ja Harjuntaustan liikennemääriin. Enqvistinkadun itäosan liikennemäärä on Lielahden osayleiskaavavaihtoehdossa noin 2 500 ajon./vrk ja länsiosan noin 3 500 ajon./vrk suurempi kuin perusennusteessa. Harjuntaustan länsiosassa liikennettä on noin 2 600 ajon./vrk ja Lielahdenkadun eteläosassa noin 2 900 ajon./vrk enemmän kuin perusennusteessa. Taninkadulla on noin 1 100 ajon./vrk enemmän liikennettä kuin perusennusteessa.

Turvesuonkadun liikennemäärä on Lielahden osayleiskaavan liikenne-ennusteessa 7 000 - 8 000 ajon./vrk. Turvesuonkatua käytetään melko yleisesti lännen suunnasta alueelle saapumiseen.

Perusennusteessa liikennemäärä on selvästi pienempi, 4 000 - 5 000 ajon./vrk. Myllypuronkadun liikennemäärä on liikenneosayleiskaavan vaihtoehdossa noin 1 600 ajon./vrk suurempi kuin perusennusteessa.

Tuloksia arvioitaessa on otettava huomioon, että kuormitukset on laskettu talviarkivuorokauden iltahuipputunnin liikenteen perusteella. Suuryksikköihin tulevan liikenteen osalta viikonpäivä- ja tuntivaihtelu poikkeaa huomattavasti liikenteen keskimääräisistä ruuhkahuipuista. Vilkkain kauppapäivä on lauantai, jolloin suuryksikköihin suuntautuu yli kaksi kertaa enemmän matkoja kuin keskimääräisenä talviarkivuorokautena.

Muiden osayleiskaava-alueelle sijoittuvien toimintojen vaikutusta liikennemäärien kasvuun ei ole erikseen arvioitu.

Vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen ja liikenneverkon toimivuuteen

Erityisesti liikennemäärien kasvu aiheuttaa kantatie 65:n ja Enqvistinkadun liittymän sujuvuuden heikkenemistä. Kantatie 65:n ja Lielahdenkadun valo-ohjatun liittymän toimivuus paranee kun liikennemäärät vähentyvät Paasikiventiellä Lielahdenkadun liittymän kohdalla.

Kaupallisten palvelujen täydentyminen lisää liikennemääriä jo nyt kuormitetuille tonttikaduille, mm. Harjuntaustalle. Osayleiskaavassa edellytetään liikenteellisten, sekä katu- että tonttialueita koskevien, olosuhteiden parantamista alueella tapahtuvan suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä.

Alueen sisäisen uuden katuyhteyden muodostaminen, samoin kuin Enqvistinkadun laajentaminen koko matkaltaan 2+2-kaistaiseksi on tarpeellista Lielahden kaupallisen alueen sekä uusien kaavoitettavien asuntoalueiden liikenteellisen saavutettavuuden toteutumiseksi. Enqvistinkadun ja Paasikiventien liittymän rakentaminen yksisuuntaisena eritasoliittymänä on myös perusteltua. Liittymäratkaisu ja Enqvistinkadun laajentaminen ovat tavoitteina myös Tiehallinnon laatimassa Rantaväylän kehittämisselvityksessä.

Maankäytön kasvun aiheuttama liikenteen lisäys aiheuttaa sujuvuusongelmia Enqvistinkadun ja Lielahdenkadun liittymän nykyisellä liikennejärjestelyllä.

Vaikutukset pysäköintimahdollisuuksiin

Osayleiskaavan mahdollistama vähittäiskaupan lisääntyminen aiheuttaa lisääntyviä pysäköintitarpeita. Erityisesti P-2 -alueilla pysäköintipaikkojen tarve tulee merkittävästi lisääntymään. Pysäköinnin tarpeet tulee yksityiskohtaisesti ratkaista alueen jatkosuunnittelun kuluessa.

Vaikutukset alueen saavutettavuuteen eri kulkumuodoilla

Saavutettavuus alueellisten pääväylien, Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun läheisyydessä on hyvä henkilö- ja linja-autolla, jalan sekä polkupyörällä, mutta esim. Turvesuonkadun ympäristössä yhteydet ovat tyydyttävät jalan tai polkupyörällä ja joukkoliikenteen yhteydet välttävät. Rinnakkaisväylän toteutuminen parantaa koko alueen saavutettavuutta henkilöautoilla.

Tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuva pikaraitiotie parantaa edelleen alueen saavutettavuutta. Joukkoliikennemahdollisuuksia edistetään joka tapauksessa Länsi-Tampereen aluekeskusten, Tesoman ja Lielahden, välillä. Lielahden osayleiskaavassa esitetyn rinnakkaisväylän toteutuessa kokonaisuudessaan, bussiliikenteeseen pohjautuvan joukkoliikenteen laatukäytävän muodostuminen Lielahden rinnakkaisväylälle on todennäköistä. Aluekeskuksena Lielähti tarjoaa erinomaisen risteyspaikan kaupunkiseudun länsiosien välisille bussilinjoille, tulevaisuudessa mahdollisesti eri joukkoliikennemuodoille.

Vaikutukset kevyenliikenteen sujuvuuteen ja liikenneverkon toimivuuteen

Kevyenliikenteen osalta kaavassa on osoitettu kevyen liikenteen verkkoa parantavia sisäisiä ja ulkoisia yhteystarpeita sekä ohjeellisia eritasoyhteyksien sijaintipaikkoja. Toteutuessaan ratkaisut edistävät kevyen liikenteen jatkuvien yhteyksien muodostumista, mutta mahdollistavat jalkaisin ja polkupyörällä liikkumisen nykyistä paremmin myös palvelualueilla.

Vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen

Nykytilanteessa alueen liikenneturvallisuutta ei ole arvioitu tyydyttävää paremmaksi, johtuen suurista liikennemääristä, mutkaisista kaduista, monista tonttiliittymistä sekä osittain puutteellisesta kevyen liikenteen verkosta.

Ilman toimenpiteitä kevyen liikenteen osalta autoliikenteen kasvu heikentää turvallisuutta ja lisää estevaikutusta. Tiivistyvän aluekeskusalueen ja Lielahden koulujen läheisyydessä on osoitettu aluevaraukset eritasoyhteyksille. Lisäksi merkittävien muutosalueiden sekä muiden palvelualueiden kehittämisessä edellytetään toteutettavaksi esteetön ja turvallinen kevyen liikenteen ympäristö.

4.2. Johtopäätökset Lielahden alueen liikenneselvityksestä WSP LT-Konsultit 28.3.2006

Selvityksessä on tutkittu liikenneverkon toimivuutta ajallisesti neljässä eri tilanteessa sekä kevyenliikenteen toimivuutta ja turvallisuutta parantavia ratkaisuja. Selvitys on kokonaisuudessaan selostuksen liitteenä (liite 4).

Nykytilanteessa liikenteen ongelmakohteita ovat Lielahdenkadun ja Taninkadun liittymä, koska Taninkadun suunnan vihreäjakso on liian lyhyt aiheuttaen jonoutumista Taninkadulle. Myös Lielahdenkadun ja Harjuntaustan liittymä jonoutuu ajoittain Harjuntaustan suunnasta. Molempien liittymien valo-ohjausta on mahdollista muuttaa. Samoin ennen uuden hypermarketin toteutumista on mahdollista hienosäätää Lielahdenkadun liikennevalojen ajoituksia, mutta muutokset voidaan tehdä myös hypermarketin toteutuksen yhteydessä.

Hypermarket-välivaiheen toteuduttua Liikennemallin osoittamat ongelmakohtat ovat:

Enqvistinkadun ja Lielahdenkadun liittymä, joka ei toimi nykyisin kaistajärjestelyin. Uuden hypermarketin aiheuttaman liikennelisäyksen vuoksi liittymän toimivuutta on parannettava kaista- ja liikennevalomuutoksilla, esim. siten, että kaikilla suunnilla on vasemmalle kääntyvien ryhmittymiskaista ja pääsuunnalla on 2+2-kaistaa. Pohjanmaantien ja Lielahdenkadun valo-ohjatussa liittymässä on lännestä Lielahdenkadulle vasemmalle kääntyvä kaista ajoittain liian lyhyt, jono tukkii hetkittäin suoraan menevien ajokaistan. Vasemmalle kääntyvien ryhmittymiskaistaa tulisi pidentää.

Vuoden 2020 minimi tilanteessa Lielahdenkatua on parannettu ja Enqvistinkatu ja Turvesuonkatu on rakennettu osayleiskaavan mukaisesti 2+2 kaistaiseksi. Ongelmia aiheutuu edelleen Pohjanmaantien ja Lielahdenkadun valo-ohjatussa liittymässä, sillä lännestä Lielahdenkadulle vasemmalle kääntyvä kaista on ajoittain liian lyhyt ja jono tukkii pääsuunnan ajokaistaa. Pohjanmaantiellä tulisi vasemmalle kääntyvää kaistaa pidentää. Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymässä (hypermarket-vaiheen mukainen), on ajoittain toimivuusongelmia mutta toimivuus on keskimäärin kohtuullinen.

Myllypuronkadulla ja siihen liittyvissä ramppiliittymissä sekä Turvesuonkadun ja Myllypuronkadun liittymässä on toimivuusongelmia. Turvesuonkadun laajentaminen 2+2-kaistaiseksi siirtää liikennettä osayleiskaavan tavoitteiden mukaisesti rinnakkaisväylälle, jolloin Myllypuronkadun kapasiteetti ylittyy. Myllypuronkatu tulisi myös laajentaa Epilänkadun ja Turvesuonkadun välillä 2+2-kaistaiseksi ja liittyä tulisi lisätä vasemmalle kääntymiskaistat. Myös eteläpuolen rampistojen muuttaminen jouheviksi parantaisi toimivuutta.

Vuoden 2020 tilanne maximi, jolloin Lielahdenkatu on parannettu, Turvesuonkatu, Enqvistinkatu ja Myllypuronkatu ovat 2+2 -kaistaisia sekä Myllypuron eritasoliittymää parannettu ja Enqvistinkadun eritasoliittymä on rakennettu. Verkon toimivuusongelmia ilmenee vain Pohjanmaantien ja Lielahdenkadun sekä Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymissä. Toimivuus on niissäkin keskimäärin kohtuullinen.

Toimivuutta voidaan parantaa vain lisäämällä valoliittymien kaistamääriä, jolloin jonopituudet vähenevät, mutta toimivuus on esitetyilläkin kaistoilla kohtuullinen. Osayleiskaavan mukaisen liikenneverkon (sisältää myös Myllypuronkadun parantamisen) toimivuus on Vaasantien valoliittymässä sekä rinnakkaisväylän ja Lielahdenkadun liittymässä tyydyttävä.

Kevyen liikenteen järjestelyjä tutkittiin suunnitellun uuden hypermarketin ja tulevan keskusta-alueen välillä. Selvitysten perusteella on kevyen liikenteen eritasojen järjestäminen Lielahdenkadun / Turvesuonkadun / Enqvistinkadun liittymässä on sekä korkeussuhteiden ja tilatarpeiden että kaupunkikuvallisista syistä erittäin vaikeaa. Ratkaisuna on esitetty, että Lielahdenkadun suuntaiset kevyen liikenteen risteämiset katujen kanssa ovat tasossa,

Enqvistinkadun suuntaisesti on suojatie Lielahdenkadun poikki vain liittymän eteläpuolella ja Harjuntaustan ja Enqvistinkadun välissä on kevyen liikenteen eritaso Lielahdenkadun ali (tulevan keskusta-alueen kohdalla).

4.3. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja luonnonoloihin

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Lielahdesta muodostuu Tampereen kaupungin aluekeskus. Aluekeskuksena Lielahden merkitys laajentuu kattamaan kokonaisuudessaan kuntalaisten tarvitsemia palveluja nykyisten kaupallisten, erityisesti vähittäiskaupanpalveluiden, lisäksi.

Alue on nykyisellään jo merkittävä yritystoiminnan keskittymä sekä erityisesti yksi merkittävimmistä kaupunkiseudun ja maakunnan vähittäiskaupan keskittymistä. Osayleiskaavan mahdollistaman lisärakennusoikeuden toteutuminen voimistaa alueen merkitystä entisestään sekä lisää sen vetovoimaisuutta niin kuluttajien kuin yritystoiminnankin näkökulmasta.

Lielahden osayleiskaavan mahdollistama päivittäistavarakaupan ja nk. keskustahakuisen erikoiskaupan laajeneminen ja alueen kokonaisvaltainen vetovoimaisuuden kasvu koskettaa erityisesti läheisiä Tesoman aluekeskusta sekä Ylöjärven ja Nokian kuntakeskuksia. Kilpailun kiristymisen seurauksena kyseisissä keskuksissa toimivien myymälöiden toimintaedellytykset saattavat heikentyä.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja kaupunkikuvaan

Lielahdessa keskeisillä alueilla tapahtuva maankäytön muutos sekä uuden katulinjauksen rakentaminen aiheuttavat merkittäviä muutoksia alueen kaupunkikuvaan.

Lielahden keskusta-alueeksi muodostettavalle alueelle on tarkoitus toteuttaa nykyistä huomattavasti tehokkaampaa rakentamista, joka käytännössä muuttaa alueen ilmeen nykyisestä hajanaisesta hallirakennusten alueesta kaupunkimaiseksi ja tiiviiksi liike-, toimisto- ja asuinkerrostalojen alueeksi. Keskusta-alueen yhteyteen pyritään sijoittamaan myös asuinrakentamista, jonka myötä alue elävöityy myös kaupallisen käyttöajan ulkopuolelle ja asuinympäristövaatimusten vuoksi alueelle muodostetaan julkisia ulko-oleskelutiloja, joita Lielahden ei toistaiseksi ole muodostunut. Tiivis rakentaminen voi tehdä kaupunkikuvasta umpinaisen ja ahdistavan, kun totut näkymät ja avaruuden tunne häviävät. Toisaalta tiiviimpi rakentaminen toteutetaan väistämättä kestävämpien tavoitteiden pohjalta, joiden myötä alueelle muodostuvalle omalle identiteetille on olemassa nykyistä huomattavasti paremmat edellytykset.

Keskusta-alueen viereen sijoittuu kaupunkikuvallisesti merkittävä uusi hypermarketti, joka on sekä rakennusmassan että pysäköintialuevaatimuksensa vuoksi kaupunkikuvaa merkittävästi muuttava uusi elementti. Osayleiskaavassa markettialueen toteutusta ohjataan siten, että alueen kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen yhtenäisyys keskusta-alueeseen tavoitetaan.

Lielahden osayleiskaavassa tavoitellaan viihtyisemmän ja toimivamman ympäristön muodostuminen laajasti myös koko alueelle. Katualueilla tulee lisätä vihervyöhykkeitä, jotka tuovat alueelle kaivattua vihreää ilmettä ja samalla toimivat hulevesien imeyttämisen ja viivyttämisen alueina. Keskeisten liikennealueiden osalta on myös valaistusta kehitettävä. Palveluvyöhykkeillä kaupunkikuvan selkeyttä tulee tavoitella mm. katualueiden ja tonttien välistä rajausta tarkentamalla. Lielahden osayleiskaavaan on sisällytetty asemakaavoitusta ohjaavia määräyksiä ja ohjeita, joiden välityksellä alueen nykyinen ilme kohentuu tulevan rakentamisen myötä.

Kaupunkikuva kohene osittain myös niillä alueilla, joilla 110kV:n ilmajohto sijoitetaan maakaapeliin.

Vaikutukset kulttuuriperintöön

M-Real Oyj:n omistamalla teollisuusalueella on kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ja ympäristöä. Kaavan toteutuminen edellyttää kyseisen rakennuskannan ja niiden ympäristöjen säilyttämistä. Muualla kaava-alueella ei ole kulttuurihistoriallisia arvoja.

Vaikutukset luonnonympäristöön

Valtaosa alueesta on rakentamistoimin käsiteltyä aluetta, ja kaava-alueella tai sen välittömässä vaikutuspiirissä esiintyy vähän luonnontilaisia alueita. Luonnonsuojelullisesti arvokkain alue on kantatien 65 pohjoispuolella oleva Enqvistinpuistoksi nimetty alue. Alueelle kohdistuu rakentamistoimenpiteitä Rantaväylän kehittämisselvityksessä esitetyn Enqvistinkadun ja kantatien 65 eritasoliittymän ja kevyenliikenteen väylän rakentamisen, pikaraitiotien rakentamisen ja

110kV:n voimajohdon maakaapeloinnin yhteydessä. Alueelle on merkitty luonnonympäristön säilyttämistä sisältävä osayleiskaavan aluevarausmerkintä.

Vaikutukset pinta- ja pohjavesiin

Alue rajautuu Näsijärveen. Lisäksi alue rajautuu Epilänharjun – Villilän pohjavesialueeseen (I luokka). Alue on viemäröity ja siellä on toteutettu erillinen sadevesiviemärijärjestelmä, joka ohjaa alueella syntyvät hulevedet avo-ojiin, joista hulevedet virtaavat edelleen pääasiassa Näsijärveen. Alueen nykyinen ja kaavan mahdollistama tuleva toiminta aiheuttavat sekä suoria että välillisiä vaikutuksia ja riskejä pinta- ja pohjavesille. Alueella on raskasta teollisuutta ja pienteollisuutta, joilta voi päästä erilaisia haitallisia aineita maaperään, pohjavesiin sekä hulevesien mukana vesistöön. Tältä osin tilanne ei tule merkittävästi muuttumaan osayleiskaavan toteutumisen myötä.

Liikennöinti-, piha- ym. alueet on pääosin päällystetty vettä läpäisemättömillä pinnoitteilla, minkä seurauksena sadevesien luontainen imeytyminen maaperään on vähäistä. Siten alueella syntyy merkittävässä määrin hulevesiä, jotka sisältävät erilaisia mm. liikenteestä ja alueella harjoitettavista toiminnoista peräisin olevia epäpuhtauksia. Sadevesiviemäroinnin kautta epäpuhtaudet päätyvät vesistöön. Alueen laajetessa hulevesien määrä ja vesistökuormitus kasvavat. Merkittävimmät hulevesistä aiheutuvat vesistövaikutukset kohdistuvat Näsijärven Lielahden kaava-alueen länsireunalla.

Hulevesien määrän kasvu aiheuttaa laadullisten ongelmien lisäksi myös tulvimisriskin kaava-alueella. Lielahden sadevesiviemärijärjestelmä on mitoitettu ja toteutettu vähäisempää maankäyttöä palvelevaksi, mistä johtuen kuivatusjärjestelyt eivät ole riittäviä päällystettyjen pintojen määrän kasvaessa. Tulvariskit ovat suurimmat niillä kohdin aluetta, missä sadevesiviemäreiden kapasiteetti on jo nykyään lähes täysin käytössä.

Merkittävillä yhtenäisillä asfaltoituilla ja sadevesiviemäröidyillä alueilla, kuten Lielähti, estyy sadevesien luontainen imeytyminen maaperään ja sitä kautta pohjavedeksi muodostuvan veden määrä vähenee. Tämän seurauksena pohjavesipinnan tasot voivat laskea merkittävästi. Tällä on vaikutusta maaperään ja perustamisolosuhteisiin, kasvillisuuteen sekä pohjavesikerrosten antoisuuteen. Toisaalta Lielahden alueella syntyvät sadevedet olisivat maahan imeytyessään uhka viereisen pohjavesialueen veden laadulle, koska ne sisältävät erilaisia mm. liikenteestä peräisin olevia epäpuhtauksia. Pieni osa kaava-alueen lounaisreunasta sijaitsee Epilänharjun-Villilän pohjavesialueella, mutta kaava-alue on kokonaisuudessaan pohjaveden muodostumisalueen ulkopuolella.

Alueen ohi ja läpi kulkeva liikenne (Kantatien 65 KVL on noin 38 000 ajon./vrk, raskaan liikenteen osuus noin 5 %), erityisesti rakas liikenne muodostaa riskin erityisesti läheiselle pohjavesialueelle ja pohjavedenotantomolle. Osayleiskaavan toteutuminen tulee lisäämään alueen liikennemääriä arviolta 60 %.

Osayleiskaava mahdollistaa Näsijärven rantaan sijoittuvan, jo lähes 90 vuotta alueella toimineen puunjalostustehtaan toiminnan jatkamisen. Puunjalostustehtaalla syntyvät jätevedet käsitellään tehtaan omalla jätevedenpuhdistamolla, josta ne johdetaan Näsijärveen. Jätevedet ovat aiheuttaneet monenlaisia kielteisiä vaikutuksia veden laadulle sekä vesieliöstölle. Jätevesikuormitus on kuitenkin vuosikymmenten aikana vähentynyt merkittävästi. Tehtaan vesistökuormitusta ja sen vaikutuksia tarkkaillaan säännöllisesti. Jätevedenpuhdistus toimii sille ympäristöluvuissa määrättyjen ehtojen mukaisesti. Lielahden teollisuusalueesta on tehty ympäristöselvitys, jonka yhteydessä tehdyt tutkimukset kohdistuivat pääasiassa kaava-alueen ulkopuolelle, jolloin kaava-alueella mahdollisesti olevia pilaantuneita maita ei ole tutkittu.

Kaavaratkaisussa esitetyt toimenpiteet pinta- ja pohjavesiin kohdistuvien haitallisten vaikutusten ehkäisemiseksi

Kaavaratkaisussa on määrätty toimenpiteistä, joilla pyritään hulevesien aiheuttamien haitallisten vaikutusten vähentämiseen. Kaavassa on annettu koko aluetta koskeva hulevesien hallinnan yleismääräys, jonka mukaan alueella syntyvät hulevedet tulee imeyttää tai ohjata hallitusti alueelliseen sadevesijärjestelmään sekä tontti- ja katualueilta tulee varata riittävästi tilaa hulevesivalunnan viivyttämiseksi ja imeyttämisen mahdollistamiseksi. Yleismääräyksessä on myös edellytetty erillisen hulevesien hallintasuunnitelman laatimista asemakaavoituksen yhteydessä sekä tarvittaessa lisämääräysten antamista liikennealueilta kerääntyvien hulevesien puhdistamisesta. Kaavassa on lisäksi annettu alueellisesti kohdennettuja määräyksiä, joilla on

määrätty pohjavesialueen suojaamisesta sekä hulevesien alueellisista hallintamenetelmistä ja merkittävästä purkureitistä.

Kaavassa määrätyillä toimenpiteillä pyritään ehkäisemään rankkasateiden aiheuttamaa tulvimista sekä vähentämään sadevesiviemäreiden suurentamistarvetta viivyttämällä ja hidastamalla muodostuvaa hulevesivirtaamaa sekä hulevesiä imeyttämällä. Pinta- ja pohjavesiin kohdistuvaa epäpuhtauskuormitusta pyritään ehkäisemään vähentämällä epäpuhtauksia muodostuneista hulevesistä sekä estämällä hulevesien hallitsematonta purkua. Kaavamääräysten toimivuutta hulevesien hallinnan tavoitteiden saavuttamiseksi pidetään hyvinä ja hulevesien aiheuttamien haitallisten vaikutusten arvioidaan olevan vähäisiä, mikäli kaavamääräyksiä noudatetaan.

4.4. Vaikutukset vähittäiskauppaan ja palveluverkkoon

Vaikutukset päivittäistavarakaupan toimintamahdollisuuksiin ja palveluverkkoon

Ostovoiman kasvu Tampereen läntisillä tilastoalueilla ja Ylöjärven kunnassa (=vaikutusarvioinnissa käytetty lähitarkastelualue) on vuoteen 2010 mennessä 15M€, mikä luo hyvin edellytykset osayleiskaavan mahdollistamalle päivittäistavarakaupan lisäykselle. Uusien hypermarkettien rakentaminen lisää alueen vetovoimaisuutta myös päivittäistavarakaupan asiointissa, minkä seurauksena asiointi saattaa suuntautua sinne enenevässä määrin lähimyymlöiden sijasta. Valtaosa Tampereen länsiosien ja Ylöjärven myymälöistä toimii nykyhetkellä menestyksekkäästi, joukossa on kuitenkin muutama myymälä, joiden toiminta nykyisessä kilpailutilanteessa on heikentynyt. Niiden osalta kilpailun lisääntyminen on vakava uhka toiminnan jatkamiselle. Näin ollen päivittäistavarakaupan palveluverkkoon voi ennakoida tulevan muutoksia. Palveluiden saavutettavuuteen ei mahdollisena pidettävien myymälöiden toiminnan lopettaminen kuitenkaan vaikuta.

Kaavan mahdollistama vähittäiskaupan laajeneminen luo Lielahden alueesta entistä vetovoimaisemman kaupan keskittymän. Tämän voi ennakoida hyödyttävän myös muiden kaava-alueella toimivien päivittäistavaramyymälöiden toimintaa kuin pelkästään niiden, jotka suunnittelevat toiminnan laajentamista.

Vaikutukset erikoiskaupan toimintamahdollisuuksiin ja palveluverkkoon

Erikoiskaupan merkitys päivittäisessä palvelujen hankinnassa ei ole yhtä merkittävä kuin päivittäistavaroiden saatavuus. Palvelujen kokonaissaatavuuden ja liikkumisen minimoimisen kannalta on järkevää, että myös erikoistavarakaupan tuotteita on saatavana kattavasti. Tampereen länsiosista tapahtuu huomattavaa erikoiskauppaan kohdistuvaa ostovoiman virtausta Tampereen keskustaan, jonka vuoksi erikoiskaupan palvelujen sijoittuminen Länsi-Tampereelle ja Lielahden, jo valmiiseen kaupalliseen keskittymään, on perusteltua.

Kokonaisuudessaan Lielahden osayleiskaavan mahdollistaman erikoiskaupan laajentumisen toteutuminen vuoteen 2010 mennessä ei tukeudu yksinomaan Tampereen kaupunkiseudun länsiosien ostovoimaan. Pidemmällä aikajänteellä erikoiskaupan laajeneminen on mahdollista siten, että myymäläalan kasvun edellytykset olisivat saavutettavissa nykytilaan nähden vähemmän muutoksin ostovoiman suuntautumisessa. Erikoiskaupan lisääntyminen Lielahdessa ja myös muissa suunnitelluissa hankkeissa lisää kilpailua saman toimialan liikkeiden välillä erityisesti lähialueilla, mutta myös laajemmin kaupunkiseudulla. Kaikki olemassa olevat myymälät eivät tule selviämään kilpailusta varsinkaan mikäli hankkeet toteutuvat nopealla aikavälillä.

Lielahden osayleiskaava sekä Tampereen kaupunkiseudun länsiosissa vireillä olevat muut paljon tilaa vaativan kaupan hankkeet tähtäävät suurien, vetovoimaisten kaupan keskittymien luomiseen. Tämän seurauksena paljon tilaa vaativan kaupan verkon voi ennakoida harvenevan ja palveluiden saavutettavuuden heikkenevän. Toisaalta paljon tilaa vaativan kaupan luonteesta johtuu, että sen sijoittuminen pohjautuu ensisijaisesti hyviin liikenteellisiin olosuhteisiin.

Nk. keskustahakuisen erikoiskaupan sijoittuminen tulevaisuudessa enenevässä määrin Lielahden, tulee lisäämään kilpailua vastaavien tuoteryhmien myymälöiden kesken. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat läheisiin alue- ja kuntakeskuksiin, Tesomalle, Ylöjärvelle ja Nokialle. Laajenemisen toteutumisaikajaksen pituudesta riippuu vaikutusten merkittävyys. Vaikutuksia on nähtävissä oletettavasti myös Tampereen keskustan myymälöissä, mutta laajemmassa määrin keskustahakuisen erikoiskaupan lisääntyminen Lielahdessa ei uhkaa kaupan asemaa Tampereen keskustassa.

Vähittäiskaupan hankkeiden yhteisvaikutukset

Suunnitteilla olevista päivittäistavarakauppaa sisältävistä kaupan hankkeista kilpailisi Lielahden päivittäistavaramyymälöiden kanssa samasta ostovoimasta Ylöjärvelle suunniteltu päivittäistavarakaupan myymälä sekä Nokialla Kalkun risteysalueelle suunniteltu hypermarketti.

N. 10 – 20 vuoden aikana väestön ostovoima Tampereen seudun länsiosissa ei mahdollista kaikkien suunniteltujen hankkeiden toteutumista ilman vaikutuksia olemassa olevaan myymäläverkkoon. Hankkeiden toteutuessa kielteiset vaikutukset kohdistuvat pääsääntöisesti Tampereen länsiosien, Ylöjärven ja Nokian päivittäistavarakaupan myymäläverkkoon.

Lielahden vaikutusalueella käynnissä olevista muista erikoiskaupan hankkeista merkittävimpiä ovat Ylöjärven Elovainion hankkeet sekä Nokian Kalkun ja Saviselän alueen hankkeet. Tampereen kaupunkiseudun länsiosien väestön ostovoiman kehitys ei mahdollista vireillä olevien erikoiskaupan hankkeiden toteuttamista suunnitellussa laajuudessa. Ostovoiman merkittävä siirtyminen seudun muista osista Lielahden ei siinä mittakaavassa kuin hankkeiden toteuttaminen edellyttäisi ole todennäköistä. Tämän seurauksena hankkeet tulevat kilpailemaan keskenään ajoituksesta ja vetovoimaisuudesta jo suunnitteluvaiheessa. Lielahden asema erikoiskaupan keskittymänä on seudulla jo nykyisellään merkittävä, joten sen kaavasunnitelmien toteutumista ja niihin liittyvää vähittäiskaupan laajenemista voidaan pitää todennäköisenä 20 vuoden aikajänteellä. Lielahden ja muiden erikoiskaupan uusia myymälätiloja sisältävien hankkeiden toteutumisen vaikutukset kohdistuvat erityisesti kaupunkiseudun länsiosiin, mutta myös laajemmin kaupunkiseudulla.

Kaikki em. vähittäiskaupan hankkeet sisältyvät Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotukseen, joka on hyväksytty 9.3.2005 ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Maakuntakaavan lähtökohtana on ns. mahdollistava, sijoittumisvaihtoehtoja tarjoava ratkaisu, jolla mahdollistetaan seudun kuntien ja kaupan eri toimijoiden tasapuoliset kehittymismahdollisuudet. Varausten toteutuminen koko laajuudeltaan todetaan kuitenkin vaikutuksiltaan negatiiviseksi mm. lisääntyvän yksityisautoilun ja heikentyvien lähipalveluiden vuoksi.

4.5. Vaikutukset kunnallistalouteen

Kaavan toteutumisen kunnallistekniset kustannukset

Tampereen kaupungille aiheutuu kaava-alueen suunnittelusta ja rakentamisesta mm. seuraavia kertaluonteisia kuluja: suunnittelu- ja kaavoitusmenot, rakennustarkastus- ja valvontamenot, kaukolämpöverkon rakentaminen, vesi- ja viemäriverkon rakentaminen sekä liikenneverkon kehittämistoimet.

Lielahden osayleiskaavan toteutumiseksi on liikenteellisiä olosuhteita parannettava rakentamalla Enqvistinkadun ja Turvesuonkadun yhdistävä ns. rinnakkaisväylä. Väylän rakentamiseksi kaupungin on hankittava yksityisiä kiinteistöjä katualuetta varten. Maanhankinnasta aiheutuva kustannus on noin 1.050.000€ ja alueella olevien rakennusten lunastuskustannus noin 3.700.000€, lisäksi rakennusten purkamisesta aiheutuu kustannuksia.

Katualueen rakentaminen 2+2 -kaistaisena sekä siihen liittyvillä jalkakäytävällä ja kevyenliikenteen väylällä maksaa noin 680.000€, lisäksi poistuvaa katualuetta on purettava, josta aiheutuu noin 250.000€ kustannukset.

Muiden katualueiden osalta kustannusvaikutukset ajoittuvat määrittelemättömän aikataulun mukaisesti ja niiden osalta kustannustietoja ei ole arvioitu. Katualueiden saneeraamisen yhteydessä näillä toteutetaan samanaikaisesti hulevesien hallintaan liittyviä vesien viivytys- ja imeytysalueita, mutta näiden rakentamiskustannukset eivät nosta saneerauskustannuksia oleelliselta osalta.

Enqvistinkadun ja kantatien 65 liittymään on osoitettu aluevaraus eritasoliittymän rakentamiselle, joka sisältyy myös Tiehallinnon teettämään Rantaväylän kehittämisselvitykseen. Selvityksessä liittymän rakentamisen alustavaksi kustannukseksi on ilmoitettu 2,5 M€. Tampereen kaupungin osuutta kustannuksista ei ole arvioitu.

Lielahden osayleiskaavan alueelle, Myllypuronkadun varteen, sijoittuu kaupungin omistama teollisuustontti, jonka käyttötarkoitus muuttuu osayleiskaavan myötä palvelujen ja hallinnon alueeksi. Alueella sijaitsee nykyisin lammikko, johon kerääntyy luontaisesti sadevesiä ympäristöstä. Tontin käyttöönotto edellyttää lammikon siirtämistä joka puolestaan aiheuttaa siirtotarpeen pienelle osuudelle kevyenliikenteen väylää. Lammikon siirto aiheuttaa n. 35.000€n ja kevyenliikenteen väylän siirto n. 25.000€n kustannukset.

Lielahden kautta kulkee Tampereen Sähkölaitoksen hallinnoima 110kV voimalinja. Uuden keskusta-alueen, uuden katulinjauksen välille Enqvistinkatu-Turvesuonkatu ja uuden hypermarkettialueen rakentamisen mahdollistamiseksi ilmassa kulkeva voimalinja on ainakin osittain sijoitettava maakaapeliin. Kokonaisuudessaan kaapelointikustannus koko Lielahden osayleiskaava-alueen osuudella, noin 2,5 km:n matkalla on n. 2,75M€. Vähimmäispituus kaapeloitavalle osuudelle on n. 600m, jolta osuudelta kaapeloinnin kustannusarvio on n. 820.000€ (Tampereen Sähkölaitoksen 26.1.2006 päivätty kustannusarvio).

Lielahdessa tapahtuva maankäytön muutos mahdollistetaan osayleiskaavaratkaisuun pohjautuvilla asemakaavojen muutoksilla. Asemakaavoitettaessa on mahdollista periä maanomistajilta ns. kehittämiskorvausta, jolla voidaan osittain peittää kunnallisteknisten ratkaisujen aiheuttamia kustannuksia. Asemakaavoituksen kautta saatavien korvausten kokonaismäärästä ei ole tehty yhteenvetoa.

Työllisyysvaikutukset

Lielähti on yksi merkittävä kaupunkiseudun työpaikka-alue. Osayleiskaava mahdollistaa nykyisten työpaikkojen säilymisen Lielahdessa. Lisäksi Lielähteen voi tulla lisää liike- ja muuta yritystoimintaa, mikä lisää työpaikkatarjontaa alueella.

Liikerakennusten rakentaminen työllistää suoraan ja välillisesti huomattavan määrän työntekijöitä. Talonrakentamisen rakennuskustannusten perusteella arvioituna kaavan mahdollistama myymäläalan lisäys työllistää suoraan n. 1 220 henkilötyövuotta. Välillisesti muilla toimialoilla (mm. rakennusmateriaalien, koneiden ja laitteiden tuottaminen, kuljetus- ja muut palvelut) työllistämisaikutus on noin 1 450 henkilötyövuotta. Vastaavasti teollisuus- ja muiden työpaikkarakennusten rakentamisella on työllistävää vaikutusta. Lisäksi liikenneverkon kehittämistoimilla on työllistävää vaikutusta.

Rakentamisen työllisyysvaikutukset jakautuvat Tampereen kaupungin ja seudun muiden kuntien sekä muun maakunnan välille. Välitön vaikutus kohdistuu pääasiassa paikallisesti, välilliset vaikutukset kohdistuvat laajemmalle alueelle.

Toimintavaiheessa työllistämisaikutusta aiheutuu uusien myymälöiden sekä muiden työpaikka-alueiden toteutumisen työpaikkalisäyksestä. Karkean arvion mukaan hypermarkettien työllistämisaikutus on luokkaa 40–50 henkilötyövuotta. Erikoiskaupan työntekijämäärä vaihtelee toimialan mukaan. Lielahden osayleiskaava mahdollistaa erityisesti paljon tilaa vaativan erikoiskaupan myymäläalan lisäyksen, ja karkean arvion mukaan koko kaavan mahdollistaman erikoiskaupan myymäläalan lisäyksen aiheuttama pysyvä työllistävää vaikutus on luokkaa 375–450 henkilötyövuotta. Teollisuudelle osoitettujen työpaikka-alueiden työllistävää vaikutus määritetty alueelle tulevien toimialojen mukaan.

Lielahden muodostuminen yhdeksi Tampereen alakeskukseksi mahdollistaa myös julkisen sektorin sekä erityyppisten virkistyspalveluiden työpaikkojen lisäyksen kaava-alueella.

Pysyvän työllistämisaikutuksen kohdistuminen määrittyy työntekijöiden kotipaikan mukaan. Oletettavasti suurin osa kohdistuu Tampereelle.

Vaikutukset vero- ja muihin tuloihin

Verotuloja aiheutuu liike- ja muiden rakennusten rakentamis- ja toimintavaiheessa työllistyvien henkilöiden maksamasta kunnallisverosta, rakennusten kiinteistöverosta sekä kaupungin saamasta yhteisövero-osuudesta.

Myymlälisäysten tuloverolisäys on työllisyysvaikutusten perusteella arvioituna rakennusvaiheessa noin 9,9M€ ja toimintavaiheessa luokkaa 1,6–2,0M€ vuodessa. Muiden työpaikkalisäysten (julkiset palvelut, teollisuus) verotuloon vaikuttaa toimiala ja sen mukainen työllistyvien määrä.

Uusien liikerakennusten kiinteistövero määräytyy rakennusten verotusarvon mukaan. Osayleiskaavan mahdollistaman liikerakentamisen toteuduttua Tampereen kaupungille tuleva kiinteistöveron voi arvioida olevan noin 0,53 M€ ensimmäisenä vuonna, minkä jälkeen vero vähenee vuosittain arvonalennusta vastaavasti. Vastaavasti muiden alueelle tulevien uusien rakennusten (julkisten palveluiden rakennukset, teollisuusrakennukset ym.) kiinteistövero määräytyy rakennusten verotusarvon mukaan.

Kaava-alueen rakentaminen lisää myös Tampereen kaupungin saamaa yhteisövero-osuutta. Ilman tarkempaa tietoa alueelle sijoittuvista yrityksistä veron lisäystä on vaikea arvioida, mutta yhteisövero-osuuden nettolisäys on kuitenkin positiivinen.

Muita tuloja Tampereen kaupungille aiheutuu mm. seuraavista kertaluonteisista tuloista ja maksuista: maanmyyntitulot, kaukolämpöverkon liittymismaksut, vesi- ja viemäriverkon liittymismaksut sekä rakennustarkastus- ja valvontamaksut.

Vaikutukset yritystoimintaan

Osayleiskaavan mahdollistama myymäläalan lisäys mahdollistaa uusien liikeyrittäjien sijoittumisen Lielahden kaupallisten palveluiden keskittymään hyvien liikenneyhteyksien varteen.

Joillekin Lielahden lähialueen nykyisille myymälöille uudet liikkeet voivat olla uhka, mikäli uudet liikkeet vievät merkittävästi näiden ostovoimaa. Myös Lielahden alueen nykyisille liikeyrityksille uudet myymälät merkitsevät kilpailun kiristymistä, mutta toisaalta myös mahdollista asiakasmäärien kasvua uusien liikkeiden houkutellessa asiointia Lielahden entistä enemmän.

Kaava mahdollistaa kaupallisten palveluiden lisäksi Lielahden muuta yritystoimintaa, erityisesti uutta teollisuustoimintaa.

Kaavalla ohjataan eri yritystoiminnan alat sijoittumaan vyöhykkeittäin siten, että teollisuusalueet jäävät alueen reunoille ja keskemälle puolestaan varataan alueita vähittäiskaupan yksiköille. Näin eri toimialat voivat sijaita toistensa läheisyydessä ja saada siitä mahdollista synergiaetua.

4.6. Sosiaaliset vaikutukset

Vaikutukset palvelujen monipuolisuuteen ja saavutettavuuteen (julkiset ja yksityiset palvelut)

Lielahdi sijoittuu hyvien kulkuyhteyksien varrelle ja on hyvin saavutettavissa sekä henkilöautolla että julkisella liikenteellä. Tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuva pikaraitiotie parantaa edelleen alueen saavutettavuutta.

Lielahden voi sijoittua sekä julkisia että yksityisiä virkistys- ja kaupallisia palveluita, mikä merkitsee alueen palvelutarjonnan lisäystä ja monipuolistumista. Myönteinen vaikutus kohdistuu erityisesti Tampereen länsiosissa ja Ylöjärvellä asuville, joiden on luontevaa asioida Lielahden alueella asuin- ja työpaikan sijainnin vuoksi.

Mikäli päivittäistavarakauppojen myymäläpinta-alan lisäys merkitsee huomattavaa kilpailun kiristymistä ja nykyisten pienten kannattavuusrajoilla toimivien liikkeiden toimintaedellytysten heikkenemistä ja myymälöiden lopettamisuhkaa, heikentää se kaupallisten palveluiden saavutettavuutta kyseisillä alueilla. Kielteinen vaikutus kohdistuu erityisesti niille, joille kulkeminen on hankalaa (liikuntarajoitteiset, vanhukset, pienten lasten autottomat perheet).

Vaikutukset ostos- ja asiointimatkakustannuksiin

Suuryksiköityminen merkitsee kustannus-tehokkuutta ja alhaisempaa hintatasoa pieniin liikkeisiin verrattuna. Tämä merkitsee asiakkaille säästöä. Kilpailun kiristyminen Lielahdessa (kaavan mahdollistamat 2 hypermarkettiyksikköä) alentanee hintoja edelleen. Myös paljon tilaa vaativan erikoiskaupan yksiköiden sijoittumismahdollisuus alueelle voi merkitä hintojen alenemista kilpailun kiristyessä. Suuryksiköitymisen aiheuttama kustannussäästö kohdistuu ennen kaikkea pieni- ja keskituloisille lapsiperheille, joiden budjetissa päivittäistavaraostokset ovat suuri menoerä ja jotka yleensä kulkevat asiointimatkat omalla autolla.

Ostosmatkakustannuksissa voi tapahtua vähentymistä, sillä Lielahden kaupallisen tarjonnan monipuolistuessa asiakkailta on mahdollisuus asioida usean eri alan liikkeessä samalla asiointikerralla. Myöskään niiden alueiden kohdalla, joiden lähiympäristöstä mahdollisesti häviää lähikauppa kilpailun kiristymisen myötä, asiointimatkat eivät merkittävästi pitene, sillä kyseisillä alueilla toimii muita päivittäistavaramyymälöitä.

Vaikutukset terveyteen, turvallisuuteen ja viihtyvyyteen

Alueen ohi ajava ja läpi kulkeva liikenne sekä alueen teollisuustoiminnot aiheuttavat ympäristöhäiriöitä, melua ja päästöjä, jotka vähentävät alueen viihtyisyyttä sekä voivat myös aiheuttaa erilaisia terveydellisiä haittoja. Osayleiskaavan toteutuminen mahdollistaa olevien teollisuustoimintojen säilymisen alueella sekä uusien rakentamisen. Uudet teollisuustoiminnot sijoittuvat kuitenkin kaava-alueen reunoille siten, että niistä aiheutuvat haitat, mm. raskas liikenne on eriytettävissä muusta liikenteestä.

Osayleiskaavan mahdollistama lisärakennusoikeus aikaansaa liikennemäärien kasvun, minkä seurauksena siitä aiheutuvat ympäristöhäiriöt lisääntyvät. Häiriöt kohdistuvat pääasiassa alueella asioiviin sekä osayleiskaava-alueen läheisyydessä asuviin.

Liikennemäärien kasvu on riski liikenneturvallisuuden kannalta, erityisesti alueella kävellen ja pyörällä liikkuvien näkökulmasta. Alueen liikenneongelmat on tiedostettu ja alueen jatkosuunnittelussa pyritään niiden ratkaisemiseen niin, että liikenneturvallisuus voisi alueella nykyiseen nähden parantua.

Ligno Tech Finland Oy:n lignosulfaattitehdas käyttää toiminnassaan vaaralliseksi luokiteltavia kemikaaleja, joista johtuva konsultaatiovyöhyke ulottuu mm. Lielahdenkadun varressa olevalle koululle saakka. Tehtaan toiminnasta on tehty vaara-arviointi sekä turvallisuus selvitys. Tehtaalla on ympäristölupa toiminnalleen ja kaavassa tehdasalueelle osoitettu merkintä T/kem mahdollistaa nykyisen toiminnan jatkumisen.

Osayleiskaava tähtää alueen ilmeen muuttamiseen viihtyisämmäksi mm. rakentamista suuntaamalla ja keskittämällä. Käytännön toimenpiteet ratkaistaan kuitenkin vasta asemakaavatasoisessa ja tonttikohtaisessa suunnittelussa. Toisaalta alueen lisärakentaminen sekä kasvavat liikennemäärät aiheuttavat rauhattomuutta elinympäristöön ja heikentävät siten viihtyisyyttä.

5. KAAVOITUSTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on tarvittavilta osin huomioitu suunnittelussa.

5.1 Seutukaava / Maakuntakaava

Alueella on voimassa 1997 vahvistettu Pirkanmaan 3. seutukaava. Seutukaavassa palvelujen ja hallinnon alueeksi on osoitettu kantatien 65 ja Lielahdenkadun liittymän ympäristö. Muu osa osayleiskaava-alueesta on osoitettu teollisuustoiminnoille. Suunnittelualueelle on seutukaavassa osoitettu aluevaraukset kahdelle pääsähkölinjalle sekä muuntamorakennukselle.

Pirkanmaan liitto on ilmaissut Lielahden osayleiskaavaan liittyvissä viranomaistapaamisissa että, 3. seutukaava on Lielahden osalta vanhentunut. Lielahden osayleiskaavan maankäyttö poikkeaa seutukaavasta enemmän kuin seutukaavan yleispiirteisyys sallii. Osayleiskaavan hyväksymiselle seutukaavasta poiketen on saatu ympäristöministeriön lupa 14.12.2004 päivätyllä kirjeellä, joka on liitetty selostukseen.

Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotus on hyväksytty maakuntavaltuustossa 9.3.2005 ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Maakuntakaavaehdotuksessa esitetty maankäyttö on yhdenmukainen Lielahden osayleiskaavaehdotuksen kanssa.

5.2 Yleiskaava

Maankäyttö:

Alueella on voimassa 27.5.1998 kaupunginvaltuuston hyväksymä ja 12.12.2000 ympäristöministeriön vahvistama yleiskaava. Yleiskaavan vahvistamispäätöksestä jätetyt valitukset eivät koskeneet Lielahden osayleiskaava-aluetta. Yleiskaavassa kantatien 65 ja Enqvistinkadun sekä kantatien 65 ja Possijärvenkadun välinen alue on osoitettu kauppa- ja palveluvaltaisen yritystoiminnan alueeksi. Sellukatuun, Teivaalantiehen ja Turvesuonkadun eteläpäähän rajoittuvat alueet on osoitettu tuotantovaltaisen yritystoiminnan alueeksi. Myllypuronkadun pohjoispuolella Ryydynpohjan asuntoalueen viereinen alue on osoitettu ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman teollisuuden alueeksi. Myllypuronkadun pohjoispuolella kantatien 65 viereinen alue ja Näsijärven ranta-alueisiin rajoittuva M-Real Oyj:n tontti on osoitettu teollisuus- ja varastoalueiksi. Alueelle on osoitettu kaksi 110–400 kV sähkölinjaa. Suunnittelualueen eteläreunaa sivuaa veden hankintaa varten tärkeän pohjavesialueen raja.

Viherverkko ja suojele:

Suunnittelualueella on viheralueena säilytettäväksi alueiksi merkitty Vakosuonpuiston, Isoosuonpuiston ja Viirapuiston muodostama aluekokonaisuus, joka liittyy Ryydynpuistoon, Näsijärven Ryydynpohjan ranta-alueelle sekä Lielahden urheilukenttäalueeseen. Myös Enqvistinpuisto on merkitty viheralueena säilytettäväksi alueeksi. Se liittyy Santalahden rannan puistovyöhykkeeseen sekä Epilänharjun alueeseen, joka on merkittävä viheralueena säilytettävä alue ja osa läntistä keskuspuistoakselia.

Kevyen liikenteen pääreitit on merkitty Lielahdenkadulle, Teivaalantielle ja Myllypuronkadulle. Vakosuonpuistoon on merkitty pääulkoilureitti, joka yhdistää Teivaalanharjun ja Ryydynpohjan virkistysalueet.

M-Real Oyj:n alueella on merkitty suojeltuina kohteina Nottbeck-suvun hautakappeli ja Lielahden kartano ja merkittävänä alueena G.A. Serlachius Oy:n tehdasalue.

5.3 Asemakaava

Suunnittelualue on kokonaisuudessaan asemakaavoitettu. Ensimmäinen asemakaava on osayleiskaava-alueella vahvistettu vuonna 1970 nykyisin M-real Oyj:n omistamalle alueelle. Koko alue saatiin asemakaavoitettua teollisuus- ja varastoalueeksi saman vuosikymmenen alkupuolella.

Alueella on voimassa lukuisia pienialaisia asemakaavoja, joissa alueita on osoitettu pääosin liiketai teollisuustoiminnoille. Eri aikoina alueelle tehdyissä asemakaavanmuutoksissa on teollisuus- ja varastoalueiksi varattuja korttelialueita muutettu liike-, toimisto-, teollisuus- ja varastoalueiksi varsinkin Enqvistinkadun ja Possijärvenkadun eteläpuoleisilla alueilla. Rakennusoikeus on teollisuus- ja varastoalueiden korttelialueilla pääsääntöisesti tehokkuusluvun $e = 0,50$ mukainen. Näillä tonteilla liike- ja toimistorakentamisen osuus kokonaisrakennusoikeudesta on määritelty erikseen. Myöhemmin tehdyissä asemakaavanmuutoksissa, jotka sallivat rajoittamattoman osuuden rakennusoikeudesta liike- ja toimistorakentamiseen, on rakennusoikeus pääsääntöisesti tehokkuusluvun $e = 0,40$ mukainen.

Lielahdenkadun ja Possijärvenkadun liittymän pohjoispuolella on urheilu- ja harrastustoimintaa sekä liike- ja varastotoimintaa palvelevien rakennusten tontti.

M-Real Oyj:n alueella on Nottbeckin suvun hautakappelia ympäröivä tontti merkitty asemakaavassa hautausmaa-alueeksi, jolla sijaitsevaa kulttuurihistoriallisesti arvokasta rakennusta ei saa purkaa. Alueella sijaitsee myös alueen perinteisen ilmeen kannalta merkittäviä Niemen tilan vanhan piha-alueen ympäristössä olevia rakennuksia, joita ei saa purkaa.

Lielahden osayleiskaava-alueella on voimassa yhdyskuntalautakunnan (YLA) 7.2.2006, 36§, hyväksymä rakennuskiellon jatkaminen. Rakennuskielto on voimassa 1.3.2008 saakka asemakaavan laatimista varten.

Lielahden osayleiskaava-alueella on voimassa määräaikaisia rakennuslupia.

5.4 Kaava-aluetta koskeva muu lainsäädäntö

Maankäyttö- ja rakennuslainsäädännön ja kemikaalilainsäädännön tavoitteena on, että onnettomuuksien vaara otetaan huomioon suunniteltaessa alueidenkäyttöä ja rakentamista olemassa olevien vaarallisia aineita käsittelevien tuotantolaitosten läheisyydessä. Kaavoituksessa tulee huolehtia siitä, ettei riskille alttiita toimintoja sijoiteta liian lähelle vaaraa.

M-Realin alueella toimii tällaisena kemikaalia käyttävänä ja varastoivana yrityksenä Ligno Tech Finland Oy, joka katsotaan direktiivin 96/82/EY mukaiseksi laitokseksi. Näille laitoksille on määritelty nk. konsultointivyöhyke, jonka sisällä tapahtuvaan kaavoitukseen ja rakentamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota ja turvallisuuden varmistamiseen tähtäävä asiantuntijalausuntomenettely on tarpeen. Vyöhyke ei ole suoraan käytettävissä suojaetäisyytenä. Ligno Tech Finland Oy:n konsultointivyöhyke on 1 km. Ko. yritys on hakenut ympäristölupaa keväällä 2003.

Ympäristölupa hakemukseen liittyvät raportit: Lignosulfaattituotannon vaarojen arviointi ja Turvallisuusselvityksen kohdassa: Arvio Ligno Tech Finland Oy:n turvallisuustasosta sanotaan:

” Yrityksen toiminnasta aiheutuvia vaaratilanteita henkilökunnalle ja lähiympäristölle on arvioitu vaarojen arviointianalyysin yhteydessä. Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavia tilanteita ei analyysissä tunnistettu. Vaarallisia kemikaaleja käsiteltäessä ei kuitenkaan onnettomuuden mahdollisuutta voida kokonaan poistaa”.

Onnettomuuksien todennäköisyys pidetään mahdollisimman pienenä ammattitaitoisen henkilökunnan avulla, teknisillä järjestelyillä, ennakoivalla kunnossapidolla ja johdon sitoutumisella turvallisuutta edistävään toimintaan. Yritys on varautunut mahdollisten onnettomuuksien seurauksien rajoittamiseen etukäteissuunnittelulla, koulutuksella ja harjoituksilla.

Uusien prosessien ja muutosten suunnittelussa ja toteutuksen yhteydessä huomioidaan mahdolliset vaikutukset turvallisuus-, terveys- ja ympäristöasioihin. Yhteistyö viranomaisten kanssa

varmistaa muutoksien toteutumisen oikean tason mukaiseksi. Turvallisuus- ja ympäristöasioiden parantamiseen on yrityksessä sitouduttu koko konsernin tasolla. Määräaikaisarvioinneilla tehtaan ja konsernin eri tuotantolaitosten välillä tarkkaillaan yrityksen turvallisuustasoa ja tuodaan esille mahdollisia parannuskohteita. Turvallisuusarviointien perusteella yrityksen turvallisuustaso on viime vuosina parantunut huomattavasti. Toteutumassa olevien prosessitekniisten muutoksien ja parannustoimenpiteiden valmistuttua yrityksen turvallisuustaso tulee parantumaan entisestään.

Pirkanmaan ympäristökeskuksessa ratkaistaan vireillä oleva Ligno Tech Finland Oy:n ympäristölupa kevään 2006 aikana. Lupaharkintaa varten ympäristökeskus on hyväksynyt koeajan hajukaasujen polttoon 21.3.-31.11.2005 väliselle ajalle. Koepoltoa koskevan hyväksymispäätöksen mukaisesti tehdas on ilmoittanut koepolton aloittamisesta Länsi Sanomissa 16.3.2005.

6. SUUNNITTELUN VAIHEET

6.1 Suunnitteluorganisaatio

Lielahden osayleiskaavan laatiminen on käynnistetty Tampereen kaupungin ympäristölautakunnan päätöksellä 5.2.2002, 48§.

Osayleiskaavaehdotuksen valmistelu on tehty Tampereen kaupungin yhdyskuntapalveluiden suunnittelupalvelujen yleiskaavoituksessa. Tampereen kaupungin yhdyskuntapalvelujen kaupunkisuunnittelun tilaajina osayleiskaavan laadintaan ovat osallistuneet yleiskaava-arkkitehti Toivo Hankonen (30.6.2005 saakka) sekä yleiskaava-arkkitehti Ritva Kangasniemi.

Yhdyskuntapalvelujen suunnittelupalvelujen henkilöstöstä työhön ovat osallistuneet kaavoituspäällikkö Veikko Vänskä, apulaisyleiskaava-arkkitehti Taru Hurme (asemakaavoituksen aluealuearkkitehtinä 31.10.2005 saakka) sekä arkkitehti Pia Hastio. Luontoselvityksen on tehnyt suunnittelupalvelujen ympäristösuunnittelija Kari Korte. Karttojen piirtämistehtävistä ovat vastanneet suunnittelupalvelujen kaavoitusavustajat Pirjo Palokangas ja Maikki Jokinen.

Liikennesuunnittelun asiantuntijoina työssä ovat olleet mukana Tampereen kaupungin yhdyskuntapalvelujen kaupunkisuunnittelun tilaajina liikennesuunnittelijat Jukka Kyrölä ja Mika Kulmala.

Suunnittelukeskus Oy Tampereen toimisto on vastannut maankäytön suunnittelusta ja kaavaan liittyvien erillisselvitysten laatimisesta osayleiskaavaluonnokseen 3 ja sitä edeltävissä kaavan vaiheissa. Toimisto on lisäksi laatinut osayleiskaavaan liittyvän selvityksen hulevesien hallinnasta. Liikenne-ennusteet on tehty Tampereen teknillisen yliopiston liikenne- ja kuljetustekniikan laitoksella.

Osayleiskaavatyö on edennyt seuraavasti:

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 2.1.2002.
- Yrityskysely keväällä 2002.
- Kaavoitusyksikkö asetti osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville 21.2.-6.3.2002 väliseksi ajaksi.
- Yleisötilaisuus 7.3.2002, osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä aluerajauksen esittely.
- Viranomaisneuvottelu 19.3.2002, osallistumis- ja arviointisuunnitelma.
- Viranomaisneuvottelu 5.6.2002, sopeutuminen seutukaavaan.
- Yleisötilaisuus 14.8.2002, luonnosvaihtoehtojen 1 ja 2 esittely.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tarkistettu 26.8.2002, aluerajauksen ja aikataulun osalta.
- Alustavat Lielahden osayleiskaavaluonnokset valmistuivat 27.8.2002.
- Tampereen kaupunki asetti ympäristölautakunnan päätöksellä 10.9.2002, 371§, osayleiskaavavaihtoehdot 1 ja 2 sekä nykytilanne-vaihtoehdon nähtäville 12.9.-14.10.2002 väliseksi ajaksi.
- Viranomaisneuvottelu 1.11.2002, ennakkolausunnot.
- Viranomaisneuvottelu 13.12.2002, maankäyttö.
- Nähtävillä olleiden vaihtoehtoisten luonnosten pohjalta laadittu osayleiskaavaluonnos 3 valmistui 24.6.2003.
- Tampereen kaupunki, ympäristölautakunnan päätös 1.7.2003, 283§, palautti asian yksimielisesti uudelleen valmisteltavaksi.
- Uudelleen valmisteltu osayleiskaavaluonnos 3 valmistui 5.9.2003.
- Tampereen kaupunki, ympäristölautakunnan päätös 9.9.2003, 391§, palautti asian yksimielisesti uudelleen valmisteltavaksi.

- Tampereen kaupunki, kaupunginjohtajan päätös, 15.9.2003, 614§, ottaa kaupunginhallituksen käsiteltäväksi ympäristölautakunnan 9.9.2003 pöytäkirjan 391§ kohdalla tekemän päätöksen.
- Tampereen kaupunki, kaupunginhallituksen päätös, 22.9.2003, 574§, päätti jättää asian yksimielisesti pöydälle.
- Tampereen kaupunki, kaupunginhallituksen päätös, 29.9.2003, 599§, hyväksyi yksimielisesti Lielahden osayleiskaavaluonnoksen 3 ja päätti asettaa sen nähtäville MRL:n 30§:n mukaisesti.
- Osayleiskaavaluonnos 3 oli nähtävillä 16.10.-17.11.2003 välisen ajan. Luonnoksesta saatiin 35 kirjallista mielipidettä ja 15 pyydettyä lausuntoa.
- Viranomaisneuvottelu 3.2.2004 Pirkanmaan ympäristökeskuksen kaavalausunnosta.
- Pirkanmaan ympäristökeskuksen kaavalausunnon johdosta Tampereen kaupunki jätti Ympäristöministeriölle Lielahden osayleiskaavan hyväksymistä koskevan suostumuspyynnön 7.6.2004.
- Ympäristöministeriö antoi hyväksymispäätöksen 14.12.2004 Tampereen kaupungin hakemukseen Lielahden osayleiskaavan hyväksymisestä seutukaavasta poiketen.
- Tampereen kaupunki, kaupunginhallituksen suunnittelujaosto, 23.5.2005, 41§, käsittelee ja hyväksyi osayleiskaavaehdotuksen luonnoksen.
- Lielahden osayleiskaavaehdotus valmistui 27.6.2005.
- Osayleiskaavaehdotus asetettiin KH:n päätöksellä nähtäville 11.8.-16.9.2005 väliseksi ajaksi. Ehdotuksesta jätettiin nähtävilläoloaikana 9 pyydettyä lausuntoa ja 14 muistutusta.
- Pirkanmaan ympäristökeskuksen lausuntoa koskeva epävirallinen neuvottelu käytiin 23.11.2005.
- Palautteen perusteella tarkistettu Lielahden osayleiskaavaehdotus valmistui 10.2.2006. Tarkistettu osayleiskaavaehdotus sekä osayleiskaavaehdotuksesta saatu palaute lähetettiin MRL:n 66§ 2 mom. perusteella pidettävään viranomaisneuvotteluun osallistuville.
- MRL:n 66 § 2 mom. Mukaan pidetty viranomaisneuvottelu on käyty 16.3.2006, neuvottelun muistio on kaavaselostuksen liite 3.
- Lielahden osayleiskaavaehdotus valmistui 29.3.2006.
- Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi 19.4.2006 Lielahden osayleiskaavaehdotuksen
- Kaupunginvaltuuston päätöksestä valitettiin Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valituksen.
- Korkein hallinto-oikeus päätti 27.2.2008 olla muuttamatta hallinto-oikeuden päätöstä. Lielahden osayleiskaava tuli voimaan 8.5.2008 annetulla kuulutuksella.

6.2 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Lielahden osayleiskaavatyössä on sovellettu erilaisia osallistumiskäytäntöjä laajan osallistumisen mahdollistamiseksi. Vaikutusalueen laajuuden vuoksi osallisista ei ole koottu osallisryhmää, sen sijaan kaavasta tiedottamista on lisätty, mm. alueen maan- ja kiinteistönomistajia sekä alueella toimivia yrityksiä on konsultoitu kaavan etenemisestä. Tämän lisäksi kaikilla halukkailla on ollut mahdollisuus henkilökohtaiseen keskusteluun suunnittelijoiden kanssa.

6.3 Osalliset

- Tampereen läntisten kaupunginosien asukkaat
- Läntisten Tampereen kaupunkiseudun kuntien asukkaat
- Alueen kiinteistöjen- ja maanomistajat
- Alueella toimivat yritykset ja yhdistykset
- Vaikutusalueella toimivat yritykset
- Alueella tai sen lähellä asioijat, työskentelevät ja koulua käyvät
- Naapurikunnat: Ylöjärvi, Nokia, Pirkkala, Mouhijärvi, Hämeenkyrö, Viljakkala, Kuru

- Viranomaiset: Ympäristöministeriö, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan ympäristökeskus, Hämeen tiepiiri, Museovirasto, Ratahallintokeskus, Aluepelastuslaitos, Turvatekniikan keskus
- Tampereen kaupungin eri hallintokunnat

6.4 Tiedottaminen

Osayleiskaavasta on tiedotettu seuraavasti:

- Kaupungin kuulutuksissa Aamulehdessä, Demarissa, Tamperelaisessa ja Länsi sanomissa
- Kaavaluonnosten ja kaavaehdotuksen nähtävillä olosta on tiedotettu kirjeitse kaikille alueen maanomistajille
- Kaavaluonnokset ja kaavaehdotus on asetettu nähtäville, palvelupiste Frenckelliin ja Lentävänniemen kirjastoon
- Kaupungin internet-kotisivuilla
- Vuoden 2002-2006 kaavoituskatsauksissa

6.5 Viranomaisyhteistyö

Osayleiskaavatyön laatimisen aikana on käyty viranomaisneuvotteluja, joihin on kutsuttu Ympäristöministeriö, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan ympäristökeskus, Hämeen tiepiiri, Museovirasto, Ratahallinto-keskus, Aluepelastuslaitos ja Turvatekniikan keskus.

6.6 Yrityskysely

Yleiskaavatyön pohjaksi suoritettiin yrityskysely alkuperäisen kaava-alueen yrityksille ja kiinteistönomistajille keväällä 2002. Kyselylomakkeita lähetettiin 215 kappaletta ja vastauksia saatiin 57 kpl, jolloin kyselyn vastausprosentti oli 26,5 %.

Palautusprosenttia ei voi pitää kovin hyvänä, joten tuloksia on tarkasteltava enemmänkin suuntaa antavina. Toisaalta on todettava, että osa yrityksistä on myös kiinteistöjen omistajia ja monet näistä palauttivat vain yhden kyselylomakkeen. Yhteenveto yrityskyselyn tuloksista liitteenä (erillisen raportin liite 3).

Tiivistelmänä yrityskyselystä voidaan todeta, että erityisesti kaupan alalla alueeseen oltiin erittäin tyytyväisiä. Myös teollisuusyritykset olivat pääosin tyytyväisiä, mutta laajennusmahdollisuuksien puute ja kaupan voimakas kasvu alueella koettiin jossain määrin ongelmallisena. Myös väljempää toimintaympäristöä etsivät yritykset halusivat kuitenkin löytää uudet tilat ensisijaisesti Lielahden alueelta. Ensisijaisina kehittämistarpeina pidettiin liikennejärjestelyjen ja ympäristön viihtyisyyden parantamista.

6.7 Yleisötilaisuudet

Ensimmäinen yleisötilaisuus pidettiin 7.3.2002. Tilaisuudessa oli 81 ihmistä. Yleisön taholta vastustettiin voimakkaasti alueiden osoittamista asumiselle. Kannatusta sen sijaan sai olevien toimintojen turvaaminen ja tilan lisääminen pienteollisuudelle. Aasukkaat toivovat enemmän palveluita, mutta ylöjärveläisen asukkaan kommentissa palveluiden lisäämisellä todetaan olevan epäedullinen vaikutus Ylöjärven palveluille. Tilaisuudessa kommentoitiin alueen ruuhkaisuudesta ja toivottiin lisää liikennevaloja. Alueen epäesteettisestä ulkonäöstä kommentoitiin myös, johon ratkaisuksi esitettiin mm. rakennusoikeuden lisäämistä.

Toinen yleisötilaisuus pidettiin 14.8.2002. Tilaisuudessa esiteltiin kaksi maankäyttöluonnosta. Paikalla oli 31 ihmistä. 2-vaihtoehdossa esitetty kahden uuden hypermarketin lisääminen Lielahden ei saanut kannatusta lähinnä liikenteen lisääntymisestä aiheutuvien ongelmien vuoksi. Possijärvenkadun katkaisua ei kannatettu yrittäjien toimintaedellytyksiä heikentävänä. Teivaalantien liikenteen lisääntyminen huolestuttaa varsinkin ympärillä olevien asuntoalueiden asukkaita ja liikenteen rajoittamista toivottiin. Kevyen liikenteen ja viheralueiden puolesta esitettiin myös kommentteja.

Lielahden osayleiskaavaluonnos esiteltiin yleisötilaisuudessa 23.10.2003. Tilaisuuteen osallistui 52 henkilöä.

Osayleiskaavaehdotusta esiteltiin avoimien ovien tilaisuudessa 17.8.2005.

6.8 Valmisteluvaiheen kuuleminen

Lielahden osayleiskaavan luonnosvaihtoehdot olivat nähtävillä 12.9.-14.10.2002. Luonnoksista pyydettiin lausunnot viranomaistahoilta, naapurikunnilta, kansalaisjärjestöiltä sekä kaupungin eri hallintokunnilta. Vaihtoehdoista saatiin yhteensä 20 mielipidettä ja 23 kannanottoa.

6.9 Valmisteluvaiheen kuulemisen yhteydessä saadut mielipiteet ja lausunnot:

Yksityishenkilöiden esittämiä mielipiteitä jätettiin 8 kappaletta. Maanomistajilta ja kaupan intressitahoilta saatiin 10 mielipidettä, lisäksi yksi alueella toimiva yritys ja yhdistys jättivät mielipiteet.

Maanomistajien mielipiteet kohdistuivat pääsääntöisesti aluevarausmerkintöihin omistamallaan maa-alueella. Kaupan intressit kohdistuivat lähinnä yksiköiden sijoituspaikkoihin Lielahdessa. Mielipiteissä suurimman huomion sai liikenteestä johtuvat ongelmat ja mahdollinen liikenteen lisäys. Kaupallisten palveluiden lisäämistä kannatettiin ja vastustettiin yhtä paljon. Alueen kaupallisten palveluiden kehittämistä enemmän toivottiin Lielahden alueen laadullista kehittämistä ja esimerkiksi viheralueiden lisäämistä.

Lausunnon vaihtoehtoisista kaavaluonnoksista jättivät:

Pirkanmaan liitto, Museovirasto, Ratahallintokeskus, Aluepelastuslaitos, Turvatekniikan keskus, Hämeen tiepiiri, Nokian ja Ylöjärven kaupungit, Tampereen sähkölaitos, Tampereen hallintokunnista ympäristövalvonta, kuntatekniikka- ja liikennesuunnittelu ja puistoyksikkö, Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys, Lielahden yrittäjäyhdistys, Rientolan Setlementtiyhdistys sekä Ryydynpohjan ja Pohtolan omakotiyhdistykset.

Lausunnoissa on kiinnitetty huomioita erityisesti kaavaratkaisun vaikutuksiin liikenneolosuhteissa sekä alueen sisällä että kantatiellä 65 ja ympäröivillä asuntoalueilla. Myös kaavaratkaisun mahdollistavaa kaupan laajentumista pidetään uhkana ympäröivien alueiden kaupallisten palveluiden säilymiselle.

Lisäksi lausunnoissa on mainittu sähköverkon muuttamisesta aiheutuvien kustannus- ja turvallisuusvaikutusten huomioiminen. Lausunnoissa on myös kiinnitetty huomioita alueen yleisilmeen kohentamisen tarpeeseen.

6.10 Lielahden osayleiskaavaluonnoksesta saadut mielipiteet ja lausunnot

Lielahden osayleiskaavaluonnos oli nähtävillä 16.10.-17.11.2003. Luonnoksesta pyydettiin lausunnot viranomaistahoilta, naapurikunnilta, kansalaisjärjestöiltä sekä kaupungin eri hallintokunnilta.

Osayleiskaavaluonnoksesta jätettiin yhteensä 35 mielipidettä. Yksityishenkilöiden esittämiä mielipiteitä jätettiin 7 kappaletta, alueella vuokratiloissa toimivista yrittäjistä 11 jätti mielipiteensä, omistamassaan kiinteistössä toimivista yrittäjistä 5 jätti mielipiteen. Näiden lisäksi mielipiteen jätti 13 alueella olevan kiinteistön omistajaa.

Asukkaiden mielipiteissä tuotiin esille mm. alueen liikenne- ja ympäristön viihtyvyyteen liittyviä ongelmia. Kaupallisten palveluiden laajentamista ei nähdä tarpeelliseksi, mutta toisaalta alueen kehittämistä pidetään positiivisena asiana.

Yrittäjien mielipiteissä on tuotu esiin liikenteen sujuvuuteen liittyviä asioita. Yrittäjät kommentoivat myös aluevarausmerkinnöistä ja rakennusoikeuden määrittelystä.

Kiinteistöjen omistajat esittävät eniten mielipiteitä rakennusoikeuden määrän laskemista vastaan, lisäksi osayleiskaavan käyttötarkoituserkinnät eivät kaikin osin tyydytä. Mielipiteistä tulee paljolti esille myös se, että alueen kehittäminen koetaan positiivisena asiana ja ehdotetaan liikennejärjestelyihin parannuksia.

Kaavaluonnosta koskevia lausuntopyyntöjä jätettiin yhteensä 43 kpl. Lausunnonantajista 14 kommentoi kaavaratkaisusta.

Tampereen kaupungin ympäristölautakunta pitää kaavan laatimista perusteltuna ja aluekeskustan aluetta hyvänä. Erityshuomioita tulisi kiinnittää maanomistajien tasapuoliseen kohteluun. Paljon tilaa vaativan erikoiskaupan todellinen tarve ja sijoittuminen alueella tulisi selvittää tarkemmin. Liikennesuunnitteluun tulisi kiinnittää enemmän huomioita ja joukkoliikennevaraus tulisi esittää lausunnon mukaan toisella tavalla.

Pirkanmaan liitto mainitsee launnossaan maakuntakaavan luonnoksen, jossa Lielahden alue on esitetty Tampereen alakeskuksena liikenteellisen saavutettavuuden ja monipuolisten kaupallisten palveluidensa vuoksi. Päivittäistavarakaupan osalta Lielahden osayleiskaavaluonnos on maakuntakaavan periaatteiden mukainen, mutta liiton näkemyksen mukaan erikoistavarakaupan osalta kaupunkiseudulla on muodostumassa ylimitoitusta, jonka vuoksi kokonaistilanteen hallinta edellyttää yleiskaavassa koko kaupunkiseutua koskevien vaikutusarviointien tarkempaa selvittelyä ja hankkeiden ajoituksen huolellista arviointia.

Erikoiskaupan myyntipinta-alan lisäys tuo liiton näkemyksen mukaan lisäongelmia alueen jo entisestään ruuhkaiseen liikenteeseen, jonka vuoksi sekä rantaväylän kehittämissuunnitelman että pikaraitiotienselvityksen johtopäätökset tulisi olla käytettävissä Lielahden lopullista erikoiskaupan kerrosalamäärää päätettäessä.

Pirkanmaan ympäristökeskus ilmoittaa launnossaan, että osayleiskaavan hyväksyminen esitetystä muodostaan edellyttää maankäyttö- ja rakennuslain 210 §:n toisen momentin mukaista ympäristöministeriön suostumusta.

Launnossa kiinnitetään erityistä huomiota kaavaratkaisussa toteutuviin valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, joista lausunto ottaa esille kaupunkiseuduilla toimivan liikennejärjestelmän sekä palvelujen saatavuutta edistävän keskusjärjestelmän ja palveluverkon sekä siihen kytkeytyvän suuryksiköiden sijoittumisen selvittämisen. Vastaavasti maankäyttö- ja rakennuslaki asettaa yleiskaavan sisältövaatimuksia mm. palveluiden saatavuuden sekä liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarkoituksenmukaisen järjestämisen.

Launnossa todetaan Lielahden kaavaratkaisusta, että esitetty periaate keskustamaisen alueen muodostamisesta Lielahdenkadun pohjoispuolelle palvelee hyvin alueidenkäyttötavoitetta, mutta että päivittäiskaupan kerrosalaa tulee pienentää siten, että lähipalvelujen saatavuus Lielahden lähivaikutusalueella voidaan turvata. Alueen saavutettavuutta tulisi lisäksi tarkastella nykyistä laajemmin joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen näkökulmasta.

Lielahden alueelle osoitettu erikoiskaupan kerrosalan lisäystä pidetään launnossa huomattavan suurena. Tältä osin erikoiskaupan mitoitusta tulisi tarkastella osana laajempaa, koko kaupunkiseutua koskevaa paljon tilaa vievän kaupan sijoitussuunnitelmaa.

Ympäristöön liittyvistä erityiskysymyksistä launnossa todetaan, että Lielahden teollisuusalueen ja kantatien 65 välisen viheraluemerkinnän tulisi tarkentua luonnonarvojen säilyttämiseen. Hulevesikysymystä tulisi lausunnon mukaan tarkastella alueen osalta kokonaisuutena siten, että alueen kaavoituksessa huomioidaan tarve sadevesien osittaiseen imeyttämiseen kiinteistöjen alueella sekä hallittu poisjohtaminen vaarantamatta pohjaveden laatua. Kaavan vaikutusten arviointia tulisi laajentaa kattamaan myös luonnonarvoihin ja rakennettuun ympäristöön kohdistuvat vaikutukset.

Hämeen tiepiirin launnossa kerrotaan käynnissä olevasta rantaväylän kehittämisselvityksestä, jossa tutkitaan mm. tien varren nykyinen ja tulevaisuuden maankäyttö. Lielahden alueen maankäytön kehittyessä olisi ensivaiheessa varauduttava nykyisiin liikennejärjestelyihin kantatiellä 65. Tiepiirin lausunnon mukaan uuden kantatien 65 suuntaisen rinnakkaistien rakentaminen maankäytön toteuttamisen aikataulussa voisi kuitenkin Talli-liikennemallitarkastelun mukaan mahdollistaa kantatien liittymien toimivuuden tyydyttävästi nykyisilläkin järjestelyillä.

Tiepiiri toteaa lausunnossaan, että Lielahden maankäyttö- ja liikenneverkkoratkaisulla on pyrittävä parantamaan niin alueen sisäisiä kuin alueelta suuntautuvia joukkoliikenteen sekä kevyen liikenteen yhteyksiä. Raideliikenne- ja liikenneverkkoratkaisulla voisi olla vaikutuksia Lielahden alueen sekä Tampereen rantaväylän (kt 65) joukkoliikenne- ja kevyen liikenteen ratkaisuihin sekä tätä kautta jossain määrin myös yksityisautoiluun. Raideliikenneselvityksessä onkin tutkittava mahdollisen pikaraitiotieliikenteen vaikutukset nykyiseen joukkoliikenteeseen ja yksityisautoiluun.

Fingrid Oyj on pyytänyt huomioimaan, että YVA-menettely on aloitettu 400 kV voimajohdolle Ulvila-Kangasala, yhdessä vaihtoehdoista johto sijoittuisi Lielahden alueelle.

Ylöjärven kaupungin mukaan kaupan mitoituksen Lielahdessa tulee perustua maakuntakaavaan, eikä sitä voida ratkaista yhden kunnan osayleiskaavassa. Lausunnossa esitetään, että kaupan mitoituksella on haitallisia vaikutuksia Ylöjärven ja Nokian kuntakeskuksille ja että erikoiskaupan lisäys aiheuttaa haitallisia vaikutuksia Tampereen ydinkeskustalle. Lausunnossa todetaan vielä, että päivittäistavarakaupan lisäyksen toteutumiselle on asetettava aikarajoitus, ei ennen vuotta 2010. Liikenneongelma on ratkaistu hyvin, kaupunkikuvan kehittäminen on tärkeää, koska alue on keskeinen osa Tampereen sisääntuloa.

Nokian kaupungin lausunnon mukaan kaavassa esitetyt aluevaraukset poikkeavat seutukaavasta ja siksi seutukaavasta poikkeamiselle on saatava YM:n suostumus tai maankäyttö on ratkaistava maakuntakaavassa, eikä yhden kaupungin yleiskaavan muutoksella. Lausunnossa esitetään, että luonnoksessa esitetty maankäyttö keskittää liikaa kaupallisia palveluja Lielahden, joka on jo nyt palvelutarjonnaltaan riittävä ja kattava.

Lielahden yrittäjät ry pitää liikenne- ja liikenneverkkoratkaisuja oikeina mutta korostaa, että uusi väylä on rakennettava samanaikaisesti hyperien kanssa samoin kuin eritasoliittymät Pohjanmaantielle. Yhdistys esittää käyttötarkoituksien muuttamista TP-4, ja PK-4 alueilla.

Rientolan setlementti ry esittää, että Possijärvenkatua ei saa laittaa umpeen ja että kulku kouluilta Rientolaan tulee olla turvallinen lapsille.

Tampereen kaupungin kulttuuri- ja nuorisotoimi esittää, että puistoalueiden toiminnallisiin mahdollisuuksiin pitää kiinnittää huomioita ja turvallisia kevyenliikenteen väyliä tulee lisätä.

Tampereen kaupungin kuntateknikka- ja liikennesuunnittelu esittää, että kaavassa tulee huomioida kantatie 65:n kehittämisselvityksen ratkaisut. Esitettyä rinnakkaisväylää pidetään hyvänä. Lisäksi todetaan, että kaava-alueella ei voida ratkaista siten, että ruuhkia ei olisi minään vuorokauden aikana.

Tampereen Sähkölaitos esittää, että kaava-alueella oleva 110 kV ilmajohto on merkittävä nykyiselle paikalleen, ja johtoalueesta johtuva käyttörajoitus on huomioitava asemakaavoituksen yhteydessä.

Liikennelaitos esittää huomionaan Lielahden osayleiskaavasta joukkoliikenteen vähäisen huomioimisen valmisteluaineistossa. Uuden joukkoliikenneyhteyden saaminen keskustasta Lielahden kautta Haukiluoman/Kalkun suuntaan edellyttää sujuvuutta uudelta rinnakkaisväylältä.

6.11 Vastineiden ja toimenpiteiden tiivistelmä

Lielahden osayleiskaavaluonnoksesta saadun palautteen perusteella Tampereen kaupunki on pyytänyt ympäristöministeriön suostumusta osayleiskaavan hyväksymiseksi seutukaavasta poiketen. Suostumuskirjelmästä pyydettiin erikseen naapurikuntien, Pirkkalan, Nokian ja Ylöjärven lausunnot, jotka olivat samansuuntaiset kaavaluonnoksesta saatujen lausuntojen kanssa. Ympäristöministeriö on antanut hyväksymispäätöksen 14.12.2004.

Lielahden osayleiskaavassa ratkaistavista asioista oleellisia kysymyksiä ovat Lielahden asema Tampereen aluekeskusrakenteessa, kaupallisten palveluiden kokonaismoituksen määrittäminen

osana läntistä kaupunkiseutua sekä alueella tämänhetkisten liikenteellisten ongelmakohtien ratkaiseminen.

Länsi-Tampereella tapahtunut aluekeskusrakenne on kehittynyt siten, että kaupallisten palveluiden osalta keskittyminen on kohdistunut Lielahden. Tesoman merkitys aluekeskuksena on edelleen merkittävä erityisesti monipuolisten julkisten palveluiden vuoksi ja Tampereen kaupunki kehittää kumpaakin, sekä Lielahden että Tesomaa, samantasoisina alakeskuksina. Pirkanmaan maakuntakaavaehdotuksessa Länsi-Tampereen alakeskusrakenne noudattaa tapahtunutta kehitystä ja Tampereen kaupungin tavoitteita siten, että myös Lielahden on merkittävä keskustoimintojen alakeskus.

Kaupallinen kokonaisuus Lielahden osayleiskaavassa perustuu Tampereen kauppatilaryöryryhmän vuonna 2001 teettämään kaupan mitoitus- ja sijoitus selvityksen, joka puoltaa yhden uuden hypermarkettiyksikön sijoittumista kaupunkiseudun länsiosaan. Osayleiskaavaa varten laaditun kaupallisten vaikutusten arvioinnin perusteella kaava ei aiheuta oleellisia vaikutuksia ympäristön päivittäistavarakaupalle. Erikoistavarakaupan osalta alueen kehittyminen suunnataan pääsääntöisesti paljon tilaa vaativalle erikoiskaupalle, jota ei voida sijoittaa kuntakeskuksiin, ja keskustahakuisten erikoiskaupan laajentumisvara on kaavaehdotuksessa selvästi rajoitettu aluekeskukseen ja hypermarketteihin. Todelliseksi keskustaksi toteutuessaan on luontevaa, että Lielahden sijoittuu myös keskustahakuista erikoiskauppa, sillä monipuoliseksi keskustakokonaisuudeksi rakentuessaan kaupunkikivalliset ja toiminnalliset vaatimukset edellyttävät riittävää joustavuutta toimintamahdollisuuksissa. Lielahden tavoiteltu monipuolinen palvelutarjonta on jo osittain löydettävissä alueelta, mutta vasta nyt osayleiskaavan laatimisen yhteydessä alueen kaupallisuuden lisääntymisen vaikutuksia arvioidaan.

Osayleiskaavaluonnoksen toteutumisesta aiheutuvat kaupalliset vaikutukset on esitetty arvioinnissa siten, että sallitut myyntipinta-alan lisäykset toteutuvat kokonaisuudessaan vuoteen 2010 mennessä. Arviointiin liittyy kuitenkin epävarmuustekijänä kaupan hankkeiden toteutumisen aikataulu, jota nykytilanteessa ei voida ennakoita tarkasti. Vaikutusten voidaan olettaa olevan ostovoiman suuntautumisen suhteen pienemmät tarkasteluajanjaksoa pidemmällä aikavälillä. Viimeisin erikoiskaupan kehittymistä ennakoiva selvitys Tampereen kaupunkiseudulta on valmistunut 1.4.2004 kun Pirkanmaan liitto teetti maakuntakaavoitusta varten tarkistuksen Tampereen kaupunkiseudun kaupan mitoitus- ja sijoitus selvitykseen. Selvityksessä on käytetty kahta tarkasteluajanjaksoa, joista myöhäisempi ulottuu vuoteen 2020 saakka. Selvityksen mukaan kaupunkiseudun länsiosassa on ostovoiman kasvun mahdollistamaa erikoiskaupan vajausta vuoteen 2010 mennessä n. 54.000-64.000 k-m² ja vuoteen 2020 mennessä n. 68.000-80.000 k-m² (luvuissa ei ole mukana moottoriajoneuvojen kauppaa). Laskelmat perustuvat ostovoiman kasvuennusteisiin, jotka selvityksen mukaan ovat parhaiten suuntaa antavia kaupunkiseudun länsiosassa merkittävän ulkopuolelle siirtyvän ostovoiman vuoksi. Siirtymä kohdistuu huomattavassa määrin Tampereen keskustaan, ilman tätä siirtymää kaupunkiseudun länsiosien laskennallinen erikoiskaupan lisäys olisi vuoteen 2020 mennessä 156.000-184.000 k-m².

Lielahden osayleiskaavan maankäyttöratkaisu on toimiva ja taloudellinen yhdyskuntarakennetta kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti edistävää ratkaisu, joka on yksi valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden keskeisimmistä pyrkimyksistä. Lielahden osayleiskaavaratkaisussa ei varata uusia alueita rakentamisen piiriin vaan olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä tehostetaan, jonka vuoksi esitetty maankäyttöratkaisu ei aiheuta tarpeetonta kaupunkiseudun rakenteellista hajautumista. Myös osayleiskaavaan sisältyvät vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat liikenteellisesti keskeiselle jo kaupalliseksi keskittymäksi rakentuneelle alueelle yhdyskuntarakenteen sisälle.

Kaavaluonnosta koskevista kiinteistöjen omistajien kommentista huomattava osa käsitteli tonttien rakennusoikeus- ja käyttötarkoitussivaita. Kaavoituksen yksi keskeisistä periaatteista on kiinteistönomistajien tasapuolinen kohtelu. Yleiskaavatasolla kiinteistönomistajien tasapuolisen kohtelun ohella on oleellista, että kaavoituksella muodostettava kaupunkirakenne on tarkoituksenmukaista.

Tonteilla jo tapahtuneet käyttötarkoituksen muutokset sekä maanomistajien esitykset on huomioitu osayleiskaavaehdotuksessa siltä osin kun ne palvelevat kaupunkirakennetta kokonaisuudessa. Rakennetuilla, nykyisin teollisuustontiksi asemakaavoitetuilla tonteilla osayleiskaavaehdotuksen aluevarausmerkintä antaa monipuolisemmat mahdollisuudet kehittää toimintaa kuin nyt muutettavan kantakaupungin yleiskaavan merkintä, joka muuttuu tontin kohdalla tuotantovaltaisen yritystoiminnan alueesta (T-3) työpaikka-alueeksi (TP-4).

Lausunnoissa ja mielipiteissä on paljon liikennettä koskevia kommentteja joissa esitetään myös ratkaisuesimerkkejä. Lielahden osayleiskaavassa esitetään ratkaisua alueen läpikulkevan ja sisäisen liikenteen ongelmiin. Liikenneratkaistu perustuu ns. rinnakkaisväylään Enqvistinkadun ja Turvesuonkadun välille. Väylä tukeutuu lännessä Myllypuronkadun eritasoliittymään, idässä osayleiskaavaan sisältyy aluevaraus Enqvistinkadun eritasoliittymän rakentamiselle.

Joukkoliikenteen kehittäminen Lielahden alueella riippuu alueen maankäytön ohella paljolti rantaväylän ja pikaraitiotien kehittymisestä. Lielahden sisäiset maankäyttöratkaisut, aluekeskustatoimintojen alue ja hypermarkettien sijoitus, antavat hyvät edellytykset linja-autoliikenneyhteyksien kehittämiseksi Länsi-Tampereen suunnalla. Joukkoliikenteen kehittämistarve esitetään 2004 valmistuneen Raideprojektihankkeen mukaisena pikaraitiotienä. Yksityiskohtaisten toimenpiteiden osalta liikenteen kehittämistä edellytetään tarkemman asemakaavasunnittelun yhteydessä.

Luonnonsuojelullisesti arvokkain alue on kantatien 65 pohjoispuolella oleva Enqvistinpuistoksi nimetty alue, jolle on merkitty luonnonympäristön säilyttämistä sisältävä osayleiskaavan aluevarausmerkintä.

Osayleiskaavassa osoitettuja aluevarauksia ja toimintoja määriteltäessä on huomioitu lähiympäristön asuinalueiden häiriöttömyys sekä luontevat liikkumisyhteydet uudelle keskusta-alueelle sekä ympäröiville virkistysalueille ja palveluihin. Yleisnäköyksen kehittämistä on ideoitu erillisissä kaupunkikuvan ja liikenneympäristön parantamissuunnitelmissa. Suunnitelmien pohjalta osayleiskaavaan on sisällytetty määräyksiä, jotka ohjaavat jatkossa Lielahden alueen asemakaavoitusta ja rakentamista.

Olemassa olevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja ympäristöt merkitään suojeltaviksi.

Yva-menettelyn mukainen Ulvila-Kangasala välinen 400 kV:n voimajohto on esitetty maakuntakaavaehdotuksessa eteläisen vaihtoehdon mukaisesti, ja ei näin ollen koske Lielahden osayleiskaava-aluetta.

Osayleiskaavaluonnoksesta jätetyistä mielipiteistä ja lausunnoista sekä niiden vastineista on laadittu erillinen raportti, joka on kaava-asiakirjojen liitteenä (erillisen raportin liite 5).

6.12 Osayleiskaavaehdotus

Lielahden osayleiskaavaehdotus oli nähtävillä 11.8.-16.9.2005.

Lausunnon jättivät: Pirkanmaan ympäristökeskus, Pirkanmaan liitto, Hämeen tiepiiri, Museovirasto, Ylöjärven kaupunki, Lielahden yrittäjät ry, Pirkanmaan maakuntamuseo, Tampereen kaupunki / Rakennusvalvonta ja Tampereen kaupungin liikennelaitos

Muistutuksen jättivät: Lasse Helin, Matti Laine, Matti Järvinen, Toyota Motor Finland Oy, Kyösti Suova, Teija Jortama, Taisto Jokinen, Esko Säynäväjärvi, Tamrex Oy, Tam-Rakenne Oy, Susanna Gröhn, Juha Heinisaari, Tomas Ray ja Pauli Jokinen

Muistutukset käsittelevät pääasiassa kaikkia liikennemuotoja koskevia toiminnallisia ja toteutuksen aikataulullisia kysymyksiä. Liikenneverkon toimivuutta edistävänä toimenpiteenä esitettyä 2+2 – kaistaista rinnakkaisväylää on pidetty välttämättömänä ja sen rakentamista kokonaisuudessaan edellytetään mm. viranomaistahojen lausunnoissa. Lausunnoissa todetaan myös painollisesti, että toteutuksen ajankohta on sidottava hypermarketin toteutukseen. Viranomaistahojen lausunnoissa on esillä myös joukkoliikenteen kehittämisedellytysten huomioonottaminen.

Yksityishenkilöiden ja yritysten edustajien muistutuksissa on kannettu huolta uuden rinnakkaisväylän rakentamisen vaikutuksesta yksityisiin kiinteistöihin. Turvesuonkadulla katualueen laajennuksen pelätään kohdistuvan kiinteistöjen alueelle ja jopa rakennusten päälle. Lisäksi yksityishenkilöt muistuttavat liikenneturvallisuuden heikentymisestä liikenteen lisääntyessä ja että alueella tulisi toteuttaa toimenpiteitä kevyen liikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Kaavapalautteesta on valmistettu tiivistelmät ja niiden vastineet, jotka on koottu selostuksen liitteeksi 2. Kaavapalautte kokonaisuudessaan on katsottavissa osoitteessa:

<http://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/lielahti.html>

6.13 Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset ja tarkistukset

Lielahden osayleiskaavaa on tarkistettu ehdotuksesta saadun palautteen perusteella. Ympäristökeskuksen ja Tampereen kaupungin välisessä, ympäristökeskuksen kaavalausuntoa koskeneessa, epävirallisessa neuvottelussa käsiteltiin mahdollisia kaavaan tehtäviä tarkistuksia. Neuvottelussa todettiin, että tarkistusten johdosta ei ole tarpeellista asettaa kaavaehdotusta uudelleen nähtäville.

27.6.2005 päivättyyn Lielahden osayleiskaavaehdotukseen tehdyt tarkistukset ovat:

• PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE (P-2)

Kaavamääräykseen on lisätty kielto uusien vähittäiskaupan suuryksiköiden perustamisesta. MRL:n 114 §:n mukaan kielto ei kuitenkaan koske paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan suuryksiköitä. Aluevarausta koskeva määräys on tarkistettu vastaamaan kaavaluonnoksen 6.7.2005 päivättyä versiota 3b, jonka hyväksymiselle seutukaavasta poiketen, on ympäristöministeriö antanut suostumuksen.

• TEOLLISUUSALUE (T-5)

Kaavamääräystä on tarkennettu siten, että alueella mahdollinen voimalaitos on tarkoitettu alueen tehtaita palvelevaksi laitokseksi. Tarkistuksella osoitetaan, että kysymyksessä ei ole yleishyödyllistä energiatuotantoa palveleva voimalaitos.

• JOUKKOLIIKENTEEN KEHITTÄMISKÄYTVÄ (ehdotuksessa yhteystarve)

Määräykseen on sisällytetty joukkoliikenteen yhteyden laatua tarkentava teksti. Lisäksi merkintä on osoitettu Lielahdenkadulle välille Enqvistinkatu – Paasikiventie. Tarkistuksilla painotetaan joukkoliikenteen monipuolista, myös bussi-liikennettä edistävää, kehittämistavoitetta.

• KEVYENLIIKENTEEN YHTEYSTARVE

Määräykseen on sisällytetty kevyen liikenteen yhteyden laatua tarkentava teksti. Lisäksi kaavaan on merkitty uusi yhteystarvemerkintä uuden hypermarkettialueen ja aluekeskusalueen välille.

• YLI- TAI ALIKULKU

Lielahdenkadulle on merkitty kaksi ohjeellista kohdetta kevyenliikenteen eritasoyhteyden sijoittamiseksi.

Tarkistuksilla painotetaan kevyen liikenteen kehittämistavoitetta sekä edistetään kevyen liikenteen verkon toimivuutta.

• KATUALUEVARAUS TURVESUONKADUN KOHDALLA

Katualuevaraus Turvesuonkadun itäpäässä olevien tonttien kohdalla on siirretty 6 – 12 m pohjoisemmaksi, siten että varaus ei ulotu tonttialueiden päälle. Tarkistuksella huomioidaan olemassa olevia kiinteistörajoja.

• KAAVAKARTTOJEN NIMEÄMINEN

Kaavakartoista on poistettu teeman mukaiset nimet. Nimien pois jättämisellä osoitetaan karttojen sisällön vastaavuus.

6.14 Kaavaehdotusta koskeva MRL:n 66§ 2 mom. mukainen viranomaisneuvottelu

Maankäyttö- ja rakennuslain 66§ 2 mom. sekä asetuksen 26 § perusteella on veloitettu pidettäväksi kaavaehdotuksesta saatua palautetta koskeva viranomaisneuvottelu.

Lielahden osayleiskaavaa koskeva viranomaisneuvottelu on käyty 16.3.2006, muistio on selostuksen liitteenä 3. Neuvotteluun kutsuttiin edustajat Pirkanmaan ympäristökeskuksesta, tiehallinnosta, Pirkanmaan liitosta, Nokian ja Ylöjärven kaupungeista, Turvatekniikan keskuksesta, Tampereen aluepelastuslaitoksesta sekä Tampereen kaupungin kaupunkisuunnittelusta, kaupunkirakentamisesta, liikennelaitoksesta, rakennusvalvonnasta, kiinteistötoimesta ja suunnittelupalveluista. Lisäksi neuvottelussa esiteltiin tekijöiden toimesta WSP LT-konsulteilla teetettyä liikenneselvitystä.

Neuvottelun perusteella osayleiskaavakarttaan on tehty seuraavia tarkistuksia:

1) osayleiskaavassa esitetyle suojaviheralueelle Turvesuonkadun pohjoispuolelle on esitetty meluntorjuntatarve –merkintä ja 2) suojavyöhykemääräyksen (sv-2) tarkentavaa tekstiä on muotoiltu paremmin yhteensopivaksi korttelialueiden pääkäyttötarkoituserkinnän kanssa.

7. OSAYLEISKAAVA

7.1 Yleisperustelu ja kuvaus

Lielahden osayleiskaavalla on ratkaistu Lielahden asema Tampereen kaupungin aluekeskusrakenteessa. Osayleiskaava ohjaa jatkossa Lielahden alueen kaupallisten palvelujen kehitystä suhteessa koko kaupunkiseudun palveluverkkoon.

Lielahdesta on muodostettu yksi Tampereen aluekeskus, Koilliskeskuksen, Hervannan ja Tesoman rinnalle. Aluekeskus muodostuu sijainniltaan keskeisellä paikalla olevasta keskustatoimintojen alueesta, viereisistä hypermarketti-luokkaisista vähittäiskaupan yksiköistä sekä nykyisinkin kaupan käytössä olevista keskustaytimen ympärillä olevista kaupan ja palveluiden alueiksi varattavista alueista.

Keskusta-alueella sallitaan asuntorakentaminen. Osayleiskaavassa osoitettuja aluevarauksia ja toimintoja määriteltäessä on huomioitu lisäksi myös lähiympäristön asuinalueiden häiriöttömyys sekä luontevat liikkumisyhteydet uudelle keskusta-alueelle sekä ympäröiville virkistysalueille ja palveluihin.

Teollisuuden nykyisin käytössä olevat alueet osoitetaan edelleen teollisuuden käyttöön, Turvesuon alue varataan edelleen uutta työpaikkarakentamista varten. Teollisuus ja varastoalueet sijaitsevat ympäristöä häiritsemättömästi kaava-alueen reunoilla.

Lielahden osayleiskaavassa esitetään ratkaisua alueen läpikulkevan ja sisäisen autoliikenteen ongelmiin. Lisäksi kaavassa esitetään kehittämistoimenpiteitä ja tavoitteita kevyen- ja joukkoliikenteen toiminnan parantamiseksi.

Lielahden kaupunkikuvaa ja ympäristöä koskevia tavoitteita on sisällytetty osayleiskaavassa mahdollistettavaan maankäytön muutokseen. Olemassa olevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset ja ympäristöt on merkitty suojeltaviksi.

7.2 Mitoitus

Lielahden osayleiskaavan aluevarausten pinta-alat

KÄYTTÖTARKOITUS	PINTA-ALA m ²	%-OSUUS
C-12	75 901	4 %
KM-1	31 504	1 %
KM-2	78 751	4 %
P-2	390 922	18 %
TP-4	107 658	5 %
T	79 535	4 %
T-5	545 945	25 %
T-6/s	63 184	3 %
T/kem	32 374	2 %
TY-2	99 728	5 %
VL	10 280	0,5 %
VLL-1	101 047	5 %
VLM-1	42 417	2 %
LIIKENNEALUE	228 017	11 %
RAUTATIEALUE	35 575	2 %
KATUALUE	211 207	10 %
ET	8 617	0,4 %
EV	12 028	1 %
SR-alue	3 864	0,2 %
YHTEENSÄ	2 158 554	100 %

7.3. Kokonaisrakenne

Lielahden osayleiskaavan maankäyttö tukeutuu jo tapahtuneeseen alueen muutokseen teollisuus- ja työpaikka-alueesta kaupalliseksi alueeksi. Aluetta koskeva kiinnostus kaupallisten palveluiden keskittymiselle perustuu sijaintiin valtakunnallisen pääväylän varressa sekä ympäröivillä alueilla olevaan huomattavan suureen asukasmäärään. Alueelle pyrkivä palvelutarjonta on osayleiskaavan avulla pyritty sijoittamaan siten, että alue edelleen kehittyessään muodostaisi nykyistä toimivampaa ja kestävämpää ympäristöä.

Lielahden keskustaksi muodostuva alue sijoitetaan aluetta leikkaavien pääkokoojakatujen risteuksen läheisyyteen samoin kuin alueelle sijoittuva uusi hypermarket-luokkainen vähittäiskaupan suuryksikkö. Olemassa olevat kaupan alueet sijoittuvat keskustaksi muodostuvien C-12 ja KM-alueiden ympärille.

Kaupunkiseutua koskevan kaupallisten palvelujen tasapainon saavuttamiseksi, liikepinta-alan kasvu ohjataan pääasiallisesti paljon tilaa vaativan kaupan käyttöön. Päivittäistavarakaupan myyntipinta-alan kasvu on asetettu rajoituksia, joiden avulla pyritään turvaamaan palvelujen saatavuus lähiseudun asuntoalueilla ja taajamissa. Erikoistavarakaupan osalta myyntipinta-alan rajoittamaton kasvu on uhkana lähialueiden kuntakeskuksille ja osittain myös Tampereen ydinkeskustalle, jonka vuoksi erikoistavarakaupan myyntipinta-alan lisäys ohjataan pääasiassa Lielahden aluekeskukseen, joka osaltaan edistää alueen toteutumista todelliseksi keskukseksi.

7.4. Palvelut

Lielahden osayleiskaavan mukaisesti aluekeskukseksi toteutuessaan alueen palvelutarjonta voi muodostua erittäin monipuoliseksi. Kaupallisten palvelujen osalta alueelle voi sijoittua yksi uusi hypermarket-luokkainen kaupan yksikkö, jo alueella sijaitsevan yksikön lisäksi. Hypermarketeissa tarjotaan sekä päivittäistavara- että erikoistavarakaupan palveluja.

Varsinaista erikoistavarakaupan lisäpinta-alaa voidaan sijoittaa aluekeskustoimintojen alueelle. Palvelualueilla kaupan pinta-alan lisäykset kohdennetaan paljon tilaa vaativan kaupan tarkoituksiin.

Kaavan mukaan Lielahden alueelle voi sijoittua erilaisia liiketiloja yhteensä n. 200.000 k-m² laskettuna keskimääräisellä tonttitehokkuudella e=0,4. Liikerakentamiseen sallittavasta pinta-alasta on toteutunut puolet.

Kaavan sallimat myyntipinta-alan enimmäislisäykset ovat seuraavat:

- päivittäistavara kauppa 2.000 – 3.000 m²
- erikoistavara kauppa n. 30.000 m²
- paljon tilaa vaativaa erikoistavara kauppa n. 70.000 m²

Päivittäistavarakaupan myyntipinta-alalisäys muodostuu nykyisin alueella toimivan hypermarketin laajennuksesta ja toisen alueella toimivan ison supermarketin laajentumisesta hypermarketiksi.

Erikoistavarakaupan lisäykset sijoittuvat pääasiallisesti aluekeskustoimintojen alueelle, lisäksi hypermarketteihin sijoittuu erikoistavara kauppa, josta noin puolet on paljon tilaa vaativaa erikoistavaraa.

Paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan sijoittuminen kohdistuu pääasiallisesti palvelujen ja hallinnon alueille.

Muiden palveluiden osalta Lielahden osayleiskaavan aluevarausmerkinnät sallivat väljät mahdollisuudet palvelujen sijoittumiseen alueelle. Keskustahakuiset julkiset palvelut on tarkoituksenmukaisinta sijoittaa keskustatoimintojen alueelle. Palvelujen ja hallinnon alueilla ovat mahdollisia mm. vapaa-ajan toimintaan liittyvät palvelut, esim. sisäliikuntatilat.

7.5. Liikenne

Lielahdessa liikenteelliset olosuhteet muodostuvat alueen läpikulkevan liikenteen sijoittumisesta keskeisille kokoojakaduille sekä alueen sisäisestä liikenteestä, joka syntyy alueen kaupallisen luonteen myötä. Läpikulkevan ja sisäisen liikenteen sekoittumisesta aiheutuvat ongelmat on pyritty ratkaisemaan vahvistamalla katualueiden tehtävää joko läpiajon tai sisäisen liikenteen väylinä.

Sujuva ja kapasiteetiltään riittävä läpikulkevan liikenteen väylä muodostetaan kantatien 65 ja Enqvistinkadun sekä kantatien 65 ja Myllypuronkadun eritasoliittymän välille, ns. rinnakkaisväylänä. Väylälle osoitettava riittävä aluevaraus (2+2 ajokaistaa, kevytliikenne ja mahdollisesti pikaraitiotie) linjataan uudelta osuudeltaan siten, että väylästä muodostuu sujuva yhteys läpiajoliikenteelle. Uuden katualueen rakentamista varten kaupungin on lunastettava yksityistä tonttimaata.

Kevyen liikenteen verkkoa pyritään vahvistamaan osoittamalla kevyenliikenteen yhteystarve-merkinnät aluekeskustatoimintojen alueeseen kytkeytyviltä alueilta. Turvallista ja sujuvaa liikkumista pyritään edistämään osoittamalla Lielahdenkadulle Harjuntaustan ja aluekeskusalueen yhdistävä kevyenliikenteen alikulku. Myös Lielahden koulujen yhteyteen osoitetaan alikulku-yhteyden ohjeellinen aluevarausmerkintä, joka nykytilanteessa palvelee linja-autolla kouluihin saapuvia, tulevaisuudessa yhteyden merkitys korostuu mikäli M-Realin alueelle rakennetaan uusi asuntoalue. Kevyen liikenteen verkon kehittämiseksi edelleen kaavassa on osoitettu Rantaväyläselvityksen mukaisesti yhteystarve myös Paasikiventien pohjoispuolelle.

7.6. Työpaikat

Teollisuusalueiksi merkitään M-Realin teollisuuskäytössä oleva alue sekä Turvesuon alue. Myllypuronkadun länsipuolelle, Teivaalantien eteläpuolelle ja Lielahdenkadun itäpuolelle osoitetaan työpaikka-alueita.

7.7. Asuminen

Asuntorakentaminen keskusta-alueella tukee keskustailmeen korkealuokkaisen ympäristön muodostumista. Keskusta-alueelle voidaan osoittaa asuinkäyttöön tarkoitettua rakennusoikeutta arviolta 40.000 k-m². Kaupallisten palveluiden, kehittyvien kuntapalveluiden sekä hyvän liikenteellisen saavutettavuutensa vuoksi alue soveltuu erityisen hyvin esim. palveluasumiseen. Ympäristön korkealuokkainen rakentaminen on asumisen toteutumisen kannalta oleellista.

7.8. Yhdyskuntatekninen huolto

Alue on pääasiassa valmiiden kunnallistekniikan verkostojen piirissä ja siten alueiden käyttöönottoa ja suunnittelua ohjaavat paljolti jo olemassa olevat ratkaisut. Uutta kunnallisteknistä verkostoa tullaan toteuttamaan rakentamattomalle Turvesuon alueelle, joka sijaitsee alueen länsiosassa.

Keskeisten ja jo valmiiden alueiden parempi hyödynnettävyys ja kaupunkikuvan eheyttäminen edellyttää 110 kV:n voimalinjan sijoittamisen maakaapeliin Lamminpään muuntoaseman ja Näsijärven ranta-alueen välillä.

7.9. Hulevedet

Lielahdella koskeva hulevesikysymystä on tarkasteltu kokonaisuutena siten, että lisärakentaminen voidaan toteuttaa vaikeista ympäristöolosuhteista johtuvista jo nyt ilmenevistä tulvimisongelmista huolimatta. Käytännössä hulevesien hallintatoimien toteuttaminen, mm. osittainen imeyttäminen, on välttämätöntä sekä tontti- että katualueilla. Lisäksi pohjaveden laadun tarkkailu on huomioitava hulevesien hallintatoimien yhteydessä.

7.10. Kaupunkikuva ja ympäristö

Lielahden kaupunkikuvan eheytyä tulee tarkastella koko Länsi-Tamperetta ajatellen. Alueen sijainti sekä maantie- että rautatieliikenteen pääsisääntuloväylien varressa antaa Lielahdelle erityisen merkittävän painoarvon Tampereen läntisenä porttina. Alueen huomattavan vetovoiman avulla voidaan tavoitella nykyistä korkeatasoisemman ja kestävämmän kaupunkikuvan syntymistä Lielahden.

Kaupunkikuvan kannalta Lielahdessa keskeisimpiä parannusta vaativia osa-alueita ovat mm. katualueiden ja tonttien väliset rajaukset ja pysäköinnin järjestäminen. Voimakkaimmin uudistuvilla alueilla Lielahdessa on kiinnitettävä erityistä huomioita myös rakentamisen toteutuksen laadullisiin ominaisuuksiin. Uudisrakentaminen tulee suunnitella lähtökohdiltaan kestävien tavoitteiden pohjalta.

7.11. Yleiskaavamerkinnot ja määräykset perusteluineen

Osayleiskaavan kartat 1 ja 2, esitetään 1:10 000 mittakaavaisella Tampereen kaupungin kaupunkimittausyksikön laatimalla virastokartalla, v. 2002.

Yleiskaavamerkintöjen pohjana on käytetty ympäristöministeriön 31.3.2000 antamaa asetusta maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista yleiskaavamerkinnoista ja määräyksistä.

Kartassa 1 kuvataan alueen maankäyttöä ja ajoneuvoliikenteen pääverkkoa. Kartassa 2 kuvataan liikenneverkko kokonaisuutena, sekä lisäksi liikenneverkon toteuttamista, kaupunkikuvaa ja ympäristöä koskevia tavoitteita. Kartat on laadittu oikeusvaikutteisiksi.

Koko aluetta koskeva yleismääräys:

Kartta 2

Alueella syntyvät hulevedet tulee imeyttää tai ohjata hallitusti alueelliseen sadevesijärjestelmään. Hulevesivalunnan viivyttämiseksi ja imeyttämisen mahdollistamiseksi tulee vesille varata riittävästi tilaa tontti- ja katualueilla. Asemakaavoituksen yhteydessä on laadittava erillinen hulevesien hallintaa koskeva suunnitelma. Asemakaavassa tulee tarvittaessa antaa lisämääräys liikennealueilta kerääntyvien hulevesien puhdistamisesta.

Merkinnällä tavoitellaan hulevesien tulvimisongelmien ja luonnonympäristöön kohdistuvien haitallisten vaikutusten ehkäisemistä ja lieventämistä.

Aluevarauksia ja ympäristötavoitteita koskevat merkinnät ja määräykset:

Kartta 1

C-12

ALUEKESKUSTOIMINTOJEN ALUE

Alueelle ei saa sijoittaa yli 2000 k-m² suuruista vähittäiskaupan myymälää.

Kartta 2

ALUEKESKUSTOIMINTOJEN ALUEEKSI MUUTTUVA ALUE

Alueen maankäyttöä tehostetaan. Keskusta-alue muodostaa kokonaisuuden, jota asemakaavoitettaessa on kiinnitettävä erityistä huomioita kestävän ja yhtenäisen kaupunkikuvan muodostumiseen.

Alueelle tulee osoittaa julkista tori- ja puistoaluetta. Alueelle on muodostettava viihtyisä, turvallinen ja esteetön jalankulkuympäristö. Alueelle sijoittuva huoltoliikenne on järjestettävä keskustaympäristöön soveltuvalla tavalla. Maantason pinta-alasta saadaan tonteilla käyttää pysäköintiin ja siihen liittyviin liikennealueisiin enintään 1/4.

Merkinnällä on osoitettu Lielahden keskustaksi tarkoitettu alue. Alueen toteutuminen todelliseksi aluekeskukseksi edellyttää voimakkaita kaavallisia ja maapoliittisia keinoja. Alueen muutoksen toteutumiseksi alueen rakentamistehokkuutta tulee nostaa tasolle $e=0,80-1,0$.

Merkintä sallii julkisten ja kaupallisten palveluiden, asumisen ja soveltuvin osin työpaikkatoimintojen sijoittumisen alueelle.

Alue tulee toteuttaa kaupunkivallisesti korkeatasoiseen yhtenäissuunnitelmaan pohjautuen. Mahdollisia toteutusratkaisuja ovat mm. perinteinen umpikortteliratkaisu ja/tai kaupallisten palveluiden osalta useasta pienemmästä myymälästä koostuva kauppakeskusratkaisu. Keskusta-alueelle on toteutustavasta riippumatta sijoitettava julkisia ulko- ja sisäoleskelutiloja.

Kartta 1

KM-1

KAUPALLISTEN PALVELUJEN ALUE, JOLLE SAA SIJOITTA VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖN

Alueelle saa sijoittaa myyntipinta-alaa enintään 3/4 asemakaavassa sallitusta kerrosalasta. Päivittäistavarakaupan osuus myyntipinta-alasta saa olla enintään 1/2.

Aluevarauksilla on kuvattu Lielahdessa jo olemassa olevia päivittäis- ja erikoistavarakaupan alueita, joilla voimassa olevat asemakaavat sallivat monipuolisesti kaupallisten toimintojen sijoittamisen alueelle.

Kartta 1

KM-2

KAUPALLISTEN PALVELUJEN ALUE, JOLLE SAA SIJOITTA VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖN

Alueelle saa sijoittaa myyntipinta-alaa enintään 15000 m², josta päivittäistavarakaupan osuus on enintään 4000 m². Alue on tarkoitettu rakennettavaksi 0,40 tonttitehokkuudella.

Kartta 2

VÄHITTÄISKAUPAN SUURYKSIKÖN ALUEEKSI MUUTTUVA ALUE

Aluetta asemakaavoitettaessa on huolehdittava yksikön luontevasta liittymisestä viereiseen keskusta-alueeseen. Alueelle on muodostettava viihtyisä, turvallinen ja esteetön jalankulkuympäristö. Alueelle sijoittuva huoltoliikenne ja pysäköinti on järjestettävä kestävää kaupunkikuvaa edistävällä tavalla. Maantason pinta-alasta saadaan tontilla käyttää pysäköintiin ja siihen liittyviin liikennealueisiin enintään 1/3.

Merkinnällä on osoitettu Lielahteen sijoittuvien hypermarkettien alueet. Kaupallisen kokonaisuutuksen hallitsemiseksi Lielahden osayleiskaavan vaikutusalueella, myyntipinta-alojen määrää on rajoitettu sekä erikois- että päivittäistavarakaupan osalta.

Lielahdenkadun varressa oleva uusi hypermarkettialue sijaitsee aluekeskusalueen vieressä ja se kytketään osaksi Lielahden keskustakokonaisuutta. Aluetta asemakaavoitettaessa on huolehdittava, että em. alueiden toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen yhtenäisyys saadaan muodostumaan.

Käyttötarkoituksesta johtuen alueille syntyy paljon pysäköintialueita, jotka on suunniteltava siten, että pysäköinnin näkyvyys ei ole kaupunkikuvaa heikentävä. Pysäköinnin järjestämisessä tulee suosia laitospysäköintiä.

Asiakas- ja huoltoliikenne Lielahdenkadun länsipuoliselle alueelle suunnataan kokonaisuudessaan alueen eteläpuolelta, rakennettavan uuden katuyhteyden kautta. Teivaalantien ja Teivaankadun suunnasta tulevaa liikennettä ei ole mahdollista ohjata korttelialueen pohjoispuolelta, koska se mahdollistaisi ei toivottavaa läpiajoa Lintulammen ja Pohtolan asuntoalueiden kautta Ylöjärven suuntaan.

Kartta 1

km

Tämän yleiskaavan mukainen asemakaava tulee voimaan vasta kun korttelialueen osan (2492-7) asemakaava on muutettu tämän yleiskaavan mukaiseksi.

Merkinnällä ohjataan ko. korttelialueiden asemakaavoituksen ajoitusta siten, että Lielahden osayleiskaava-alueelle sijoittuvan päivittäistavarakaupan kokonaisuutuksen on kaavaratkaisun mukainen.

Kartta 1

P-2

PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE

Alue varataan yksityisten ja julkisten palveluiden toimitiloille. Asemakaavoituksen yhteydessä alueella saa liiketilojen osalta lisätä vain paljon tilaa vaativan erikoistavarakaupan liikepinta-alaa. Alueelle saa sijoittaa myyntipinta-alaltaan enintään 400 m² suuruisia päivittäistavarakaupan myymälöitä. Alueelle ei saa sijoittaa uusia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Kartta 2

VÄHÄISIN TOIMENPITEIN KEHITETTÄVÄ PALVELUJEN ALUE

Keskeinen palvelujen alue, jota asemakaavoitettaessa edellytetään kaupunkikuvan ja liikenteen eheytymistä edistäviä ratkaisuja. Alueelle muodostuva jalankulkuympäristö tulee toteuttaa viihtyisäksi ja turvalliseksi. Alueella tulee pyrkiä huoliteltuun katu- ja tonttirajaukseen ja yhtenäiseen opasteiden esittäytymiseen.

Aluevarauksilla osoitetaan teollisuus- ja varastoaluekäytöstä pääasiallisesti kaupallisten palveluiden käyttöön muuttuneet alueet. Yleiskaavan aluevarausmerkinnän mukaan alueelle voidaan sijoittaa nykyisten kaupallisten palveluiden lisäksi monipuolisia julkisia ja yksityisiä palveluja, mm. vapaa-aikaan ja terveyspalveluihin tarkoitettuja toimintoja. Käyttötarkoituserkintään sisältyy alueella olemassa olevat vähittäiskaupan suuryksiköt, mutta se ei salli uusien yksiköiden perustamista.

Merkinnällä varataan uutta P-2 -aluevarausta vähäisessä määrin Lielahdenkadun varteen.

Keskeisillä palvelualueiden sisäisillä tonttikaduilla, Sellukadulla, Harjuntaustalla ja Taninkadulla, on tarpeellista järjestää tontti- ja katualueiden muodostama kaupunkikuva korkeatasoisempaa yleisilmettä tavoitellen. Varsinkin pysäköinnin ja kevyenliikenteen viihtyisään sekä turvalliseen järjestämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kartta 1

2492-7

Korttelialueen osalla (2492-7) asemakaava on muutettava tämän yleiskaavan mukaiseksi toisaalla yleiskaavan alueella osoitetun korttelialueen asemakaavan voimaantulemiseksi tämän yleiskaavan mukaisena.

Merkinnällä ohjataan ko. korttelialueiden asemakaavoituksen ajoitusta siten, että Lielahden osayleiskaava-alueelle sijoittuvan päivittäistavarakaupan kokonaismitoitus on kaavaratkaisun mukainen.

Kartta 1

TP-4

TYÖPAIKKA-ALUE

Alue varataan pääasiassa toimisto- ja työpaikatiloille sekä niihin liittyville liike- ja varastotiloille. Alueelle ei saa sijoittaa MRL 114§:n mukaista vähittäiskaupan suuryksikköä eikä myyntipinta-alaltaan yli 400 m² suuruisia päivittäistavarakaupan myymälöitä. Myyntipinta-alaa voidaan rakentaa enintään 1/3 toimintojen kerrosalasta.

Aluevarausmerkinnällä osoitetaan toimisto- ja palvelutyöpaikkojen sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien työpaikkojen alueet. Alueelle voidaan sijoittaa myös tuotantoon liittyviä myymälätilaa, mm. tehtaanmyymälöitä. Merkinnällä osoitetut alueet sijoittuvat pääasiassa vielä rakentumattomalle M-Realin alueelle sekä Myllypuronkadun varteen ja Teivaalantien varteen.

Kartta 1

T

TEOLLISUUS- JA VARASTOALUE

Alue on rakentamaton kantakaupungin yleiskaavan mukainen tuotantokäyttöön varattu alue, jonka käyttötarkoitusta ei muuteta. Aluetta asemakaavoitettaessa on huomioitava mahdollinen viereisen rautatien aiheuttama, alueen heikkoon maaperään kohdistuva tärinä.

Kartta 1

T-5

TEOLLISUUSALUE

Alue varataan pääasiassa teollisuus- ja varastotiloille sekä alueen teollisuuslaitoksia palvelevalle voimalaitokselle.

Merkinnällä osoitetaan M-Realin alueella toimivien tuotantolaitosten vaatima aluevaraus, joka vastaa pääasiassa alueen nykyistä käyttötarkoitusta. M-Realin tehdasalueella toimivien laitosten käyttöön alueelle voidaan rakentaa uusi voimalaitos.

Kartta 1

T-6/s

TEOLLISUUSALUE

Alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennuskanta ja ympäristö säilytetään.

Kartta 2

KULTTUURIHISTORIAALLISESTI TÄRKEÄ YMPÄRISTÖ JA RAKENNUKSET

Alueen lähiympäristöä koskevat suunnitelmat on sopeutettava kulttuurihistoriallisesti merkittävän ympäristön ja rakennusten vaatimuksiin.

Aluevarausmerkintä koskee Lielahdessa sijaitsevia M-Realin omistuksessa ja teollisuuskäytössä olevia alueita, joilla sijaitsee sekä teollisuus- että rakennustaiteen historian kannalta merkittäviä rakennuksia. Osayleiskaavassa osoitetut aluevarausmerkinnät perustuvat rakennusperinnön vaalimisesta tehtyyn Museoviraston ja M-Realin väliseen yhteistyösopimukseen.

Kartta 1

T/kem

TEOLLISUUSALUE

Teollisuus- ja varastoalue, jolla on vaarallisia kemikaaleja käyttävä ja varastoiva laitos. Alue tulee aidata.

Alueella sijaitsee Ligno Tech Finland Oy:n tuotantoyksikkö, joka lukeutuu Ympäristöministeriön ja Turvatekniikan keskuksen määrittämiin ns. turvallisuus-selvityslaitoksiin, ja joita koskevassa maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa on huomioitava onnettomuusvaaran aiheutuminen. Aluevarausmerkinnällä tarkoitetaan ainoastaan nykyisen teollisuuslaitoksen toimintaa. Tehdasalueella voimassa olevan henkilöturvallisuusriskin vuoksi sivullisten pääsy alueelle tulee estää.

Kartta 1

TY-2

TEOLLISUUSALUE, JOLLA YMPÄRISTÖ ASETTAA TOIMINNAN LAADULLE ERITYISIÄ VAATIMUKSIA

Alue varataan ympäristöön soveltuville teollisuus- ja varastotiloille sekä niihin liittyville liike- ja toimistotiloille. Liike- ja toimistotiloja voidaan rakentaa enintään 25% toimintojen kerrosalasta.

Alueen käyttöön kohdistuvat rajoitukset aiheutuvat viereisen Ryydynpohjan asuntoalueen läheisyydestä. Asumismukavuus tulee ottaa huomioon sijoitettaessa alueelle toimintoja.

Kartta 1
VL
LÄHIVIRKISTYSALUE

Lielahden keskusta-alueen, uuden hypermarketin ja olemassa olevan asuntoalueen välittömään läheisyyteen sijoittuvalla virkistysalueella tulee varautua päivittäisen ulkoilun, virkistuksen ja leikin tarpeisiin. Virkistysalue toimii em. alueiden kaupunkikuvallisen ja toiminnallisen yhteenliittymisen alueena.

Kartta 1
VLL-1
LUONNONMUKAINEN LÄHIVIRKISTYSALUE

Alue varataan ulkoilu-, liikunta- ja urheilutoiminnoille sekä luonnon kokemiseen laajoina pääosin luonnontilaisina aluekokonaisuuksia. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL:n 128§:ssä on säädetty. Alueella sallitaan vähäinen luonnonympäristön huomioonottava yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Kartta 1
VLM-1

MAISEMAN- JA LUONNONHOITOALUEEKSI VARATTU LÄHIVIRKISTYSALUE, KUTEN RANTA, VESISTÖN SUOJA-ALUE, HARJU, RINNE, MAISEMAPELTO TAI –NIITTY
Alueella säilytetään alkuperäinen luonnonympäristö. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL:n 128§:ssä on säädetty. Alueella sallitaan vähäinen luonnonympäristön huomioonottava yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Kartta 2
ALUEELLINEN HULEVESIEN VIIVYTYSALLAS

Alue tulee varata hulevesien käsittelyä varten toteutettavalle kosteikolle, laskeutusaltaalle tai lammikolle.

Kartta 2

Alue on merkittävä pintavalunnan purkureitti. Alueella ei saa tehdä toimenpiteitä, jotka estävät uomassa tapahtuvaa virtausta. Laskuojaan tulee toteuttaa öljyvuomi tai vastaava rakenne, jotta estetään mm. öljyjen pääsy järveen.

Ryydynpohjan asuntoalueen eteläpuolelle osoitetaan kantakaupungin yleiskaavan mukaista luonnonmukaista lähivirkistysaluetta. Alueella sijaitsevaan Isosuo-alueeseen voidaan rakentaa Ryydynpohjan teollisuusalueen käyttöönoton yhteydessä hulevesien alueellinen viivytysallas.

Myllypuronkadun varressa olevan tontin käyttöönoton yhteydessä tontilla sijaitseva luontainen hulevesilammikko voidaan siirtää Viirapuistoon.

Paasikiventien pohjoispuolella olevaan Enqvistinpuistoon sijoittuu hulevesien viivytysallas, jonne kertyy hulevesiä Lielahdenkadun itäpuolisilta alueilta. Alueella toteutettavat maanrakennustyöt on suunniteltava huolellisesti Näsijärveen johtavan laskuojan toiminnan turvaamiseksi.

Kartta 1

LT

YLEISEN TIEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu kantatien 65 alue. Kantatien ja Enqvistinkadun liittymään on osoitettu aluevaraus Tampereen keskustaan suuntautuvan yhdensuuntaisen eritasoliittymän rakentamista varten, jota on esitetty Tiehallinnon laatimassa Tampereen Rantaväylän kehittämisselvityksessä.

Kartta 1

LR

RAUTATIELIIKENTEN ALUE

Merkinnällä on osoitettu valtakunnallisen pääradan aluevaraus.

Kartta 1

YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE

Merkinnällä on osoitettu Lamminpään muuntoasema.

Kartta 1

EV

SUOJAVIHERALUE

Aluevarausmerkinnällä kuvataan korttelia Lielahden-2477 etelä- ja länsipuolelta kiertävää suojavyöhykettä, jonka tarkoituksena on suojata asuintalokorttelialuetta ympäröiviltä alueilta aiheutuvilta haitoilta. Lisäksi alueelle voidaan toteuttaa hulevesien hallintaan liittyvä alueellinen viivytyspainanne.

Kartta 1

MELUNTORJUNTATARVE

Merkinnällä osoitetaan kortteliin Lielahden-2477 kohdistuva liikennemelun aiheuttama häiriö, jonka vuoksi on tarpeellista ryhtyä toimenpiteisiin melutason alentamiseksi. Melusuojaus tulee toteuttaa rakenteellisilla ratkaisulla.

Kartta 1

SR

RAKENNUSLAINSÄÄDÄNNÖN NOJALLA SUOJELTAVA ALUE

Alueella sijaitsee Wilhelm von Nottbeckin vuonna 1885 rakennuttama hautakappeli. Rakennus on suojeltu 24.7.1984 hyväksytyin asemakaavan nro 5961 perusteella.

Kartta 1

KATUALUE

Kartta 2

VÄHÄISIN TOIMENPITEIN KEHITETTÄVÄ LIIKENNEALUE

Keskeinen liikennealue, jolla edellytetään liikenteen toimivuutta edistäviä ratkaisuja.

Alueella on lisättävä kasvillisuuden ja valaistuksen määrää.

Merkinnällä on osoitettu Tampereen kaupungin omistuksessa olevat tai omistukseen hankittavat Lielahden osayleiskaavan maankäyttöä palvelevat katualueet. Alueen läpikulkureittien, Lielahdenkadun, Enqvistinkadun sekä sen jatkeen ja Turvesuonkadun rakentamisen ja/tai saneeraamisen yhteydessä katualueilla on toteutettava hulevesien hallintatoimia, mm. viherpainanteita, toimenpiteiden avulla voidaan samanaikaisesti edistää katualueiden vehreyttä ja esteettisyyttä.

Kartta 1

sv-2

SUOJAVYÖHYKE

Alueelle saa sijoittaa elintarvikeliikkeitä tai niiden käsittelyyn tarvittavia toimitiloja läheisen kemiantehtaan aiheuttaman terveystarvituksen poistuttua.

Viereisen kemiantehtaan käyttämät ja varastoimat kemikaalit aiheuttavat vapautuessaan elintarvikkeiden saastumisen.

Kartta 1

pv-1

VEDENHANKINTAA VARTEN TÄRKEÄ POHJAVESIALUE

Kartta 2

TÄRKEÄ POHJAVESIALUE

Epäpuhtauksia sisältävien hulevesien imeytyminen pohjavesialueen maaperään tulee estää. Liikennöitävillä alueilla tulee käyttää pohjavesisuojausta tai ne tulee päällystää vettä läpäisemättömällä pintamateriaalilla.

Lielahden osayleiskaava-alue sivuaa Epilänharju-Villilä –pohjavesialuetta. Merkittävin osa pohjavesialueelle sijoittuvasta maankäytöstä on kantatien 65 aluetta.

Kartta 1

sr

SUOJELTAVA RAKENNNUS

Merkinnällä on osoitettu Museoviraston ja M-Realin rakennusperinnön vaalimista koskevassa yhteistyösopimuksessa määritellyt kulttuurihistorialliset kohteet, jotka yhtiö sitoutuu säilyttämään.

Kartta 1

ty

TEOLLISUUSALUEEN OSA, JOLLA YMPÄRISTÖ ASETTAA TOIMINNAN LAADULLE ERITYISIÄ VAATIMUKSIA

Merkinnällä rajattu alue sijaitsee M-Realin teollisuusalueella Lielahdenkadun varressa. Alueelle sijoittuva toiminta ei saa aiheuttaa melu- tai muuta haittaa eikä liikenteellisiä riskejä viereisille asuntoalueille tai Lielahden ja Harjuntaustan koulujen oppilaille.

Kartta 2

PÄÄULKOILUREITTI

Merkinnällä on osoitettu kantakaupungin yleiskaavan mukainen hiihtoon, kävelyyn tai maastopyöräilyyn tarkoitettu ulkoilureitti.

Kartta 2

KEVYEN LIIKENTEEN PÄÄREITTI

Merkinnällä on osoitettu olemassa olevat jalankulkuun ja pyöräilyyn tarkoitettut yhteydet.

Kartta 2

KEVYEN LIIKENTEEN YHTEYSTARVE

Merkinnällä osoitetaan alueet, joilla kevyenliikenteen yhteyksien toteuttamiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Merkinnällä on osoitettu alueet, joiden välinen kevyen liikenteen yhteys on kaavaratkaisun toteutumiseksi tarpeellinen.

Kartta 2

jl

JOUKKOLIIKENTEEEN KEHITTÄMISKÄYTÄVÄ

Merkinnällä osoitetaan joukkoliikenteen korkean palvelutason pääreitit. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee luoda edellytykset joukkoliikenteen kehittämiseksi.

Aluevarausmerkinnällä on kuvattu valtakunnallisen pääradan alue sekä joukkoliikenteen kannalta keskeiset katualueet. Rautatieliikenteen alueelle osoitetulla joukkoliikenteen-yhteystarvemerkinällä tarkoitetaan Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmäksi suunniteltua pikaraitiotiehanketta. Katualueilla joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteet kohdistuvat nykytilanteessa bussiliikenteen toiminnan edistämiseen, tulevaisuudessa mahdollisesti pikaraitiotien sovittamiseen katualueille. Merkinnän tavoite on varmistaa, että joukkoliikenteen pysäkkien sijoittelu ja kevyenliikenteen yhteyksien korkeatasoinen muodostaminen niille huomioidaan katualuetta ja sen ympäristöä koskevassa tarkemmassa suunnittelussa.

Kartta 2

YLI- TAI ALIKULKU

Merkinnällä osoitetaan kevyenliikenteen ohjeellinen sijainti.

Alueen sisäisten kevyenliikenteen yhteyksien sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi Lielahdenkadun kohdalle on osoitettu kaksi kevyenliikenteen alikulkua.

Kartta 2

110 kV:n SÄHKÖLINJA (punainen)

Sähkölinja tulee sijoittaa maakaapeliin, joka on huomioitava ympäristöä koskevissa suunnitelmissa.

Lielahden uuden hypermarketin sekä Lielahden keskusta-alueen ja sen läpi kulkevan katuyhteyden välittömässä läheisyydessä olevan 110kV:n ilmajohto tulee sijoittaa maakaapeliin rakentamisen yhteydessä. Kaupunkikuvallisista syistä on toivottavaa, että ilmajohdon sijoittamista maakaapeliin tutkitaan koko osayleiskaava-alueen osuudella.

Kartta 2

110 kV:n SÄHKÖLINJA (musta)

M-Realin tehdasalueelle tarvittavan sähkönsiirron johtojen ja rakennelmien tilantarve.

8. KAAVAN TOTEUTUKSEN AJOITUS

Osayleiskaavan toteutus on aloitettu Tampereen kaupunginhallituksen suunnittelujaoston 21.2.2005 hyväksymän asemakaavoitusohjelman mukaisesti. Lielahden Prisman asemakaavoitus on käynnistetty asettamalla kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtäville 12.5.-2.6.2005 väliseksi ajaksi. Lisäksi asemakaavan laatimista koskeva aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on käyty 12.9.2005. Osayleiskaavaratkaisussa edellytetty Taninkatu 1:ssä sijaitsevan päivittäistavarakaupan yksikön siirtymistä koskeva asemakaava laaditaan samanaikaisesti.

Osayleiskaavan keskeinen liikennettä palveleva ratkaisu on uuden katuyhteyden rakentaminen Enqvistinkadun ja Turvesuonkadun välille. Rakennettavasta uudesta hypermarkettiyksiköstä aiheutuva liikennetuotos edellyttää, että katuyhteys toteutetaan samanaikaisesti uuden hypermarketin rakentamisen kanssa. Tampereen kaupungin kiinteistötoimella on käynnissä toteuttamiseen tähtäävä maahankintaprosessi, jonka jälkeen rakennettavalle katualueelle laaditaan asemakaava. Liikenteellisen toimivuuden osalta on jo meneillään osayleiskaavan rinnakkaisväyläratkaisuun ja -sijoitukseen perustuva uuden hypermarketti- ja keskusta-alueen suunnittelu.

Osayleiskaavaratkaisun mukaisia poikkeamishakemuksia ja niihin liittyviä asemakaavanmuutoshakemuksia on laadittu tai vireillä osoitteissa Sellukatu 5, Sellukatu 8, Turvesuonkatu 11 ja Turvasuonkatu 15.

Osayleiskaava-alueella 1.3.2008 saakka voimassa oleva rakennuskielto kumoutuu alueella vahvistuvien asemakaavojen myötä. Asemakaavan muuttamisen tarpeellisuus harkitaan tapauskohtaisesti rakentamisen tultua ajankohtaiseksi.

9. TOTEUTUKSEN OHJAUSTA KOSKEVIA SUUNNITELMIA

Osayleiskaavaa laadittaessa Tampereen kaupunki on teettänyt ulkopuolisilla konsulteilla tarkempia suunnitelmia alueen ympäristöön liittyvien ongelmien ratkaisemiseksi.

Hulevesien hallintaa koskevan suunnitelman on laatinut Suunnittelukeskus Oy. Liikenneympäristön kehittämistä koskevan suunnitelman on laatinut WSP LT-konsultit, joka jatkaa toteuttamiseen tähtäävän liikennesuunnitelman laatimista. Uuden keskusta-alueen kaupunkikuvaa ja rakentamisentapaa on tutkittu Arkkitehtitoimisto Eero Lahti Oy:n suunnitelmassa.

Hulevesien hallintaa koskevia tarkempia suunnitelmia edellytetään tehtäväksi osayleiskaavan alueella laadittavien asemakaava- ja katusuunnitelmien yhteydessä.

Uuden keskusta-alueen ja sen läpi linjatun katualueen suunnittelu tulee toteuttaa yhtenäissuunnitelman pohjalta. Suunnitelmassa on otettava huomioon myös hypermarkettialueen kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen liittyminen keskusta-alueeseen.

Pohjanmaanradan maaperään aiheuttama mahdollinen tärinä on otettava huomioon Turvesuon-alueen rakentamisen yhteydessä.

Tiehallinto, Tampereen kaupunki sekä Pirkanmaan liitto ovat laatineet vuonna 2004 ns. rantaväylän kehittämistä koskevan selvityksen. Sen mukaan kantatien 65 ja Enqvistinkadun liittymässä tulee varautua Tampereen keskustaan suuntautuvan eritasoliittymän rakentamiseen.

LIELAHDEN
OSAYLEISKAAVA

SELOSTUKSEN LIITE 1.

TAMPEREEN KAUPUNGIN HAKEMUS
LIELAHDEN OSAYLEISKAAVAN
HYVÄKSYMISEKSI SEUTUKAAVASTA
POIKETEN (8 s)

YMPÄRISTÖMINISTERIÖN
14.12.2004

PÄIVÄTTY PÄÄTÖS, ETTÄ
LIELAHDEN OSAYLEISKAAVA
VOIDAAN HYVÄKSYÄ
SEUTUKAAVASTA POIKETEN (5 s)

**Tampereen kaupunki
Yhdyskuntapalvelut
Suunnittelupalvelut
Yleiskaavoitus**



YMPÄRISTÖMINISTERIÖ

Lielahden osayleiskaava

YLEISKAAVAN HYVÄKSYMINEN SEUTUKAAVASTA POIKETEN

Tampereen kaupunki pyytää ympäristöministeriöltä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 210§:n 2 momentin mukaista suostumusta hyväksyä Lielahden alueen osayleiskaava 1997 vahvistuneesta Pirkanmaan 3. seutukaavasta poiketen. Tampereen kaupunki on pyytänyt asiasta 13.4.2004 päivätyllä kirjeellä lausunnot Pirkanmaan liitolta, Nokian ja Ylöjärven kaupungeilta sekä Pirkkalan kunnalta.

Lielahden osayleiskaava ja kaava-alueen sijainti

Lielahden osayleiskaava-alue sijaitsee noin viisi kilometriä Tampereen keskustasta länteen rajautuen pohjoispuoleltaan asuntoalueisiin, itäpuoleltaan Näsijärveen, etelässä kantatiehen 65 ja lännessä Ylöjärven rajaan saakka ulottuvaan Vakosuonpuistoon.

Alueella voimassa olevassa Pirkanmaan 3. seutukaavassa pääsisäntuloreittiin rajautuvat alueet on osoitettu palvelujen ja hallinnon alueiksi ja muut alueet teollisuusalueiksi. Kantakaupungin 2000 vahvistetussa yleiskaavassa Lielahdenkadun ympäristö on osoitettu kauppa- ja palveluvaltaisen yritystoiminnan alueeksi ja muut alueet teollisuus- ja varastoalueiksi sekä tuotantovaltaisen yritystoiminnan alueiksi.

Seutukaavan ja kantakaupungin yleiskaavan teollisuusalueilla on liiketoimintaa. Pyrkimyksiä liiketoiminnalle varatun alueen laajentamiseksi ilmenee koko ajan.

Osayleiskaavalla pyritään selvittämään kaupallisten palveluiden ja työpaikkatoimintojen keskinäinen suhde, varmistamaan teollisuuden kehitysmahdollisuudet ja selvittämään toisarvoisessa käytössä olevien maa-alueiden maankäyttö sekä tutkimaan aluekokonaisuuden maankäyttömahdollisuudet ja Lielahden asema koko kaupungin palvelukeskusverkossa.

Lielahden kehitys

Lähtökohtana Lielahden teollisuusalue-historialle ja alueen maankäytön muutokselle on nykyisen M-Realin paikalla aloitettu puunjalostusteollisuus 1900-luvun alussa. Vielä 1970-luvulle saakka, kun alueen ensimmäiset asemakaavat valmistuivat, alueen sijainti kaupungin reuna-alueella oli edullinen teollisuus- ja työpaikkatoiminoille.



Väestökehityksestä johtuen kaupunkirakenteen reuna-aluetta ja sen maankäytön muutosta on Tampereen osalta tarkasteltava nyt koko kaupunkiseudun näkökulmasta. Tampereen kaupungin väestö on kokonaisuudessaan kasvanut 1970-luvun puolivälistä vuoteen 2003 mennessä yli 30.000 asukkaalla, josta lounaiselle ja luoteiselle suuralueelle on kohdistunut lähes 10.000 asukaan lisäys. Myös Ylöjärven kunnan väkiluku on 1970-luvun puolivälistä kaksinkertaistunut, n. 10.000 asukkaalla. Nykyisen kasvuennusteen mukaan väestön odotetaan kasvavan Länsi-Tampereella vielä 5.000 asukkaalla vuoteen 2020 mennessä. Asumisen levittäytyessä yhä laajemmille alueille syntyy tarvetta myös uusille keskuksille. Lielahden osalta tämä kehitys on ollut nähtävissä jo 1980-luvun puolivälistä alkaen, jolloin alueelle alkoi sijoittua yhä enemmän kaupallisia palveluja. Varsinainen alueen muutos on tapahtunut 1990-luvun laman jälkeisinä vuosina elinkeinorakenteen selvästi muuttuessa.

Elinkeinorakenteen muutos ilmenee vertailtaessa teollisuus- ja palvelutyöpaikkojen jakaumaa 1970-luvun alkupuolelta tähän päivään. 1970-luvun alussa teollisuus- ja palvelutyöpaikat jakautuivat tasan, mutta vuoteen 2002 mennessä yksityisen ja julkisen sektorin palvelutyöpaikkojen osuus on kasvanut 66,8 prosenttiin. Näin suuri ero elinkeinorakenteessa, samoin kuin tuotantotapojen muutokset ja teollisuustuotantoon kohdistuvat lisääntyvät vaatimukset ympäristön huomioonottamisesta, vaikuttavat väistämättä maankäyttömahdollisuuksiin kaupunkirakenteen sisällä.

Lielahden asema palvelukeskusverkossa on muuttunut 1989 aloitetun kantakaupungin yleiskaavan laatimisen jälkeen. Vuonna 2000 vahvistetussa yleiskaavassa Tampereen ydinkeskuksen lisäksi Tampereella on kolme aluekeskusta, Linnainmaan Koilliskeskus, Hervanta ja Länsi-Tampereella Tesoma. Läntisen Tampereen alueella kaupallisten palveluiden kehitys on suuntautunut lähes kokonaisuudessaan Lielahden ja tällä hetkellä Lielähti on Tampereen ydinkeskustan jälkeen vilkkein kauppapaikka Tampereen kaupunkiseudulla. Julkisten palveluiden osalta Lielähti on vielä muotoutumassa, mutta Länsi-Tampereen väestömäärä edellyttää jo nyt julkisten palvelujen lisärakentamista. Tulevaisuudessa tapahtuvaa muutosta on odotettavissa osayleiskaava-alueen välittömässä läheisyydessä olevalla n. 74 ha:n suuruisella seutu- ja yleiskaavan selvitysalueella, joka toteutunee asuntovaltaisena alueena lisäen entisestään tarvetta keskustapalveluille myös Lielahden.

Syitä palvelutarjonnan sijoittumiselle Lielahden on löydettävissä sen maantieteellisistä ja liikenteellisistä ominaisuuksista. Maantieteellisesti merkittävä Länsi-Tampereen kaupunkirakennetta muovaava tekijä on Epilänharju, jonka molemmin puolin olevat kaupunginosat ovat syntyneet ja kehittyneet erillisinä kokonaisuuksina. Harju muodostaa merkittävän maastollisen esteen nykyisen Tesoman aluekeskuksen ja harjun pohjoispuolella olevan Lielahden välille. Estevaikutus on huomattava varsinkin kevyen liikenteen käyttäjille.



Maisemarakenteella on ollut selvä vaikutus myös länsiosien liikenneverkon muotoutumisessa. Lielahden osayleiskaava-alueetta sivuaa Vaasaan johtava kantatie 65, joka on valtakunnallinen pääväylä ja siten yksi Tampereen sisääntuloteistä. Palvelukeskittymien syntymisen ja elinvoimaisuuden kannalta keskeistä on niiden saavutettavuus. Lielähti on lähialueen asukkaiden helppo tavoittaa sekä se on kunta- ja maakuntarajan yli tehtävien työ- ja asiointimatkojen varrella.

Lielahden osayleiskaavaluonnos

Nähtävillä ollut osayleiskaavan luonnos 3 on yhdistetty aikaisemmin nähtävillä olleista luonnosvaihtoehdoista. Luonnoksessa on esitetty erillinen aluekeskustoimintojen alue Lielähteen hakeutuvan erikoiskaupan ja muiden keskustahakuisten palveluiden sijoittumismahdollisuuksien turvaamiseksi. Palvelutarjonnan monipuolistamistavoitteen lisäksi keskusta alueelle tavoitellaan korkealuokkaista ilmettä, jonka heijastuisi koko Lielahden kaupunkikuvaan alueella tapahtuvan toiminnallisen muutoksen myötä. Lisäksi osayleiskaavaluonnoksessa Lielähteen on esitetty yhden päivittäistavarakaupan yksikön siirtyminen ja kasvumahdollisuus hypermarketiksi sekä yhden alueella olevan hypermarketin uusi sijoituspaikka sekä näistä siirtymistä aiheutuvat liikennejärjestelyt.

Osa alueen teollisuus- ja varastoalueiksi osoitettuja alueita on varattu työpaikkatoiminnoille. Alueella toimivalle raskaalle- ja pienteollisuudelle on esitetty tarvittavat aluevaraukset, lisäksi varauksia on esitetty Myllypuronkadun luoteispuolelle.

Osayleiskaavatyö on aloitettu ympäristölautakunnan 5.2.2002 tekemällä päätöksellä. Kaavan sopeutumisesta seutukaavaan on käyty viranomaisneuvotteluja.

Perustelut poikkeamiselle

Lielahden osayleiskaava poikkeaa seutukaavan aluekeskusluokituksista. Tampereen kaupungin alakeskukset on osoitettu seutukaavassa keskustatoimintojen aluevarauksin. Seutukaavassa Lielahden keskusta on osoitettu palvelujen ja hallinnon alueeksi eikä se näin ollen sisälly seutukaavan Tampereen kaupungin sisäiseen keskusluokitukseen.

Lisäksi seutukaavassa teollisuustoimintojen alueeksi varattuja alueita esitetään osayleiskaavassa muutettaviksi kaupallisten palveluiden alueiksi noin 45 ha:n alalta ja työpaikkatoimintojen alueeksi noin 11 ha:n alalta. Kaupallisten palveluiden kokonaiskerrosalan laskennallinen enimmäislisäys alueella nyt voimassa oleviin asemakaavoihin verrattuna on näiden aluevarausmuutosten perusteella noin 100.000 k-m².



Tampereen kaupunki pyytää ympäristöministeriöltä suostumusta poiketa voimassa olevasta seutukaavasta Lielahden osayleiskaavan hyväksymiseksi. Poikkeamisen perusteluiksi esitämme seuraavia syitä:

Maankäyttö- ja rakennuslain 210.2 §:n mukaan:

"sen estämättä, mitä seutukaavan oikeusvaikutuksista on säädetty, kunta voi kuitenkin asianomaisen ministeriön suostumuksella ja maakunnan liittoa kuultuaan erityisestä syystä hyväksyä yleiskaavan seutukaavasta poiketen, jos yleiskaavan laatimisen yhteydessä seutukaavassa osoitettu maankäyttöratkaisu todetaan vanhentuneeksi."

Seutukaavan vanhentuneisuus

Seutukaavan tavoitteen mukaan Lielähti on luokiteltu merkittäväksi työpaikka-alueeksi osoittamalla koko tarkastelualueen maapinta-alasta teollisuusalueiksi 84% (180 ha). Tarkastelualueen pinta-alasta loput 16% (36 ha) on palvelujen ja hallinnon aluetta. Teollisuusaluevaraus on ylimitoitettu toteutuneeseen kehitykseen verrattuna, sillä teollisuusalueeksi luokiteltavaa maa-aluetta on Lielahden tarkastelualueella tällä hetkellä käytössä vain n. 80 ha. Rakentamaton teollisuusalueeksi asemakaavoitettua maa-aluetta on tämän lisäksi Myllypuronkadun luoteispuolella n. 24 ha. Palvelujen ja hallinnon aluetta Lielähteen on seutukaavassa varattu n. 36 ha, mutta kaupallinen alue on jo laajentunut n. 70 ha:n alueeksi ja paine tämän suuntaiselle kehitykselle on edelleen voimakas.

Lielahdessa on tällä hetkellä useita vähittäiskaupan suuryksiköitä. Yhteensä kaupallisten palvelujen tiloja on Lielahdessa lähes 100.000 k-m², josta paljon tilaa vaativan kaupan osuus on noin 2/3. Muuta erikoiskauppaa alueella on n. 23.000 k-m² ja päivittäistavarakauppaa n. 12.000 k-m². Väestöpohjaa Lielahden kaupallisille palveluille on Länsi-Tampereella n. 42.000 asukasta, joista kahden kilometrin saavutettavuusalueella noin 20.000. Erikoiskaupan keskuksena Lielähti palvelee koko 300.000 asukkaan kaupunkiseutua.

Pirkanmaan maakuntakaavan laatiminen on käynnistetty ja kaavan valmisteluaineisto on ollut nähtävillä syksyn 2003 aikana. Valmisteluaineistossa esitetty Länsi-Tampereen alakeskusrakenne noudattaa tapahtunutta kehitystä ja Tampereen kaupungin tavoitteita siten, että myös Lielähteen on merkitty keskustoimintojen alakeskus. Tesoman merkitys aluekeskuksena on edelleen merkittävä monipuolisten julkisten palveluiden vuoksi ja Tampereen kaupunki kehittää kumpaakin, sekä Lielähtea että Tesomaa, samantasoisina alakeskuksina.

Maakuntakaavaluonnoksessa on Lielahden teollisuusaluevarausta supistettu huomattavasti voimassa olevaan seutukaavaan verrattuna. Teollisuusalueeksi on merkitty ainoastaan M-Realin tehdasalue. Muu osa seutukaavassa teollisuusalueiksi merkityistä alueista on maakuntakaavaluonnoksessa osoitettu työpaikka-alueeksi.



Yleiskaavan sopeutuminen seutukaavan kokonaisuuteen

Seutukaavan keskusverkko koskee Tampereen alakeskusten osalta kaupungin sisäistä yhdyskuntarakennetta. Lielahden alueen ominaisuudet ovat seutukaavan alakeskusluokituksen mukaiset. Osayleiskaavan tavoitteiden osalta Lielahden osayleiskaava toteuttaa myös MRL:n 28§:n tarkoittamia maakuntakaavan sisältövaatimuksia.

Lielahden osayleiskaavan maankäyttöratkaisu on toimiva ja taloudellinen yhdyskuntarakennetta kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti edistävä ratkaisu, joka on yksi seutukaavan keskeisimmistä tavoitteista. Lielahden osayleiskaavaratkaisussa ei varata uusia alueita rakentamisen piiriin vaan olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä tehostetaan, jonka vuoksi esitetty maankäyttöratkaisu ei aiheuta tarpeetonta kaupunkiseudun rakenteellista hajautumista. Myös osayleiskaavaan sisältyvät vähittäiskaupan suuryksiköt sijoittuvat liikenteellisesti keskeiselle jo kaupalliseksi keskittymäksi rakentuneelle alueelle yhdyskuntarakenteen sisälle.

Lielahden osayleiskaavatyötä varten laaditussa kaupallisten vaikutusten arvioinnissa ja vuonna 2001 valmistuneessa Tampereen kaupunkiseudun kaupan mitoitus- ja sijoitus-selvityksessä todetaan samansuuntaisesti, että Länsi-Tampereella on päivittäistavarakaupan myyntipinta-alan kasvulla selvät ostovoiman kasvuennusteisiin perustuvat edellytykset. Päivittäistavarakaupan lisäyksen myötä asiakkaat hyötyvät palvelun monipuolistumisesta ja kilpailuista hinnoista. Toisaalta jo nyt kannattavuusrajalalla toimivien lähialueen pienmyymälöiden karsiutuminen saattaa harventaa palveluverkkoa.

Lielahden osayleiskaavaluonnoksen mahdollistama erikoiskaupan myyntipinta-alan lisäys on suurempi kuin kaupallisten vaikutusten arviointiraportin mukainen ostovoiman kasvuennusteeseen perustuva pinta-alan lisäys olisi. Erikoiskaupan kasvua on osayleiskaavaluonnoksessa pyritty ohjaamaan erityisesti paljon tilaa vaativan kaupan suuntaan, joka pyrkii keskittymään voimakkaasti joka tapauksessa. Muun erikoiskaupan myyntipinta-alan kasvusta Lielahdessa aiheutuvat vaikutukset voidaan kohdistaa selkeämmin lähimpien naapurikuntien keskustoihin sekä Tesoman aluekeskukseen. Erikoiskaupan sijoittumista ohjaa kuitenkin ensisijaisesti alueiden vetovoimaisuuteen ja kilpailukykyyn liittyvät tekijät. Lielahdessa uusi erikoiskauppa tulee sijoittumaan kaupunkirakenteessa jo olemassa olevaan keskukseen.

Todelliseksi keskustaksi toteutuessaan on luontevaa, että Lielahden sijoittuu myös keskustahakuista erikoiskauppaa, sillä monipuoliseksi keskustakokonaisuudeksi rakentuessaan kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset vaatimukset edellyttävät riittävää joustavuutta toimintamahdollisuuksissa. Lielahden tavoiteltu monipuolinen palvelutarjonta on jo osittain löydettävissä alueelta, mutta vasta nyt osayleiskaavan laatimisen yhteydessä alueen kaupallisuuden lisääntymisen vaikutuksia arvioidaan.



Osayleiskaavaluonnoksen toteutumisesta aiheutuvat kaupalliset vaikutukset on esitetty arvioinnissa siten, että sallitut myyntipinta-alan lisäykset toteutuvat kokonaisuudessaan vuoteen 2010 mennessä. Arviointiin liittyy kuitenkin epävarmuustekijänä kaupan hankkeiden toteutumisen aikataulu, jota nykytilanteessa ei voida ennakoida tarkasti. Vaikutusten voidaan olettaa olevan ostovoiman suuntautumisen suhteen pienemmät tarkasteluajanjaksoa pidemmällä aikavälillä.

Viimeisin erikoiskaupan kehittymistä ennakoiva selvitys Tampereen kaupunkiseudulta on valmistunut 1.4.2004 kun Pirkanmaan liitto teetti maakuntakaavoitusta varten tarkistuksen Tampereen kaupunkiseudun kaupan mitoitus- ja sijoitus selvitykseen. Selvityksessä on käytetty kahta tarkasteluajanjaksoa, joista myöhäisempi ulottuu vuoteen 2020 saakka. Selvityksen mukaan kaupunkiseudun länsiosassa on ostovoiman kasvun mahdollistamaa erikoiskaupan vajausta vuoteen 2010 mennessä n. 54.000-64.000 k-m² ja vuoteen 2020 mennessä n. 68.000-80.000 k-m² (luvuissa ei ole mukana moottoriajoneuvojen kauppaa). Laskelmat perustuvat ostovoiman kasvuennusteisiin, jotka selvityksen mukaan ovat parhaiten suuntaa antavia kaupunkiseudun länsiosassa merkittävän ulkopuolelle siirtyvän ostovoiman vuoksi. Siirtymä kohdistuu huomattavassa määrin Tampereen keskustaan, ilman tätä siirtymää kaupunkiseudun länsiosien laskennallinen erikoiskaupan lisäys olisi vuoteen 2020 mennessä 156.000-184.000 k-m².

Erityiset syyt

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan Lielahden osayleiskaavan maankäyttöratkaisu tarjoaa voimassa olevaa seutukaavaa paremmat edellytykset sekä asukkaiden hyvinvoinnin ja palveluiden saatavuuden turvaamiselle että elinkeinoelämän vaatimuksille.

Lielahden nykyistä vetovoimatekijää hyödyntämällä MRL:n edellyttämiin ympäristön laatukysymyksiin voidaan asettaa nykyistä korkeatasoisemmat vaatimukset. Tästä tavoitteesta osoituksena on osayleiskaavatyön yhteydessä Tampereen kaupungin tilaama erillinen liikenteen ja kaupunkikuvan parantamissuunnitelma, jossa määritellyjä periaatteita käytetään hyväksi koko kaava-alueen ympäristökuvan parantamisessa. Lisäksi varsinaisesta keskustaluueesta laaditaan asemakaavoituksen pohjaksi oma suunnitelmansa, johon pyritään sisällyttämään alueen kehittämistä rajoittavat tekijät kestävän ja hyvälaatuisen lopputuloksen aikaansaamiseksi.

Muilta osin alueelle varatun laajan teollisuustoimintojen alueen toteutuminen ei ole nykypäivän yhteiskunnallisen kehityksen valossa realistista. Ympäristöhäiriötä aiheuttavan toiminnan sijoittuminen lähelle asuntoalueita ja muita taajamatoimintoja on ristiriidassa asukkaiden viihtyvyys- ja turvallisuustavoitteen kanssa eikä se takaa myöskään teollisuuden tarvitsemia toimintaedellytyksiä.



Valtaosa alueelle viimevuosina laadituista asemakaavanmuutoksista on kohdistunut teollisuustonttien käyttötarkoituksen muutoksiin ja kaupallisen toiminnan laajentamiseen.

Erityisenä Lielahden palvelukeskittymää tukevana syynä voidaan pitää Länsi-Tampereelle kohdistuvien liikenteellisten olosuhteiden huomattavaa parantumista. Joukkoliikenteen osalta kaupunkiseudulla tutkitaan mahdollisuutta ottaa käyttöön raideliikenteeseen perustuva joukkoliikennejärjestelmä. Joukkoliikenteen toimintaedellytykset parantuvat selvästi myös suunnitellun rantaväylän parantamissuunnitelman toteuduttua.

Liikenteen perusratkaisut edesauttavat jo lähitulevaisuudessa Tampereen länsiosien kaupunkirakenteen tiivistämistä ja lisärakentamista. Lielahden vaikutuspiirin kuuluvan Santalahden rakentaminen asuntoalueena on toteutumassa, sillä alueen osayleiskaavan valmistelua jatketaan parhaillaan. Edelleen seutukaavassa selvitysalueeksi merkityn Lielahden pohjoisosan rakentamista pääosin asuntoalueeksi voidaan ryhtyä suunnittelemaan lähivuosien aikana.

Alueelle täytyy laatia osayleiskaava olevien ja uusien kaupan suuryksiköiden sijoituksen, yksikkökoon ja laadun määrittämiseksi, koska Lielahden ei ole osoitettu C-alueita seutukaavassa eikä kanta-kaupungin yleiskaavassa.

Kaupan hankkeiden kiireellisyys edellyttää yleiskaavan hyväksymistä siirtymäsäännöksen (MRL 210.2§) nojalla, jotta kaavajärjestelmän joustavuutta voidaan lisätä maakuntakaavatyön ollessa kesken (HE 101/1998).

Tampereen kaupunki pyytää ympäristöministeriötä antamaan suostumuksensa Lielahden osayleiskaavan hyväksymiseksi siltä osin kun se poikkeaa voimassa olevasta Pirkanmaan 3. seutukaavasta.

Esa Kotilahti
Apulaiskaupunginjohtaja



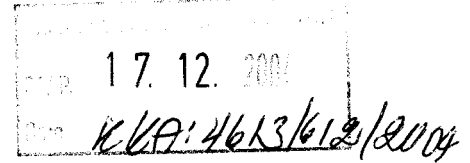
- Liitteet:
- Ote Pirkanmaan 3. seutukaavasta, vahvistunut 1997
 - Ote Tampereen kantakaupungin yleiskaavasta, vahvistunut 2000
 - Ote Pirkanmaan 1. maakuntakaavaluonnoksesta
 - Lielahden 5.9.2003 päivätty osayleiskaavaluonnos
 - Lielahden osayleiskaava - vähittäiskaupan yksiköiden vaikutusten arviointi 15.10.2004
 - Mielipiteiden ja lausuntojen tiivistelmät 16.10.-17.11.2003 nähtävillä olleesta luonnoksesta
 - Tampereen kaupunkiseudun kaupan mitoitus- ja sijoitus selvitys – päivitys 1.4.2004
 - Tampereen Rantaväylä (vt12 ja kt65), Ylöjärvi, Tampere. Kehittämisselvitys 2004
 - Raideprojektin raportti 2004
 - Pirkanmaan liiton lausunto Lielahden osayleiskaavan hyväksymisestä seutukaavasta poiketen
 - Nokian kaupungin lausunto Lielahden osayleiskaavan hyväksymisestä seutukaavasta poiketen
 - Ylöjärven kaupungin lausunto Lielahden osayleiskaavan hyväksymisestä seutukaavasta poiketen
 - Pirkkalan kunnan lausunto Lielahden osayleiskaavan hyväksymisestä seutukaavasta poiketen



14.12.2004

YM6/5232/2004

Tampereen kaupunginhallitus
PL 487
33101 Tampere



Viite
Hänvisning

Tampereen kaupungin kirje 7.6.2004

Asia
Ärende

YLEISKAAVAN HYVÄKSYMINEN SEUTUKAAVASTA POIKETEN

Suostumuspyyntö

Tampereen kaupunki on pyytänyt ympäristöministeriöltä maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 210 §:n 2 momentin mukaista suostumusta hyväksyä Lielahden alueen osayleiskaava vuonna 1997 vahvistuneesta Pirkanmaan 3. seutukaavasta poiketen.

Kaupunki on tarkentanut suostumuspyyntöä 5.7.2004 päivätyllä osayleiskaavaluonnoksella 3b.

Kaavatilanne

Lielahden osayleiskaava-alue sijaitsee noin viisi kilometriä Tampereen keskustasta länteen. Voimassa olevassa seutukaavassa kantatien 65 ja alueelle johtavan sisääntulokadun liittymän ympäristö on osoitettu palvelujen ja hallinnon alueeksi (P). Muu osa alueesta on teollisuustoimintojen aluetta (T). Seutukaavassa palvelujen ja hallinnon alueeksi on osoitettu seudullisesti merkittävien julkisten tai yksityisten palvelujen ja hallinnon alueita. Teollisuustoimintojen aluevarausmerkinnällä on puolestaan osoitettu teollisuus-, varasto-, toimisto- ym. vastaavaan käyttöön laajoja alueita niihin kuuluvine liikennealueineen, suoja- vyöhykkeineen ja yhdyskuntateknisen huollon alueineen.

Ympäristöministeriön vuonna 2000 vahvistamassa Tampereen kantakaupungin yleiskaavassa Lielahdenkadun liittymän ympäristö on osoitettu kauppa- ja palveluvaltaisen yritystoiminnan alueeksi. Muu osa alueesta on osoitettu teollisuus- ja varastoalueiksi sekä tuotantovaltaisen yritystoiminnan alueiksi.

Syyskuussa 2004 nähtävillä olleessa Pirkanmaan maakuntakaavaehdotuksessa Lielahi on yksi Tampereen neljästä keskustatoimintojen alakeskuksesta (ca). Maakuntakaavan keskusverkkoluokituksessa alakeskukset vastaavat palvelutasoltaan kuntatasoa. Valtaosa seutukaavan teollisuustoimintojen alueesta on maakuntakaavaehdotuksessa osoitettu työpaikka-alueeksi (TP). Vain M-Real Oyj:n nykyinen teollisuusalue on maakuntakaavaehdotuksessa teollisuus- ja varastoaluetta (T).

Suostumusta on pyydetty yleiskaavaratkaisulle, jossa alueen keskelle Lielahdenkadun varteen on osoitettu aluekeskustoimintojen alue (C-12). Yleiskaavaan sisältyy varaus kahdelle suurelle vähittäiskaupan suuryksikölle ja kahdelle pienemmälle vähittäiskaupan suuryksikölle. Suurempien yksiköiden (KM-2) myyntipinta-ala saa olla enintään 15 000 m², josta päivittäistavaran osuus on enintään 3500 m². Pienempien yksiköiden (KM-1) myymäläpinta-ala saa olla enintään 4000 m², josta päivittäistavarakaupan osuus on enintään 2000 m². Kaavamääräysten mukaan C-12 alueelle ei saa sijoittaa MRL 114 §:n mukaista vähittäiskaupan suuryksikköä. Yleiskaavassa on lisäksi kauppa- ja palveluvaltaisen yritystoiminnan alueita (PK-4), jotka on tarkoitettu yksityisten ja julkisten palvelujen toimitiloille sekä paljon tilaa vaativan erikoiskaupan liike-, toimisto- ja varastotiloille. PK-4 alueelle ei saa sijoittaa muita erikoiskaupan yksiköitä eikä MRL 114 §:n mukaista vähittäiskaupan suuryksikköä. Loppuosa kaava-alueesta on työpaikka-aluetta (TP-4) ja teollisuus- ja varastoaluetta (T).

Tampereen kaupungin perustelut seutukaavasta poikkeamiselle

Tampereen kaupunki toteaa suostumuspyynnössään, että Lielahden kaupallisten palvelujen alue on laajentunut jo noin 70 hehtaarin suuruiseksi, ja paine kaupallisten palvelujen lisäämiseksi on edelleen voimakas. Maakuntakaavaehdotuksessa esitetty Länsi-Tampereen alakeskusrakenne noudattaa tapahtunutta kehitystä ja Tampereen kaupungin tavoitteita siten, että myös Lielahden on merkitty keskustoimintojen alakeskus. Lielahden osayleiskaavaratkaisussa ei varata uusia alueita rakentamisen piiriin, vaan olemassa olevan infrastruktuurin käyttöä tehostetaan, minkä vuoksi esitetty maankäyttöratkaisu ei aiheuta tarpeetonta kaupunkiseudun rakenteellista hajautumista. Lielahden osayleiskaavatyötä varten laaditussa kaupallisten vaikutusten arvioinnissa ja vuonna 2001 valmistuneessa Tampereen kaupunkiseudun kaupan mitoitus- ja sijoitus selvityksessä todetaan samansuuntaisesti, että Länsi-Tampereella on päivittäistavarakaupan myyntipinta-alan kasvulla selvät ostovoiman kasvuennusteisiin perustuvat edellytykset. Erikoiskaupan kasvua on pyritty yleiskaavassa ohjaamaan erityisesti paljon tilaa vaativan kaupan suuntaan, joka pyrkii keskittymään voimakkaasti joka tapauksessa.

Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan Lielahden osayleiskaavan maankäyttöratkaisu tarjoaa voimassa olevaa seutukaavaa paremmat edellytykset sekä asukkaiden hyvinvoinnin ja palveluiden saatavuuden turvaamiselle että elinkeinoelämän vaatimuksille. Alueelle varatun laajan teollisuustoimintojen alueen toteutuminen ei kaupungin käsityksen mukaan ole nykypäivän yhteiskunnallisen kehityksen valossa realistista. Ympäristöhäiriöitä aiheuttavan toiminnan sijoittuminen lähelle asuntoalueita ja muita taajamatoimintoja on ristiriidassa asukkaiden viihtyvyys- ja turvallisuustavoitteen kanssa eikä se takaa myöskään teollisuuden tarvitsemia toimintaedellytyksiä. Erityisenä Lielahden palvelukeskittymää tukevana syynä voidaan pitää suunniteltuja parannuksia Länsi-Tampereen liikenteellisissä olosuhteissa.

Pirkanmaan liiton lausunto

Pirkanmaan liitto toteaa lausunnossaan, että voimassa olevassa seutukaavassa Tampereen läntinen aluekeskus sijoittuu Tesomalle, jonka vaikutuspiiriin luetaan myös Lielähti paikallistason palvelukeskuksena. Valmisteilla olevassa maakuntakaavaehdotuksessa esitetään Tampereelle neljä keskustatoimintojen alakeskusta: Hervanta, Linnainmaa, Lielähti ja Tesoma. Vaikka Tesoma ja Lielähti sijoittuvat maantieteellisesti varsin lähemmäksi, jakavat pääliikenneväylät ja Epilän harju alueet selkeästi omiksi kokonaisuuksiksi, joilla molemmilla ovat kehittyneet julkiset ja kaupalliset palvelut sekä näihin riittävä väestöpohja. Siten keskusluokituksen osalta vahvistetun seutukaavan merkintä on vanhentunut ja Lielahden osayleiskaavan aluekeskusmerkintä (C-12) on maakuntakaavatyötä varten päivitetyn kes-

kusverkkotarkastelun ratkaisujen mukainen ja vastaa valmisteilla olevan maakunta-kaavan periaatteita. Seutukaavan T-alueet ovat tänä päivänä entistä selkeämmin monipuolisia yritystoiminnan alueita, jonne sijoittuu sekä tuotannollista että kaupallista toimintaa. Maakuntakaavan valmisteluvaiheessa ja ehdotuksessa Lielahden kaltaiset tuotantotoiminnan, liike- ja toimistorakentamisen sekä kaupan osin sekoittuneet alueet on esitetty työpaikka-alueen varausmerkinnällä (TP). Tältä osin Lielahden osayleiskaavan maankäyttö-ratkaisut ovat vahvistetun seutukaavan ja valmisteilla olevan maakuntakaavan periaatteiden mukaiset.

Kaupan kokonaismitoituksen ja liikennejärjestelyjen osalta liitto viittaa 1.12.2003 antamaansa lausuntoon. Liitto katsoo osayleiskaavaluonnoksesta kaupungille antamassaan lausunnossa, että päivittäistavarakaupan osalta Lielahden kaavaluonnos on maakuntakaavan periaatteiden mukainen. Liiton näkemyksen mukaan erikoistavarakaupan osalta kaupunkiseudulla on muodostumassa ylimitoitusta, jonka vuoksi kokonaistilanteen hallinta edellyttää yleiskaavassa koko kaupunkiseutua koskevien vaikutusarviointien tarkempaa selvittelyä ja hankkeiden ajoituksen huolellista arviointia. Erikoiskaupan myyntipinta-alan lisäys tuo lisäongelmia alueen jo entisestään ruuhkaiseen liikenteeseen. Tästä syystä Pirkanmaan liitto katsoo, että sekä rantaväylän kehittämissuunnitelman että pikaraitiotieselvityksen johdopäätökset tulisi olla käytettävissä Lielahden lopullista erikoiskaupan kerrosalamäärää päätettäessä.

Muut lausunnot

Nokian kaupunki toteaa lausunnossaan, että uusien hypermarkettien sijoittuminen Lielahteen heikentäisi kaupunkiseudun länsiosien muiden uusien kaupallisten hankkeiden toteuttamismahdollisuuksia ja jarruttaisi muutenkin kaupan kehittämismahdollisuuksia kaupunkiseudun länsiosassa erityisesti Nokialla ja Ylöjärvellä. Suosimalla Lielahden kehitystä poikkeamismenettelyllä pahennetaan kielteisiä vaikutuksia muilla alueilla niiden odottaessa maakuntakaavaa. Palvelujen saatavuus ja saavutettavuus eivät kaupunkiseudulla parane ja jakaudu tasapuolisesti, jos kasvu suunnataan vain muutamaa nykyiseen palvelukeskitymään, joiden palvelutarjonta on jo nyt varsin kattava ja riittävä. Osayleiskaavaluonnoksessa osoitetut vähittäiskaupan uudet suuryksiköt ja muu kaupallisten palvelujen lisäys Lielahteen ovat seudullisesti merkittäviä, ja niillä on huomattavia vaikutuksia esimerkiksi Nokian yhdyskuntarakenteeseen. Nokian kaupunki vastustaa yleiskaavan hyväksymistä ennen kuin kaupan suuryksiköiden seudullinen verkosto on ratkaistu maakuntakaavassa.

Ylöjärven kaupunki suhtautuu kielteisesti Lielahden hypermarkettien ja kauppakeskuksen sekä maankäyttöratkaisun toteuttamiseen ennen kuin asiat on ratkaistu ja vahvistettu maakuntakaavassa. Luonnoksessa esitetty kaupan mitoitus aiheuttaa kiistatta haitallisia vaikutuksia Ylöjärven kuntakeskuksen palvelujen säilymiselle ja kehittämiselle. Lausunnossa katsotaan, että osayleiskaavassa on merkittävää ylimitoitusta erityisesti muun erikoiskaupan myymäläpinta-alan osalta (+ 145 %, 21 800 my-m²). Lisäys on myös ylimitoitettua paljon tilaa vaativan erikoiskaupan osalta (+ 107 %). Ainoastaan päivittäistavarakaupan osalta myyntipinta-alan lisäys on kohtuullinen ja kysyntää vastaava (+ 24 %) pitkällä tähtäimellä eli vuoden 2010 jälkeen.

Pirkkalan kunnalla ei ole huomautettavaa suostumuspyynnöstä.

Ympäristöministeriön vastaus

Ympäristöministeriö antaa suostumuksen Tampereen kaupungin Lielahden osayleiskaavan muutoksen hyväksymiseen Pirkanmaan seutukaavasta poiketen suostumuspyynnössä ja 5.7.2004 päivätyssä osayleiskaavaluonnoskartassa 3b esitetyllä tavalla.

Perustelut

Maankäyttö- ja rakennuslain 210 §:n 2 momentin nojalla kunta voi ympäristöministeriön suostumuksella ja maakunnan liittoa kuultuaan erityisestä syystä hyväksyä yleiskaavan seutukaavan rakennuslain (370/1958) 26 §:n 1 momentin mukaisesta ohjausvaikutuksesta poiketen, jos yleiskaavan laatimisen yhteydessä seutukaavassa osoitettu maankäyttöratkaisu todetaan vanhentuneeksi. Tällöin on kuitenkin huolehdittava siitä, että yleiskaava sopeutuu seutukaavan kokonaisuuteen ja otettava soveltuvien osin huomioon, mitä maankäyttö- ja rakennuslain 28 §:ssä säädetään maakuntakaavan sisältövaatimuksista.

Osayleiskaavan tavoitteena on muodostaa Lielahdesta Tampereen kaupungin aluekeskus ja kehittää ja laajentaa alueen kaupallisia palveluja. Vahvistetussa seutukaavassa Tampereen läntinen aluekeskus on osoitettu Tesomalle. Osayleiskaavaan sisältyy kerrosalaa kaupallisia palveluja varten yhteensä 203 100 kerrosneliömetriä ($k\text{-m}^2$). Osayleiskaava mahdollistaa kaupallisten palvelujen kokonaiskerrosalan lisääntymisen nykyisestä noin puolella. Seutukaavassa alueen maankäyttö painottuu kaupallisten palvelujen sijaan teollisuus- ja tuotantotoimintaan. Osayleiskaava poikkeaa edellä kerrotuilta osin voimassa olevasta seutukaavasta enemmän kuin seutukaavan yleispiirteisyys sallii.

Lielahdesta on muodostunut yksi Tampereen kaupunkiseudun kaupallisten palvelujen keskuksista ja alueella toimii tällä hetkellä useita vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alue rajautuu pohjoisessa rakennettuihin asuntoalueisiin. Alueen Näsijärven puoleista osaa hallitsevat M-Real Oyj:n teollisuuslaitokset.

Pirkanmaan seutukaavan keskusverkkoluokituksessa keskuksen merkitys ja sen suhde toisiin Pirkanmaan keskuksiin määräytyy keskuksen palvelujen monipuolisuuden, palvelujen käyttäjien, työpaikkojen sekä liikenteellisen ja aluerakenteellisen aseman perusteella. Lielahden alueen kaupalliset palvelut ovat lisääntyneet ja monipuolistuneet merkittävästi seutukaavan suunnittelutilanteesta. Seutukaavan tavoitteet alueen rakentumisesta pääosin teollisuus- ja työpaikka-alueeksi eivät ole toteutuneet.

Pirkanmaan muuttovoitto on ollut viime vuosikymmenellä keskimäärin 2000 henkeä vuodessa. Kasvu on keskittynyt erityisesti Tampereen seudulle. Pirkanmaan seutukaavassa aluevarausten mitoitus perustuu osaltaan Tampereen kaupungin kohdalla laskelmaan, jonka mukaan kaupungin väkiluvun arvioitiin olevan 192 000 asukasta vuonna 2010. Tampereella 200 000 asukkaan raja ylitettiin kuitenkin jo vuonna 2003.

Kun otetaan huomioon Lielahden alueen maankäytössä seutukaavan suunnittelutilanteen jälkeen tapahtuneet muutokset sekä muut olosuhteissa tapahtuneet muutokset, seutukaavaa on tältä osin pidettävä vanhentuneena.

Yleiskaavassa on yhteensä neljä kaupallisten palvelujen aluetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM-1 ja KM-2 -alueet). KM-2 tontille, joita kaavassa on kaksi, saa rakentaa vähittäiskaupan suuryksikön, jonka myyntipinta-ala saa olla enintään 15000 m^2 . Toisella näistä KM-2 tonteista toimii jo vähittäiskaupan suuryksikkö, ja toiselle KM-2 tontille on tarkoitus siirtyä toisaalla alueella jo toimiva vähittäiskaupan suuryksikkö. Kaksi muuta vähittäiskaupan suuryksiköille kaavoitettua tonttia (KM-1) ovat jo rakennettuja. Kaava sallii näiden yksiköiden laajentamisen myymäläpinta-alaltaan 4000 m^2 :n suuruisiksi. Näin ollen kaikki neljä osayleiskaavassa olevaa suuryksikköä toimivat jo alueella, eikä osayleiskaavassa ei ole kysymys uudesta kaupan alueen avauksesta vaan jo olevasta kaupallisten palvelujen alueesta.

Valtaosa osayleiskaavan mahdollistamasta 104 400 $k\text{-m}^2$:n kaupan kokonaiskerrosalan kasvusta tarkoittaa erikoiskaupan kasvua. Kaava sallii päivittäistavarakaupan kerrosalan kasvavan nykytilanteesta ainoastaan 3 200 $k\text{-m}^2$. Erikoiskaupan kasvusta noin 30 % kos-

kee muuta erikoiskauppaa kuin paljon tilaa vaativaa kauppaa. Yleiskaavassa nämä kaupallisten palvelujen alueet tukeutuvat ja sijoittuvat aluekeskustoimintojen alueen läheisyyteen. Tätä voidaan pitää yleisten yhdyskuntarakennetta koskevien tavoitteiden mukaisena. Erikoiskaupan kasvusta noin 70 % on tarkoitettu paljon tilaa vaativalle kaupalle. Paljon tilaa vaativan kaupan vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja nykyisten lähipalvelujen säilymiseen ovat vähäisemmät kuin päivittäistavarakaupan ja keskustahakuisen erikoiskaupan vaikutukset.

Osayleiskaava-alue rajautuu Lintulammen ja Lentävänniemen asuntoalueisiin ja liittyy näin jo olevaan kaupunkirakenteeseen. Kaavaselostuksessa käytetyn lähitarkastelualueen väestömäärä on 58 000 ja laajemman tarkastelualueen 123 612. Etäisyyksinä tarkasteltuna viiden kilometrin etäisyydellä kaava-alueesta asuu 41 500 henkilöä seitsemän kilometrin etäisyydellä 69 000 henkilöä. Lähitarkastelualueella väkiluvun ennustetaan kasvavan vuoteen 2010 mennessä 3,4 % eli runsaat 2000 henkilöä.

Vähittäiskaupan suuryksiköt tulee pyrkiä sijoittamaan ensisijaisesti muiden keskustatoimintojen yhteyteen joko keskusta-alueille tai kaupunkiseutujen alakeskuksiin. Yleiskaavassa vähittäiskaupan suuryksiköille osoitetut alueet sijoittuvat aluekeskustoimintojen alueen (C-12) läheisyyteen. Maakuntakaavaehdotuksessa Lielähti on osoitettu keskustatoimintojen alakeskukseksi (ca). Merkinnällä osoitetaan maakuntakaavassa Tampereen kaupungin alakeskukset palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alueet ja niihin liittyvät liikennealueet ja puistot seudullisesti merkittävässä kuntien alakeskuksissa. Merkinnän osoittamalle alueelle ei saa sijoittaa enempää kuin kaksi päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältävää merkitykseltään seudullista vähittäiskaupan suuryksikköä. Maakuntakaavassa merkitykseltään seudullisena vähittäiskaupan suuryksikkönä tarkoitetaan Tampereen kaupunkiseudulla noin 10 000 kerrosneliömetrin suuruisia yksiköitä. Yleiskaava mahdollistaa edellä kerrotun mukaisesti kaksi myyntipinta-alaltaan 15 000 m²:n suuruista vähittäiskaupan suuryksikköä. Näin ollen yleiskaava on keskusverkkoluokituksen ja seudullisten suuryksiköiden määrän osalta maakuntakaavaehdotuksen mukainen.

Edellä esitetyn perusteella ympäristöministeriö katsoo, että osayleiskaava sopeutuu seutukaavan kokonaisuuteen ja että seutukaavasta poikkeamiseen on erityisiä syitä. Näin ollen seutukaavasta poikkeamiselle maankäyttö- ja rakennuslain 210 §:n 2 momentissa säädetyt edellytykset täyttyvät.

Seutukaavasta poikkeamisen on käytävä selkeästi ilmi yleiskaavan selostuksesta ja ympäristöministeriön suostumus on liitettävä kaavaselostukseen.

Osaston päällikkö
Ylijohtaja



Pekka Kangas

Ylitarkastaja



Maaret Stenström

LIITE Ote osayleiskaavaluonnoksesta

TIEDOKSI Pirkanmaan liitto
Pirkanmaan ympäristökeskus
Nokian kaupunki
Ylöjärven kaupunki
Pirkkalan kunta

LIELAHDEN
OSAYLEISKAAVA

SELOSTUKSEN LIITE 2.

LAUSUNTO- JA MUISTUTUSVASTINEET
11.8.-16.9.2005 NÄHTÄVILLÄ
OLLEESEEN LIELAHDEN
OSAYLEISKAAVAEHDOTUKSEEN (15 s)

**Tampereen kaupunki
Yhdyskuntapalvelut
Suunnittelupalvelut
Yleiskaavoitus**

1. Johdanto

Lielahden osayleiskaavan laatiminen on aloitettu yhdyskuntalautakunnan (ent. ympäristölautakunta) päätöksellä 5.2.2002, 48§.

Lielahden osayleiskaavasta on aikaisemmin ollut nähtävillä osallistumis- ja arviointisuunnitelma, 21.2.-6.3.2002 ja alustavat osayleiskaavan luonnosvaihtoehdot (3kpl) 12.9.-14.10.2002.

Osayleiskaavaluonnos oli nähtävillä 16.10.-17.11.2003.

Osayleiskaavaluonnoksesta saadun palautteen johdosta Tampereen kaupunki jätti ympäristöministeriölle kaavan hyväksymistä koskevan suostumuspyynnön ja johon ministeriö antoi hyväksymispäätöksen 14.12.2004.

Osayleiskaavaehdotus valmistui 27.6.2005. Tampereen kaupunginhallitus asetti Lielahden osayleiskaavaehdotuksen nähtäville 11.8.-16.9.2005 väliseksi ajaksi. Ehdotuksesta saatiin nähtävilläoloaikana 14 muistutusta. Pyydettyihin lausuntoihin saatiin 9 vastausta.

Muistutukset käsittelevät pääasiassa kaikkia liikennemuotoja koskevia toiminnallisia ja toteutuksen aikataulullisia kysymyksiä. Yksityiskohtaisissa muistutuksissa on kannettu huolta uuden rinnakkaisväylän rakentamisen vaikutuksesta yksityisiin kiinteistöihin.

2. Raportin sisältö

Raportissa on tiivistelminä annettu palaute ja siihen laaditut vastineet.

Alkuperäiset kaavasta annetut lausunnot ja sitä vastaan jätetyt muistutukset ovat katsottavissa osoitteessa:

<http://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/lielahti.html>

LAUSUNNOT

1. Pirkanmaan ympäristökeskus
2. Pirkanmaan liitto
3. Hämeen tiepiiri
4. Museovirasto
5. Ylöjärven kaupunki
6. Lielahden yrittäjät ry
7. Pirkanmaan maakuntamuseo
8. Tampereen kaupunki / Rakennusvalvonta
9. Tampereen kaupungin liikennelaitos

MUISTUTUKSET

1. Lasse Helin
2. Matti Laine
3. Matti Järvinen
4. Toyota Motor Finland Oy
5. Kyösti Suova
6. Teija Jortama
7. Taisto Jokinen
8. Esko Säynäväjärvi
9. Tamrex Oy
10. Tam-Rakenne Oy
11. Susanna Gröhn
12. Juha Heinisaari
13. Tomas Ray
14. Pauli Jokinen

Raportin valmistelu:

19.1.2006

**Tampereen kaupunki
Yhdyskuntapalvelut
Suunnittelupalvelut
Yleiskaavoitus
arkkitehti Pia Hastio**

1. PIRKANMAAN LIITTO

Pirkanmaan liitto on jättänyt 13.9.2005 päivätyyn maakuntahallituksen hyväksymän lausunnon. Lausunnossa todetaan osayleiskaavaehdotuksen olevan maakuntakaavaehdotuksen periaatteiden mukainen, siltä osin lausunto ei aiheuta toimenpiteitä. Tämän lisäksi lausunnossa esitetään näkemys, että alueen maankäytön järjestelyt ja Rantaväylän kehittäminen on sovittava yhteen, jotta osayleiskaavaratkaisulla ei entisestään vaikeuteta ruuhkautuneen Rantaväylän liikennettä.

Vastine: Lielahden osayleiskaavan lähtökohtana on ollut löytää selkeitä ja mittakaavaltaan oikeita ratkaisuja Lielahden liikenteellisten olosuhteiden parantamiseksi. Kaupallisen alueen läpi linjattava, rantaväylälle rinnakkainen, katulinjaus on sekä liikenne-ennuste- että toimivuustarkastelussa todettu paikallisia liikenneolosuhteita parantavaksi toimenpiteeksi. Samansuuntaiseen johtopäätökseen on tultu myös Tiehallinnon toimeksiannosta vuonna 2004 valmistuneessa Rantaväylän kehittämisselvityksessä. Rinnakkaisväyläajatuksen liittyä oleellisena tekijänä Enqvistinkadun eritasoliittymän rakentaminen, joka on Rantaväyläselvityksessä esitetyssä kehittämistoimenpiteiden toteutusjärjestyksessä arvioitu myöhemmän vaiheen toimenpiteeksi. Ensimmäisen vaiheen toimenpiteinä selvityksessä esitetään joukkoliikennekaistoja Paasikiventielle sekä kevyelle liikenteelle uutta väylää Näsijärven rantaan välille Lielahti-Santalahti.

Myöhemmän vaiheen toimenpiteeseen, Enqvistinkadun eritasoliittymän rakentamiseen on Lielahden osayleiskaavassa osoitettu aluevaraus. Rakentamisen aikataulu on riippuvainen pitkälti tiehallinnon toteuttamismahdollisuuksista. Muilta osin rinnakkaisväylän toteuttamista valmistellaan katualuerakentamiseen tähtävällä kaupungin maanhankinnalla ja käynnissä olevalla yksityiskohtaisella jatkosuunnittelulla.

2. PIRKANMAAN YMPÄRISTÖKESKUS

Pirkanmaan ympäristökeskus on antanut Lielahden osayleiskaavaehdotuksesta 8.11.2005 päivätyyn lausunnon. Lausunnon sisältöä koskeva epävirallinen neuvottelu on käyty Pirkanmaan ympäristökeskuksen ja Tampereen kaupungin välillä 23.11.2005. Lausunnossa todetaan, että ympäristöministeriö on antanut Lielahden osayleiskaavan luonnosvaihtoehdolle 3b MRL:n perusteella suostumuksen poiketa seutukaavasta. Osayleiskaavaehdotuksesta todetaan, että siihen on tehty luonnosvaihtoehtoon verrattuna kaavamerkintöjä ja -määräyksiä koskevia tarkistuksia. Lisäksi todetaan vahvistamattoman maakuntakaavan merkinnät alueen osoittamisesta kaupungin länsiosia palvelevaksi alakeskukseksi. Ympäristökeskuksella on huomautettavaa osayleiskaavaehdotuksesta.

Pirkanmaan ympäristökeskus edellyttää lausunnossa, että uuden katuyhteyden rakentaminen ja paljon liikennettä tuottavien korttelialueiden, tässä tapauksessa uuden hypermarkettiyrityksen, toteutusten ajankohta sidotaan kaavamääräyksiin toisiinsa.

Vastine: Tampereen kaupunki ei pidä kaavallisen määräyksen asettamista tarpeellisena, sillä nähtävillä hyväksytyssä osayleiskaavaehdotuksen

selostuksessa todetaan, että kaavan keskeisin ratkaisu on toteuttaa rinnakkaiskatu samanaikaisesti kaupan suuryksikön kanssa. Tampereen kaupungilla on siten käynnissä toteuttamiseen tähtäävä maahankintaprosessi, jonka jälkeen katualueen asemakaavoitus voidaan käynnistää. Liikenteellisen toimivuuden osalta on jo käynnistetty osayleiskaavan rinnakkaisväyläratkaisuun ja -sijoitukseen perustuva uuden hypermarketti- ja keskusta-alueen suunnittelu. Näin ollen kaupungin tavoitteena ja käynnissä olevien toimenpiteiden päämääränä on katuyhteyden muodostaminen mahdollisimman pian.

Lielahdenkatuun ja Harjuntaustaan kytkeytyvien palvelualueiden välisten kevyen liikenteen yhteyksien sijainti ja laatu tulisi lausunnon mukaan selvittää jo yleiskaavavaiheessa viihtyisän ja turvallisen aluekeskuksen luomiseksi.

Vastine: Tampereen kaupungin näkemys on samansuuntainen, osayleiskaavalla halutaan edistää kevyen liikenteen ympäristön laatutavoitteita ja sen vuoksi tavoitteet on kirjattu osayleiskaavan tärkeimpien muutosalueiden, aluekeskuksen ja uuden hypermarkettialueen, kehittämismerkintöihin. Näillä alueilla tapahtuva osayleiskaavan mukainen maankäytön muutos on alueiden uudelleen rakentamisen mahdollistava ja osayleiskaavan perustavoite näillä alueilla on kevyen liikenteen ympäristön muodostuminen ja niihin liittyvien laadullisten tavoitteiden toteutuminen. Kaavan kehittämismerkinnät edellyttävät lähinnä alueen sisäisten laadullisten vaatimusten toteuttamista. Yhteyksien toteutumiseksi laajemmin liikenneverkollisen tarkastelun näkökulmasta, Lielahden osayleiskaavaan merkitään uusi kevyenliikenteen yhteystarvemerkinä aluekeskuksen ja uuden hypermarkettialueen välille.

Lielahden alueella kevyen liikenteen yhteyksien parantamismahdollisuudet tulee pääsääntöisesti sopeuttaa nykyiseen olemassa olevaan rakenteeseen ja käytännössä vasta tulevaisuudessa konkretisoituihin hankkeisiin. Tampereen kaupunki katsoo, että liikenteen osalta painopiste yleiskaavatasoisessa suunnittelussa tulee olla verkollisen mallin tarkastelussa ja tätä tarkempaa suunnitelmaa ko. yhteydestä ei ole tarkoituksenmukaista laatia Lielahden osayleiskaavaan liittyvänä.

Verkollista tarkastelua on kuitenkin pyritty kehittämään edelleen kaavapalautteen perusteella. Verkkoa kehittävinä uusina tavoitteellisina yhteyksinä osayleiskaavan alueelle on merkitty kaksi kevyenliikenteen eritasoyhteyden ohjeellista aluevarausmerkintää. Merkinnät on sijoitettu Lielahdenkadulle, Harjuntaustan ja aluekeskusalueen välille. Toinen eritasoyhteystarve on Lielahdenkadulla, Lielahden koulujen kohdalla. Nykyisessä tilanteessa yhteys palvelee linja-autolla kouluihin saapuvia, tulevaisuudessa yhteyden merkitys korostuu mikäli M-Realin alueelle rakennetaan uusi asuntoalue. Kevyen liikenteen verkon kehittämiseksi edelleen kaavassa on osoitettu Rantaväyläselvityksen mukaisesti yhteystarve Paasikiventien pohjoispuolelle.

Ympäristökeskus katsoo, että joukkoliikenteen sujuvuutta ja palvelukykyä koskevien toiminnallisten kysymysten ratkaisemiseksi tulisi osayleiskaavan taustalle laatia laadukkaita yhteyksiä tukeva kehittämis- ja toteuttamissuunnitelma. Lausuntoa tarkentavassa neuvottelussa kysymystä tarkennettiin koskemaan tilannetta ennen pikaraitiotien toteutumista, käytännössä bussiliikenteen osalta ylikunnallisia verkostotarkasteluja sekä bussiliikenteen sijoittumista katualueilla.

Vastine: Katualuevarausten osalta Tampereen kaupunki pitää osayleiskaavaehdotuksen esityksiä riittävinä osayleiskaavan keinoina edistää myös bussiliikenteen kehittämistä. Osayleiskaavan joukkoliikenteen yhteystarvemerkinnyt on esitetty ajateltujen pikaraitiotielinjausten mukaisina ja näin ollen yhteystarvetta ei ole näytetty Enqvistinkadun ja rantaväylän väliselle Lielahdenkadun osalle. Karttaa tarkistetaan siten, että yhteystarvemerkinnyt ulotetaan myös em. katualueen osalle. Lisäksi merkinnän sisältöön on lisätty joukkoliikenteen yhteyden laatua tarkentava teksti, jonka ohjausvaikutus tarkoitetaan käsittämään myös bussiliikenteen kehittämisen.

Liikenne-ennusteen mukaan Lielahdenkadun ja rantaväylän risteysalueen tuntumassa myös rantaväylällä, voidaan olettaa rinnakkaisväylän toteutumisesta aiheutuvaa liikennemäärien vähentymistä, jolloin bussiliikenteen sujuvuutta edistävänä käytännön toimenpiteenä on risteysalueen liikennevalo-ohjauksessa mahdollista käyttää joukkoliikennetuisuutta.

Epävirallisessa kaavalausuntoa koskeneessa neuvottelussa tuli esille myös bussiliikenteen ylikunnallista järjestämistä koskevan selvitystyön tarpeellisuus. Tällä hetkellä on jo käytettävissä Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitelma, jonka ovat tilanneet yhteistyössä kaupunkiseudun kunnat, liikennöitsijät ja Länsi-Suomen lääninhallitus. Selvityksessä on esitetty toimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä rantaväylällä. Tampereen keskustasta Ylöjärvelle suuntautuva joukkoliikenteen laatukäytävä on selvityksessä esitetty Epilän ja Lamminpään kaupunginosien kautta kulkeväksi, mutta Lielahden rinnakkaisväylän toteutuessa kokonaisuudessaan, laatukäytävän muodostuminen Lielahden rinnakkaisväylälle on todennäköistä. Aluekeskuksena Lielahden tarjoaa erinomaisen risteyspaikan kaupunkiseudun länsiosien välisille bussilinjoille, tulevaisuudessa mahdollisesti eri joukkoliikennemuodoille.

Joukkoliikennesuunnitelman lisäksi on valmisteilla Tampereen kaupunkiseudun liikennepoliittinen ohjelma, Tase 2025, joka on tarkoitus viedä seutuhallituksen hyväksyttäväksi. Ohjelman mukaan joukkoliikenteen edistäminen on yksi tärkeimmistä Tampereen kaupunkiseutua koskevista liikennepoliittisista kysymyksistä, joka ohjaa kaupungin omaa toimintaa varsin laaja-alaisesti. Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan Lielahden osayleiskaavan perusratkaisu on jo nyt joukkoliikenteen kannalta monenlaiset ratkaisuvaihtoehdot mahdollistava.

Pirkanmaan ympäristökeskus ilmaisee lausunnossa, että Lielahden osayleiskaavan kartalla 2 esitetyt joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen yhteystarpeet tulisi olla osana varsinaista maankäyttösuunnitelmaa ja siten karttaesitystä olisi muutettava.

Vastine: Tampereen kaupunki on esittänyt Lielahden osayleiskaavaehdotuksen kahdella, maankäyttö sekä kaupunkikuva ja ympäristö, –nimisillä kartoilla, jotka molemmat on laadittu oikeusvaikutteisiksi. Tampereen kaupunki huomioi ympäristökeskuksen näkemyksen maankäytön ja liikenteen välisestä kytköksestä. Osayleiskaavakarttoja on tarkistettu nimeämisen osalta.

Ympäristökeskus huomauttaa lausunnossaan, että kaavaehdotukseen on tehty sellaisia merkittäviä tarkistuksia, jotka ovat vaikutuksiltaan laajempia kuin ympäristöministeriön hyväksymispäätöksen perusteena olleella versiolla 3b.

Ympäristökeskus esittää, että päivittäistavarakaupan pinta-alan 1000 k-m² lisäys KM-2 alueilla ja suuryksikkökiellon poistaminen P-2 –alueilta ovat vaikutuksiltaan merkittäviä. Asiaa täsmennettiin lausuntoa koskeneessa neuvottelussa. Päivittäistavarakaupan pinta-alan lisäyksestä todettiin, että käytännön merkittävyydellä ei ehkä kuitenkaan ole sellaista vaikutusta, joiden perusteella arviointia tulisi tarkistaa. Sen sijaan suuryksikkökiellon poistaminen P-2 –alueilla on ympäristökeskuksen näkemyksen mukaan merkittävä, sellaisia vaikutuksia aiheuttava, joita ei ole arvioitu.

Vastine: Tampereen kaupunki tarkisti osayleiskaavaehdotusta varten kaavan määräyksiä. Määräysten tarkistamisella on pyritty vastaamaan kaavaluonnoksesta saatuun palautteeseen palvelualueen määräyksen osalta, samalla määräystä on pyritty yksinkertaistamaan, mm. poistamalla viittaukset lainkohtiin. MRL:n 114§, ns. suuryksikköpykälän sisältöä on tulkittu siten, että erikoistavarakaupan sääntelyn alaraja on suuryksikkömääritelmän mukaan 2000 k-m². Lielahdessa on kuitenkin haluttu rajoittaa muualla kuin keskusta- ja hypermarkettialueilla myös tämän pinta-alarajan alittava uusi, muu kuin paljon tilaa vaativa erikoistavarakauppa. Määräys muotoiltiin siten, että kaupan myyntipinta-alan lisäykset on suunnattava paljon tilaa vaativan kaupan käyttöön. Ympäristökeskuksen näkemys huomioidaan kuitenkin siten, että P-2 kaavamääräykseen lisätään uusien, muiden kuin paljon tilaa vaativien, erikoistavarakaupan suuryksiköiden sijoittamista koskeva kieltö. Merkinnän sisältö vastaa näin ollen 3b –version palvelualueiden merkinnän sisältöä ja ei aiheuta tarvetta vaikutusarviointiin päivittäistavarakaupalle.

Ympäristökeskus huomauttaa lausunnossaan, että M-Realin Lielahden teollisuusaluetta koskevassa aluevarausmerkinnässä sallittu voimalaitos tarkoittaa käytännössä vain teollisuuslaitoksen omaa tarvetta palvelevaa laitosta.

Vastine: Tampereen kaupungilla ja M-Real Oyj:llä on samansuuntainen näkemys asiasta. Lausunnon johdosta asiaa on tarkennettu yhtiön taholta siten, että nykyisen maakaasukattilalaitoksen piiriin tulee lukea tehdasalueen kaikki toimivat yksiköt (M-Real, Ligno Tech ja SCA). Kaavamääräystä tarkistetaan siten, että alueelle sallittava voimalaitos on tarkoitettu palvelemaan tehdasalueella toimivia teollisuuslaitoksia.

3. TIEHALLINTO – HÄMEEN TIEPIIRI

Tiehallinnon Hämeen tiepiiri on jättänyt osayleiskaavaehdotuksesta 27.9.2005 päivätyn lausunnon. Lausunnossa todetaan Lielahden osayleiskaava-aluetta sivuavan Rantaväylän merkittävyys kaupunkiseudun sisääntulo- ja yhdystienä. Rantaväylän vuonna 2004 valmistuneessa kehittämisselvityksessä todetaan Lielahden kohdalla toteuttavaksi toimenpiteeksi Enqvistinkadun eritasoliittymän rakentaminen. Lausunnossa todetaan edelleen, että Paasikiventielle on alkamassa aluevaraussuunnitelman laatiminen joukkoliikennekaistoista.

Maankäytön liikennevaikutuksista tiehallinto esittää, että Rantaväylän kehittäminen ei kuulu läntisen kaupunkiseudun maankäytön kehittymisestä huolimatta Hämeen tiepiirin lähivuosien ohjelmiin, jolloin toiminta nykyisellä ajoradalla ja liittymäratkaisulla voi aiheuttaa huomattavia sujuvuusongelmia Lielahden alueelle. Lausunnossa todetaan, että maankäytöstä aiheutuvien liikenneverkon huomattavienkin investointien toteuttamisvastuu on kunnilla.

Tiehallinnon lausunnon mukaan Lielahden kaavaratkaisun mukaisella rinnakkaisväylän toteutuksella voidaan vaikuttaa Rantaväylän liikennemääriin ja siten liikenteen sujuvuuteen ja liittymien toimivuuteen. Hämeen tiepiiri pitää tärkeänä, että rinnakkaiskatu rakennetaan koko pituudeltaan 2+2 -kaistaisena.

Vastine: Tampereen kaupungilla on rinnakkaisväylän rakentamisesta samansuuntainen näkemys, jota puoltaa myös osayleiskaavaa varten laaditut liikenne-ennusteet. Katualueen asemakaavoitusta ja rakentamista varten Tampereen kaupunki on käynnistänyt tarpeellisen maanhankinnan. Sen sijaan ratkaisuun oleellisesti liittyvä Enqvistinkadun eritasoliittymän rakentaminen on sidoksissa myös tiehallinnon mahdollisuuksiin investoida liittymän rakentamiseen.

Tiehallinnon lausunnossa esitetään, että joukkoliikenteen palvelutasolla voidaan vaikuttaa yksityisautoiluun, ja että Lielahden osayleiskaavan avulla pitäisi pyrkiä parantamaan alueen sisäisiä ja alueelta suuntautuvia joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhteyksiä.

Vastine: Tampereen kaupunki on esittänyt Lielahden osayleiskaavassa liikenneverkon perusratkaisun, johon voidaan sijoittaa liikennejärjestelmien toimivuutta edistäviä toimenpiteitä monella eri tavalla ja siten Tampereen kaupungin näkemyksen mukaan kaava ei rajoita tulevaisuudessa tarpeellisiksi arvioitujen toimenpiteiden toteutusta. Joukkoliikenteen osalta liikennemuodon houkuttelevampi ja kilpailukykyisempi järjestäminen on osa laajempaa kokonaisuutta. Kaupunkiseudun kunnat, liikennöitsijät ja Länsi-Suomen lääninhallitus ovat yhdessä valmistelleet Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenneohjelman. Lisäksi valmisteilla on Tampereen kaupunkiseudun liikennepoliittinen ohjelma, Tase 2025, jossa joukkoliikenne on yhtenä merkittävänä kysymyksenä. Ohjelma viedään seutuhallituksen hyväksyttäväksi.

Kevyenliikenteen houkuttelevuuteen alueen sisällä tulisi lausunnon mukaan kiinnittää huomioita.

Vastine: Osayleiskaavan peruslähtökohtana on ollut liikenteellisten olosuhteiden parantaminen Lielahdessa. Merkittävimmät ja näkyvimvät ratkaisut kohdistuvat autoliikenteen parantamiseksi, mutta kevyen liikenteen kehittäminen sekä alueen sisällä että yhteyksinä ulkopuolelle on kaavatyön edetessä painottunut. Tampereen kaupunki on tarkistanut kaavaratkaisua siten, että Lielahdenkadun kohdalle osoitetaan ohjeelliset kevyen liikenteen alikulkuyhteyden merkinnät. Kevyen liikenteen yhteystarvemerkintöjä osoitetaan lisää aluekeskusalueen ja uuden hypermarkettialueen välille sekä Rantaväyläselvityksen mukaisesti Paasikiventien pohjoispuolelle.

4. LIELAHDEN YRITTÄJÄT

Lielahden yrittäjäyhdistys on jättänyt osayleiskaavaehdotuksesta 15.9.2005 päivätyn lausunnon, jossa toivotaan osayleiskaavan nopeaa jatkokäsittelyä. Lausunnossa esitetään lisäksi huoli liikenneratkaisun toimivuudesta ja toteutusaikataulusta. Lausunnon mukaan rinnakkaiskatu tai sitä korvaava väliaikaisratkaisu on välttämätön.

Vastine: Tampereen kaupunki pitää Lielahden osayleiskaavan valmistelun aikana laadittujen liikenne-ennusteiden pohjalta rinnakkaiskadun

rakentamista perusteltuna. Rinnakkaiskadun rakentamisella pyritään ehkäisemään uudesta hypermarkettiyksiköstä aiheutuvan liikenteen ruuhkautuminen, mutta myös helpottamaan alueella jo ilmenneitä liikenteen sujuvuusongelmia. Tampereen kaupunki on siten käynnistänyt uuden katualueen toteuttamiseen tähtäävän maahankintaprosessin, jonka jälkeen katualueen asemakaavoitus voidaan aloittaa. Liikenteellisen toimivuuden osalta suunnittelun kohteena on jo osayleiskaavan rinnakkaisväyläratkaisuun ja -sijoitukseen perustuva uuden hypermarketti- ja keskusta-alueen liikennesuunnittelu. Näin ollen kaupungin tavoitteena ja käynnissä olevien toimenpiteiden päämääränä on katuyhteyden muodostaminen mahdollisimman pian.

5. TAMPEREEN KAUPUNKI / RAKENNUSVALVONTA

Tampereen kaupungin rakennusvalvontayksikkö on jättänyt Lielahden osayleiskaavaehdotuksesta 16.9.2005 päivätyn lausunnon. Rakennusvalvontayksikkö huomauttaa Lielahden osayleiskaavaehdotuksesta, että osayleiskaavalla pyritään ohjamaan kaupan sijoittumista myyntiartikkeleiden perusteella. Rakennusvalvontayksikkö esittää, että vain selkeä käyttötarkoituksen määrittely ja pinta-alarajoitus ovat ainoita keinoja rajoittaa kaupan rakennushankkeita ja että kaupan tilojen käyttö on rakennusvalvonnalle edelleen erittäin vaikea tehtävä.

Vastine: Lielahden osayleiskaavan keskeinen tavoite on määrittellä alueen tärkeys kaupungin aluekeskushierarkiassa ja osoittaa alueella mahdolliset vähittäiskaupan suuryksiköt. Lielahden osayleiskaava toteuttaa siten maakuntakaavassa ja valtakunnallisissa alueidenkäyttötavoitteissa määriteltyjä kestävään kehitykseen tähtääviä kaupunkirakenteen eheytymistä edistäviä toimia. Rakennusvalvonnalla on huoli oikeasta, kaupan eri toimialoja koskevasta, kaavan sisällön tulkinnasta rakennuslupavaiheessa ja sen jälkeen. Osayleiskaavan tavoite on ohjata ensisijaisesti asemakaavoitusta, ja vain poikkeamistapauksissa suoraan rakennuslupaharkintaa. Asemakaavan laatimista varten on osayleiskaavaan mielekästä jättää tietty joustavuus kaavan käyttötarkoituksiin. Tulevaisuudessa Lielahden alueella laadittavat asemakaavat laaditaan kiinteistöjen omistajien aloitteisiin pohjautuviin hankkeisiin, jolloin käyttötarkoituksen yksiselitteinen määrittely on asemakaavassa ratkaistava.

6. TAMPEREEN KAUPUNKI / LIIKENNELAITOS

Tampereen kaupungin liikennelaitos on jättänyt kaavaehdotuksesta 15.9.2005 päivätyn lausunnon. Lausunnossa todetaan, että kaavaehdotus mahdollistaa hyvät yleiset joukkoliikenteen toimintaedellytykset. Lausunnossa todetaan kuitenkin, että reittivalintojen, pysäkkien sijoittelun, kevyen liikenteen joukkoliikenneyhteyksien ja joukkoliikenne-etuisuuksien tarkemmalle suunnittelulle on olemassa tarpeita.

Vastine: Osayleiskaavassa on joukkoliikenteen yhteystarvemerkinnät esitetty ajateltujen pikaraitiolinjausten mukaisina ja näin ollen yhteystarvetta ei ole näytetty Enqvistinkadun ja rantaväylän väliselle Lielahdenkadun osalle. Karttaa tarkistetaan siten, että yhteystarvemerkintä ulotetaan myös em. katualueen osalle. Liikenne-ennusteen mukaan Lielahdenkadun ja rantaväylän risteysalueen tuntumassa myös rantaväylällä, voidaan olettaa rinnakkaisväylän toteutumisesta johtuvaa liikennemäärän vähentymistä, jolloin bussiliikenteen sujuvuutta edistävänä käytännön toimenpiteenä on

*risteysalueen liikennevalo-ohjauksessa
etuisuutta.*

mahdollista käyttää joukkoliikenne-

7. YLÖJÄRVEN KAUPUNKI

8. MUSEOVIRASTO

9. PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO

Ylöjärven kaupungin 11.10.2005, museoviraston 16.9.2005, ja maakuntamuseon 31.8.2005 päivätyissä lausunnoissa Lielahden osayleiskaavaratkaisusta ei ollut huomautettavaa.

1. LASSE HELIN

Kiinteistön omistaja ei hyväksy osayleiskaavassa esitettyä katualuevarausta omistamansa kiinteistön päälle.

Vastine: Lielahden kehittymisen edellytyksenä on alueen liikenteellisten olosuhteiden parantaminen. Liikenneongelman tehokas ratkaisu on alueen läpi johtava kantatien 65 rinnakkaisväylä, joka kulkee ajatellun uuden keskusta-alueen läpi. Keskusta-alueen kohdalla uuden väylän rakentamista varten tarvittavaa katualuetta varten Tampereen kaupunki on käynnistänyt maanhankintaprosessin, tavoitteena on että tarvittavat kiinteistöt siirtyvät kaupungin omistukseen vapaaehtoisella kaupalla.

2. MATTI LAINE

Muistutuksessa toivotaan kevyenliikenteen alikulkutunnelia, joka palvelisi Rientolan harrastuskerhoihin saapuvia koululaisia.

Vastine: Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun risteysalueesta tulee rinnakkaisväylän toteuduttua Lielahden vilkkaimpia, siksi risteysalueen turvallisuus kevyenliikenteen käyttäjille on suunnittelussa erityisteemana. Tampereen kaupunki pyrkii parantamaan kokonaisuudessaan Lielahden alueen kevyen liikenteen ympäristöä ja eritasoratkaisujen mahdollisuutta tutkitaan.

3. MATTI JÄRVINEN

Muistuttaja ehdottaa liikenneratkaisuksi Harjuntaustalle kiertoliittymiä ja Enqvistinkadulle alikulkutunnelia jalankulkijoille.

Vastine: Lielahden jo huomattavaksi muodostuneen liikenteen ruuhkaisuusongelman perusratkaisuksi on suunniteltu alueen läpi kulkeva rinnakkaisväylä, jolle osoitetaan mm. uutta katualuevarausta. Osayleiskaavassa esitetyn ratkaisun lisäksi on mahdollista toteuttaa myös muita liikennettä parantavia toimenpiteitä siinä järjestyksessä, kun Tampereen kaupungin liikennesuunnittelu pitää tarkoituksenmukaisena. Kevyen liikenteen alikulkutunnelin rakentamista varten osoitetaan aluevaraukset Lielahdenkadulle.

4. TOYOTA MOTOR FINLAND OY

Kiinteistön omistaja ei hyväksy osayleiskaavassa esitettyä katualuevarausta omistamansa kiinteistön päällä. Muistutuksessa ehdotetaan osayleiskaavaehdotuksessa esitetyn tielinjauksen tilalle kahta vaihtoehtoa ja niiden pohjalle tulisi tehdä perusteellinen ja kokonaistaloudellinen selvitys. Muistuttaja pitää omistamallaan kiinteistöllä sijaitsevan rakennuksen purkamista epämielekkäänä ja kaavaratkaisun mukaista ratkaisua rakentamista viivästyttävänä.

Vastine: Lielahden kehittymisen edellytyksenä on alueen liikenteellisten olosuhteiden parantaminen. Liikenneongelman tehokas ratkaisu on alueen läpi johtava kantatien 65 rinnakkaisväylä, joka kulkee ajatellun uuden

keskusta-alueen läpi. Keskusta-alueen kohdalla uuden väylän rakentamista varten tarvittava katualuetta varten Tampereen kaupunki on käynnistänyt maanhankintaprosessin, tavoitteena on että tarvittavat kiinteistöt siirtyvät kaupungin omistukseen vapaaehtoisella kaupalla.

5. KYÖSTI SUOVA

Muistutuksessa todetaan, että rinnakkaiskatu välillä Lielahdenkatu-Turvesuonkatu on huono aiheuttaen seuraavia ongelmia: rakennusten purkaminen, Possijärvenkadun liikenteen sumpuuntuminen ja Ryydynpohjan ja Lintulamin liikenteen ohjautuminen Lielahden koulun vierestä. Ratkaisuksi ehdotetaan Enqvistinkadun jatkamista suoraan Possijärvenkadun pohjoispuolella olevien tonttien takaa ja liittymäalueiden uudelleen muotoilemista. Ratkaisun mukaan uudelle hypermarkettialueelle saataisiin kolme tonttiliittymää.

Vastine: Muistutuksessa esitetty tielinjaus on ollut esillä osayleiskaavan alustavissa luonnosvaihtoehdoissa. Ratkaisu on todettu suunnittelun edistyessä epäkäytännölliseksi sekä liikenteen sujuvuuden että kaupunkirakenteen kannalta. Liikenteen kokonaisverkon toimivuus edellyttää, että rinnakkaisväylä mitoitetaan 2+2 –kaistaiseksi, joka osaltaan aiheuttaa vaatimuksia tien linjaukselle. Esitetyn vaihtoehdon mukaisesti rinnakkaisväylälle sijoittuisi kaksi sujuvuutta heikentävää lähes 90° käännöstä, joka osaltaan heikentäisivät sujuvuutta edistävän mitoitusratkaisun.

Hypermarketin tontille pyritään järjestämään katuverkkoon kaksi tonttiliittymää. Suunnittelu pelkästään liikenteen ehdoilla tuottaa yleensä hallitsematonta ja epätyytyttävää kaupunkikuvaa. Lielahden osayleiskaavalla pyritään parantamaan myös alueen kaupunkikuvaa.

Liikenne-ennusteiden perusteella Lielahden koulun viereisen Teivaalantien liikennemäärät eivät lisäänty oleellisesti, vaikka Possijärvenkadun kautta ei alueelle olisi yhteyttä. Yhteyden poistaminen sen sijaan vähentää asuntoalueen kautta Ylöjärvelle suuntautuvaa liikennettä.

6. TEIJA JORTAMA

Muistutuksessa esitetään näkemys aluekeskusalueen läpi kulkevan katualuevarauksen ja siihen sisältyvän raideliikennevarauksen sekä toiminnallisen ympäristön ja siihen liittyvien laadullisten tavoitteiden välisestä ristiriidasta. Muistuttaja epäilee myös keskustan läpi kulkevan katualueen tarpeellisuutta nykyisessä tilanteessa, kun CityMarket sijoittuu edelleen nykyiselle paikalleen.

Muistuttaja pitää osayleiskaavan P-2 –alueen kaavamerkintää ja sitä koskevaa kaavaselostuksen tarkentavaa kohtaa ristiriitaisena. Myös kaavakarttojen merkintöjen selitykset ja merkitykset eivät muistutuksen mukaan täytä MRL:n vaatimuksia selkeydestä. Muistutuksessa mainitaan, että LR- alueen sijaintia ei esitetä kartalla.

Osayleiskaavan esitystapaa pidetään katualuevarauksen osalta esim. Turvesuonkadulla virheellisenä ja riittämättömänä kaavan tavoitteeseen nähden. Lisäksi kaavan toteutuminen katualuetta leventämällä aiheuttaisi tilanteen, jossa rakennuksia jää katualueen alle ja että osayleiskaava olisi siten lainvastainen. Katualueen laajennus tulisi tehdä Turvesuonkadulla suojaviheraluetta kaventamalla.

Vastine: Kaupunkisuunnittelullinen näkemys joukkoliikenteen, tässä tapauksessa pikaraitiotien, sopimattomuudesta keskustaympäristöön on täysin päinvastainen kuin muistuttajalla.

Tehokkaan ja laadukkaan joukkoliikenteen reitit tulee linjata keskeisten alueiden kautta, jotta sekä joukkoliikenneväline että keskuksessa olevat ihmisvirrat kohtaisivat toisensa. Hyöty on silloin molemminpuolinen ja toisiaan tukeva. Ympäristön turvallisuus ja viihtyisyys saadaan aikaan yksityiskohtaisella ja huolellisella suunnittelulla, josta on paljon esimerkkejä mm. keski- eurooppalaisista kaupungeista. Osayleiskaavan pääasiallinen tarkoitus on näyttää suunta johon alueen toivotaan kehittyvän, Lielahden toivotaan kehittyvän myös hyvien joukkoliikenteen yhteyksien päässä olevaksi korkealuokkaiseksi aluekeskukseksi.

Katualueen tarpeellisuus keskusta-alueen läpi on todettu osayleiskaavaa varten laaditussa liikenne-ennusteessa, jonka mukaan Enqvistinkadun ja Turvesuonkadun välinen katuyhteys tulee toteuttaa 2+2+ -kaistaisena.

Osayleiskaava vahvistuu ja tulee oikeusvaikutteiseksi vain kartan/karttojen osalta. Kaavan selostuksessa perustellaan kartoissa esitetyt ratkaisut niin kuin kaavan laatija asian, kaavan laatimisvaiheessa näkee. Kaavan tulkintaa ja alueen käyttötarkoitusta koskevaa harkintaa on oltava mahdollista tehdä useiden vuosien, jopa vuosikymmentenkin, kuluttua. Koska kaavan selostuksessa esitetyt perustelut ovat sidoksissa laatimisajankohtaan, siinä on mahdotonta esittää kaikkia mahdollisia alueelle sallittavia toimintoja, vaan kuten muistuttaja toteaa, P-2 alueelle on selostuksessa esitetty esimerkin omainen käyttötarkoitus. Nykytilanteessa P-2 aluevarausmerkinnöillä osoitetut alueet eivät ole osayleiskaavan tärkeimpiä muutosalueita, vaan niillä jo suureksi osaksi tapahtunut toiminnan muutos teollisuus- ja varastoalueiden käyttötarkoituksesta kaupalliseksi alueeksi on nyt osoitettu osayleiskaavalla. Monin paikoin näillä alueilla on toiminnasta huolimatta edelleen voimassa teollisuus- ja varastoaluekäyttöön tarkoitetut asemakaavat, joiden ajanmukaistaminen on osayleiskaavan myötä mahdollista, mutta myös monet sellaiset käyttötarkoitukset, joita nykytilanteessa ei ole voitu kaavaselostuksessa määrittellä.

Lielahden osayleiskaavakartat on laadittu MRL:ssä säädetyllä ja yleisen käytännön mukaisella tavalla. Lielahden osayleiskaavan vaiheita on ollut usean kerran yleisesti nähtävillä, jolloin kuntalaisten on ollut mahdollista selvittää kaavan sisältöä suoraan kaavanlaatijalta.

LR -aluevarauksella tarkoitetaan Pohjanmaan rataa ja merkintä on esitetty kartalla asianmukaisella tavalla.

Turvesuonkadun levennyksestä johtuvaa rakennusten purkamistarvetta ei kaavan laatimisen yhteydessä ole ilmennyt muulla kuin aluekeskusalueen kohdalla. 2+2 -kaistaisen katualueen tilantarve on huomioitu sekä Turvesuonkadun että keskustatoimintojen alueeksi tarkoitetun alueen kohdalla. Joukkoliikenteen yhteystarvemerkinällä on kuvattu valmisteilla olevan pikaraitiotienuunnitelman mukaisia linjauksia, ennen pikaraitiotiepäätöstä joukkoliikennettä kehitetään bussiliikennettä kehittämällä, jota varten osayleiskaavassa osoitetut katualuevaraukset ovat riittäviä.

Aluevarausmerkintää tarkistetaan kaavakarttaan muistuttajan esittämällä tavalla siten, että katualueen laajennussuunnaksi näytetään kadun pohjoispuolella oleva suojaviheralue. Katualueen laajentamista varten

on laadittava asemakaava, jossa valmisteilla oleva osayleiskaava on ohjeena.

7. TAISTO JOKINEN

Osayleiskaavan esitystapaa pidetään katualuevarauksen osalta esim. Turvesuonkadulla virheellisenä ja riittämättömänä kaavan tavoitteeseen nähden. Lisäksi kaavan toteutuminen katualuetta leventämällä aiheuttaisi tilanteen, jossa rakennuksia jää katualueen alle ja että osayleiskaava olisi siten lainvastainen. Katualueen laajennus tulisi tehdä Turvesuonkadulla suojaviheraluetta kaventamalla.

Muistuttaja viittaa aikaisemmin jätettyyn mielipiteeseen, jossa on esitetty omistamansa alueen osoittaminen aluekeskustoimintojen alueeksi. Lisäksi kuvataan suunnitteluvaiheessa läpikäyty kiinteistöomistajakysely, ja esitetään näkemys että kaavoittaja on jättänyt huomiotta kiinteistönomistajilta saadun palautteen. Muistuttaja haluaa, että omistamansa kiinteistö osoitetaan aluekeskustoimintojen alueeksi ja että ehdotuksessa osoitettu käyttötarkoitusmerkintää (P-2) on ko. kiinteistön kannalta käyttökelvoton tontin pienestä koosta johtuen.

Vastine: Turvesuonkadun levennyksestä johtuvaa rakennusten purkamistarvetta ei kaavan laatimisen yhteydessä ole ilmennyt muulla kuin aluekeskusalueen kohdalla. 2+2 -kaistaisen katualueen tilantarve on huomioitu sekä Turvesuonkadun että keskustatoimintojen alueeksi tarkoitettun alueen kohdalla. Joukkoliikenteen yhteystarvemerkinällä on kuvattu valmisteilla olevan pikaraitiotienuunnitelman mukaisia linjauksia, ennen pikaraitiotiepäätöstä joukkoliikennettä kehitetään bussiliikenteen ehdoilla, jota varten osayleiskaavassa osoitetut katualuevaraukset ovat riittäviä.

Aluevarausmerkintää ko. katualueen kohdalla tarkistetaan kaavakarttaan muistuttajan esittämällä tavalla siten, että kadun laajennussuunnaksi näytetään sen pohjoispuolella oleva suojaviheralue. Katualueen laajentamista varten on laadittava asemakaava, jossa valmisteilla oleva osayleiskaava on ohjeena.

Muistutuksessa mainittu kiinteistöomistajakysely toteutettiin keväällä 2004. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää Lielahden uuden aluekeskusalueeksi osoitetun alueen kiinteistöomistajilta mahdollisista, tiedossa olevista kehittämishankkeista, jotka voitaisiin huomioida osakaavaratkaisussa. Kysely lähetettiin myös neljälle sellaiselle kiinteistölle, joille ei ollut osoitettu aikaisemmin nähtävillä olleissa luonnosvaihtoehdoissa aluekeskustoimintojen aluetta. Muistuttaja on yksi näistä harkinta-alueella sijaitsevista kyselyn saaneista kiinteistöomistajista. Kyselyn perusteella ei saatu uutta tietoa mahdollisista kehittämishankkeista.

Lielahden aluekeskusalue on sijoitettu keskeisesti liikenteen pääväylien risteyskohtaan ja alueelle sijoittuvien hypermarkettien läheisyyteen. Alueen laajentaminen muistuttajan omistaman tontin alueelle ei ole kaupunkirakenteellisesti luontevaa, varsinkaan nykyisessä tilanteessa jossa hypermarketin siirtyminen Vehon tontille ei toteudu. Ko. kiinteistön aluevarausmerkinnäksi on osoitettu P-2, palvelujen ja hallinnon alue. Merkintä mahdollistaa nykyisen teollisuus- ja varastorakennusten alueeksi asemakaavoitetun tontin käyttötarkoituksen muuttamisen monipuolisesti kaupan sekä julkisten ja yksityisten palveluiden käyttöön.

Yleiskaavasunnittelussa maankäyttö ajatellaan korttelialueiden mittakaavassa, useamman tontin kokonaisuutena. Muistuttaja huomautus tontin pienestä koosta on yleiskaavaa suunniteltaessa toissijaisesti huomioitava asia.

8. ESKO SÄYNÄVÄJÄRVI

Muistutuksen pääasiallinen kysymys on liikenteen järjestelyjen toteuttamisen yksityiskohdissa ja aikataulussa. Muistutuksen mukaan hypermarkettia ei saa ottaa käyttöön ennen 2+2

-kaistaisen uuden katuyhteyden rakentamista. Lisäksi esitetään toimenpiteitä Teivaalantien turvallisuuden parantamiseksi.

Vastine: Tampereen kaupunki pitää ko. uuden katuyhteyden rakentamista välttämättömänä, jotta nykyinen ja muuttuvan maankäytön aiheuttama liikenteen ruuhkaisuusongelma saadaan Lielahdessa helpottumaan. Tampereen kaupunki on siten käynnistänyt uuden katualueen toteuttamiseen tähtäävän maahankintaprosessin, jonka jälkeen katualueen asemakaavoitus voidaan aloittaa. Liikenteellisen toimivuuden osalta suunnittelun kohteena on jo osayleiskaavan rinnakkaisväyläratkaisuun ja -sijoitukseen perustuva uuden hypermarketti- ja keskusta-alueen liikennesuunnittelu. Näin ollen kaupungin tavoitteena ja käynnissä olevien toimenpiteiden päämääränä on katuyhteyden muodostaminen mahdollisimman pian. Muut muistutuksessa esitetyt toimenpiteet eivät ole osayleiskaavassa ratkaistavia, vaan konkreettisimpina edellyttävät tarkemman tason suunnittelua.

9. ja 10. TAMREX OY/Anne Martiskainen JA TAM-RAKENNE OY/Henry Ray jättivät samansisältöisen muistutuksen.

Osayleiskaavan esitystapaa pidetään katualuevarauksen osalta esim. Turvesuonkadulla virheellisenä ja riittämättömänä kaavan tavoitteeseen nähden. Lisäksi kaavan toteutuminen katualuetta leventämällä aiheuttaisi tilanteen, jossa rakennuksia jää katualueen alle ja että osayleiskaava olisi siten lainvastainen. Katualueen laajennus tulisi tehdä Turvesuonkadulla suojaviheraluetta kaventamalla.

Muistuttajat viittaavat suunnitteluvaiheessa läpikäytyyn kiinteistöomistajakyselyyn, ja esittävät näkemyksen, että kaavoittaja on jättänyt huomiotta kiinteistönomistajilta saadun palautteen. Muistuttajat haluavat omistamansa kiinteistön aluevarausmerkinnäksi osayleiskaavaan aluekeskustoimintojenalue ja pitävät ehdotuksessa osoitettua käyttötarkoituksimerkintää (P-2) ko. kiinteistön kannalta käyttökelpottomana tontin pienestä koosta johtuen.

Vastine: Turvesuonkadun levennyksestä johtuvaa rakennusten purkamistarvetta ei kaavan laatimisen yhteydessä ole ilmennyt muulla kuin aluekeskusalueen kohdalla. 2+2 -kaistaisen katualueen tilantarve on huomioitu sekä Turvesuonkadun että keskustatoimintojen alueeksi tarkoitettuna alueen kohdalla. Joukkoliikenteen yhteystarvemerkinneillä on kuvattu valmisteilla olevan pikaraitiotiensuunnitelman mukaisia linjauksia, ennen pikaraitiotiepäätöstä joukkoliikennettä kehitetään bussiliikenteen ehdoilla, jota varten osayleiskaavassa osoitetut katualuevaraukset ovat riittäviä.

Aluevarausmerkintää ko. katualueen kohdalla tarkistetaan kaavakarttaan muistuttajan esittämällä tavalla siten, että kadun laajennussuunnaksi näytetään sen pohjoispuolella oleva suojaviheralue. Katualueen laajentamista varten on laadittava asemakaava, jossa valmisteilla oleva osayleiskaava on ohjeena.

Muistutuksessa mainittu kiinteistöomistajakysely toteutettiin keväällä 2004. Kyselyn tarkoituksena oli selvittää Lielahden uuden aluekeskusalueeksi osoitetun alueen kiinteistöomistajilta mahdollisista, tiedossa olevista kehittämishankkeista, jotka voitaisiin huomioida osakaavaratkaisussa. Kysely lähetettiin myös neljälle sellaiselle kiinteistölle, joille ei ollut osoitettu aikaisemmin nähtävillä olleissa luonnosvaihtoehdoissa aluekeskustatoimintojen aluetta. Muistuttaja on yksi näistä harkinta-alueella sijaitsevista kyselyn saaneista kiinteistöomistajista. Kyselyn perusteella ei saatu uutta tietoa mahdollisista kehittämishankkeista.

Lielahden aluekeskusalue on sijoitettu keskeisesti liikenteen pääväylien risteyskohtaan ja alueelle sijoittuvien hypermarkettien läheisyyteen. Alueen laajentaminen muistuttajan omistaman tontin alueelle ei ole kaupunkirakenteellisesti luontevaa, varsinkaan nykyisessä tilanteessa jossa hypermarketin siirtyminen Vehon tontille ei toteudu. Ko. kiinteistön aluevarausmerkinnäksi on osoitettu P-2, palvelujen ja hallinnon alue. Merkintä mahdollistaa nykyisen teollisuus- ja varastorakennusten alueeksi asemakaavoitetun tontin käyttötarkoituksen muuttamisen monipuolisesti kaupan sekä julkisten ja yksityisten palveluiden käyttöön.

Yleiskaavasunnittelussa maankäyttö ajatellaan korttelialueiden mittakaavassa, useamman tontin kokonaisuutena. Muistuttaja huomautus tontin pienestä koosta on yleiskaavaa suunniteltaessa toissijaisesti huomioitava asia.

11. ,12. ja 13. SUSANNA GRÖHN, JUHA HEINISAARI JA TOMAS RAY jättivät samansisältöisen muistutuksen

Muistutuksessa huomautetaan Turvasuonkadun laajennuksesta, jonka vuoksi rakennuksia jää katualueen alle.

Vastine: Turvesuonkadun levennyksestä johtuvaa rakennusten purkamistarvetta ei kaavan laatimisen yhteydessä ole ilmennyt muulla kuin aluekeskusalueen kohdalla. 2+2 -kaistaisen katualueen tilantarve on huomioitu sekä Turvesuonkadun että keskustatoimintojen alueeksi tarkoitettun alueen kohdalla. Joukkoliikenteen yhteystarvemerkinällä on kuvattu valmisteilla olevan pikaraitiotiesuunnitelman mukaisia linjauksia, ennen pikaraitiotiepäätöstä joukkoliikennettä kehitetään bussiliikenteen ehdoilla, jota varten osayleiskaavassa osoitetut katualuevaraukset ovat riittäviä.

Aluevarausmerkintää ko. katualueen kohdalla tarkistetaan kaavakarttaan muistuttajan esittämällä tavalla siten, että kadun laajennussuunnaksi näytetään sen pohjoispuolella oleva suojaviheralue. Katualueen laajentamista varten on laadittava asemakaava, jossa valmisteilla oleva osayleiskaava on ohjeena.

14. PAULI JOKINEN

Muistutuksessa huomautetaan Pohtolankadun liikennemäärien kasvusta ja ehdotetaan Lielahteen vaihtoehtoisia tielinjauksia Ylöjärven Siivikkalan suunnasta. Lisäksi muistutuksessa huolehditaan Ryydynlahteen virtaavien hulevesien puhtaudesta ja esitetään toimenpiteitä vesien puhdistamiseksi.

Vastine: Tampereen kaupunki on tiedostanut Siivikkalan asukasmäärän kasvusta aiheutuva Pohtolankadun liikenneongelman. Siivikkalan alueen osayleiskaavan vaihtoehtoisista kehityskuvavaihtoehdoista Tampereen kaupunki on jättänyt yhdyskuntalautakunnan 26.4.2005 hyväksymän lausunnon. Lausunnon mukaan Tampereen kaupunki esittää, että Siivikkalaan suunnitellun asuntorakentamisen painopiste sijoitetaan alueen länsiosaan siten, että lisärakentamisesta aiheutuva liikenne suuntautuu Ylöjärven keskustan suuntaan sekä Ilmarijärventien kautta Pohjanmaantielle. Lisäksi lausunnossa esitetään, että Pohtolankadulle tulee laatia sekä kadun liikenneturvallisuutta parantava että melu- ja päästöhaittoja ehkäisevä kehittämissuunnitelma, jonka toteuttamiseen edellytetään Ylöjärven kaupungin sitoutumista.

Ylöjärven kaupungin sitoutumista edellytetään myös Lielahden alueen liikenneverkon kehittämiseen Siivikkalasta aiheutuvien vaikutusten osalta.

Lielahden osayleiskaavaa varten on tehty laaja hulevesien sekä määrällistä että laadullista hallintaa koskeva selvitys. Selvityksen johtopäätöksiin perustuen Lielahden osayleiskaavassa on alueelta muodostuvien hulevesien puhtautta koskeva määräys.

LIELAHDEN
OSAYLEISKAAVA

SELOSTUKSEN LIITE 3.

MRL 66§ 2 mom.
VIRANOMAIS-
NEUVOTTELUN
MUISTIO

**Tampereen kaupunki
Yhdyskuntapalvelut
Suunnittelupalvelut
Yleiskaavoitus**

**LIELAHDEN OSAYLEISKAAVAN VIRANOMAISNEUVOTTELU**

Aika	16.3.2006 klo 10.00	
Paikka	Tampere, Frenckellinaukio 2 B, 4. krs, kokoushuone Strömmer	
Jakelu	Leena Strandén	Pirkanmaan ympäristökeskus
	Minna Huttunen	Tiehallinto, Hämeen tiepiiri
	Marita Palokoski	Pirkanmaan liitto
	Asko Riihimäki	Nokian kaupunki
	Hannu Kononen	Turvatekniikan keskus TUKES
	Pekka Mutikainen	Tampereen aluepelastuslaitos
	Jouni Ikäheimo	WSP LT-konsultit
	Reetta Jokinen	WSP LT-konsultit
	Ritva Kangasniemi	Tampereen kaupunki, kaupunkisuunnittelu
	Jukka Kyrölä	Tampereen kaupunki, kaupunkirakentaminen
	Mika Periviita	Tampereen kaupunki, liikennelaitos
	Kalevi Lammi	Tampereen kaupunki, rakennusvalvonta
	Ahti Laakso	Tampereen kaupunki, kiinteistötoimi
	Pia Hastio	Tampereen kaupunki, suunnittelupalvelut
	Taru Hurme	Tampereen kaupunki, suunnittelupalvelut

- 1. Kokouksen avaus**
Ritva Kangasniemi avasi kokouksen ja totesi, että kyseessä on Lielahden osayleiskaavaa koskeva viranomaisneuvottelu.
- 2. Puheenjohtajan ja sihteerin valinta**
Ritva Kangasniemi nimettiin neuvottelun puheenjohtajaksi ja Taru Hurme sihteeriksi.
Todettiin neuvottelun osanottajat. Kutsutuista Ympäristöministeriön, Pirkkalan kunnan, Ylöjärven kaupungin, Ratahallintokeskuksen ja Museoviraston edustajat eivät osallistuneet neuvotteluun.
Museovirasto toimitti kaavaselostusta koskevat kommentit kokoukseen kirjallisesti.
- 3. Lielahden osayleiskaavaehdotuksen esittely**
Pia Hastio esitteli Lielahden osayleiskaavan keskeiset periaatteet ja suunnitteluratkaisut.
- 4. Kaavapalautteen esittely ja kaavaehdotukseen tehdyt tarkistukset**
Pia Hastio esitteli osayleiskaavaehdotuksesta saadut lausunnot ja muistutukset sekä niihin laaditut vastineet. Palautteen johdosta 27.6.2005 päivätyyn kaavaehdotukseen tehdyt tarkistukset ovat:
1) Palvelujen ja hallinnon alueelle (P-2) on palautettu kaavaluonnokseen sisältynyt kielto uusien vähittäiskaupan suuryksiköiden perustamisesta. 2) Teollisuusalueen (T-5) kaavamääräystä on tarkennettu siten, että alueella mahdollinen voimalaitos on tarkoitettu ainoastaan alueen tehtaita palvelevaksi



laitokseksi. 3) Joukkoliikenteen yhteystarve –merkintä on muutettu joukkoliikenteen kehittämiskäytävä –merkinnäksi ja siihen on sisällytetty joukkoliikenteen yhteyden laatua tarkentava teksti. 4) Kevyenliikenteen yhteystarve merkintään on sisällytetty kevyen liikenteen yhteyden laatua tarkentava teksti. Lisäksi kaavaan on merkitty kaksi uutta kevyenliikenteen yhteystarvemerkinettä. 5) Yli- tai alikulku, uudet merkinnät. Lielahdenkadulle on merkitty kaksi ohjeellista kohdetta kevyenliikenteen eritasoyhteyden sijoittamiseksi. 6) Katualuevaraus turvasuonkadun kohdalla kadun itäpäässä olevien tonttien kohdalla on siirretty 12 – 6 m pohjoisemmaksi, siten että varaus ei ulotu kiinteistöjen päälle. 7) Kaavakarttojen teeman mukaiset nimet on poistettu.

5. Osayleiskaava-alueella toteutuvaan Prisma-hankkeeseen liittyvien liikennetarkastelujen esittely

Jouni Ikäheimo ja Reetta Jokinen esittelivät Lielahden alueen liikenneselvityksen, joka on viimeistelyvaiheessa. Selvitys on laadittu osayleiskaavoitusta ja käynnissä olevaa asemakaavoitusta varten. Työssä on laadittu liikenneverkon toimivuudesta kokonaisanalyysi sekä hankekohtaisia toimivuustarkasteluja. Toimivuusanalyysi on tehty nykytilanteesta, välivaiheesta (tuleva hypermarket mukana) sekä osayleiskaavan mukaisen maankäytön ja liikenneverkon toteutumistilanteesta. Liikennetarkastelut on tehty Paramics-simulointiohjelmalla. Tehtävänä on ollut myös laatia liikenneverkon kehityspolku ja tilavarausperiaatteet.

Keskustelu:

- Minna Huttunen totesi, että selvityksessä todetut ongelmat Myllypuronkadun toimivuudessa eivät ole tulleet aiemmin esiin missään selvityksessä esim. rantaväylän suunnittelun yhteydessä.
- Jouni Ikäheimo totesi, että Turvesuonkadun leventämisen seurauksena liikennettä suuntautuu Myllypuronkadulle niin paljon, että 2+2 kaistaa tarvitaan tulevaisuudessa myös sillä.
- Pekka Mutikainen kertoi, että oyk-alueelle Myllypuronkadun pohjoispuolelle on kaavailtu uutta paloasemaa, joka palvelisi sekä Tamperetta että Ylöjärveä.
- Ritva Kangasniemi totesi, että käynnistyneessä Niemenrannan alueen suunnittelussa liikennesuunnittelu tulee olemaan keskeisessä asemassa. Yhteenvetona Kangasniemi totesi, että Lielahden osayleiskaavassa on tarvittavat tilavaraukset niille toimenpiteille, joita liikenneselvitys edellyttää tehtäviksi.

6. Viranomaistahojen puheenvuorot

Minna Huttunen

Tiehallinnon näkökulmasta on keskeistä, että rinnakkaiskatu rakennetaan 2+2-kaistaiseksi. Rantaväylän toimivuus on tärkeää, nyt tutkitaan välivaiheen ratkaisuna joukkoliikenteen olosuhteiden parantamista sillä. Liikenneselvitys on laajuudeltaan hyvä, jatkoselvittelyjä tehdään yhteistyössä kaupungin ja naapurikuntien



kanssa. Kevyen liikenteen hyväksi osoitetut parannustoimet ovat myönteisiä.

Marita Palokoski

Rantaväylän kehittämiskäytöt ja maankäyttösuunnitelmat tulee nivoa yhteen. Lielahden kehittäminen kaupungin alakeskuksena on hyvä asia.

Leena Strandén

Liikennekysymysten ratkaiseminen on keskeistä, tärkeäksi nousevat jatkossa asumisen lisääntymiseen ja joukkoliikenteen kehittämiseen liittyvät tarkastelut. Osayleiskaavassa osoitetut kevyen liikenteen merkinnät ovat ympäristökeskuksen näkemysten mukaisia. Kokonaisuutena osayleiskaavaehdotus on Ympäristöministeriön suostumuspäätöksen mukainen, kokonaisuus ei ole päätöksen jälkeen muuttunut merkittävästi.

Strandén totesi kaksi kohtaa, joiden merkintöjen täsmennystä on perusteltua miettiä:

- Turvesuonkadun tarkistettu linjaus tuo kadun lähelle Possilanrinteen omakotiasutusta. Kadun ja rakennusten väliselle suojaviheralueelle olisi hyvä miettiä merkintää melusuojuksesta.
- P-2 –merkintä sallii pienten päivittäistavaramyymälöiden sijoittamisen. Suojavyöhykealueella kemiantehtaan läheisyydessä elintarvikkeiden myynti on kielletty. Tälle alueelle sijoittuu myös P-2 –kortteleita, päällekkäisten merkintöjen mahdollinen ristiriita on syytä miettiä.

Hannu Kononen

Ligno Technin läheisyydessä ei saisi olla elintarvikeliikkeitä.

Asko Riihimäki

Nokian kaupungilla ei ole huomautettavaa.

Ongelmana Riihimäki totesi, että kaavamääräyksistä huolimatta päivittäistavara-kauppa voi toimia nykyisen S-marketin tontilla jatkossakin, jos mitään uusia lupia ei haeta.

Pekka Mutikainen

Ligno Technin ympäristöä koskevat ratkaisut ovat pelastuslaitoksen kannalta keskeisiä. Rantaväylä on ongelmallinen hälytysajoneuvoille. Simulointimallilla olisi hyvä tutkia mahdollisten häiriötilanteiden vaikutuksia kaava-alueen liikenteeseen.

Mika Periviita

Rantaväylä on joukkoliikenteen kannalta suurin hankaluus.

Osayleiskaavassa esitetyt varaukset joukkoliikenteelle ovat riittäviä. Joukkoliikenteen siirtyminen rinnakkaisväylälle edellyttää joukkoliikenne-etuisuuksia toteutettaviksi esim. liikennevalojärjestelyin.



Jukka Kyrölä

Tampereen seudun joukkoliikennejärjestelmän arviointi etenee, neljästä tulevaisuuden mallin arvioinnista on pyydetty tarjoukset.

Kalevi Lammi

Maankäytön suunnitteluun on luotu myyntiartikkeleihin perustuva määräysjärjestelmä, jonka toteutumista ei kuitenkaan pystytä valvomaan.

Ahti Laakso

Kiinteistötoimi on aloittanut neuvottelut niiden maanomistajien kanssa, joiden kiinteistöjä rinnakkaisväylän linjaus koskee.

Museovirasto

Kirjallisesti toimitetussa kommentissa huomautetaan kaavaselostuksen tiedoista, jotka koskevat M-realin alueen rakennushistoriallisesta inventointia sekä Nottbeckin hautakappelin suojeluperusteita.

7. Yhteenveto

Ritva Kangasniemi totesi yhteenvetona neuvottelusta seuraavaa:

- Lielahden osayleiskaavaehdotus on Ympäristöministeriön suostumuspäätöksen mukainen
- tilavaraukset tarpeellisten liikennejärjestelyjen toteuttamista varten ovat riittäviä
- kahdessa kohdassa harkitaan kaavamerkintöjen täydentämistä: melusuojaus Turvesuonkadun pohjoispuolella Possilanrinteen kohdalla sekä P-2 –merkinnän ja suojavyöhyke-merkinnän mahdollista ristiriitaisuutta elintarviketilojen osalta.
- kaavaehdotus pyritään viemään kaupunginvaltuuston hyväksymiskäsittelyyn huhtikuussa tai viimeistään toukokuussa

8. Kokouksen päättäminen

Ritva Kangasniemi kiitti osanottajia yhteistyöstä haastavan kaavahankkeen parissa ja päätti kokouksen.

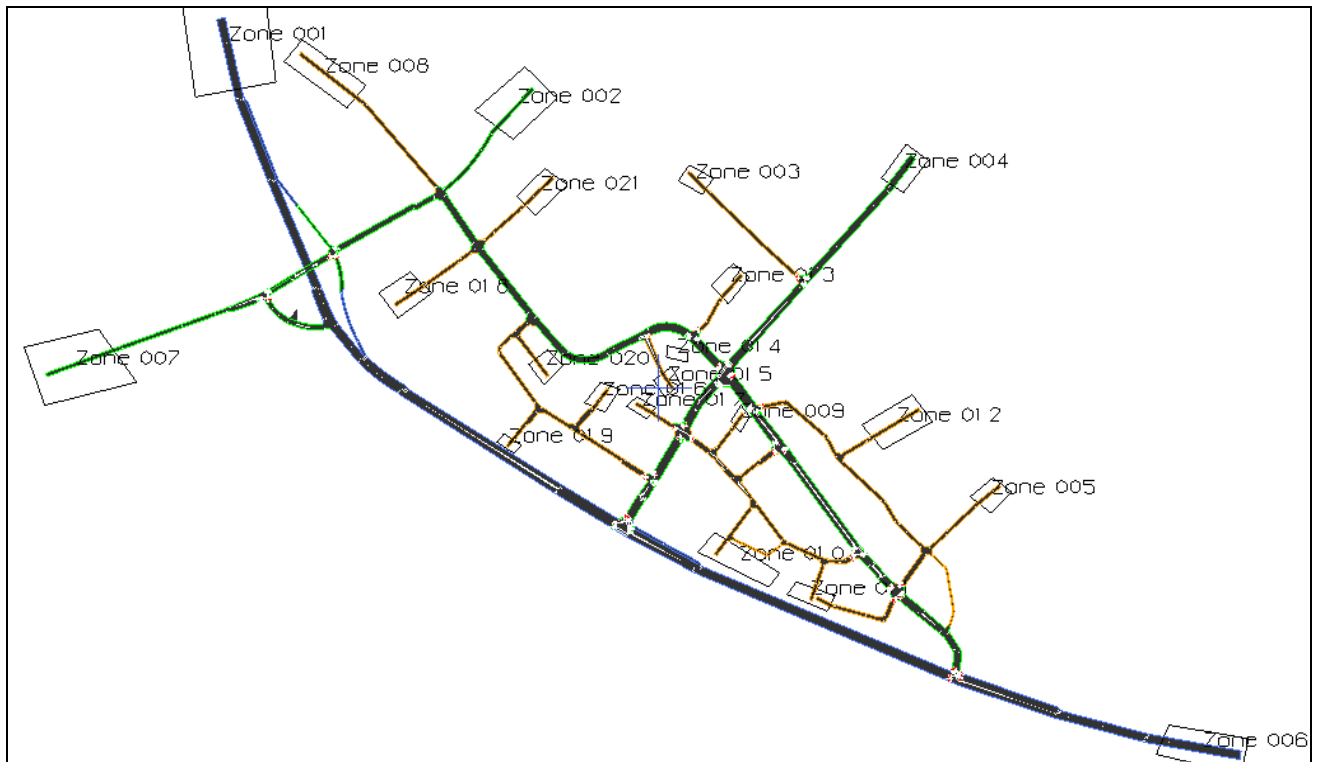
Jakelu: Osanottajat
Maaret Stenström, Ympäristöministeriö
Seppo Reiskanen, Ylöjärven kaupunki
Pekka Harstila, Pirkkalan kunta
Otso Kärkkäinen, Ratahallintokeskus
Helinä Koskinen, Museovirasto

Lielahden osayleiskaavaehdotus

LIITE 4

Liikenneselvitys

28.03.2006



Sisällysluettelo

1	SELVITYKSEN TAUSTAT JA TAVOITTEET	3
2	TARKASTELUALUEEN LIIKENNEKYSYNTÄ	6
3	LIKENNEMALLIT	7
4	MALLITARKASTELUT	9
4.1	TUNNUSLUVUT	9
4.2	NYKYTILANNE	10
4.3	VÄLIVAIHE.....	15
4.4	VUODEN 2020 LIIKENNETILANNE.....	20
4.4.1	<i>Minimi-vaihtoehto</i>	<i>20</i>
4.4.2	<i>Myllypuronkadun levennys.....</i>	<i>23</i>
4.4.3	<i>Tilavaraus</i>	<i>24</i>
5	JOHTOPÄÄTÖKSET	26
5.1	NYKYTILANNE	26
5.2	VÄLIVAIHE.....	26
5.3	VUODEN 2020 TILANNE, MINIMI.	27
5.4	VUODEN 2020 TILANNE, MAXIMI.	28
5.5	KEVYEN LIIKENTEEN JÄRJESTELYT	31

ESIPUHE

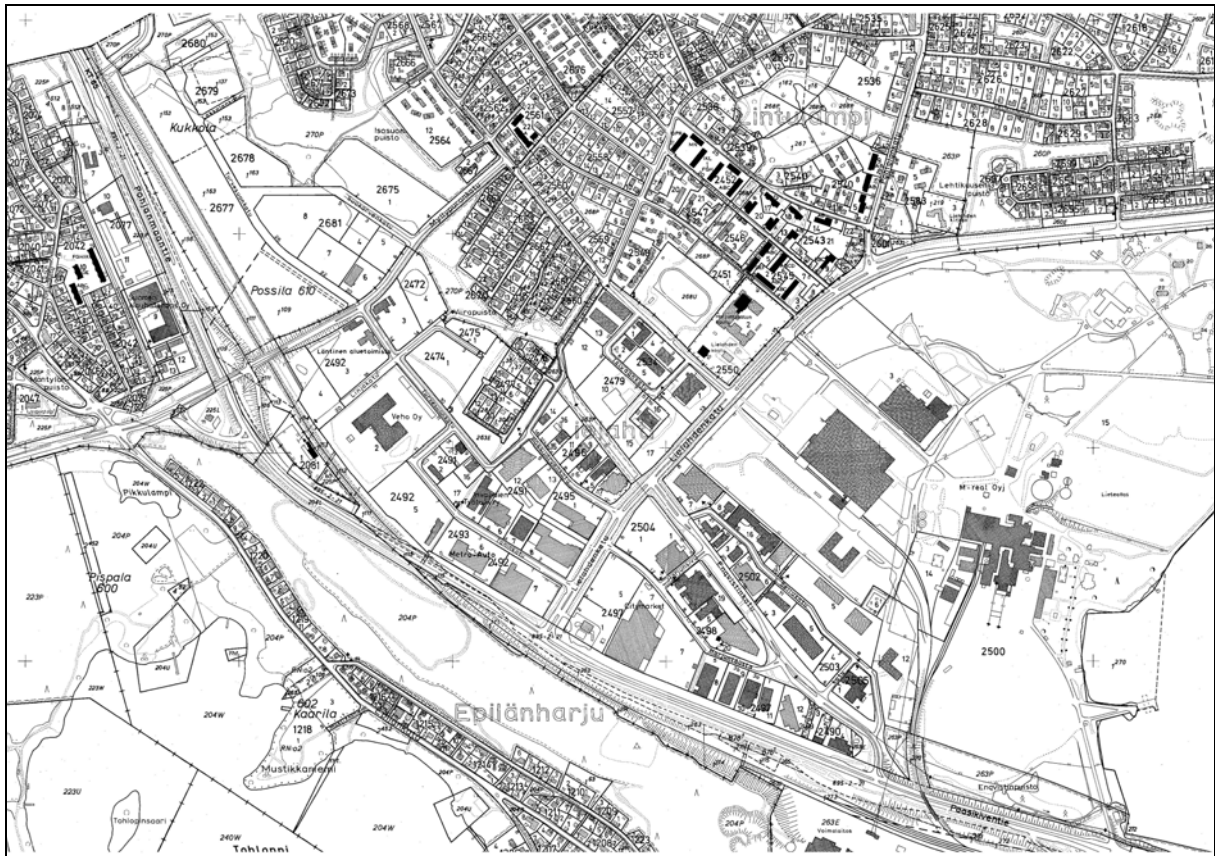
Tämä liikenneselvitys on laadittu osana Lielahden alueen osayleis- ja asemakaavoitusprosessia. Selvityksen laadintaa on ohjannut työryhmä johon ovat kuuluneet Tampereen kaupungilta arkkitehdit Taru Hurme ja Pia Hastio ja suunnitteluinsinöörit Jukka Kyrölä ja Mika Kulmala, Suunnittelukeskus Oy:stä arkkitehti Riikka Rahkonen ja WSP LT-Konsultit Oy:stä ins. Jouni Ikäheimo ja DI Reetta Jokinen.

1 Selvityksen taustat ja tavoitteet

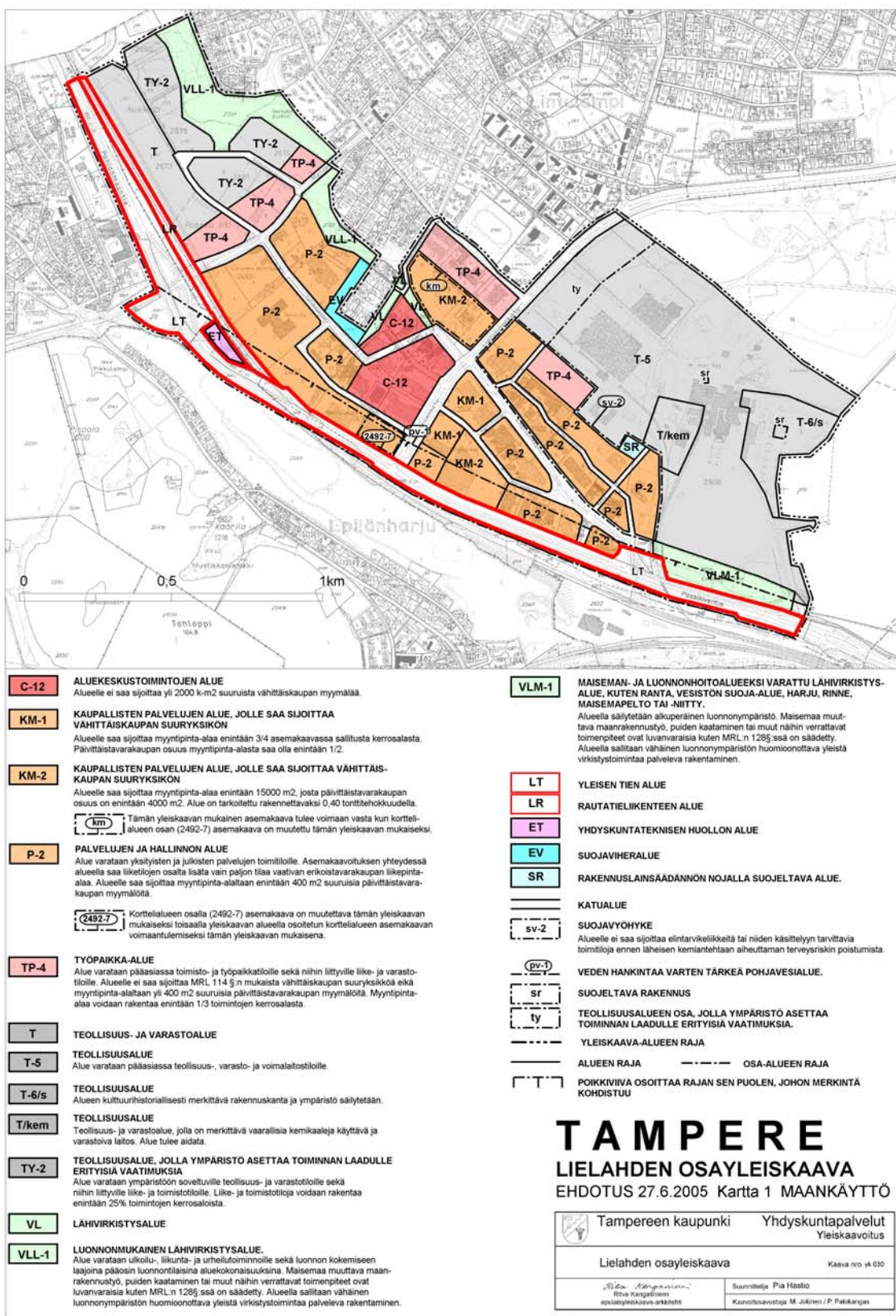
Lielahden alueen liikenneselvitys on laadittu palvelemaan Lielahden alueen (kuva 1) osayleiskaavoitusta ja hankekohtaista asemakaavoitusta sekä alueen liikenneverkon kehittämistä yleensä. Lielahden alueen osayleiskaavaehdotus on valmistunut 27.6.2005, jonka jälkeen kaavaehdotus on ollut nähtävillä ja lausunnoilla (kuva 2). Asemakaavoituksen osalta merkittävimmin liikenneverkkoon vaikuttava hanke on uuden hypermarketin rakentaminen Lielahdenkadun varteen. Suunnittelu on jo käynnissä.

Liikenneselvityksen lähtökohtana on ollut WSP LT-Konsulttien tekemä yleissuunnitelman periaate-luonnos (kuva 3). Liikenneselvityksen tavoitteena on ollut:

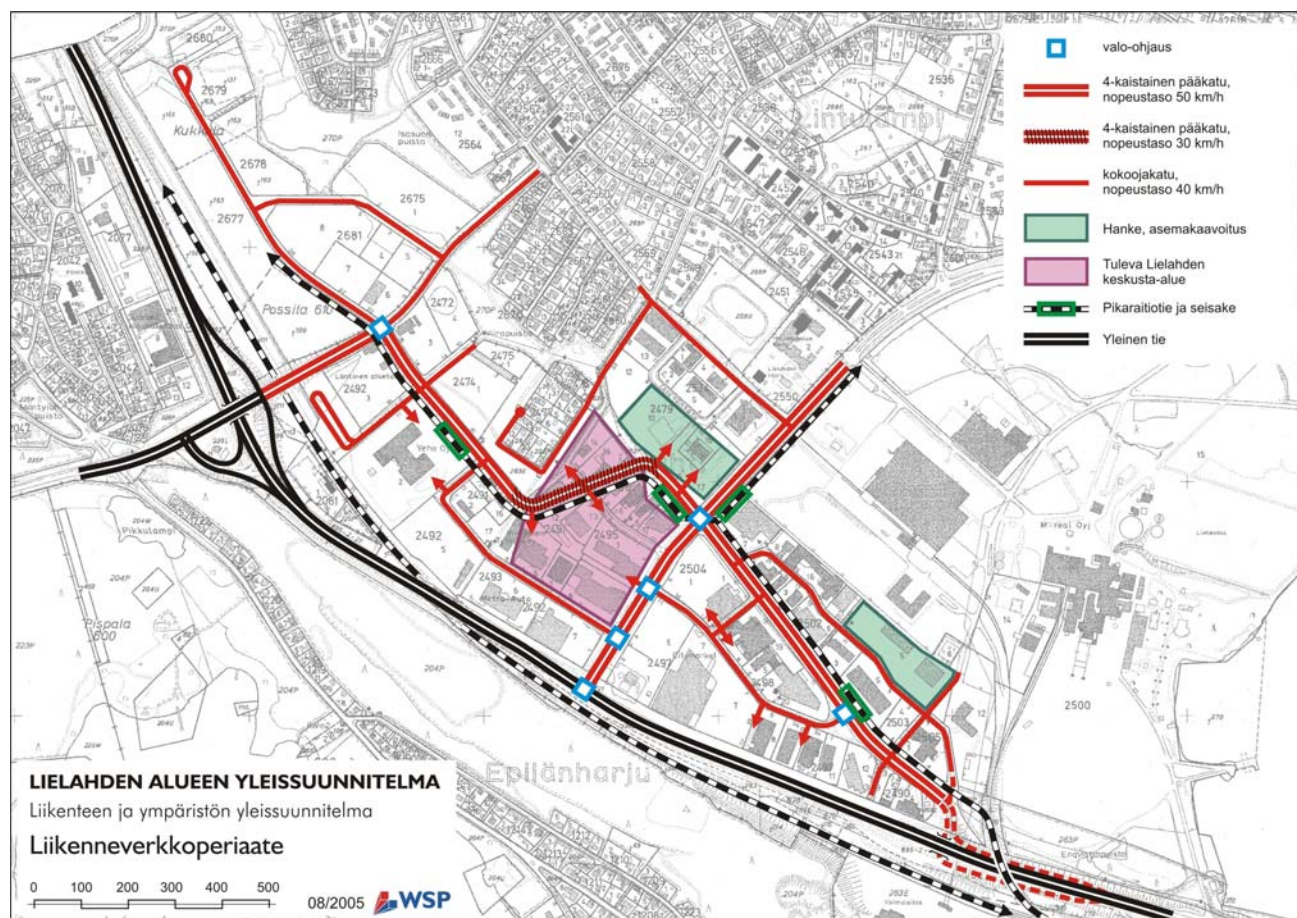
- laatia Lielahden osayleiskaava-alueen liikenneverkon toimivuudesta kokonaisanalyysi ja hankekohtaisia toimivuustarkasteluja. Liikenneverkon toimivuusanalyysi on tehty nykytilanteesta, välivaiheesta, jolloin on rakennettu hypermarket, ja koko osayleiskaavan mukaisen maankäytön ja liikenneverkon toteutumistilanteesta.
- laatia liikenneverkon kehityspolku ja tilavarausperiaatteet.



Kuva 1. Lielahden alueen nykytilanteen pohjakartta



Kuva 2. Lielahden osayleiskaava, ehdotus 27.6.2005



Kuva 3. Liikenteen ja ympäristön yleissuunnitelma, osayleiskaavaehdotuksen mukainen liikenneverkkooperaatioluonnos 2005 (WSP LT-Konsultit Oy).



Kuva 4. Nykytilannevalokuva

2 Tarkastelualueen liikennekysyntä

Tarkastelualueen liikennekysynnän lähtötietona käytettiin Tampereen teknisen yliopiston tekemää Emme/2-mallin liikenne-ennustetta vuodelle 2020. Nykytilannemallia ei hyödynnetty sen karkean liikenteen kysyntäaluejaon takia. Emme-ohjelman ennustemallissa (Talli 2000 -malli) suunnittelualue oli jaettu kuuteen ulkoiseen ja kolmeentoista verkon sisäiseen syötinpisteeseen. Liikennemalliin lisättiin kaksi ulkosyötettä, joita ei ole huomioitu Talli-mallissa. Ne ovat *kuvassa 6* syötinpisteet 5 ja 9.

Simulointiverkon sisäisten syötinpisteiden aluejakoa tihennettiin Paramics-tarkastelua varten. Tallimallin mukainen osa-aluejako jaettiin edelleen osayleiskaavan mukaisesti. Lopullisessa simulointimallissa oli 21 syötinpistettä, joista kahdeksan on alueen ulkopuolelta tulevan liikenteen syöttöä varten ja loput alueen sisäistä liikennekysyntää varten.

Nykytilanteen liikennekysyntämatriisi laadittiin Talli-mallin ennusteesta ja maankäyttötiedoista. Lopputulosta verrattiin tehtyihin liikennelaskentoihin. Liikenteen suuntautuminen mukailee Talli-mallin ennustetta. Ohikulkuliikenteen oletettiin olevan nykytilanteessa 20 % vähemmän kuin Talli-mallin ennusteessa, mikä on perusteltu liikenteen yleisellä kasvukertoimella. Alueen koko liikennemäärästä ohikulkuliikenteen osuus on noin puolet. Talli-mallin mukaisesti myös nykytilanteessa arvioitiin iltahuipputunnin aikana alueen liikennetuotoksesta 60 % suuntautuvan alueelta ulos ja 40 % sisään sekä sisäisten syötinpisteiden välinen liikenteen olevan vähäistä.

Talli-mallin ennusteen lisäksi nykytilanteen liikennematriisissa huomioitiin nykyinen maankäyttö, joka jaettiin neljään kategoriaan – päivittäistavarakauppa, erikoiskauppa, paljon tilaa vaativa kauppa ja muu toiminto, joka on lähinnä toimistoa tai tehdasta.

Päivittäistavarakauppa tuottaa merkittävän osan suunnittelualueen liikenteestä, noin puolet alueelle tulevasta ja sieltä poistuvasta liikenteestä. Maankäytön mukaan päivittäistavarakaupan liikepinta-ala ei kasva alueella, joten liikennetuotos siltä osin pysyy lähes muuttumattomana.

Erikoiskaupalle on varattu osayleiskaavassa kaksi ja puoli kertaa nykyistä enemmän rakennuspinta-alaa. Samoin paljon tilaa vaativa kauppa kasvaa yli kaksinkertaisesti osayleiskaavan mukaan. Muulle toiminnolle varattu pinta-ala pienenee noin viidenneksen. Yhteensä liikerakentamisen pinta-ala kasvaa yli kaksinkertaiseksi nykyisestä.

Liikennetuotos on laskettu käyttämällä maankäytön mukaisia kertoimia, joita on muokattu Emme/2-ennusteen liikennemäärien avulla sekä sen mukaan mitä osa-alueiden yrityksistä on kerrottu osayleiskaavan liikepinta-alan taulukossa.

Liikenteelliset toimivuustarkastelut on tehty yhden tunnin mittaisilla arki-illan huipputunnin liikennevirroilla. Koko alueen liikennemäärä nykytilannemallissa on noin 6300 ajoneuvoa tunnissa ja liikenneennusteessa 8400 ajoneuvoa tunnissa (*taulukko 1*). Ennusteen mukaan liikenteen kasvu on noin kolmannes nykytilanteen liikennemääristä. Liikennevirrat eivät kasva tasaisesti, vaan liikenneverkossa ja maankäytössä tapahtuneiden muutosten vuoksi liikennevirtojen keskinäiset suuruussuhteet muuttuvat. Nykytilanteen ja tulevaisuuden liikennematriisit ovat *liitteenä 1*. Aluenumerot on esitetty *kuvassa 6*.

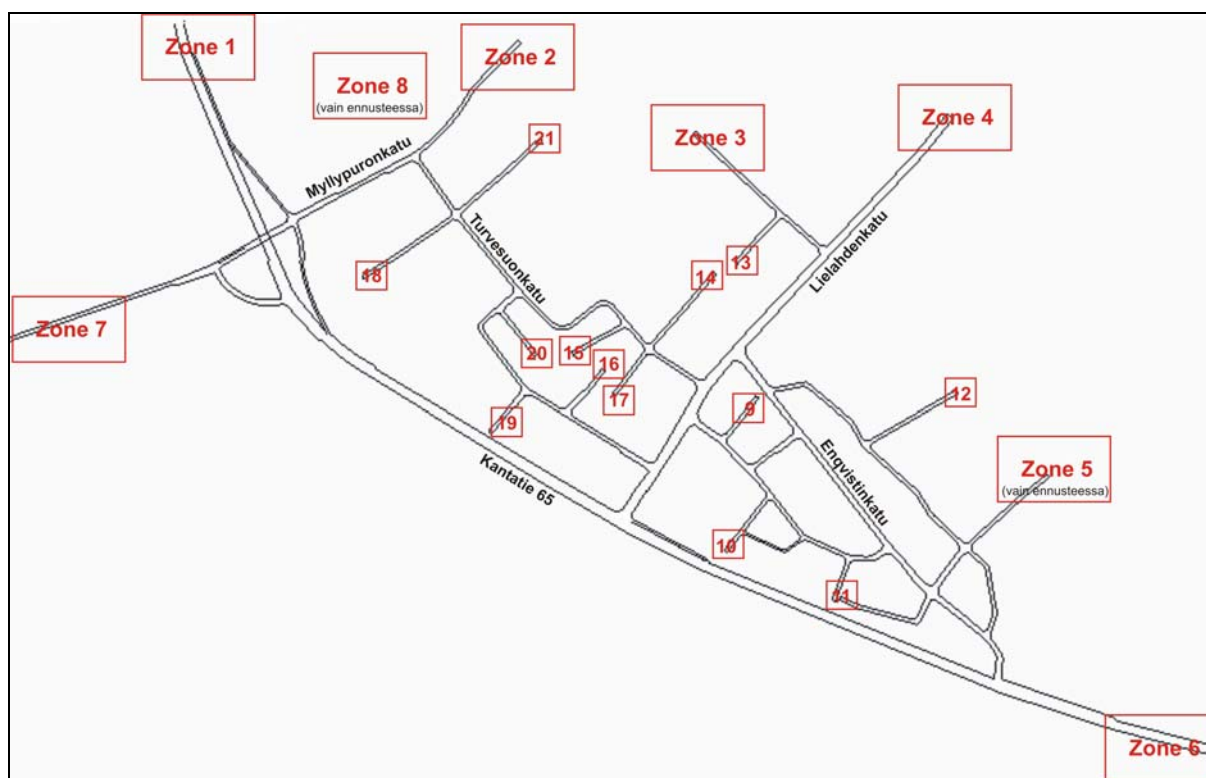
Taulukko 1. Lielahden alueen liikennemäärät eri liikennetarkastelumalleissa.

Liikennetilanne	Nykytilanne	Ennuste	Talli-mallin ennuste
Mallin koko liikennetuotos	6300 ajon/h	8300 ajon/h	8850 ajon/h (ei kaikkia syötteitä)
Alueen sisäinen liikennetuotos	2900 ajon/h	3600 ajon/h	3500 ajon/h

3 Liikennemallit

Liikennetarkastelut on tehty englantilaisella Paramics-mikrosimulointiohjelmalla, jolla on mahdollista tarkastella hyvin yksityiskohtaisesti liikenteen toimintaa liikenneverkossa. Suurimmat hyödyt mikrosimuloinnista saadaan voimakkaasti kuormittuneiden verkkojen tarkasteluissa, joissa päästään tarkasti selvittämään ruuhkautumisen syyt sekä tutkimaan vaihtoehtoiset keinot ongelmien poistamiseksi. Koska mikrotason malli huomioi yksittäisen ajoneuvon liikkeitä ja liittymät kaistajärjestelyineen, liikennejärjestelmän välityskyky vaikuttaa mallin sisäisen verkon liikennemääriin. Paramics-malli sijoittelee liikenteen verkolle, jolloin voidaan tarkastella myös vaihtoehtoisten reittien vaikutukset liikenteen sujuvuuteen eri tilanteissa.

Liikennemalli kattaa suunnittelualueen, johon kuuluu noin kolmen kilometrin osuus kantatiestä 65. Osuudella on Myllypuronkadun eritasoliittymä sekä Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun tasoliittymät. Suunnittelualueeseen kuuluu myös Envistinkadun ja Turvesuonkadun muodostama kantatien rinnakkaisreitti. Alueen sisäisestä liikenteestä on mallinnettu Harjuntausta, Lielahdenkadun läntiset sivukadut – Possijärvenkatu ja Taninkatu sekä Myllypuronkatu. Lielahdenkatu on mallinnettu Enqvistinkadun liittymän pohjoispuolelle. Simulointiverkko on kuvassa 6. Punaisella on kuvattu liikenteen syötiinpisteet.



Kuva 5. Simulointiverkko

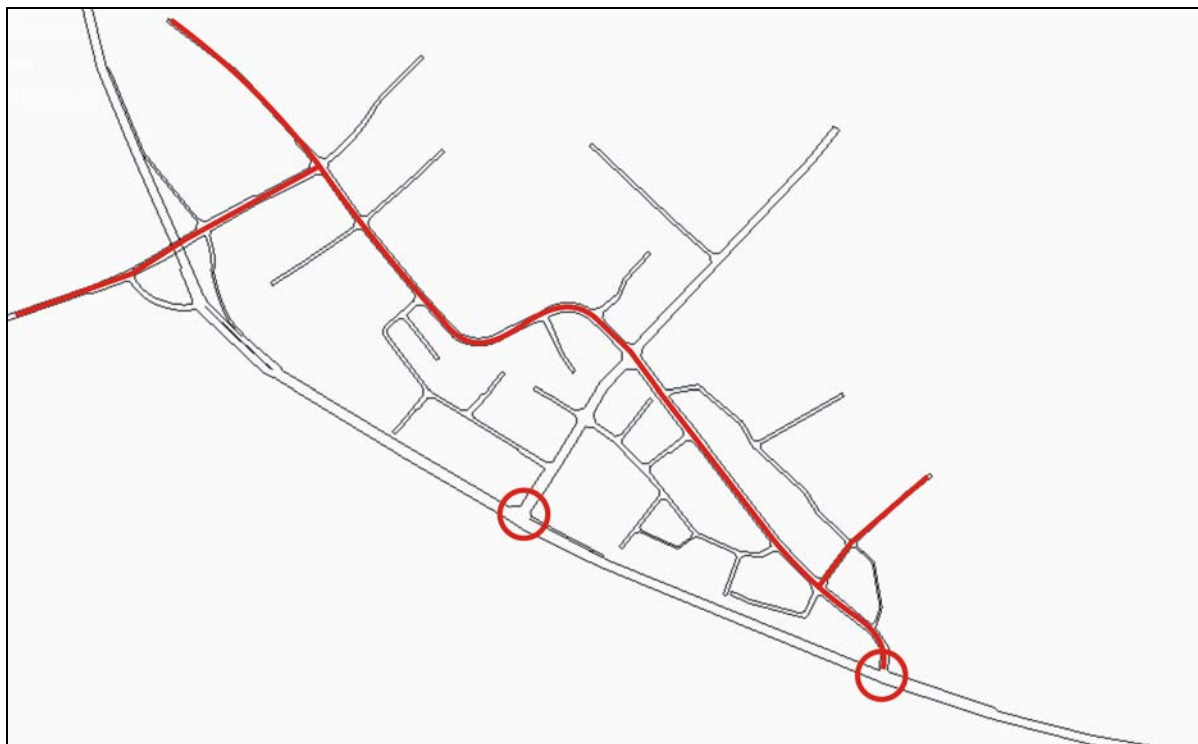
Liikennemallilla simuloitiin kolme eri tarkasteluajankohtaa. Nykytilanmalli tehtiin kalibrointia varten. Välivaihemallissa Lielahdenkadun varteen rakennettava hypermarket (11 000 kem²) on valmistunut ja Taninkadun päivittäistavara-kauppa on poistunut. Muuten maankäytön tuottama liikenne on arvioitu olevan nykytilanteen mukainen. Täten välivaiheen malli kuvaa hypermarketin vaikutusta liikenneverkkoon.

Vuoden 2020 ennustemallissa maankäyttö on osayleiskaavan mukainen. Vuoden 2020 ennustetilanteesta tehtiin neljä eri versiota, jossa vertaillaan Myllypurokadun parannustoimenpiteiden ja Enqvistinkadun eritasoliittymän vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen suunnittelualueella. Kaikissa vuoden 2020 liikennemalleissa Enqvistinkatu ja Turvesuonkatu on levennetty 2+2 -kaistaiseksi ja nostettu niiden profiilia Lielahdenkadun tasolle.

Suunnittelualueen liikennemallin tarkasteluajankohdat:

- nykytilanne (2006)
- hypermarket-välivaihe (~2010, lähes nykyinen liikennemäärä)
- Vuoden 2020 ennuste, minimiversio
- Vuoden 2020 ennuste, myllypurokatu 2+2
- Vuoden 2020 ennuste, Enqvistinkadun ja kantatien eritasoliittymä
- Vuoden 2020 ennuste, tilavaraus

Päivittäistavara-kaupan liikennetuotos syötetään nykytilamallissa syötinpisteistä 9,10 ja 19. Välivaihe ja vuoden 2020 ennustemalleissa syötinpisteen 19 päivittäistavara-kaupan liikennetuotos on siirretty uuden hypermarketin paikalle (syötinpiste 13). Hypermarkettia varten tulevaisuuden liikennemalleissa Enqvistinkadun ja Lielahdenkadun liittymä on muutettu nelihaaraliittymäksi. *Kuvassa 7* on merkitty punaisella liikenneverkon parannuskohteet.



Kuva 6. Muutoskohteet tulevaisuuden simulointiverkossa.

4 Mallitarkastelut

4.1 Tunnusluvut

Alueen liikenteellistä toimivuutta on tarkasteltu arki-illan huipputunnin ajan. Tuloksia varten liikennemallia on simuloitu kaksi tuntia, joista ensimmäisessä on käytetty 70 % huipputunnin liikennemäärästä ja jälkimmäisellä tunnilla 100 %. Tulokset on tallennettu jälkimmäisen tunnin ajalta. Ensimmäisen simulointitunnin tarkoituksena on täyttää liikenneverkko, jotta tulokset jälkimmäiseltä tunnilta ovat mahdollisimman realistiset.

Tulokset on simuloitu kaikilta kolmelta tarkasteluajankohdalta. Analyysia varten simuloinnin tuloksista on valittu kolme tunnuslukua, jotka ovat liikennemäärä, liittymien palvelutaso ja liikenneverkon viivytykset.

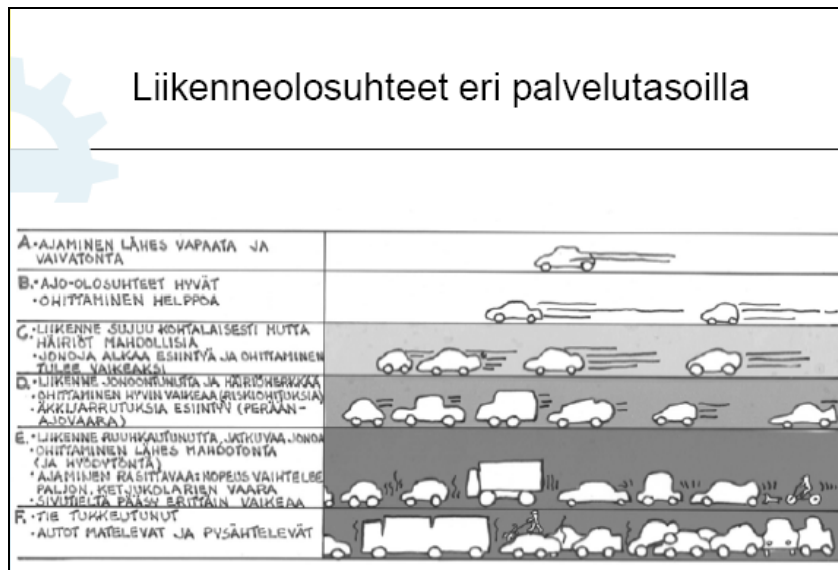
Palvelutaso on määritetty liittymän tulosuuntien viivytysten mukaan. Valo-ohjauksisessa liittymässä on laskettu linkin viivytys ja valo-ohjauksettomassa liittymässä linkin pysähdysaika. Rajat ovat Highway Capacity Manualista (taulukko 2). Palvelutaso on laskettu tulosuuntien yksittäisten ajoneuvojen keskiarvoilla ja siinä on huomioitu liittymää lähin linkki. Tuloksissa palvelutasoa kuvaavan ympyrän koko merkitsee palvelutasoluokan sisäistä järjestystä. Mitä suurempi ympyrä on sitä lähempänä laskettu arvo on seuraavaa luokkaa.



Kuva 7. Palvelutasoluokat.

Taulukko 2. Palvelutason raja-arvot (Highway Capacity Manual).

Palvelutaso	Viivytys (valo-ohjattu) [s]	Pysähdysaika (valo-ohjaamaton) [s]
A	0–10	0–10
B	10–20	10–15
C	20–35	15–25
D	35–55	25–35
E	55–80	35–50
F	80–	50–



Kuva 8 Liikenneolosuhteet eri palvelutasoilla (Tampereen teknillinen yliopisto)

Simulointiverkon viivytykset on esitetty graafisesti. Viivytys on laskettu vähentämällä toteutuneesta (simuloidusta) matka-ajasta vapaan liikennevirran matka-aika. Viivytys on esitetty linkkikohtaisesti. Maksimiviivytys väriskaalalla on 60 sekuntia. Tällöin linkin väri on punainen. Mikäli viivytys on enemmän, linkki on oranssi. Sininen tarkoittaa liikenteen ajavan nopeusrajoitusten mukaisesti.

Liikennemäärät on esitetty viivytysten tavoin graafisesti väriskaalalla [ajon/h]. Koko verkon liikennemääräkuvassa maksimiluku (värinä punainen) on toteutunut suurin liikennemäärä jollain linkillä. Yksityiskohtaisemmissa kuvissa maksimiliikennemäärä on 800 ajoneuvoa tunnissa. Jos jollain linkillä liikennemäärä on yli 800 ajon/h, sen väri on oranssi.

4.2 Nykytilanne

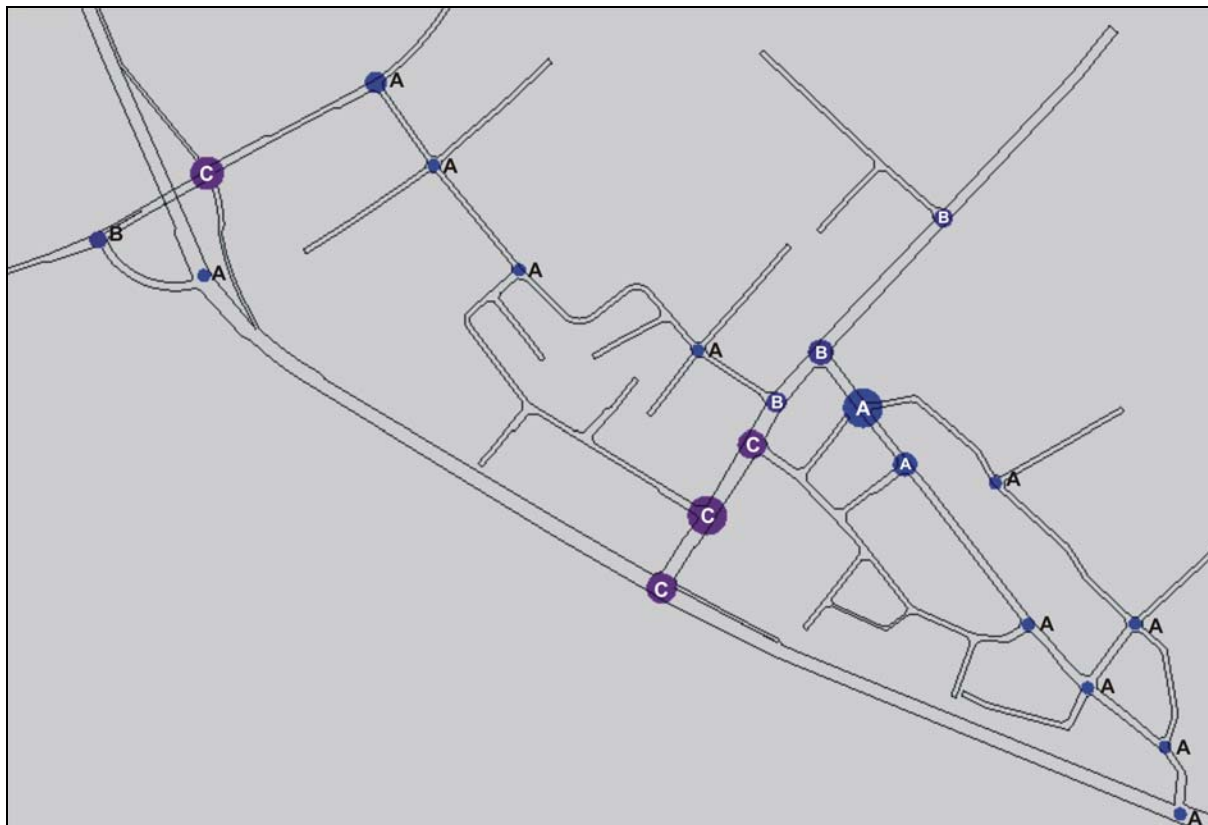
Liikenneverkon toimivuus nykytilanteessa on tyydyttävä arki-illan huipputunnin aikana. Nykyisen maankäytön tuottama liikenne ei ylitä liittymien välityskykyä. Valo-ohjauksen takia kertynyt jono purkautuu vihreän aikana. Katuverkon ja rampin valo-ohjauksettomat liittymät toimivat hyvin nykyisillä liikennemäärillä.

Suunnittelualueen liittymistä välityskyvyltään huonoin on Lielahdenkadun ja Taninkadun liittymä. Erityisesti sivusuunnan saama lyhyt vihreä ei riitä päivittäistavarakaupasta syntyvän jonon purkamiseen. Liittymän sivusuunnasta pääsee kolme ajoneuvoa yhden kierron (100 sekuntia) aikana. Liikennemallin antama C ei huomioi kuin liittymän lähimmän linkin viivytykset. Koska sivusuunnan lähin linkki on lyhyt, liittymän valo-ohjauksesta johtuvat ajoneuvojen todelliset viivytykset ovat palvelutasokuvausta pidemmät (kuva 10).

Myös Harjuntaustan liittymän sivusuunnan viivytykset ovat pitkiä. Liittymän läheisyydessä on kaksi päivittäistavarakauppaa, joiden liikennetuotoksesta yli puolet käyttää kyseistä liittymää liikennemallissa.

Enqvistinkadun liikenne on sujuvaa. Hetkittäisiä jonoja muodostuu Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymään, jos osa Harjuntaustan liikenteestä siirtyy tätä käyttämään pohjoisempaa liittymää Lielah-

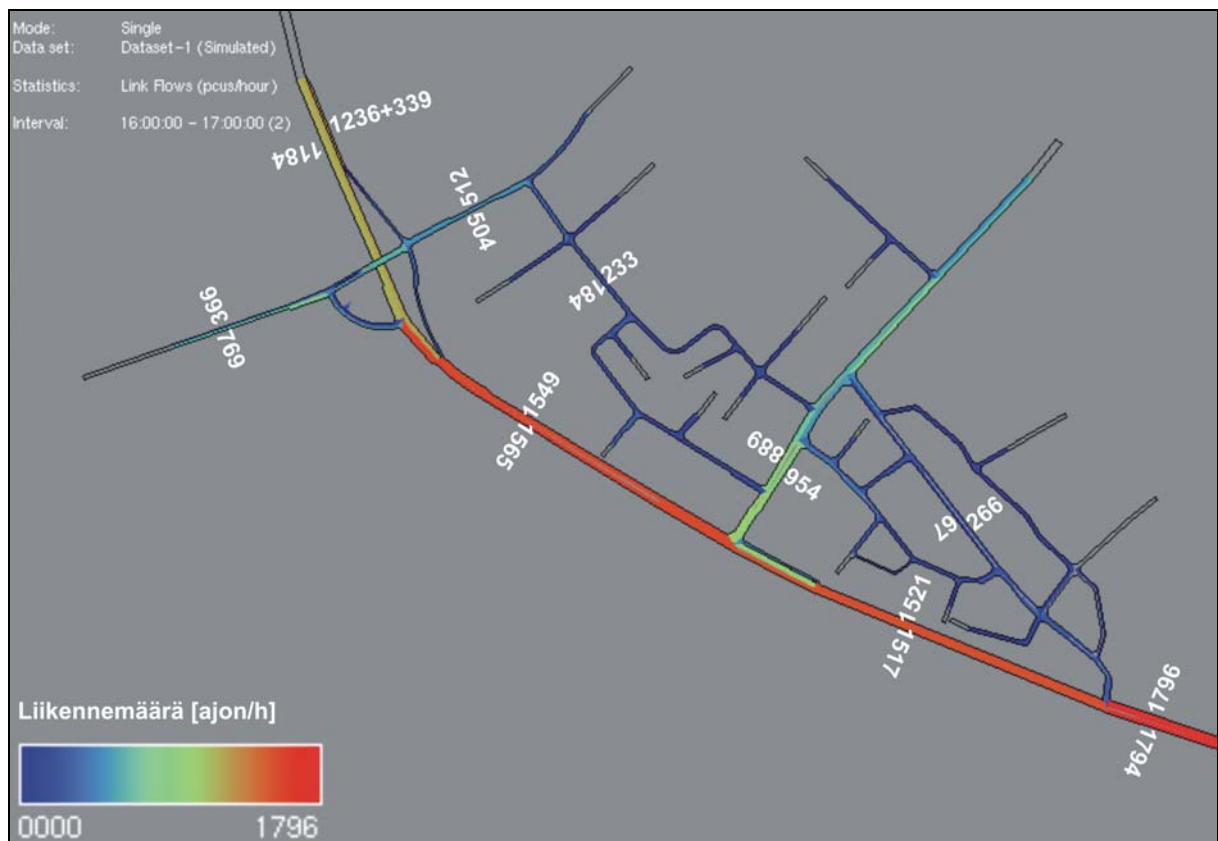
denkadulle. Keskustan alueen liikenne on sujuvaa, samoin Myllypuronkadun liikenne. Kantatien ylittävä 1+1-kaistainen silta on riittävä nykyiselle liikennemäärälle.



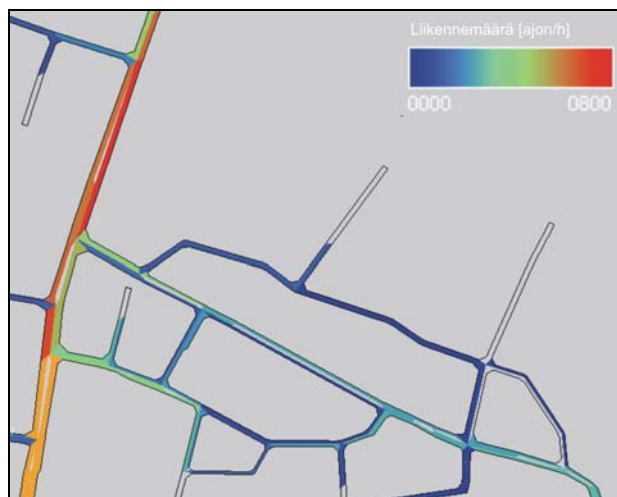
Kuva 9 Nykytilan liittyvien palvelutaso (palvelutasoluokat taulukko 2)



Kuva 10 Nykytilan viivytykset Lielahdessa, 0–60 sekuntia



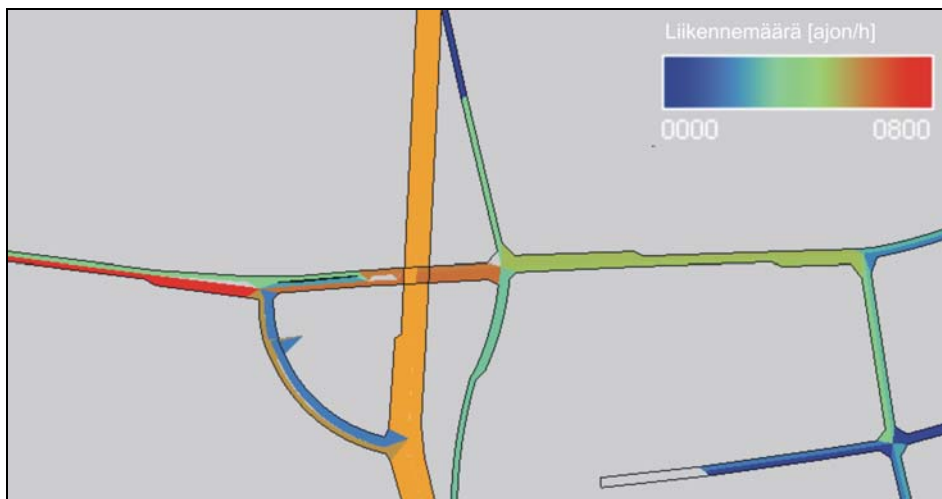
Kuva 11 Nykytilanteen liikennemäärät Lielahtessa (maksimi 1796 ajon/h)



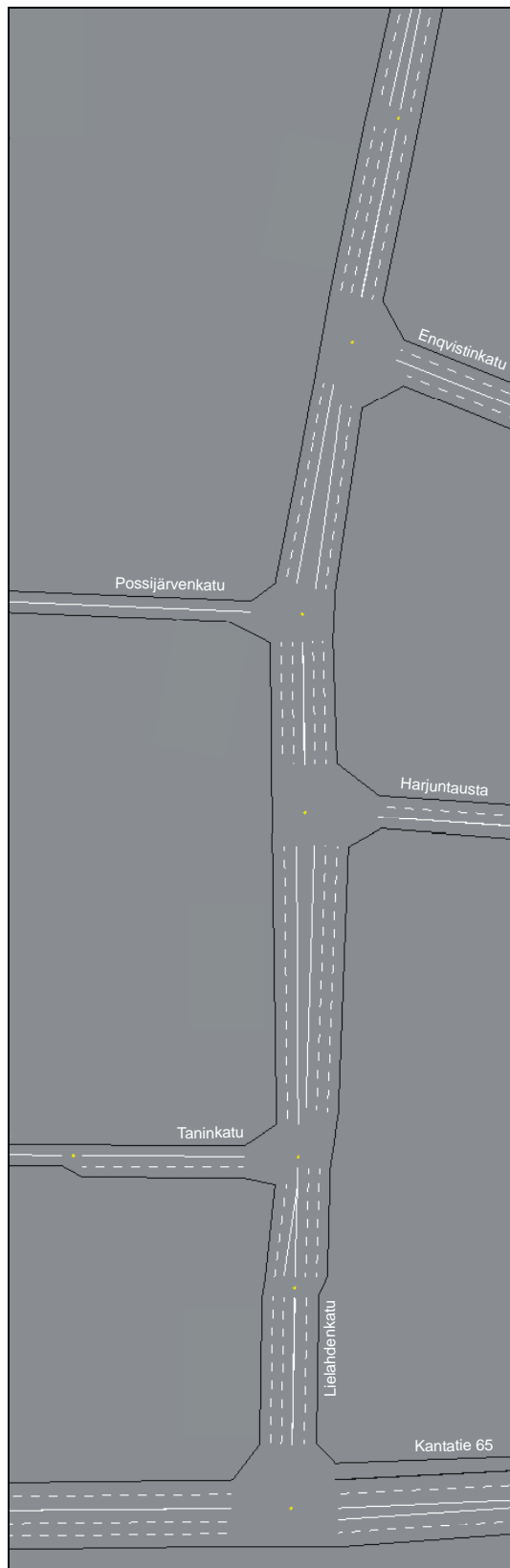
Kuva 12 Liikennemäärä, Harjuntausta (maksimi 800 ajon/h)



Kuva 13 Liikennemäärä, keskusta (maksimi 800 ajon/h)



Kuva 14 Liikennemäärä, Myllypuronkatu (maksimi 800 ajon/h)



Kuva 15. Lielahdenkadun kaistajärjestelyt nykytilanteen liikennemallissa.

4.3 Välivaihe

Päivittäistavarakaupan siirtäminen Taninkadulta pohjoisempaan Lielahdenkadun varteen lisää Lielahdenkadun liikennettä ellei osa lisääntyvästä liikenteestä käytä vaihtoehtoisia reittejä joko Enqvistinkadun tai Turvesuokadun kautta. Liikennemallissa Lielahdenkadun liikennemäärä pysyi lähes ennallaan, Turvesuokadun liikennemäärä kaksinkertaistui. Enqvistinkadulla liikennemäärä kasvoi hillitymmin. Liikennemäärän kasvusta huolimatta rinnakkaiskatujen liittymien toimivuus on hyvä (kuva 16).

Enqvistinkadun / Lielahdenkadun / Turvesuokadun liittymän palvelutaso ja sujuvuus heikkenee alueen liittymistä eniten (B:stä D:hen). Sujuvuutta heikentää liikennemäärämuutoksen lisäksi myös liittymän muuttuminen kolmihaaraliittymästä neliharaliittymäksi. Viivytykset kasvavat erityisesti pohjoisesta tullessa.

Lielahdenkadun ja kantatien 65 liittymän palvelutaso heikkenee yhden luokkatason. Taninkadun ja Lielahdenkadun liittymän toimivuus paranee, kun päivittäistavarakaupan liikennetuotos siirtyy muualle. Muuten alueen liikennetilanne mukaillee nykyistä verkkoa.



Kuva 16. Alueen liittymien palvelutason hypermarketin valmistuttua.



Kuva 17. Alueen viivytykset hypermarketin valmistuttua.



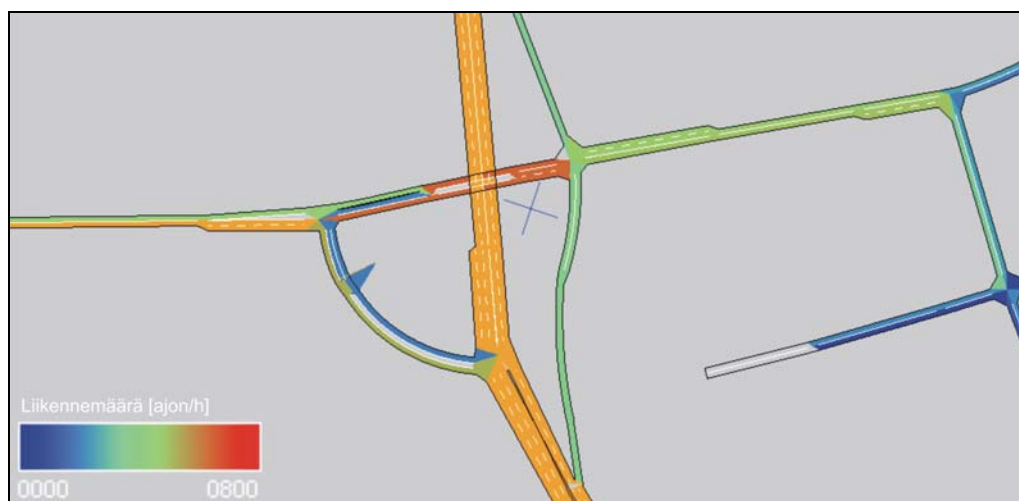
Kuva 18. Alueen liikennemäärät hypermarketin valmistuttua (maksimi 1817 ajon/h).



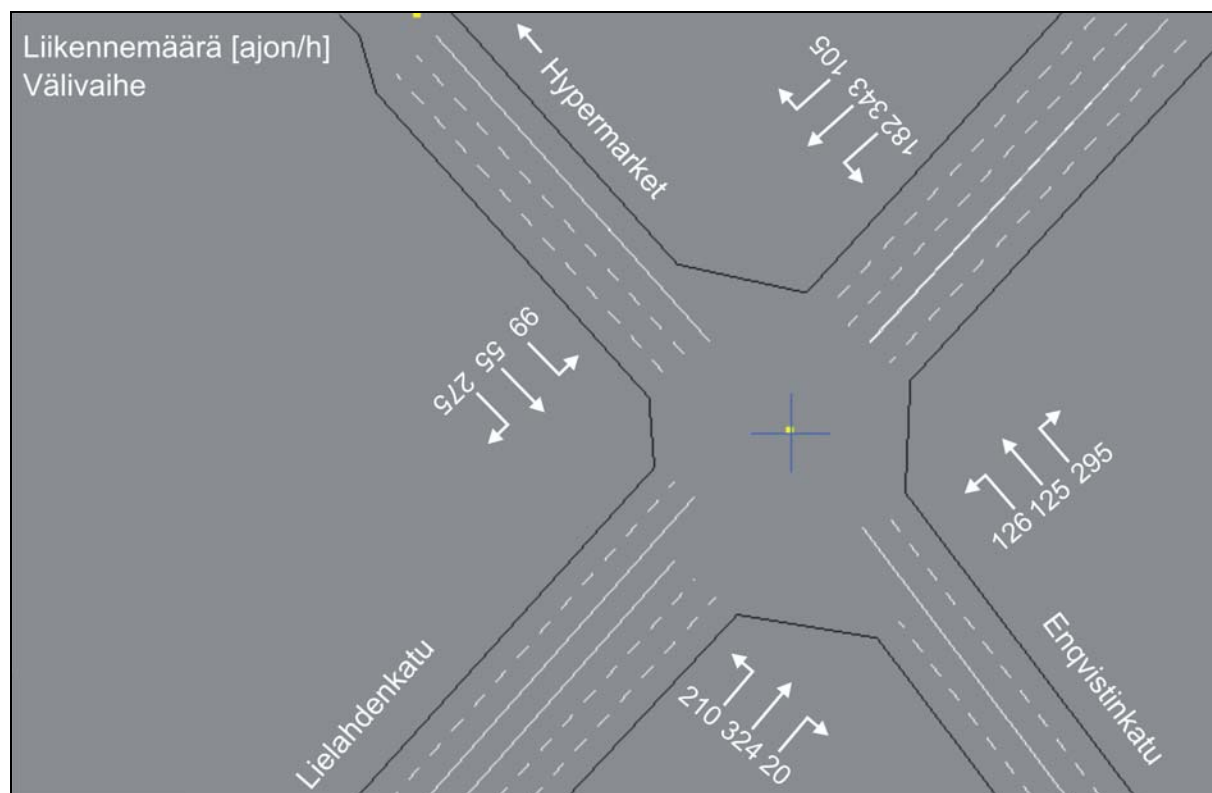
Kuva 19. Liikennemäärä, Harjuntausta (maksimi 800 ajon/h)



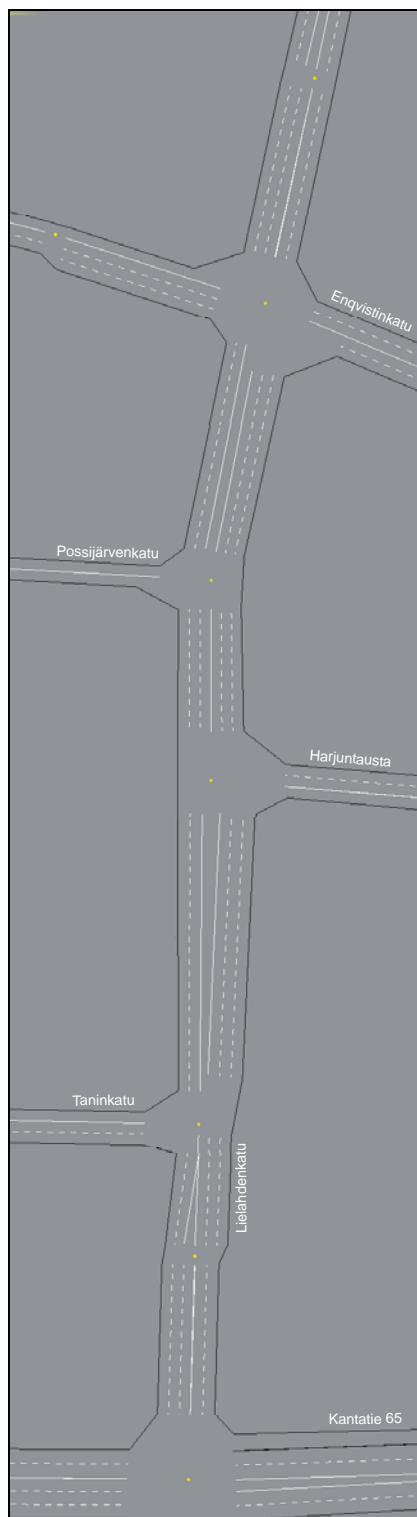
Kuva 20. Liikennemäärä, Keskusta ja uusi hypermarket (maksimi 800 ajon/h)



Kuva 21 Liikennemäärä, Myllypuronkatu (maksimi 800 ajon/h)



Kuva 22. Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymän liikennemäärät [ajon/h].



Kuva 23. Lielahdenkadun kaistajärjestelyt välivaiheen liikennemallissa.

4.4 Vuoden 2020 liikennetilanne

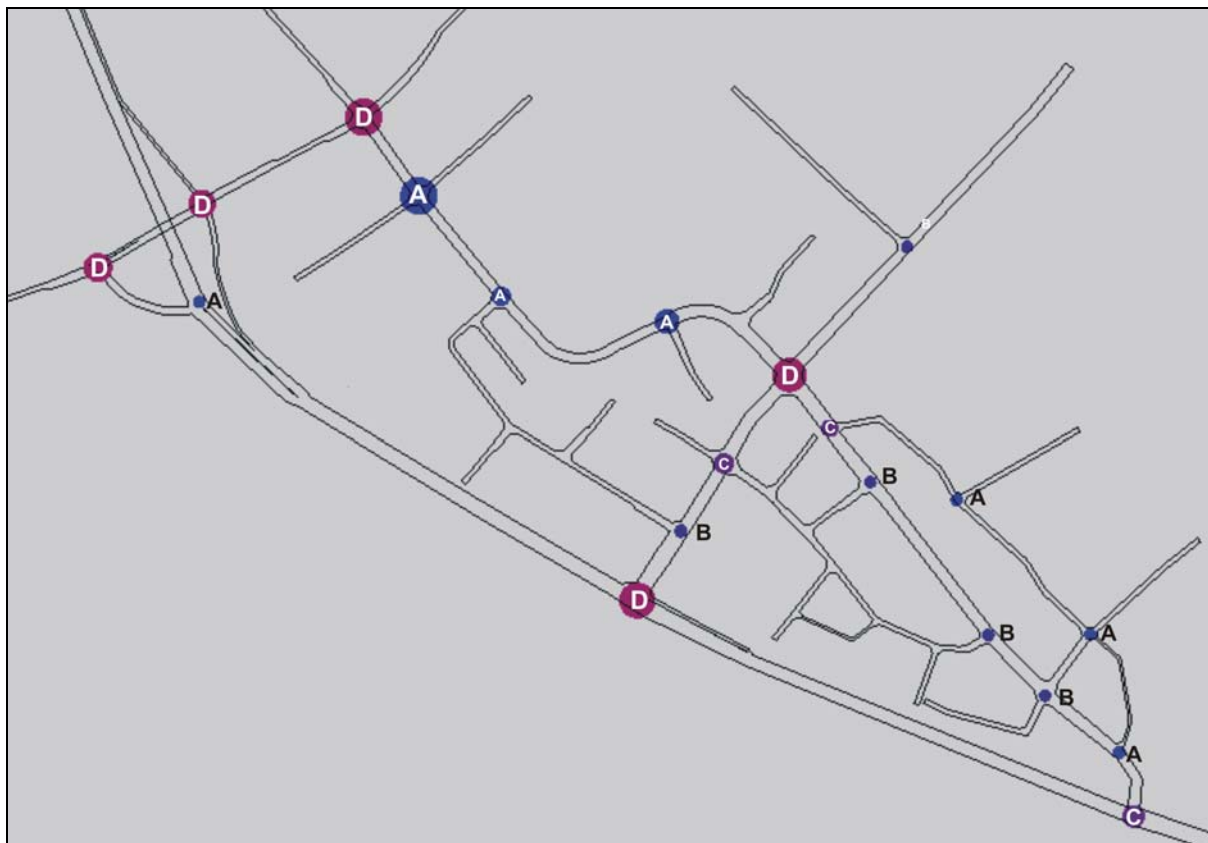
4.4.1 Minimi-vaihtoehto

Osayleiskaavan mukainen maankäyttö lisää erikoistavarakaupan kolminkertaiseksi ja paljon tilaa vievää kaupan kaksinkertaiseksi nykyisestä. Päivittäistavarakauppa pysyy lähes nykyisellään, mutta sen sijainti muuttuu rakennettavan hypermarketin myötä. Toimistojen pinta-ala vähenee hieman. Keskusta-alueelle on tavoitteena rakentaa myös 30 000 kerrosneliötä asuntoja.

Alueelle suunniteltu kaupan kasvu lisää sekä alueelle tulevaa että alueen sisäistä liikennettä. Tähän varauduttiin yleissuunnitelmassa leventämällä Enqvistinkatu ja Turvesuonkatu 2+2 -kaistaiseksi sekä parantamalla Lielahdenkadun liittymiä. Leventämisen lisäksi Enqvistinkadun liittymiin lisättiin liikennevalot, mikä helpotti sivusuuntia liittymistä kadulle.

Parannusmuutosten jälkeen liikenneverkko toimi edelleen paikoittain heikosti. Turvesuonkadulla ja Enqvistinkadulla liikenne oli pääosin sujuvaa lukuun ottamatta katujen päissä ja Lielahdenkadun liittymän heikkoa välityskykyä.

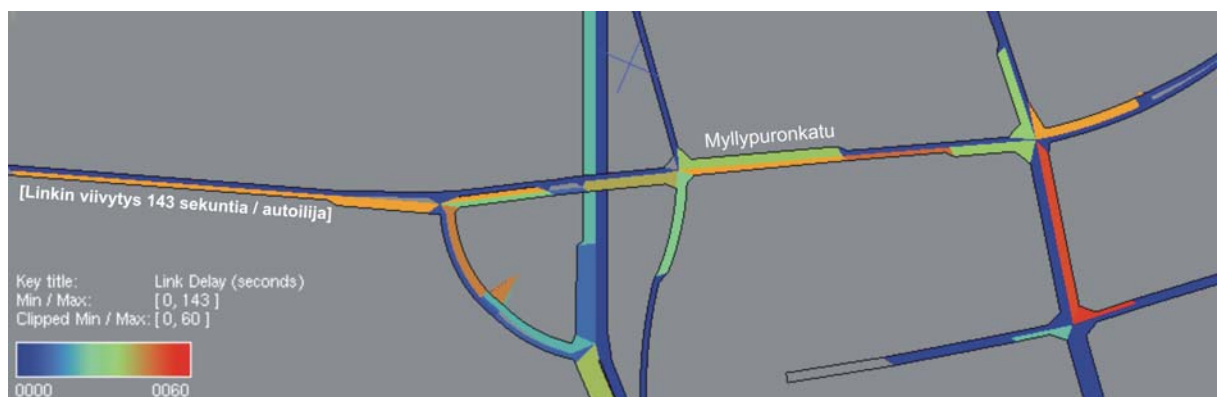
Alueen liittymien palvelutaso on pahimmillaan D (kuva 24). Tosin mallissa ei huomioida kuin lähimman linkin viivytykset. Esimerkiksi Myllypuronkadulla noin puolella tulosuuntien linkeistä viivytys on yli 60 sekuntia (kuva 26). Pahimmillaan 230 metrin linkillä autokohtainen viivytys on keskimäärin kaksi ja puoli minuuttia. Tämä ei ole mukana palvelutasokuvauksessa, sillä linkki ei ole yhteydessä liittymään.



Kuva 24. Vuoden 2020 ennustemallin liittymien palvelutaso (minimi-versio)



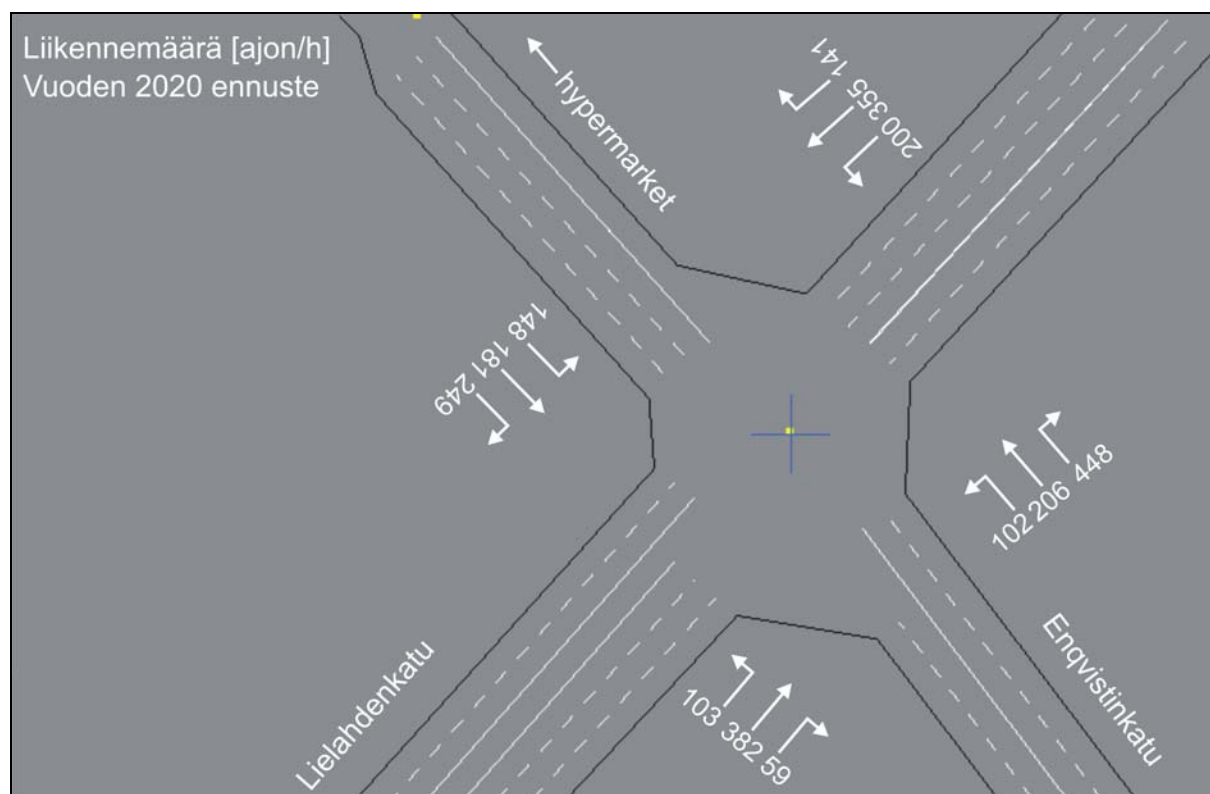
Kuva 25. Viivytykset vuoden 2020 ennustemallissa (minimi-versio)



Kuva 26. Viivytykset Myllypuronkadulla (nimini-versio)



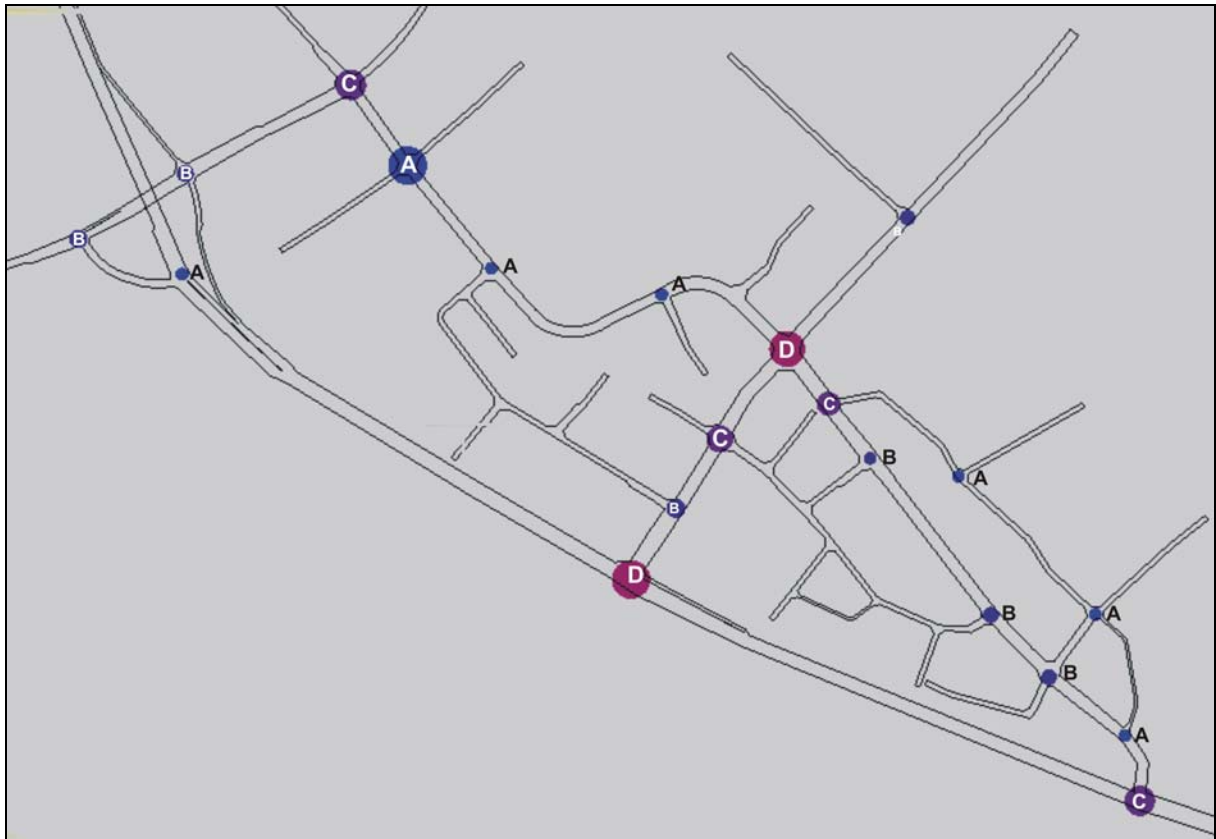
Kuva 27. Alueen liikennemäärä vuoden 2020 ennustemallissa.



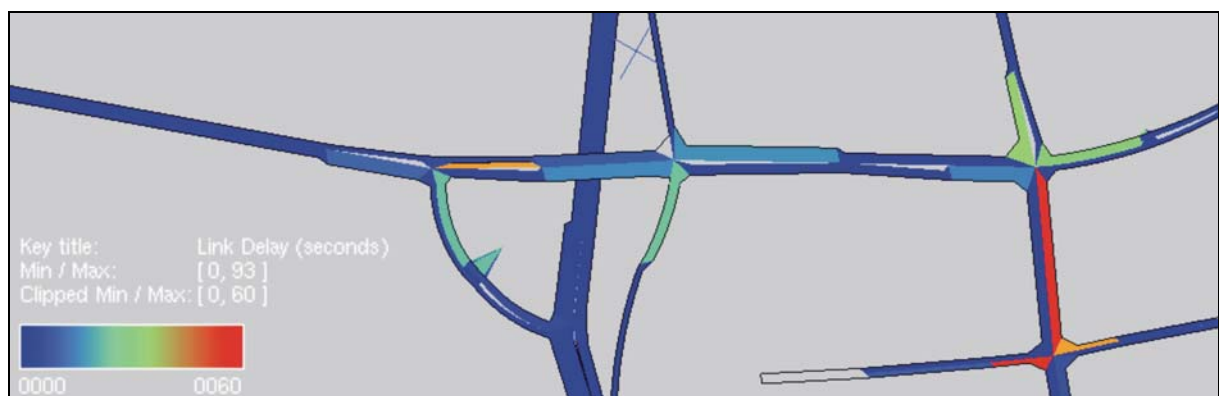
Kuva 28. Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymän liikennemäärät [ajon/h]

4.4.2 Myllypuronkadun levennys

Myllypuronkadun sujuvuusongelmat ratkaistiin leventämällä katu ja siihen liittyvät kaksi siltaa 2+2-kaistaiseksi. Parannustoimenpiteiden jälkeen kadun liittymien palvelutaso oli B–C. Viivytykset vähenivät huomattavasti. Ennen muutosta ajoneuvo kohtainen maksimiviivytys oli 143 sekuntia. Muutoksen jälkeen kyseisellä linkillä ajoneuvot pääsivät ajamaan nopeusrajoitusten mukaisesti, eli ramppiliittymän jono ei yltänyt tälle linkille. Pisin viivytys oli vasemmalle kääntyvillä, Tampereen keskustan suuntaan ajavilla ajoneuvoilla (noin 70 sekuntia / ajoneuvo). Tämä on korjattavissa liikennevalomuutoksilla, sillä liittymän muiden tulosuuntien viivytykset olivat pieniä.



Kuva 29. Palvelutaso kun Myllypuronkatu 2+2 –kaistainen.



Kuva 30. Viivytykset Myllypuronkadulla levennyksen jälkeen.

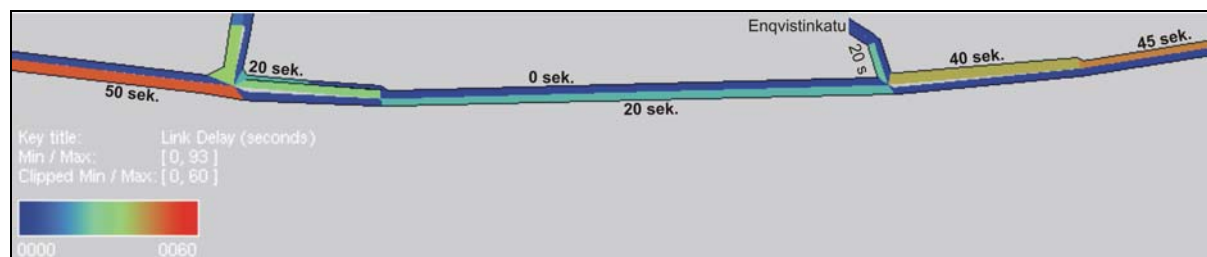
4.4.3 Tilavaraus

Suunnittelun lopputuloksena tehtiin liikennemalli, jossa edellisten muutosten lisäksi muutettiin Enqvistinkadun ja kantatien valo-ohjauksinen liittymä eritasoliittymäksi. Ennen muutosta liittymän palvelutaso vuoden 2020 liikenne-ennustemallissa oli C. Muutoksen jälkeen palvelutaso parani A:ksi.

Suurimmat viivytykset ennen muutosta olivat ajoneuvoilla, jotka saapuivat Tampereen keskustasta. Mallinnettu tilanne kuvaa illan huipputuntia, jolloin tulosuunnan liikennemäärä on yli 2000 ajoneuvoa tunnissa. Mallin reunalta Enqvistinkadun valo-ohjauksiseen liittymään ajoneuvon keskimääräinen viivytys on lähes puolitoista minuuttia (kuva 32). Eritasoliittymä poistaa liittymän viivytykset, mutta sujuvuusongelma ei poistu kantatieltä, vaan se siirtyy seuraavaan valo-ohjauksiseen liittymään. (kuva 33). Kantatien ja Lielahdenkadun liittymän itäisen tulosuunnan ajoneuvokohtainen viivytys kasvaa yli kaksi minuuttia. Liikennemallin mukaan eritasoliittymä ei vaikuta Kantatien 65 kokonaisviivytykseen, jos Lielahdenkadun ja kantatien liittymää ei paranneta samalla.



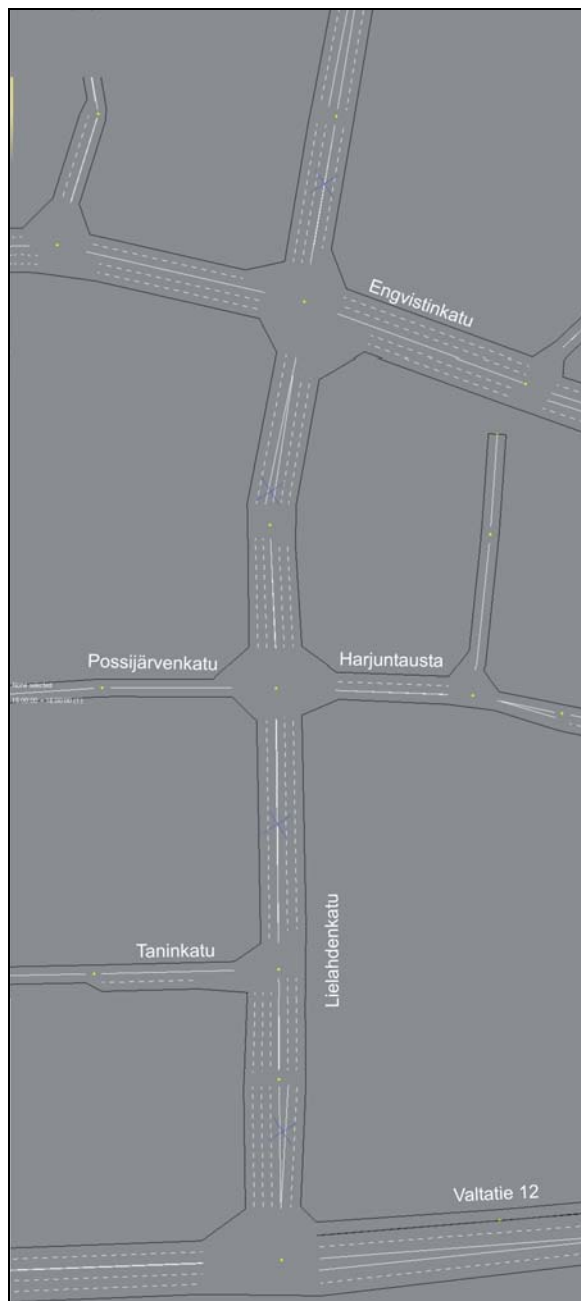
Kuva 31. Palvelutasokuvaus tilanteessa, jossa verkkoon tehty tilavarauksessa suunnitellut muutokset.



Kuva 32. Enqvistinkadun ja kantatien valo-ohjauksisen liittymän viivytykset.



Kuva 33. Engvistinkadun ja kantatien eritasoliittymän viivytykset.



Kuva 34 Lielahdenkadun kaistajärjestelyt vuoden 2020 liikennemalleissa.

5 Johtopäätökset

5.1 Nykytilanne


Nykytilanteessa liikenteen ongelmakohteita ovat:

- Lielahdenkadun / Taninkadun liittymä, Taninkadun suunnan vihreä liian lyhyt, jonoutumista.
→ Valo-ohjauksen muutos.
- Lielahdenkadun / Harjuntaustan liittymä, Harjuntaustan suunnan liikenne jonoutuu ajoittain
→ Valo-ohjauksen muutos.

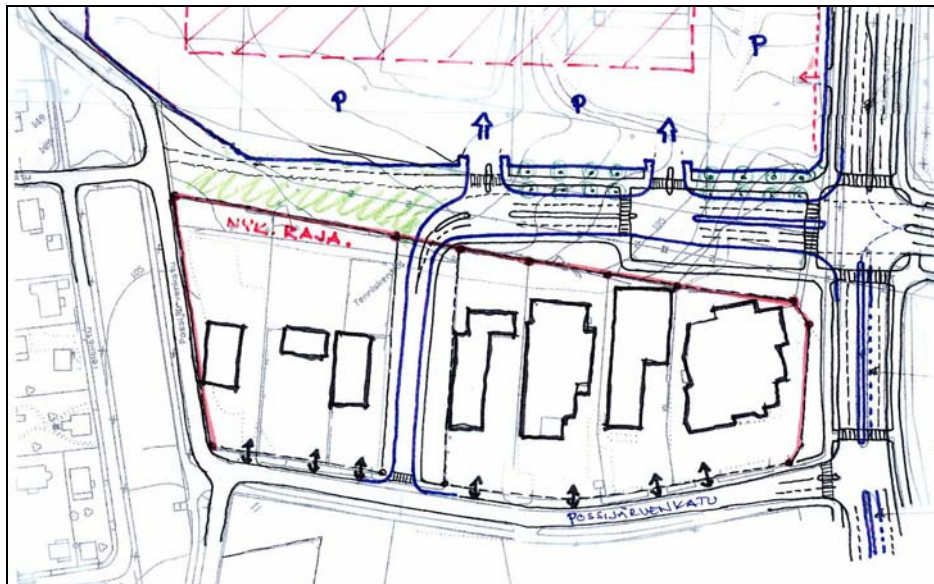
Koko Lielahdenkadun tarkasteltavan osuuden ja sen liittymien valo-ohjaus tarkistetaan uuden hypermarketin toteutuksen yhteydessä.

5.2 Välivaihe

Liikennemallin osoittamat ongelmakohdat hypermarketin valmistuttua ovat:

- Enqvistinkadun / Lielahdenkadun / Turvesuonkadun liittymä, ei toimi nykyisin kaistajärjestelyin.
→ Hypermarketin liikennelisäyksen vuoksi liittymän toimivuutta parannettava kaista- ja liikennevalomuutoksilla. Kaikilla suunnilla vasemmalle kääntyvien ryhmittymiskaista ja suoraan menevillä 2-kaistaa (kts. oheinen kuva). Tarkempi kaistoitusten ja valo-ohjauksen suunnittelu tehdään hypermarketin toteutukseen liittyvät tarkemman suunnittelun yhteydessä (katu- ja rakennussuunnitelma).
- 
- Lielahdenkadun / Harjuntaustan liittymä, Harjuntaustan suunnan liikenne jonoutuu ajoittain
→ Tarkempi kaistoitusten ja valo-ohjauksen suunnittelu tehdään hypermarketin toteutukseen liittyvät tarkemman suunnittelun yhteydessä (katu- ja rakennussuunnitelma).
 - Vaasantien / Lielahdenkadun valo-ohjatussa liittymässä lännestä Lielahdenkadulle vasemmalle kääntyvä kaista ajoittain liian lyhyt, jono tukkii hetkittäin suoraan menevien ajokaistan.
→ Vasemmalle kääntyvien ryhmittymiskaistan pidennys siten, että kaista on vähintään 260 m pitkä (nyt noin 150 m).

Lielahdenkadun ja sen liittymien liikennejärjestelyjen ja valo-ohjausten muutokset sekä Turvesuonkadun toteutus hypermarketin tarpeita varten (osuus Lielahdenkatu – Possijärvenkatu).



Kuva 35. Alustava luonnos hypermarketin lähiverkon liikennejärjestelyistä (WSP syksy 2005). Hypermarketin Lielahdenkadun puoleinen liittymä vain suuntaisliittymänä, ei vasemmalle kääntyviä.

5.3 Vuoden 2020 tilanne, minimi.

Liikenneverkon perustilanne:

- Lielahdenkadun kaistoituksia ja valo-ohjausta parannettu
- Enqvistinkatu ja Turvesuonkatu toteutettu 2+2-kaistaisiksi

Toimivuus / korjaavat toimenpiteet:

- Lielahdenkadun / Enqvistinkadun liittymä (välivaiheen mukainen), ajoittain toimivuusongelmia mutta toimivuus keskimäärin kohtuullinen.
→ Ei kaistamuutoksia verrattuna välivaiheeseen (kaikilla suunnilla vasemmalle kääntyvät kaistat ja pääsuunnilla 2+2-kaistaa).
- Myllypuronkatu. Ramppiliittymissä ja Turvesuonkadun liittymissä toimivuusongelmia. Turvesuonkadun muutos 2+2-kaistaiseksi (Oyk:n mukaaan) siirtää liikennettä tavoitteiden mukaisesti Lielahdenkadulta Myllypuronkatu-Turvesuonkatu reitille ja nykyisenkaltaisen Myllypuronkadun kapasiteetti ylittyy.
→ **Myllypuronkatu parannettava Epilänkadun ja Turvesuonkadun välillä 2+2-kaistaiseksi ja liittymiin vasemmalle kääntymiskaistat (kts. idealuonnos). Myös eteläpuolen rampis-tojen muuttaminen jouheviksi parantaa toimivuutta.**

5.4 Vuoden 2020 tilanne, maximi.

Liikenneverkon perustilanne:

- **Lielahdenkadun kaistoituksia ja valo-ohjausta parannettu**
- **Enqvistinkatu ja Turvesuonkatu toteutettu 2+2-kaistaisiksi**
- **Myllypuronkatu parannettu 2+2-kaistaiseksi ja Myllypuron eritasoliittymän eteläpuolen rampeja parannettu**
- **Vaasantien ja Enqvistinkadun eritasoliittymä (suuntaisliittymänä itään)**

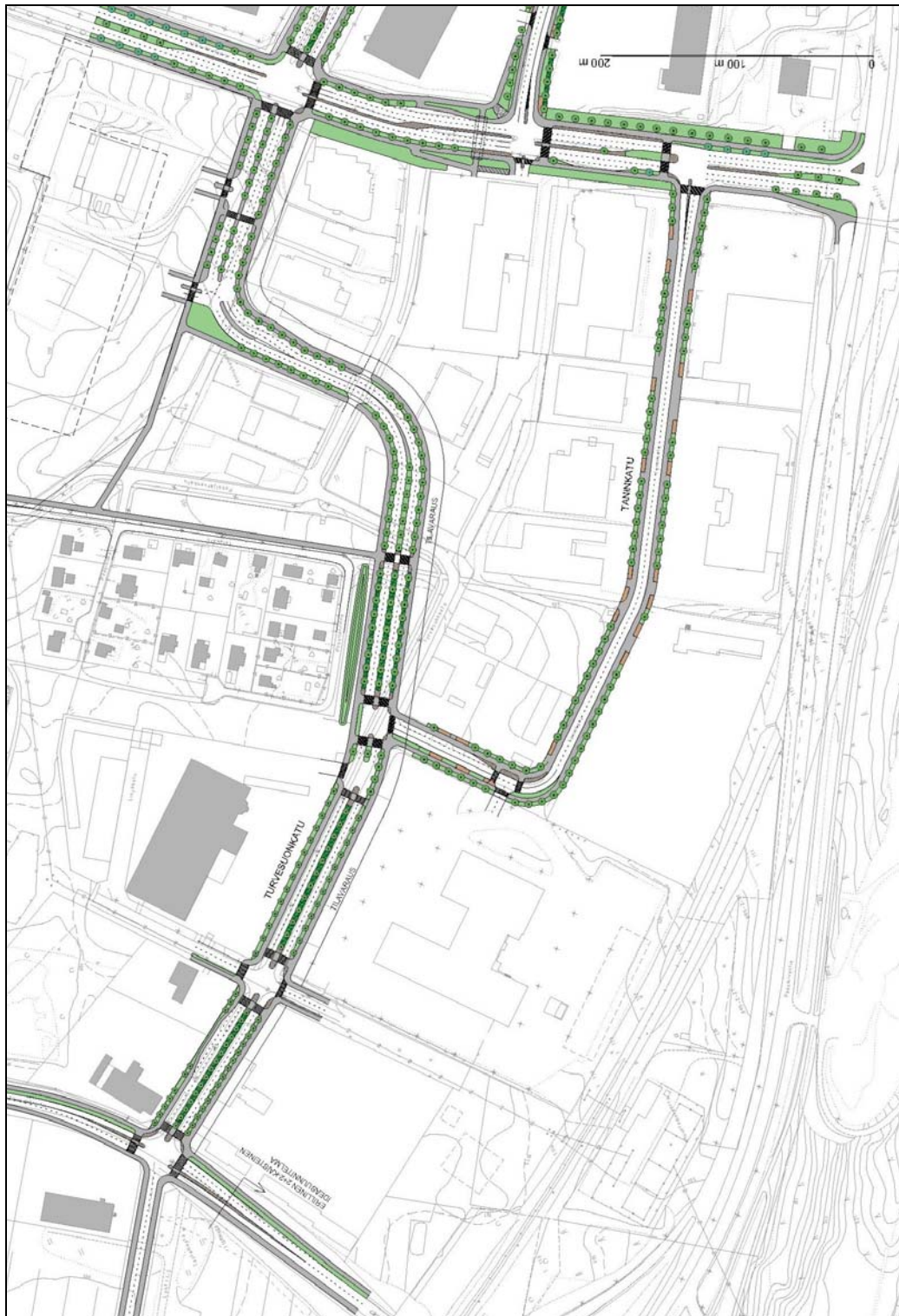
Toimivuus / korjaavat toimenpiteet:

- Toimivuusongelmia verkossa vain Vaasantien ja Lielahdenkadun sekä Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymissä. Toimivuus niissäkin keskimäärin kohtuullinen.
 - Mahdollisuudet parantaa toimivuutta vain lisäämällä valoliittymien kaistamääriä, jolloin jonopituudet vähenevät, mutta koska toimivuus esitetyillä kaistoilla on kohtuullinen, kaistalisäyksiä ei esitetä.

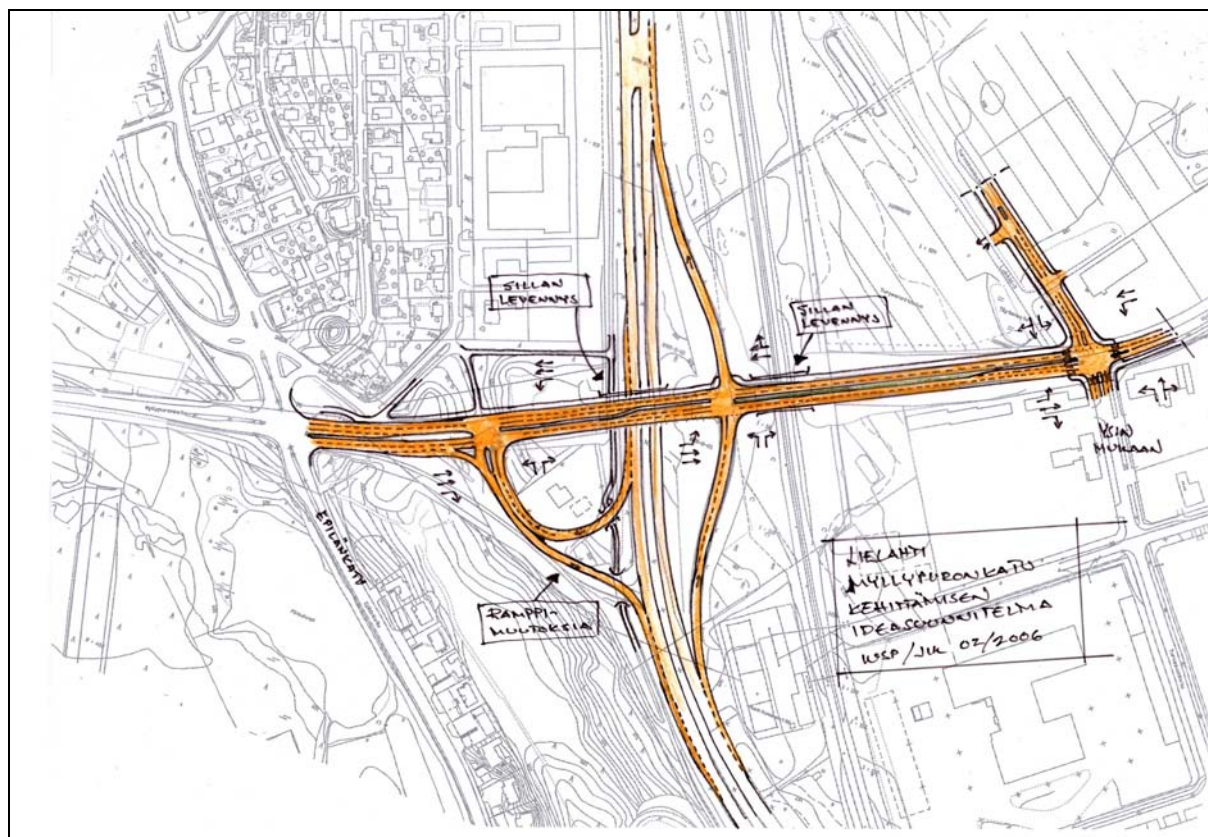
Osayleiskaavan mukaisen liikenneverkon (sisältää myös Myllypuronkadun parantamisen) toimivuus on vähintään tyydyttävä (C) muilta osin paitsi Vaasantien ja Lielahdenkadun valo-ohjatun liittymän ja rinnakkaisyyhteytenä toimivan Enqvistinkadun / Turvesuonkadun ja Lielahdenkadun liittymän , joissa toimivuus on välttävä (D).



Kuva 36. Suunnitelma kuva, Enqvistinkatu



Kuva 37. Suunnitelma kuva, Turvesuonkatu



Kuva 38. Myllypuronkadun parannusehdotukset.

5.5 Kevyen liikenteen järjestelyt

Tämän selvityksen yhteydessä tutkittiin suunnitellun hypermarketin ja tulevan keskusta-alueen kevyen liikenteen järjestelyjä. Selvitysten perusteella kevyen liikenteen eritasojen järjestäminen Lielahdenkadun / Turvesuonkadun / Enqvistinkadun liittymään on korkeussuhteiden ja tilatarpeiden vuoksi sekä kaupunkikuvallisista syistä erittäin vaikeaa. Siksi päädyttiin ratkaisuun, jossa Lielahdenkadun suuntaiset kevyen liikenteen risteämiset katujen kanssa ovat tasossa, Enqvistinkadun suuntaisesti on suojatien Lielahdenkadun poikki vain liittymän eteläpuolella ja Harjuntaustan ja Enqvistinkadun välissä on kevyen liikenteen eritaso Lielahdenkadun ali (tulevan keskusta-alueen kohdalla). Suunniteltu alikulku on esitetty kuvassa 37.

LIITTEET

Liikennemallin lähtö- ja määränpäämatriisit (nykytilanne ja vuoden 2020 liikenne-ennuste)

Nykytilanne

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	SUM
1	0	150	0	92	0	706	8	0	25	59	13	15	17	5	3	5	4	2	69	3	4	1180
2	14	0	0	0	0	200	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	1	278
3	0	0	0	10	0	65	0	0	9	10	2	7	3	1	1	1	1	0	0	0	0	110
4	92	0	8	0	0	208	41	0	30	30	5	9	7	4	3	4	3	1	15	1	2	463
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	950	0	60	212	0	0	25	0	112	141	23	37	12	11	7	10	9	95	101	7	8	1820
7	250	40	0	45	0	70	0	0	32	76	17	24	26	8	5	7	6	85	79	6	7	783
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9	43	0	19	68	0	187	25	0	0	1	1	1	2	1	0	0	0	1	0	0	0	349
10	91	0	22	76	0	141	50	0	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	385
11	17	0	5	17	0	34	13	0	1	1	0	1	2	0	0	1	0	0	1	0	0	93
12	20	0	23	23	0	50	15	0	1	1	1	0	2	0	0	0	1	0	0	1	0	138
13	19	0	4	19	0	29	15	0	2	2	1	2	0	0	1	0	1	0	0	0	1	96
14	8	0	1	7	0	14	13	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	49
15	5	0	1	4	0	9	8	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	33
16	7	0	1	6	0	13	12	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	41
17	6	0	1	5	0	11	10	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	35
18	4	0	0	2	0	7	6	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21
19	86	9	0	21	0	85	85	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	287
20	5	1	0	3	0	10	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
21	6	1	0	4	0	12	10	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	35
SUM	1623	201	145	614	0	1851	385	0	215	324	67	100	77	31	22	30	25	185	287	18	23	6223

Vuoden 2020 liikenne-ennuste

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	SUM
1	0	193	0	116	23	882	10	31	25	74	13	28	125	0	11	8	9	9	6	7	3	1573
2	18	0	0	0	0	240	51	19	9	7	2	0	35	0	0	0	0	0	0	0	0	381
3	0	0	0	12	10	81	0	2	0	0	0	5	14	0	2	1	2	4	3	3	1	140
4	116	0	10	0	27	260	52	2	21	13	3	10	48	0	9	7	8	11	7	8	4	616
5	33	0	38	38	1	82	58	1	5	5	5	1	2	0	1	1	2	1	1	1	1	277
6	1188	0	75	265	57	0	31	13	133	121	27	58	104	0	20	15	16	23	15	18	8	2187
7	312	50	0	56	37	87	0	19	48	81	25	43	117	0	14	11	13	15	9	11	5	953
8	42	37	2	2	16	31	0	0	1	0	1	2	10	0	3	1	1	0	0	1	0	150
9	43	0	26	92	3	181	28	0	0	1	0	3	3	0	1	1	1	0	0	0	0	383
10	76	0	19	66	2	141	50	1	0	0	0	3	3	0	2	1	0	0	0	5	0	369
11	20	0	5	19	1	38	15	0	1	1	0	4	3	0	1	1	1	0	0	0	0	110
12	31	0	36	36	1	77	23	1	0	0	1	0	3	0	1	1	1	0	0	1	0	213
13	123	0	18	45	3	85	129	4	1	1	0	7	0	0	1	1	1	1	0	1	1	422
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	15	0	2	12	1	27	25	1	0	0	0	2	3	0	0	1	0	0	0	1	0	90
16	11	0	2	10	1	21	19	1	0	1	1	2	2	0	1	0	0	0	0	1	0	73
17	12	0	1	11	0	23	21	2	0	0	0	2	2	0	2	0	0	0	0	2	0	78
18	17	2	0	11	1	34	29	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	96
19	11	1	0	7	1	22	18	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	63
20	13	2	0	8	1	26	22	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	75
21	6	1	0	4	0	12	10	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
SUM	2087	286	234	810	186	2350	591	98	244	305	78	172	476	0	70	51	56	64	42	60	23	8283