

TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Bright Site!



RAKENNESUUNNITELMA 2040

Kangasala
Lempäälä
Nokia
Orivesi
Pirkkala
Tampere
Vesilahti
Ylöjärvi



Seutuhallitus 17.12.2014

Sisällysluettelo

1. Suunnittelun lähtökohdat	3
1.1 Kehitystrendit	3
1.2 Rakennesuunnitelman uudistaminen.....	4
1.3 Suunnittelualaue.....	5
2. Rakennesuunnitelman tavoitteet	6
3. Rakennesuunnitelma 2040	9
3.1 Kasvuun varautumisen laskelmat.....	11
3.2 Vahvat ja monipuoliset keskukset.....	14
3.2.1 Palveluverkon seudullinen tarkastelu	14
3.2.2 Keskukset rakennesuunnitelmaehdotuksessa.....	15
3.3 Asuntotuotanto ja laadukkaat asuin ympäristöt.....	17
3.3.1 Asumisen painopistealueet	17
3.3.2 Asuntotuotantotavoitteet.....	19
3.3.3 Asumisen laatutavoitteet.....	21
3.4 Riittävä työpaikka-alueiden tarjonta	24
3.5 Liikenne	26
3.5.1 Kävely ja pyöräily.....	27
3.5.2 Joukkoliikenne	27
3.5.3 Tieverkko.....	30
3.5.4 Liityntäpysäköinti	30
3.5.5 Liikenne yhteydet seudun ulkopuolelle.....	31
3.6 Vaikutuksista.....	31
4. Toteutusohjelma	34
5. Jatkotoimenpiteitä lähivuosille.....	44
Liite 1: Rakennesuunnitelman uudistamisen vaiheet.....	45
Liite 2: Palveluverkon suunnittelun seudulliset pääperiaatteet	46

Tiivistelmä

Hyvä seutusuunnittelu tarvitsee yhteisen vision ja välineet sen toteuttamiseksi. Rakennesuunnitelma 2040 on Tampereen kaupunkiseudun kuntien ratkaisu alueen kasvun ja elinvoiman ylläpitämiseksi. Se perustuu kaupunkiseudun kokonaisuuteen ja voimavarojen tasapainoiseen käyttöön. Suunnitelma vahvistaa rakennesuunnitelman 2030 tavoitteita.

Suunnitelma pohjautuu arvioon, jonka mukaan kaupunkiseudulla on 480 000 asukasta vuonna 2040. Kasvu ohjataan täydentämään nykyistä yhdyskuntarakennetta ja vahvistamaan joukkoliikenneväyliä. Tämä mahdollistaa liikkumisen tapojen uudistamisen. Suunnitelmassa esitetään raideliikenteen seudullinen kokonaisuus ja joukkoliikennejärjestelmän kytkeä keskusverkko.

Kasvuun varaudutaan noin 91 000 asunnon rakentamisella. Asumisen monipuolisuuteen ja asuin ympäristöjen laatuun kiinnitetään huomiota. Noin 70 prosenttia asunnoista sijoittuu alueille, jotka tukeutuvat raitiotiehen ja lähi- tai taajamajunaan. Loput sijoittuvat keskustan välisiin nauhoihin ja alueille, jonne on järjestettävissä hyvät joukkoliikennepalvelut. Kohtuuhintaiseen vuokra-asuntotuotantoon varaudutaan yhteisvastuullisesti.

Seutukeskus sekä alue- ja lähipalvelukeskukset ovat elinvoimaisia asumisen, julkisten ja kaupallisten palveluiden keskittymiä. Keskukset kytketään toisiinsa hyvällä joukkoliikenteellä sekä korkeatasoisilla pyöräteillä. Keskukset itsessään ovat miellyttäviä oleskelun ja asioinnin ympäristöjä.

Työpaikka-alueista esitetään elinkeinojen uudistumista ja työpaikkojen lisäystä tukeva kokonaisratkaisu. Työpaikat osoitetaan keskuksiin, tietointensiivisiin osaamiskeskittymiin sekä muihin palvelujen ja teollisuuden alueisiin.

Toteutusohjelmalla tarkennetaan asuin- ja työpaikka-alueiden, palveluverkon ja liikennejärjestelmän ajoittamista eri vuosikymmeninä vuoteen 2040.

1. Suunnittelun lähtökohdat

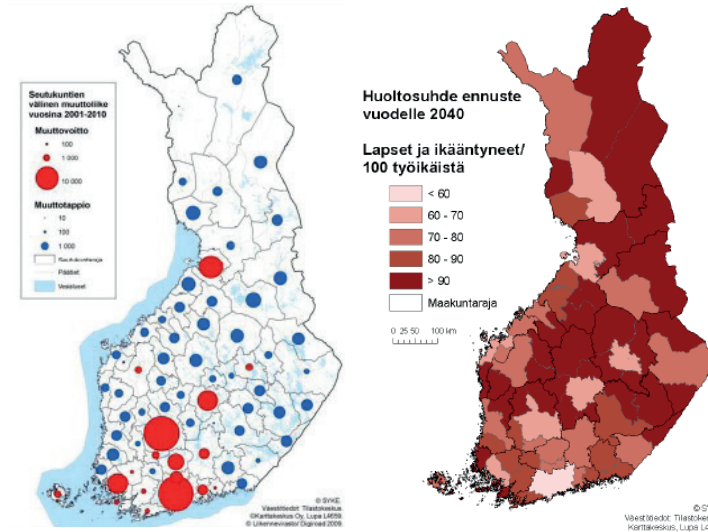
Rakennesuunnitelma on kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehitystä pitkällä tähtäimellä ohjaava seudullinen suunnitelma. Se tarkastelee kaupunkiseutua kokonaisuutena, sovittaa yhteen kuntien maankäyttöä ja esittää ratkaisuja kestävä kasvun toteuttamiseksi.

1.1 Kehitystrendit

Rakennesuunnitelman tavoitevuosi on 2040 eli 25 vuotta tästä eteenpäin. Aikajänteen vuoksi kaupunkiseudun suunnittelussa on huomioitava kehitystrendit ja pyrittävä varautumaan toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin. Tampereen kaupunkiseutu haluaa kehittyä strategiavisiionsa mukaisesti vetovoimaisena alueena – sujuvan elämän, kestävä kasvun ja yhteistyön edelläkävijänä.

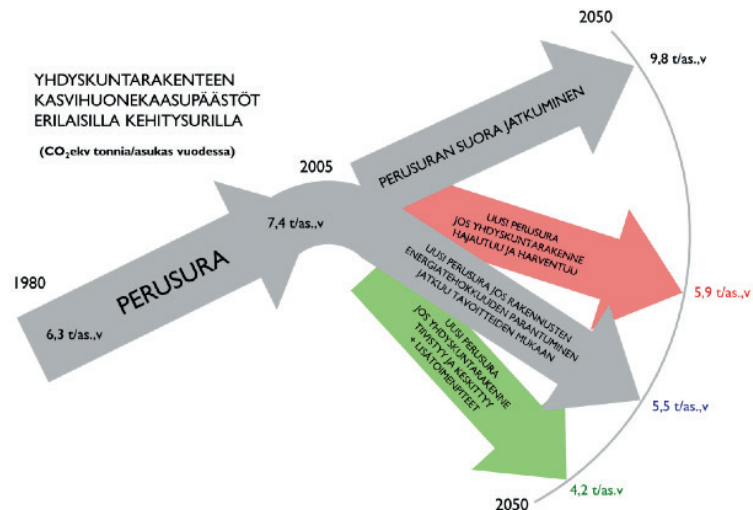
Kaupunkiseudun toimintaympäristöön vaikuttavia muutostrendejä ovat mm. globalisaatio, ilmastonmuutos, teknologian kehitys ja ikääntyminen. Globalisaatio merkitsee kaupunkiseutujen välisen kilpailun voimistumista. Ihmisten valinnoissa elinympäristön laatutekijöiden merkitys korostuu. Myös elinkeinoelämän toimintaedellytykset ovat kilpailukyvyn kannalta oleellinen: seudun on oltava houkutteleva yrityksille ja niiden työvoimalle.

Kaupungistumisen ennustetaan jatkuvan ja lisäävän keskeisten kaupunkien ja kaupunkiseutujen väestön määrää. Osa väestönkasvusta tulee ikääntyvästä väestöpohjasta, joka luo painetta julkis- talouksille. Esteettömyyden tarpeet korostuvat niin liikkumisessa kuin palvelujen saavutettavuudessa ja asuinympäristön laadussa. Tampere on korkeakouluineen vahva opiskelijakaupunki. Opiskelijat ovat tärkeä voimavara ja tulevaisuuden osaamispotentiaali. Kaupunkiseudun ratkaisujen tulee puhutella myös nuorempia ikäluokkia.



Kuvat: Seutujen välinen muuttoliike 2001–2010 ja huoltosuhde-ennuste vuodelle 2040. Seutujen välisessä muuttoliikkeessä vahvin kasvu sijoittuu Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -akselille. Huoltosuhteen osalta yliopistokaupunkien seudut ovat muuta maata kestävämmässä tilanteessa. Lähde: ALLI 2013 (<http://www.tut.fi/verne/alli/>).

Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvan (www.tut.fi/verne/alli/) mukaan kasvukeskukset keräävät muuttajia pääasiassa muista kaupungeista. Seutujen välinen muuttoliike koostuu nuorista aikuisista ja suuntautuu suurimmille kaupunkiseuduille. Muuttoliike muovaa asutusrakennetta luonnollista väestömuutosta voimakkaammin ja vaikuttaa alueen asukkaiden ikärakenteeseen. Muuttoliike lisää välillisesti myös luonnollista väestönkasvua. Kasvualueilla sisäinen liikenne lisääntyy samalla kun kaupunkien välisen liikenteen määrä päävaylillä kasvaa. Joukkoliikenneyhteyksien tarve lisääntyy kasvavilla seuduilla.



Kuva: Yhdyskuntarakenteellisten kehitysurien vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin vuonna 2050. Lähde: ALLI 2013.

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja kiristyviin päästötavoitteisiin pääsemiseksi kaupunkiseudulla tarvitaan energia- ja resurssitehokkaita valintoja ja ratkaisuja maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelussa. Yhdyskuntarakenteen kehityksellä kaupunkiseututasolla on suuri merkitys päästöjen vähentämisessä.

Tampereen kaupunkiseudun ilmastostrategian (2010) visoina on olla Suomen kärkitasoa CO₂-päästöjen vähentämisessä. Vähennystavoite vuoteen 2030 on vähintään 40 % vuoden 1990 tasosta asukasta kohden laskettuna, jonka lisäksi tavoitteena on pyrkiä 30 % kokonaisvähennykseen. Merkittävät yhdyskuntarakenteelliset – ja sitä kautta kuntataloudelliset, ekologiset ja ilmastoon liittyvät – vaikutukset saavutetaan alueiden ja liikennehankkeiden toteutuksen oikealla ajoittamisella. Siksi yhdyskuntarakenteen kehittämisen pääpainon tulee olla nykyiseen rakenteeseen sijoituvissa hankkeissa.

1.2 Rakennesuunnitelman uudistaminen

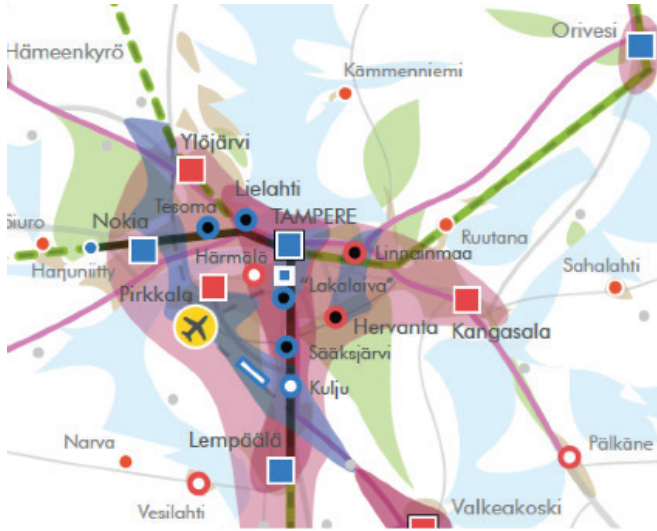


Kuva: Uudistettava rakennesuunnitelma 2030

Seutuhallitus käynnisti kokouksessaan 29.5.2013 rakennesuunnitelman 2030 uudistamisen. Uudistettu rakennesuunnitelma pohjautuu valtuustojen vuonna 2010 hyväksymään rakennesuunnitelmaan, johon on tuotu ajan aiheuttamat muutostarpeet.

Uudistamisessa on ollut keskeistä seudun väestöennusteen päivittäminen sekä ennusteen vertaaminen yhdyskuntarakenteen kykyyn vastaanottaa kasvua. Yhdyskuntarakenteen kehittämisen runkoksi on otettu joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen tuoreet suunnitelmat. Uutena kokonaisuutena rakennesuunnitelmaan on liitetty seudullinen palveluverkko.

Rakennesuunnitelma hyväksytään valtuustoissa, ja sitä toteutetaan kuntien kaavoitus- ym. toimenpiteiden kautta. Sen sitovuutta vahvistetaan toteuttamisohjelmalla ja seurannalla. Kärki-toimenpiteet sisällytetään MAL-aiesopimukseen.



Kuva: Kaupunkiseutua koskeva ote Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 perusratkaisuista (28.4.2014). Lähde: Pirkanmaan liitto.

Rakennesuunnitelma kokoa ja viestittää kaupunkiseudun tuoreimmat linjaukset valmisteilla olevaan Pirkanmaan maakuntakaavaan 2040. Rakennesuunnitelman valmistelu ja työvaiheet sovitettiin yhteen maakuntakaavan valmistelun kanssa.

Rakennesuunnitelman 2030 sekä maakuntakaavan 2040 aineiston ohella uudistetun rakennesuunnitelman tausta-aineistona ovat olleet seudun MAL-aiesopimukset ja asuntopoliittinen ohjelma 2030, Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012, kaupunkiseudun lähijunaliikenteen kehittämisselvitys (2012) ja kävelyn ja pyöräilyn kehittämisselitys 2030, keskitehokkaan asuinrakentamisen hanke ja keskustabarometri. Työn eri vaiheissa on käyty vuoropuhelua kuntien suunnitelmien ja toimenpiteiden huomioimisesta rakennesuunnitelmassa. Tällaisia ovat olleet esimerkiksi Tampereen raitiotien yleissuunnitelma, kuntien merkittävät ajankohtaiset kaavahankkeet ja AiRRport-konseptityö. Aluerakenteen ja liikennejärjestelmän kehityskuvaa (ALLI) on hyödynnetty kaupunkiseudun tarkastelussa laajemmissa yhteyksissään.

1.3 Suunnittelualue

Rakennesuunnitelman alue kattaa Tampereen kaupunkiseudun kuntien Kangasalan, Lempäälän, Nokian, Oriveden, Pirkkalan, Tampereen, Vesilahden ja Ylöjärven yhtenäisen taajama-alueen. Tarkastelualue on sama kuin Rakennesuunnitelmassa 2030 lukuun ottamatta Nokian Siuroa, joka on uudistamistyössä kytkeyty mukaan kaupunkialueen merkittävänä teollisena työpaikkakeskittymänä lähipalveluineen.

Rakennesuunnitelma on ensisijaisesti kaupunkialueen kehittämisen työväline. Siinä ei tarkastella koko seudun aluerakennetta ja kehittämismahdollisuuksia, vaan keskitytään ydinkaupunkialueeseen ja siihen kytkeytyviin seudun isoimpiin keskuksiin. Tämän periaatteen selventämiseksi rakennesuunnitelmakartassa esitetään suunnittelualue. Suunnittelualue on pinta-alaltaan noin 550 km² ja se kattaa noin 11 prosenttia kaupunkiseudun kuntien kokonaispinta-alasta.

Kasvun ohjaaminen ensi sijassa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta tiivistäen tukee myös kylien kehittämistä. Kylät tarjoavat kaupunkimaiselle ympäristölle vaihtoehtoisia asumisen ja työnteon paikkoja, ja kylien uudisasukkaat luovat asiakaspohjaa palveluille. Kasvun painottaminen taajaman reunalle uusille asuinalueille todennäköisesti heikentäisi kylien roolia pientalomaisen asumisen paikkoina. Uudet infrastruktuurin laajentumisalueet vaativat myös merkittäviä panostuksia sen sijaan että hyödynnettäisiin olemassa olevia palvelukeskittymiä ydintaajamassa ja kylissä.

Elinvoimaratkaisut kylien ja maaseutumaisen alueen kehittämisessä tehdään kuntakohtaisessa suunnittelussa. Näiden alueiden suunnittelussa kunnat hyödyntävät mm. seutuhallituksen hyväksymiä periaatteita asemakaavojen ulkopuolisesta rakentamisesta.

2. Rakennesuunnitelman tavoitteet

Tavoitteet pohjautuvat valtuustojen vuonna 2010 hyväksymään rakennesuunnitelman 2030 tavoitekokonaisuuteen, joka kuvaa millaista kaupunkiseutua haluamme rakentaa. Seutuhallitus asetti vuonna 2013 uudistettavalle rakennesuunnitelmalle seuraavat tavoitteet tarkempine sisältöineen:

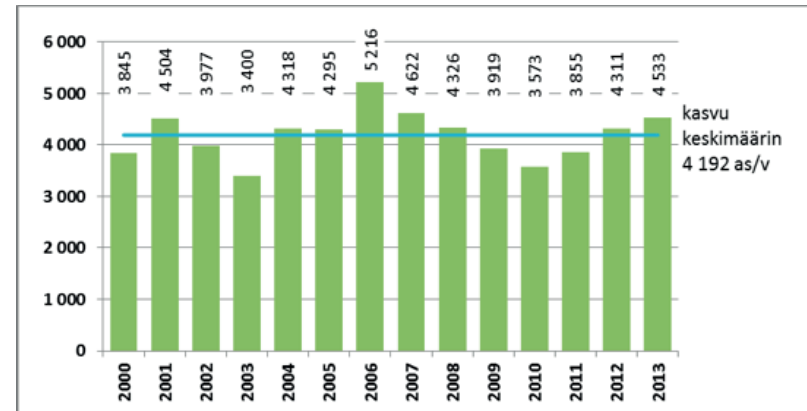
1. Varaudumme väestön kasvuun
2. Tiivistämme yhdyskuntarakennetta
3. Kehitämme keskustoja ja keskuksia
4. Parannamme asuin ympäristön laatua ja monipuolisuutta
5. Vahvistamme elinkeinoelämän kasvua
6. Uudistamme liikkumisen tapoja
7. Parannamme palvelujen saavutettavuutta
8. Edistämme seudullisesti merkittävien hankkeiden toteutusta
9. Parannamme suunnitelman sitovuutta ja toteuttamisen ohjelmointia

Varaudumme väestön kasvuun

Kaupunkiseudun väestö kasvaa syntyvyyden, muuttoliikkeen ja asukkaiden eliniän kasvun myötä. Alue on vetovoimainen, ja kasvun ennakoitiin on maankäytön keskeisiä kysymyksiä mm. kuntatalouden kannalta. Väestönkasvu turvaa myös uutta työvoimaa yrityksille ja julkiselle sektorille väestön eläköityessä. Kasvun kautta taloudellinen huoltosuhde pysyy kestävässä.

Rakennesuunnitelma mitoitetaan noin 4 200 hengen vuosittaiselle kasvuille, mikä tarkoittaa 115 000 hengen väestönkasvua vuoden 2013 alusta ja kokonaisväestöä 480 000 vuoteen 2040 mennessä. Mitoitus vastaa viime vuosien kasvua ja maakuntakaavan laadinnan väestötavoitetta. Kyseessä on varautuminen, jonka tarkoituksena on varmistaa hallittu ja suunnitelmallinen kasvu. Rakennesuunnitelman uudistamisessa kasvu ohjataan seudun

kokonaisedun kannalta tarkoituksenmukaisesti huomioiden alueiden ominaisuudet, sijainti kaupunkirakenteessa sekä joukkoliikenneverkko ja sen kehittämisedellytykset.



Kuva: Tampereen kaupunkiseudun vuosittainen väestönkasvu 2000-2013.

Tiivistämme yhdyskuntarakennetta

Kaupunkiseudun taloudellinen ja toiminnallinen kilpailukyky perustuu eheään yhdyskuntarakenteeseen ja riittävään asukastiheyteen. Eheä yhdyskuntarakenne tarjoaa asukkaille toimivan asuin ympäristön tarvittavine palveluineen sekä yrityksille ja kunnille tuottavuutta edistävän toimintaympäristön. Kasvun ohjaaminen kaupunkirakenteen sisälle vähentää investointien tarvetta ja lyhentää etäisyyksiä.

Olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämisellä parannetaan maankäytön yhdyskuntataloudellista vaikuttavuutta. Tiivistämällä taajamien ja keskusta-alueiden maankäyttöä sekä vahvistamalla joukkoliikennekäytäviä asutuksen, kaupan, palvelujen ja toimistojen alueena lisätään myös energiatehokkuutta sekä vastaan seudullisen ilmastostrategian tavoitteisiin. Toiminnoiltaan sekoittuneessa yhdyskuntarakenteessa arjen sujuvuus lisääntyy ja eri toimintojen saavutettavuus paranee. Liikkumisen ratkaisuissa tulee huomioida ympäristön viihtyisyys ja esteettömyys.

Koska maankäytön muutokset olemassa olevassa rakenteessa ovat haasteellisia, tulee maapoliittisia keinoja käyttää tehokkaasti eheän yhdyskuntarakenteen toteuttamiseksi. Eheyttäminen koskee kaupunkiseudun kaikkia kuntia. Se tulee toteuttaa täydennysrakentamalla nykyisiä alueita niiden ominaispiirteet ja vahvuudet huomioiden.

Kasvu luo paineita asemakaavoitetun alueen liepeille. Lieverakentamisen vaikutuksia vähennetään ohjaamalla rakentamista lievealueilla seudullisten periaatteiden mukaisesti ensisijaisesti kaavoituksen keinoin. Kunnat kehittävät maankäyttöä myös kylissä mahdollisuuksiensa mukaan.

Kehitämme keskustoja ja keskuksia

Kaupunkiseudun keskusverkko muodostuu profiileiltaan erilaisen kunta-, ala- ja lähikeskusten ympärille. Keskuksia kehitetään palveluverkon ja liikkumisen solmukohtina ja myös monipuolisina asumisen ja työn ympäristöinä.

Tärkeimmät keskukset ovat kuntien ja kaupunkien keskustat, jotka kokoavat ihmisiä paitsi asioimaan myös viihtymään. Kaupan merkitys keskustojen elinvoimalle on olennainen, minkä vuoksi kaupalliset palvelut ohjataan keskustoihin, joukkoliikennekäytävien ja alemmantasoisten keskusten ohella. Tilaa vievä kauppa sijoitetaan asioinnin kannalta tarkoituksenmukaisesti. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti vähittäiskaupan suuryksiköiden sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan laatu huomioon ottaen ole perusteltu.

Keskustoja elävöitetään ja niiden vetovoimaisuutta kehitetään myös lisäämällä keskusta-asumisen tarjontaa sekä toimisto- ja liiketilatarjontaa.

Parannamme asuinympäristön laatua ja monipuolisuutta

Kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen tarjoaa mahdollisuuden asuinympäristöjen monipuolistamiseen. Rakentamispaineista huolimatta uudisrakentaminen tulee tehdä asuinympäristön laatu- ja elämyksellisiä korostaen. Talotyyppien vaihtoehtoja tulee lisätä keskitetysti asunorakentamisella. Myös seudullisen ja paikallisen vihervestoston huomioiminen parantaa asuinympäristöjä.

Suurin osa rakennettavista asunnoista on tulevaisuudessakin omistusasuntoja. Kasvavalla kaupunkiseudulla on kuitenkin tarve lisätä sosiaalista vuokra-asuntotuotantoa ja sen osuutta erityisesti kehyskunnissa. Tämän kunnat hoitavat yhteisvastuullisesti MAL-aiesopimuksen hengessä, mm. luovuttamalla tontteja ko. tuotannolle. Vuokra-asuntotuotannolle otollisia ympäristöjä ovat erityisesti seudun kaupunkimaiset kunnat.

Vahvistamme elinkeinoelämän kasvua

Rakennesuunnitelmalla luodaan edellytyksiä työpaikkojen lisääntymiselle. Elinkeinojen tarpeita tarkastellaan seudullisesti ja profiloidaan elinkeinoalueet seudulliseksi kokonaisuudeksi. Tämä tarkoittaa, että varataan työpaikka-alueita riittävästi erityyppisten yritysten tarpeisiin ja varmistetaan merkittävien työpaikka-keskittymien liikenteellinen ja logistinen kilpailukyky. Myös elinkeinojen kehittymiselle tärkeitä lento- ja raideliikenneyhteyksiä kehitetään.

Rakennesuunnitelmalla tuetaan älykkään kaupungin, uusiutuvan teollisuuden ja hyvinvointipalveluliiketoiminnan kehitysmahdollisuuksia. Toimivan yhdyskuntarakenteen varmistamiseksi työpaikkoja sijoitetaan myös toiminnoiltaan sekoittuneille alueille.

Uudistamme liikkumisen tapoja

Maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteisratkaisut ovat avainasemassa liikkumistarpeen vähentämisessä. Liikkumiskulttuuria uudistetaan lisäämällä kestävien liikkumismuotojen, kuten joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn, osuuksia. Näin vaikutetaan henkilöautoliikenteen osuuden kasvun pysähtymiseen.

Joukkoliikenteen vetovoimaa lisätään kehittämällä raideliikennettä ja sopimalla raideliikenteen investointien toteuttamisesta. Ratakapasiteetissa huomioidaan lähiliikenteen tarpeet. Pienin investoinnin liikkumisen sujuvuutta voidaan parantaa kehittämällä matkaketjuja ja älyliikennettä.

Parannamme palvelujen saavutettavuutta

Kaupunkiseudun rakenteen tiivistyessä palveluverkkoa tulee hyödyntää seudullisesti. Niin kuntien raja-alueilla kuin koko seu-

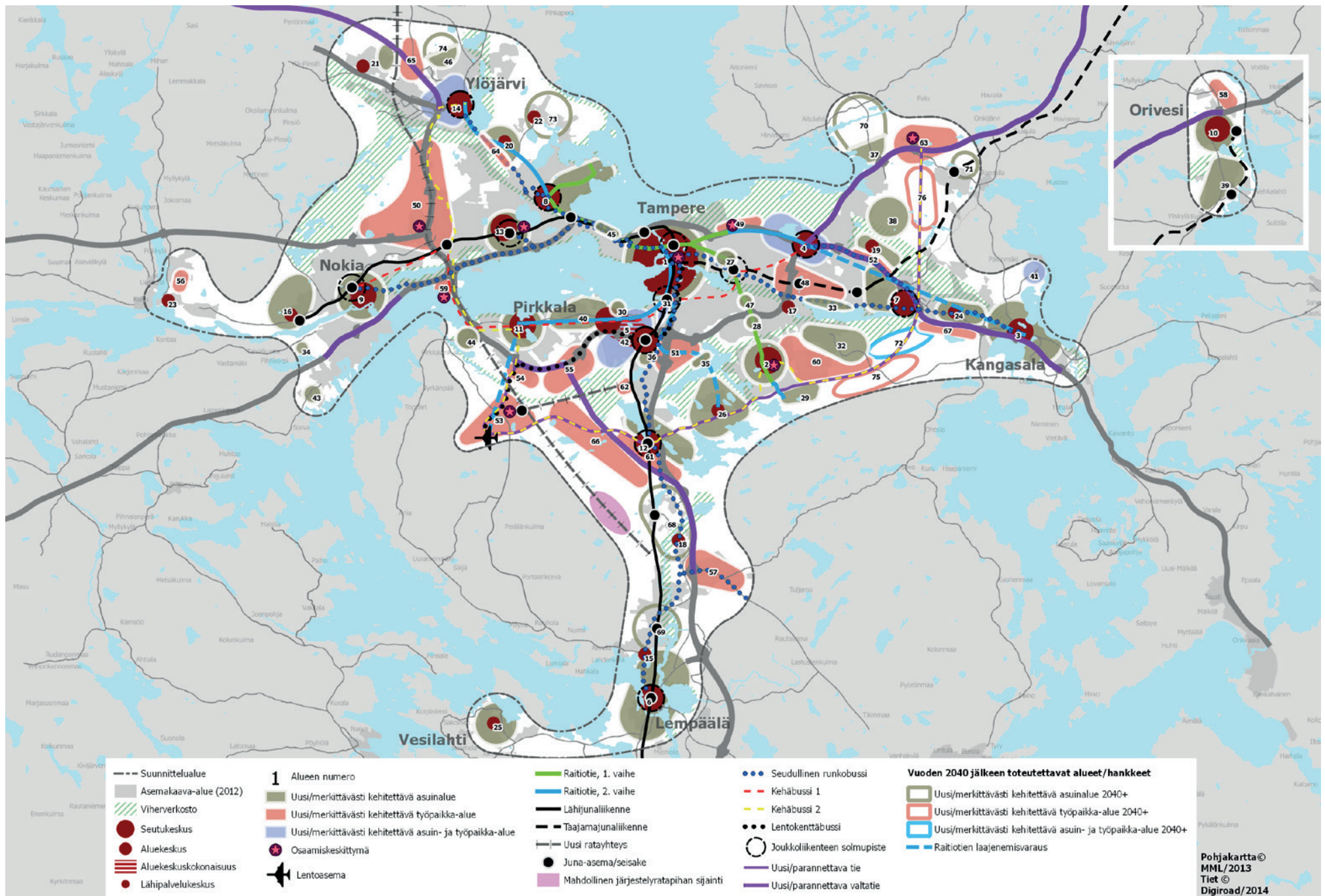
Palveluja sijoitetaan siten, että lähipalvelut – julkiset ja kaupalliset – ovat hyvin tavoitettavissa myös kävellen ja pyöräillen. Isommalle väestömäärälle suunnatut palvelut sijoitetaan hyvien kulkuyhteyksien ääreen. Vapaa-ajan ja liikuntapalvelujen käyttö kasvaa, minkä vuoksi myös ne tulee sijoittaa joukkoliikenteen vyöhykkeille. Keskusverkossa olevien alakeskusten kytkäytymisen kestäviin kulkumuotoihin huomioidaan.

Rakennesuunnitelman tavoitteeksi on asetettu, että kunnat sopivat seudullisesti merkittävien hankkeiden sijainnista, ajoituksesta ja toteutuksesta. Hankkeet sijoittuvat kaupunkiseudun alueelle, ja osa niistä on riippuvainen myös valtion toteutuksesta. Hankkeet ovat läntinen ratayhteys, järjestelyratapiha, kehä 2, seudulliset vesihuoltoratkaisut (erityisesti keskusjätevedenpuhdistamo) sekä lentokentän alueen ja yhteyksien kehittäminen. Rakennesuunnitelman 2030 laadinnan yhteydessä kunnat eivät ottaneet yhteistä poliittista kantaa mainittuihin hankkeisiin.

Rakennesuunnitelman sitovuutta lisätään aikatauluttamalla sen toteutus toteuttamishjelman ja kaavoituksen kautta sekä MAL-aiesopimuksella. MAL-aiesopimusmenettelyn jatkamista tavoitellaan vuoden 2015 jälkeen. Maakunta- ja seutusuunnittelu sovitetaan yhteen, ja kaupunkiseudun tahto viestitään koskien mm. joukkoliikenne- ja palveluverkkoratkaisua, maankäytön ja asumisen mitoitus sekä työpaikkojen sijoittumista.



3. Rakennesuunnitelma 2040



Kuva: Rakennesuunnitelma 2040.

Keskukset	Muut uudet/ merkittävästi kehitettävät asuinalueet tai asuin- ja työpaikka- alueet	Uudet/merkittävästi kehitettävät työpaikka-alueet	Vuoden 2040 jälkeen toteutettavat alueet/ hankkeet
1 Tampere, keskusta			
2 Hervanta			
3 Kangasala, keskusta			
4 Koilliskeskus			
5 Lakalaiva-Härmälä- Partola	27 Hakametsä- Sammonkatu	48 Hankkio	68 Kulju, asuinrakentamisen painopiste
6 Lempäälä, keskusta	28 Hallila	49 Kaupin kampus	69 Hakkari-Moisio, asuinrakentamisen painopiste
7 Lentola	29 Hervantajärvi	50 Kolmenkulma	70 Nurmi-Sorila, laajennus
8 Lielähti	30 Härmälänranta	51 Lakalaiva-Lahdesjärvi	71 Ruutana, asuinrakentamisen painopiste
9 Nokia, keskusta	31 Järjestelyratapiha	52 Lamminrahka, työpaikka-alue	72 Saarenmaa, asuin- ja työpaikka-alue
10 Orivesi, keskusta	32 Kaukajärvi-Annala	53 Lentoaseman seutu	73 Siivikkala, asuinrakentamisen painopiste
11 Pirkkala, keskusta	33 Kaukajärvi, pohjoinen	54 Lentoasemantien alue	74 Siltatie, laajennus
12 Sääksjärvi	34 Kohmala	55 Linnakallio	75 Saarenmaa, työpaikka-alue
13 Tesoma	35 Lahdesjärvi	56 Linnavuori	76 2-kehä pohjoinen, työpaikka-alue
14 Ylöjärvi, keskusta	36 Lakalaiva	57 Marjamäki	
15 Hakkari	37 Nurmi-Sorila	58 Oripohja	
16 Harjuniitty	38 Ojala	59 Pitkäniemi	
17 Kaukajärvi	39 Orivesi, asema	60 Rusko	
18 Kulju	40 Partola- Naistenmatkantie	61 Sääksjärvi, etelä	
19 Lamminrahka	41 Pikonlinna	62 Sääksjärvi, pohjoinen	
20 Mäkkylä-Teivaala	42 Rantaperkiö-Toivio	63 Tarastenjärvi	
21 Metsäkylä	43 Sammalisto	64 Teivo	
22 Siivikkala	44 Sankila	65 Uusi-Kuruntie/ Siltatie	
23 Siuro	45 Santalahti	66 VT3 oikaisu, Lempäälä ja Pirkkala	
24 Suorama	46 Siltatie	67 VT12 etelä, Kangasala	
25 Vesilahti, kirkonkylä	47 Turtola		
26 Vuores			

3.1 Kasvuun varautumisen laskelmat

Rakennesuunnitelmassa on varauduttu 115 000 hengen väestönkasvuun vuoteen 2040 mennessä. Kasvu suunnitellaan seutuhallituksen keväällä 2014 tekemän linjaratkaisun mukaisesti ensin sisäänpäin kaupunkirakennetta tiivistäen ja keskuksia vahvistuen ja vasta toissijaisesti harkitusti rakennetta laajentaen.

Kasvulaskelman lähtötilanteena pidetään ajankohtaa 31.12.2012, jolloin kaupunkiseudulla asui 365 000 asukasta. Suunnittelualueella oli tuolloin 326 985 asukasta, eli noin 90 % kuntien kokonaisväestöstä. Kokonaisuus mitoitetaan noin 4 100 hengen vuosittaiselle kasvulle, mikä tarkoittaa 115 000 hengen väestönkasvua ja 480 000 asukkaan kokonaisväestöä vuoteen 2040 mennessä.

Suunnittelussa varaudutaan väestönkasvun lisäksi asumisväljyyden kasvuun sekä asuntokannan poistumaan. Siksi rakennesuunnitelmatyössä varaudutaan todellista väestönkasvua suurempaan, ns. laskennalliseen, kasvuun.

Asumisväljyyshenkehitys aiheuttaa keskimäärin noin 1,3 milj. h-m²:n pinta-alatarpeen. Väestönkasvun aiheuttama rakentamistarve on noin 4,6 milj. h-m², kun oletetaan, että 95 % väestönkasvusta sijoittuu suunnittelualueelle. Yhteensä rakentamistarve on siten lähes 6 milj. h-m². Asuntokannan poistumaksi on arvioitu vuosittain noin 0,34 %, eli vuositasonalla lähes 42 000 h-m²:n poistumaa. Rakennesuunnitelman tavoitevuoteen mennessä poistuma on noin 1,3 milj. h-m². Suunnittelualueen rakentamistarve on kaikki tarvetekijät huomioiden noin 7,2 milj. h-m².

Toteuttamisohjelmassa on huomioitu laskennallinen kasvu aluekohtaisesti. Asuntokunnan keskikoko ja asumisväljyys on tasapainotettu alueiden yhdyskuntarakenteellisten laatuominaisuuksien mukaan. Asumisväljyys vaihtelee tiiviin keskustarakenteen 36 huoneistoneeliömetristä väljän pientaloalueen 45 huoneistoneeliometriin.

Suunnittelualueen rakentamistarve vastaa laskennallisesti noin 172 000 henkilöä. Kartalle sijoitetuissa uusien asukkaiden määrässä on laskennallisen tarpeen lisäksi muuta toteutusvaraa kaik-

kiaan 40 000 asukkaan verran. Suurin osa toteutusvarasta tulee Tampereen keskustan eteläpuolisen järjestelyratapihan osoittamisesta 20 000 asukkaan alueena, jonne sijoittuu myös huomattavasti toimistotyyppisiä työpaikkoja. Alueen toteuttaminen edellyttää uuden järjestelyratapihan valmistumista tarkasteluajaksolla. Muu toteutusvara sijoittuu sekä olemassa oleviin keskukseen että uusille alueille.

Toteutusvara antaa mahdollisuuden siihen, että yhdyskunta- ja palvelurakennetta voidaan kehittää kestävästi siinäkin tilanteessa, että kasvu osoittautuu odotettua voimakkaammaksi. Toisaalta, kokonaisuuden toteuttamisessa tulee painottaa yhdyskuntarakennetta tiivistäviä ja nykyrakennetta hyödyntäviä kohteita. Mikäli kasvu osoittautuu odotettua pienemmäksi, pystytään hyvällä vaiheistuksella saamaan tiivistyvän kaupunkirakenteen hyödyt ja minimoimaan laajentuvan rakenteen kustannukset.

Seuraavassa taulukossa esitetyt asukasmäärät vastaavat kokonaisrakentamistarvetta, josta noin 36 % aiheutuu nykyisen väestön ennustetusta asumisen väljyyshenkehuksesta ja asuntokannan poistumasta ja 64 % uusien asukkaiden asuttamisesta. Taulukossa kuvataan rakennesuunnitelmaehdotuksen väestömitoitus alueittain ja suhteessa liikennejärjestelmäratkaisuun. Alueet rajataan niihin, joihin kohdistuu vähintään 1 000 asukkaan lisäys vuoteen 2040 mennessä sekä vuoden 2040 jälkeen toteutettaviin merkittäviin (asemanseutu- tai lähipalvelu) keskittymiin.

Merkittävin osa väestönkasvusta sijoittuu alueille, jotka kytkeytyvät raitiotiehen. Lähijunan vaikutus näkyy vahvistuvina keskuskina. Mitoituksen ohella raideliikenteen kokonaisuus näkyy alueiden toteutuksen vaiheistuksessa ja asuntotuotannon määrissä: asuntotuotanto tehostuu merkittävästi raidejärjestelmän kehittämisen myötä. Nämä seikat on esitetty tarkemmin toteutusohjelmassa koskevassa luvussa.

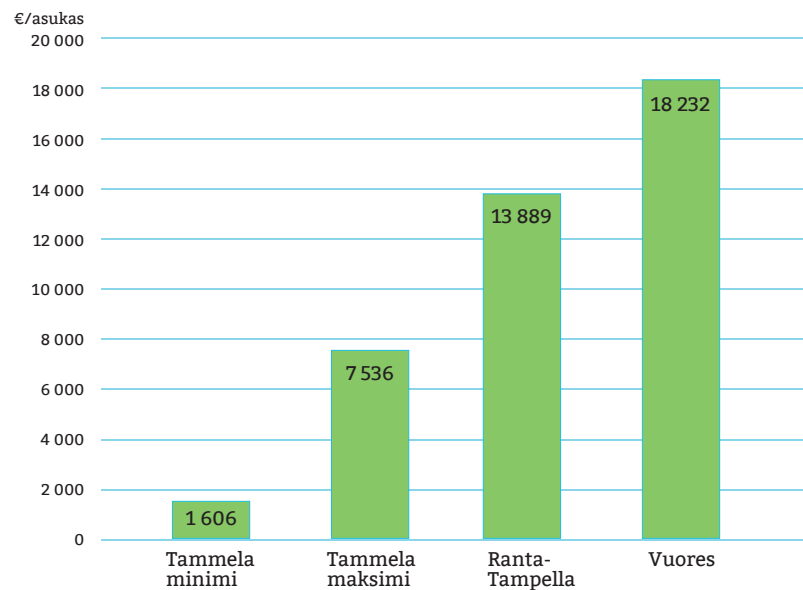
Taulukko: Alueittainen varautuminen väestönkasvuun rakennesuunnitelmassa 2040.

Kartalla esitetyt vuoden 2040 jälkeen toteutettavat alueet näkyvät toteutusohjelmassa.

Nimi	Kunta	Rakennesuunnitelman mitoitus*
Raitiotiehen tukeutuvat alueet		
Hakametsä-Sammonkatu	Tampere	3 500
Hallila	Tampere	1 400
Hervanta	Tampere	1 500
Hervantajärvi	Tampere	4 000
Härmälänranta	Tampere	3 500
Järjestelyratapiha	Tampere	20 000
Koilliskeskus	Tampere	12 000
Lielahdi	Tampere	22 500
Mäkkylä-Teivaala	Ylöjärvi	4 000
Partola-Naistenmatkantie	Pirkkala	5 000
Pirkkala, keskusta	Pirkkala	4 500
Santalahti	Tampere	2 300
Tampere, keskusta	Tampere	20 000
Turtola	Tampere	1 400
Ylöjärvi, keskusta (ml. Soppeenmäki-Elovainio)	Ylöjärvi	5 000
Yhteensä		110 600
Lähijunaan tukeutuvat alueet		
Harjuniitty	Nokia	5 000
Lakalaiva	Tampere	3 000
Lempäälä, keskusta	Lempäälä	10 000
Nokia, keskusta	Nokia	6 000
Orivesi, keskusta	Orivesi	1 000
Orivesi as.	Orivesi	1 000
Sääksjärvi	Lempäälä	8 000
Tesoma	Tampere	4 500
Yhteensä		38 500

Nimi	Kunta	Rakennesuunnitelman mitoitus*
Seudulliseen runkobussireittiin tukeutuvat alueet		
Kangasala, keskusta	Kangasala	4 000
Kaukajärvi pohjoinen	Tampere	2 000
Lentola, ml. Vatiala	Kangasala	3 000
Suorama	Kangasala	2 000
Yhteensä		11 000
Muut alueet		
Kaukajärvi-Annala	Tampere	400
	Kangasala	2 600
Kohmala	Nokia	1 000
Lahdesjärvi	Tampere	2 000
Lamminrahka	Kangasala	8 000
Metsäkylä	Ylöjärvi	2 000
Nurmi-Sorila	Tampere	4 000
Ojala	Tampere	6 000
Pikonlinna	Kangasala	1 000
Rantaperkiö-Toivio	Pirkkala	2 500
	Tampere	2 500
Sammalisto	Nokia	1 000
Sankila	Pirkkala	2 000
Siltatie	Ylöjärvi	3 000
Vesilahti, kirkonkylä	Vesilahti	1 500
Vuores	Tampere	10 000
	Lempäälä	3 000
Yhteensä		52 500
KAIKKI YHTEENSÄ		212 600
* Laskennallinen väestönkasvu, johon tulee asuntotuotannossa varautua. Muodostuu varsinaisesta väestönkasvusta, asutokannan poistumasta ja asumisväljyyden kasvusta.		

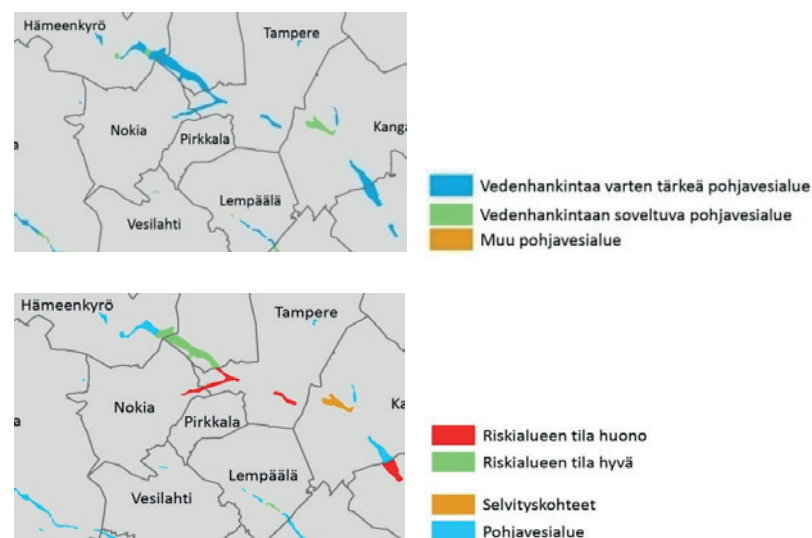
Kasvun kustannukset riippuvat paljon siitä, missä määrin ja vaiheessa rakennetaan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tai uusille alueille. Investointikustannukset ovat merkittävästi pienemmät alueilla, joilla hyödynnetään lähellä tai paikan päällä olevaa kunnallistekniikkaa ja palveluverkkoa.



Kuva: Asuinalueiden kehityksestä Tampereen kaupungille koituvat kustannukset alueelle muuttavaa asukasta kohti. Lähteet: Tampereen kaupunki/ECO2, VTT.

VTT ja Tampereen kaupunki ovat yhdessä vertailleet kaupungin eräiden alueiden investointikustannuksia. Vertailun tulokset osoittavat, että täydennysrakentamisen investointikustannukset ovat kunnalle uudisrakentamista huomattavasti pienemmät. Täydennysrakentaminen on kannattavaa myös taloyhtiöille, jotka voivat käyttää täydennysrakentamisesta saatavia tuloja omien hankkeidensa rahoitukseen.

Väestön kasvun liittyy keskeisesti myös infrastruktuurin kapasiteetti. Maakunnallisessa vesihuollon kehittämissuunnitelmassa tarkastellaan vedenhankintaa ja jäteveden puhdistamista vuoteen 2040. Keskuspuhdistamon valmistelu jatkuu Tampereen Sulkaavuoren sijaintivaihtoehdon pohjalta seudullisen yhtiön muodostamisella. Muuten vesihuollon kehittämistarpeet painottuvat erityisesti Tampereen kehyskuntien alueille.



Kuvat: Pohjavesialueiden merkitys vedenhankinnalle ja niiden nykytila. Lähde: Pirkanmaan ELY-keskus (23.10.2014).

3.2 Vahvat ja monipuoliset keskuksset

3.2.1 Palveluverkon seudullinen tarkastelu

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan kaupunki-seutu tulee kehittää tasapainoisina kokonaisuuksina olemassa oleviin keskuksiin tukeutuen. Keskuksia ja erityisesti niiden keskusta-alueita tulee kehittää monipuolisina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.

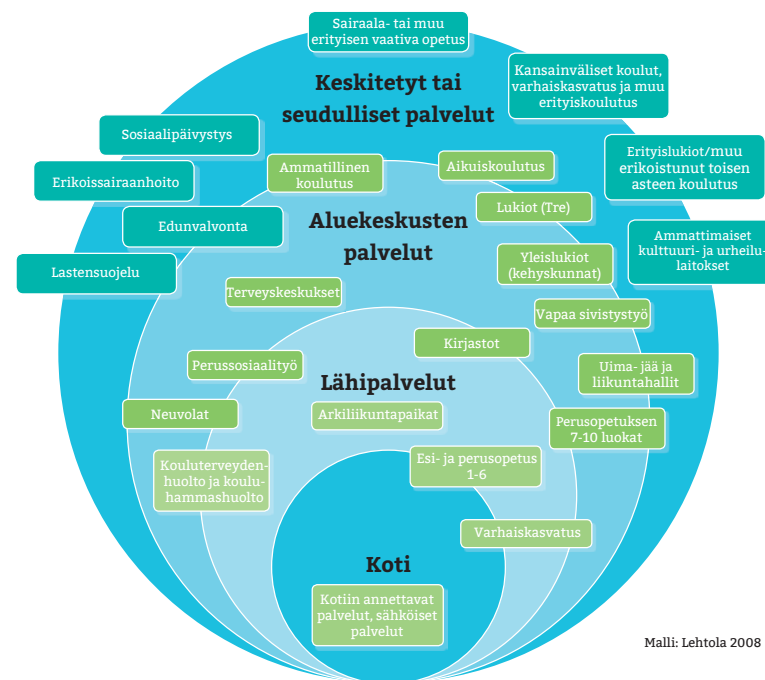
Tasapainoinen seudullinen kokonaisuus vaatii palveluverkon seudullista tarkastelua yhdessä maankäytön, asumisen ja liikenteen kanssa. Palveluverkko tarkastelua on Tampereen kaupunkiseudulla vauhdittanut kuntien ja valtion MAL-aiesopimus 2013–2015, jonka mukaan kuntien tulee laatia seudulliset periaatteet palveluverkon suunnittelulle ja käytölle. Periaatteet ovat rakennesuunnitelman liitteessä 2.

Rakennesuunnitelmassa palveluverkkoa tarkastellaan strategisesti liikkumisen tarpeet ja palveluiden taloudelliset järjestämismahdollisuudet huomioiden. Varsinainen verkon ohjaus jää edelleen kuntien vastuulle. Toteutusohjelmassa luvussa 5 esitetään karkeitä laskennallisia arvioita palveluverkon lisäyspaineelle väestönkasvun ja asuntorakentamisen kautta.

Palveluverkon ennakointi kasvupaineisilla alueilla on erityisen tärkeää kasvatukseen ja koulutukseen liittyvissä sivistyspalveluissa, joissa väestön kasvu näkyy nopeimmin. Myös lainsäädäntö lisää sivistyspalveluverkon paineita, ja esim. varhaiskasvatuksen ikäluokkakattavuutta on laskelmissa nostettu. Varhaiskasvatuksen osalta palveluverkon lisäkapasiteetti perustuu kuntien nykyisiin väestöosuuksiin ja ikäluokkaosuuksiin, joiden on arvioitu pysyvän ennallaan. Arviot sisältävät vallitsevaan taloustilanteeseen ja lainsäädäntöön sisältyviä epävarmuustekijöitä, mikä korostaa seudullisen palveluverkkosuunnittelun strategista luonnetta.

Sosiaali- ja terveyspalvelujen osalta palvelut sijoitetaan pääsääntöisesti alue- ja monipalvelukeskuksiin. Koska kuntalaiset voivat vapaasti valita esimerkiksi terveysasemansa, eivät palvelut ole asuinalueidonnaaisia. Sosiaali- ja terveyspalvelujen suunnittelussa on otettava huomioon hyvinvointiteknologinen kehitys, joka uudis-

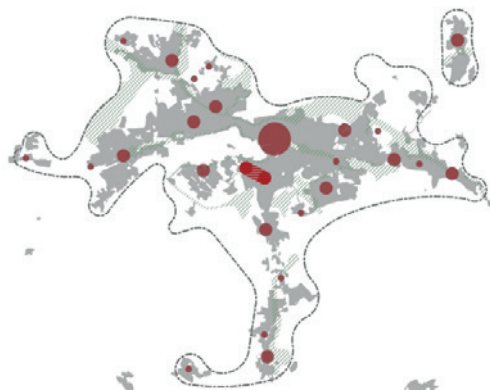
taa palvelutuotantoa ja ihmisten omia mahdollisuuksia hoitaa terveyttään. Sosiaali- ja terveydenhuollon palveluverkko kehittyy jatkossa kaksisuuntaisesti: kuntalaisten omaehtoiisiin ja keveisiin asiakaskohtaamisiin liittyviin palveluihin sekä erikoistuneeseen ja keskittyneeseen sairaanhoidon palveluihin. Ennakoitavissa on merkittävä murros nykyisten perusterveydenhuollon palveluissa.



Kuva: Tampereen kaupunkiseudun Palveluvisio 2040.

Rakennesuunnitelmassa kuntien yhteistä palvelunäkemyistä kuvataan ryhmittelemällä palvelut niiden luonteen, etäisyyden ja käyttöiheyden pohjalta. Palvelujen järjestämisen ja palveluverkon kannalta on taloudellisesti tarkoituksenmukaista keskittää palveluita hyvin saavutettaviin eritasoisiin keskuksiin. Palvelut viihtyvät vierekkäin, ja julkisten ja yksityisten palvelujen sijoittuminen tulisi tukea toisiaan. Samalla helpotetaan kuntalaisten kerta-asiointia.

3.2.2 Keskukset rakennesuunnitelmaehdotuksessa



Rakennesuunnitelman 2040 palveluverkko muodostuu Tampereen seutukeskuksesta sekä alue- ja lähipalvelukeskuksista.

Seutu- ja aluekeskukset ovat monipuolisten toimintojen alueita, joissa on tai joissa pyritään kaupunkimaisen sekoittuneeseen rakenteeseen (asuminen, keskustatyöpaikat, palvelut, vapaa-aika) ja jalankulkukaupungin luomiseen. Ne muodostavat yhdessä lähipalvelukeskusten kanssa verkostokaupungin liikenteen solmu-kohtineen ja keskusten välisine yhteyksineen.

Tampereen seutukeskus

Tampereen seutukeskukseen sijoittuu sekä lähikeskus- ja aluekeskustason palveluja että merkittävä osa seudullisesti keskitetyistä palveluista. Näitä ovat erityisosaamista edellyttävät palvelut, jotka vaativat aluekeskustasoa laajemman asukaspohjan, esimerkiksi koko seudun tai maakunnan väestöpohjan. Tällaisia palveluja ovat esimerkiksi sairaalat ja erikoissairaanhoidon palvelut, ammattimaiset kulttuuri- ja urheilulaitokset, erityislukiot sekä muu erikoistunut toisen asteen koulutus.

Taulukko: Tampereen kaupunkiseudun keskusverkko 2040.

SEUTUKESKUS Tampere	
Aluekeskukset	Lähipalvelukeskukset
Hervanta	Hakkari-Moisio
Härmälä-Partola-Lakalaiva	Harjuniitty
Kangasala	Kaukajärvi
Koilliskeskus	Kulju
Lempäälä	Metsäkylä
Lentola	Mäkkylä-Teivaala
Lielähti	Ojala-Lamminrahka
Nokia	Siivikkala
Orivesi	Siuro
Pirkkala	Suorama
Sääksjärvi	Vesilahden kirkonkylä
Tesoma	Vuores
Ylöjärvi	

Aluekeskukset

Aluekeskukset ovat kaupallisten ja julkisten palvelujen palveluytimiä, jotka sisältävät aina myös huomattavasti lähipalveluja. Kunnallisten palvelujen osalta palvelutaso vastaa kuntakeskus- tai ns. monipalvelukeskustasoa. Tämän tason palveluille on luonteenomaista, että pääosa väestöstä ei käytä palvelua päivittäin, tai että palvelu vaatii laajaa väestöpohjaa. Aluekeskuksia voivat olla myös pienemmät keskukset, jotka sijaitsevat kaupunkiseudun ydinrakenteen ulkopuolella, ja joiden palveluvarustusta ja omavaraisuutta on siksi tarpeen ylläpitää tai kasvattaa.

Tavoitteena on, että aluekeskuksista muotoutuu kaupunkimaisia, maankäytöllisesti ja toiminnallisesti monipuolisia ympäristöjä. Kaupallisten ja julkisten palvelujen ja palvelutyöpaikkojen ohella aluekeskuksissa on merkittävästi monimuotoista asumista sekä alueellisia liikunta- ja kulttuuripalveluja (esim. kirjastot, uima-, jää-, liikuntahallit). Usein erityyppiset julkiset palvelut keskittyvät saman katon alle ja lähelle kaupallisia palveluita. Laajan palvelutarjonnan ja väestöpohjan johdosta aluekeskusten tulee olla hyvin saavutettavissa jouk-

koliikenteellä. Aluekeskuksissa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennetun ympäristön laatuun, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin, turvallisiin ja toimiviin lähireitteihin ja keskustajärjestelyihin.

Rakennesuunnitelmaehdotuksessa aluekeskuksia ovat Hervanta, Härmälä-Partola-Lakalaiva -kokonaisuus, Kangasala, Koilliskeskus, Lempäälä, Lentola, Lielähti, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Sääksjärvi, Tesoma ja Ylöjärvi. Ne muodostavat seudullisesti tasapainoisen kokonaisuuden. Erityisesti Härmälä-Partolan ja Lakalaivan kokonaisuutta tulee kehittää niin, että sen monipuoliset toiminnalliset roolit tukevat toisiaan. Samoin seudun itäisen osan keskusverkkoa tulee kehittää Koilliskeskuksen, Lentolan ja Kangasalan keskustan sekä lähipalvelukeskusten muodostamana ryhmänä.

Härmälä-Partola-Lakalaiva on uusi avaus keskusverkossa. Sillä on hyvät edellytykset kehittyä vahvaksi keskittymäksi. Alueella on merkittäviä kaupallisia kohteita (Partola, Lakalaiva) ja sen julkisia palveluita kehitetään asuntorakentamisen ja väestönkasvun myötä. Kokonaisuuteen voidaan lisäksi kytkeä messukeskuksen ja sen lähiympäristön maankäytön kehittäminen sekä työpaikka- että asuntoalueena.

Härmälä-Partola on muodoltaan nauhamainen kaupunkimaisen kasvun alue ja jo nykyisin kattavien joukkoliikennetyhteyksien piirissä sekä kevyen liikenteen solmukohta. Raitiotien rakentuminen tukee keskuksen kehittymistä ja kytkeytymistä ympäröivään kaupunkirakenteeseen.

Lakalaivan kehittäminen aluekeskukseksi luo mahdollisuuden kehittää uudella tavalla Tampereen eteläisen osan julkisia palveluita ja palveluverkkoa. Lakalaivalla on keskeinen sijainti merkittävien liikenneväylien risteämiskohdassa, mikä on mahdollista hyödyntää mm. ottamalla käyttöön lähi- ja kaukojunaliikenteen asema. Toisaalta sijainti valtateiden, radan ja tilaa vaativan kaupan ja työpaikka-alueiden keskiössä tuo haasteensa kehittää alueesta kaupunkimainen ja viihtyisä. Lisäksi Pirkkalan ja Lahdesjärven välistä aluetta halutaan kehittää valtateihin 3 ja 9 tukeutuvana, valtakunnallisestikin merkittävänä logistisena työpaikkavyöhykkeenä. Lakalaivan asuntoalueet tukeutuvat aseman ympäristöön ja Peltolammin alueelle, jonka viihtyisyyttä ja turvallisuutta sekä kytkeytymistä kaupunkirakentee-

seen voidaan aluekeskuksen kehittämisen yhteydessä merkittävästi parantaa.

Toimivan palveluverkon ja yhdyskuntarakenteen kehittämisessä Härmälän-Partolan-Lakalaivan kokonaisuudelle tarvitaan monipuolista yhteissuunnittelua, jotta keskuksat löytävät toisiaan täydentävät roolit ja kokonaisuudesta muodostuu toimiva, kaupunkimainen ja viihtyisä.

Rakennesuunnitelmassa 2030 Kangasalan Lentola määriteltiin tilaa vaativan kaupan ja toimitilojen alueeksi ilman merkittävää väestönkasvua. Uuden Lentolan aluekeskuksen synnyttäminen muuttaa merkittävästi Kangasalan nauhataajaman yhdyskuntarakennetta ja palvelujen sijoittumista. Nykyisellään pientalovaltaisena asuinalueena sekä pienteollisuuden ja kaupan suuryritysten paikkana tunnistettava alue muuttuu kaupunkimaiseksi keskittymäksi. Muiden aluekeskusten tapaan tiivistyvä rakenne tarjoaa hyvät edellytykset monipuoliselle asuntotuotannolle, myös Vatialaa täydentäen.

Lähijunaliikenteen käynnistäminen asettaa vaatimuksia Nokian ja Lempäälän suuntien aluekeskusten kehittämiselle. Taloudellisesti perusteltu tiheävuorovalinen lähijunaliikenne edellyttää tiivistä maankäyttöä ja 10 000–20 000 asukkaan väestöpohjaa asemien lähi-vaikutusalueelle (3 km asemasta). Käyttäjäpotentiaalin merkittävä kasvattaminen on haasteena etenkin Sääksjärven ja Lempäälän aluekeskuksissa. Lähijunaliikenteen käynnistäminen ja vuorojen lisääminen edellyttävät merkittävää muutosta näiden aluekeskusten lähi-alueen maankäytössä ja kasvun suuntaamisessa.

Vesilahden kirkonkylä on lähipalvelukeskus, jolloin Vesilahtea lähin aluekeskus on Lempäälän keskusta. Muiden kuntien osalta kuntakeskustoilla on tärkeä aluekeskusrooli. Niiden tulee olla helposti saavutettavissa joukkoliikenteellä, pyöräillen ja kävellen. Aluekeskukset on kytketty raideliikenteen verkkoon (Kangasalan keskusta vuoden 2040 jälkeen). Merkittävin kasvu ja maankäytön kehittämisen tarve kohdistuu Lielähteen, Koilliskeskukseen ja Lempäälän keskusta. Nokian ja Hervantaa kehitetään edelleen tiiviinä keskuksina. Oriveden keskustan rooli seudun ydinrakenteesta erillisenä palvelukeskittymänä on tärkeä. Ylöjärven keskusta profiloituu monipuolisena raitiotiehen kytkeytyvänä keskuksena.

Lähipalvelukeskukset

Lähipalvelukeskukset ovat asuinalueiden päivittäisiä tai usein käytettäviä palveluja tarjoavat keskukset. Niiden palvelutarjontaa ovat esimerkiksi päiväkodit, alakoulut sekä lähiliikuntapaikat, joiden turvallinen ja hyvä saavutettavuus korostuu. Kaupallisista palveluista lähipalvelukeskuksessa on yleensä ainakin lähikauppa. Erikoistavarakaupassa tukeudutaan alue- ja seutukeskuksiin.

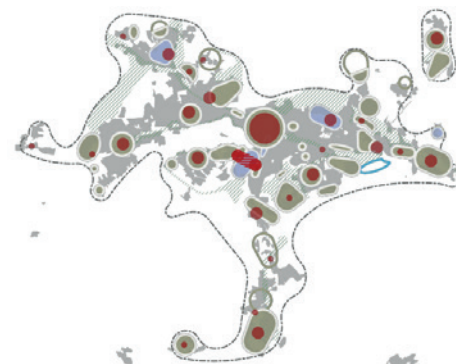
Rakennesuunnitelmaehdotuksessa lähipalvelukeskuksia ovat Hakkari-Moisio, Harjuniitty, Kaukajärvi, Kulju, Metsäkylä, Mäkkylä-Teivaala, Ojala-Lamminrahka, Siivikkala, Siuro, Suorama, Vesilahden kirkonkylä ja Vuores.

Hakkari-Moisio ja Kulju ovat Lempäälän suunnassa potentiaalisia tulevia lähijunaliikenteen asemanseutuja, joiden maankäyttöön varaudutaan vuoden 2040 jälkeen. Niitä kehitetään kuitenkin olemassa olevina lähipalvelukeskuksina. Kuljun seisake otetaan käyttöön jo ennen vuotta 2040. Harjuniitty on keskustan ohella kaupungin maankäytön kehittämisen painopistealueita Nokialla. Rakennesuunnitelmaehdotuksen mukaan Harjuniitty on lähijunaliikenteen piirissä ennen vuotta 2040, mikä asettaa vaatimuksia alueen väestönkasvulle. Siuro on Nokian keskustaajamasta erillinen lähipalvelukeskus.

Kaukajärvi palvelee seudun kaakkoissuunnan kasvua tukevana lähipalvelukeskuksena. Kangasalan suunnassa yhdyskuntarakenne on nauhamainen ja sekoittunut ja tukee Suoraman olemassa olevia lähipalveluja kuntakeskuksen ja Lentolan aluekeskuksen välissä. Ylöjärvellä lähipalvelukeskuksina ylläpidetään nykyisiä Metsäkylää ja Siivikkalaa ja uutena kehitetään Mäkkylä-Teivaalaa. Tarkastelujaksolla merkittävin väestönkasvu ja palveluverkon laajentamistarve kohdistuu Vuoreksen ja Ojala-Lamminrahkan lähipalvelukeskuksiin.

3.3 Asuntotuotanto ja laadukkaat asuinympäristöt

3.3.1 Asumisen painopistealueet



Lähiympäristön viihtyisyyttä kehitetään eheyttämällä rakennetta sekä parantamalla rakennetun ympäristön laatua. Viihtyisyyttä lisätään myös osoittamalla asuinalueille uusia palvelu- ja työpaikatoimintoja. Näin lisätään alueiden elävyyttä ja turvallisuutta, arkiympäristön laatua sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen toimivuutta päivittäisessä liikkumisessa. Väljälle omakotirakentamiselle lisätään houkuttelevia vaihtoehtoja esimerkiksi keskitehokkaalla asuntotuotannolla. Autottomalle elintavalle luodaan nykyistä parempia edellytyksiä.

Pääperiaatteena kasvun sijoittamisessa on rakenteen tiivistäminen ja täydentäminen. Tämä tarkoittaa valintoja alueiden käyttöönoton järjestyksestä. Rakenteen täydentyessä on tärkeää varmistaa vihervyöhykkeiden ja -yhteyksien riittävyys ja laadukkuus niin, että kasvavat keskukset ovat yhteydessä viherverkostoon. Rakennesuunnitelmaehdotuksen vihervyöhykkeet perustuvat rakennesuunnitelmassa 2030 esitettyyn, edelleen ajantasaiseen, ratkaisuun.

Asumista keskuksissa, asemanseuduilla ja raideliikenteen pääte-
pisteillä vahvistetaan ja näin luodaan edellytyksiä jalankulku- ja
joukkoliikennekaupungille. Kattava ja tehokas joukkoliikennet-
kaisu sekä hyvä palvelujen saavutettavuus takaavat kuntalaisille
elinympäristön tasa-arvoisuuden. Monipuoliset aluekeskukset
luovat hyvät edellytykset kohtuuhintaiselle vuokra-asumiselle.

Asumista vahvistetaan myös bussiliikenteen seudullisia laatu-
käytävien läheisyydessä ja raitiotieliikenteen linjojen varsilla. Tämä
tarkoittaa nykyrakenteen sisässä olevien väli- ja kesantoalueiden
käyttöönottoa. Maankäytön kehittäminen joukkoliikenteen laatu-
käytävillä sekoittuneena ja tehokkaana luo edellytykset myös rai-
tiotien vaiheittaiseen käyttöönottoon.

Tampereen ydinkaupunkialueella on merkittävä asuntoraken-
tamisen kasvupotentiaali (+ 20 000). Ydinkaupunkialueen ete-
läpuolelle on varaus järjestelyratapihan uudelle, sekoittuneelle,
maankäytölle (+ 20 000). Muita kasvun painopistealueita ovat
alueet, joilla varaudutaan raitiotien ensimmäiseen toteutusvai-
heeseen välillä Hervanta-keskusta-Lielähti-Lentävänniemi. Lie-
lahden alueelle on rakentumassa kokonainen uusi kaupunginosa,
jonka rakentamismahdollisuudet yhdessä Niemenrannan-Len-
tävänniemen alueen kanssa ovat yli 20 000 asukkaalle. Täyden-
nysrakentamispotentiaalia raitiotien varressa on lisäksi Hervan-
nan-Turtolan-Hallilan-Hakametsän sekä Santalahden alueilla.
Koilliskeskuksen ja Teiskontien varren rakentaminen (+ 12 000)
kytkeytyy raitiotien linjaan keskusta-TAYS-Koilliskeskus.

Myös Ylöjärven keskustan täydennysrakentamisella (+ 5 000)
pyritään luomaan käyttäjäpotentiaalia raitiotien jatkeelle Lielah-
ti-Ylöjärvi. Mäkkylä-Teivaalan alue luo mahdollisuuden toteuttaa
uusi kaupunginosa lähipalveluineen raitiotien varrelle. Alueen
sijainti Tampereen ja Ylöjärven keskustan välillä tukee luonte-
vasti yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tavoitetta ja perustelee
raitiotien johtamista Ylöjärven keskustaan. Mäkkylä-Teivaalan
alueen väestöpohjassa tavoitellaan vähintään 4 000:a asukasta.
Toinen uusi alue on Siltatien asuinalue, joka on noin 3000 asuk-
kaan alue vuonna 2040. Metsäkylän nykyisen 3 000 asukkaan
pientaloalueen laajentaminen antaa mahdollisuuden rakentaa
urbaania pientaloaluetta lähipalveluineen suunnittelualueen luo-
teisosassa. Siivikkalan 3 000 asukkaan pientalovaltaisen asunto-

alueen kasvattaminen merkittävästi on tällä aikajaksolla taloudel-
lisesti ja joukkoliikenteen kehittämisen kannalta epärealistista.

Nokian suunnan kehittäminen tukeutuu lähijunaliiken-
teen käynnistämiseen. Rakentamisen painopistealueet ovat
tulevilla lähijunaliikenteen asemanseuduilla: Tesomalla,
Nokian keskustassa ja Harjuniityssä. Mainituilla aseman-
seuduilla on jo nykyisin hyvä väestöpohja: Tesomalla noin
18 000, Nokialla 16 000 ja Harjuniityssä 3 000 asukasta
Nokianvirran pohjoispuolella. Asukas pohja on laskettu noin
2 km:n säteellä keskuksesta, jolloin vaikutusalueet Harjuniityssä
ja Nokialla pysyvät vielä lähes erillisinä ja Tesoman vaikutusalue
jää Paasikiventien eteläpuolelle. 3 km:n säteellä Tesomalla asuu
nykytilanteessa 31 000 ja Nokialla 23 000 asukasta. Rakennesuun-
nitelmassa osoitetut kasvuluvut vahvistavat kutakin asemanseu-
tua edelleen nykyisestä 4 000–6 000 asukkaan verran.

Pirkkalan suunnassa varaudutaan raitiotiehen välillä Tampereen
keskusta-Pirkkala. Asuinrakentamisen painopiste on Pirkkalan
ja Härmälä-Partolan (Naistenmatkantie, Härmälänranta, Toivio)
aluekeskuksissa tai niihin tukeutuvilla lähialueilla. Härmälä-Par-
tolaa kehitetään kaupunkimaisena rakenteena ja aluekeskuspa-
rina Lakalaivan kanssa. Sankilan alueella on hyvät edellytykset
ns. keskitehokkaaksi asuinalueeksi, tukeutuen alueelle laajennet-
tamaan joukkoliikenteeseen ja Pirkkalan keskustan palveluihin.

Etelän suunnan ja Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -kasvukäytä-
vän kehittäminen tukeutuu asutuksen osalta lähijunaliikenteen
käynnistämiseen. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää
asemanseutujen väestöpohjan merkittävää kasvattamista etenkin
Lempäälässä ja Sääksjärvellä. Lempäälään (+ 10 000) ja Sääksjär-
velle (+ 8 000) esitetyt kasvuluvut nostavat aluekeskukseen tukeu-
tuvan asutuksen määrän 3 km:n säteellä 15 000–17 000 asukkaa-
seen vuoteen 2040 mennessä. Merkittävä volyymin nosto näillä
asemanseuduilla on olennaista lähijunaliikenteen toteuttamiselle
kaiken kaikkiaan: Nokian suunnan lähijunaliikenne ei käynnisty
ilman eteläisen suunnan kytkeytymistä samaan kokonaisuuteen.

Etelän suunnassa on myös osoitettu Lakalaivan asema ja aluekes-
kuskokonaisuus Härmälä-Partola-Lakalaiva toteutettaviksi vuo-
teen 2040 mennessä. Lakalaivan asemanseudulla (3 km säteellä)

on väestöä noin 23 000. Rantaperkiön-Toivion ja Lakalaivan kasvu sekä Peltolammin täydennysrakentaminen lisäävät asemanseudun väestöpotentiaalin noin 30 000 asukkaaseen. Lisäksi kokonaisuuteen kytkeytyy osittain järjestelyratapihan asuin- ja työpaikkakehittäminen.

Rantaperkiön asema on toteutettavissa järjestelyratapihan uuden maankäytön myötä palvelemaan asumista ja työssäkäyntiä. Kuljun ja Hakkari-Moision asemat toteutetaan lähijunaliikenteen käyttöönoton toisessa vaiheessa vuoden 2040 jälkeen. Myös kyseisten alueiden merkittävä asunto- ym. rakentaminen ajoittuu pääosin tarkastelujakson jälkeiseen aikaan.

Kangasalan suunnassa kasvu ohjataan Kangasalan keskusta ja joukkoliikenteen laatuikäytävän varteen sekoittuneena ja nykyrakennetta täydentäen. Täydentyvä asutus tukee olemassa olevia palveluita. Taajamaa täydentävän rakentamisen lisäksi Tampereen ja Kangasalan yhteisprojekti Ojala-Lamminrahka tarjoaa uudisrakentamismahdollisuuksia suunnittelualueen itäosassa. Kaukajärven-Annalan uusi asutus tukeutuu Kaukajärven lähipalveluihin. Vuoden 2040 jälkeen on ajankohtaista laajentua tarpeen vaatiessa Saarenmaan alueelle asuin- ja työpaikkarakentamisella.

Oriveden suunnalla käynnistyy Nurmi-Sorilan toteutus (4 000 asukasta vuoteen 2040 mennessä). Muilta osin Oriveden suunnan kehittäminen tukeutuu taajamajunaliikenteeseen ja sen asemanseutuihin. Orivedellä keskusta ja Oriveden asema kehittyvät taajamajunaliikenteen yhdyskuntina sekä Oriveden asema myös kaukojunaliikenteen pysähdyspaikkana. Vuoden 2040 jälkeen täydennysrakentamista esitetään Ruutanen aseman yhteyteen. Ruutanassa ja Vatialassa on otettavissa taajamajunaseisakkeet käyttöön palvelemaan nykyväestön tarpeita ja tukemaan täydennysrakentamista (Vatialassa ennen vuotta 2040, Ruutanassa vuoden 2040 jälkeen).

Asumisen painopistealueet eroavat vuonna 2010 valmistuneessa rakennesuunnitelmassa 2030 esitetyistä painopisteistä. Tuolloin merkittävin asuinrakentamisen kasvusuunta oli idässä ja koillisessa Tampereen keskustasta Hankkion, Lamminrahkan ja Ojalan kautta Nurmi-Sorilaan. Rakennesuunnitelman 2040 ehdo-

tuksessa korostuu selvemmin nykyrakenteen hyödyntäminen ja Tampereen seutukeskuksen sekä alueellisten keskusten muodostama kokonaisuus. Erityisen merkille pantava on Lielahden uusi rooli kaupunkirakenteessa. Lisäksi Tampereen keskustan eteläpuolella on vahva kasvun vyöhyke.

3.3.2 Asuntotuotantotavoitteet

Kaupunkiseudun asuntotuotantotarve on noin 91 000 uutta asuntoa vuoteen 2040 mennessä. Noin puolet asunnoista sijoittuu raitiotiehen tukeutuville alueille, neljännes lähijunaan ja runkobussiin tukeutuville alueille ja neljännes muille alueille. Asuntotuotantotarpeet esitetään rakennesuunnitelmassa yhdyskuntarakenteellisten ominaisuuksien kautta. Vahvistuvat keskukset ja laadukas joukkoliikenne ovat keskeisiä ominaisuuksia, jotka vaikuttavat asuntotuotannon jakautumiseen kaupunkiseudun eri puolille ja eri aikajaksoille.

Taulukko: Asuntotuotanto kaupunkiseudun eri yhdyskuntarakenteissa

Uusia asuntoja yhteensä (kpl/toteutuskausi)					
	2013-2020	2021-2030	2031-2040	Yht. 2013-2040	Osuus (%)
Raitiotiehen tukeutuvat alueet	13 200	16 500	16 100	45 700	50 %
Lähijunaan tukeutuvat alueet	4 200	6 800	7 600	18 600	20 %
Seudulliseen runkobussireittiin tukeutuvat alueet	1 600	1 800	1 600	5 000	5 %
Muut alueet	6 300	8 500	7 400	22 100	24 %
Yhteensä	25 300	33 500	32 600	91 400	100 %



Kuva: Esimerkki raitiotien varren asuntotuotantomahdollisuuksista.
Lähde: Tampereen kaupunki 2014.

Rakennesuunnitelma tarjoaa eri tehokkuuksien rakennettavia alueita. Alla olevassa taulukossa esitetään alueiden uudistuotannon korttelitehokkuus. Tyypittelyn mukaan keskitehokas rakentaminen on yleisin korttelitehokkuustyyppi. Se soveltuu hyvin täydennysrakentamiseen ja joukkoliikenteen varrella olevien uusien alueiden toteuttamiseen. Keskitehokkaalla rakentamisella monipuolistetaan talotyyppijä ja kortteleita.

Taulukko: Asuntotuotanto eri korttelitehokkuuksissa

Asuntoja yhteensä (kpl/toteutuskausi)					
	2013-2020	2021-2030	2031-2040	Yht. 2013-2040	Osuus (%)
tiivis 1	3 700	3 700	3 700	11 100	12 %
tiivis 2	8 400	9 400	5 500	23 300	25 %
keskitehokas 3	9 800	15 000	17 100	41 800	46 %
keskitehokas 4	2 800	4 000	4 700	11 500	13 %
väljä 5	600	1 400	1 700	3 700	4 %

Monipuolisista rakentamismahdollisuuksista kertoo se, että raitiotierakenteessa olevilla alueilla korttelitehokkuus vaihtelee luokkien 1–4 välillä ja junarakenteessa luokkien 2–4 välillä. Seudulliseen runkobussiin tukeutuvat alueet ovat tehokkuudeltaan luokassa 3 ja muut alueet luokissa 3–5.

Vuotuinen asuntotuotanto on noin 3 200 asuntoa, ja se jakautuu melko tasaisesti eri vuosikymmenille. Suurin vuotuinen tuotanto, n. 3 300 asuntoa, toteutuu 2021–2030. Tuotantotavoite on linjassa asuntopoliittisen ohjelman (2010) vuositavoitteen, 3 100 asunnon kanssa.

Kunnittain tarkasteltuna Tampereen osuus kaupunkiseudun asuntotuotannosta vuoteen 2040 on noin 57 prosenttia (asuntopoliittisessa ohjelmassa 2030 60 %), Lempäälän 11 (6), Kangasalan 10 (10), Pirkkalan ja Ylöjärven 7 (5 ja 9) ja Nokian 6 (8) prosenttia. Oriveden ja Vesilahden osuus on molemmilla yksi prosentti (2 ja 2). Kunnittaiset tuotantoluvut esitetään tarkemmin luvussa 5.

Taulukko: Kuntien vuotuinen asuntotuotanto

Kuntien vuotuinen asuntotuotanto (kpl asuntoja/vuosi)				
	2013-2020	2021-2030	2031-2040	KA 2013-2040
Kangasala	210	380	370	330
Lempäälä	310	400	380	360
Nokia	230	180	200	200
Orivesi	30	30	30	30
Pirkkala	320	330	80	240
Tampere	1 900	1 810	1 860	1 850
Vesilahti	20	20	20	20
Ylöjärvi	140	190	320	220
Seutu yht.	3 160	3 350	3 260	3 260

Edellytykset riittävälle kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen rakentamiselle hyvillä paikoilla on tärkeä turvata. Kohtuuhintainen vuokra-asuminen on tärkeä osa elinkeinopolitiikan ja asuntopoliitiikan kokonaisuutta. Se lisää myös opiskelijoiden mahdollisuuksia hakeutua kaupunkiseudulle. Rakennesuunnitelman mukai-

nen yhdyskuntarakenne luo mahdollisuuksia kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen rakentamiselle palveluiltaan ja liikkumismahdollisuuksiltaan monipuolisille alueille.

Kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen osuutta kokonaistuotannosta tulee maltillisesti nostaa. Keskusten vahvistamisen sekä raitiotien ja lähijunan tulon ennakoinnin myötä kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen osuus kokonaistuotannosta kasvaa erityisesti kehyskunnissa. Tämä lisää asuntopoliittista yhteisvastuullisuutta kuntien välillä ja huomioi yhdyskuntarakenteelliset tekijät ja elinkeinoelämän tarpeet. Vuokra-asuntojen rakentaminen ajoitetaan yhteen alueen muun toteutuksen kanssa. Huomattava osa kohtuuhintaisesta tuotannosta nojaa ARA-rahoitukseen, jonka tulee säädöksineen tukea kaupunkiseudun tarpeita nykytilannetta paremmin.

Tampereella kehitetään seutukeskuksen ohella vahvalla otteella viittä aluekeskusta hyvine joukkoliikenneyhteyksineen. Ne tarjoavat hyviä asumisen paikkoja esimerkiksi opiskelijoille, nuorille perheille ja palvelutyössä tai työnhakijana oleville kotitalouksille. Tampereen osalta on perusteltua pitää tavoite kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen osuudesta kokonaistuotannosta nykyisellä 30 prosentin tasolla. Vuosien 2008–2013 aikana Tampereen asuntotuotannosta oli 27 prosenttia kohtuuhintaisia asuntoja, niin sanotulla ARA:n välimallilla rakennetut asunnot huomioiden 36 prosenttia.

Nokian tavoitetaso kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon osuudesta on tällä hetkellä 15 prosenttia. Osuuden tavoite nousee niin, että vuonna 2020 se on 17 prosenttia kaupungin kokonaisasuntotuotannosta. Vuosien 2030 ja 2040 tavoitetaso on 20 prosenttia. Lempäälän, Pirkkalan ja Kangasalan tavoitteet nousevat yhtäläisesti asteittain nykyisestä 10 prosentin tavoitteesta: 17 prosenttia vuonna 2020 ja 20 prosenttia vuonna 2030.

Nokian vahvuuksina kohtuuhintaisen vuokratuotannon näkökulmasta ovat monipuolinen kaupunkikeskusta ja suhteellisen korkea työpaikkaomavaraisuus. Lisäksi hyvät kulkuyhteydet ja kehittyvä lähijunaliikenne tukevat sitä, että kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen osuus koko asuntotuotannosta nousee edellä

esitetyn kaltaisesti. Nokialla osuus on itse asiassa yltänyt jo 17 prosenttiin kokonaisasuntotuotannosta jaksolla 2008–2013.

Pirkkala on rakennesuunnitelmassa kahden alueellisen keskukseen ja vahvan raitiotienauhan suunta. Kunnan voimakkaasta väestönkasvusta johtuen asuntoja rakennetaan sekä tällä että ensi vuosikymmenellä erittäin runsaasti. Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon ajoittaminen aktiiviseen rakentamisvaiheeseen on tärkeää, jotta kokonaisuudesta tulee tasapainoinen. Raitiotien tuloon on hyvä varautua ennakoon monipuolisella asuntotuotannolla. Jaksolla 2008–2013 Pirkkalassa valmistuvista asunnoista 12 prosenttia oli kohtuuhintaisia (sisältäen ARA:n välimallilla rakennetut asunnot).

Myös Lempäälän tavoitteet nousevat sitä mukaa, kun keskusta ja Sääksjärvi kasvavat ja monipuolistuvat ja lähijunaliikenne kehittyy. Lempäälässä vuosien 2008–2013 asuntotuotannosta 15 prosenttia oli kohtuuhintaisia asuntoja. Kangasalan joukkoliikenne tulee perustumaan varsin pitkään seudulliseen runkobussiin ja muuhun laadukkaaseen bussiliikenteeseen. Kaksi kehitettävää aluekeskusta – kuntakeskusta ja Lentola – sekä maankäytöltään sekoittunut nauhataajama luovat hyvät edellytykset lisääntyvälle kohtuuhintaiselle vuokra-asuntotuotannolle pitkällä aikavälillä. Samoin Ylöjärvellä hyvät yhdyskuntarakenteelliset edellytykset syntyvät maankäytöllä, joka ennakoii raitiotien tulon. Vuosien 2008–2013 asuntotuotannosta oli kohtuuhintaisia asuntoja Kangasalla 7 prosenttia ja Ylöjärvellä 14 prosenttia.

Oriveden ja Vesilahden tavoitteet pysyvät jatkossakin asuntopoliittisessa ohjelmassa 2030 ja MAL-aiesopimuksessa 2013–2015 esitetyillä tasoilla: Orivedellä 10 prosenttia ja Vesilahdessa 5 prosenttia. Orivesi on viime vuosina saavuttanut tavoitteensa, Vesilahti on jäänyt tavoitteistaan.

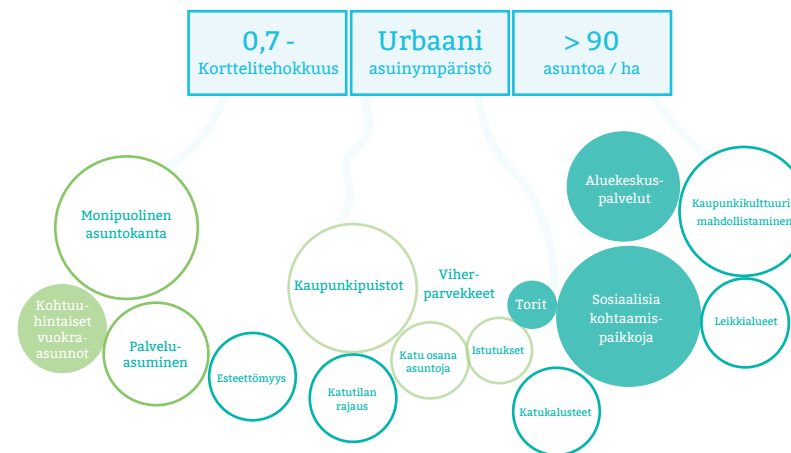
3.3.3 Asumisen laatutavoitteet

Monipuolisesti kotoisa kaupunkiseutu syntyy houkuttelevista asuinympäristöistä, joissa asumisen vaihtoehdot ja laatutekijät on hyvin huomioitu. Perinteisesti kaupunkiseudun eri alueita ja asuntotuotantoa on hahmoteltu talotyyppien mukaan kerros-

Housing Type	Toteuma 2011-2013	Tavoitteet 2011-2013
Kerrostalot	~1900	~1500
Rivi- ja ketjutalot	~450	~800
Erillinen pientalot	~700	~850
Kaikki asuinrakentaminen	~3100	~3200

Uudistetussa rakennesuunnitelmassa asumisen monipuolisuutta hahmotetaan yhdyskuntarakenteen tyyppien mukaan. Asuinym-
päristöjen esimerkkejä esitetään tiivistä raitiotierakenteesta,
lähijuna-aseman yhteydestä ja aseman reuna-alueelta sekä seu-
dullisen runkobussin varrelta täydentyvästä rakenteesta.

tuja asuntoja. Näin varmistetaan sosiaalisesti kestävät asuinalueet. Myös keskustamainen asuminen on houkutteleva perheille, kun kaupunkien katutilaa ja kortteleiden sisäpihoja käytetään nykyistä monipuolisemmin, ja kun huolehditaan hyvistä viheralueyhteyksistä.



Lähijunan asemanseudut ovat aluekeskuksia, joissa on tai jonne syntyy kattava ja monipuolinen palvelurakenne. Ne luovat myös hyvät edellytykset esimerkiksi kohtuuhintaiselle vuokra-asumiselle. Lähijunaan tukeutuva asuinalue houkuttelee pieniä asutuskuntia ja lapsiperheitä suuremmalla huoneistokoolla, edullisuudellaan ja kattavalla palvelutarjonnalla. Aluekeskuksen yhteydessä asuinalueella saavutetaan hyvin monipuolista ja sekoittunutta rakentamista, kun työpaikka-, palvelu- ja asuinrakentaminen yhdistetään ihmislähtöiseksi asuinympäristöksi.



Kuva: Esimerkki asemanseudun korttelirakenteesta. Tehokkaasta rakentamisesta huolimatta ilme on monipuolinen ja alueen ominaispiirteet nousevat esiin. Tulevaisuuden Sääksjärveä? Lähde: Monipuolisesti kotoisa, ks. www.tampereenseutu.fi, rakennesuunnitelma 2040.

Urbaaneilla asuinalueilla on odotettavissa asumisväljyyden kasvun taittuminen tai jopa pienentyminen. Tiheässä asuinrakentamisessa ulkotilojen suunnittelu korostuu. Ulkotiloja tulee suunnitella asukkaiden aktiiviseen käyttöön osana muuta asuntoa. Näin luodaan turvallista, elinvoimaista ja monisukupolvista asuinalueita. Myös monilla julkisilla tiloilla, kuten kirjastoilla ja kahviloilla, on merkitystä asuinpiirin laajentumisessa kodin seinien ulkopuolelle.

Aluekeskusten maisemalliset ja muut identiteettiarvot tulee tunnistaa. Ne lisäävät alueiden houkuttelevuutta. Identiteettiarvoja ovat muun muassa Lempäälän keskustan ja Sääksjärven vesistöt, Nokian keskustan tehdasalueet ja Oriveden viherverkoston läheisyys sekä kulttuuriympäristöt. Identiteettiarvoja voi vahvistaa ja hyödyntää esimerkiksi rakentamalla ranta-alueita tai muuttamalla vanhoja tehdasalueita asuinkäyttöön.

Nykyisten pientaloalueiden rinnalle kasvaa urbaanit townhouse-tyyppiset alueet. Perinteisiin pientaloalueisiin verrattuna urbaanit pientaloalueet varmistavat riittävän asukaspohjan erilaisten pienpalveluiden synnylle. Alueiden houkuttelevuus syn-

tyy omakotitalomaisesta asumisesta, mutta lisänä ovat hyvät joukkoliikennemahdollisuudet ja palveluiden läheisyys. Alueille on ominaista myös sekoittunut rakenne, missä sijaitsee asumisen lisäksi kotitoimistoja, pienyrittäjien tiloja ja kunnan palveluita.

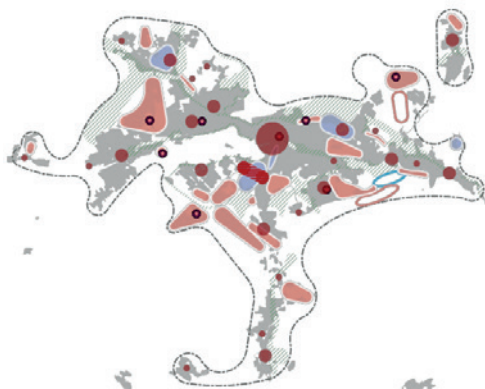


Kuva: Esimerkki seudulliseen runkobussiin kytkeytyvän alueen laatuominaisuuksista. Lähde: Monipuolisesti kotoisa, ks. www.tampereenseutu.fi, rakennesuunnitelma 2040.



Kuva: Esimerkki keskitehokkaasti toteutetusta asuin- ja työpaikkaympäristöstä. Kohde voisi olla vaikka osa Suoraman lähipalvelukeskusta. Lähde: Monipuolisesti kotoisa, ks. www.tampereenseutu.fi, rakennesuunnitelma 2040.

3.4 Riittävä työpaikka-alueiden tarjonta

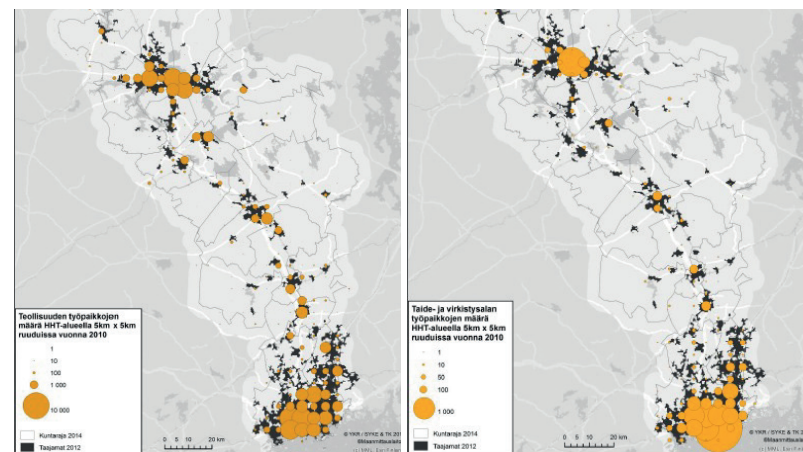


Vastuullinen kasvupolitiikka edellyttää huolehtimista myös väestön työllisyydestä. Varautuminen 115 000 uuteen asukkaaseen tarkoittaa karkeasti noin 60 000 työpaikan lisäystarvetta kaupunkiseudulle. Vaikka työpaikat hakeutuvat osaavan työvoiman alueille, voidaan elinkeinopolitiikalla vauhdittaa työpaikkojen syntyä tarjoamalla riittävät tontti-, toimitila- ja innovaatiopalvelut.

Toimialoilla ja työpaikoilla on taipumus synnyttää rinnalleen lisää toimialoja ja työpaikkoja. Viime vuosien IT-alan kehitys on tästä hyvä esimerkki – jopa irtisanomiset ovat synnyttäneet uusia toimialoja. Mitä innovoivampi ympäristö on, sitä enemmän vanhaan työhön ja sen rinnalle kehittyä uutta työtä.

Yhdyskuntarakenne vaikuttaa merkittävästi yksityisen ja julkisen sektorin toimivuuteen ja tuottavuuteen. Useiden tutkimusten perusteella kaupunkialueen väestön ja sen toimialojen suuri koko ja saman alan yritysten läheisyys, elinkeinorakenteen monipuolisuus sekä erityisesti korkea työpaikka- ja asukastiheys lisäävät suorien ja välillisten vaikutustensa kautta yksityisen sektorin tuottavuutta.

Kaupunkiseudun työpaikkamarkkinat ovat seudulliset. Alueen työpaikkaomavaraisuus ylittää 100 prosenttia. Jatkossa työssäkäyntialueen arvioidaan laajenevan edelleen Helsinki–Hämeenlinna–Tampere -vyöhykkeen vaikutusalueelle ja muualle kaupunkiseudun ulkopuolelle.



Kuvat: Teollisuuden (vas.) sekä taiteen, viihteen ja virkistysalan (oik.) työpaikkojen määrä Suomen kasvukäytävällä. Teollisuus sijoittuu useaan paikkaan, viihdepalvelut ovat keskittyneitä palveluita. Lähde: Suomen kasvukäytävän elinvoimakartasto 2014, www.suomenkasvukaytava.fi.

Rakennesuunnitelmassa osoitetaan seudullisena kokonaisuutena riittävästi ja monipuolisesti erityyppisiä työpaikka-alueita. Tarkastelu on tehty sen suhteen, minkä tyyppiset työpaikat kaupunkiseudun eri osiin soveltuvat.

Keskukset

Tampereen keskusta säilyy kaupunkiseudun ylivoimaisesti suurimpana ja monipuolisimpana työpaikka-alueena. Myös keskustaa ympäröivälle muulle kaupunkialueelle sijoittuu huomattava osa uusista työpaikoista.

Merkittävä osa palvelutyöpaikoista sijoittuu keskuksiin ja erityisesti aluekeskuksiin, joiden väestöpohja kasvaa selvästi. Kaupallisten ja julkisten palvelujen ja palvelutyöpaikkojen (esimerkiksi erikoiskaupat, yläkoulut ja lukiot, terveysasemat) ohella aluekeskuksissa on muita keskustahakuisia työpaikkoja, merkittävästi monimuotoista asumista sekä alueellisia liikunta- ja kulttuuripalveluja (esim. kirjastot, uima-, jää-, liikuntahallit). Usein erityyppiset julkiset palvelut keskittyvät ”saman katon alle” ja lähelle kaupallisia palveluita. Härmälän-Partolan-Lakalaivan aluekeskuskokonaisuudelle antavat ominaispiirteensä Sarankulman ja Lakalaivan merkittävä tilaa vaativa ja valmistava teollisuustoiminta sekä messukeskus.

Myös lähipalvelukeskuksiin sijoittuu työpaikkoja, esimerkiksi varhaiskasvatuksen, esi- ja perusopetuksen palveluita sekä lähi-kauppoja, IT-pajoja, yksityisiä hyvinvointipalveluita ja muita pienyrityksiä.

Tehokas kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä keskusten välillä sekä hyvät pyöräily- ja kävely-yhteydet parantavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä tuoden toimijoita lähemmäs toisiaan. Kaikkiin aluekeskuksiin on rakennesuunnitelmaehdotuksen mukaan ainakin pitkällä aikavälillä järjestettävissä raideyhteys.

Seutukeskukseen ja aluekeskuksiin arvioidaan syntyvän noin 24 000 työpaikkaa vuoden 2040 loppuun mennessä, painottuen 2020- ja 2030-luvuille (ks. luku 5).

Osaamiskeskittymät, tietointensiiviset teknologia-alueet

Erikoistuneissa osaamiskeskittymissä synnytetään yritysverkostoja sekä yhdistetään yritysten, tutkimuslaitosten ja julkisen sektorin tietopääomaa. Osaamiskeskittymien kautta erityisesti pienten ja keskisuurten toimijoiden on mahdollista rakentaa kansainvälisiä verkostoja. Tuotanto-orientoituneet osaamiskeskittymät edellyttävät hyviä kuljetus- ja tietoliikenneyhteyksiä ja lento-liikennepalveluja.

Innovatiiviset kaupungit (INKA) -ohjelmassa (2014–2020) tavoitellaan korkean osaamistason yrityksiä ja työpaikkoja, kansainvälisiä kasvuyrityksiä sekä monialaisia innovaatio- ja tutki-

mushankkeita. Tampereen kaupunkiseudulla INKA-ohjelman osaamiskärjet ovat terveys, kestävä tuotanto ja kestävä liikuminen. Ohjelmaa toteutetaan mm. seuraavissa osaamiskeskittymissä: Kaupin kampus, yliopistokampus, Tampereen teknillisen yliopiston kampus mukaan luettuna Hermia ja VTT sekä Pitkäniemi, Mediapolis ja Tarastenjärven alue.

Rakennesuunnitelmassa osoitetaan lisäksi muita osaamiskeskittymiä, jotka vahvistavat Tampereen kaupunkiseudun kasvualoja ja hyödyntävät maantieteellisiä ja muita potentiaaleja. Tällaisia alueita ovat Kolmenkulma ja lentokentän alue. Lentokentän alueen osaamiskeskittymää tuetaan seudullisesti merkittävänä työpaikkavyöhykkeenä. Aluetta kehitetään myös osana Suomen kasvukäytävää, ja sen kytkeytymistä valtakunnalliseen ja seudulliseen liikenneverkkoon parannetaan ja hyödynnetään. Kolmenkulman alueelle luodaan vahva cleantech-keskittymä, joka yhdessä Tarastenjärven kanssa muodostaa Tampereen kaupunkiseudusta merkittävän cleantechin ja energia-alan kehitysalustan.

Osaamiskeskittymiin arvioidaan syntyvän noin 34 000 työpaikkaa vuoden 2040 loppuun mennessä, suurimpina Tampereen keskustan osaamiskeskittymä, Kaupin kampus ja Kolmenkulma. Keskustan ja Hervannan yliopistokampukset sijaitsevat työpaikkatoiminnoiltaan vahvoilla ja sekoittuneilla alueilla, jossa tietointensiivinen ja keskustahakuinen palvelutyö ruokkivat toistensa kasvua.

Keskusten ulkopuoliset palvelujen ja teollisuuden työpaikka-alueet

Työpaikkojen ja yritysten määrä on viime vuosina lisääntynyt eniten palvelusektorilla. Palvelusektorin merkityksen ja roolin ennakoidaan kasvavan myös tulevaisuudessa. Myös teollisuuden liiketoiminnassa korostuvat palvelutoiminta ja palveluvienti. Palveluvaltaistuminen lisää osaltaan kaupunkiseutujen kasvua, sillä palvelut keskittyvät tyypillisesti sinne missä asukkaat ovat. Kulutuskysynnän siirtyminen materiasta palveluihin vähentää fyysisen kuljettamisen tarvetta, mutta lisää henkilöliikennettä.

Keskusten ja osaamiskeskittymien lisäksi palvelutoiminnan näkökulmasta huomattavia työpaikka-alueita ovat erilliset kaupan alueet, jotka määritellään maakuntakaavatyössä.

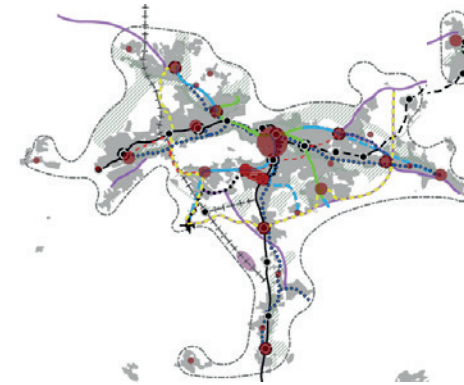
Elinkeinojen rakennemuutos on vähentänyt kaupunkiseudun teollisia työpaikkoja. Teollisuudella on kuitenkin myös kasvutuksia, joihin vastaaminen edellyttää riittävää ja monipuolista tonttireserviä. Rakennesuunnitelmassa on osoitettu nykyisiä alueita ja uusia varauksia tilaa vieville, raskaille ja mahdollisesti ympäristöhäiriötä aiheuttaville, ei-työvoimavaltaisille tuotannon ja varastoinnin toiminnoille ja logistiikka-alueille. Tällaisia ovat esimerkiksi Linnavuori, Rusko ja Hankkio sekä vt 12 Kangasalla ja vt:n 3 oikaisun varsi Lempäälässä ja Pirkkalassa.

Rakennesuunnitelmassa osoitetuille keskusten ulkopuolisille palvelu-, toimisto-, teollisuus- ja logistiikka-alueille arvioidaan syntyvän noin 14 000 työpaikkaa vuoden 2040 loppuun mennessä.

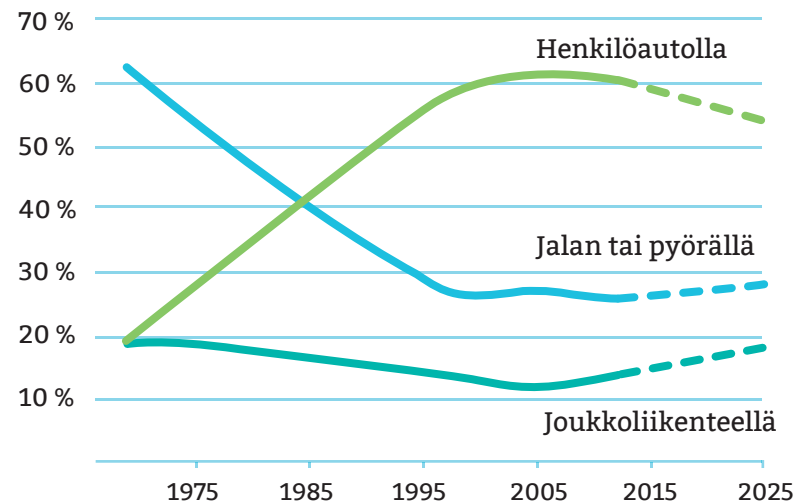
Rakennesuunnitelman rajauksen ulkopuolelle jää joukko paikallisesti tärkeitä työpaikka-alueita. Esimerkiksi Vesilahdessa kirkonkylän palveluyrittämisellä, kylien teollisuusaloilla ja matkailuyrityksillä sekä puuterminaalihankkeilla on tärkeä rooli. Myös pienempien hankkeiden ja alueiden osalta palvelu- ja työvoimavaltaiset työpaikat sijoittuvat luontevasti asutuskeskittymiin ja tilaa vaativat ja mahdollisia ympäristöhäiriötä aiheuttavat toiminnot yritysalueille hyvien yhteyksien varrelle. Tarpeet tulee huomioida kuntien kaavoituksessa ja tonttituotannossa.

Seudullisesti merkittävä työpaikka-alue suunnittelualueen ulkopuolella on Sahalahden elintarviketeollisuuden alue, jossa työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan tasaisesti tulevana vuosikymmeninä.

3.5 Liikenne



Liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohtana on liikenneverkon hyödyntäminen nykyistä tehokkaammin ja taloudellisemmin mm. liikenteen palveluja hyödyntämällä. Liikennejärjestelmäratkaisulla vauhditetaan kaupunkirakenteen eheyttämistä ja keskusten hyvää saavutettavuutta. Liikennejärjestelmän kehittämisen painopiste on kestävien kulkutapojen edistämisessä.

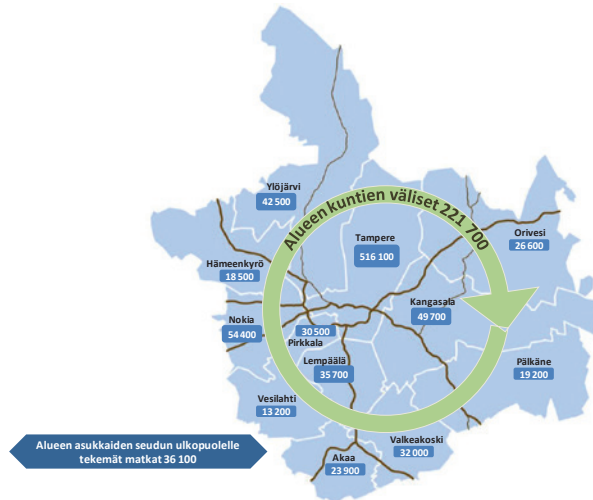


Kuva: Kulkutapaosuuksien kehittyminen ja tavoite Tampereen kaupunkiseudulla. Tiedot: Liikennetutkimukset 1969, 1996, 2005 ja 2012.

Liikennejärjestelmän runkona on vahva seudullinen raideliikennejärjestelmä, jossa Tampereella toimii vahva raitiotie ja sitä täydentävä bussiliikenne. Pirkkalan ja Ylöjärven suunnat ovat seudullisen raitiotien ensimmäisiä kehittämissuuntia. Nokian ja Lempäälän suunnat ovat lähijunaliikenteen ja Orivesi taajamajunaliikenteen kehittämissuuntia. Raideliikennejärjestelmää täydentävät seudulliset runkobussit ja muut bussilinjat sekä poikittaiset joukkoliikenneyhteydet eli ns. kehäbussit.

Liikennejärjestelmän kokonaisratkaisuun edetään vaiheittain maankäytön kehittymiseen kytkeytyen. Joukkoliikennelinjaston kehittäminen on aloitettu kesällä 2014 toteuttamalla runkobussilinjat ensimmäisille raitiotielinjoille ja muihin vilkkaimpiin liikennesuuntiin.

Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimuksen 2012 mukaan tutkimusalueen (ks. kuva) asukkaat tekivät vuonna 2012 arkisin noin 1,1 miljoonaa matkaa vuorokaudessa. Matkoista 80 % on kuntien sisäisiä matkoja ja 20 % kuntien välisiä matkoja. Matkoista 91 % tehdään pääkaupunkiseudulla.



Kuva: Kuntien sisäisten ja kuntien välisten matkojen määrät arkivuorokautena. Lähde: Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimus 2012.

3.5.1 Kävely ja pyöräily

Rakennesuunnitelmassa kuvataan seudullisten kävelyn ja pyöräilyn pääreittien tavoiteverkko. Tavoitetilanteessa seudulliset ja alueelliset pääreitit yhdistävät kuntakeskukset ja aluekeskukset toisiinsa ja alue- ja lähiverkon reitit muodostavat toimivat ja esteettömät yhteydet alueiden sisällä ja alueilta keskuksiin.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämistä ja ylläpitoa tuetaan kaikilla keskusalueilla. Pyöräilyn edistämiseen kuuluu myös pyörä-pysäköintipaikkojen kehittäminen keskustoissa, joukkoliikenteen asemilla ja terminaaleissa (liityntäpysäköinti).

3.5.2 Joukkoliikenne

Raitiotie

Rakennesuunnitelmassa on esitetty raitiotien ensimmäinen toteutusvaihe Tampereen raitiotien yleissuunnitelman mukaisesti väleille Hervanta–Keskusta–Lielähti–Lentävänniemi sekä Pyynikintori–TAYS. Raitiotien ensimmäinen vaihe perustuu kaupunkimaisen tiiviiseen rakenteeseen ja suhteellisen tiheään pysäkkiväliin. Reitillä on tehty yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä alustavia, yhdyskuntarakennetta täydentäviä, maankäytöllisiä tarkasteluja eikä rakennesuunnitelmaehdotuksessa ole esitetty näistä poikkeavia ratkaisuja. Rakennesuunnitelmassa varaudutaan raitiotien jatkamiseen Hervantajärvelle.

Raitiotien toteutus on mahdollista käynnistää Hervanta-keskusta-osuudella ennen vuotta 2020, jolloin ensimmäinen toteutusvaihe valmistuisi 2020-luvun alkupuolella. Tämän jälkeen varaudutaan toteuttamaan raitiotieyhteydet 2020-luvulla väleille TAYS-Koilliskeskus ja Tampereen keskusta–Hatanpää ja edelleen 2030-luvulla Hatanpää–Härmälä–Pirkkala ja Lielähti–Ylöjärven keskusta.

Kangasalan suunta tukeutuu vuoteen 2040 asti runkobusseihin, mutta maankäyttöä kehitetään Tampereen keskustan ja Kangasalan välillä sekoittuneena ja tehokkaana. Tämä luo pitkällä aikavälillä edellytykset raitiotien ulottamiseen Kangasalle. Ojala-Lamminrahkan uuden kaupunginosan liikennöinti perustuu

kuitenkin busseihin. Raitiotieratkaisussa on näin priorisoitu Kangasalan aluekeskusta ja aluekeskusten välisiä yhteyksiä. Kaikkiin aluekeskuksiin on rakennesuunnitelman mukaan vähintään pitkällä aikavälillä järjestettävissä raideyhteys.

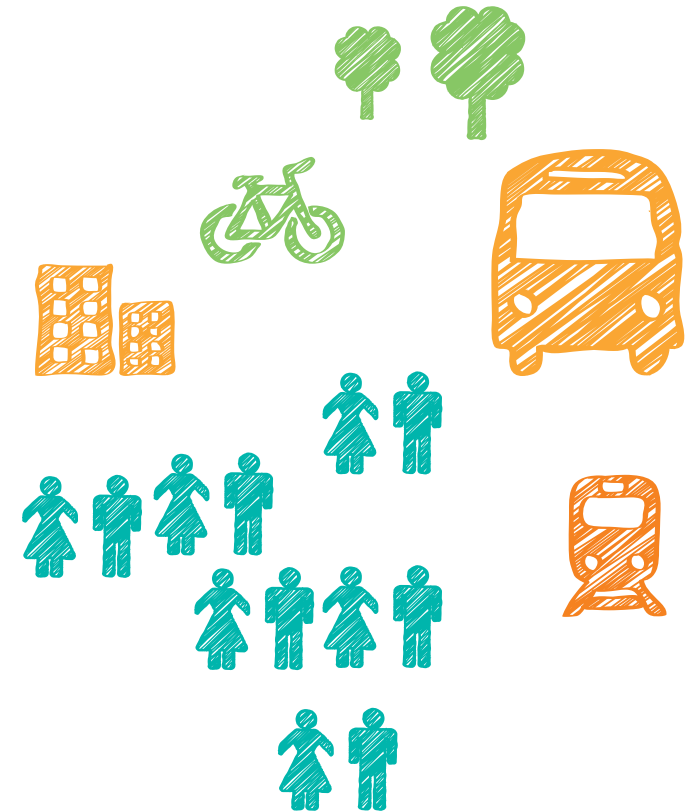
Rakennesuunnitelmassa varaudutaan pitkällä aikavälillä raitiotien jatkeeseen Pirkkalan keskustasta Tampere-Pirkkalan lentoasemalle. Lentokentän kasvumahdollisuuksia ja saavutettavuutta parannetaan välittömästi nopealla lentokenttäbussilla Tampereen keskustasta (ns. AiRRport-bussi). Lisäksi varaudutaan raitiotien jatkeeseen Hatanpäältä Lakalaivan kautta Vuorekseen. Ratkaisu kytkeytyy osin järjestelyratapihan siirron ja Rantaperkiön aseman toteutumiseen sekä näiden ympärille ja Lakalaivaan tukeutuvaan maankäyttöön.

Lähijunaliikenne

Nykytilanteessa Tampereen seudun junaliikenteen tarjonta muodostuu kaukojunaliikenteestä ja taajamajunaliikenteestä. Kaukoliikenteen junat mahdollistavat matkat Tampereelta Nokialle, Lempäälään ja Orivedelle (Orivesi asema). Taajamajunat liikköivät väleillä Tampere-Lempäälä, Tampere-Nokia ja Tampere-Oriveden asema-Oriveden keskusta.

Rakennesuunnitelmassa on esitetty lähijunaliikenteen kehittämistä Lempäälän ja Nokian suuntiin. Lähijunaliikenteen vuorotarjontaa lisätään vähitellen maankäytön kehittyessä. Vuoteen 2030 mennessä tavoitellaan tunnin vuoroväliä. Pitkällä aikavälillä (vuoden 2040 jälkeen) lähijunaliikenteen vuorovälitavoite on 30 minuuttia.

Nokian suunnassa varaudutaan vuoteen 2030 mennessä Tesoman seisakkeen toteuttamiseen ja Nokian aseman kehittämiseen. Vuoteen 2040 mennessä varaudutaan Harjuniityn, Kalkun ja Amurin seisakkeiden sekä Hyhkyssä sijaitsevan ns. Sellun seisakkeen toteuttamiseen. Amurin ja Sellun seisakkeiden toteuttamista ei tällä hetkellä pidetä ratakapasiteetin vuoksi mahdollisena. Seisakkeiden tarve, tekniset toteutusedellytykset sekä vaikutukset valtakunnalliseen junaliikenteeseen tuleekin arvioida tarkasti jatkosuunnitteluvaiheissa.



Lempäälän suunnassa varaudutaan vuoteen 2030 mennessä Sääksjärven seisakkeen toteuttamiseen ja Lempäälän aseman kehittämiseen. Lakalaivan aseman sekä Rantaperkiön, Kuljun ja Hakkarin seisakkeiden toteuttamiseen varaudutaan vuoteen 2040 mennessä. Lakalaiva voi kehittyä valtakunnallisen junaliikenteen asemaksi.

Lähijunaliikenteen kehittämisen osalta oleellisia hankkeita ovat henkilöratapihan kapasiteetin lisäys kolmannella välilaiturilla, lisäraide Sääksjärvi-Toijala-välille, kohtauspaikka Tesoman aseman yhteyteen sekä myöhemmin lisäraide Lielähti-Nokia-välille. Hankkeet mahdollistavat suhteellisen häiriöttömän lähijunien liikennöinnin puolen tunnin vuorovälillä näillä ratayhteyksillä. Hankkeet vapauttavat myös ratakapasiteettia valtakunnalliselle junaliikenteelle. Tampere–Lielähti välillä kolmas raide tulee ajan-kohtaiseksi lähijunaliikenteen 15 minuutin vuorovälillä.

Taajamajunaliikenne

Oriveden suunnalla turvataan työmatkayhteydet Tampereelle. Taajamajunaliikenteessä tavoitellaan vuoteen 2040 mennessä noin 6–7 junaparia/vrk, mikä kaksinkertaistaisi nykyisen tarjonnan. Taajamajunan lisäksi Oriveden asemalla pysähtyy Jyväskylän suunnan kaukojunaliikenne. Oriveden suunnalla taajamajunaliikenne voi hyödyntää nykyistä raitinfrakstruktuuria ja sen vapaata kapasiteettia turvalaitemuutoksia. Olemassa olevaan maankäyttöön tukeutuen esitetään vuoteen 2040 mennessä uusia taajamajunaliikenteen seisakkeita Vuohenojaan, Hankkioon, Vatialaan ja Ruutanaan. Ruutanan seisakkeen yhteyteen on mahdollista kehittää myös uutta maankäyttöä vuoden 2040 jälkeen. Rakennesuunnitelman jatkotyönä selvitetään tarkemmin taajamajunaliikenteen kehittämismahdollisuuksia ja seisakkeiden toteutuskustannuksia. Uusien seisakkeiden toteuttaminen voi olla mahdollista jo lähivuosina, mikäli toteutuskustannukset osoittautuvat selvästi nyt arvioitua alhaisemmaksi.

Seudulliset runkobussit ja kehäbussit

Rakennesuunnitelmassa on esitetty seudulliset runkobussireitit, joilla tarkoitetaan seudun intensiivisimpiä ja ensisijaisesti aluekeskuksia yhdistäviä bussiliikennekäytäviä.

Rakennesuunnitelmassa runkobussiyhteydet on sijoitettu mahdollisimman nopealle reitille eli Nokialta vt:lle 12, Ylöjärveltä kt:lle 65 ja Kangasalta vt:lle 12 ja Kangasalantielle. Lempäälän suunnassa mt:n 130 suuntainen runkobussi tukee lähijunaliikennettä. Raide liikenteen kehittyessä tarve seudullisille runkobusseille vähenee. Myöhemmin tuleekin harkita uudelleen ainakin Nokian ja Ylöjärven suuntien runkobussireittien sijainti ja tarve.

Keskusten vahvistuminen ja säteittäiset raideyhteydet luovat hyvät edellytykset kehämäiselle joukkoliikenteelle. Kehäbussit hyödyntävät olemassa olevaa liikenneverkkoa ja parantavat keskusten saavutettavuutta. Rakennesuunnitelmaehdotuksessa on esitetty aluekeskuksia, asemaseutuja ja muita tärkeitä vaihtopaikkoja yhdistävät poikittaiset joukkoliikennedyhteydet (ns. kehäbussit) seuraavasti:

- Kehäbussi 1: Nokian keskusta–Kalkun asema–Pirkkalan keskusta–Härmälä–Partola–Rantaperkiön asema–Vuohenojan asema–Koilliskeskus
- Kehäbussi 2: Ylöjärven keskusta–Kolmenkulma–Kalkun asema–Pirkkalan keskusta–lentoasema–Sääksjärvi–Vuores–Hervanta–Lentola–Tarastenjärvi

Kehäbussien toteutumisedellytyksiin vaikuttaa erityisesti poikittaisen liikenteen käyttäjäpotentiaali ja kysyntä. Vuorotarjontaa parannetaan asteittain kysynnän lisääntyessä. Alkuvaiheessa kehäbussit voivat liikennöidä tunnin vuorovälillä.

Kehittyvässä bussijärjestelmässä runkobussitarjontaa täydentää runsas muu bussilinjasto, jota tulee edelleen kehittää kysyntää vastaavasti. Erityisesti suurilta asuinalueilta kuten Ojala-Laminrahkasta, Kaukajärveltä ja Haukiluomasta on tarve kehittää tiheävuoroista liikennettä Tampereen keskustaan. Muut bussilinjat muodostavat hyvät yhteydet asuinalueilta aluekeskuksiin tai joukkoliikenteen solmupisteisiin.

Joukkoliikenteen seudullisesti merkittävät solmupisteet

Rakennesuunnitelmassa esitetään joukkoliikenteen seudullisesti merkittävät solmupisteet. Ne ovat kohtia, joissa joukkoliikennevälineen vaihto on sujuvaa ja nopeaa ja tarjoaa samalla mahdollisuu-

den palveluiden käyttöön. Solmupisteissä risteää vähintään kaksi tiheävuoroisen joukkoliikenteen runkolinjaa (seudullinen runkobussi, raitiotie tai lähijuna) tai solmupiste kokoa usean suunnan hyvän palvelutason liityntäbussiliikennettä. Solmupisteet palvelevat arjen liikkumista, joten esim. lentokenttä ei tässä mielessä ole solmupiste. Solmupisteiksi on merkitty vain ennen vuotta 2040 toteutuvia kohteita.

Edellä mainituilla kriteereillä joukkoliikenteen seudullisesti merkittäviä solmupisteitä kaupunkiseudulla ovat Tampereen asemakeskus, Koilliskeskus, Lentola, Vuohenoja, Rantaperkiö, Lakalaiva, Sääksjärvi, Lempäälä, Tesoma, Nokia, Lielähti ja Ylöjärvi.

3.5.3 Tieverkko

Rakennesuunnitelmassa esitetään seudullisesti merkittävät tieverkon hankkeet sekä alueelle sijoittuvat valtakunnallisesti merkittävät tiehankkeet. Monet uusista tai parannettavista tiejaksoista palvelevat Tampereen ohittavaa pitkämatkaista liikennettä ja elinkeinoelämän tarpeita. Samalla ne parantavat myös kuntakeskusten välisiä yhteyksiä. Kaikilla tiehankkeilla on myös yhteys maankäytön kehittymismahdollisuuksiin joko uusia yhteyksiä avaten tai olevan väylän ympäristössä tilaa vapauttaen.

2-kehän toteuttamiseen varaudutaan välillä lentoasema-Sääksjärvi-Lentola ja edelleen 2-kehän jatkeeseen pohjoiseen valtatielle 9. Seututieliukkainen 2-kehä on luonteeltaan paikallista maankäyttöä tukeva ja kehittävä väylä.

Valtatie 3 Marjamäki-Kulju-Pirkkala-yhteys, eli ns. Puskiaisten oikaisu siirtää toteutuessaan valtatie 3 uudelle tielinjaukselle. Oikaisu parantaa pääväylien välityskykyä ja muuttaa jossain määrin mm. Toivion-Lakalaivan ympäristön liikenteellistä asemaa.

Valtatien 3 uusi linjaus välillä Ylöjärvi-Hämeenkyrö mahdollistaa Ylöjärven keskustan kehittämisen ja laajentamisen Elovainion suuntaan ja muuttaa nykyisen Vaasantien luonteen paikallisväyläksi.

Muut rakennesuunnitelmassa huomioidut tieverkon hankkeet koskevat valtatie 9 kehittämistä (lisäkaistat) Alasjärveltä Orivedelle sekä valtatie 12 kehittämistä (lisäkaistat, eritasoliittymät)

väleillä Koilliskeskus-Kangasala ja Nokialla Maatjala-Sorvantie. Toimenpiteet parantavat valtateiden turvallisuutta, välityskykyä ja liikenteen sujuvuutta.

Kaupunkiseudun alueen uudet tiejaksot sisältyvät myös Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavaan (liikenne ja logistiikka). Toteutusohjelmassa on ohjelmoitu hankkeiden keskinäistä järjestystä maankäytön kehittymisen mukaisesti. Toteutusajankohtaan vaikuttaa myös vahvasti valtakunnallisen liikenteeseen kohdennetun investointirahoituksen kehittyminen.

3.5.4 Liityntäpysäköinti

Matkaketjujen syntyminen edellyttää henkilöautojen ja polkupyörien liityntäpysäköinnin kehittämistä keskeisimmille joukkoliikenteen pysäkeille. Liityntäpysäköinti tuo kaupunkiseudun hyvän joukkoliikennetarjonnan myös hajaantuneen maankäytön alueella asuvien käytettäväksi ja luo edellytyksiä joukkoliikenteen kasvulle kaupunkiseudun sisäisessä liikkumisessa. Jo varsin vähäisellä siirtymällä yksityisautoilusta joukkoliikenteen käyttöön on todettu olevan merkittävä vaikutus etenkin Tampereen sisääntuloväylien ruuhkautumiseen. Liityntäpysäköinnin edistäminen voi myös siirtää tieverkkoinvestointeja myöhemmäksi. Pysäköinnin toteuttaminen reuna-alueille vähentää keskustojen pysäköintipaikkatarvetta.

Joukkoliikenteen vaihtopaikkoja ja liityntäpysäköintitarvetta on tarkasteltu Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 taustaselvityksenä. Tavoitteena on, että Tampereen työssäkäyntialueella yhteensä noin 4 000 autoilijaa siirtyy pyörä- tai autoliitynnän käyttäjäksi vuoteen 2040 mennessä.

Rakennesuunnitelmassa henkilöautojen liityntäpysäköintiä esitetään toteutettavaksi lähijunaseisakkeiden yhteyteen sekä raitiotielinjojen ja seudullisten runkobussireittien päätepisteisiin ja tärkeimmille pysäkeille joukkoliikenteen kehittymisen mukaan.

Seudullisesti merkittäviä liityntäpysäköinnin kehittämiskohteita ovat idästä/pohjoisesta saapuville alkuvaiheessa runkobussiin ja myöhemmin raitiotiehen liittyen Koilliskeskus ja Kangasalan keskusta, etelän suunnasta saapuville lähijunaan kytkeytyen Lempäälän keskusta ja Sääksjärvi ja runkobussiin liittyen Marja-

mäki ja Lakalaiva. Lännen suunnasta saapuvia palvelevat Nokian asema lähijunaan tukeutuen, Ylöjärvellä Elovainio runkobussiin tukeutuen ja raitiotien kehittymisen mukaisesti vaihteittain ensin Lielahdi ja myöhemmin myös Ylöjärven keskusta. Näiden lisäksi pienimuotoista pyöräpysäköintiä tulisi kehittää kaikkien joukko-liikennepysäkkien yhteyteen.

3.5.5 Liikenneyhteudet seudun ulkopuolelle

Tampereen seutu on merkittävä tieliikenteen ja maantiekuljetusten solmukohta. Tampereella yhtyvät valtatie 3, 9, 11 ja 12. Valtateiden 3, 9 ja 12 parantamishankkeet nopeuttavat yhteyksiä Tampereelta muualle Suomeen sekä Tampereen kautta kulkevia yhteyksiä. Sujuvat yhteydet ovat erityisesti elinkeinoelämän kuljetusten toimitusvarmuuden ja täsmällisyyden kannalta merkityksellisiä.

Tampere on myös merkittävä valtakunnallinen raideliikenteen solmukohta. Tampereen kautta kulkevat henkilöliikenteen junat Helsingin, Turun, Porin, Seinäjoen ja Oulun sekä Jyväskylän suuntaan. Tampereen seudulla henkilökaukoliikenteen asemia ovat nykyiset Tampere, Lempäälä, Nokia ja Orivesi sekä rakennesuunnitelmaehdotuksessa uutena kohteena Lakalaiva. Tampereen aseman hyvä toimivuus Etelä- ja Länsi-Suomen risteysasemana edellyttää henkilöratapihan kehittämistä.

Nykytilassa tavarajunaliikenne kulkee Tampereen kannaksen läpi. Läntisen ratayhteyden varaamista tavaraliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi tutkitaan. Toteutuessaan yhteys tarjoaa tavarajunille pääradan suunnassa nopeamman yhteyden Tampereen ohi, vapauttaa ratakapasiteettia ja vähentää rautatiejärjestelmän häiriöherkkyyttä. Läntinen ratayhteys poistaisi Tampereen kannakselta vaarallisten aineiden kuljetukset sekä yöaikaisen tavarajunaliikenteen aiheuttaman melun. Uusi ratayhteys ei kuitenkaan korvaa nykyisen radan parantamistarpeita.

Tampereen läntisen ratayhteyden, järjestelyratapihan siirron ja näihin liittyvän maankäytön tilavaraukset tehdään maakunta-kaavassa.

Tampereen seutua kehitetään osana Helsinki–Hämeenlinna–Tampere -kasvuvyöhykettä. Suomen kasvukäytävän ydin on sujuva

liikkuminen sekä laajojen työ- ja asuntomarkkinoiden hyvä saavutettavuus. Erityisesti raideliikenteen kehittäminen mahdollistaa asemapaikkojen kehittymisen houkutteleviksi asuinympäristöiksi.

Tampere-Pirkkalan lentoasema on maamme vilkkaimpia lentokenttiä. Lentoasema on seudun kansainvälisen saavutettavuuden kannalta strateginen alue ja mahdollistaa kaupunkiseudun elinvoiman vahvistamisen. Rakennesuunnitelmassa varaudutaan tukemaan Tampere-Pirkkala European -visioita, jossa lentokentälle haetaan kasvua Väli-Suomen kansainvälisen kenttänä AiRRport-konseptin ja uuden lentomatkustuskonseptin kautta. Kaupunkiseudun omien toimien lisäksi lentoliikenteen kehitykseen vaikuttavat kansainvälisen lentoliikenteen kilpailutilanteen kehittyminen sekä Suomen lentoliikennestrategia. Maakuntakaavatyössä on varauduttu toisen kiitotien rakentamiseen ja viiteen miljoonaan matkustajaan vuoteen 2040 mennessä.

Rakennesuunnitelmassa esitetään lentoaseman henkilöliikenneyhteyksien kehittämistä nopeaan lentokenttäbussiin perustuen välillä Tampereen asemakeskuslentoasema. Rakennesuunnitelmaehdotuksessa on huomioitu myös mahdollisuus raideliikenteen yhteyksien kehittämiseen lentokentälle. Läntiseen ratayhteyteen liittyvä poikittainen yhdysrata mahdollistaisi lentoaseman kytkemisen valtakunnalliseen rataverkkoon ja henkilökaukojunaliikenteen lentokentälle. Rakennesuunnitelmaehdotuksessa ei suljeta pois myöskään mahdollisuutta jatkaa raitiotietä Pirkkalan keskustasta lentoasemalle vuoden 2040 jälkeen.

3.6 Vaikutuksista

Rakennesuunnitelman uudistamisprosessin aikana on arvioitu vaikutuksia sekä rakennesuunnitelmavaihtoehtoista että luonnoksesta. Rakennesuunnitelma perustuu pitkälti seutuhallituksen hyväksymään rakennesuunnitelmaluonnokseen. Siksi on perusteltua esittää luonnoksesta laaditun vaikutusten arvioinnin päähavainnot vielä ehdotuksen yhteydessä. Rakennesuunnitelman ratkaisujen yleispiirteiset vaikutukset voidaan tiivistää seuraavasti:

Kaupunkiseudun imago ja omaleimaisuus, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset

Rakennesuunnitelma edistää laadullisia kilpailutekijöitä, joiden merkitys kasvaa kansalaisten ja yritysten valinnoissa. Seutu kehittyä sisäiseen rakenteeseen ja vahvuuksiin tukeutuen tasapainoisena kokonaisuutena, Helsinki–Hämeenlinna–Tampere -käytävää tukien ja sitä hyödyntäen.

Keskusverkossa lähellä toisiaan sijaitsevilla keskuksilla tulee olla toisiaan täydentävät roolit. Uhkana on muuten keskusten välinen kilpailu ja väestöpohjaan nähden palvelutarjonnaltaan alikehittyneet keskukset.

Raitiotie ja lähijuna vahvistavat imagoa, lisäävät maankäytön kehityksen volyymia ja keräävät asemanseuduille ja raitiotien varrelle työvoimavaltaista yritystoimintaa palveluineen ja asuntoineen. Keskusten kehittämiseksi tulee positiivinen sykäys, mutta niiden väestölisäys tuo suuren haasteen maankäytölle ja kuntataloudelle.

Monipuolinen asuntotarjonta ja sekoittunut yhdyskuntarakenne tuovat myönteisiä sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia. Aluekeskusten palvelutarjonta tukee asukkaiden yhtäläisiä palvelujen saannin mahdollisuuksia ydinrakenteessa. Palvelujen keskittämisen aluekeskuksiin voi kuitenkin vähentää reuna-alueiden palveluita.

Vaikutukset kaupunkiseudun kilpailukykyyn ja elinkeinoihin

Rakenteen tiivistäminen ja hyvät kulkuyhteydet seudulla luovat edellytyksiä seudulliselle työnjaolle ja keskusten erikoistumiselle. Rakennesuunnitelma mahdollistaa innostavan ja kehittyvän toimintaympäristön eri alojen toimijoille ja tukee osaamiskeskittymää.

Aluekeskuksista tulee houkuttelevia paikkoja yrityksille, jotka hakevat ydinkeskustaa halvempia tiloja ja monipuolista asuin- ja palveluympäristöä. Yhteydet seudulle, seudulta ja seudun ohi palvelevat elinkeinoelämän täsmällisyystarpeita, parantavat seudun kansallista ja kansainvälistä asemaa ja vahvistavat Helsinki–Hämeenlinna–Tampere -vyöhykkeen hyötyjä. Rakennesuunni-

telmalla on vaikutusta valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuteen.

Energiatehokkuus sekä ilmastonmuutoksen hillitseminen ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Myönteiset ilmastovaikutukset saadaan aloittamalla toteutus rakennetta eheyttämällä ja sovittamalla maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämistoimet ajallisesti yhteen. Seudulla käytettävillä energialähteillä on suuri merkitys. Suunnitelman mukainen yhdyskuntarakenne parantaa energiatehokkuutta ja minimoi kasvihuonekaasupäästöjä. Laadukkaan joukkoliikenteen ja kaukolämmön piiriin sijoittuvan väestön osuus kasvaa, autoriippuvuus vähenee ja kaukolämpöverkon hyödyntäminen tehostuu. Uusia alueita avataan rajoitetusti, mutta ne tulee kytkeä avattaessa joukkoliikenteeseen. Osa uusista alueista levittää yhdyskuntarakennetta, mikä pitää ottaa huomioon toteutuksen vaiheistuksessa ja resursoinnissa.

Luontoon ja maisemaan kohdistuvat vaikutukset

Ehdotuksen ratkaisulla ja maisema-alueilla ei ole ristiriitaisia tavoitteita, lukuun ottamatta suunnittelualueen reuna-alueita, joihin sijoittuu arvokkaita maisema-alueita, ja alueita, joille sijoittuu arvokkaita kallioalueita. Yhdyskuntarakenne on esitetty niin, että seudullinen viherverkko voi säilyä ja edelleen voimistua. Viheryhteydet lisäävät keskusten vetovoimaa.

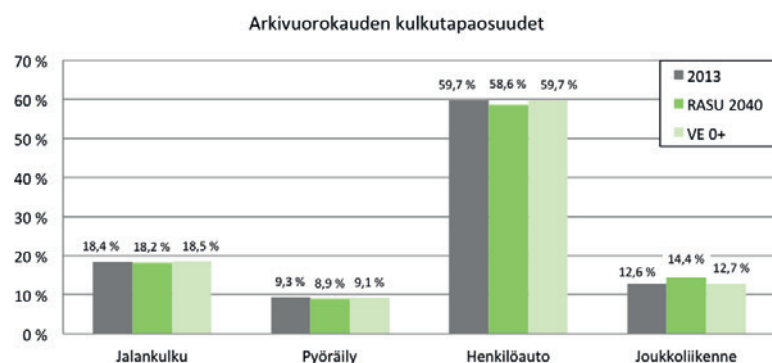
Nykyistä rakennetta hyödyntävä ja tiivistävä rakenne säästää laajoja yhtenäisiä luontoalueita. Suunnitelma selkeyttää urbaanin kaupunkialueen ja maaseudun eroja, mikä korostaa maisemakokonaisuuksien merkitystä myönteisellä tavalla. Seudulle ominaisia maisemia ja kulttuuripiirteitä voidaan korostaa vetovoimatekijöinä ja identiteetin luojina.

Liikenteelliset vaikutukset

Arkipäivisin tehtävien matkojen määrä lisääntyy vuoden 2012 1,1 miljoonasta matkasta lähes 1,4 miljoonaan matkaan vuonna 2040. Liikenteellisiä vaikutuksia on tutkittu uuden liikennemallin (TALLI 2015) avulla vuonna 2012 toteutetun Tampereen kaupunkiseudun ja Pirkanmaan liikennetutkimuksen alueella (kaupunkiseutu sekä

Akaa, Hämeenkyrö, Pälkäne ja Valkeakoski). Rakennesuunnitelmaa on verrattu vertailuvaihtoehtoon (VE0+), joka perustuu raitiotien yleissuunnitelman mukaiseen bussijärjestelmään. Siinä bussitarjontaa on kasvatettu maankäytön kehittymisen suhteen. Vertailuvaihtoehdossa kulkutapajakauma säilyy nykyisen kaltaisena ja kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti n. 24–27 % nykyisestä. Rakennesuunnitelmavaihtoehdossa joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa nykyisestä 1,7 %-yksikköä ja henkilöautoilun kulkutapaosuus pienenee nykyisestä 1,1 %-yksikköä.

Rakennesuunnitelmavaihtoehdossa tehdään päivittäin 58 000 joukkoliikennematkaa nykyistä enemmän eli matkamäärä lisääntyy 41 %. Runsas joukkoliikenteen käyttö lisää myös kävellen ja pyöräillen tehtävien liityntämatkojen määriä. Henkilöautomatkojen määrä lisääntyy nykyisestä 21,9 % eli selvästi vähemmän kuin vertailuvaihtoehdossa (+26,6 %). Päivittäin tehdään noin 147 000 henkilöautomatkaa nykyistä enemmän, mikä on 30 000 automatkaa vähemmän kuin vertailuvaihtoehdossa. Vertailuvaihtoehtoa vähäisemmät henkilöautomatkat näkyvät positiivisesti CO₂-päästöissä ja onnettomuusmäärissä. Liikenteen aiheuttamat yhteiskuntataloudelliset vuosikustannukset (aika, km, CO₂, henkilövahinko-onnettomuudet) ovat 31 milj. € pienemmät kuin vertailuvaihtoehdossa.



Kuva: Arkivuorokauden kulkutapaosuudet (matkan pääkulkutapa) TALLI 2015 -mallilla laskettuna liikennetutkimusalueella (Tampereen kaupunkiseutu, Akaa, Hämeenkyrö, Pälkäne ja Valkeakoski).

Liikennemallitarkastelut perustuvat matkojen pääkulkutapaan, joten liityntämatkoja ei ole huomioitu kulkutapaosuuksissa. Liikennemallitarkasteluissa ei ole huomioon pienempiä toimenpiteitä, joilla voi kuitenkin olla merkittävä vaikutus kulkutavan valintaan tulevaisuudessa. Tällaisia ovat esim. pysäköintipolitiikan muutokset ja ruuhkamaksut.

Taloudelliset vaikutukset

Taloudellisia hyötyjä aiheutuu kilpailukyvyyn tuomasta työllisyyskehityksestä ja verotuloista. Yhdyskuntarakenteen täydentymisen näkökulmasta hyötyjä aiheutuu muun muassa kaavoituksen tuomasta maanarvon noususta, rakennetun infrastruktuurin paremmasta käyttöasteesta ja uusinvestointien minimoinnista, autoriippuvaisuuden vähenemisestä, palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuuden paranemisesta sekä matkaketjujen sujuvuudesta (liikkumisen aikakustannusten väheneminen). Lisäksi taloudellisia hyötyjä syntyy julkisen ja kaupallisen palveluverkon vahvistumisesta ja selkeytymisestä.

Kustannuksia aiheutuu uusien rakentamisalueiden käyttöön-otosta ja palvelujen rakentamisesta, liikenneinvestoinneista sekä palvelujen ja vesi- ja liikenneinfran käyttö- ja ylläpitokustannuksista.

Merkittävä osa kustannuksista muodostuu suurista liikenteen hankkeista, joiden toteuttaminen esitetyllä aikajaksolla ylittää suurella todennäköisyydellä kuntien ja valtion resurssit. Toimenpiteiden priorisointia tulee sen vuoksi edelleen jatkaa.



4. Toteutusohjelma

Rakennesuunnitelman toteutusjänne on pitkä, noin 25 vuotta. Toteuttamisohjelmalla vahvistetaan suunnitelman sitovuutta ja johdonmukaista etenemistä tuleviin vuosikymmeniin. Toimenpiteitä on jäsennetty kolmeen aikajaksoon: nykyhetkestä vuoteen 2020, 2021–2030 ja 2031–2040.

Toteutuksen kannalta tärkeimmät ratkaisut tehdään alkuvuosina, jolloin luodaan pohja tuleville vuosikymmenille. Alkuvuosina ohjelmassa painotetaan täydennysrakentamista nykyisten keskusten, asuinalueiden ja joukkoliikenneväyöhykkeiden tuntumaan. Kokonaan uusien alueiden, keskusten ja liikenneväylien toteuttaminen painottuu lähemmäksi vuotta 2040. Pitkä aikajänne lisää toteutuksen epävarmuutta jakson loppupäässä.

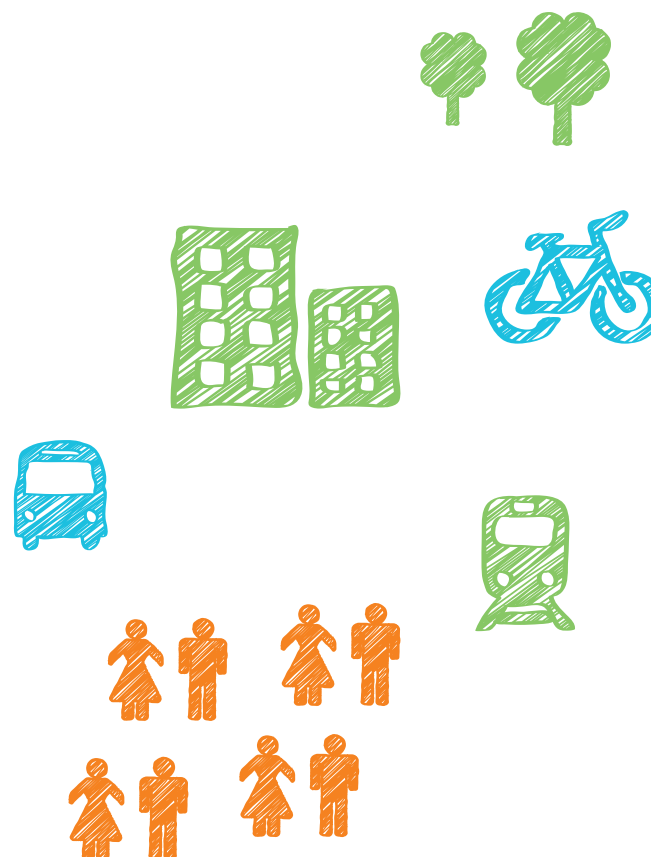
Toteutusohjelmaa hyödynnetään MAL3-sopimuksen valmistelussa.

Asuinalueet ja asuntotuotanto

Asuinalueiden toteuttamisohjelma sisältää aluekohtaiset arviot laskennallisesta väestömitoituksesta, asuntojen määrästä sekä toteutuksen ajoittumisesta. Ajoituksen painottuminen eri aikajaksoille esitetään prosentein ja värisävyin. Tummempi sävy tarkoittaa, että toteutus painottuu kyseiselle jaksolle.

Alueet on ryhmitelty sen mukaan, mihin joukkoliikennevälineeseen ne ensisijaisesti tukeutuvat ja millaista yhdyskuntarakenteen tyyppiä ne edustavat. Tyypittelyssä on huomioitu keskimääräistä yhdyskuntarakenteen tiiviyyttä, maankäytön sekoittuneisuutta ja palvelujen läheisyyttä. Ryhmät on otsikoitu joukkoliikennevälineen mukaan. Lisäksi aluekohtaisissa tiedoissa on huomioita, jotka koskevat maankäytön ja liikennejärjestelmän aikataulullista yhteensovittamista.

Toteutusta pyritään ohjaamaan niin, että ensisijassa täydennetään ja tiivistetään nykyrakennetta. Lisäksi joukkoliikennevälineen kehitysvaiheet määrittelevät rakentamisajankohtaa.



Taulukko: Rakennesuunnitelma-alueiden mitoitus, asuntomäärät ja toteuttaminen jaksoittain vuoteen 2040.

Alueet on listattu sen mukaan mihin seudulliseen joukkoliikennevälineeseen alue tukeutuu. *Mitoituksessa on yhdistetty varsinainen väestönkasvu sekä rakentamisessa huomioitava asuntokannan poistuma ja asumisväljyyden kehitys. (Taulukko jatkuu seuraavilla sivuilla.)

Alue	Kunta	Rakennesuunnitelman mitoitus*	Asuntoja yhteensä	Toteuttaminen 2013-2020 (%)	Toteuttaminen 2021-2030 (%)	Toteuttaminen 2031-2040 (%)	Huomioita
Raitiotiehen tukeutuvat alueet							
Hakametsä-Sammonkatu	Tampere	3 500	1 950	60	40		ratikan 1. vaihe
Hallila	Tampere	1 400	650	50	50		ratikan 1. vaihe
Hervanta	Tampere	1 500	850	70	30		aluekeskus, ratikan 1. vaihe
Hervantajärvi	Tampere	4 000	1 750	30	50	20	ratikan 1. vaihe
Härmälänranta	Tampere	3 500	1 750	40	50	10	ratikan laajentuminen
Järjestelyratapiha	Tampere	20 000	0				toteutus painottuu 2040+
Koilliskeskus	Tampere	12 000	6 000		20	80	aluekeskus, sekoittunut, ratikan laajentuminen
Lielähti	Tampere	22 500	10 700	20	40	40	aluekeskus, ratikan 1. vaihe
Mäkkylä-Teivaala	Ylöjärvi	4 000	1 800		10	90	lähipalvelukeskus, ratikan laajentuminen, jatkuu 2040+
Partola-Naistenmatkantie	Pirkkala	5 000	2 500	50	50		osittain aluekeskus, ratikan laajentuminen
Pirkkala, keskusta	Pirkkala	4 500	2 250	50	50		aluekeskus, ratikan laajentuminen
Santalahti	Tampere	2 300	1 300	70	30		ratikan 1. vaihe
Tampere, keskusta	Tampere	20 000	11 100	33	33	33	seutukeskus, ratikan 1. vaihe
Turtola	Tampere	1 400	650		40	60	ratikan 1. vaihe
Ylöjärvi, keskusta (ml. Soppeenmäki-Elovainio)	Ylöjärvi	5 000	2 500	30	40	30	aluekeskus, sekoittunut, ratikan laajentuminen, täydentyä 2040+
Yhteensä		110 600	45 750				

Nimi	Kunta	Rakennesuunnitelman mitoitus*	Asuntoja yhteensä	Toteuttaminen 2013-2020 (%)	Toteuttaminen 2021-2030 (%)	Toteuttaminen 2031-2040 (%)	Huomioita
Lähijunaan tukeutuvat alueet							
Hakkari	Lempäälä						<i>lähipalvelukeskus, 2040+, seisake 2030-40</i>
Harjuniitty	Nokia	5 000	2 000	33	33	33	<i>lähipalvelukeskus, seisake 2030-40</i>
Kulju	Lempäälä						<i>lähipalvelukeskus, 2040+, seisake 2030-40</i>
Lakalaiva	Tampere	3 000	1 500		20	80	<i>aluekeskus, henkilöliikenteen asema 2030-40</i>
Lempäälä, keskusta	Lempäälä	10 000	5 000	25	40	35	<i>aluekeskus, lähijunatarjonnan kehittyminen</i>
Nokia, keskusta	Nokia	6 000	3 000	33	33	33	<i>aluekeskus, lähijunatarjonnan kehittyminen</i>
Orivesi, keskusta	Orivesi	1 000	450	35	43	22	<i>aluekeskus, taajamajunaliikenteen kehittyminen</i>
Orivesi as.	Orivesi	1 000	450	22	29	49	<i>taajamajunaliikenteen kehittyminen</i>
Ruutana	Kangasala						<i>toteutus 2040+</i>
Sääksjärvi	Lempäälä	8 000	4 000	10	40	50	<i>aluekeskus, seisake 2020-30</i>
Tesoma	Tampere	4 500	2 150	30	40	30	<i>aluekeskus, seisake 2020-30</i>
Yhteensä		38 500	18 550				

Nimi	Kunta	Rakennesuunnitelman mitoitus*	Asuntoja yhteensä	Toteuttaminen 2013-2020 (%)	Toteuttaminen 2021-2030 (%)	Toteuttaminen 2031-2040 (%)	Huomioita
Seudulliseen runkobussireittiin tukeutuvat alueet							
Kangasala, keskusta	Kangasala	4 000	1 800	30	40	30	<i>aluekeskus</i>
Kaukajärvi pohjoinen	Tampere	2 000	900	20	40	40	
Lentola, ml. Vatiala	Kangasala	3 000	1 350	40	30	30	<i>aluekeskus</i>
Suorama	Kangasala	2 000	900	40	30	30	<i>lähipalvelukeskus</i>
Yhteensä		11 000	5 000				

Alue	Kunta	Rakennesuunnitelman mitoitus*	Asuntoja yhteensä	Toteuttaminen 2013-2020 (%)	Toteuttaminen 2021-2030 (%)	Toteuttaminen 2031-2040 (%)	Huomioita
Muut alueet							
Kaukajärvi-Annala	Tampere	400	150			100	lähipalvelukeskus
	Kangasala	2600	1 050			100	
Kohmala	Nokia	1000	350			100	vrt. vt 12 -hanke
Lahdesjärvi	Tampere	2000	900	70	30		
Lamminrahka	Kangasala	8000	3 650		60	40	lähipalvelukeskus, toteutus 2019-40, etl 2018, koulu 2019
Metsäkylä	Ylöjärvi	2000	700	35	35	30	lähipalvelukeskus
Nurmi-Sorila	Tampere	4000	1 550		50	50	täydentyä 2040+
Ojala	Tampere	6000	2 500	20	50	30	
Pikonlinna	Kangasala	1000	450	55	45		sekoittunut
Rantaperkiö-Toivio	Pirkkala	2500	1 150		50	50	sekoittunut
	Tampere	2500	1 050			100	sekoittunut
Saarenmaa	Kangasala						2040+, sekoittunut
Sammalisto	Nokia	1000	350	50	50		vrt. vt 12 -hanke
Sankila	Pirkkala	2000	800	20	50	30	
Siivikkala	Ylöjärvi						lähipalvelukeskus, 2040+
Siltatie	Ylöjärvi	3000	1 200	10	40	50	täydentyä 2040+
Siuro	Nokia						lähipalvelukeskus
Vesilahti, kirkonkylä	Vesilahti	1500	550	35	35	30	lähipalvelukeskus, kirkonkylän asemakaava-alueiden ja Koskenkylän kylä-OYK:n toteutus.
Vuores	Tampere	10000	4 550	70	30		lähipalvelukeskus
	Lempäälä	3000	1 200	70	30		
Yhteensä		52 500	22 150				

Asuntotuotannon ohjelma sisältää asuntotuotannon kokonaismäärät sekä yhdyskuntarakenteen tyyppin mukaan että kunnittain. Lisäksi ohjelma sisältää taulukon kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon osuudesta kuntien kokonaisasuntotuotannosta. Luvussa 4 on esitetty perusteluja tuotantomäärille ja -osuuksille.

Taulukko: Uudet asunnot eri yhdyskuntarakenteissa toteutuskausittain.

Uusia asuntoja yhteensä (kpl/toteutuskausi)					
	2013-2020	2021-2030	2031-2040	Yht. 2013-2040	Osuus (%)
Raitiotiehen tukeutuvat alueet	13 200	16 500	16 100	45 700	50 %
Lähijunaan tukeutuvat alueet	4 200	6 800	7 600	18 600	20 %
Seudulliseen runkobussireittiin tukeutuvat alueet	1 600	1 800	1 600	5 000	5 %
Muut alueet	6 300	8 500	7 400	22 100	24 %
Yhteensä	25 300	33 500	32 600	91 400	100 %

Taulukko: Kuntien asuntotuotanto toteutuskausittain.

Asuntotuotanto kunnittain (kpl asuntoja/kausi yhteensä)				
	2013-2020	2021-2030	2031-2040	Yhteensä
Kangasala	1 700	3 800	3 700	9 200
Lempäälä	2 500	4 000	3 800	10 200
Nokia	1 800	1 800	2 000	5 700
Orivesi	260	330	320	910
Pirkkala	2 500	3 300	800	6 700
Tampere	15 200	18 100	18 600	51 900
Vesilahti	190	190	160	540
Ylöjärvi	1 100	1 900	3 200	6 200
Seutu yhteensä	25 300	33 500	32 600	91 400

Taulukko: Kuntien vuotuinen asuntotuotanto toteutuskausittain keskimäärin.

Kuntien vuotuinen asuntotuotanto (kpl asuntoja/vuosi)				
	2013-2020	2021-2030	2031-2040	KA 2013-2040
Kangasala	210	380	370	330
Lempäälä	310	400	380	360
Nokia	230	180	200	200
Orivesi	30	30	30	30
Pirkkala	320	330	80	240
Tampere	1 900	1 810	1 860	1 850
Vesilahti	20	20	20	20
Ylöjärvi	140	190	320	220
Seutu yht.	3 160	3 350	3 260	3 260

Taulukko: Asuntotuotannon jakautuminen kuntien kesken

Toteutusjakson asuntotuotannon jakautuminen eri kuntiin				
	2013-2020	2021-2030	2031-2040	KA 2013-2040
Kangasala	7 %	11 %	11 %	10 %
Lempäälä	10 %	12 %	11 %	11 %
Nokia	7 %	6 %	6 %	6 %
Orivesi	1 %	1 %	1 %	1 %
Pirkkala	10 %	10 %	2 %	7 %
Tampere	60 %	54 %	57 %	57 %
Vesilahti	1 %	1 %	1 %	1 %
Ylöjärvi	4 %	6 %	10 %	7 %
Yhteensä	100 %	100 %	100 %	100 %

Taulukko: Kohtuuhintaisen vuokra-asuntotuotannon tavoitteelliset osuudet kuntien kokonaistuotannosta.

Kohtuuhintaisen vuokratuotannon tavoitteellinen osuus kokonaistuotannosta kunnissa (%)						
	Asuntopol. ohjelma 2030 ja MAL-aiesopimus 2013-2015	Toteutuma 2008-2013	uusi tavoite 2020 mennessä	uusi tavoite 2030 mennessä	uusi tavoite 2040 mennessä	huomioita, perusteita
Kangasala	10	5 (7*)	17	20	20	lähtötason huomioiminen + 2 aluekeskusta, raitiotien tulon ennakoiti (2040+)
Lempäälä	10	15	17	20	20	lähtötason huomioiminen + 2 aluekeskusta, lähijunan 60 min. ja 30 min. ennakoiti
Nokia	15	17	17	20	20	lähtötason huomioiminen + 1 aluekeskus (jo lähtötilanteessa monipuolinen), lähijunan 60 min. ja 30 min. ennakoiti
Orivesi	10	11	10	10	10	lähtötason huomioiminen + 1 aluekeskus, taajamajuna
Pirkkala	10	8 (12*)	17	20	20	lähtötason huomioiminen + 2 aluekeskusta, raitiotien tulon ennakoiti
Tampere	30	27 (36*)	30	30	30	lähtötason huomioiminen + 1 seutukeskus ja 5 aluekeskusta, ratikan 1. vaihe 2015-2020, laajentumisen ennakoiti
Vesilahti	5	0	5	5	5	lähtötason huomioiminen
Ylöjärvi	10	14	17	20	20	lähtötason huomioiminen + 1 aluekeskus, ratikan ennakoiti
Seutu	22	21 (26*)	25	25	26	lähtötason huomioiminen + asuntotuotannon monipuolistamisen ja elinkeinokehityksen tarpeet
* sisältäen ns. ARA:n välimallilla rakennetut asunnot						

Palveluverkko

Palveluverkon rakentuminen rytmittyy asuinalueiden kehityksen ja alueiden rakentumisen mukaiseksi. Lisäksi rytmityksessä huomioidaan valtakunnalliset tavoitteet varhaiskasvatuksen laajentamiseksi kattamaan suuremman osan ikäluokista. Varhaiskasvatuspalvelujen piirissä olevien lasten ennakoitu määrä ikäluokasta nousee toteutuksen edetessä kohti vuotta 2040 (2015–2020: 65 %, 2021–2030: 75 %, 2031–2040: 80 %). Tavoitteista huolimatta realistiset lukemat saattavat kuitenkin tulla eroamaan merkittävästi asetetuista määrätavoitteista.

Varhaiskasvatuksen osalta palveluverkon lisäkapasiteettitarpeet on laskettu kuntien väestösuuksia käyttäen ja ennakoiden, että

ikäluokkien osuus kokonaisväestön lisäyksestä pysyy keskimäärin ennallaan. Vastaava tarkastelu on toteutettu peruskoululaisten kohdalla. Varhaiskasvatuksen piirissä olevien lasten ja koululaisten määrän arvioinnissa on hyödynnetty seudun kuntien asiantuntijoita. Tyypiltään vakaammat sosiaali- ja terveydenhuollon palvelut tulevat jatkossa sijoittumaan aluekeskuksiin sekä erityisille kampusalueille.

Kaupunkiseudun kuntien asiantuntijat hyödyntävät toteutusohjelman valmistelussa koottuja tietoja tarkemmin jatkotyössä. Rakennesuunnitelman toteutusohjelmassa on tarpeen kuvata tiivistetysti arviot palveluverkon lisäystarpeelle. Kuvauksessa ei ole huomioitu nykyväestössä tapahtuvia palvelutarpeen muutoksia eikä nykyisten palvelurakennusten hyödyntämismah-

dollisuuksia. Sen sijaan tarkoituksena on osoittaa karkeasti väestönlisäyksestä syntyvä palvelutarve eri alueilla ja seudulla kokonaisuudessaan. Kuntien tulee edelleen laatia tarkemmat laskelmat palveluverkkoa suunnitellessaan.

Päivähoidon ja koulujen kapasiteetin lisäystarpeita karkeasti arvioituina:

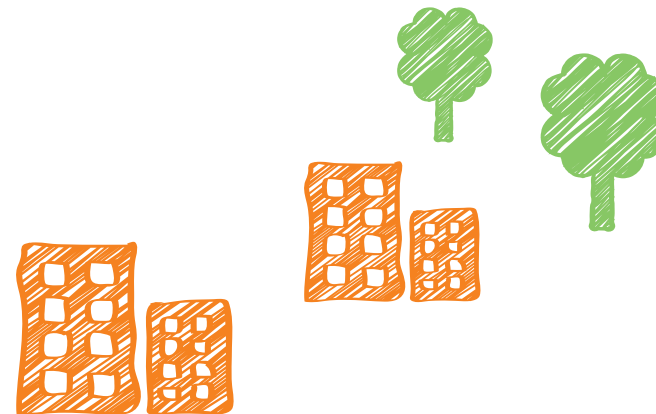
- Päivähoidon kapasiteetin lisäystarve kasvaa koko suunnitelmajakson vuoteen 2040. Lukumääräarvio päivähoitokapasiteetin lisäystarpeesta on noin 9 500 paikkaa. Seutukeskuksessa lisäystarve on tasainen koko jakson ajan. Lisäystarve aluekeskuksissa kasvaa tasaisesti, kun taas lähipalvelukeskuksissa tarve alkaa pienentyä 2020-luvulta lähtien. Keskusten ulkopuolisilla asumisen painopistealueilla lisäystarve nousee 2020-luvulle ja pienenee hieman 2030-luvulla.
- Alakoulujen lisäystarve koko jaksolla on noin 14 000 oppilaspaikkaa. Seutukeskuksessa oppilaspaikkojen lisäystarve on suurin 2010-luvulla, aluekeskuksissa tarve nousee koko jakson aikana. Myös lähipalvelukeskuksissa oppilaspaikkoja tarvitaan lisää, mutta määrä laskee 2020- ja 2030-luvuilla. Keskusten ulkopuolisilla alueilla tarvehuippu osuu 2020-luvulle.
- Yläkoulujen lisäystarve vuoteen 2040 on noin 7 000 oppilaspaikkaa. Kaikissa alueryhmissä on lisäspainetta. Seutukeskuksessa paine kuitenkin pienenee tarkastelujakson edetessä, samoin kuin lähipalvelukeskuksissa. Sen sijaan aluekeskuksissa lisäystarve nousee koko aina vuoteen 2040 saakka. Keskusten ulkopuolisilla alueilla lisäystarve on suurin 2020-luvulla.

Palveluverkon kapasiteetin lisäystarve osuus päivähoidon ja koulujen osalta selvimmin aluekeskuksiin, joita rakennesuunnitelmassa on 13. Kun otetaan huomioon keskitetyimmät ja stabiilimmat julkiset palvelut, kuten keskiasteen koulut ja terveystalvelut, nousevat aluekeskukset ja seutukeskus edelleen palveluverkon selkärangaksi. Tämä vastaa rakennesuunnitelman kokonaiskuvaa keskuksia vahvistavasta kehityksestä.

Työpaikka-alueet

Työpaikka-alueiden toteutus esitetään toteutuvina työpaikkoina eri aikajaksoilla. Kokonaisuudessaan arviot yltävät yli 70 000 työpaikkaan. Toteutuessaan Tampereen kaupunkiseutu vahvistaisi asemaansa Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -kasvukäytävän pohjoisena työpaikka-alueena ja tarjoaisi lisääntyvässä määrin työmahdollisuuksia myös seudun ulkopuolelta kulkeville työntekijöille.

Työpaikka-alueiden kokonaisuus jakautuu tasapainoisesti eri vuosikymmenille ja eri alueprofileille. Osaamiskeskittymät nousevat kaikkein vahvimiksi työpaikka-alueiksi työpaikkojen määrällä mitattuna (yli 30 000 työpaikkaa). Osa osaamiskeskittymistä sijaitsee seutu- tai aluekeskuksessa. Alueina ja sijainteina katsottuina keskukset muodostavat kaupunkiseudun tärkeimmän työpaikka-alueryhmän. Muille palvelujen ja teollisuuden alueille on ohjelmoitu noin viidennes kaikista uusista työpaikoista.



Taulukko: Arvio uusien työpaikkojen toteutumisesta toteutuskausittain työpaikka-alueilla.

Profiili/Alue	Tarkennuksia: ominaispiirteitä ja toiminnan painopisteistä	Uudet työpaikat (yks. + julk.)			
		2015-2020	2021-2030	2031-2040	Yhteensä 2015-2040
Seutukeskus: toimintaa 24/7, monipuolisuus, keskustahakuiset yks. ja julk. työpaikat, asiakasvirrat		1 000	6 000	6 000	13 000
Tampere keskusta	kauppa, toimistot, toimitilat, hallinto, kulttuuri, palvelut (ravintolat yms.); keskustakampus-osaamiskeskittymä erikseen alla	1 000	6 000	6 000	13 000
Aluekeskukset: monipuolisuus, keskustahakuiset yks. ja julk. työpaikat, asiakasvirrat, seutukeskusta edullisemmat toimitilat		2 350	4 350	4 500	11 150
Hervanta	myös osaamiskeskittymä: tieteet, sovellukset, teknologia	500	750	150	1 400
Kangasala, keskusta	pikkukaupunkimainen; vähittäis- ja erikoistavarakauppa, kulttuuri- ja hyvinvointipalvelut, julkiset keskustapalvelut	150	300	300	750
Koilliskeskus		100	150	750	1 000
Lakalaiva-Partola-Härmälä, Tampere		200	300	300	800
Lakalaiva-Partola-Härmälä, Pirkkala	Toimisto, kauppa, hyvinvointipalvelut, julkiset palvelut. Tällä hetkellä Partolassa n. 600 työpaikkaa. Vahva kaupan keskittymä.	200	200	100	500
Lempäälä, keskusta	Kuntakeskusta kehittyä	200	500	300	1 000
Lentola-Vatjala	sekoittunut; vähittäis- ja erikoistavarakauppa, myös toimistot ja teollisuus	200	400	400	1 000
Lielähti		150	600	600	1 350
Nokia, keskusta	teollisuus, kauppa, palvelut	150	300	300	750
Orivesi, keskusta		50	50	50	150
Pirkkala, keskusta	toimisto, kauppa, kulttuuri, hyvinvointipalvelut, julkiset keskustapalvelut	100	150	200	450
Sääksjärvi	Tärkeä liikkumisen solmukohta. Asumisen ja työpaikkojen yhteensovittaminen.	100	200	500	800
Tesoma	myös osaamiskeskittymä: viestintä, kulttuuri	150	250	250	650
Ylöjärvi, keskusta	toimisto, kauppa, palvelut	50	200	300	550
T&T Osaamiskeskittymä: Tiede ja teknologia, tietointensiivisyys, keskittymien synergiat		7 700	13 900	13 250	34 800
Kauppi	tieteet, sovellukset, terveys	1 750	3 900	3 900	9 550
Kolmenkulma Tre	cleantech, teollisuuden symbioosit	650	1 150	1 150	2 900
Kolmenkulma Nokia	cleantech, teollisuuden symbioosit, logistiikka, kauppa	400	800	1 700	2 900
Kolmenkulma Ylöjärvi	Teollisuus, tukkukauppa, logistiikka, cleantech ja palvelut	300	500	500	1 300
Lentoaseman seutu	logistiikka, mukana teollisuus (tällä hetkellä n. 700 työpaikka)	100	300	300	700
Mediapolis	viestintä, kulttuuri	150	150	150	450
Pitkäniemi	hyvinvointi, ympäristö, myös teollisuus, valmistus	300	200	200	700
Tampere keskusta, asemanseutu-TaY	tieteet, sovellukset, yhteiskunta	2 600	3 900	3 900	10 400
Tarastenjärvi, Tampere	ympäristö- ja energialiiketoiminta, cleantech, materiaali- ja palvelut	500	750	100	1 350
Tarastenjärvi, Kangasala	ympäristö- ja energialiiketoiminta, cleantech, materiaali- ja palvelut	500	500	500	1 500
Rusko, Tampere	tieteet, sovellukset, teknologia, TTY:oon tukeutuva, myös teollisuus	500	750	400	1 650
Rusko, Kangasala	tieteet, sovellukset, teknologia, TTY:oon tukeutuva, myös teollisuus		1 000	500	1 500

Profiili/Alue	Tarkennuksia: ominaispiirteitä ja toiminnan painopisteitä	Uudet työpaikat (yks. + julk.)			
		2015-2020	2021-2030	2031-2040	yhteensä 2015-2040
Yritysalueet		3 800	5 550	4 900	14 250
P: Palvelut, toimistot		100	200	200	500
Pikonlinna	sekoittunut: hoiva, terveys, hyvinvointi ja vapaa-aika sekä asuminen	100	200	200	500
P+T (Palvelut, toimistot +Teollisuus, logistiikka, valmistus)		3 200	4 250	3 300	10 750
Lakalaiva		100	100	600	800
Lamminkahka	sekoittunut: toimistot, erikoistavarakauppa, palvelut, myös teollisuus	300	500	200	1 000
Lentoasemantie /läntinen kehätie		400	300	300	1 000
Linnakallio	ml. autokauppaa	700	400	400	1 500
Marjamäki	Tilaa vievät kaupalliset palvelut. Liittyvät osaksi Kuljun lähipalvelukeskusta.	1 100	1 000	600	2 700
Oripohja		50	100	100	250
Sääksjärvi etelä	VT 3:n oikaisu nivoo nykyään pirstoutuneen alueen kokonaisuudeksi. Liittyy myös Sääksjärven aluekeskukseen.	100	1 000	500	1 600
Teivo		150	250		400
Uusi-Kuruntie /Siltatie		300	300	300	900
Vt 12 etelä, Kangasala			300	300	600
T: Teollisuus, logistiikka, valmistus		500	1 100	1 400	3 000
Hankkio		250	400		650
Linnavuori		150	100	100	350
Sääksjärvi pohjoinen, Tampere, Pirkkala	teollisuus ja teknologia, Pirkkalan luvut		100	300	400
Vt 3 oikaisu, Lempäälä, Pirkkala	ks. Linnakallio, ks. Sääksjärvi etelä	100	500	1 000	1 600

Taulukko: Uudet työpaikat toteutuskausittain eri alueprofiileilla.

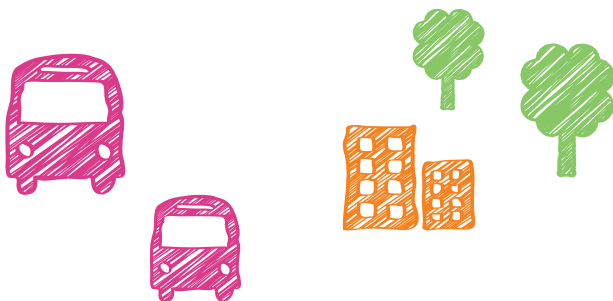
Työpaikkoja yhteensä (kpl/toteutuskausi)					
	2015-2020	2021-2030	2031-2040	Yhteensä 2015-2040	Osuus
Seutukeskus: toimintaa 24/7, monipuolisuus, keskustahakuiset yks. ja julk. työpaikat, asiakasvirrat	1 000	6 000	6 000	13 000	18 %
Aluekeskukset: monipuolisuus, keskustahakuiset yks. ja julk. työpaikat, asiakasvirrat, seutukeskusta edullisemmat toimitilat	2 350	4 350	4 500	11 150	15 %
T&T Osaamiskeskittymä: Tiede ja teknologia, tietointensiivisyys, keskittymien synergia	7 700	13 900	13 250	34 800	48 %
Yritysalueet: teollisuuden palvelut ja toimistot, valmistava teollisuus, logistiikka	3 800	5 550	4 900	14 250	19 %
Yhteensä	14 850	29 800	28 650	73 200	100 %

Liikenne

Liikennejärjestelmää kehitetään vaiheittain asuinalueiden, palveluiden ja työpaikkojen toteutuksen rinnalla. Lähivuosina toteutetaan mm. MAL-hankkeina kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimia kuten seudullisten pääpyöräreittien laadun ja opastuksen kehittäminen. Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä kehitetään myös raitiotien toteutuksen yhteydessä sekä seutu-, alue- ja lähialuekeskusten kehittämiseen liittyen. Kävely ja pyöräily ovatkin ensisijaisia kulkumuotoja keskusten sisäisessä liikkumisessa.

Bussiliikenteen edistämistoimia, kuten pysäkkikatosten uusiminen ja joukkoliikenne-etuisuuksien rakentaminen, toteutetaan lähivuosina mm. MAL-hankkeina. Myös älyliikenteen sovellukset yleistyvät nopeasti ja edistävät joukkoliikennepalveluiden käytettävyyttä. Seuraavan joukkoliikenneuudistuksen yhteydessä vuonna 2016 koko Tampereen kaupunkiseudun bussiliikenteessä otetaan käyttöön kuuden vyöhykkeen taksamalli. Bussiliikenteen kehittämistoimien kustannusarvio on 65 miljoonaa euroa.

Raideliikennejärjestelmän kehittämisessä panostetaan lähivuosina raitiotiejärjestelmän ensimmäiseen toteutusvaiheeseen Hervannasta Tampereen keskustaan. 2020-luvulla raitiotietä laajennetaan Lentävänniemeeseen, TAYS:n kautta Koilliskeskukseen sekä Hatanpäälle. 2030-luvulla raitiotie ulotetaan Pirkkalaan ja Ylöjärvelle. Kokonaisuus voidaan toteuttaa suunniteltua nopeammin, mikä tukisi monipuolista asuntotuotantoa, erityisesti kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen rakentamista. Eri suuntien toteutusjärjestys ja aikataulu tarkentuu suunnittelun edetessä. Rakennesuunnitelmassa kuvatun raitiotiekokonaisuuden kustannusarvio on noin 660 miljoonaa euroa ilman liikennöinti- ja kalustokustannuksia.



Taulukko. Raitiotien kehittäminen rakennesuunnitelmassa

Raitiotien kehittäminen	Toteuttaminen			
	2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-
Keskusta-Hervanta				
Keskusta-Lentävänniemi				
Keskusta-TAYS--Koilliskeskus				
Keskusta-Hatanpää				
Hatanpää-Pirkkala				
Lielahdi-Ylöjärvi				
Hatanpää-Vuores				
Pirkkala-Lentokenttä				
Koilliskeskus-Kangasala				

Lähijunaliikennettä voidaan kehittää nykyisen infrastruktuurin puitteissa varsin pitkään. Nokian ja Lempäälän suunnilla lähijunaliikenteen vuorotarjontaa parannetaan yhteistyössä LVM:n ja VR:n kanssa jo ostoliikenteen sopimuskaudelle 2016–2019. Tiheintä vuorotarjontaa on työmatkaliikenteelle sopivasti aamulla ja iltapäivällä. Vuorotarjontaa voi olla aluksi harvempaa keskipäivällä ja iltaisin. Vuoteen 2030 mennessä Lempäälän ja Nokian suunnilla tavoitellaan hiljaisimpaan aikaan tunnin vuoroväliä ja vuoden 2040 jälkeen puolen tunnin vuoroväliä.

Uusia lähijunaliikenteen seisakkeita avataan vuoteen 2030 mennessä Sääksjärvelle ja Tesomalle ja vuoteen 2040 mennessä Ranta-perkiöön, Kuljuun, Hakkariin sekä Harjuniittyyn, Kalkkuun, Hyhkyyn (ns. Sellun seisake) ja Amuriin. Lakalaivan valtakunnallisen henkilöliikenteen aseman toteutus on ajoitettu 2030-luvulle. Suuremmista investoinneista kiireellisimpiä ovat Tampereen asemakeskuksen kehittämiseen kytkeytyvä henkilöliikenteen ratapihan kehittäminen sekä 2020-luvulle ajoitettu Tampere-Toijala välin 3. raide. Lähijunaliikenteen kehittämisen kustannusarvio ilman liikennöinti- tai kalustokustannuksia on 470 miljoonaa euroa.

Oriveden suunnalla kehitetään taajamajunaliikennettä. Vuorotarjontaa lisätään nykyisestä 3 junaparista 6–7 junapariin vuorokaudessa vuoteen 2040 mennessä. Uusia seisakkeita toteutetaan Ruutanaan, Vatialaan, Hankkioon ja Vuohenojalle 2020-luvulla. Oriveden suunnan kapasiteettia lisätään turvalaitemuutoksilla. Uusien seisakkeiden avaaminen edellyttää suojavälin lyhentämistä ja siten turvalaitemuutokset on osittain ajoitettu jo

2020-luvulle. Taajamajunaliikenteen uusien seisakkeiden ja turvalaitemuutosten kustannusarvio on 15 miljoonaa euroa.

Taulukko. Lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittäminen rakennesuunnitelmassa

Lähijuna- ja taajamajunaliikenteen kehittäminen	Toteuttaminen			
	2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-
Tampereen hlöratapihan kehittäminen ml. välilaituri				
Lempäälän suuntaan 1 h vuoroväli				
Sääksjärven seisake				
3. raide Tampere-Toijala				
Lakalaivan henkilöliikenteen asema, Rantaperkiön, Kuljun ja Hakkarin seisakkeet				
Lempäälän suuntaan 30 min vuoroväli				
Nokian suuntaan 1 h vuoroväli				
Tesoman seisake				
Harjuniityn, Kalkun, Sellun ja Amurin seisakkeet				
Nokian suuntaan 30 min vuoroväli				
2. raide Lielähti-Nokia				
Lähijunaliikenteen varikko				
Oriveden suuntaan 6-7 junaparia/vrk				
Oriveden suunnan turvalaitemuutokset				
Vuohenojan, Hankkion, Vatialan ja Ruutanen seisakkeet				

Katuverkon kehittämistoimista seudullisesti merkittävimpiä ovat jo lähivuosina toteutettavat Tampereen Hämeenkadun kehittäminen ja keskustan kehän toteuttaminen sekä Härmälän, Pereen ja Partolan alueen liikenneverkon kehittäminen. Näiden yhteiskustannus on noin 20 miljoonaa euroa.

Valtakunnallisen tieliikenteen on ennustettu lisääntyvän voimakkaasti. Tampereen kautta kulkee merkittäviä valtateitä, joiden parantamisella on paitsi seudullista myös valtakunnallista merkitystä. Vt 3 on kokonaisuutena merkittävin kehittämiskohde. Sen toteuttaminen aloitetaan kaupunkiseudun ulkopuolelta Hämeenkyrön ohituksella, edeten uusien yhteyksien Ylöjärvi-Hämeenkyrö ja Marjamäki-Pirkkala toteuttamiseen. Kaupunkiseudulla tarvitaan kiireellisimmin Lamminrahkan rakentamisen vaatimia järjestelyitä vt:lle 12 sekä ohitusmahdollisuuksia vt:lle 9 Ruutan ja Oriveden välille. 2-kehän toteutus aloitetaan 2030-luvulla

alkaen Sääksjärven ja lentoaseman välisellä osuudella. Tieverkon parantamisen kustannusarvio kaupunkiseudun alueella on 640 miljoonaa euroa.

Taulukko. Tie- ja katuverkon kehittäminen rakennesuunnitelmassa

Tie- ja katuverkon kehittäminen	Toteuttaminen			
	2015-2020	2021-2030	2031-2040	2041-
Tampereen Hämeenkadun kehittäminen				
Tampereen keskustan kehän kehittäminen				
Härmälän, Partolan, Pereen liikennejärjestelyt				
2-kehä: Pirkkala-Sääksjärvi-Lentola-vt 9				
VT3: Sarankulman lisäkaistat				
VT3: Marjamäki-Kulju-Pirkkala				
VT3: Ylöjärvi-Hämeenkyrö				
VT9: Ruutana-Orivesi välin ohituskaistat				
VT9: nelikaistaistus välillä Alasjärvi-Ruutana				
VT9: nelikaistaistus välillä Ruutana-Orivesi				
VT12: nelikaistaistus Maatila-Nokia				
VT12: Kahtalammin eritasoliittymä				
VT12: Vaitinaron eritasoliittymä				
VT12: Rantaväylän lisäkaistat				
VT12: nelikaistaistus välillä Alasjärvi-Kangasala				
VT12: Lamminrahkan eritasoliittymä ja kaistajärjestelyt Alasjärvi-lamminrahka				

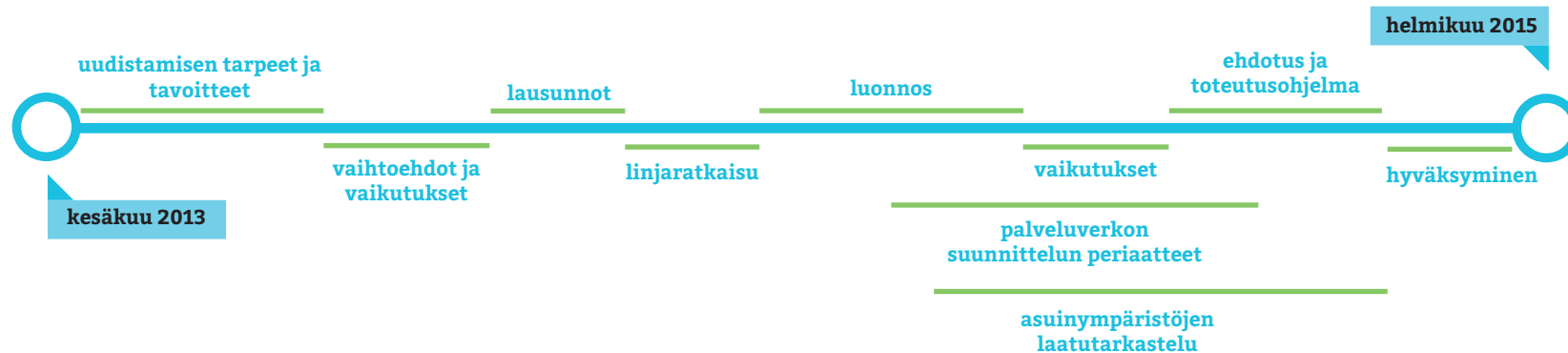
Rakennesuunnitelmassa on ohjelmoitu Pirkanmaan maakunta-kaavassakin esitettävät läntinen ratayhteys ja järjestelyratapihan siirto aikavälille 2030–2040. Läntiselle ratayhteydelle on vielä useita vaihtoehtoisia toteutustapoja, joiden kustannusarviot vaihtelevat 500 miljoonan ja 1,3 miljardin euron välillä. Uuden järjestelyratapihan rakentamisen kustannukseksi arvioidaan 850 miljoonaa euroa.

5. Jatkotoimenpiteitä lähivuosille

1. Kunnat käynnistävät rakennesuunnitelman toteuttamisen kuntakohtaisilla kaavahankkeilla ja maankäytön investointiohjelmilla sekä edistävät rakennesuunnitelmaratkaisujen sisällyttämistä maakuntakaavaan.
2. Sähköistärakennesuunnitelmakarttaa kehitetään toteutuksen ohjelmoinnin ja seurannan välineenä. Tätä varten valmistellaan seudullinen toimintamalli MAL-aineiston ylläpitämiseen ja hyödyntämiseen.
3. Seudulliset maapoliittiset sisältötavoitteet ja välineet päivitetään. Raakamaan hankinnan rinnalla kiinnitetään huomiota keinoihin, jotka tukevat rakennetun ympäristön täydentymistä.
4. Asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamiseksi käynnistetään vuoropuhelu rakennusalan toimijoiden kanssa. Keskustelun lisäksi tarvitaan konkreettisia kumppanuuksia esimerkiksi kaavojen laadinnassa. Lisäksi kartoitetaan menetelmiä asuntotuotannon laadun kehittämiseksi ja hinnan hillitsemiseksi.
5. Liikennejärjestelmätyössä selvitetään raitiotien seudullisen laajentamisen edellytyksiä Pirkkalan, Ylöjärven ja Kangasalan suuntiin.
6. Selvitetään lähijunaliikenteen ja uusien asemapaikkojen toteutuksen edellytyksiä sekä liityntäpysäköintiä.
7. Jatketaan seudullisten pyöräilyn pääreittien suunnittelua ja vaiheittaista toteuttamista.
8. Kunnat huomioivat palveluverkon suunnittelun pääperiaatteet investointipäätöksissään ja palveluverkkoratkaisuissaan. Kunnat laativat tarkemmat palveluverkkolaskelmat kunta-kohtaisen kasvun ennakkointia varten. Palveluverkon toteutusta seurataan seudun työryhmissä.
9. Kunnat toteuttavat palvelukiinteistöjensä rakentamisen ja ylläpidon energiatehokkuustoimia yhteisen mallin pohjalta.
10. Rakennesuunnitelman pohjalta valmistellaan MAL3-aiesopimus. Sopimukseen sisällytetään tärkeimmät rakennesuunnitelmaa 2040 toteuttavat lyhyen aikavälin toimenpiteet. Uuden aiesopimuksen on alustavasti suunniteltu sisältävän maankäytön, asumisen ja liikenteen ohella aiempaa vahvemmin palveluverkkoa ja elinkeinokehitystä tukevia kokonaisuuksia.



Liite 1: Rakennesuunnitelman uudistamisen vaiheet



Kuva: Rakennesuunnitelman uudistamisen päävaiheet.

Rakennesuunnitelman uudistamisen päävaiheet ovat olleet tavoitteiden asettaminen, vaihtoehtojen laadinta, linjaratkaisu, luonnos sekä ehdotuksen ja toteuttamisohjelman laadinta. Seutuhallitus on käsitellyt hankkeen päävaiheet. Rakennesuunnitelma hyväksytään kuntien valtuustoissa alkuvuodesta 2015.

Uudistamisen projektiryhmänä on toiminut kaupunkiseudun maankäyttö ja asuminen -työryhmä (MASTO) ja ohjausryhmänä kuntajohtajakokous. Konsulttitukena on käytetty Pöyry Finland Oy:tä (myöhemmin Ramboll Finland Oy:tä) alikonsulttinaan Trafix Oy. Konsultin työpanos ajoittui projektin käynnistämisestä luonnoksen viimeistelyyn ja vaikutusten arviointiin.

Valmistelua on tehty seutuhallituksen, kuntajohtajien ja seutu-

työryhmien kokouksissa ja työpajoissa. Myös maakuntakaavan ja rakennesuunnitelman yhteensovittamiseksi on pidetty yhteisiä tilaisuuksia. Tilaisuudet on kuvattu tarkemmin rakennesuunnitelman luonnosvaiheen raportissa. Toteuttamisohjelman ovat laatineet seututyöryhmistä kootut pienryhmät ja seutuyksikkö.

Vuoropuhelua sidosryhmien kanssa on käyty kokouksissa ja keskustelutilaisuuksissa, erityisesti ehdotusvaiheen laadintaa käynnistettäessä. Avoin kansalaiskeskustelu järjestettiin Aamulehden ja seutuyksikön yhteistyönä luonnoksen valmistuttua. Eri työvaiheissa tuotettu keskeinen aineisto on siirretty seutuyksikön avoimille internetsivuille. Työvaiheita on esitelty myös kunnallisvaltuustoissa ja seutufoorumissa.

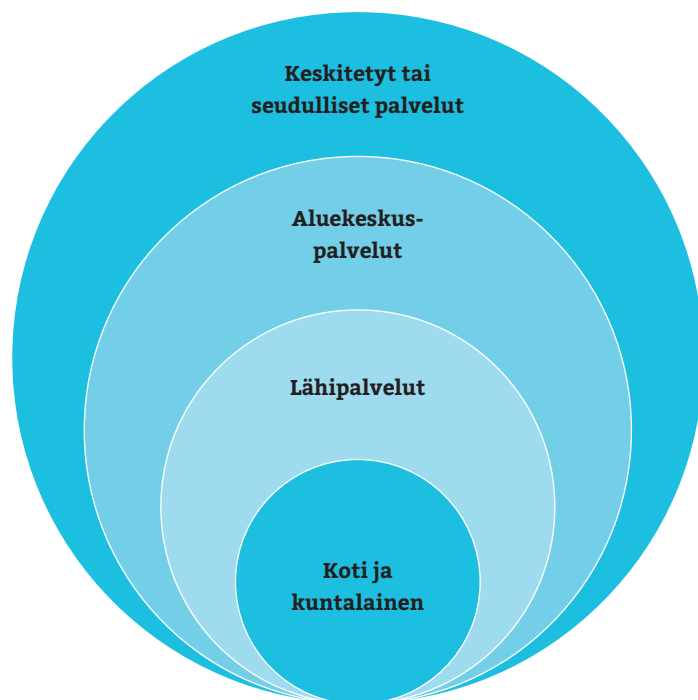
Liite 2: Palveluverkon suunnittelun seudulliset pääperiaatteet



TAMPEREEN
KAUPUNKISEUTU

Palveluverkon suunnittelun seudulliset pääperiaatteet

Sh 27.8.2014



1. Tarve palveluverkon ohjaukseen

Lähtökohta palveluverkon seudullisen ohjauksen tarpeeseen on kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen suunnittelu ja MAL2-aiesopimus, jonka mukaan kunnat laativat seudulliset periaatteet palveluverkon suunnittelulle ja käytölle. Aiesopimuksen mukaan periaatteissa tulee kiinnittää huomiota 1) julkisten ja kaupallisten palvelujen sijainnin synergiaan 2) palvelujen liikenteellisiin vaikutuksiin, erityisesti seudullisesti merkittäviin ja paljon liikennettä synnyttäviin palveluihin ja 3) yhteistyömahdollisuuksiin kuntien rajavyöhykkeillä.

Periaatteilla tuetaan rakennesuunnitelman 2040 tavoitteiden toteutumista

- Varaudumme väestön kasvuun
- Tiivistämme yhdyskuntarakennetta
- Kehitämme keskustoja ja keskuksia
- Parannamme asuinympäristön laatua ja monipuolisuutta
- Vahvistamme elinkeinoelämän kasvua
- Uudistamme liikkumisen tapoja
- Parannamme palvelujen saavutettavuutta

2. Periaatteiden tarkoitus

Seudullisen palveluverkkoperiaatteiden tarkoituksena on ensisijaisesti tukea palvelujen saavutettavuutta kaupunkiseudun keskeisellä alueella. Tällöin tarkastelunäkökulma on **yhdyskuntarakenteellinen** ja vaikuttaa erityisesti liikkumisen ratkaisuihin. Palvelujen sijoittelulla vaikutetaan myös palvelujen taloudellisiin järjestämismahdollisuuksiin kunnissa. Kuntien järjestämisvastuun ulkopuolella olevien palvelujen sijoittumiseen kunnat voivat vaikuttaa niin ikään kaavoituksen keinoin.

Palveluverkkoperiaatteet tukevat palvelujen suunnittelua kaupunkiseudun yhtenäisen taajamarakenteen alueella. Kylien ja muiden taajamien palveluperiaatteet ovat kuntakohtaisia.

Palveluverkkoperiaatteilla voidaan edistää myös seudullista ja kuntalaisille yhtenäisenä näkyvää palvelumalliajattelua ja sen toteutusta. Tämä **toiminnallinen** näkökulma ilmentää tulevaisuuden palveluratkaisujen muutosta, uusia palvelukanavia, monituottajajuutta sekä teknologian ja itsepalvelun lisääntymistä. Palvelumallit voivat myös kehittyä asiakasryhmillä eri suuntiin luoden erilaisia tarpeita palveluverkon fyysiselle rakenteelle.

3. Hyvinvoinnin murros – palvelut muuttavat muotoaan

Palvelujen käyttö on muutoksessa, ja uudet palvelumallit ovat mahdollisuus ratkaista palvelujen kysyntää kustannustehokkain keinoin. Fyysisen palveluverkon rinnalla kehittyvä virtuaalinen palveluverkko, joka tarjoaa itsepalvelun, -seurannan ja automatisoinnin mahdollisuuksia. Tulevaisuuden palvelut voivat myös liikkua asiakkaiden sijaan. Palvelut pyörille -, palvelut kotiin - ja palvelut yhdessä suunnitellen ja toteuttaen -ajattelutavat uudistavat palvelumalleja. Myös itsehoitomahdollisuuksien ja ennaltaehkäisevien palveluiden kehittyminen haastavat perinteiset palveluyksiköt ja fyysisen palveluverkkoajattelun.

Fyysisen palveluverkon kehitykseen vaikuttavat hyvinvointiteknologian muutokset ja arkipäiväistyvät palveluinnovaatiot. Palveluverkon osalta muutosmahdollisuuksia on erityisesti sosiaali- ja terveydenhuollon palveluissa. Siellä palvelukapasiteetin tarve kanavoituu uusiin innovatiivisiin toteutustapoihin. Muutos pirstaloit fyysistä verkkoa kevyiksi mobiili- ja ”walk-in” ratkaisuiksi, jotka liikkuvat tai joita on sijoitettu muiden palveluiden yhteyteen. Vastaavasti erikoishoidon kehittyessä vaativien erikoistointimintojen uskotaan keskittyvän fyysisen palveluverkon osalta entisestään.

Sivistyspalveluissa vaikutukset fyysiseen palveluverkkoon ovat todennäköisesti vähäisemmät. Opetuksen ja päivähoidon palveluissa kasvatuksellinen näkökulma mahdollistaa vain rajallisesti

palveluiden muutoksen, minkä muuttaa fyysistä palveluverkkoa vain vähän. Päiväkotitilojen tarve tulee edelleen lisääntymään, mutta uudenlaiset rakentamisen konseptit tekevät palvelurakennuskannasta joustavampaa. Kulttuuri- ja museotoimessa sekä kirjastotoimialalla virtuaalisten palvelut lisääntyvät edelleen.

Palvelujen tuottajien osalta kehitys etenee suuntaan, jossa kuntalaisten kokonaispalveluita tarjoavat niin julkiset, yksityiset kuin yhteisölliset toimijatkin. Kehitystä vauhdittavat kuluttajattottumukset ja yksityisten palveluiden murros. Yksityisiä hyvinvoinnin ja kaupan alan palveluja kysytään yhä enemmän, mutta samanaikaisesti osa niistäkin siirtyy sähköiseen muotoon paikasta riippumattomaksi. Logistiikan ja liikenteen sujuvuus muuttuu palveluketjussa korostuneen tärkeäksi.

4. Palveluverkon suunnittelun seudulliset pääperiaatteet

4.1 Hyödynnetään olemassa olevaa

Kaupunkiseudun väestönkasvu, noin 115 000 asukasta 2040 mennessä, tarkoittaa kaikissa kunnissa merkittävää painetta palveluja investointisuunnittelulle. Kasvusta aikaisempaa suurempi osa väestönlisäyksestä tulee ikääntymisen kautta, mikä painottaa seniorinäkökulmaa palvelujen järjestämisessä.

Kasvun kohdentaminen ensivaiheessa nykyisen taajamarakenteen ja palveluverkon läheisyyteen vähentää uusien palveluinvestointien tarvetta. Tämä tarkoittaa vahvaa täydennysrakentamista. Olemassa olevan palveluverkon hyödyntämisestä yli kuntarajojen kunnat voivat sopia keskenään tai seudullisesti.

Kasvun hallitsemiseksi kunnat voivat myös uudistaa palvelumallejaan luoden kevyempiä palveluratkaisuja, hyödyntäen teknologiaa ja sähköistä asiointia sekä muiden palveluntuottajien tarjontaa.

4.2 Raja-alueilla ratkaisut yhdessä

Kaupunkiseudun kuntien raja-alueilla on runsaasti täydennysrakentamisen potentiaalia. Alueiden etuna on myös keskeinen sijainti olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa. Tähän asti palvelujen suunnittelu on ollut kuntakohtaista.

Raja-alueiden palvelujen järjestäminen edellyttää kuntien välistä ennakoivaa yhteistyötä. Palvelutarpeet ja sijoittumisvaihtoehdot tulee keskustella jo varhaisessa vaiheessa ennen yksityiskohtaista kaavoitusta ja palveluverkkoa koskevia investointipäätöksiä. Toteutusvaiheessa kuntien välinen sopimusmenettely selkeyttää työn- ja kustannustenjakoa.

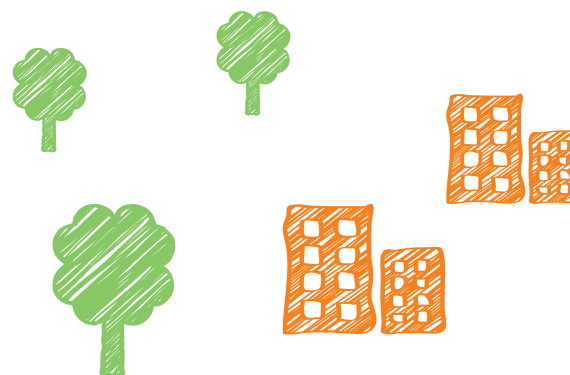
4.3 Palveluja kootaan keskuksiin

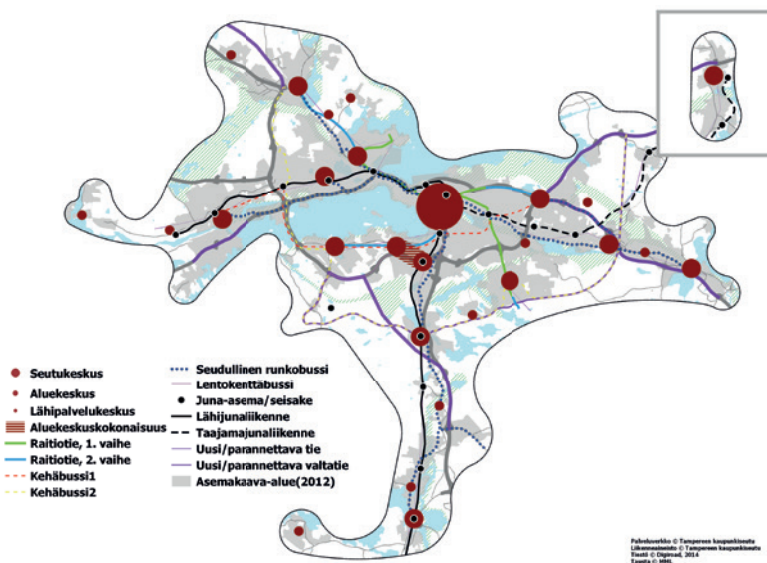
Kuntalaisten palvelut muodostuvat päivittäin käytettävistä lähipalveluista, laajemman väestöpohjan alueellisista palveluista ja harvemmin käytettävistä keskitetyistä palveluista. Palveluyksiköt kootaan vastaavasti eritasoihin keskuksiin tulevan väestöpohjan mukaisesti. Palvelut aiheuttavat paljon liikkumisen tarvetta, jota voidaan vähentää sijoittamalla palvelut hyvät liikenneyhteydet tarjoaviin keskuksiin.

Aluekeskukset ovat ensisijaisia sijoituspaikkoja palveluille. Ne ovat toiminnoiltaan monipuolisia ja liikenteen solmukohtina tukevat kestäviä tapoja asiointiliikenteessä. Lähipalvelukeskukset tarjoavat suppeammat mutta päivittäin käytettävät palvelut. Vaikka lähipalvelut ovat helposti saavutettavia, eivät niiden taloudelliset järjestämismahdollisuudet ja tarjottava laatutaso ole aina riittäviä. Tämän vuoksi palvelujen kokoaminen väestöpohjaltaan laajempiin keskuksiin on tarpeen. Keskusten rinnalle syntyy toimipaikoista riippumattomia virtuaalisia palveluja.

Taulukko: Rakennesuunnitelman 2040 keskus- ja palveluverkko

Seutukeskus	Aluekeskukset	Lähipalvelukeskukset
Tampere	Hervanta Koilliskeskus Lielähti Tesoma Lakalaiva-Härmälä-Partola	Vuores Kaukajärvi Ojala-Lamminrahka
	Ylöjärvi	Siivikkala Mäkkylä-Teivaala Metsäkylä
	Nokia	Harjuniitty Siuro
	Pirkkala	
	Lempäälä Sääksjärvi	Hakkari-Moisio Kulju
	Kangasala Lentola	Ojala-Lamminrahka Suorama
	Orivesi	
		Vesilahden kirkonkylä





Kuva: Palveluverkon saavutettavuus rakennesuunnitelmassa 2040.

4.4 Palvelut viihtyvät vierekkäin

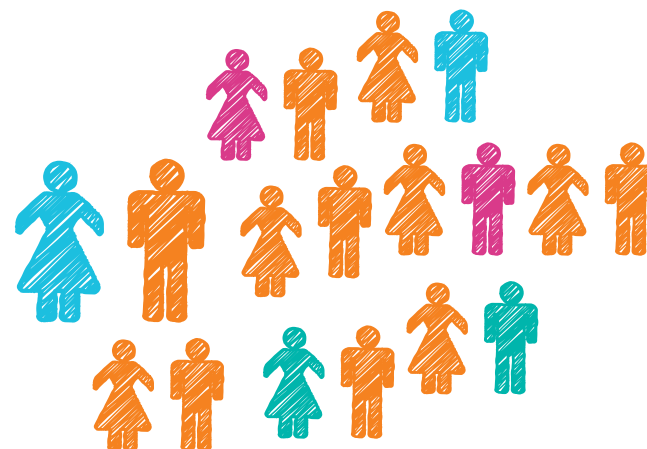
Palvelujen kokoaminen keskuksiin luo kuntalaisille monipuoliset asiointiedellytykset yhdellä kertaa. Vierekkäisyys mahdollistaa myös yksityisen ja julkisen palvelun synergian sekä taloudellisten hyötyjen tavoittelun. Kaupalliset ja kunnalliset palvelut palvelevat samoja kuntalaisia ja vierekkäin sijoitettuna ne vähentävät liikkumisen tarvetta.

Palveluverkon ytimenä toimivissa monipalvelukeskuksissa on tarjolla laadukasta ja useisiin tarpeisiin vastaavaa palvelua eri toimijoiden taholta. Monipalvelukeskukset ovat myös uusien palvelumallien toteuttamisalustoja. Monipalvelukeskuksia toteutetaan tärkeimpiin aluekeskuksiin, joiden väestöpohja luo edellytykset myös hyvälle kaupalliselle tarjonnalle. Kokoamalla useita palveluita vahvempiin kokonaisuuksiin voidaan luopua erillisistä pienistä yksiköistä.

4.5 Asiakkaan valinnalla lisää tyytyväisyyttä

Valinnan vapaus ja palvelujen käyttö yli kuntarajojen lisääntyvät asteittain lainsäädännön kautta. Kuntien tavoitteena on myös omaehtoisesti vähentää kunta- ja hallintorajojen merkitystä kuntalaisten päivittäisessä asioinnissa kaupunkiseudulla. Valinnan mahdollistamisella voidaan lisätä asiakkaan kokemaa tyytyväisyyttä.

Valinnanvapauden tukeminen edellyttää kunnilta palvelukapasiteetin joustavuutta. Palvelujen asiakaslähtöisyyttä ja joustavuutta kuntien välillä voidaan tukea eri keinoin, mm. yhtenäistämällä palveluprosesseja ja -tuotteita. Täyden valinnanvapauden tarjoaminen edellyttää menettelyn sopimista myös kysynnän ja tarjonnan epätasapainotilanteissa.



4.6 Yhteinen verkkovisio ohjaa palvelujen kehittämistä

Rakennesuunnitelma yhdenmukaistaa palveluverkkoajattelua kuntien välillä kuvaamalla palvelurakennetta keskusverkon ja liikkumisen näkökulmasta. Seudullista palvelunäkemyistä vahvistaa palvelujen ryhmittely niiden luonteen, etäisyyden ja käytötiheyden pohjalta. Yhteinen visio palvelujen sijoittelusta tukee kuntien päätöksentekoa ja palveluviestintää kuntalaisille.

Osa yhteistä visiota on myös tulevaisuuden uudet palvelumallit, jotka tuotetaan ja kulutetaan osin nykyisenkaltaisen fyysisen verkon ulkopuolella. Tulevaisuudessa asiakkailla itsellään on kasvava rooli palvelutapahtumassa.



Taulukko: Kuntapalvelujen ryhmittelyä

Ominaista	LÄHI, ARKI, USEIN	ALUE, MONIPUOLINEN, KESKUSHAKUINEN	KESKITETTY, ERITYINEN, HARVOIN
Määrite	Palvelua käytetään toistuvasti, turvallinen saavutettavuus on tärkeää	Pääosa väestöstä ei käytä palvelua päivittäin tai palvelu vaatii laajemman väestöpohjan	Erityisosaamista ja seudullista tai maakunnallista väestöpohjaa edellyttävä palvelu
Sisältö	Kotiin annettavat palvelut Varhaiskasvatus Esi- ja perusopetus (1-6) Arkiliikuntapaikat Kouluterveydenhuolto	Kirjasto Perusopetuksen vuosiluokat (7-10) Vapaa sivistystyö Terveyskeskukset ja -asemat Äitiys- ja lastenneuvola Yleislukiot ja ammatillinen koulutus Uima-, jää-, liikuntahalli Perussosiaalityö Lastensuojelu Virastopalvelut	Erikoissairaanhoito Sosiaalipäivystys Lastensuojelu Edunvalvonta Erityisvarhaiskasvatus ja muu erityisopetus Toisen asteen erikoistunut koulutus Aikuiskoulutus Kansainväliset koulut Ammattimaiset kulttuuri- ja urheilulaitokset

Kuva: Tampereen kaupunkiseudun Palveluvision 2040.