

LAMMINRAHKAN OSAYLEISKAAVA

RAPORTTI 1. YLEISKAAVASUUNNITTELUN LÄHTÖKOHTIA 14.6.2011

Esipuhe

Lamminrahkan uuden asuin- ja työpaikka-alueen osayleiskaavasuunnittelu käynnistyi vuoden 2011 alussa. Jo tätä ennen on alueen suunnittelussa kuljettu pitkä polku; Lamminrahkan alueen kehittämismuutosten pohdinta alkoi jo vuosituhannen alussa yhteistyössä Tampereen Ojalan alueen maankäytön suunnitteluvaihtoehtojen kanssa.

Kuntarajan Tampereen puolella Ojalan alueen osayleiskaavasuunnittelu on edennyt ja yleiskaavan luonnosvaihtoehdot sekä niihin liittyvä laajahko vaikutusten arviointi tulevat nähtäville myöhemmin tänä vuonna. Tähän raporttiin on koottu Lamminrahkan osalta alueen suunnittelun tähänastiset vaiheet, käynnistyneen yleiskaavasuun-

nittelun lähtökohdat ja tavoitteet sekä vielä ratkaisemattomia suunnittelukysymyksiä, joista keskeisimmät liittyvät joukkoliikenteen järjestämiseen sekä kuntien yhteistyöhön palvelujen järjestämisessä.

Lamminrahkan alueesta on kehitetty neljä Ojalan osayleiskaavasuunnitelmiin sovitettua alustavaa luonnosvaihtoehtoa. Alustavat luonnosvaihtoehdot ovat luonteeltaan rakennemallityyppejä ja ne ovat pohjana tarkemmalle jatkosuunnittelulle, Kangasalan ja Tampereen suunnitelmien yhteensovittamiselle sekä keskustelulle mm. palvelujen sijoittumisesta, liikenteen ratkaisuista sekä alueen ilmeestä ja imagoista.

Jenni Joensuu-Partanen
yleiskaavasuunnittelija

Markku Lahtinen
kaavoitusarkkitehti

Sisällysluettelo

Suunnittelun aiemmat vaiheet 2003-2009	4
Ojala-Lamminrahkan yleissuunnitelma v. 2003-2004	4
Jatkosuunnittelu 2006-07, kuntarajan siirto 2009	5
Lamminrahkan yleinen arkkitehtuurikilpailu v. 2008-09.....	6
Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma ja osayleiskaavasuunnittelun käynnistäminen	6
Selvitykset suunnittelussa	7
Lamminrahkan suunnittelun tavoitteita sekä ratkaistavia suunnittelukysymyksiä	7
Lamminrahka asuin ympäristönä ja työpaikka-alueena	7
Joukkoliikennemuodot ja katuyhteydet vielä ratkaisematta	8
Ojalan ja Lamminrahkan aikatauluerot vaikeuttavat kuntien palveluyhteistyötä	8
Virkistystarpeet ja alueiden välinen vihervyöhyke	10
Lamminrahkan alustavat luonnosvaihtoehdot	10
A ”Läntinen”	11
B ”Lähijuna”	11
C ”Keskeinen”	12
D ”Ratikka lännestä”	12
Joustava yleiskaavasuunnittelu	13

Suunnittelun aiemmat vaiheet 2003-2009

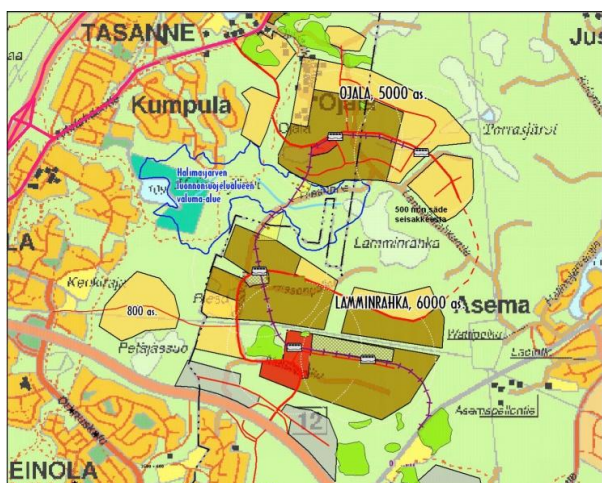
Lamminrahkan alueen rakentamismahdollisuuksia on selvitetty noin 10 vuoden ajan, kun suuri ja rakentamaton metsäalue Tampereen ja Kangasalan rajan molemmin puolin arvioitiin edulliseksi kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteessa. Tampereen kaupunki oli aloittanut Ojalan osayleiskaavan laatimisen v. 1996.

Ojala-Lamminrahkan yleissuunnitelma v. 2003-2004

2000-luvun alussa käynnistettiin Kangasalan ja Tampereen yhteistyö, jonka pohjalta valmistui Ojalan ja Lamminrahkan maankäytön kehittämissuunnitelma v. 2004. Kehittämissuunnitelmaa varten laadittiin selvityksiä ja laadittiin kolme

vaihtoehtoista rakennemallia, joiden vaikutuksia arvioitiin. Rakennemallivaihtoehtoja arvioitiin mm. auto- ja joukkoliikenteen, arvokkaiden luontokohteiden, virkistysalueiden ja –reittien sekä asukkaiden arkielämän osalta. Kustannuksia vertailtiin liikenneverkon, kunnallistekniikan sekä palvelujen järjestämisen osalta.

Nykyiset suunnitelmat pohjautuvat asukasmäärältään lähinnä tuolloin esitettyyn vaihtoehtoon 2, vaikkakin pikaraitiotiestä on luovuttu. Yleissuunnitelmavaiheessa vertailtiin Kangasalan osalta Saarenmaan aluetta Ojala-Lamminrahkan kanssa vaihtoehtoisena kaupunkiseudun kasvusuuntana. Ojala-Lamminrahka arvioitiin Saarenmaata edullisemmaksi kasvusuunnaksi.



Kuva: Ojalan ja Lamminrahkan yleissuunnitelman vaihtoehto 2, v. 2004.

Olennaisiksi kuntien yhdessä suunniteltaviksi asioiksi nousivat esiin virkistysalueiden ja –reittien varaaminen, arvokkaiden luontokohteiden suojelu ja liikennejärjestelmän suunnittelu. Alueiden etäisyys kuntakeskuksista arvioitiin niin suureksi, että toimivan joukkoliikenteen järjestäminen on hankalaa.

Yleissuunnitelman ja selvitysten pohjalta Pirkanmaan 1. maakuntakaavaan varattiin Ojalan ja Lamminrahkan alueet taajamatyyppiselle rakentamiselle (A) ja niiden välinen alue virkistysalueeksi (V). Taajamien yhteyteen on virkistysalueiksi osoitettu ekologisesti merkittäviä alueita sekä tärkeitä ekologisia yhteyksiä. Maakuntakaava vahvistettiin v. 2007.



Kuva: Ote Pirkanmaan 1. maakuntakaavasta. Lamminrahkan osayleiskaava-alue on rajattu punaisella.

Jatkosuunnittelu 2006-07, kuntarajan siirto 2009

Kangasalan sekä Kangasalan ja Tampereen Ojala-Lamminrahka –työryhmät arvioivat alueiden maankäytön vaihtoehtoja ja kuntarajan siirtämistä alueiden toteuttamisen helpottamiseksi. Rajan siirto, jossa 156 ha maata siirrettiin Kangasalan kunnasta osaksi Tampereen kaupunkia ja tulevaa Ojalan aluetta, toteutui v. 2009.

Tutkija Markku Lankinen selvitti aiempien yleissuunnitelmavaihtoehtojen perusteella alueen rakentamisen kuntataloudellisia vaikutuksia. Alueen rakentamisen kustannuksia ja tuottoja selvitettiin maanhankinnan, liikenneyhteyksien, kunnallistekniikan, energian, julkisten palvelujen sekä verotulojen ja muiden maksujen osalta. Kustannusarvioiden perusteella alueen rakentaminen on Kangasalan kunnalle taloudellisesti järkevää, vaikka investoinnit yhdyskuntatekniikkaan ja palveluverkkoon ovat yli 60 milj. euroa.

Kangasalan kunnan työryhmä ehdotti seuraavia asioita huomioitavaksi jatkosuunnittelussa:

- Lamminrahkaa ei suunnitella väljänä omakotialueena, koska silloin ei voitaisi järjestää alueelle hyviä joukkoliikenneyhteyksiä tai lähipalveluja. Omakotiasutuk-



Kangasalan ja Tampereen työryhmä esitti v. 2007 lisäksi, että kunnat toteuttavat yhteisesti Lahdentien eritasoliittymän ja asuinalueiden välisen kadun, joiden kustannukset olivat v. 2007 kustannustasossa n. 4,5 milj. euroa. Kunnat vastaavat kustannuksista puoliksi. Molemmat kunnat laati-

sen lisäksi alueelle on tarpeen rakentaa kaupunkimaisempaa ns. tiivis-matala – asutusta sekä pienkerrostalokortteleita.

- Ojalan ja Lamminrahkan suunnittelussa ja toteuttamisessa tarvitaan molempia kuntia hyödyttävää yhteistyötä.
- Alueen maapohja hankitaan kokonaisuudessaan kunnan haltuun ennen rakentamisen käynnistämistä, jotta rakentaminen voidaan toteuttaa vaiheittain yhdyskuntatekniikan ja palvelujen kannalta järkevinä kokonaisuuksina.
- Aluetta rakennettaessa käytetään kumppanuushankkeita, jolloin yksityinen taho vastaa osasta investointeja. Kumppanuusperiaatetta voidaan käyttää esim. asuinkortteleita, teknisiä verkostoja tai julkisia tiloja rakennettaessa.
- Alueen suunnitteluvaihtoehtojen konkretisoimiseksi ja imagon luomiseksi olisi hyvä järjestää suunnittelukilpailu. Ryhmän esittämä arkkitehtuurikilpailu järjestettiin v. 2008-2009 ja yleiskaavasuunnittelu on käynnistetty kilpailun voittaneen suunnitelman pohjalta.

Kuva. Kaupunkipientaloja Helsingin Malminkartanossa. Lähde: Helsingin kaupunki, kiinteistöviraston tonttiosasto (2005). Malminkartanon kaupunkipientalot.

vat alueilleen yleiskaavat, suunnittelu tehdään samanaikaisesti ja yhteistyössä.

Joukkoliikenteessä pyritään alueet yhdistämään joukkoliikennetkaisuun. Palvelut (päivähoito, koulu, terveydenhuolto, virkistysreitti) pyritään järjestämään yhteistyössä. Lisäksi sovitin yhteistyöstä vesihuollon järjestämisessä.

Lamminrahkan yleinen arkkitehtuurikilpailu v. 2008-09

Lamminrahkan jatkosuunnittelua varten etsittiin vaihtoehtoisia ideoita ja näkemyksiä v. 2008-09 järjestetyn aatekilpailun avulla. Kilpailussa tavoitteeksi asetettiin kaupunkimaisesti toimivan, palveluja tarjoavan, mutta silti luonnonläheisen asuin- ja työpaikka-alueen muodostaminen.

Kilpailuun osallistuneet työt antoivat ajatuksia asutorakentamisen tavasta, asuin- ja työpaikka-

alueiden kytkeytymisestä toisiinsa, alueen keskuksen sijoittumisesta ja ominaispiirteistä sekä liikenneyhteyksien järjestämisestä.

Yleiskaavasuunnittelu on käynnistetty kilpailun voittaneen suunnitelman pohjalta. Kilpailun jälkeä rakennesuunnitelmatyössä alueen joukkoliikennejärjestelmä vaihtui lähijunasta raitiotieksi. Koska joukkoliikenteen muodosta ja aikataulusta ei toistaiseksi ole tehty päätöksiä, osayleiskaava-vaihtoehtoja laaditaan ratikkaan, lähijunaan ja bussiin perustuen.

Kuva: 1. palkinnon voittanut Serum arkkitehdit Oy:n suunnitelma "PLUS", joka on rakenteeltaan verkostomainen ja suunnitelmassa joustava.



Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma ja osayleiskaavasuunnittelun käynnistäminen

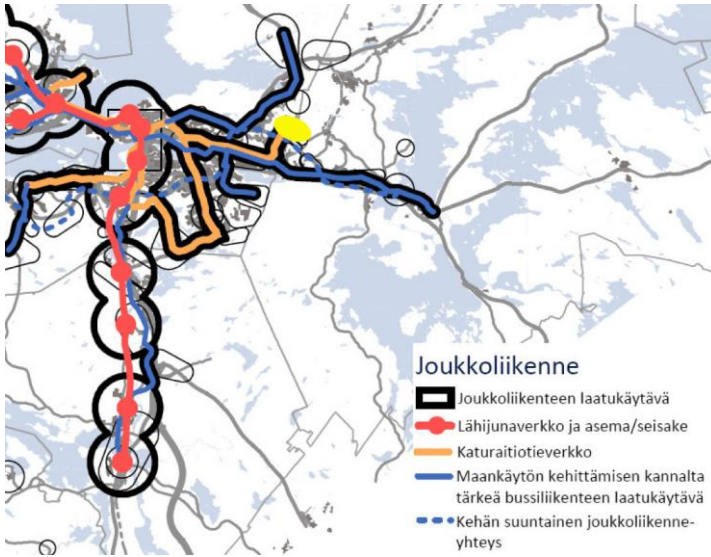
Keväällä 2010 hyväksytyssä rakennesuunnitelmassa linjattiin seudullisesti tärkeitä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitteluun ja toteuttamiseen liittyviä asioita:

- kaupunkiseudun kasvu ohjataan keskuksiin ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle
- nykyistä yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja täydennetään
- edistetään arkielämän sujuvuutta; lähipalvelujen hyvää saavutettavuutta ja joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn roolia asioinnissa
- maankäytön ohjauksella edistetään kestävä kehitystä ja ilmastonmuutoksen hillitsemistä
- varataan elinkeinoelämän kannalta edullisia alueita työpaikoille ja teollisuudelle

- lähiluonto ja yhtenäinen viherverkko parantavat elinympäristön laatua
- liikennejärjestelmää suunnitellaan kokonaisuutena. Joukkoliikenteen ja lyhyillä välimatkoilla kevyen liikenteen osuutta lisätään ja henkilöautoliikenteen osuuden kasvu pysäytetään.

Rakennesuunnitelmassa Lamminrahkaan hahmoteltiin raitiotieyhteys Tampereen keskustasta Sammon valtatieä myöten Hankkion alueen kautta.

Lamminrahkan yleiskaavasuunnittelu käynnistettiin rakennesuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Osayleiskaavan viranomaisneuvottelu järjestettiin 16.2.2011 ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 2.-31.5.2011. Tampereen kaupungin kanssa on järjestetty yhteisiä suunnittelukokouksia.



Kuva: Tampereen kaupunkiseudun rakenne-
suunnitelman tärkeimmät joukkoliikennereitit.
Lamminrahka on värjätty keltaisella.

Selvitykset suunnittelussa

Lamminrahkaa koskevia selvityksiä on laadittu suunnittelun eri vaiheissa. Selvitysaineistoa sisältyy aiempiin suunnitteluraportteihin ja lisäksi on laadittu erillisselvityksiä laadittu luonnonoloista ja maisemasta. Arkkitehtuurikilpailun lisäksi Lamminrahkan tulevaisuutta on ideoitu kahdessa arkkitehtuurin alan diplomityössä.

Parhailaan ovat käynnissä vt 12:n eritasoliittymää sekä seudullista lähijunaliikennettä koskevat selvitykset. Ojala-Lamminrahka-Nurmi-Sorila-Tarastenjärvi-Ruutana –aluekokonaisuus on valittu v. 2011 käynnistyvän MAL-verkoston yhdyskuntarakenteen ja palveluverkon yhteensovittamishankkeeseen. Lisäksi Lamminrahka saatetaan liittää osaksi hanketta, jossa selvitetään, miten asuinalueiden suunnittelussa ja rakentamisessa käytettävien keinoin voidaan ehkäistä nuorten syrjäytymistä.

Lamminrahkan suunnittelun tavoitteita sekä ratkaistavia suunnittelukysymyksiä

Lamminrahka asuin ympäristönä ja työpaikka-alueena

Lamminrahkan suunnittelun tavoitteet ovat muotoutuneet Ojala-Lamminrahka – yleissuunnittelussa, arkkitehtuurikilpailussa ja kaupunkiseudun rakennemallityössä. Tavoitteena on pikkukaupunkimainen, palveluiltaan toimiva ja ympäristöltään viihtyisä asuin- ja työpaikka-alue, jossa asukkaiden arki on sujuvaa.

Asukasmäärä on riittävä hyvien joukkoliikennedyhteyksien muodostamiseen ja rakentamisalueet suhteelliset tiiviitä, jotta kortteleiden sisä- ja ulkopuolella säilytetään reilummat, yhtenäiset lähivirkistysalueet. Asuinalueiden viihtyisyyden kannalta tärkeää on virkistysreittien ja ekologisten yhteyksien jatkuvuus.

Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti Lamminrahkan suunnittelussa tavoitellaan energiatehokkuutta, edistetään joukkoliikenteen,

kävelyn ja pyöräilyn osuutta asioinnissa sekä vähennetään henkilöauton käytön tarvetta arkielämässä. Työpaikat ja palvelut sijaitsevat hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella. Suunnitteluratkaisut ovat kestäviä myös yhdyskuntatalouden kannalta.

Lamminrahkan alue on maastonmuodoiltaan vaihtelevaa ja pohjoisosasta jyrkkäpiirteistäkin. Maisemallisesti voisi olla viehättävää jättää korkeimmat laet ja suonotkelmat rakentamatta ja korostaa niiden asemaa maisemassa.

Suunnittelun aiemmissa vaiheissa on alueen ohjeelliseksi asukasmääräksi esitetty n. 5000-8000 asukasta. Asukasmäärä täsmentyy suunnittelun edetessä ja mm. joukkoliikenneratkaisujen myötä. Mikäli joukkoliikenne hoidetaan kokonaan busseilla, on asukasmäärätavoitteen perusteltua jäädä raideliikenteeseen pohjautuvia suunnitelmia alhaisemmaksi.

Arkkitehtuurikilpailussa työpaikkarakentamisen tavoitteeksi asetettiin n. 80 000 – 100 000 km² tehokkuusluvulla $e = 0,4$. Työpaikkakorttelit voisivat muodostaa Lahdentien varteen asutusta liikenteen melulta ja pölyltä suojaavan vyöhykkeen.

Joukkoliikennemuodot ja katuysteudet vielä ratkaisematta

Rakennesuunnitelmassa linjatun raitiotieliikenteen toteuttamisesta ei toistaiseksi ole tehty päätöksiä. Tampereen kaupunki päättäneen tämän vuoden aikana ensimmäisen ratikkalinjan suunnittelun jatkamisesta. Mikäli suunnittelua jatketaan, on Lamminrahkan raitiolinjan toteutuminen todennäköisempää.

Ojala ja Lamminrahka olisivat Vuoreksen ohella kaupunkiseudun tärkeimpiä uusia asuin- ja työpaikka-alueita ratikkalinjan varrella. Lamminrahkan raitiotie on ajateltu toteutettavaksi 2020-luvun aikana. Mikäli toteutuminen viivästyy, hoidetaan joukkoliikenne bussilinjoilla.

Mikäli raitiotieliikenne ei ollenkaan toteudu, ei voida pitää mahdollisena lähijunaliikenteen käynnistämistä Jyväskylän radalla. Mikäli kumpikaan raideliikennevaihtoehdoista ei toteudu, hoidetaan Lamminrahkan joukkoliikenne bussilinjoilla.

Lamminrahka voisi olla useamman bussilinjan solmukohta. Solmukohdan tulisi sijaita Lamminrahkan palvelujen ja työpaikkojen läheisyydessä. Osa bussilinjoista voisi olla Lahdentietä kulkevia nopeita ”pikalinjoja” Tampereen keskustaan. Koska joukkoliikenteen muodosta ja aikataulusta

ei toistaiseksi ole tehty päätöksiä, osayleiskaava-vaihtoehtoja laaditaan niin ratikkaan, lähijunaan kuin bussiin perustuen.

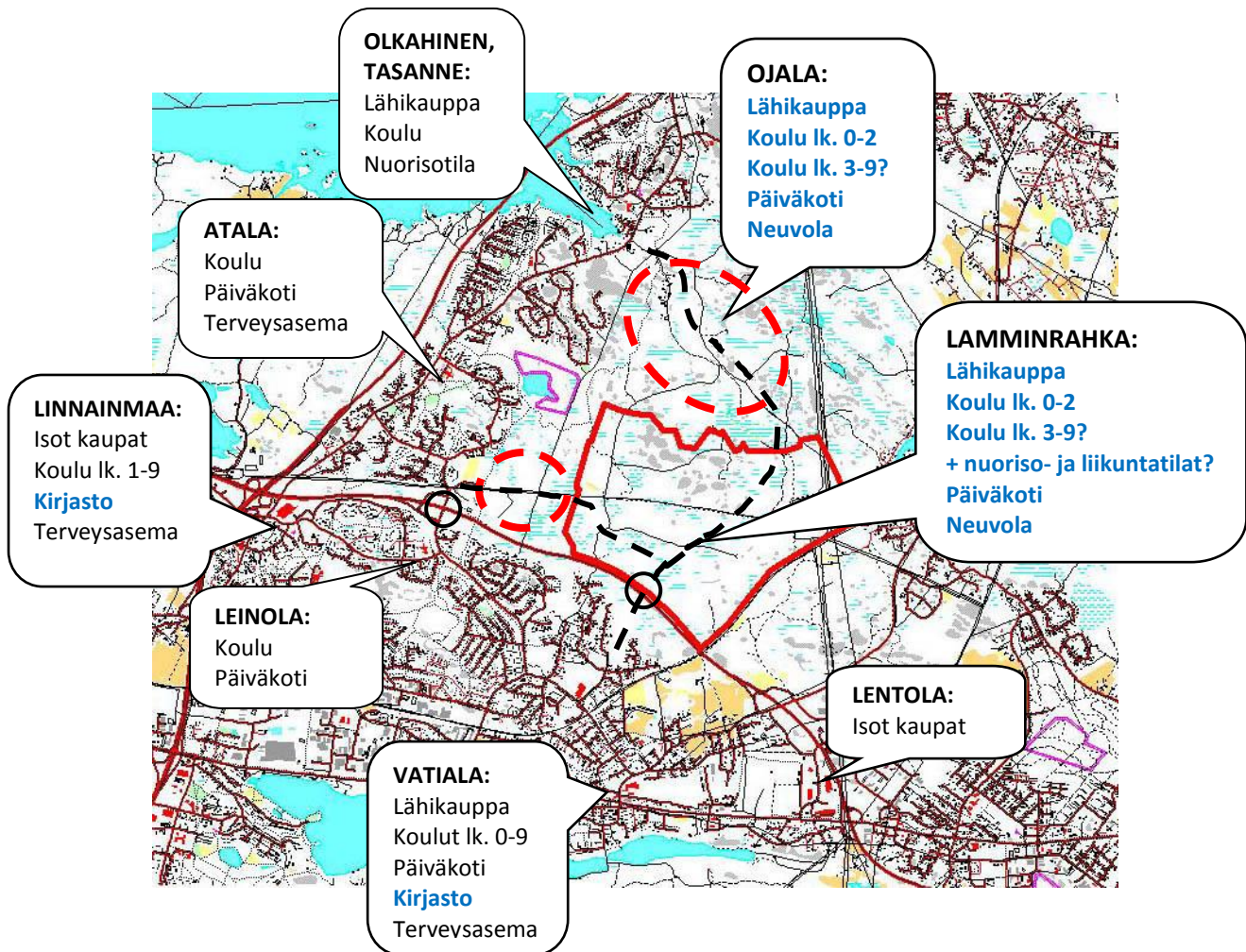
Käynnissä olevassa vt 12:n eritasoliittymän selvityksessä kartoitetaan vaihtoehtoja, kuinka Ojala-Lamminrahkan auto- ja joukkoliikenteen yhteydet Lahdentielle ja edelleen tärkeimpiin liikkumissuuntiin järjestetään.

Yksi Lahdentien kehittämisspolku voisi olla tien kehittäminen bulevardityyppisenä väylänä, jossa nopealle linja-autoliikenteelle on omat kaistansa ja katutila on kaupunkimootoritietä rajatumpi ja kaupunkimaisempi. Lahdentien kehittäminen kaupunkimootoritienä saattaa lisätä henkilöauton käyttöä joukkoliikenteen sijasta. Lamminrahkan sisäiset liikenneyhteydet suunnitellaan siten, että asiointi on vaivattominta kävellen tai pyöräillen.

Ojalan ja Lamminrahkan aikatauluerot vaikeuttavat kuntien palveluyhteistyötä

Ojala-Lamminrahka –suunnittelukokouksissa on hahmoteltu julkisten palvelujen verkkoa kuntarajan molemmin puolin. Sekä Lamminrahkaan että Ojalaan on ajateltu tarvittavan päivähoito- ja alkuopetuspalvelut sekä neuvolapalveluita.

Alueiden yhteinen asukasmäärä, n. 10 000 – 12 000 as., olisi sopiva yhteiselle yhtenäiselle peruskoululle (luokat 3-9). Yhtenäiskoulun yhteyteen sopisivat luontevasti myös liikunta- ja nuorisotilat. Lähimpien kirjastojen ja terveyspalvelujen on ajateltu sijoittuvan Vatialaan ja Linnainmaalle. Lamminrahkan työpaikkarakentaminen voi synnyttää alueelle myös terveyspalveluita.



Kuva: Ojala-Lamminrahkan sekä lähialueiden palvelut. Nykyiset palvelut mustalla, suunnitellut palvelut sinisellä. Mahdollisia joukkoliikenne- ja/tai kokoojakatuhyteyksiä on piirretty mustalla katkoviivalla.

Tämän hetken suunnitelmien mukaan Ojalan ja Lamminrahkan rakentamisaikatauluissa on huomattava ero; Tampere tavoittelee Ojalan ja Risson alueiden valmistumista vuoteen 2020 mennessä, kun taas Kangasala on asettanut tavoitteeksi Lamminrahkan rakentamisen aloittamisen v. 2019 ja alueen valmistumisen 2030-luvulla.

Lamminrahkan rakentaminen on ajateltu toteutettavan vaiheittain siten, että rakentamisen alkaessa valmiina ovat valtatie eritasoliittymä, pääkatu sekä vesihuolto- ja kaukolämpöverkosto.

Päivähoito- ja koulupalveluita on tarkoitus rakentaa sitä mukaa, kun alueen asukasmäärä kasvaa riittäväksi. Päivähoidon ja alkuopetuksen tilojen rakentaminen voisi olla ajankohtaista n. vuonna 2025 ja ylempien luokkien koulun vuonna 2030. Tätä ennen lamminrahkalaiset voisivat käyttää Vatialan palveluita. Tämä tulee ottaa huomioon Vatialan palveluiden suunnittelussa

semmin kun samanaikaisesti myös Vatialan asukasmäärän on tarkoitus kasvaa.

Esitetyillä aikatauluilla ei koko Ojala-Lamminrahkan aluetta palvelevan yhtenäisen peruskoulun (lk 3-9) sijoittuminen Lamminrahkaan ole todennäköistä, vaan Tampere järjestää koulupalvelunsa muulla tavoin. Mahdollisia tapoja ovat esim. Ojalan oppilaiden sijoittaminen ympäröivien alueiden kouluihin tai suuremman koulun rakentaminen Ojalaan.

Alla olevaan taulukkoon on arvioitu Lamminrahkan asukasmäärän sekä asukkaiden ikärakenteen kehittymistä alueen rakentamisen myötä. Arviot perustuvat Tilastokeskuksen v. 2009 laatimaan väestöennusteeseen sekä Tampereen Vuoreksen alueen suunnittelussa käytettyyn väestöennusteeseen.

Lamminrahkan rakentamisen on ajateltu alkan v. 2019. V. 2030 alueella olisi n. 5500 asukas-

ta ja v. 2040 8000 asukkaan alue olisi kokonaan rakennettu. Aluksi koululaisten ja ikäihmisten määrän arvioidaan olevan pienempi kuin muualla

Kangasalan taajamassa, mutta heidän osuutensa alueen asukkaista kasvaa ripeästi parin vuosikymmenen aikana.

	Väestö yht.	Lapset 0-6 v:	Koulul. 7-15 v:	16-64 v:	Ikäihm. 65- v:
Lamminrahka 2015	-	-	-	-	-
Lamminrahka 2020 (+muutos 2015-20)	500 (+500 as.)	60 lasta (12%) +60 lasta	45 koulul. (9%) +45 koulul.	375 (75%) +375	20 ikäihm. +20 (4%)
Lamminrahka 2030 (+muutos 2020-30)	5500 (+5000 as.)	715 lasta (13%) + 655 lasta	495 koulul. (9%) +450 koulul.	3905 (71%) +3530	385 ikäihm. +350 (7%)
Lamminrahka 2040 (+muutos 2030-40)	8000 (+2500 as.)	960 lasta (12%) +245 lasta	880 koulul. (11%) +385 koulul.	5440 (68%) +1535	720 ikäihm. +225 (9%)

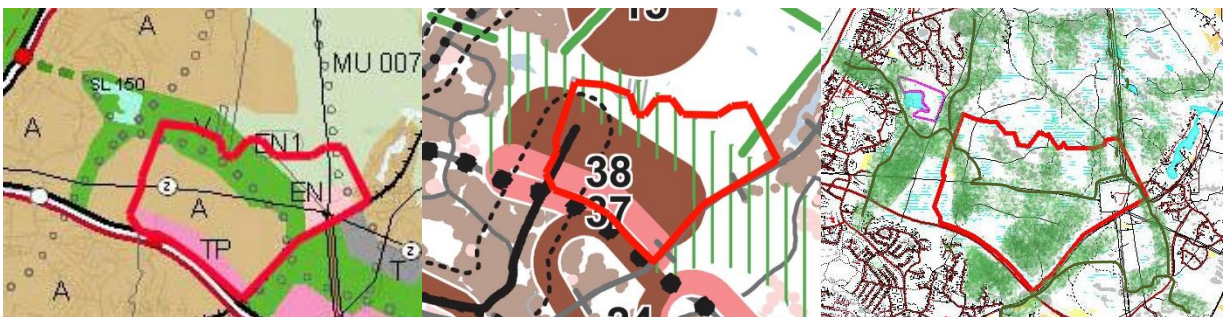
Taulukko: Arvio Lamminrahkan asukasmäärän kasvusta sekä asukkaiden ikärakenteesta alueen rakentuessa v. 2019-2040.

Virkistystarpeet ja alueiden välinen vihervyöhyke

Maakuntakaavassa ja kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa on Lamminrahkan ja Ojalan väliin osoitettu selkeä, asuinalueita toisistaan erottava vihervyöhyke. Jo nykyisin metsäinen Ojala-Lamminrahkan alue on osa seudullisesti tärkeää viher- ja virkistysreitiverkostoa, ja sen merkitys tulee huomattavasti kasvamaan uusien n. 10 000

– 12 000 asukkaan asuinalueiden rakentamisen myötä.

Leveä vihervyöhyke jättää Lamminrahkan ja Ojalan keskukset etäälle toisistaan, jolloin alueelta ei todennäköisesti muodostu hyvää toiminnallista kokonaisuutta. Lähipalvelut saattavat jakautua Ojala-Lamminrahkan sekä lähialueiden kesken ja joukkoliikenteen palvelutaso voi jäädä ajateltua heikommaksi.



Kuvat: Pirkanmaan maakuntakaavan (vihreä) ja Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2030:n (vihreä pystyviivitus) viheraluevaraukset sekä nykytilanne. Nykyisin tärkeimmät ulkoilukäytössä olevat alueet on väritetty vihreällä ja ulkoilureitit esitetty katkoviivoin.

Lamminrahkan alustavat luonnosvaihtoehdot

Lamminrahkan neljä alustavaa luonnosvaihtoehtoa ovat luonteeltaan rakennemallityyppisiä ja esittävät vaihtoehtoisia tapoja alueen rakenteen muodostamiseen. Alustavissa luonnosvaihtoehdoissa on sovitettu toisiinsa arkkitehtuurikilpailun voittanut suunnitelma sekä Ojalan osayleiskaavan alustavat suunnitelmat. Ojalan osayleiskaavan luonnosvaihtoehdot eivät ole julkisia ennen niiden hallinnollista käsittelyä.

Alustavissa luonnosvaihtoehdoissa on esitetty alueen korttelirakenne, kokoojakadut, joukkoliikennereitit, mahdollinen Lahdentien eritasoliittymä sekä Ojalan ja Lamminrahkan välinen vihervyöhyke. Tehokkaammat rakentamisalueet sekä työpaikkakorttelit on kuvattu tummempina ja pientalokorttelit vaaleampina

A "Läntinen"

Rakenteen luonnehdinta:

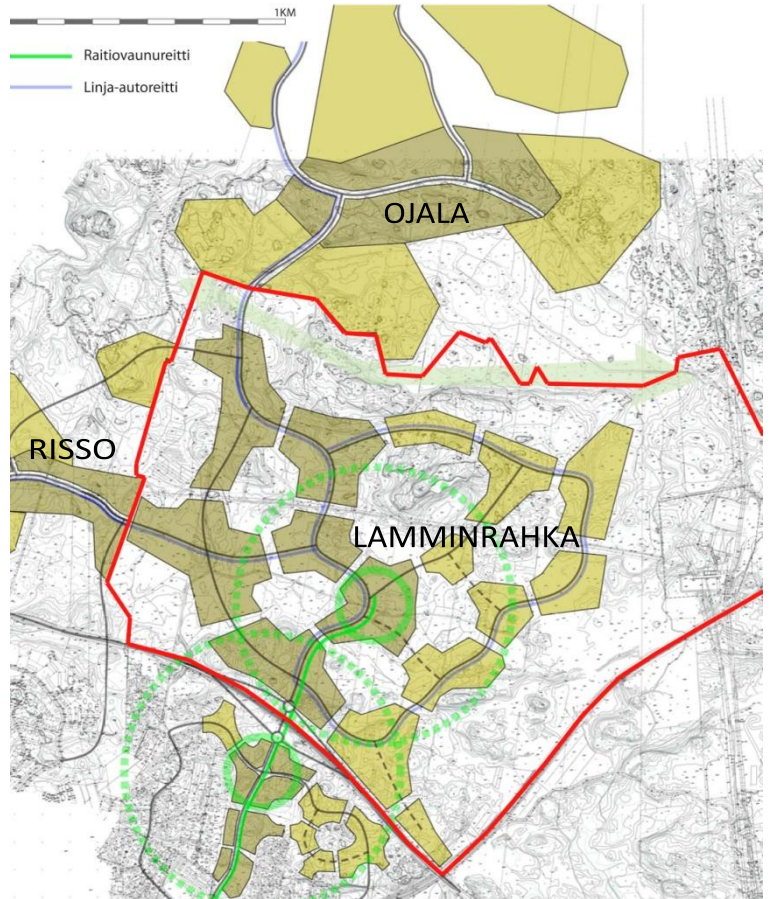
Vaihtoehto A:n joukkoliikennevaihtoehtona on etelästä tuleva ratikka tai bussi. Keskus on verkostona alueen länsilaidalla. Lamminrahkan ja Ojalan erottaa länsiosastaan kapea vihervyöhyke.

Suunnitelma on vastinpari Ojalan osayleiskaavaluonnokselle A 'kukkula'. Rakentamisalueiden laajuus on 99 ha.

Rakenteen vaikutuksia:

Vaihtoehto A:ssa Lamminrahkan itäalueet jäävät etäimmäksi joukkoliikennereitistä. Etäisyydet pysäkillä ovat enimmillään n. 1,2 km. Etäisyys Lamminrahkan ja Ojalan keskuksien välillä on n. 2 km.

Arvokkaat luontokohteet säästyvät pääosin rakentamiselta. Ratikkalinja kulkisi rakennesuunnitelman mukaisesti Hankkion alueen kautta Lamminrahkaan. Ilman ratikkaa bussiliikenteen varassa joukkoliikenteen palvelutaso jää todennäköisesti alhaisemmaksi.



B "Lähijuna"

Rakenteen luonnehdinta:

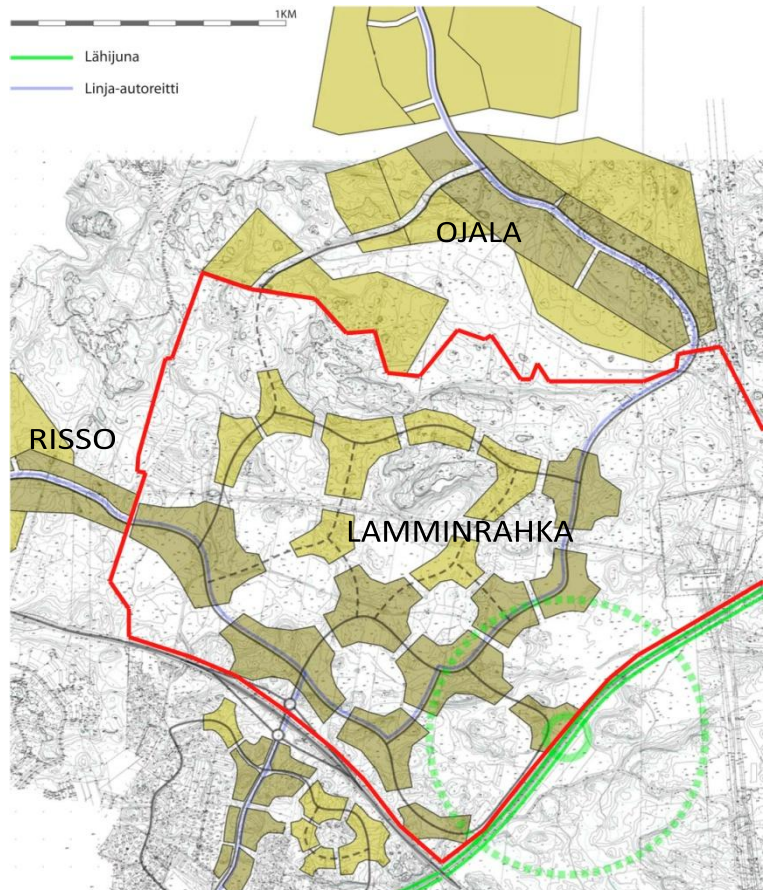
Vaihtoehto B:n joukkoliikennetarkoituksena on lähijuna, jota bussilinjat täydentävät. Alueen keskus on kaakkoislaidalla lähellä junapysäkkiä. Lamminrahkan ja Ojalan erottaa yhtenäinen vihervyöhyke.

Ojalaan on kaksi katuyhteyttä luoteis- ja koillislaidoilta. Suunnitelma on vastinpari Ojalan osayleiskaavaluonnokselle B 'nauha'. Rakentamisalueiden laajuus on 83 ha.

Rakenteen vaikutuksia:

Vaihtoehdossa B etäisyys Lamminrahkan länsiosat jäävät etäälle junapysäkestä. Etäisyys pysäkillä on enimmillään n. 2 km. Ojala jää lähes kokonaisuudessaan yli 2 km:n etäisyydelle junapysäkestä. Etäisyys Lamminrahkan ja Ojalan keskuksien välillä on n. 2,5 km.

Rakentaminen sijoittuu osittain luonnonoloiltaan arvokkaille alueille. Lähijunalla on nopeat yhteydet Tampereen keskustaan sekä radanvarsien työpaikoille, kauppakeskuksiin ja vapaa-ajan viettopaikkoihin.



C "Keskeinen"

Rakenteen luonnehdinta:

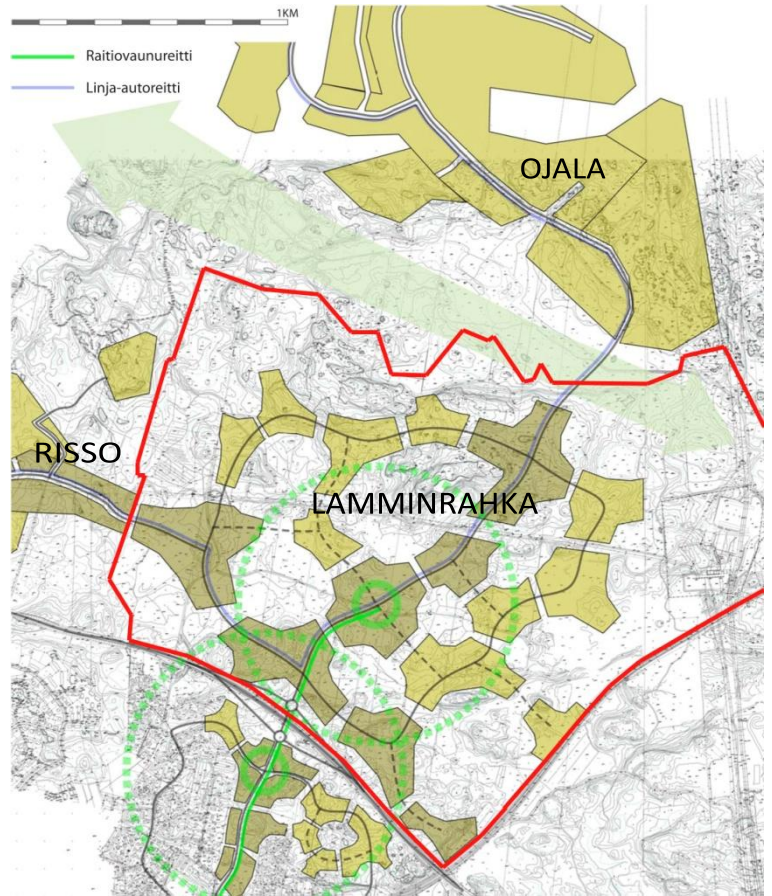
Alueen joukkoliikennereitti on etelän suunnasta tuleva ratikka tai bussi. Rakentamisen painopiste on Lamminrahkan alueen keskellä. Lamminrahkan ja Ojalan erottaa reilu viherkäytävä.

Suunnitelma on vastinpari Ojalan osayleiskaava-luonnokselle C 'kylä'. Rakentamisalueiden laajuus on 94 ha.

Rakenteen vaikutuksia:

Etäisyydet asuinalueilta pysäkeille ovat lyhyet, enimmillään n. 800 m. Lamminrahkan ja Ojalan keskuksien välinen etäisyys on n. 2,5 km.

Rakentaminen sijoittuu osittain luonnonoloiltaan arvokkaille alueille. Ratikkalinja kulkisi rakennesuunnitelman mukaisesti Hankkion alueen kautta Lamminrahkaan. Ilman ratikkaa bussiliikenteen varassa joukkoliikenteen palvelutaso jää todennäköisesti alhaisemmaksi. Reilu viherkäytävä tarjoaa asukkaille hyvät ulkoilumahdollisuudet.



D "Ratikka lännestä"

Rakenteen luonnehdinta:

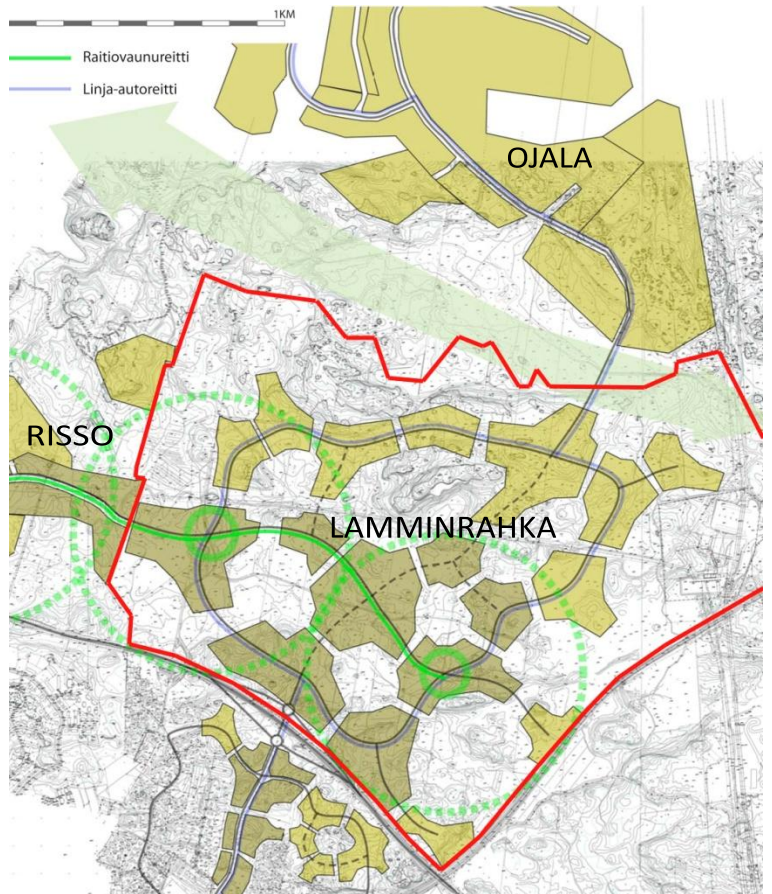
Alueen pääjoukkoliikennereitti on idästä Rissosta tuleva ratikka. Rakentamisen painopiste on länsi-itäsuuntaisen ratikkalinjan varrella Lamminrahkan keskiosissa. Lamminrahkan ja Ojalan välissä on reilu viherkäytävä.

Suunnitelma on vastinpari Ojalan osayleiskaava-luonnokselle C 'kylä'. Rakentamisalueiden laajuus on 109 ha.

Rakenteen vaikutuksia:

Etäisyys asuinalueilta ratikkapysäkeille on enimmillään n. 1,3 km. Etäisyys Lamminrahkan ja Ojalan keskuksien välillä on vähän yli 2 km.

Rakentaminen sijoittuu osittain luonnonoloiltaan arvokkaille alueille. Ratikkalinja kulkisi alueelle lännestä Risson kautta. Mikäli ratikka kulkee Linnainmaan palvelujen kautta, suuntautuu sinne enemmän asiointia.



Joustava yleiskaavasuunnittelu

Kuntayhteistyö, alueen rakentaminen vaiheittain ja liikenteen ratkaisut edellyttävät suunnitelmilta ja suunnittelulta joustavuutta. Lamminrahkan suunnittelun periaatteet täsmentyvät Ojalan suunnitelmien käsittelyn ja alueiden yhteissuunnittelun myötä.

Lamminrahkan osayleiskaavaluonnosten valmistelua jatketaan Ojalan osayleiskaavaluonnokista saatu palaute huomioiden ja ne tulevat todennäköisesti nähtäville vuoden 2012 aikana. Jatkosuunnittelun kulkuun vaikuttavat myös Tampereen kaupungin sekä valtion päätökset joukkoliikenteen järjestämisestä ja vt 12:n kehittämisestä.

Varsinaisten osayleiskaavaluonnosvaihtoehtojen osalta on tarkoitus arvioida tarkemmin niiden vaikutuksia ympäristöön ja asukkaiden arkielämään. Tärkeitä arvioitavia vaikutuksia ovat ainakin asukkaiden arjen sujuvuuden osalta palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuus; joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sujuvuus, elinympäristön viihtyisyys ja mahdolliset ympäristöhäiriöt.

Kestävän kehityksen periaatteiden toteutumisen osalta arvioidaan alueen energiatehokkuutta, asukkaiden hiilijalanjälkeä, arvokkaiden luontokohteiden sekä luonnon monimuotoisuuden säilymistä. Lisäksi tarkastellaan alueen rakentamisen ja ylläpitämisen kuntataloudellisia vaikutuksia sekä työpaikka-alueen luonnetta suhteessa elinkeinoelämän tarpeisiin.

Suunnittelun edetessä saatetaan alueen potentiaalisten asukkaiden mielipiteitä hyvästä asuinympäristöstä kartoittaa esimerkiksi osallisyhmän avulla tai sosiaalista mediaa hyödyntäen. Asukkaiden mielipiteet ovat merkittäviä esimerkiksi pohdittaessa alueen asumisviihtyvyyteen vaikuttavia tekijöitä.