



PIRKANMAA

Pirkanmaan maankäyttövaihtoehdot ja vaikutusten arviointi

Kooste raportista saadusta palautteesta

MKH 7.4.2014

PIKANMAAN MAAKUNTAKAAVA 2040



TEEMME MUUTOSTA YHDESSÄ



1.	JOHDANTO	6
2.	KUNNAT	7
2.1.	Ydinkaupunkiseutu	7
2.1.1.	Kangasala	7
2.1.2.	Lempäälä	9
2.1.3.	Nokia	9
2.1.4.	Pirkkala	11
2.1.5.	Tampere	13
2.1.6.	Ylöjärvi (saapumatta)	15
2.2.	Pohjoinen Pirkanmaa	15
2.2.1.	Juupajoki	15
2.2.2.	Mänttä-Vilppula	16
2.2.3.	Orivesi	17
2.2.4.	Ruovesi	17
2.2.5.	Virrat	18
2.3.	Eteläinen Pirkanmaa	20
2.3.1.	Akaa	20
2.3.2.	Pälkäne	20
2.3.3.	Urjala	21
2.3.4.	Valkeakoski	22
2.3.5.	Vesilahti (saapumatta)	23
2.4.	Lounainen ja Luoteinen Pirkanmaa	23
2.4.1.	Hämeenkyrö	23
2.4.2.	Ikaalinen	25
2.4.3.	Kihniö	25
2.4.4.	Parkano	26
2.4.5.	Punkalaidun	27
2.4.6.	Sastamala	28
3.	VIRANOMAISET	29
3.1.	Liikennevirasto ja Pirkanmaan ELY-keskus	29
3.1.1.	Liikennevirasto	29
3.1.2.	Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja elinkeinokeskus	30
3.2.	Muut viranomaiset	33
3.2.1.	Geologian tutkimuskeskus	33
3.2.2.	Etelä-Pohjanmaan liitto	33
3.2.3.	Museovirasto	33
3.2.4.	Pirkanmaan maakuntamuseo	34
3.2.5.	Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes	36
4.	SIDOSRYHMÄT	37
4.1.	Alue-alvarit (Tampereen kaupungin alueelliset työryhmät)	37
4.2.	Hervanta-Seura ry, Höytämöjärvi-yhdistys ry, Anniston kyläyhdistys ry, Suomen Maankäytön Seura, Suomen Ympäristökamari	39
4.3.	Kangasalan luonto ry.	40
4.4.	Keskustan Pirkkalan paikallisyhdistys ry.	41
4.5.	Keskustan Virtain kunnallisjärjestö ry.	42

4.6.	Kuru-neuvosto	44
4.7.	Metsänhoitoyhdistys Pohjois-Pirkka	44
4.8.	Metsänomistajien liitto Länsi-Suomi	45
4.9.	MTK-Pirkanmaa	47
4.10.	MTK-Ruovesi ry.	47
4.11.	MTK-Virrat ry.	48
4.12.	Pirkkalan ympäristöyhdistys ry.	50
4.13.	Pohtolan omakotiyhdistys ry.	51
4.14.	Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry	51
4.15.	Suomen rautatiematkustajat ry.	52
4.16.	Suomenselän rautatieliikennetyöryhmä	58
4.17.	Tampereen kauppakamari	58
4.18.	Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä	59
4.19.	Tampereen maan ystävät ry.	60
4.20.	Tampereen polkupyöräilijät ry.	60
4.21.	Toivion omakotiyhdistys ry.	61
4.22.	Viitapohjan kyläyhdistys ry.	62
4.23.	Virtain yrittäjät ry.	62
5.	YKSITYISHENKILÖT	63
5.1.	Ydinkaupunkiseutu (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Tampere, Ylöjärvi)	63
5.1.1.	Timo Jalava, Kangasala	63
5.1.2.	Leena Ainasoja, Nokia	63
5.1.3.	Tuomas Kuhanen, Nokia	63
5.1.4.	Ari Niemelä, Nokia	63
5.1.5.	Marko Aalto, Pirkkala	63
5.1.6.	Veikko Hahmo, Pirkkala	64
5.1.7.	Rami Ojala, Pirkkala	64
5.1.8.	Riitta Vuotari, Pirkkala	64
5.1.9.	Asukkaat Killosta, Pirkkala	64
5.1.10.	Tarmo Kivimäki, Tampere	64
5.1.11.	Mika Kulmala, Tampere	65
5.1.12.	Oiva Laitinen, Tampere	65
5.1.13.	Elvi Pallas, Tampere	65
5.1.14.	Sami Pesonen, Tampere	65
5.1.15.	Outi Poutanen, Tampere	65
5.1.16.	Arto Rajamäki, Tampere	66
5.1.17.	Ossi Tuokko, Tampere	66
5.1.18.	Mikko Väre, Tampere	66
5.1.19.	Sami Yli-Pihlaja, Tampere	66
5.1.20.	Pekka Ylistalo, Tampere	67
5.1.21.	Juhani Karhumaa ym., Ylöjärvi	67
5.1.22.	Tatu Kivikytö, Ylöjärvi	67

5.1.23.	Satu-Maria Lahti, Ylöjärvi	68
5.1.24.	Aarre Mäkkylä, Ylöjärvi	68
5.1.25.	Karl Erik Mäkkylä, Ylöjärvi	68
5.1.26.	Jukka Rajala, Ylöjärvi	68
5.2.	Pohjoinen Pirkanmaa (Juupajoki, Mänttä-Vilppula, Orivesi, Ruovesi, Virrat)	69
5.2.1.	Boris Nikoskinen, Mänttä-Vilppula	69
5.2.2.	Simo Korppoo ym., Orivesi	69
5.2.3.	Maria Kivimäki, Ruovesi	69
5.3.	Eteläinen Pirkanmaa (Akaa, Pälkäne, Urjala, Valkeakoski, Vesilahti)	69
5.3.1.	Heikki Mäljä ym., Pälkäne	69
5.3.2.	Petri Saario, Pälkäne	70
5.3.3.	Anne Malmström, Valkeakoski	71
5.4.	Lounainen ja Luoteinen Pirkanmaa (Hämeenkyrö, Ikaalinen, Kihniö, Parkano, Punkalaidun, Sastamala)	72
5.4.1.	Esko Kytölä, Sastamala	72
5.4.2.	Sami Repo, Sastamala	72
5.5.	Pirkanmaan ulkopuoliset paikkakunnat tai paikkaa ei mainittu	72
5.5.1.	Markku Hannula, Jämsä	72
5.5.2.	Sakari Kestinen, ei mainittu kuntaa	73
5.5.3.	Marja Rassi, ei mainittu kuntaa	74
5.5.4.	Nimetön, ei mainittu kuntaa	74



1. Johdanto

Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 valmistelutyöhön liittyvä Pirkanmaan maankäyttövaihtoehdot ja vaikutusten arviointi -raportti valmistui keväällä 2014. Raportissa on esitelty Pirkanmaata koskevien strategisten valintojen pohjaksi ja yhteiseksi keskustelualustaksi laaditut, koko Pirkanmaata koskevat neljä erilaista maankäyttövaihtoehtoa, joissa tarkasteltiin maakunnan liikennejärjestelmän ja maankäytön kokonaisuutta. Näillä vaihtoehdoilla on kuvattu tulevaisuuden alue- ja yhdyskuntarakenteen kehityspolkuja sekä arvioitu erilaisten osatekijöiden vaikutuksia. Vaihtoehtotarkastelun tulosten sekä tämän niistä saadun palautteen pohjalta maakuntavaltuusto linjaa perusratkaisut maakuntakaavaluonnosta varten.

Maankäyttövaihtoehtoraportti oli julkisesti nähtävillä Pirkanmaan liitossa ja maakuntakaavan internetsivuilla 17.2.–12.3.2014, ja siitä pyydettiin lausunnot Pirkanmaan kunnilta, Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselta sekä Liikennevirastolta. Tähän yhteenveetoon on koottu 27.3.2014 mennessä Pirkanmaan liittoon saapunut palaute.

Internetsivujen palautelomakkeella vastanneita pyydettiin pohtimaan vaihtoehtoja seuraavista näkökulmista:

- Mikä vaihtoehdoista tuottaa ympäristön kannalta kestäväintä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta ja millä perusteella?
- Mitkä ovat keskeisimmät eri vaihtoehdoista syntyvät tavoitteet ja johtopäätelmät, jotka tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon?

Edellisten kysymysten lisäksi lausuntopyyntöissä Pirkanmaan kuntia pyydettiin esittämään kantansa kysymykseen

- Minkä vaihtoehdon toteuttamiseen kuntanne/seutunne voimavarat parhaiten riittävät?

Pirkanmaan liitto kiittää maankäyttövaihtoehdoista saamastaan palautteesta. Palautteet on saatu 20 kunnalta, Liikennevirastolta, Pirkanmaan ELY-keskukselta, 5 muulta viranomaistaholta, 23 muulta sidosryhmältä sekä 38 yksityishenkilöltä. Tässä koosteessa esitetään palautteiden keskeinen sisältö tiivistettynä. Maakuntahallitus käsittelee palautteen kokouksessaan 7.4.2014.

2. Kunnat

2.1. Ydinkaupunkiseutu

2.1.1. Kangasala

- Kaupunkiseudun näkökulmasta on tärkeää, että maakunnan keskusalue ja kehityksen veturi on myös maakuntakaavassa alueellisen kehityksen painopiste.
- Kaupunkiseudun kunnat painottavat yhdyskuntasuunnittelun yhteistyössään nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja täydentämistä, keskusten vahvistamista sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämistä. Yhdyskuntarakenteen tulee tukea laadukkaan joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Maankäyttö- vaihtoehdoista *Aurinko 2* vastaa parhaiten kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen kehittämistavoitteita ja tukee keskusten kehittymistä monipuolisiksi asumisen, työn, palvelujen ja vapaa-ajan ympäristöiksi sekä joukkoliikenteen solmukohdiksi. Myös *Aurinko 1* vastaa kaupunkiseudun kehittämistarpeisiin ja luo mahdollisuuksia asuinalueiden profiloitumiselle.
- *Planeetat* edellyttää suuria pitkän aikavälin panostuksia valtakunnalliseen rataverkkoon, joten se ei tarjoa mahdollisuuksia merkittävään maankäyttöön ja väestönkasvun ohjaamiseen lähimpien vuosikymmenten aikana. *Tähdet* on maakunnallisen kasvun jakautumisen suhteen epärealistinen. Maakuntakaavan tulisi tarjota paremmat mahdollisuudet voimakkaan kaupungistumisen vastaanotolle. *Tähdet* sisältää kustannuksiltaan mittavia yhdyskuntarakenteen laajentumisalueita ja rakenteen ulkoreunan kasvualueita, joihin kunnilla ei ole voimavaroja.

Liikenne

- Maakuntaperspektiivistä väylien rooli yhdyskuntarakenteen kehittymistä ohjaavana tekijänä näyttää korostuvan enemmän kuin oleva yhdyskuntarakenne. Suuret liikenteen hankkeet vinouttavat alueen tasapainoista kehittämistä ja saattavat kiihdyttää myös alueen sisäistä liikennettä. Uudet liikenneväylät seurannaisvaikutuksineen hajottavat entisestään hajanaista yhdyskunta rakennetta ja aiheuttavat suuria kynnyskustannuksia, mutta tukevat toisaalta maakunnan elinkeinoelämän kilpailukykyä.
- Tampereen kaupunkiseudulle on erittäin tärkeää luoda kattava ja tehokas joukkoliikennematkaisu sekä hyvä palvelujen saavutettavuus. *Aurinko 2* tarjoaa parhaat edellytykset monipuolisen ja vahvan joukkoliikenteen kehittämiseksi sekä palvelujen hyvälle saavutettavuudelle. Myös *Aurinko 1* on kaupunkiseudun joukkoliikenteen ja palvelujen saavutettavuuden näkökulmista vahva - siinä kaupunkiraitiotie korostuu enemmän kuin *Aurinko 2*:ssa.

Palvelut

- Uusien alueiden rakentaminen edellyttää myös uusia lähipalvelukeskuksia, jotka sisältävät julkiset ja kaupalliset palvelut ja joukkoliikennejärjestelyt. Tämän vuoksi uusien alueiden tiivis ja yhtenäinen kytkeytyminen olevaan rakenteeseen on palveluiden ja infrastruktuurin aiheuttamien kustannusten kannalta edelleen ensiarvoista.
- Kaupan menossa olevien rakennemuutosten ja verkkokaupan lisääntymisen vuoksi uusia keskustojen ulkopuolisia keskittymiä ei tule varata, ja vanhojen keskusten laajentuminen tulee perustua lähiasutuksen tarpeisiin. Kauppa pitää entistä määrätietoemmin ohjata keskuksiin, missä se on kaikkien, erityisesti vanhenevan väestön hyvin saavutettavissa ilman kuljetuspalveluja. Olemassa olevien kauppakeskitymien maankäytön monipuolistaminen sen sijaan tukee yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Lentolan aluetta kehitetään kauppapalveluiden keskuksiksi ja kaa-vaan tulee tehdä sitä osoittava merkintä.

Työpaikat

- Tampereen kaupunkiseudun työpaikka-alueiden sijaintia ohjattaessa pitäisi ottaa paremmin huomioon seudun tasapainoinen kasvu. Työpaikka-alueiden kasvun ei saa lisää merkittävästi seudun sisäistä työmatkaliikennettä, joten on tärkeää varmistaa kuntien mahdollisuus kaavoittaa riittävästi maa-alueita yritystoiminnan tarpeisiin. Tulee selvittää yritystoiminnan tulevaisuuden tarpeet ja ottaa huomioon uusien toimialojen ja keskittymien synnyn ja kasvun mahdollistaminen.
- Monipuolisten ja vahvojen keskusten edellytyksiä yrityselämän kasvuun tulee tukea. Selkeästi työpaikka-alueiksi profiloituvia alueita tulee myös olla riittävästi erilaisiin tarpeisiin sekä yhdyskuntarakenteen sisällä että logistisesti edullisilla alueilla. Molemmat *Aurinko-vaihtoehdot* tarjoavat elinkeinoelämän kasvuedellytyksiä sekä sekoittuneeseen rakenteeseen että sen ulkopuolelle. *Aurinko 2* mahdollistaa kattavimmin seudullisesti merkittävien hankkeiden (järjestelyratapihan siirto, läntinen raitayhteys, keskusjätevedenpuhdistamo, lentokentän alueen kehittäminen, VT:n 3 oikaisu sekä 2-kehä) toteutuksen. Näiden hankkeiden toteutuminen on vielä hyvin epävarmaa, ja toteutuessaankin ne ajoittuvat pitkälle tulevaisuuteen, minkä vuoksi kasvuvaihtoehtoja tulee varata riittävästi ennen hankkeiden toteutumistakin.

Kangasalan kehittyminen

- Vaihtoehdot tukevat hyvin nauhataajaman eheyttämistä. Vaihtoehtojen erot Kangasalan osalta vähäisiä lukuun ottamatta Planeettaa, joka ohjaa asutusta Ruutanaan muita enemmän. Kangasalla ei ole edellytyksiä asumisen ja palveluiden voimakkaaseen kasvattamiseen alueella ennen kuin lähijunaliikenteen kehittämisedellytykset on luotu. Vt 9 varteen sijoittuvan työpaikka-alueen edellyttämät palvelut ja lisäasutus eivät vielä edellytä lähijunaliikennettä.
- Kaikissa vaihtoehdoissa Sahalahti säilyy paikalliskeskuksena ja Kuhmalahti maaseutukeskuksena. Kuhmalahden kirkonkylän ja Pohjan asutuksen kehittäminen ja palveluiden ylläpitäminen saattaa edellyttää valintaa näiden kahden välillä.
- Kaikissa vaihtoehdoissa kehäväylä ohjaa maankäyttöä Hervannan ja Annalan suuntaan. Kehätie tulee merkitä kaavaan. Kehätie linjataan Lentolan kautta edelleen valtatie 9:lle.
- Raitiotie on perusteltua rakentaa vaiheittain, Kangasalla ensin Lentolaan, sitten Suoramalle ja keskustaan. Monipuolinen yhdyskuntarakenne tukee raitiotien ympärivuorokautista ja molemmansuuntaista liikennöintiä - raitiotie puolestaan tukee maankäytön voimakasta kehittämistä pysäkkipaikkojen ympäristössä. Jyväskylän rata palvelee parhaimmillaankin huonosti muuta kuin työmatkaliikennettä.
- Työpaikoista suuri osa syntyy palvelu- ja IT-aloille, ja ne voidaan sijoittaa eheytyvän yhdyskuntarakenteen sisään erityisesti keskustoihin ja joukkoliikenneväylien varteen. Työpaikkojen lisäämistä tulee tavoitella olevia yrityksiä laajentamalla, jotta yhdyskuntarakenteen eheyttämisen etuja voidaan hyödyntää.
- Vaihtoehdoissa erillisinä työpaikka-alueina Tampereen itäpuolella on esitetty vain Tarastenjärvi ja Hervanta. Kangasalan alueella työpaikka-alueiden parhaat sijainnit logistiikan, työvoiman, näkyvyyden ja infran kannalta ovat vt 9 ja vt 12 varret, joille alueille on tarpeen osoittaa aluevarauksia. Myös Hervannan työpaikka-alueen laajentamiseen Kangasalle on varauduttava vaikkapa jo ennen kehäväylän rakentamista.
- Kaikki vaihtoehdot tukeutuvat nykyisiin lähipalvelukeskuksiin. Eheyttävä rakenne on palveluiden järjestäjän kannalta edullinen ja niiden käyttäjän kannalta toimiva. Vaihtoehdot ja joukkoliikennepainotteinen liikennejärjestelmä tukevat keskustan, Suoraman, Lentolan ja Vatialan kehittämistä maankäytöltään monipuolisina alueina. Vaihtoehdoista lähijunaliikenteeseen perustuva *Planeetat* edellyttää Ruutanan palvelutason parantamista, mihin kunnalla ei ole edellytyksiä ennen 2030-lukua.

Maakuntakaavan ja rakennesuunnitelman roolit

- Maakuntakaavaluonnos tulisi laatia mahdollistavana ja yleispiirteisenä sekä kaavamerkinnöiltään strategisena.
- Rakennesuunnitelman keskittyä puolestaan tarkemmin kaupunkiseudun yhtenäiseen taajama-alueeseen, joukkoliikenteen ratkaisuihin ja palveluverkkoon sekä näihin liittyvien toimenpiteiden vaiheittaiseen toteuttamiseen.

2.1.2. Lempäälä

- Mikä vaihtoehtoista tuottaa kuntanne / seutunne näkökulmasta ympäristön kannalta kestäväntä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta ja millä perusteella?
 - o Aurinko 2 tarjoaa parhaat mahdollisuudet elinkeinoelämän kehittämiseksi läntisiin väylähankkeisiin tukeutuen ja se on keskustan asukasmäärän mitoituksen osalta paras vaihtoehto.
- Mitkä ovat keskeisimmät eri vaihtoehtoista syntyvät tavoitteet ja johtopäätelmät, jotka tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon?
 - o Tähdet-vaihtoehtoa ei tule käyttää jatkosuunnittelun pohjana, koska etelän suuntaan tapahtuvaa kasvua ei ole huomioitu, vaihtoehto ei perustu raide- ja joukkoliikenteen kehittämiseen eikä tarjoa houkuttelevia avauksia uusille asuinalueille.
 - o Aurinko 1 -vaihtoehdossa kasvutavoite on liian pieni (MAL-sopimus) ja asumisen painopisteet sijoittuvat liikennejärjestelmän kannalta epätarkoituksenmukaisesti.
 - o Planeetat-vaihtoehdon kasvutavoite vuoteen 2040 mennessä on liian suuri.
- Minkä vaihtoehdon toteuttamiseen kuntanne / seutunne voimavarat parhaiten riittävät?
 - o Vastaus: Aurinko 2
- Muuta jatkosuunnittelussa huomioon otettavaa:
 - o Marjamäen yritysalueen ja erityisesti Ideaparkin tuleva rooli yhdyskuntarakenteessa tulisi selvittää.
 - o Lempäälän maaseutukylien lisärakentaminen on tarkoitus ratkaista osayleiskaavoin.

2.1.3. Nokia

- Tampereen seudulle jo pitkään kohdistuneen kasvun valossa Planeetat ja Tähdet-vaihtoehdot ovat väestökehityksen suuntautumisen suhteen epärealistisia. Seudun kilpailukykyyn säilyttämiseksi kehityksen suuntaa ei ole perusteltua pyrkiä muuttamaan ohjaamalla kasvua Tampereen seudun ulkopuolelle.
- Helsinki - Hämeenlinna - Tampere - vyöhykkeen luontainen muodostuminen tukee Etelä-Pirkanmaan kehitystä ilman, että kasvua tarvitsisi erityisesti ohjata siihen suuntaan. Pirkanmaan kehityksen painopisteen tulee säilyä Tampereen kaupunkiseudulla, eikä siirtyä maakunnan etelärajalle mahdollisimman lähelle Hämeenlinnaa ja Helsinkiä. Tietenkin on tärkeää, että kaikki yhteydet Helsinki - Hämeenlinna - Tampere - vyöhykkeellä toimivat mahdollisimman sujuvasti.

- Tampereen kaupunkiseudun kuntien rakennesuunnitelma 2030 ja sen käynnissä oleva päivityksessä esitetyt kuntien yhdessä hyväksymät tavoitteet tulee ottaa huomioon maakuntakaavassa. Yhdyskuntakehityksen kasvun tavoitteita ovat
 1. Väestön kasvuun varaudutaan.
 2. Yhdyskuntarakennetta tiivistetään.
 3. Keskustoja kehitetään.
 4. Asuntotuotannon monipuolisuutta lisätään.
 5. Elinkeinoelämän kasvua tuetaan.
 6. Liikkumisen tapoja uudistetaan.
 7. Palvelujen saatavuutta yli kuntarajojen parannetaan.
- Lisäksi rakennesuunnitelmassa kaikkia yleistavoitteita määriteltiin yksityiskohtaisemmin mainitsemalla esimerkiksi raideliikenteen kehittäminen ja kasvun ohjaaminen keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeille.
- Valtion ja Tampereen seudun kuntien välinen MAL-aiesopimus on aiheellista huomioida maakuntakaavan valmistelussa, mm. sopimuksen kohdat raideliikenteen kehittäminen ja uusien asemanseutujen suunnittelun käynnistäminen. Nokialla tavoitteita on toteutettu laatimalla uudet yleiskaavat rautatien varteen sijoittuvien kahden tärkeimmän väestönkasvukohteeseen, Harjuniittyyn ja keskustaan, ja hankkimalla Harjuniittyyn ajatellun uuden junapysäkkipaikan ympäristöstä maata on kaupungin omistukseen.
- Nokian kannalta katsoen vertailuvaihtoehdot eivät poikkea kovin oleellisesti toisistaan, mutta eniten nykyisten kehitystavoitteiden mukainen sekä väestökehityksen että liikennejärjestelmän osalta on Aurinko 1-vaihtoehto.
- Kolmenkulman työpaikka-aluemerkintä tulee korjata vaihtoehtojen vertailuraporttiin kaupunkiseudun rakennesuunnitelman ja todellisen kokonsa mukaiseksi.
- Viinikan järjestelyratapihan siirto on perusteltua jo pelkästään turvallisuussyistäkin. Järjestelyratapihan siirto ja Läntinen yhdysrata pohjoiseen eivät ole toisistaan riippuvaisia kohteita. Järjestelyratapihan siirtoa oli suunniteltu jo monia vuosia ennen kuin esitettiin ajatus pohjoisesta tavaraliikenteen ratayhteydestä.
- Mikään vertailuvaihtoehto ei edellytä Läntisen ratayhteyden yhdysrataa pohjoiseen. Myös liikenteellinen tarveselvitys osoitti sen jokseenkin tarpeettomaksi, joten se on syytä jättää kokonaan pois maakuntakaavan jatkovalmistelusta ja tutkia läntisenä ratayhteytenä vain järjestelyratapihan siirtoa sekä lentokentän rautatieyhteyttä.
- Nokian kannalta katsoen pohjoinen ratayhteys aiheuttaisi valtatie 3:n länsipuolelle sijoituessaan suurta haittaa ympäristöarvoille ja yhdyskuntakehitykselle, mm. Pitkäniemen valtakunnallisesti merkittävälle rakennetulle kulttuuriympäristölle.
- Pirkanmaan, erityisesti Tampereen seudun lähivuosikymmenien tärkeimpiä raideliikenteen kehittämiskohteita ovat raitiovaunuliikenteen sekä paikallisjunaliikenteen aloittaminen ja tavarajunien järjestelyratapihan siirto. Ne edellyttävät suuria investointeja ja kilpailevat valtion rahoituksesta koko valtakunnan kaikkien muiden suurten liikenneinvestointien kanssa. Tältäkin kannalta uusi pohjoinen yhdysrata olisi epärealistinen hanke merkittäväksi vuoteen 2040 tähtäävään maakuntakaavaan.
- Jos uudelle pohjoiselle yhdysradalle joskus ilmenee todellista tarvetta, on se mahdollista ottaa huomioon tulevien vuosikymmenten aikana maakuntakaavoituksessa. Ratalinjan merkitsemistä nyt tehtävään maakuntakaavaan on perusteltu sillä, että olisi syytä säilyttää rakentamisesta vapaa aluevaraus tai maastokäytävä tulevaisuuden mahdollista rautatietarvetta varten. Perustelu on huono, koska vapaata maastokäytävää ei ole nytkään enää olemassa, jos sitä yritetään sovittaa nykyisen yhdyskuntarakenteen läpi. Jos ratayhteys joskus vuosikymmenten päästä tulevaisuudessa välttämättä tarvitaan, sille voidaan suunnitella reitti ja raivata tilaa silloin samalla tavoin kuin nytkin. Olisi kohtuutonta asettaa maakuntakaavassa epärealistisella rautatiehankkeella vuosikymmeniä kestäviä rajoitteita kaupunkiseudun keskeisten alueiden kehittämiselle.

- Jos paikallisjunaliikenne tulevaisuudessa ulotetaan Sastamalaan saakka, on Nokialla Siuron kohdalla syytä varautua seisakkeen rakentamiseen Planeetat-vaihtoehdon mukaisesti.
- Lausuntopyynnössä esitettyihin kolmeen kysymykseen voidaan vastauksena todeta seuraavaa:
 - o Nokian näkökulmasta katsoen ympäristön kannalta kestäväntä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta tuottaa vaihtoehto Aurinko 1. Koko seudun kannalta se (Aurinko 1) ei kuitenkaan ole kaikilta osin paras vaihtoehto, vaan maakuntakaavaluonnokseen on koottava muista vaihtoehdoista soveltuvimmat ratkaisut, mm. lähijunaliikenteen kannalta.
 - o Pirkanmaan kehityksen painopisteen tulee vahvasti säilyä Tampereen seudulla, koska kasvun muunlainen ohjaaminen voisi heikentää kilpailukykyä valtakunnanosakesuksena. Uusi pohjoinen ratayhteys on syytä jättää kokonaan pois maakuntakaavasta, koska se on epärealistinen hanke kaavan suunnitelmakaudella ja haittaa järkevää yhdyskuntarakentamista.
 - o Nokian kaupungin voimavarat riittävät parhaiten Aurinko 1-vaihtoehdon toteuttamiseen, mutta kovin suurta eroa vaihtoehtojen välillä ei Nokian kannalta katsoen ole.

2.1.4. Pirkkala

Rakenne

- Yksittäisten kuntien tavoitteita on tärkeää huomioida ja kuunnella maakuntakaavaprosessissa, kuin myös markkinoiden realiteetit ja taloudelliset raja-arvot.
- Pirkkalan kunnan haasteena ja mahdollisuutena on erityinen logistinen sijainti Pirkanmaalla ja kansainvälinen lentokenttä. Lentokentän lentomelualueetta, joka asettaa Pirkkalassa rajoitteensa asuinalueiden suunnittelulle. Toisaalta lentokentän alueen ja sen läheisten väylien hyödyntäminen työpaikka- ja logistiikka-alueena ja lentokenttäalueen kehittäminen ja alueelle sujuva tavara-, sekä henkilöliikennöinti palvelevat koko Pirkanmaata ja laajemmin keskeistä Suomea ja sen elinkeinoelämää. Lentokentän hyvä saavutettavuus raideliikenteellä on alueen kehittämisen kannalta erittäin oleellista.
- Helsinki-Hämeenlinna-Tampere (HHT)- kehityskäytävän liiallinen korostaminen (Aurinko 2, Planeetat) maakuntakaavassa ei Pirkkalan näkemyksen mukaan ole Pirkanmaan kokonaisuutena tai kilpailukykyistä elinkeinoelämää kehittävä linjaus. Ydinkaupunkiseudun ja sen kunta- ja alakeskusten kasvun painopistealueet, kansainvälisen lentokentän kasvavat yhteydet ja logistiset mahdollisuudet kehittää Tampereen kaupunkiseutua ja Pirkanmaata tieteen, teollisuuden ja teknologian sekä logistiikan vetovoimaisena keskiönä tulee ottaa aluekehityksen lähtökohdaksi.

Liikenne ja työpaikat

- Uusien teiden (2-kehä, Puskiaisten oikaisu) varren maankäytön potentiaalinen hyödyntäminen työpaikka-alueena on Pirkkalan kunnan kannalta merkittävä mahdollisuus ja tehokas maan käyttö rakennettavien väylien varrelle on edellytys kestäville maankäytön ratkaisuille. Pirkkalan kunta esittää että Pirkkalan eteläpuolella maakuntakaavaan esitettävien uusien raide- ja liikenneväylien linjauksia tulisi yhdistää, jolloin säästettäisiin yhdyskuntarakennetta ja mahdollistettaisiin väylien kilpailukykyinen ja tehokas hyödyntäminen. 2-kehän ja Puskiaisten oikaisun osittainen yhdistäminen voisi tukea raja-alueen Lempäälä-Pirkkala maankäyttöä. Vaihtoehdoista Aurinko 2:ssa on suurin kehitettävä työpaikka-alue vaikkakin se sijoittuu suurimmaksi osaksi Lempäälän puolelle. Vaihtoehdoista Planeetat ja Tähdet potentiaalis-

ta työpaikka-alueita ei ole hyödynnetty Pirkkalan kunnan näkemyksen mukaan. Paras liikenteellinen ratkaisu on esitetty vaihtoehdossa Aurinko 2, jossa on osoitettu raitiotien linjaus Pirkkalan keskustasta Tampereen keskusta- ja TAYS:iin sekä henkilöjunaliikennettä lentoasemalle.

- Selkeästi huonoin vaihtoehto Pirkkalan kunnan kannalta on Planeetat-vaihtoehto, jossa Pirkkala jää henkilöraide liikenteen, myös raitiotien, ulkopuolelle. Lentokentän saavutettavuus tavara- ja henkilöraide liikenteellä on lentokentän alueen kehittämisen kannalta erittäin oleellista. Planeetat vaihtoehdossa 2-kehän linjaus suoraan Lentokenttä- Sääksjärvi- Hervanta- Kangasala on kuitenkin parempi kuin muissa vaihtoehdoissa.
- Vaihtoehdoista puuttuu alakeskus Härmälä-Partolassa, joka on Pirkkalan kunnan tavoitteena. Se on ja edelleen kehittyä merkittävänä, hyvin joukkoliikenteellä ja pyöräillä saavutettavana seudullisena kaupan ja palveluverkon keskuksena, jossa asutus tiivistyy ja kasvaa merkittävästi.

Asuminen

- Aurinko 1-, ja 2- vaihtoehdossa painotetaan asumista itään ja työpaikka- alueita länteen hajauttaen työpaikat ja asuminen eikä tämä mahdollista sekoittunutta rakennetta. Sekoittunut asuminen ja työpaikkojen rakenne mahdollistaa kestävä kehityksen mukaisen yhdyskuntarakenteen ja joukkoliikennereittien kehittämisen. Aurinko - vaihtoehdoissa Ydinkaupunkiseudun painopistealueet kartassa 14 ja 16 esitetyt asumisen painopistealueet tulisi osoittaa käsittäen myös Pirkkalan taajama-alue Tampereen ydinkaupunkiseuduksi ja asumisen painopistealueeksi.
- Aurinko 1:n ja Tähtien mukainen Sankilan osoittaminen uudeksi, merkittävästi täydennettäväksi asuinalueeksi on paras ja toivottava ratkaisu. Alue on Pirkkalan kunnan lentomelusta vapaa, luonteva taajama-alueen laajenemissuunta ja toteuttaa eheytyvän yhdyskuntarakenteen periaatteita. Kestävän kehityksen mukaisen luontevan taajamarakenteen kasvusuunnan ja agraaristen maisema-arvojen painoarvo ja punnittaessa tulee huomioida alueen sijainti yhdyskuntarakenteellisesti ja liittyminen olemassa olevaan rakenteeseen ja liikenneverkkoihin ja valita yhdyskuntarakenteellisesti kestävin ratkaisu joka turvaa kunnan taloudellisen ja ekologisesti kestävä kasvun.
- Vaihtoehdoissa ei ole osoitettu Toivioon uutta, täydennettävää asuinalueita. Kunnan strategisten tavoitteiden mukaista on liittää Toivio osaksi Pirkkalan taajama-alueita eheyttäen yhdyskuntarakennetta. Pirkkalan kunta toivoo että tulevissa luonnoksissa alueelle osoitetaan ko. uusi/merkittävästi täydennettävä asuinalue-merkintä. Aluekehityksen painopistealueena on hyvä pitää Pirkkalan kunnan näkemyksen mukaan Tampere ja Pirkkala/ Pirkkalan keskusta- Naistenmatkantie- Härmälänranta. Merkintä voisi kunnan näkemyksen mukaan ulottua Sankilaan saakka.

Virkistys

- Kunnan tavoitteena on maakuntakaavassa osoitettava yhtenäinen, jatkuva viheryhteystarve Lempäälän/Tampereen suuntaan jolloin saadaan toimiva näkemys alueen kokonaisrakenteen kehittymisestä pitkällä tähtäimellä. On tärkeää, että maakuntakaavaan osoitettaisiin viheryhteystarve Pärrinkoskelta lounaaseen Taaporinvuoren kautta Pulkajärven luonnonsuojelualueelle. Laajojen viheralueiden osoittaminen voimakkaasti rakentuville työpaikka-alueille ei ole mahdollista.

Yhteenveto

- Yksikään esitetyistä vaihtoehdoista ei sellaisenaan ole Pirkkalan kunnan näkemyksen mukaan yhdyskuntarakenteellisesti ja elinkeinotoiminnan kilpailukyvyyn kannalta selkeästi paras. Ydinkaupunkiseudun ja sen kunta- ja alakeskusten kasvun painopistealueet tulee ottaa aluekehityksen linjaukseksi. Pirkkalan taajama-alue tulee

käsittää Tampereen ydinkaupunkiseuduksi ja osoittaa asumisen painopistealueeksi kestävän kehityksen mukaisesti.

- Pirkkalan merkittävä rooli liikenteellisenä solmukohtana tulee huomioida maakuntakaavassa. Suunnittelussa tulee huomioida uusien tie- ja raidelinjauksien synkronointi ja tehokas ympäröivä maankäyttö.
- Lentokentän sujuva saavutettavuus eri kulkuneuvoilla ja henkilöraide liikenteellä, pitkällä tähtäimellä myös pohjoisesta, mahdollistaa lentokentän ja lentokenttäalueen kehittämisen ja siten koko keskisen Suomen elinkeinoelämän kehittämisen ja kasvun.
- Sekoittunut asumisen ja työpaikkojen rakenne mahdollistaa kestävän kehityksen mukaisen yhdyskuntarakenteen ja joukkoliikennereittien kehittämisen. Maakuntakaavassa tulee varautua riittäviin asumisen (Sankila, Toivio) ja työpaikka-alueiden sekä kaupallisten palvelujen osoittamiseen, joka mahdollistaa koko Pirkanmaan elinvoimaisuuden sekä suunnitelmallisen ja kestävän kehityksen mukaisen kasvun.

2.1.5. Tampere

YLEISTÄ

- Tiivistäminen ja täydentäminen toteutuvat Tampereella jatkossakin laadukkaana ja suunnitteilla oleva raitiotiehen perustuva joukkoliikennejärjestelmä tukee tätä kehitystä.
- Pohjoisen suunnan laajenemisalueet tulee esittää. Maakuntakaavan tulee osoittaa mahdollisuuksia ja vaihtoehtoja.
- Tärkeämpää kuin asumisen kysymykset on varmistaa työpaikka-alueiden reservi. Tältä osin kaupungin linjaus on muuttunut. Nykyisillä kuntarajoilla kaupunki haluaa varmistaa lähinnä Hankkion maankäytön tulevaisuuden ja Myllypuron alueen toteutuksen. Jälkimmäiselle on läntisellä ratayhteydellä keskeinen merkitys. Hankkiosta taas ei voida kokonaan luopua työpaikka-alueena koska se jo valmiiksi tukeutuu voimakkaasti itäiseen ohikulkutiehen.
- Yhdyskuntarakenteen kannalta työpaikka-alueiden keskittäminen HHT-vyöhykkeelle ja lentoaseman ympäristöön on perusteltua, mutta tällöin uusia työpaikka-alueita ei pystytä toteuttamaan Tampereen toimesta.
- Vaihtoehtojen keskusverkon luokituksessa on käytetty tiettyjä julkisia palveluita kriteereinä. Yksityiskohtaiset julkisen palveluverkon tarkastelut eivät kuulu maakuntakaavatasolle.
- Joukkoliikennejärjestelmän perusratkaisut ovat oikean suuntaisia. Lähijunaverkon ulottamista myös Orivedelle, Mänttään ja Vilppulaan asti kannattaa pohtia, samoin lähijunayhteyksiä laajemminkin Lempäälästä etelään ja Nokialta länteen. Nokian suunnalla Tampereen puolella Mediapolis kasvaa ja kehittyy nopeasti ja sen viereen ollaan kaavoittamassa uutta asuinalueita. Eteläinen Tampere voi parhaiten kehittyä Lakalaivan lähijunapysäkin ympärille.
- Kaupunkiseudun keskeisimmät kysymykset liittyvät juuri liikenneratkaisuihin. Tampere ei voi ottaa kaupunkiseudun kasvusta aiheutuvaa liikenteen kasvua nykyiselle katuverkolle. Tarve raitiotielle, kakkoskehälle ja lähijunalle on siis ilmeinen. Liikennettä lisäävät uudet maankäyttöalueet on parasta sijoittaa pääväylien yhteyteen Tampereen eteläpuolelle. Uuden asuntorakentamisen tulee tukeutua voimakkaasti joukkoliikenteeseen. On esimerkiksi vaikea kuvitella Siivikkalaan voimakasta asutuksen lisäämistä ilman raitiotieyhteyttä.

- Järjestelyratapiha muodostama estevaikutus rajoittaa keskustan laajenemista ja liikennettä, ja sitä kautta palveluverkon tehokkuutta. Ennen pitkää ratapihan siirto on välttämätöntä.
- Yhdyskuntarakenteen kannalta nykyisiä huonoja ratkaisuja on voitava arvioida uudelleen, esimerkiksi seudullisia vaikutuksia aiheuttavan vähittäiskaupan verkon osalta. Tulevissa mitoituksellisissa tarkasteluissa ei tule pitää lähtökohtana mahdollista toteutumattomaa asemakaavareserviä tai rakenteellisesti huonosti sijoittuneita olevia kaupan keskittymiä.
- Kaupallisten palveluiden kehittämisessä tulee korostaa Tampereen keskustaa valtakunnan keskuksena sekä aluekeskuksia ja lähipalvelukeskuksia sekä muita joukkoliikenteeseen tukeutuvia alueita.
- Kansainvälisen lentoaseman toiminta tulee turvata ja sen toimintojen aktiivinen kehittäminen on kaupunkiseudun kannalta ensiarvoisen tärkeää.

YLEISIÄ KOMMENTTEJA VAIHTOEHTOIHIN

- Suomen ainoa todellinen kasvukäytävä on pääkaupunkiseudulta Pirkanmaalle ulottuva HHT- akseli. Sen varrelle sijoittuu huomattava osa Suomen kasvusta, osaamisesta ja kansantuotteesta. Aurinko 2-malli tukee parhaalla tavalla näitä tavoitteita.
- Aurinko-vaihtoehtoissa voimakas väestön lisäys Tampereen keskustassa vaatisi alueelle huomattavia palveluverkon lisäyksiä. Aurinko 1-vaihtoehdossa ja Tähdet -vaihtoehdossa ei kummassakaan esitetä Lakalaivaan alakeskusta. Tämä olisi omiaan heikentämään eteläisen alueen kehittymistä. Muutoin Tampereella keskustan ja aluekeskusten kehittäminen palvelukeskuksina mahdollistuu parhaiten Aurinko- ja Planeetat -vaihtoehtoissa. Aurinko 1-vaihtoehdossa on myös Hankkio esitetty 16 000 asukkaan uudeksi asuinalueeksi. Kuten edellä on todettu, se ei ole tuossa laajuudessa mahdollista työpaikka-aluevarausten kannalta ja tarkoittaisi toteutuessaan palveluverkon uudelleen tarkastelua koko laajemman alueen (Linnainmaa, Hankkio, Kaukajärvi) näkökulmasta.
- Pohjoista laajenemissuuntaa eli Nurmi - Sorilaa ei ole esitetty Aurinko 2- vaihtoehdossa. Sen suhteen tehdyt päätökset ja suunnitelmat on kuitenkin syytä ottaa huomioon.
- Muodostumassa oleva kehä 2 on tulevan maankäytön ja liikennetarpeiden kannalta ensiarvoisen tärkeä ratkaisu. Pitkällä tulevaisuudessa se tulee liittymään pohjoisessa valtatielle 9. Tämä edellyttää linjausta Lentolaan Aurinko-vaihtoehtojen mukaisesti.
- Tulevaisuudessa välttämätöntä ratapihan siirtoa ei ole Tähdet-vaihtoehdossa.

MIKÄ VAIHTOEHDOISTA TUOTTAA TAMPEREEN NÄKÖKULMASTA YMPÄRISTÖN KANNALTA KESTÄVINTÄ JA ELINKEINOTOIMINNAN KANNALTA KILPAILUKYKYISINTÄ YHDYSKUNTARAKENNETTA?

- Sellaisenaan mikään vaihtoehto ei ole vielä valmis. Keskustan ja aluekeskustojen tukeminen ja eteläinen kasvusuunta ovat tärkeitä asioita.
- Puhtaasti Tampereen kannalta tarkasteltuna kaikki vaihtoehtojen täydennysalueet ovat mahdollisia. Tampere kasvaa edelleen kantakaupungin alueella ja uutta asemakaavaa reuna-alueille ei juuri enää synny. Kasvu ohjautuu joka tapauksessa täydentyvään, tiivistyvään ja uudelleen rakennettavaan kaupunkirakenteeseen. Nurmi-Sorila on kuitenkin varattava reserviksi, jotta monipuolinen asuntotuotanto on mahdollista.
- Keskustan kehittyminen on kuitenkin tärkeintä ja sen kehittämisessä on korostettava laatua. Kaupunki ei voi luopua Hankkiosta työpaikka-alueena. Länsi-Tamperetta on myös tietoisesti kehitettävä, jotta kaupungin rakenne tasapainottuu idän ja lännen välillä.

- Tampereelle on syntymässä Kaupin kampuksen, Mediapoliksen ja yliopistojen kampusalueiden kehityksen myötä aivan uudenlaisia vetovoimaisia keskittymiä. Yhdessä keskustan kanssa ne toimivat tulevaisuudessa elinvoimaisuuden ja kasvun dynamoina.

MITKÄ OVAT KESKEISIMMÄT ERI VAIHTOEHDOISTA SYNTYVÄT TAVOITTEET JA JOHTOPÄÄTELMÄT, JOTKA TULEE OTTAA HUOMIOON JATKOSUUNNITTELUSSA?

- Tampereen keskustan kehittämisen mahdollistaminen on tärkeintä koko maakunnan kannalta. On varmistettava työpaikka-alueiden riittävyys ja kehittäminen. Järjestelyratapihan siirto on välttämätöntä. Joukkoliikenteen kehittämisen mahdollisuudet on turvattava.

MINKÄ VAIHTOEHDON TOTEUTTAMISEEN KUNTANNE VOIMAVARAT PARHAITEN RIITTÄVÄT?

- Tärkeintä on saada aikaiseksi maakunnan kannalta paras mahdollinen maakunta-kaava ja sitten sen pohjalta kuntakohtaiset kaavat jotta mm. esillä olevat keskeiset liikennehankkeet voidaan toteuttaa. Se on varmasti kaikkien kannalta myös pitkällä aikavälillä taloudellisin vaihtoehto.
- Tampereen kaupungin kannalta yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on yhdyskuntarakenteen kehittämisen ja kasvun vaatimien investointien toteuttamisen kannalta hyvä tavoite.
- Uusilla kasvusuunnilla vain aktiivinen ja riittävän ennakoiva maapolitiikan harjoittaminen niin asunto- kuin työpaikka-alueidenkin kohdalla mahdollistaa näiden alueiden toteuttamisen. Myös rakenteen täydentämisen onnistuminen edellyttää maapolitiikan keinojen laajaa käyttöä.
- Ratkaisut, joissa rakentamisen painopiste sijaitsee kaupungin rajojen ulkopuolella, eivät ole kaupungin talouden kannalta kestäviä. Kaupunki ei voi olla aktiivinen investoija hankkeissa, jota sijoittuvat muiden kuntien alueille ja joiden toteuttamisen myötä syntyvät verotulot kohdistuvat muiden kuntien tuloiksi. Tampereen kaupungin mahdollisuudet isojenkin investointien tekemiseen ovat omaa luokkaansa kaupunkiseudulla ja koko Pirkanmaalla. Jos uuden maankäytön painopiste tullaan osoittamaan Tampereen kaupungin rajojen ulkopuolelle, niin ennen kaavaratkaisun tekemistä tulee kehittää malli, jolla Tampereen kaupungin resurssit ovat hyödynnettävissä näiden alueiden toteuttamisessa, niin että investoinnista saavat hyödytkin tulevat Tampereen kaupungin käyttöön.
- Suomessa on tapahtumassa merkittäviä muutoksia kuntarakenteessa. Ellei siinä Tampereen seudulla tapahdu kokonaisuutena niin etelän kasvusuunnan kuin kuntien raja-alueiden kehittämisen mahdollistamiseksi, kuntarajojen siirtoa tulee voida tutkia yhtenä toteuttamiskeinoista.

2.1.6. Ylöjärvi (saapumatta)

Käsitellään kaupunginhallituksessa 24.3.2014

2.2. Pohjoinen Pirkanmaa

2.2.1. Juupajoki

- Pirkanmaan maankäyttövaihtoehdot painottuvat Tampereen ydinkaupunkiseutuun, jonka kasvu ja kehitys tukevat koko maakunnan kehitystä.

- Vaihtoehtoista "Tähdet" lisättyä "Planeetat" -vaihtoehdon raideliikenteellä tukee parhaiten tulevaisuuden kehitystä Juupajoella ja koko Pohjois-Pirkanmaalla niin asumisen, kuin elinkeinoelämän kannalta.
- Vaihtoehtojen toteuttamismahdollisuuksissa ei ole Juupajoen kannalta merkittäviä eroja. Juupajoen palvelutarjonta ja infra mahdollistavat positiivisen väestönkehityksen ilman suuria investointeja.
- Maakuntakaavassa tulee ottaa erityisesti huomioon valtatie 9 parantaminen Oriveden suuntaan maakunnallisena ja valtakunnallisena päätienä.

2.2.2. Mänttä-Vilppula

- Mikä vaihtoehtoista tuottaa kuntanne/seutunne näkökulmasta ympäristön kannalta kestäväntä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta ja millä perusteella?
 - o Vaihtoehto "Planeetat" tuottaa Mänttä-Vilppulan kannalta kestäväntä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta. Kyseisessä vaihtoehtoissa osa väestönkasvusta on ohjattu ydinkaupunkiseudun ulkopuolelle. Kasvu edesauttaa Mänttä-Vilppulan kaupungin yhdyskuntarakenteen kehittymistä. "Planeetoissa" Mänttä-Vilppulaa koskeva yhdyskuntarakenteen malli vastaa aiemmin laatimaamme kehityskuvaa.
 - o Mänttä-Vilppulan kaupunki on valtakunnallisesti ja tulevaisuudessa kansainvälisestikin merkittävä taidekaupunki, jolle hyvät kulkuyhteydet Tampereelle ja pääkaupunkiseudulle ovat erittäin tärkeitä. Mänttä-Vilppulaan on olemassa oleva rautatieyhteys, jota käytetään sekä teollisuuden kuljetuksiin että työpaikka- ja asiointiliikennöintiin Tampereen suuntaan. "Planeetat" -vaihtoehdossa on esitetty toiveidemme mukaisesti rautatien lähijunaliikenne ulottumaan Mäntän taajamaan saakka. Kestävän kehityksen mukaisesti on järkevää käyttää olemassa olevaa yhteyttä edelleen ja kehittää sitä. Mänttä-Vilppulan kaupungin tavoitteena on kehittyä seudun vetovoimaiseksi pikkukaupungiksi, jonka vahvuutena ovat erinomainen kulttuuritarjonta ja hyvät, monipuoliset palvelut sekä asumismahdollisuudet ja vahvana jatkuva teollisuus. Pyrkimyksenämme on, että taidekaupunki on saavutettavissa Helsingistä asti junalla.
 - o "Planeetat" ja "Tähdet" -vaihtoehdot liikenteellisiltä ratkaisuiltaan yhdistettynä tarjoaa koko Ylä-Pirkanmaata ajatellen alueen elinvoimaa ylläpitävän ja kehittävän maankäyttövaihtoehdon niin asumisen kuin elinkeinojenkin kannalta.
- Mitkä ovat keskeisimmät eri vaihtoehtoista syntyvät tavoitteet ja johtopäätelmät, jotka tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon?
 - o Pirkanmaa tarvitsee myös vahvan ydinkaupunkiseudun, jotta se kykenisi tuottamaan hyvinvointia koko alueelle. Ydinkaupunkiseutua ympäröivä maaseutu on kuitenkin myös nähtävä omine kehityksen moottoreineen (mm. biotalous, luonto- ja kulttuuriympäristö, lähiruoka, matkailu, lomaa-asuminen) Pirkanmaan vahvana voimavarana. Riittävien maakunnallisten liikenneyhteyksien turvaaminen seutu/ aluekeskuksiin on erittäin tärkeää. Raideliikenteen osalla tulisi kehittää alueella olevaa raideverkkoa.
- Kysymys 3: Minkä vaihtoehdon toteuttamiseen kuntanne/seutunne voimavarat parhaiten riittävät
 - o Olemme valmistautuneet kehityskuvamme mukaisesti vaihtoehdon "Planeetat" mukaisiin järjestelyihin.

- Lisäksi Mänttä-Vilppulan kaupunki toteaa, että tulevassa maakuntakaavassa tulisi tarkastella kansallista kehitystä, aluerakennetta, liikennettä (myös työpaikkaliikennettä) ja reitistöjä myös yli maakuntarajojen.
- Kaavassa tulisi huomioida Ylä-Pirkanmaan alueella myös vesireittien kehittäminen virkistykseen, matkailun ja mahdollisesti kuljetusten kannalta. Tieliikenteen osuutta maaseudun kehittämisessä ei tule unohtaa.

2.2.3. Orivesi

- Tehty raportti ja sen maankäyttövaihdot painottuvat Tampereen ydinkaupunkiseutuun, jonka kasvun ja kehityksen voidaan katsoa tukevan koko maakunnan kehitystä.
- Vaihtoehtoista Aurinko 2 ja Planeetat täydennettynä mm. Tähdet-vaihtoehdon bussiyhteyksillä tukevat parhaiten Oriveden kehitystä ja yhdyskuntarakennetta ja ovat alueen elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisimmät sekä ympäristön kannalta kestäviä. Vaihtoehdot ovat pitkälti yhteneviä myös samanaikaisesti uudistettavana ja lausunnolla olevan Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman 2040 ns. nauhamallin kanssa. Vaihtoehtojen toteuttamismahdollisuuksissa ei voida katsoa olevan Oriveden kannalta suuria eroja ottaen huomioon Oriveden nykyinen maankäyttö, palvelut, infrastruktuuri sekä arvioitu väestön kehitys.
- Jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon valtatie 9 parantaminen Oriveden suuntaan seudullisena, maakunnallisena ja valtakunnallisena päätienä sekä lähijunaliiikenteen edelleen kehittäminen.

2.2.4. Ruovesi

- Ruovedellä kasvuennusteet ovat kaikissa nykymallin ennusteissa negatiivisia. Kasvun saavuttaminen on kunnalle haaste, johon pitää kaikilla keinoin tähdätä. Yksi mahdollisuus on tulevan maakuntakaavan vaikutukset. Kunnan tulee hyödyntää koko Pirkanmaan kasvu ja kasvun tuottamien vaikutukset. Ruovesi on tulevaisuudessaakin maaseutupaikajä. Maa- ja metsätalouselinkeinot ovat olleet alueella aina vahvoja, näin voidaan olettaa olevan myös vuonna 2040. Pk-yritykset ovat tulevaisuudessa kuntamme tukipilareita uusien työpaikkojen ja asukkaiden osalta.
- Mikä vaihtoehtoista tuottaa kuntanne / seutunne näkökulmasta ympäristön kannalta kestäväintä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta ja millä perusteella?
 - o Ruoveden kannalta vaihtoehto Tähdet on parhain vaihtoehto. Tähdet antaa elinkeinotoiminnoille parhaat kasvu- ja toimintaedellytykset. Ylä-Pirkanmaan seutukunnan kannalta yhdistelmä Tähdet /Planeetat vaihtoehdosta on paras. Tähdet-vaihtoehto lisättynä Planeetat-vaihtoehdon rai-deliikenteellä tukee parhaiten tulevaisuuden kehitystä niin asumisen, kuin elinkeinojenkin kannalta. Koko Pirkanmaan kasvua ajatellen luonnollisesti Auringot 2 -vaihtoehto on parhaiten kasvua tukeva. Maakuntakaavan vaikutuksista merkittävin on liikenneyhteyksien ylläpitäminen ja parantaminen. Kantatie 66 on Ruovedelle tärkeä nyt ja tulevaisuudessa. Myös liikennöintiolosuhteet Kurun ja Teiskon kautta pitäisi tulevaisuudessa saada nykyistäkin parempaan kuntoon, samoin yhteys itään Mänttä-Vilppulaan.
- Mitkä ovat keskeisimmät eri vaihtoehtoista syntyvät tavoitteet ja johtopäätelmät, jotka tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon?
 - o Tähdet-vaihtoehto tukee parhaiten maaseutualueen kasvuhaasteita. Ylä-Pirkanmaan alueella on useita aktiivisia kyliä, joiden olemassaolo on turvattava myös tulevaisuudessa. Maantieliikenteen nykyiseen reitistöön

pohjautuva mahdollisimman kattava verkko on Ylä-Pirkanmaan kannalta paras.

- Minkä vaihtoehdon toteuttamiseen kuntanne / seutunne voimavarat parhaiten riittävät?
 - o Kunnan resurssien kannalta Tähdet-vaihtoehto tukee kunnan tulevaa maankäytön suunnitelmaa.
- Tuleva maakuntakaava tulee toteuttaa kaikkien Pirkanmaan kuntien omaa kehitystä tasa-arvoisesti kohtelevana. Pelkästään yhden vaihtoehdon toteutuminen ei tähän johda, vaan nyt esitetyistä vaihtoehdoista tulee koota yhdistelmä, johon on liitetty kaikkia kuntia/seutukuntia parhaiten tukevat kaava ratkaisut.
- Pirkanmaan maakuntakaavassa tulee huomioida Ylä-Pirkanmaan erityispiirteet asumisen, luonnon, matkailun ja kulttuuriympäristön monimuotoisuuden osalta. Kunnanhallitus pyytää Pirkanmaan Liittoa huolehtimaan, että maakuntakaavassa huomioidaan mm. seuraavat asiat: 1) ympärivuotista asumista ei saa kaavalla rajoittaa, 2) matkailureitit (veneily, retkeily, moottori- ja kulkuvälinekailu) tulee huomioida maakuntakaavassa yli kuntaja maakuntarajojen, 3) nykyiset luonnonsuojelualueet turvataan ja 4) kulttuuriympäristön arvot huomioidaan.

2.2.5. Virrat

- Maakuntakaavaa laadittaessa tulee aluerakennetta, kehittämistä ja vaikutuksia tarkastella myös maakuntarajat ylittävällä valtakunnallisella tasolla.
- Virtain kaupungin läpi kulkevien ja sen keskustaajamassa yhtyvien valta- ja kanta-teiden verkko muodostaa Virroille valtakunnallisesti tärkeän liikenteellisen solmukohtan. Maantieliikenneyhteydet kasvavin kaupunkikeskuksiin Tampereelle, Jyväskylään ja Seinäjoelle ja muualle Suomeen luo hyvät edellytykset Virtain kehittämiselle.
- Kokemäenjoen vesistön latvareitit Keski-Suomen ja Etelä-Pohjanmaan suunnilta yhtyvät Virroilla ja laskee vetensä Tampereen ja Kokemäenjoen kautta Pohjanlahteen. Vesistöjen ja niiden ranta-alueiden virkistyskäyttö, sekä matkailuelinkeinot ja niiden kehittäminen luovat potentiaalisia kehittämisenäkymiä seutukunnalle. On myös mahdollista, että vesireitit otetaan tulevaisuudessa uudelleen käyttöön tavarajärjestelyissä.
- Virtain läpi kulkevan Haapamäki-Parkano-Pori -rautatielinjan rakentaminen uudelleen liikennöitävässä kuntoon luo koko maan elinkeinoelämälle tärkeän yhteyden sisäsuomesta Pohjanlahden satamiin. Maakuntakaavatyön yhteydessä tulee myös selvittää Haapamäki-Parkano-Pori -rautatien hyödyntämisen kustannukset toiminnallisena ja taloudellisena vaihtoehtona Tampereen keskuseudun ratajärjestelyille.
- Virtain kaupunki pitää tärkeänä, että koko Suomi pidetään asuttuna. Esitetyissä maankäyttövaihtoehdoissa kehittämismahdollisuuksia on nähty suppeasti vain Tampereen kaupunkiseudulla, HHT-akselilla ja raideliikenneyhteyksien varsilla. Maaseutu ruokkii kaupunkia ja kaupungit tarvitsevat maaseutua. Maakuntakaavan tulee tukea tätä kehitystä.
- Maantieliikenteellisen ja logistisesti edullisen sijaintinsa, sekä jo nykyisin monipuolisen elinkeinorakenteensa ja niiden hyvien kehittämisedellytysten vuoksi Virtain kaupunki tulee maakuntakaavassa osoittaa aluekehityksen painopistealueeksi.
- Pohjois-Pirkanmaalla on mahdollisuudet monipuoliselle omaleimaiselle asumiselle. (esimerkiksi rannanläheinen asuminen). Biotalouden mahdollisuudet ovat alueella hyvät ja niillä voidaan vastata mm. Pirkanmaan ilmasto- ja energiastrategian tavoitteisiin uusiutuvan ja hajautuvan energiantuotannon lisäämisestä. Maatalouden merkitys kasvaa tulevaisuudessa. Pohjois-Pirkanmaalla alkutuotannon merkitys on

suuri ja tätä kasvukehitystä vahvistetaan edelleen. Perinteinen yhteisöllisyys ja väljä asuminen ovat maaseutuasumisen laatutekijöitä.

- Mitkä vaihtoehdoista tuottaa kuntanne / seutunne näkökulmasta ympäristön kannalta kestäväntä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta ja millä perusteella?
 - o Parhaana nähdään ”Tähdet” lisättyinä rautatieyhteydellä Haapamäki-Parkano-Pori. Ylä- ja Luoteis-Pirkanmaan kannalta Tähdet lisättyinä Aurinko- ja Planeetat-vaihtoehdoissa esitetyillä raideliikenne ratkaisulla Mänttä-Vilppulan suuntaan luo parhaan pohjan seutukunnan ja koko Pirkanmaan kehittämiseksi.
 - o Elinkeinotoiminnan kehittämisen kannalta hyvät liikenneyhteydet ja muu infrastruktuuri ovat avainasemassa. Liikenteellisenä lähtökohtana ja runkona toimii rautatieverkko, sekä valta- ja kantatiet, jotka on pidettävä joka tapauksessa kunnossa. Niiden vaikutusalueelle ja varsinkin leikkauspisteisiin syntyvää toimintaa on perusteltua tukea maakuntakaavassa.
 - o Esitetyissä maankäyttövaihtoehdoissa maakunnan kehittämisalueina on nähty lähinnä vain nykyisten rautateiden varret. Maantieliikenteen merkitystä ja kehittämistä ei vaihtoehdoissa ole tarkasteltu, vaikka se pysyy myös tulevaisuudessa tärkeimpänä liikennemuotona. Tieliikenteen logistiikka ja teknologinen kehitys tulee jatkumaan niin, että se liikennemuotona tulee olemaan entistä ekologisempaa ja myös ekonomisempaa.
- Mitkä ovat keskeisimmät eri vaihtoehdoista syntyvät tavoitteet ja johtopäätelmät, jotka tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon?
 - o Tavoitteena tulee olla, että koko Pirkanmaan pysyy elinvoimaisena ja asuttuna.
 - o Esitetty vaihtoehtotarkastelu ja vaikutusten arviointi ei ulotu riittävästi koko maakuntaan. Erityisesti Pohjois- ja Kaakkois-Pirkanmaan kehittämisenäkymiä ja vaikutuksia ei ole tarkasteltu riittävän laajasti. Maakunnan reuna-alueiden kehitysmuotoisuus, innovatiivisuus ja kasvupotentiaali tulee ottaa suunnittelussa paremmin huomioon.
 - o Virtain kaupungin läpi kulkevien ja sen keskustaajamassa yhtyvien valta- ja kantateiden verkko (VT23/KT65/66/68) muodostaa Virroille valtakunnallisesti tärkeän, keskeisten pääteiden olemassa olevan kustannustehokkaan liikenteellisen solmukohtan. Kaupunki sijaitsee myös isompien kasvavien kaupunkikeskusten Tampere-Jyväskylä-Seinäjoki vaikutuspiirissä. Myös huoltovarmuuden näkökulmasta keskeisten pääteiden ylläpito ja kehittäminen valtakunnallisesti tärkeinä liikenteen solmukohtina tulee turvata tulevaisuudessa.
 - o Vaihtoehtojen vaikutusten arviointi tulee ulottaa myös maakuntarajat ylittäviin vaikutuksiin. Varsinkin maakuntien reuna-alueilla sijaitseville kuntien, kuten Virtain kaupungin kehittämisenäkymistä ja -edellytyksistä tämä arviointi antaisi todellisemman ja selvemmän kuvan.
 - o Pohjois-eteläsuuntaisten kulkuyhteyksien lisäksi tulee kehittää ja ylläpitää myös itä-länsisuuntaisia henkilö- ja tavaraliikenneyhteyksiä niin maantiekuihin raideliikenteenkin osalta. Haapamäki-Parkano-Pori -ratayhteys tulee merkitä kaavaan. Kehitettävät maantieyhteydet Virroilta ja Ruovedeltä Mänttä-Vilppulaan, sekä Parkanoon tulee ottaa myös huomioon.
 - o Tampereen kaupunkiseudun tulevilla liikenne ratkaisuisa tulee huomioida eri liikennemuotojen käyttö- ja vaihtomahdollisuus. Sujuvat autoliikenneyhteydet kaupunkiseudun eri palveluihin tulee säilyttää myös tulevaisuudessa. Myös ajoneuvoliikenteen ja joukkoliikenteen vaihtopaikat tulee järjestää riittävän kattavasti ja sujuvasti toimiviksi.

- Minkä vaihtoehdon toteuttamisen kuntanne / seutunne voimavarat parhaiten riittävät?
 - o Vaihtoehto "Tähdet" toteuttaa jo rakennettua olemassa olevaa aluerakennetta ja infraa. Edellä tässä lausunnossa mainitulla tavalla täydennettynä ratkaisu tukee parhaiten koko Pirkanmaan ja varsinkin Tampereen pohjoispuolisen alueen kehittämistä.

2.3. Eteläinen Pirkanmaa

2.3.1. Akaa

- "Aurinko 2" tuottaa sekä ympäristön, että elinkeinotoiminnan kilpailukyyn kannalta parhaat lähtökohdat jatkosuunnitteluun, koska se tukeutuu olemassa olevan pääliikennöintiakselin, Helsinki-Hämeenlinna-Tampere ja sitä tukevan infrastruktuurin, rautatie ja moottoritie edelleen kehittämiseen, joka tukee sekä ympäristön että elinkeinotoiminnan kestävästä kehitystä pitkälle tulevaisuuteen.
- Jatkosuunnittelussa keskeisenä huomioitavana tavoitteena nousee esille Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -kehityskäytävän tuomien mahdollisuuksien hyödyntäminen ja kehittäminen siten, että liikenteelliset solmukohdat hyödynnetään niiden täydellä potentiaalilla unohtamatta kuitenkaan vetovoimaisten asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämistä kehityskäytävän reuna-alueilla.
- Akaan kaupunki on jo kehittämässä "Aurinko 2" -mallia tukevia toimintoja, kuten Yritys-Konhon aluetta, ja tulee keskittämään resursseja HHT-akselia tukeviin hankkeisiin myös jatkossa. Lisäksi Akaan seudun kehittäminen eteläisen Pirkanmaan logistisena keskuksena raide- ja autoliikenteen solmukohdassa myös läntisille yhteyksille tulee huomioida koko Pirkanmaan kilpailukykyä lisäävänä voimavarana.

2.3.2. Pälkäne

- Maakuntakaavatyössä on koko maakuntaa tarkasteltava tasapainoisesti ja oikeudenmukaisesti. Se, että esimerkiksi rakennemalleja on laadittu tiiviillä aikataululla ja että käytettävissä on ollut tiettyjen alueiden (Tampereen seutu ja Etelä-Pirkanmaan rakennemalli) pidemmälle vietyjä suunnitelmia ei saa tarkoittaa sitä, että aiempia suunnitelmia laatineiden alueiden ulkopuolisia alueita ei suunniteltaisi niiden tarpeiden ja kehityssuuntien pohjalta
- Mikä vaihtoehdoista tuottaa kuntanne / seutunne näkökulmasta ympäristön kannalta kestäväintä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntaa rakennetta ja millä perusteella?
 - o Maankäyttövaihtoehdot ovat puutteelliset. Neljästä maakunnallisesta vaihtoehdosta kolme on Pälkäneen kohdalla identtistä todeten tämänhetkisen tilanteen ilman minkäänlaisia kehitys- tai kehittämisenäkymiä. Vain tähtivaihtoehdossa esitetään yksi erilainen ratkaisumalli. Koska se on ainoa vaihtoehto, jossa Pälkäne on huomioitu kehittyvänä kuntana, on se luonnollisesti ainoa hyvä vaihtoehto.
 - o Pälkäneen kannalta olisi ollut hedelmällistä, mikäli maakuntakaavan rakennemalleissa olisi todellisesti tarkasteltu erilaisia tulevaisuusnäkymiä sen sijaan, että otamme kantaa vain siihen, että ohjataan Pälkäneelle kehitystä vai ei.
- Mitkä ovat keskeisimmät eri vaihtoehdoista syntyvät tavoitteet ja johtopäätelmät, jotka tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon?

- Pälkäneen kunnan kannalta maankäyttövaihtoehdot ovat edellä kuvatusti kapea-katseisia. Tämä ongelma siirtyy vaihtoehtojen vaikutusten arviointiin. Vaihtoehtojen kapeus kohdistuu valitettavasti erityisesti Kaakkois-Pirkanmaalle. Johtopäätöksenä on, että meillä ei ole todellisesti alueellemme kohdistuvia vaihtoehtoja tarkasteltavanamme.
 - Tulevassa maakuntasuunnittelussa on Pälkäneen kannalta olennaista huomioida kaksi seikkaa. Toisaalta Pälkäneen asiointisuunta on Tampereelle, joten Pälkäne toiminnallisesti kuuluu Tampereen seutuun Kangasalan jatkeena. Toisaalta taas Pälkäne on mukana juuri alkaneessa HHT-hankkeessa kutsuttuna täysvaltaisena jäsenenä. Pirkanmaan suunnittelussa ei tulisi sivuuttaa näinkin tärkeää jo tapahtumassa olevaa kehitystä. Maakuntakaavan rakennemalleissa HHT-alueen vaikutusalue on nähty erityisen kapeana ja yksiulotteisena. Suurmittakaavaisessa suunnittelussa myös kuntarajojen yli tulisi voida katsoa. Valtakunnallisessa mittakaavassa se on täysin HHT:n vaikutusalueella. Tämä olisi tullut huomioida rakennemallivaihtoehdoissa.
 - Raideliikenne on maakunnallisesti tärkeä kehityskohde, mutta olemassa olevien valtateiden ja niiden vaikutusalueiden kehittämistä ei tulisi näin voimakkaasti sivuuttaa jo rakennemallivaiheessa. Valtatie 12 on Pirkanmaan väylä itään ja Venäjälle, ja se olisi tullut huomioida vaihtoehdoissa kehitettävänä suuntana.
 - Todennäköisesti tieliikenne on nykyisen teknologiakehityksen jatkuessa tulevaisuudessa nykyistä huomattavasti ekologisempi ja ekonomisempi vaihtoehto, minkä vuoksi tieliikenne olisi pidettävä mukana tasa-arvoisena liikennöintimuotona.
 - Maakunnallisessa strategisessa suunnitelmassa on näissä rakennemalleissa tarkasteltujen keskusverkoston, liikenteen ja liikennöinnin luotava tulevaisuuden kehitystä tukevia mahdollisuuksia. Näin on oltava myös Pälkäneen osalta.
- Minkä vaihtoehdon toteuttamiseen kuntanne / seutunne voimavarat parhaiten riittävät?
- Pälkäneen kunnan kehittäminen, aktiivinen tontti politiikka ja jo käynnissä olevista prosesseista seuraavat positiiviset tulevaisuusnäköymät tulevat tuomaan Pälkäneelle kasvua tulevina vuosina. Ne on huomioitava maakunnallisessa suunnittelussa.

2.3.3. Urjala

- Maankäyttövaihtoehtoja on valmisteltu huolellisesti ja laaja-alaisesti osallistaen. Etelä-Pirkanmaan maankäytön rakennevaihtoehdot -selvitystyössä seudun kehittämisen mahdollisuudet on kartoitettu kattavasti.
- Planeetat tuottaa Urjalan kunnan näkökulmasta ympäristön kannalta kestäväntä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta. Vaihtoehdossa on seudun keskeiset ominaispiirteet otettu huomioon, ja niiden vahvuuksia tuetaan. Vaihtoehto tukee kunnan nykyisen yhdyskuntarakenteen kehittämistä ja täydentämistä.
- Etelä-Pirkanmaan näkökulmasta ympäristön kannalta kestäväntä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta tuottavat Aurinko 2 ja Planeetat.
- Liikenneyhteyksien osalta voisi olla tarkoituksenmukaista tutkia ratkaisua, jossa Tampereen 2 -kehän ja valtatie 3:n oikaisu yhdistettäisiin yhdeksi varaukseksi.

- Maakuntarajan ylittäväksi merkittäväksi asiantisunnaksi tulee merkitä myös valtatie 9.
- Esitettyjen maankäytön vaihtoehtojen toteuttaminen ei riipu yksinomaan kuntien voimavaroista, mikä korostuu erityisesti liikenneratkaisuiden ja niihin perustuvien maankäytön aluevarauksien kohdalla.
- Urjalan kunnalla on vahva halua säilyä itsenäisenä kuntana. Verrattain pitkät etäisyydet vastaavan palvelutason tarjoaviin kunta- ja kaupunkikeskuksiin on edesauttanut palvelujen säilymistä ja kehittymistä kunnan keskustaajamassa Laukeelassa. Nykyinen Pirkanmaan ensimmäinen maakuntakaava on ollut kunnan maankäytön suunnittelun kannalta toimiva, mutta uuden maakuntakaavan laatimisen myötä Urjalan kunta toivoo erityisesti kiinnitettävän huomiota energian tuottamisen, liikennejärjestelmien ja yritystoiminnan kehittämisen kannalta uusien maankäytön aluevarauksien huolelliseen tutkimiseen ja monipuolisten ratkaisujen mahdollistamiseen. Maakuntakaavaa laadittaessa tulee ottaa huomioon Urjalan keskusta-alueen (Laukeela-Huhti) osayleiskaavassa esitetyt maankäytön aluevaraukset.

2.3.4. Valkeakoski

- Valkeakosken kaupungin ja Etelä-Pirkanmaan kehityksen kannalta Aurinko 2 näyttäisi tarjoavan realistisimman, toisaalta myös vahvimman kehityspolun lähimmille vuosikymmenille. Vaihtoehtoa tulisi kuitenkin tarkistaa niin, että se huomioi HHT-vyöhykkeen kokonaisvaltaisesti. Kehityskäytävän leveydeksi on arvioitu n. 30 km ja Suomen ympäristökeskuksen tavoitettavuustarkastelun perusteella 130-tien alue kuuluu käytävän parhaaseen tavoitettavuusvyöhykkeeseen. Tämän perusteella 130-tien vyöhykkeen tulisi olla vaihtoehdossa aluekehityksen painopistealuetta. Sitä tukevat myös yksityiskohtaisemmat maankäytön tarkastelut, jotka osoittavat alueen rakennettavuuden olevan hyvää luokkaa.
- Aurinko 2 - vaihtoehdon riskeihin kuuluu, että kehityksen kannalta tarpeelliset, mutta kalliit ratainvestoinnit jäävät tekemättä ja maantieverkosto ylikuormittuu. Riskien toteutuminen hidastaisi kehitystä. Alueen kehityspotentiaali pysyisi kuitenkin suurena ja aluerakenne toimivana. Infrastruktuuri-investointeja pystytään kehityksen painopistealueilla perustelemaan merkittävillä välittömillä hyödyillä ja kansantaloudellisilla säästöillä.
- Riskien toteutuminen olisi suurempi uhka Aurinko 1 -vaihtoehdolle, jonka toimivuudelle on kriittisen tärkeää muodostaa hyvin tiivistä kaupunkirakennetta valituille alueille. Planeetat - vaihtoehdon riskejä ovat tuottamattomat investoinnit tai niiden toteutumattomuudesta johtuva kehityksen hiipuminen. Tähdet -vaihtoehdon riskejä ovat, että palvelut eivät kehity halutulla tavalla, hajautetusta rakenteesta johtuvat liikennetarpeet ja -ongelmat dominoivat sekä että kantokykyyn nähden suuret infrastruktuuri- ja palveluinvestointien kustannukset rasittavat kehitystä.
- Valtakunnalliselta tai maakunnan kannalta HHT-vyöhykkeen kehittymisellä on potentiaalia tuottaa sitä elinkeinoelämän kilpailukykyä, joka voi olla ratkaiseva tekijä tuotannon ja työpaikkojen pysymiselle alueella ja kotimaassa.
- Maan sisäinen muuttoliike ja pääkaupunkiseudun ruuhkaisuus/kalleus vaikuttavat vahvasti Tampereen seudun ja HHT-käytävän voimakkaana jatkuvaan väestökehitykseen. Avainasemassa hyvien elinolosuhteiden luomisessa ovat tällöin oikealla tavalla tehokkaihin liikenneväyliin ja -välineisiin tukeutuva taajamarakenne ja mahdollisimman suuri alueellinen työpaikkaomavaraisuus, joka käytännössä lyhentää pendelöintimatkoja ja mahdollistaa palvelujen tasaisemman saatavuuden.
- Valkeakosken kaupunki on vastauksena teollisuuden äkilliselle globaalille rakennemuutokselle aktiivisesti tutkinut tulevaisuuden vaihtoehtoja niin asumisen, palvelujen kuin elinkeinoelämänkin suhteen. Kaupunki on tilannearvioissaan päättänyt hyvin lähelle niitä maakuntakaavan rakennemalleja, jota hyödyntävät Helsinki-

Hämeenlinna-Tampere-kehityskäytävän tuomia mahdollisuuksia. Kehityksen olisi kuitenkin perustuttava seudullisiin ratkaisuihin ja yhteistyöhön.

- Mikä vaihtoehtoista tuottaa kaupungin / seudun näkökulmasta ympäristön kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta ja millä perusteella?
 - o Aurinko 2 - täydennettynä 130-tien alueella - tuottaa kaupungin ja seudun kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta. Se hyödyntää globaaleja ja alueellisia kasvutrendejä ja tuottaa riskeineenkin hallittua aluerakennetta. Vaihtoehdon tärkeimpiä ominaisuuksia on, että se mahdollistaa elinkeinoelämän monipuolisen kehittymisen, joka on edellytys alueen ja sen laajemman vaikutuspiirin hyvinvoinnille.
- Mitkä ovat keskeisimmät eri vaihtoehtoista syntyvät tavoitteet ja johtopäätelmät, jotka tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon?
 - o Kaikissa vaihtoehtoissa on Etelä-Pirkanmaan kannalta keskeistä huolehtia HHT-käytävän rautatien ja maanteiden palvelukykyä parantavista investoinneista. Liikennemuodot toimivat parhaiten yhdessä toisiaan täydentäen, eivät toisiaan vastaan. Eri rakennevaihtoehtojen välisissä valinnoissa on otettava huomioon, että niiden kehityspotentialit vaihtelevat ja tuottavat keskenään erilaisia kasvumahdollisuuksia ja rahoitus pohjaa hyvinvointiyhteiskunnalle.
- Minkä vaihtoehdon toteuttamiseen kaupungin / seudun voimavarat parhaiten riittävät?
 - o Valkeakosken voimavarat riittävät parhaiten täydennettynä ko 2 -vaihtoehdon toteuttamiseen, koska toimiva aluerakenne tuottaa kaupungille ja paikalliseen talouskiertoon myös tuloja. Kehitys edellyttää seudullisesti riittävää resursointia maankäytön suunnitteluun ja maapolitiikkaan.
- Valkeakosken kaupunki haluaa kuitenkin painottaa sitä, että vaihtoehto Aurinko 2 vastaa parhaiten seudun tavoitteita, mikäli sitä täydennetään 130-tien vaikutusalueella.

2.3.5. Vesilahti (saapumatta)

Lausunto käsitellään kaupunginhallituksessa 31.3.

2.4. Lounainen ja Luoteinen Pirkanmaa

2.4.1. Hämeenkyrö

- Vahvimmat kasvuodotukset ovat maakunnan keskusseudulla, mutta tulevaisuudessa Hämeenkyröstä Helsinkiin ulottuvalla HHT-vyöhykkeellä on mahdollisuudet muodostua dynaamisen kasvun suunnaksi. Hämeenkyrö liittyi HHT-vyöhykkeeseen mukaan 2014. HHT:stä on muodostunut vuorovaikutusvyöhyke, jolla on vaikutuksia maakunnan työssäkäyntiliikenteeseen, joka ulottuu siis pääkaupunkiseudulle asti. Tätä kehityskuvaa tulee myös valtatie 3:n investoinnit Hämeenkyrön ohitustien osuudella, joka on Pirkanmaan väyläinvestointien tärkein kohde. Hankkeen aloittamista tavoitellaan vuosille 2015-2016.
- Pirkanmaan kehityskuvina on nähty "osaavan ja erikoistuvan kasvun Pirkanmaa, teollisen tradition, yrittäjyyden ja logistiikan Pirkanmaa sekä vihreän kasvun ja huumaanin kulttuurin Pirkanmaa". Hämeenkyröllekin arvokas luonnon- ja kulttuurimai-

sema, historia, teollinen perinne ja hyvä liikenteellinen sijainti ovat potentiaaleja, jotka luovat pohjaa monipuoliselle elinkeinotoiminnalle.

- Hämeenkyrön asukasluku jatkaa kasvuaan ja Hämeenkyrö on jatkossakin alueen varmimmin kasvavia kuntia. Hämeenkyrön strategisena kasvutavoitteena on ylittää 11 000 asukasta vuoteen 2020 mennessä ja 12 000 asukasta vuoteen 2030 mennessä.
- Palveluverkon osalta Hämeenkyrö on luokiteltu aluekeskukseksi. Lukuja perusteella vaikuttaisi kuitenkin siltä, että Hämeenkyrö on ainoana kasvavana kuntana Länsi- Pirkanmaan tosiasiallinen seutukeskus, vaikka ei sisällä kaikkia julkisia vi-rastoja. Valtion toimipisteiden olemassaolo on nykyisessä verkkopalveluiden tilan-teessa vanhentunut perustelu keskusluokkien määrittelylle.
- Maankäyttövaihtoehdoista ydinkaupunkiseutua ja eteläistä kasvusuuntaa painotta-va keskittävä malli (Aurinko 2) ei ota lainkaan huomioon HHT-kasvukäytävän nyky-tilannetta mutta siinä Hämeenkyrö on kuitenkin merkitty aluekehityksen painopis-teenä. Hämeenkyrö voi monilta osin yhtyä myös Aurinko 2 perusteluihin.
- On myös syytä korostaa tiivistyvän kaupunkiseudun vastapainoksi tarvittavaa har-veempaa ja maaseutumaisempaa muuta Pirkanmaata. Tehostetun rakentamisen ja asumisväljyyden lisäyshalukkuuden myötä kasvupaineet vahvistuvat entisestään myös kaupunkiseudun ulkorajoilla.
- Seutu- ja aluekeskusten merkitystä korostavat ”planeetat ” ja tähdet” ovat kuitenkin nykytilanteisiin perustuvia eivätkä kovin kauaskatseisia. Väestösuunnitteen mukaan koko Pirkanmaan ennuste on suurempi kuin tilastokeskuksen ennuste. Hämeenky-rön kunta ei ole tyytymässä vain tilastokeskuksen ennustaman väestönkasvun toteutumiseen. Hyvää on myös se, että kaikki vaihtoehdot perustuvat valtatie 3 oi-kaisuihin ja Hämeenkyrön ohitustien toteutumiseen ja ne on listattu vaikutusten ar-vointiin. Joukkoliikenteen parantaminen koko valtatie 3 suunnassa on tärkeää ja se edesauttaa seudun kehittymistä.
- Kaupunkiseudun tiivistämisen lisäksi, yhdeksi sen ulkopuoliseksi painopistealueeksi on muodostumassa läntisellä Pirkanmaalla ainakin edellä lueteltujen syiden joh-dosta Hämeenkyrö, mutta aluekehityksen painopistealueen rajaus voi olla laajem-pikin jatkuen aina Ikaalisiin saakka.
- Hämeenkyrö laatii parhaillaan strategista yleiskaavaa ja asettaa siinä vähintään yhden prosentin asukasluvun kasvutavoitteen sekä määrittelee maankäytölliset painopisteet sen toteuttamiseksi. Tavoitteena on kytkeä strateginen yleiskaava al-kaviin valtatie 3 investointeihin ja HHT-kasvukäytävän vaikutukseen. Lisäksi kun-nassa on meneillään esiselvitys STRATA-taidekaavasta, jolla tutkitaan ympäristö-taiteen ja luonnonsuojelun huomioonottamista Pinsiön alueen sora-alueiden mai-semoinnissa. Hämeenkyrössä käynnissä oleva strateginen yleiskaavoitus tulee ot-taa huomioon maakuntakaavan valmistelussa vastaavasti kuin Etelä-Pirkanmaan rakennevaihtoehtotyö.
- Hämeenkyrön kunta katsoo, että mikään rakennevaihtoehdoista ei sellaisenaan ole valmis mutta parhaan pohjan jatkovalmistelulle tarjoaa Aurinko 2. Jatkovalmistelus-a tulee ottaa huomioon em. asiat ja erityisesti odotettavissa oleva väestökehitys, HHT-kasvukäytävä, Hämeenkyrön ohitustie ja Hämeenkyrön strateginen yleiskaa-voitus

2.4.2. Ikaalinen

- Kuntayhteistyön osalta kunnan strategian päätavoitteena on aktiivinen itsenäisten kuntien yhteistyö kolmostien kuntien kanssa, mm. palvelutuotannon hoitamisessa. Ikaalisten kannalta on tärkeää turvata jo olemassa oleva koulutustarjonta Ikaalisissa. Erityisesti Hämeenkyrö on tärkeä kumppani.
- Elinkeinoelämän toimintaedellytysten kehittämisen päätavoitteena on Ikaalisten elinvoimaisuuden säilyttäminen ja kehittäminen, mille edellytyksiä ovat mm. hyvät yksityiset ja julkiset palvelut, toimivat liikenneyhteydet sekä muu infrastruktuuri.
- Strategian tavoitteiden keskeinen edellytys on alueen kuntia yhdistävän, valtakunnallisesti merkittävän VT3 -tieliikenneyhteyden kehittyminen.
- Aurinko 1 -vaihtoehto näyttäisi päällisin puolin tukevan Ikaalisten kehittymistä koska Ikaalinen on mainittu yhtenä tulevana aluekeskuksena. Mallin heikkous on kuitenkin sen sisältämä ajatus vahvistuvasta maakuntakeskuksesta ja harvojen keskusten varaan jäävästä muusta maakunnasta. Yhteistyöhakuisuuden sijaan malli näyttäisi reuna-alueilla korostavan supistuvista resursseista käytävää keskinäistä kilpailua eikä se sovi Ikaalisten strategian perusajatukseen.
- Aurinko 2 -vaihtoehto korostaa maakuntakeskuksen kehityksen lisäksi Tampere-Helsinki -akselin painoarvon korostamista eikä myöskään sisällä Luoteis-Pirkanmaan kannalta riittävän kehittymismyönteisiä painotuksia. Lähijunaliikenne vaatisi runsaasti investointeja.
- Planeetat -vaihtoehdon heikkous on raideyhteyksien liiallinen korostaminen. Raide liikenteen tarjoamat mahdollisuudet eivät voi syrjäyttää sitä tosiseikkaa, että valtaosa asiointiliikenteestä perustuu jatkossakin tieliikenteeseen. Raideyhteyksien kehittäminen vaatisi niin paljon resursseja, että suunnitelmat eivät välttämättä ole käytännössä toteutettavissa.
- Vaihtoehdoista ”Tähdet” tukee selvästi parhaiten Ikaalisten itse asettamia tavoitteita ja olemassa olevia kehitystrendejä. Tieliikenneyhteyksiin perustuva asiointi- ja raitiiliikenne kehittyvät edelleen ja vaativat kehittämisinvestointeja. Asutuksen lisääntyminen valtatieyhteyksien varrella sijaitsevilla taajamissa osoittaa myös ihmisten luontaisten tarpeiden ja pyrkimysten olevan samansuuntaiset esitetyn vaihtoehdon kanssa. Tämä vaihtoehto tarjoaa maakunnan eri osien kunnille myös parhaat mahdollisuudet kehittyä omia vahvuuksiaan hyödyntäen. Tämänkin vaihtoehdon osalta on kuitenkin huomioitava siihen liittyvät riskit, kuten joukkoliikenteen ja tieverkoston vaatimat resurssit.
- Kaupunginhallitus puoltaa vaihtoehdon ”Tähdet” valintaa maakuntakaavan jatkovalmistelun pohjaksi. Jatkovalmistelussa olisi syytä huomioida, että yhdessä Hämeenkyrön kunnan tarjoaman palveluvalikoiman kanssa Hämeenkyrö ja Ikaalinen muodostavat kuitenkin selkeästi läntisen Pirkanmaan suurimman keskuksen VT 3:n varrella. Huolimatta erilaisuuksistaan kunnat täydentävät palveluillaan toisiaan. Tämä voisi näkyä lopullisessa kaavassa yhtenäisenä VT 3:n suuntaisena Hämeenkyrön ja Ikaalisten taajama-alueet kattavana painopistealuemerkintänä, koska taajamat ovat etelä-pohjoissuunnassa hyvin lähellä toisiaan ja asukkaita palvelevat asiointialueet limittyvät hallinnollista rajoista välittämättä.

2.4.3. Kihniö

- Kunnanhallitus puoltaa vaihtoehdon ”Planeetat” valintaa maakuntakaavan jatkovalmistelun pohjaksi.
- Kihniön kunnan näkökulmasta Planeetat vaihtoehto tuottaa sekä ympäristön että elinkeinoelämän kannalta kestävintä ja kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta tulleisuudessa seutukunnalle.

- Kihniön kunta yhdessä Parkanon kaupungin kanssa on johdonmukaisesti pitänyt Parkanon asemanseutua tärkeimpänä seutukunnallisena kehittämiskohteena. Myös koko Pirkanmaan näkökulmasta Parkanon asemanseutu logistisena alueena on erittäin merkittävä ja kehittämisen arvoinen. Vapaata rakennusmaata on alueella paljon ja nykyinen liikenneverkko mahdollistaa isojakin toimintoja. Asemanseudun merkitystä tulevaisuuden asuinalueena ei voi sivuuttaa eikä etäisyys Kihniön taa- jamastakaan erityisen pitkä. Raideliikenteen hyödyntäminen antaa hyvät lähtökohdat asumiselle myös ydinkaupunkialueen ulkopuolella.
- Jatkovalmisteluissa olisi syytä huomioida, että Kihniön kunta yhdessä Parkanon kaupungin kanssa muodostavat jo nykyisin asukkaita palvelevan asiointi- ja työssä- käyntialueen hallinnollisista rajoista välittämättä. Parkanon asemanseudun kehittäminen palvelee myös Kihniön kunnan asukkaita. Kunta näkee tärkeänä tulevai- suutta ajatellen myös Pori - Haapamäki -radan mukana olemisen maakuntakaavas- sa.

2.4.4. Parkano

- Maakuntakaavan tulee vahvistaa toimintaedellytyksiä koko maakunnassa, niin että kaava turvaa mm. maakuntakeskuksesta kauempana olevien seutujen luonnonva- rojen hyödyntämisen ja muun elinkeinotoiminnan edellytykset, takaa hyvät yhteydet ja toimivat palvelut sekä tukee viihtyisän, luontoa lähellä olevan asumisen kehittä- mistä.
- Mikä vaihtoehtoista tuottaa Parkanon näkökulmasta ympäristön kannalta kestävin- tä ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta ja millä perusteella?
 - o Parkanon kaupungin hallitus puoltaa lausunnossaan Planeetat- vaihtoehtoa. Se tuottaa sekä ympäristön että elinkeinoelämän kannalta kestäväntä ja kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta tulevaisuudesta. Maakuntakaavan 'Yhteenveto- ja riskianalyysitaulukossa' Planeetat vai- htoehdolla on selvästi eniten koko maakunnan kilpailukykyyn vaikuttavia myönteisiä tekijöitä (66 kpl).
 - o Parkano on johdonmukaisesti pitänyt asemanseutua tärkeimpänä kehittä- miskohteena (mm. kaavoituksessa). Myös koko Pirkanmaan kehittämi- sen näkökulmasta Parkanon asemanseutu logistisena alueena on erittäin merkittävä ja kehittämisen arvoinen. Tämä luo merkittävät kehittämismah- dollisuudet työpaikoille, loma-asumiselle sekä Kaitojenvesien ja Käenkos- ken monipuolisten virkistystoimintojen hyödyntämiseen.
 - o Tähän kokonaisuuteen yhdistyy nopea rautatieyhteys Tampereelle sekä Seinäjoelle ja aina pääkaupunkiseudulle saakka. Raideyhteys Parkanon keskustaankin on jo olemassa, kun se otetaan vain uudelleen hyötykäyt- töön. Vapaata rakennusmaata on alueella paljon ja nykyinen liikenneverk- ko mahdollistaa isojakin toimintoja.
 - o Raideliikenteen kehittäminen yhdessä kahden valtatieyhteistyöskohdan kanssa avaa merkittäviä uusia logistisia mahdollisuuksia Luoteis- Pirkanmaan alueelle. Ne liittyvät keskeisesti ympäristön kannalta kestävä- n liikenteen, talouden ja mm. bioenergian hyödyntämiseen.
 - o Parkanon asemanseutu ja puutermiinaali luovat Pirkanmaalle merkittävän bioenergian hyödyntämiskapasiteetin. Puutavarakuormauksista Pirkan- maan alueella yli 40 % suoritetaan Parkanon-Kihniön alueella. Lisäksi maakuntakaavassa on otettava huomioon pohjoisen Pirkanmaan (Parka- no, Kihniö, Virrat, Ylöjärvi) sekä Satakunnan ja Etelä-Pohjanmaan iso tuu- livoimapuistojen potentiaali sekä yhteistyömahdollisuudet bioenergian kanssa.

- Mahdollisesti Planeetat-vaihtoehtoon yhdistettynä myös Aurinko 2 -vaihtoehdossa voisi olla Pirkanmaan vetovoimaisuuden kannalta hyviä piirteitä, jos sen toteuttamisessa otettaisiin selvästi paremmin koko maakunnan ja erityisesti pohjoisten alueiden tarpeet huomioon. Esimerkiksi Tampereen läntisten ohitusväylien sujuvuutta pitää tarkastella myös osana Pohjanmaalle suuntautuvaa liikennettä.
- Mitkä ovat keskeisimmät eri vaihtoehdoista syntyvät tavoitteet ja johtopäätelmät, jotka tulee jatkosuunnittelussa ottaa huomioon?
 - Pirkanmaan ja erityisesti Parkanon sijainti pohjoisten luonnonvarojen ja Porin sataman välillä. On tärkeää, että Pori-Parkano-Haapamäki -rata on jatkossakin maakuntakaavassa.
 - Parkanon asemanseudun hyödyntäminen koko maakunnan osalta merkittävässä jalostus- ja logistiikkatoiminnoissa.
 - Olemassa olevan raideinfran hyödyntäminen ja kehittäminen. Poikittaisrata kuljetusliikenteen tarpeisiin keventää olennaisesti Tampereen ratapihan ruuhkaisuutta.
- Pori-Parkano-Haapamäki -radan tarve kasvaa edelleen nyt, kun Poriin rakennetaan nestekaasusatama. Porin syväsataman hyödyntäminen Venäjälle suuntautuvan tavaraliikenteen tarpeisiin poikittaisradan kautta nousee teollisuudelle ja ulkomaankuljetuksille tärkeäksi väyläksi. Parkanon asemanseudulla on laajennusmahdollisuuksia vielä nykyistä ratapihaa suuremmalle kokonaisuudelle, ja Kihniö-Haapamäki osuuden kunnostaminen voidaan toteuttaa edullisesti.
- Minkä vaihtoehdon toteuttamiseen Parkanon voimavarat parhaiten riittävät?
 - Planeetat vaihtoehdon toteuttamiseen Parkanolla on parhaat edellytykset, koska se pitkässä juoksussa hyödyntää parhaiten kuntaa ja koko lähiseutua (mukaan lukien Pohjois-Satakunta ja Etelä-Pohjanmaa). Se takaa myös entistä tiiviimmän yhteyden Tampereen ja Luoteis-Pirkanmaan seudun kesken.
 - Pirkanmaan maantieliikenteessä on tärkeää kehittää 3-tietä myös Ikaalisten keskustasta pohjoiseen päin, sujuvana Helsinki - Vaasa valtavyylänä. Hämeenkyrön ohitustien jälkeen pitää toteuttaa Parkanon kohdalle suunnitellut 3-tien muutostyöt liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden parantamiseksi. Valtateillä 3 ja 23 on tärkeä rooli Pirkanmaan tieverkostossa, ja niiden risteys kytkeytyy Parkanon asemanseutuun.

2.4.5. Punkalaidun

- Punkalaitumen kunnan tulevaisuuden osalta maankäytön strategisiksi kysymyksiksi voidaan nostaa
 1. hyväkuntoisen tieverkon säilyminen ja kehittäminen,
 2. maatalouselinkeinon toimintaedellytysten kehittäminen,
 3. tuulivoimatuotannon mahdollistaminen kunnassa (alueen 48 palauttaminen maakuntakaavaan) sekä
 4. turvetuotannon jatkuminen ja tuotantoalueiden laajentaminen pitkällä aikavälillä.
- Em. kohdat vastaavat kysymyksiin keskeisimmistä kunnan tavoitteista ja johtopäätöksistä. Punkalaitumen kunnan kannalta kestäväntä ja elinkeinoelämän osalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta edustaa malli Tähdet, joka hajauttaa kasvua seutu- ja paikalliskeskuksiin. Malli on tieverkkoa vahvasti hyödyntävä vaihtoehto.

Mallissa negatiivinen väestönkasvu kääntyy nousuun myös kauempana Tamperetta sijaitseissa keskuksissa kasvavan työpaikkatarjonnan sekä pienimittakaavaisempaa asuinympäristöä etsivien etätöläisten ja kaupungissa osa-aikaisesti työllistyvien ja pendelöivien asukkaiden myötä.

- Merkittävää lopullisesti valittavassa mallissa on että Punkalaidun säilyy aluekeskuksena, koska kunnan kokoonsa nähden hyvä ja kehittyvä palvelutarjonta voidaan tällä tavoin turvata siten, että se palvelee asukkaita laajalla maantieteellisellä haja-asutusalueella myös yli kunta- ja maakuntarajojen.
- Vesilahdentie sekä Kanteenmaantie tulisi merkitä lopullisiin maankäyttövaihtoehtokarttoihin.
- Kestävän kehityksen ja elinkeinojen edistämisen näkökulmista Punkalaitumen kunta edellyttää kunnan huomioon ottamista maakuntakaavan 2040 tärkeät peltoalueet -selvityksessä sekä puuterminaaliselvityksessä (Vt 2 Kanteenmaan risteysalue).
- Kunnan alueella turvetuotanto voidaan katsoa kestäväksi sekä kansallisen energiahuollon kannalta (kivihiilen ja kaasun korvaaminen) tärkeäksi energiantuotantoa edistäväksi elinkeinoalueeksi. Kuten Pirkanmaan 1. vaihemaakuntakaavassa todetaan, Punkalaitumelta löytyy edelleen toiminnan ja ympäristön kannalta soveliaita soita, joille voidaan myöntää ympäristölupa turvetuotantoon ja joiden tuotantoon otton vaikutukset merkittäviin vesistöihin olisivat rajallisia.

2.4.6. Sastamala

- Keskittäminen monista varjopuolistaan huolimatta lienee kuntatalouden ja resurssien oikean kohdentamisen kannalta edullisin maankäyttöstrategia myös Lounais-Pirkanmaan seutukunnassa ja Sastamalan alueella, vastaavalla tavalla kuin Tampereen ydinkaupunkiseutu toimii koko Pirkanmaan moottorina. Vain riittävän elinvoimaisella seutukeskuksella on edellytyksiä säilyä ja kehittyä julkisten ja yksityisten palvelujen keskittymänä sekä yritystoiminnan kannalta houkuttelevana alueena. Tämän vuoksi maakuntakaavatyössä tulee alleviivata korostaa Sastamalan keskustan Vammalan merkitystä seutukeskuksena ja aluekehityksen painopistealueena.
- Maankäyttövaihtoehdot "Planeetat" ja "Tähdet" sisältävät Sastamalalle merkittäviä mahdollisuuksia vaihtoehtoisin selviytymismalleihin taloudellisen kehityksen ja asumismieltyymysten muutoksissa. Samat mahdollisuudet on tunnistettu Sastamalan kaupunkirakennesuunnitelmassa 2030. Tämän vuoksi kaupunki esittää, että Sastamalan osalta maakuntakaavatyössä ei pidättäydytä tiettyyn maankäyttömalliin, vaan yhdistetään vahvan seutukeskuksen sekä raideliikenteen ja Mouhijärven aluekeskuksen tarjoamat kehittymisedellytykset. Maankäytön painopistealueiden ulkopuolella esitetään maankäyttöä ohjattavan väljästi, jolloin pienemmillekin keskuksille jää mahdollisuuksia omaehtoiseen kasvuun ja kehittymiseen.
- Kaupallisten palvelujen, työpaikkatoimintojen, energiantuotannon sekä luonnonvarojen kestävä hyödyntämisen osalta laadittavan maakuntakaavan tulisi olla aiempaa mahdollistavampi. Palveluiden säilymiseksi ja infrarakentamisen kokonaiskustannusten hillitsemiseksi maakuntakaavan tulisi tarjota edellytyksiä kylä- ja keskusalueiden houkuttavuuden lisäämiseksi asuin- ja toimintaympäristöinä.
- Lisäksi kaupunginhallitus korostaa, että maakuntakaavan tulisi olla mahdollistava ja alueen luontaista kasvua tukeva.

3. Viranomaiset

3.1. Liikennevirasto ja Pirkanmaan ELY-keskus

3.1.1. Liikennevirasto

- On jäänyt epäselväksi kuinka sidosryhmien kanssa käydyssä vuorovaikutuksessa esiinnousseita seikkoja on otettu huomioon työn edetessä.
- Liikennevirasto on useasti esittänyt, että maankäyttövaihtoehdoissa tulisi liikenneinfrastruktuuria varioida esitettyä enemmän. Esimerkiksi yksi tai useampi vaihtoehto tulisi muodostaa ilman Läntistä ratayhteyttä, ja myös useampi kuin yksi vaihtoehto tulisi muodostaa ilman tavararatapihansiirtoa.
- Liikenneinfrastruktuurin kehittämisen kustannusten arvioimiseksi vaihtoehdoissa tulisi selkeämmin ilmetä missä määrin asutus tukeutuu olemassa olevaan liikenneverkkoon ja missä määrin uuteen infrastruktuuriin. Kaupunkiseutujen lähijunaliikenteessä taloudellisesti perusteltu liikennöinti edellyttäisi 20 000 asukasta aseman lähialueella.
- Vaihtoehtojen arvioinnin ja vertailun eri kohdissa käytetyt arviointikriteerit tulisi tuoda selkeämmin esille. Kun liikenteelliset vaikutusarviointit valmistuvat, saadaan tietoa, joita seuraavassa vaiheessa voidaan hyödyntää. Alueiden rakentumisen vaiheistusta tulee tarkastella.
- Rataverkon osalta maankäyttövaihtoehtoihin sisältyviä nykyisten verkkojen yhteyteen tehtäviä investointeja voidaan pitää realistisina (investointitarve n. 320 M€ + lähijunaliikenteen seisakkeet). Koska näillä investoinneilla palvellaan pitkälti paikallisen liikenteen kehittämisestä, rautatieinfrastruktuurin kehittämisestä aiheutuvat kustannukset jakaantuisivat alueen kuntien ja valtion kesken.
- Tie- ja katuhankkeiden sekä ratahankkeiden osalta on tuotu esiin vain valtion hankkeiden kustannukset. Kuntasektorin infra-investointien ja joukkoliikennematkaisuuden "käyttökulujen (esim. junaliikenteen ostot)" kustannusarviot puuttuvat. Jatkossa kustannusten esittämiseen tulee kiinnittää tarkempaa huomiota. Investointien kustannusarvioissa on syytä mainita minkä vuoden hintatasossa ne on laskettu.
- Pirkanmaan rataverkon kehittämisen liikenteellisen tarveselvityksen mukaan Läntinen oikorata ei kevennä merkittävästi Tampere-Lielähti -välin kuormitusta, ja rataverkon kehittämisinvestoinnit on syytä suunnata olemassa olevalle verkolle. Läntistä oikorataa ei siis voida pitää lähijunaliikenteen kehittämisen kynnysinvestointina.
- Tavararatapihan siirto ei ole valtakunnallisen raideliikenteen toimivuuden kannalta välttämätön, eikä myöskään liikennetaloudellisesti järkevä. Nykyinen ratapiha palvelee hyvin valtakunnallista raideliikennettä myös tulevaisuudessa. Jatkosuunnittelussa on arvioitava mitä maankäytöllisiä hyötyjä tavaraliikennetoimintojen osittaisella siirtämisellä saavutettaisiin.
- Lentoaseman ennakoitut käyttäjämäärät ja alueelle tuleva maankäyttö eivät perustele esitettyä raskasta raideliikenneyhteyttä vaan vaihtoehtoihin on syytä tuoda kevyempiä
- joukkoliikennematkaisuja kuten joukkoliikenteen laatukäytävä ja pikaraitiotie. Kaukojunaliikenne ei voisi tehdä kiertoa lentoaseman kautta, koska muille kuin lentomat-kustajille aiheutuva matka-ajan kasvu ylittää lentomat-kustajille tuotetun hyödyn.
- Pirkanmaan ELY-keskuksen lausunnossa käsitellään monipuolisesti maankäytön ja liikennejärjestelmän yhteensovittamisen tavoitteita ja haasteita. Liikennevirasto on samaa mieltä näistä kannanotoista.

- ELY:n lausunnossa on arvioitu eri maankäytön kasvusuuntien aiheuttamia haasteita tieliikenteen turvallisuuden ja toimivuuden kannalta. Liikennepoliittisen selonteon linjausten mukaisesti ELY:n johdolla tullaan arvioimaan kehittämistarpeita vt 3 ja vt 9 liikennekäytävissä sekä valtatie 12 osalta suunnittelua maankäytön tarpeita varten. Väyliä ja maankäyttöä tulee suunnitella tiiviisti yhdessä.
- Liikennevirasto pitää HHT-vyöhykettä perusteltuna kasvusuuntana maakuntakaavan laadinnassa. Jatkosuunnittelussa on maankäyttöä ja liikennejärjestelmää suunniteltava yhdessä ja liikennejärjestelmän osalta tarkasteltava erilaisia kehittämisvaihtoehtoja ja -polkuja. Liikennevirasto osallistuu aktiivisesti jatkosuunnitteluun.

3.1.2. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja elinkeinokeskus

Maankäyttövaihtoehdot

- Maankäyttövaihtoehtojen lähtökohtana on käytetty väestöennustetta, jonka mukaan maakunnan asukasluku olisi noin 615 000 asukasta vuonna 2040. Maakuntakaavan yleispiirteisyyden näkökulmasta käytettyä väestösuunnitetta voidaan pitää perusteltuna.
- Läntinen ratayhteys ja siihen kytkeytyvät muut hankkeet
- Liikennevirasto, Pirkanmaan liitto ja Pirkanmaan ELY-keskus selvittävät parhaillaan Läntisen ratayhteyden sekä siihen liittyvän Tampereen järjestelyratapihan siirron toteuttamisedellytyksiä. Ratayhteyden toiminnalliset ratkaisut sekä linjauskysymykset vaikuttavat merkittävästi sekä Pirkanmaan aluerakenteeseen että Tampereen kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteeseen. Vaikutusten arviointi näiltä osin on mahdollista vasta nyt laadittavana olevan selvityksen valmistuttua.
- Läntinen ratayhteys ja järjestelyratapihan siirto ovat hankkeita, joiden toteuttamiseen varautuminen tulee ratkaistavaksi nyt laadittavana olevassa maakuntakaavassa. Maakunnan aluerakenteen kehittämisen lähtökohdaksi lähivuosikymmeniksi on kuitenkin asettava olemassa olevan liikenneverkon hyödyntäminen nykyistä tehokkaammin ja taloudellisin kehittämisspanostuksin. Maakuntakaavoituksen ja sen kanssa vuorovaikutteisesti tehtävän liikennejärjestelmätyön kautta tulisi löytää myös tärkeysjärjestys pääliikenneyhteyksien kehittämiseksi siten, että ne palvelevat sekä Pirkanmaan hyvää saavutettavuutta että Pirkanmaan kautta kulkevien valtakunnallisten liikennevirtojen sujuvuutta.

Joukkoliikenteen vaihtoehdot

- Lähijunaliikenteen kehittäminen maakunnan alueella edellyttää käyttäjämäärien merkittävää lisäystä raideliikenteeseen kytkeytyvissä taajamissa. Ainoastaan Tampereen kaupunkiseudulla väestöpohjan kasvu luo edellytyksiä raideliikenteeseen pohjautuvan lähiliikenteen kehittämiseksi. Muualla maakunnassa joukkoliikenne perustuu tulevaisuudessakin lähtökohtaisesti linja-autoliikenteeseen ja mahdollisuuden hyödyntää harvemmallalla vuorovälillä toimivaa junaliikennettä.
- Pirkanmaan ELY-keskus toimii Pirkanmaalla Tampereen kaupunkiseutua lukuun ottamatta joukkoliikenteen toimivaltaisena viranomaisena. ELY-keskus on laatinut joukkoliikenteen palvelutasomäärittelyn, joka suuntaa toimia linja-autoliikenteen järjestämisessä ja hankinnassa. Maankäyttövaihtoehdoissa esitettyjä hyviä linja-autoliikenneyhteyksiä on hyvä verrata palvelutasomäärittelyyn ja kysynnän taustalla olevien asukasmäärien muutoksiin nykytilaan verrattuna. Ei tule järjestää päällekkäistä liikennettä eri joukkoliikennemuodoin.
- ELY-keskuksen näkemyksen mukaan katuraitiotien varaan rakentuvalle yhdyskuntarakenteen täydentämiselle kaupunkiseudulla parhaat edellytykset ovat Tampereen ohella Pirkkalassa, Ylöjärven keskustassa sekä Kangasalan länsiosissa. On toivottavaa, että vireillä oleva kaupunkiseudun rakennesuunnitelman tarkistus tuot-

taa maakuntakaavan taustaksi lähtötiedot raitiotien toteuttamisedellytyksistä sekä siihen kytkeytävän maankäytön mitoituksista.

Kaupunkiseudun kasvusuunnat

- Keskeinen valtakunnallinen tavoite alue- ja yhdyskuntarakenteen suunnittelulle on kaupunkiseutujen välisten kehittämisvyöhykkeiden kasvun tukeminen. Pirkanmaan keskeisin kasvusuunta on tapahtuneen kehityksen valossa ollut pitkään Helsinki-Hämeenlinna-Tampere -vyöhyke. Laadituissa maankäyttövaihtoehdoissa on tarkasteltu HHT-vyöhykettä Tampereen kaupunkiseudun kasvusuuntana siten, että nykyistä rataverkkoa hyödynnettäisiin lähijunaliikenteessä kaupunkiseudulla ja sen eteläpuolisissa, rataa kytkeytyvissä taajamissa.
- ELY-keskus katsoo, että maakuntakaavan laadinnan lähtökohtana HHT-vyöhyke on perusteltu kasvusuunta. Lähijunaliikenteen kehittäminen nykyisellä rataverkolla edellyttää kuitenkin olemassa olevien asemaseutujen väestöpohjan merkittävää kasvattamista Nokian, Lempäälän, Viialan sekä Toijalan keskustoissa sekä Tampereella Tesoman aluekeskuksessa. Eteläisen kasvusuunnan hyödyntäminen edellyttäisi myös uuden, raideliikenteeseen tukeutuvan, väestöpohjaltaan noin 20 000 asukkaan aluekeskuksen toteuttamiseen varautumista Tampereen ja Lempäälän keskustojen välisellä alueella. Toteutusedellytykset sellaiselle vaihtoehdoiselle rataa tukeutuvalla joukkoliikenne- ja maankäyttöratkaisulle, joka perustuisi lisäraiteisiin ja tiheään pysäkkiverkoston, ovat heikot.
- ELY-keskuksen näkemyksen mukaan myös Valkeakosken kaupungin kasvusuunnaksi on muodostumassa Tampereen kaupunkiseutu. Pendelöinti Tampereen suuntaan on kasvanut ja Lempäälän Marjamäestä on muodostunut koko eteläisen Pirkanmaan erikoiskaupan keskus. Maakuntakaavassa tulisikin edistää yhdyskuntarakenteen kehittämistä Valkeakosken ja Lempäälän välisellä maantiehen 130 tukeutuvalla vyöhykkeellä. Maantie 130 on rooliinaan kuitenkin seututie ja valtatie 3 rinnakkainen väylä, joten sen pitäminen korkeatasoisena ja sujuvana yhteytenä on tärkeää.
- Valtakunnallisen maantieverkon liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden varmistaminen edellyttää erityisesti Hämeenkyrön keskustan ohittavan valtatie 3 toteutusta ja valtatie 9 kehittämistä Tampereen ja Oriveden välillä. Valtatie 12 Tampereen ja Kangasalan välillä sekä valtatie 3 Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä ovat myös kehitettävissä keskeisiä valtatieverkon osia. Pirkanmaan eteläisten alueiden kasvu tulee valtakunnallisella maantieverkolla vaikuttamaan uuden valtatie 3 Marjamäki - Kulju - Pirkkala -yhteyden tarpeeseen.
- Tieverkollisesti tarkastellen Tampereen 2-kehän päätepiste tulisi olla Kangasalla Lentolassa. Maantieverkon näkökulmasta yhteyden jatkamiselle edelleen valtatielle 9 ei ole tarvetta. On myös huomioitava, että Kangasala on toteuttamassa katuyhteyttä asemalta Ruutanaan.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja palveluverkko

- Yhdyskuntarakenteen eheyttämisen tavoitteet koskevat Tampereen kaupunkiseudun kehittämistä siten, että työpaikat ja palvelut voidaan saavuttaa nykyistä paremmin joukkoliikenteen keinoin. Tämän tavoitteen toteuttamiselle ensimmäisessä vaiheessa linja-autoihin ja myöhemmin raitiotiehen ja sitä täydentävien bussien laatuikätyviin tukeutuva yhdyskuntarakenne välillä Ylöjärvi-Tampere-Kangasala sekä Nokian-Tampereen-Lempäälän-Viialan-Toijalan keskustojen kehittäminen lähijunaliikenteen varassa luo parhaat edellytykset. Ratkaisu korostaa Tampereen sekä muiden alueen kuntakeskusten merkitystä asumisen ja palvelujen keskeisinä sijoittumiskohteina.
- Myös mahdolliset uudet kaupunkiseudun alakeskukset tulee sijoittaa siten, että ne tukevat edellä mainittujen yhteysvälien raideliikenteen kehittämisedellytyksiä. Tampereen kaupungin alueella Lielahden ja Tesoman aluekeskusten tavoitteellisia asukaslukuja on vielä tarpeen tarkastella kaupunkiseudun väestötavoitteen osalta.

Tampereen itäisen alakeskuksen asukasohjan vahvistaminen edellyttää alakeskuksen laajuuden ja saavutettavuuden tarkastelua erityisesti etelä-pohjoissuunnassa ja suhteessa Hankkion alueeseen. Kaupunkiseudun eteläisistä osista tulisi myös löytää mahdollisuus sijoittaa uusi, asukasohjaltaan 20 000 asukkaan alakeskus Tampere-Lempäälä rataosuuden varrelle. Tavoite on haasteellinen, mutta keskeinen ratajakson lähiliikenteen kehittämisedellytysten kannalta.

- Maakunnallisen palvelurakenteen näkökulmasta Sastamala ja Mänttä-Vilppula muodostavat vahvat maakuntakeskukset, jotka voivat säilyä omavaraisina keskeisten palvelujen osalta. Valkeakoski on maankäyttövaihtoehdoissa kuvattu vastaavaksi maakuntakeskukseksi, mutta Valkeakosken kasvun suuntautuminen kohti Tamperetta muuttaa eteläisen Pirkanmaan asemaa osana kaupunkiseudun kasvuvyöhykettä, sama kehityssuunta koskee ELY-keskuksen näkemyksen mukaan Hämeenkyrön asemaa suhteessa Luoteis-Pirkanmaan seutukuntaan. Maakunnan palvelurakenteen tasapainoisen kehittämisen kannalta on tärkeää vahvistaa Parkanon kaupungin asemaa luoteisen Pirkanmaan keskuksena. Tähän voidaan luoda edellytyksiä kehittämällä Parkanoa edelleen metalli- ja energiateollisuuden toimialueena, missä hyvä lähtökohta on Parkanon liikenteellinen sijainti pääradan varrella.

Työpaikka-alueet

- Keskeisenä lähtökohtana työpaikka-alueiden sijoitukselle valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti on, että työpaikka-alueet sijoitetaan olemassa olevan yhdyskuntarakenteen yhteyteen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle. Taajama- ja erityisesti keskusta-alueilla asumisen ja työpaikkojen sekoittuminen on lähtökohtainen tavoite elävän kaupunkiympäristön muodostumiselle. Maakuntakaavan näkökulmasta työpaikka-alueiden esittäminen taajama-alueesta erillisinä aluevarauksina on perusteltua silloin, kun osoitettavat alueet ovat sellaisia, että ne eivät sovellu muuhun maankäyttöön esim. ympäristöhäiriöiden vuoksi tai ne ovat logistisen sijaintinsa vuoksi seudullisesti merkittäviä.
- Maakuntakaavan vaihtoehdoissa on työpaikkojen sijoittumista tarkasteltu erikseen ainoastaan Tampereen kaupunkiseudun osalta. Kaikissa vaihtoehdoissa työpaikkavaltaiset alueet painottuvat läntisen ratayhteyden ja valtatie 3 läheisyyteen sekä Lempäälän ja Valkeakosken väliselle vyöhykkeelle. Eteläinen kasvusuunta ja erityisesti uudet liikennealuevaraukset lisäävät mahdollisuuksia kehittää työpaikka-alueita siten, että niiden saavutettavuus suhteessa asumisen kehittämisvyöhykkeisiin on hyvä. Koska uusien liikennehankkeiden ja niihin liittyvien alueiden käyttöönoton toteutuksen ajoitus on avoinna, on tärkeää säilyttää maakuntatasolla ne aluevaraukset, jotka nykyisen liikenneverkon osalta ovat logistisesti tärkeitä yritysalueita. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan tällaisena vyöhykkeenä, jonka merkitys on maakunnallinen ja kaupunkiseudun kilpailukyvyn kannalta keskeinen, on vasta kehittymässä valtateihin 3 ja 9 tukeutuva vyöhyke välillä Pirkkala-Sarankulma-Lakalaiva-Lahdesjärvi. ELY-keskus katsoo, että aluetta tulee myös jatkossa kehittää valtakunnallisesti merkittävä logistisena alueena, eikä pidä perusteltuna maankäyttömalleissa esitettyä tavoitetta Lakalaivan-Lahdesjärven alueen muuttamisesta asumisen painopistealueeksi.

Muut sisältökysymykset

- Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti maakuntakaavaa laadittaessa tulee edistää mm. kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä ekologisesti merkittävien ja yhtenäisten luonnonalueiden säilymistä, virkistysverkostoja, luonnonvarojen kestävästä hyödyntämisestä sekä vesien hyvän tilan saavuttamista. Näiltä osa-alueilta maakuntakaavan taustaksi ollaan laatimassa erillisselvityksiä, jotka osaltaan tulevat vaikuttamaan maankäyttöratkaisuihin. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan maankäyttövaihtoehtojen vaikutuksia voidaankin arvioida tältä osin vasta selvitysten valmistuttua.

3.2. Muut viranomaiset

3.2.1. Geologian tutkimuskeskus

- Uusia kaavan mukaisia alueita toteutettaessa syntyy paitsi käytönaikaisia kustannuksia ja ympäristövaikutuksia, myös merkittäviä perustamiskustannuksia ja samalla ympäristövaikutuksia jo rakentamisen yhteydessä. Arvioinnissa ei ole vertailtu perustamiskustannuksia eri vaihtoehtoissa.
- Maakuntakaavoituksen keinoin voitaisiin ohjata (asuin)rakentamista alueille, joissa geoenergia voisi muodostaa potentiaalisen energialähteen. Eri maankäyttövaihtoehtoja tulisi verrata geoenergian saatavuuden suhteen.
- Kohdassa 4.4 koskien luonnonvarojen kestävää käyttöä ja yhdyskuntarakenteen energiatehokkuutta tulisi myös tarkastella luonnonvaroina esim. kiviainesten käyttöä ja mahdollista ylijäämämaiden syntymistä rakentamisen yhteydessä. Myös käytettävän rakennusmaan laatu vaikuttaa energiatehokkuuteen ja ilmastokuormitukseen.
- Esitämme arviointiraporttia (kohta 2.5 Luonnon- ja kulttuuriympäristöt) täydennettävän kuvauksella alueen poikkeuksellista arseenipitoisuudesta.

3.2.2. Etelä-Pohjanmaan liitto

- Raportti antaa hyvän lähtökohdan ja kehityskuvan Pirkanmaan maankäytön suunnittelulle ja maakuntakaavatyölle ulottuen vuoteen 2040.
- Raportissa olisi voinut arvioida myös sitä, minkälaisen vaihtoehdon kehittyvä busshiikenne esimerkiksi biokaasulla tai sähköllä toimivilla busseilla tarjoaisi raideliikenteelle.
- Henkilöautoliikenteen ja raskaan liikenteen osalta on tärkeää turvata valtakunnallisten merkittävien tieyhteyksien toimivuus.

3.2.3. Museovirasto

- Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY2009) on osana valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita huomioitava lähtökohtana kaikessa alueiden käytön suunnittelussa maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Kaavaa laadittaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota maiseman, luonnonarvojen ja kulttuuriperinnön vaalimiseen ja tarpeellisessa määrin selvítettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset.
- Ydinkaupunkirakenteen tiivistyminen ja esitetyt, mittavat uudet liikennejärjestelyt tulevat väistämättä vaikuttamaan Pirkanmaan kulttuuriympäristöihin. Tampereen keskustassa on useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Esillä olevassa maankäyttövaihtoehtojen raportissa ei ole käsitelty eri vaihtoehtojen vaikutuksia valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. RKY-alueet on kaikille vaihtoehtoille yhteinen ominaisuus, joka tulee nostaa eri vaihtoehtojen yhteiseksi ominaisuudeksi, jolloin se tulee riittävällä tavalla huomioiduksi vaikutusten arvioinnissa. Koska raportti vaikuttaa suoraan tulevan maakuntakaavan maankäytön valintoihin, on jo tässä raportissa hyvä noudattaa sitä, mitä maankäyttö- ja rakennuslaki esittää maakuntakaavan laatimisesta ja vaikutusten arvioinnista.
- Luvussa 2.5 Luonnon ja kulttuuriympäristöt on puutteellista tietoa. Pirkanmaan 13 lailla suojellun rakennuskohteen lisäksi maakunnassa on kuusi valtion asetuksella 480/85 suojeltua kohdetta, jotka on merkittävä maakuntakaavaan. Mikäli Pirkan-

maalla kesken olevat rakennusperinnön suojelemisesta annetun lain (489/2010) mukaiset käsittelyt johtavat suojeluun, on statuksen saavat kohteet esitettävä maakuntakaavassa. Luvun sisältöä on vielä hyvä terävöittää asutushistoriaa syventämällä. Pirkanmaan asutus on keskiaikaa huomattavasti vanhempaa, mistä kertovat sadat kivikautiset ja rautakautiset asuinpaikat sekä historiallisen ajan kyläpaikat.

3.2.4. Pirkanmaan maakuntamuseo

- Taustatekijäksi jäänyt kulttuuriympäristö ei ole aidosti mukana vaihtoehtojen arvioinnissa ja vertailussa, eikä sitä huomioida vahvuutena tai mahdollisuutena. Kulttuuriympäristön kuvauksessa arkeologinen kulttuuriperintö jää taka-alalle. Kulttuuriympäristö voisi kuitenkin olla liitettävissä maakunnan kilpailukyvyyn vahvistamisen tai sosiaalisesti ja ympäristön kannalta vastuullisen yhdyskuntarakenteen kokonaisuuksiin. Valitettavasti alueellista kulttuuriympäristöviranomaista ei ole pyydetty mukaan vaihtoehtotarkasteluun. Olisi ollut hedelmällistä järjestää myös eri vaihtoehtojen vertailuun pohjautuva kulttuuriympäristön arvoja ja suojelutavoitteita koskeva työpaja.
- Pirkanmaan ominaispiirteitä tulisi kuvata maatalouden ja teollistumisen ohella myös kaupungistumisen osalta; niin kauppaloiden muuttuminen urbaaneiksi ympäristöiksi kuin kirkonkylien kasvu taajamiksi. Taajamien ja aluekeskusten tarkempi luonnehdinta olisi tarpeen. Kulttuuriympäristön kuvaukseen olisi syytä lisätä myös liikenteen näkökulma yhtenä keskeisenä Pirkanmaata muovanneena tekijänä.
- Kasvu merkitsee maankäyttö- ja muutospaineiden kasvamista kasvualueilla ja se voi johtaa vakaviin ristiriitoihin kulttuuriympäristön arvojen kanssa. Toisaalta kasvualueilla arvojen säilyttäminen, esimerkiksi rakennusten uudiskäyttö, on usein helpompaa kuin taantuvilla ja hiljenevillä alueilla. Vaikutusten arvioinnissa olisikin syytä tarkastella, millaisia ominaispiirteitä ja kulttuuriympäristön arvoja esitetyillä kasvukeskittymäalueilla on. Pirkanmaan skenaariotarkastelun kolmen kehityskuvan pohjalta olisi voinut muodostaa myös niiden yhdistelmän, jossa esimerkiksi Tampereen seutu nauttisi sekä osaavan ja erikoistuvan kasvun, teollisen tradition, yrittäjyyden, logistiikan että vihreän kasvun ja humanin kulttuurin imagosta ja kehityksestä.
- Kulttuuriympäristön kannalta on suositeltavaa turvata Pirkanmaan eri alueiden elinvoima ja keskittää kehittämistoimenpiteitä harkitusti. Maaseudun kulttuuriympäristön arvojen säilyttäminen edellyttää maataloustoiminnan jatkumista näillä alueilla, mutta myös muiden elinkeinomahdollisuuksien ylläpitoa ja uusien mahdollisuuksien luomista. Tätä tarkasteltaessa on syytä katsoa myös maakuntarajojen yli.
- Pirkanmaan kulttuuriympäristöarvojen keskeinen osa-alue rakentuu maakuntamme pitkän teollisuushistorian pohjalle. Teollisuuden ollessa murroksessa, muuttuu myös teollisuusympäristöjen käyttö. Modernisaatio ja Suomen hyvinvointipolitiikka näkyvät modernina rakennusperintönä; niin yksittäisinä rakennuksina kuin laajoina aluekokonaisuuksinkin. Yhteiskunnallisten rakenteiden, kuntien ja palveluiden muuttuessa myös nämä ympäristöt tulevat muuttumaan. Muutoksessa olevat alueet ovat oma lukunsa maakunnan alueita tarkasteltaessa. Nämä kulttuuriympäristöalueiden erot tulisi huomioida myös maankäyttövaihtoehtoa valittaessa.
- Aurinko 1 -vaihtoehto keskittää ja tiivistää ydinkaupunkiseutua ja seutukeskuksia. Se vaatii aivan erityistä panostamista kulttuuriympäristön suojeluun ja sen tavoitteista sopimiseen, selvityksiin ja arvojen esille tuomiseen, maankäytönsuunnittelun ohjaamiseen sekä uusien menetelmien ja lähestymistapojen kehittämiseen. Vaihtoehto saattaa uhata kulttuuriympäristön arvoja erityisesti Tampereella ja muualla ydinkaupunkiseudulla kuin myös Valkeakosken, Vammalan, Mänttä-Vilppulan ja Ikaalisten painopistealueilla. Suunnitelma vaarantaa kulttuuriympäristön arvoja erityisesti Pirkkalan Sankilassa (asumisen painopistealue 24). Myös Pirkkalan arvokkaat maaseutumaiset kulttuuriympäristöalueet kehätien sisällä vaarantuvat. Kasvun keskittäminen Tampereelle saattaa johtaa maakunnan reuna-alueiden, erityisesti

pohjoisosan taantumiseen. Vaihtoehdossa myös Niihaman arvokas virkistysalue pirstoutuu.

- Aurinko 2 -vaihtoehto on lähellä edellistä, mutta ydinkaupunkiseudun ja eteläisen kasvusuunnan painoarvoa lisätään, jolloin pohjoinen Pirkanmaa saattaa hiljentyä ja taantua. Suunnitelma uhkaa kulttuuriympäristön arvoja erityisesti ydinkaupunkiseudulla sekä Akaan, Oriveden ja Hämeenkyrön painopistealueilla. Vaihtoehto vaarantaa myös Mäkkylä - Teivaalan kulttuuriympäristön arvot ja Pirkkalan maaseutumaiset arvoalueet kehätien sisällä. Niihaman virkistysalue pirstoutuu. Nurmi - Sorilaa ei tässä vaihtoehdossa esitetä ja näin ko. alueen kulttuuriympäristön arvot on helpompi säilyttää.
- Planeetat-vaihtoehto painottaa asemanseutuja ja ydinkaupunkiseutua ja hyödyntää raideliikennettä. Arvokkaat asema-alueet saattavat olla uhanalaisia (mm. Toijala, Lempäälä, Nokia, Vammala, Orivesi, Karkku). Toisaalta asemanseutujen herättäminen henkiin jatkaa vanhaa rautatieliikenteen perinnettä ja voi tukea tyhjiilleen jäävien rakennusten uudiskäytön löytymistä. Myös Parkano on osoitettu painopistealueeksi, mikä voi edesauttaa tyhjenevien rakennusten uudiskäyttöä. Tampereen Niihaman alue, Ylöjärven Mäkkylä - Teivaalan kulttuurimaisema sekä Pirkkalan maaseutualueet kehän sisäpuolella ovat uhanalaisia. Vaihtoehdon toteuttaminen saattaa vaarantaa arkeologisen kulttuuriperinnön arvoja erityisesti ydinkaupunkiseudulla, Akaan, Urjalan, Oriveden, Mänttä-Vilppulan ja Parkanon painopistealueilla.
- Tähdet-vaihtoehto korostaa seutu- ja paikalliskeskuksia. Kehitys jakautuu tasaisemmin ja myös pohjoinen Pirkanmaa huomioidaan. Tampereella Hirviniemen rakentaminen ja silta ovat uhka kulttuuriympäristön arvoille. Mäkkylä - Teivaalan arvokas kulttuuriympäristö on uhanalainen. Pirkkalan Sankila ja kunnan maaseutualueet kehätien sisäpuolella ovat myös uhanalaisia. Suunnitelma vaarantaa arkeologisen perinnön säilymisen erityisesti Pirkkalan Sankilassa, missä sijaitsee huomattava kivikauden ja historiallisen ajan asuinpaikkojen keskittymä. Alueen muinaisjäännealueet ympäristöineen muodostavat erityisen arvokkaan kokonaisuuden. Lisäksi vaihtoehdon toteuttaminen voi olla ristiriidassa arkeologisen kulttuuriperinnön arvojen kanssa erityisesti ydinkaupunkiseudulla, Akaan, Mänttä-Vilppulan, Pälkäneen, Mouhijärven-Häijään, Vammalan, Hämeenkyrön, Ikaalisten ja Parkanon painopistealueilla.
- Kaikissa vaihtoehdoissa on kulttuuriympäristön kannalta hyviä ja huonoja puolia. Painopistealueista kriittisimpiä ovat Tampereen Hirviniemi, Ylöjärven Mäkkylä - Teivaala, Pirkkalan Sankila sekä Tampereen keskusta, missä voimakas täydennysrakentaminen on haaste sekä kaupunkikuvalle että kulttuuriympäristön vaalimiselle. Rakennetun ympäristön kannalta kaikkien alueiden tasaisempi kehittäminen oletettavasti turvaa paremmin mahdollisuudet ylläpitää ja vaalia olemassa olevaa ympäristöä ja paineen jakautuminen tasaisemmin vähentää muutoksista aiheutuvaa uhkaa arvoille. Toisaalta arkeologisen perinnön ja kulttuurimaiseman suojelun näkökulmasta aluekehityksen keskittäminen alueille, joilla muinaisjäännealueet ja perinteinen agraarimaisema ovat säilyneet huonommin, on turvallisempaa kuin painopisteiden jakaminen useammalle alueelle, joiden joukossa on mm. arkeologisesti merkittäviä, hyvin säilyneitä kokonaisuuksia.
- Koska kulttuuriperintö on laadultaan moninaista sijoittuen sekä kaupunkeihin että maaseudulle, pitää maakuntamuseo kulttuuriympäristön monimuotoisuuden säilyttämisen kannalta järkevänä välttää suunnitteluvaihtoehtojen ääripäitä. Kaikkein suunniteltuun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tulee myös liittää korostetun mallikelpoinen suunnitelma kulttuuriperintöselvitysten ja vaikutusarviointien laatimisesta suunnittelua varten
- Liikenne- ja ratkaisujen vaikutukset kulttuuriympäristöön voivat olla dramaattisia. Oikoradan alustava linjaus halkoo kulttuurihistoriallisesti merkittäviä alueita Pirkkalassa ja Nokialla. Tampereen järjestelyratapihan siirto merkitsisi myös merkittävää muutosta rautatiealueen ja siihen nivoutuvan teollisuusalueen kulttuuriympäristöön, myös mahdollista uhkaa alueen arvojen säilymiselle. Kaupunkiseudun eteläosan

laajat metsäselännealueet ovat perinteisesti rytmittäneet historiallisten kylien ja niiden varaan rakentuneiden taajamien verkostoa ja samalla olleet perusta laajoille viheralueverkostoille. Kaikissa vaihtoehdoissa esitetyt liikenneratkaisut pirstovat tätä kokonaisuutta erityisesti Tampereen ja Lempäälän välillä.

- Ajantasaisen arkeologisen inventoinnin puute vaikeuttaa vaihtoehtojen arviointia erityisesti Hämeenkyrön, Sastamalan ja Ylöjärven kuntien painopistealueiden sekä monen uuden työpaikka-alueen osalta. Kaavahankkeen yhteydessä tulee varautua arkeologisen inventoinnin tekemiseen vähintään muuttuvan maankäytön alueilla. Tausta-aineistojen riittävydestä ja selvitystarpeesta kullakin alueella tulee neuvotella maakuntamuseon kanssa hyvissä ajoin.

3.2.5. Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes

- Pirkanmaalla on yhteensä 20 suuronnettomuusvaarallista kohdetta (Seveso II -direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa laitosta). Kohteille määriteltyjen konsultaatiovyöhykkeiden laajuus riippuu mm. toiminnan luonteesta ja on yleensä 500 -1500 metriä. Kohteet on lueteltu liitteessä.
- Näiden laitosten toimintaedellytykset tulee turvata eikä niiden välittömään läheisyyteen ole syytä mahdollista uusien asuinalueiden sijoittumista. Laitosten konsultaatiovyöhykkeelle ei tule mahdollistaa uusia häiriintyviä tai vaikeasti evakuoitavissa olevia kohteita, kuten vanhainkoteja, kouluja tai päiväkoteja.
- Asemakaavoituksessa tällaisille teollisuuskohteille suositellaan merkintään T-kem. Mikäli mahdollista, nämä kohteet ja niiden konsultaatiovyöhykkeet on syytä merkitä jo maakuntakaavatasolla.

4. Sidosryhmät

4.1. Alue-alvarit (Tampereen kaupungin alueelliset työryhmät)

- Työryhmät esittävät huolensa siitä, että maakuntakaava 2040 laaditaan ennen kuin maakuntastrategia 2040 on valmis. Tämä merkitsee käytännössä sitä, että kaava ohjaa strategiaa ja sen laadinta strategian laadintaa. Maakuntakaava tehdään liian pitkällä jännteellä.
- Osallistumisen järjestäminen: On puute, että maakunnan asukkaille ei ole järjestetty mahdollisuuksia käydä julkista arvokeskustelua esimerkiksi yleisötilaisuuksissa, vaikka laadittavana oleva asiakirja on tärkeä osa koko maakunnan tulevaisuuden ja kehittämisen työkalua, maakuntaohjelmaa.
- Malleista muodostettava synteesi: Työryhmät toteavat, että mikään esitetyistä neljästä mallista ei sellaisenaan luo pohjaa koko maakunnan elinvoimalle ja tasapuoliselle kehittymiselle. Jokaisessa mallissa on jotain hyvää ja jotain huonoa. Malleista tulee laatia parannettu synteesi jatkokäsittelyn pohjaksi.
- Liikenneverkko: Maakunnan tulevaisuuden kannalta sekä tie että raideliikenneverkoston kehittäminen on yhtä tärkeää. Liikenneverkostosta riippuu mm. yritysten, työpaikkojen, asumisen ja palveluiden sijoittuminen ekologisella tavalla. Raideliikennepainotteinen yhdyskuntarakenne tiivistää asumisen, työpaikat ja palvelut asemanseutujen ja seisakkeiden ympärille, jättäen samalla riittävästi viheralueita, luonnonympäristöä ja ranta-alueita asukkaiden ja matkailijoiden käyttöön. Raideliikennepainotteinen yhdyskuntarakenne soveltuu kaikenikäisille ja -tuloisille.
- Jäte- ja vesihuolto: Vesihuoltoasiat on otettava mukaan tarkasteluun. Suurin ongelma on vesistöjen rannoilla olevat pumppaamot. Tulee arvioida, mitä turvallisuusriskejä niihin liittyy. Vesihuollon sijainti maakuntakaavaan.
- Saavutettavuustarkastelut: Raportissa esitetty saavutettavuustarkastelu on suppea. Tarkastelu tulisi tehdä aikaa kuvaavina vyöhykkeinä ja myös jalankulku huomioiden. Liikenteellisiä saavutettavuusanalyseja on hyödynnettävä enemmän suunnittelun pohjana.
- Alue- Alvareiden näkökulmatarkastelut
 - o Asuminen
 - Ihmiset muuttavat sinne, missä on asuntoja, palveluita ja työpaikkoja.
 - Liikenne- ja infraratkaisujen on tuettava asuinrakentamista, hyviä ja monipuolisia elinympäristöjä.
 - neuvolapalvelut lähipalveluna. Koulupalvelut: toisen asteen oppilaitoksia ei tarvitse keskittää. Alakoulut pitää olla lähipalveluna.
 - o Liikenne
 - Tarvitaan hyvät maantie- ja rautatieyhteydet, ei vain jompikumpi. Samassa vaihtoehdossa pitäisi toteutua molemmat liikkumisvaihtoehdot. Missään esitetyssä vaihtoehdossa näin ei ole.
 - Kestävän kehityksen näkökulmasta ongelmana on, että liikennöinti asumisen, työpaikkojen ja palveluiden välillä lisääntyy mm. Aurinko1 mallissa. Joukkoliikenteen ja raitioliikenteen lisääminen ja parantaminen eivät poista sitä, että erityisesti ydinkaupunkiseudun asukkaiden ajankäytössä matkustamisajat lisääntyvät. Se heikentää yksilöiden ja perheiden elämänlaatua.
 - Asuin- ja työpaikkarakentamisen suhde melun torjuntaan tiivistyvällä ydinkaupunkiseudulla.
 - On muistettava, että Tampere on myös läpiajopaikka
 - Malleissa pitää huomioida, että eri kulkuneuvoja käytettäessä reunoille syntyy liityntäpysäköinnin tarvetta.
 - Tulevaisuudessa tarvitaan myös sähköautojen latauspisteitä.

- Liityntäparkkien yhteyteen pitää tehdä sähköautojen latauspisteet.
 - Tämä on oleellinen seikka, joka mahdollistaa ja tukee oman auton jättämistä kaupungin laidalle.
 - Liityntäparkista on sitten hyvä jatkaa julkisilla kulkuneuvoilla kaupungin keskustaan ja samalla oma kulkuneuvo lataantuu siellä liityntäparkissa.
 - 9-tie (Tampere-Orivesi) parantaminen tärkeää (nelikaistainen tai moottoritie)
 - Lentoliikennepalvelujen ja -yhteyksien kehittäminen tärkeää - pienlentokentät?
 - Ratikkayhteydet lentokentälle ja Linnainmaalle hyvä asia (Aurinko 1)
 - Paras lähiraideliikenne (Planeetat)
 - Hyvä Kehä-2 linjaus (Tähdet)
 - Lakalaiva = "Tampereen Pasila", rautatieasema > kehittäminen kannatettava asia (Tähdet). Sääksjärven liikenteen terminaali hyvä.
 - Ei siltaa Hirviniemeen - katkaisee Kaupin ison metsäalueen. Ei rakentamista. Jos Kiikistensilta tehdään, sille kannattaa laittaa kaikki liikenne
 - Myös asumisen keskittämistä pois Tampereen keskustasta. Etelään helppo liikuttaa (liikenteessä) massoja pienin kustannuksin.
 - Tähdet malli luo edellytykset julkisen rahoituksen ohjaamiselle tasaisemmin koko maakunnan alueelle esim. liikenteen kehittämisessä.
- **Kulttuuri, luonto ja luonnon virkistyskäyttö**
- Maakuntakaavalla tulisi selkeästi ohjata Tampereen ja koko seutukuntaan virkistysreittien kokonaisuutta. Reitit tulisi kytkeä toisiinsa yhdysreiteillä ja merkitä ne kaavaan myös viheryhteysalueina. Maakuntakaavalla tulee turvata ekologisen verkoston kokonaisuus ja pirstoutumattomuus.
 - Tampereen eteläinen kansallispuisto tulee sijoittaa Ruskontien ja Savontien väliselle alueelle Lepokallion, Koukkurahkan Natura 2000, Houkanvuoren sekä Hervantajärven pohjoisrannan alueet luontopolkuineen keskeisinä kehitysalustoinaan.
 - Poliittisilla päätöksillä voidaan vaikuttaa siihen, että turvataan riittävä luonto sekä viherkäytävät ja ympäristön viihtyisyys.
 - Mikään vaihtoehtoista ei ole luonnon kannalta täysin hyvä; kaikissa on jotakin sopivaa
 - Kaupunkialueilla, asuinalueiden yhteydessä tarvitaan myös yhtenäisiä eri kaupunginosia yhdistäviä reitistöjä.
 - Luonnoksessa esitetyt maankäyttösuunnitelmien mallit merkitsevät etenkin Tampereen ydinkaupunkiseudulla viheralueiden pirstaloitumista ja supistumista.
 - Tiivis rakenne säilyttää enemmän luontoa. Tiivistämisen myötä ikkunanäkymät ja rantamaisemat katoavat.
 - Oikeus lähiluontoon turvattava myös ydinkaupunkiseudulla. Kaupunkipuistojen merkitystä on vahvistettava. Kaavassa huolehdittava, että ydinkaupunkiseudun rannat jäävät kaupunkilaisille. Ympäristö vaikuttaa positiivisesti mm. terveyteen, työmotivaatioon, asumisviihtyvyyteen
 - Olemassa olevat yksityiset rantakiinteistöt säilytettävä rakennuspaikkoina ja niitä tulee kehittää rantamaisemien osina esimerkiksi rantaosayleiskaavoin.
 - Kaupunkiympäristöön tulisi turvata myös meluttomia, hiljaisia alueita, joissa liikennöinti, rakentaminen ja muu yhdyskuntatoiminta ei aiheuttaisi häiritsevää melua
 - Luontomatkaillen edistäminen, luontomatkaillukohteiden kehittämisen ja verkottumisen ovat keskeisiä matkailuelinkeinoille.
 - Kaavassa tulee huomioida alueiden ominaispiirteet, historia, kulttuuri ja miljööt, arvokkaat maisema-alueet, jne. Turvataan tulevien sukupolvien perinnön säilyminen.
 - Tietyllä tasolla voidaan keskittää, jos kulkuyhteydet turvataan. Esim. teatterit, Tampere-talo keskitetysti
 - Tähdet -malli mahdollistaa lähikulttuuripaikat, kesäteatterit ja erilaiset "festivaalit". Lähikulttuuripaikat säilytettävä.
 - Vaihtoehtoissa ei ole huomioitu luontoliikuntaa. Turvattava virkistysalueet luonnossa, myös uimarannat ja talviuinti. Myös luonnossa liikkuminen on mahdollistettava. Pyöräilyn ja kävelyn tukeminen alueen suunnittelussa on huomioitava.
- **Muuta**
- Raide- ja joukkoliikennepohjainen kaupunkijärjestelmä ekologisin, tehokas joukkoliikenne tiivistää asumisen ja palvelut. Työpaikoista osa seisakkeiden ympäristöön, säästää välialueita.

- Malli Tähdet on paras ympäristön ja elinkeinotoiminnan kannalta. Maantie- ja raideliikenneyhdydet ovat tärkeitä koko maakunnan kannalta.
 - Myös sosiaali- ja terveyspalvelujen järjestäminen tulevaisuudessa (ns. sote-malli) huomioitava suunnittelussa
 - Kaikkien mallien synteesi olisi paras vaihtoehto. Esitetyistä malleista paras on Tähdet, sitten Aurinko 1 ja Aurinko 2, sitten planeetat. Tähdet sopisi jatkosuunnittelun pohjavaihtoehdoksi. Planeettoja ei saa unohtaa.
 - Toivottavasti vaihtoehtojen kommentteista seuraa se, että vaihtoehdoista poimitaan mansikat ja maakuntakaavaan tehdään niistä "hillo" (synteesi)
 - Planeetat ja Tähdet kuulostavat paremmin Suomeen sopivilta vaihtoehdoilta kuin Aurinko -vaihtoehdot.
 - Tähdet -vaihtoehdossa asuminen jakaantuu tasaisesti ympäri maakuntaa. Asumisen kannalta Tähdet on paras vaihtoehto.
 - Kaavan pitää tukea kasvavaa maaseutua. Tampereen kasvu osana kokonaisuutta. Malli Tähdet tukee tätä parhaiten.
 - Alueiden käytöstä on asukkailta kysyttävä mielipiteitä siinä vaiheessa, kun kaava tarkentuu. Nyt se on vielä liian yleisellä tasolla, jotta voisi tarkasti ottaa kantaa.
 - Myös asumisen keskittämistä pois Tampereen keskustasta.
 - Pohjoinen alue pientaloalueiksi
- o Työpaikat
 - Työpaikat Tähdet-mallissa tasaisesti maanteiden ja rautateiden varsilla. Ei pendelöintiä, mikä on hyvä.
 - Etelän alueen työpaikka-alue junarata + moottoritien varsi > olisi helposti hyödynnettävissä liikenneyhteyksien takia.
 - Millaisia työpaikkoja meillä on 2040? Todennäköisesti ei samoja kuin tänä päivänä. Ei ole raskasta teollisuutta. Tulevaisuus on pienissä spesifeissä firmoissa. Materiaali ja tiedot voidaan automatisoida, ihmisiä koskevia tehtäviä ei.
 - Joidenkin nykyisten työpaikka- ja yritystoiminnan alueiden kehittämisen esteenä ovat niiden kyljessä sijaitsevat asuinalueet. Osa sijaitsee niin lähellä tai keskellä asuinalueita, että niiden laajentaminen ei onnistu.
 - Teollisuusalueita ei tulisi olla lähellä asuinalueita. Niiden liikenne rasittaa ja asuinalueita, heikentää viihtyisyyttä ja turvallisuutta ja lähiluonnon rauhaa.
 - Samanaikaisesti tulisi huolehtia tie- ja raideratkaisuun myös muun maakunnan edellytyksistä tarjota elinkeinoelämälle toimintaedellytyksiä.
- o Palvelut
 - Maakuntakaavalla tulisi selkeästi ohjata Tampereen ja koko seutukunnan vähittäiskaupan palveluiden sijoittumista ja turvata ne asutuskeskuksissa.
 - Kaavan valmistelussa tulisikin tehdä arviointi hypermarkettien ja vastaavien keskittymien vaikutuksesta kestäväan kehitykseen ainakin lisääntyvän liikenteen ja eri väestöryhmien, kuten vanhuksien, autottomien, pienituloisten tasavertaisuuden näkökulmasta.
 - Kauppa- ym. palvelut: millaisissa kaupoissa käydään v. 2040? Viekö nettikauppa ostot pois liikkeistä? Poliitikalla voidaan vaikuttaa kauppapaikkojen sijaintiin. Missä ostoksilla käydään? Marketit ja niihin keskittyneet palvelut.
 - Kaupan palvelut ja muut lähipalvelut asumiskeskusten yhteyteen. Tukee ekologista liikkumista.
 - Alue- ja kansainväliset palvelut logististen keskusten kautta asiakkaille.
 - Aluelähipalveluja ei pitkien matkojen päähän. Keskuspalvelut erikseen. Esim. terveyspalvelut: erikoissairaanhoido voidaan keskittää. Perusterveyspalvelut (omalääkäri +

4.2. Hervanta-Seura ry, Höytämöjärvi-yhdistys ry, Anniston kyläyhdistys ry, Suomen Maankäytön Seura, Suomen Ympäristökamari

- Yksikään neljästä esitetystä vaihtoehdosta ei saa kannatustamme.
- Maakuntakaavaa laaditaan ylipitkällä aikajänteellä vuoteen 2040 asti. Aiotaanko esitetyllä tavalla lukita Pirkanmaan maankäyttö lähisukupolvien vaikutusmahdollisuuksien ulottumattomiin? Maakuntakaavoitus- ja strateginen suunnittelu on palautettava lyhyemmälle jännteelle vuoteen 2025 asti. Ihmetyttää, että maakuntastrategiaa laaditaan maakuntakaavan perässä. Maakuntakaavoitus onkin siirrettävä maakuntastrategian laatimisen jälkeiseen aikaan ja säästyvät varat tulee poistaa maakuntabudjetista.
- Suomella ei ole varaa toteuttaa maankäyttövaihtoehtojen mahdollistamia rakentamissuunnitelmia. Suunnitelmassa on unohdettu lähes tyystin koko Tampereen ulkopuolinen muu maakunta yhdenvertaisuutta rikkovalla tavalla.
- Asukkaita hämmentää vaaleilla valitsematon Tampereen kaupunkiseudun seutuhallitus, joka laatii kesken maakuntakaavoituksen maankäyttö- ja rakennuslakiin sisällytettömänä Tampereen suurkaupunkiseudun rakennesuunnitelmaa tuhlaten tässäkin julkisia, lainoitukseen perustuvia varoja, täysin turhaan työhön, vieläpä ilman maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvaa osallis- ja vuorovaikutuskäytäntöä.
- Vaihtoehdoissa luonnontilaisia metsä-, virkistys- ja suojeluarvoisia alueita otetaan täysin tarpeettomasti rakentamiskäyttöön. Uudisrakentaminen on lähes vastuutonta maankäyttöä, joka johtuu Suomen kansantaloutta rasittavasta maahanmuutosta.
- Lisäksi maakuntakaavavaihtoehtojen taajamatoimintojen asuinrakentamismaankäyttö tähtää korruptiokonsensuksen mukaiseen rakennustoimintaan, jossa kaikki sen osapuolet hyötyvät kansallisista varoista, jotka vielä joudutaan lainaamaan vuosikymmeniksi. Jokainen asuinrakennushanke muodostaa myös vaalirahoitusautomaatin, jolla kierretään vaalirahoituslainsäädäntöä. Yksityiskohtana mainittakoon Tampereen kaupungin yleiskaavoitus, jossa nykyisiä loma-asuntojen rakennuspaikkoja ollaan muuttamassa virkistysalueiksi Särki-, Lahdes-, Hervanta-, Näsi- ja Alasjärvien alueilla.
- Tampereen eteläisen kansallispuiston suunnittelua ja toteuttamista esitetään Hervannan kohdalle Ruskontien ja Savontien väliin nykyisen Koukkurahkan Natura 2000-alueen, Lepokallion, Houkanvuoren kallioalueen sekä Hervantajärven pohjoisrannan arvokkaan vanhan metsän välille. Alue on lähempänä asutuskeskittymiä kuin nykyiset kansallispuistot. Esitetty alue kytkeytyy hyvin jo oleviin ulkoilureitteihin.

4.3. Kangasalan luonto ry.

- Lausuntoaika laajasta aineistosta oli liian lyhyt. Hyvä hallinto edellyttäisi osallistuvampaa toteuttamista erityisesti asiakirjan kauaskantoisten vaikutusten vuoksi. Kiiireinen valmistelu lisää myöhemmin ilmi tulevien virheiden riskiä.
- Talouskasvu ja väestöennusteet ovat ainakin jossain määrin ylimitoitettuja. Suomi on pikemminkin siirtymässä pitkäaikaisen hitaan talouskasvun aikaan, mikä kaavassa olisi pitänyt ottaa huomioon. Talouskasvun tulisi olla sopusoinnussa ympäristön kanssa ja suosia kasvavaa cleantech-tyyppistä yritystoimintaa. Maakunnan talouskasvua ei tule rakentaa kaivosvarausten varaan.
- Maankäyttövaihtoehtomallien välillä ei ole Kangasalan osalta kovin suuria eroja. Kaikissa vaihtoehdoissa Kangasalan läpi suunnitellaan kehätie II eikä raideliikennettä tarjota lainkaan vaihtoehtona. Valtateitä 9 ja 12 ei sosioekologisin perustein tule laajentaa moottoriteiksi. On epäsuhta, että niiden kehittämiseen esitetään 200 miljoonaa samalla kun raideliikenteeseen ei löydy satsauksia. Mikään suunnitelma vaihtoehto ei esitä merkittäviä muutoksia työmatkaliikenteen kulkutapajakaumaan (henkilöauto 58%, joukkoliikenne 8 %), vaan hyväksytään annettuna 1,6-kertainen

liikenteen kasvu suunnittelujaksolla. Kaavassa on täten sisäänrakennettuna autoliikennettä suosiva lähtökohta.

- Positiivisena pidämme matalan asumistehokkuuden rakentamisen vähentämistä, mistä Lamminrahkan kaavoitus on hyvä esimerkki. Myös Saarenmaa voisi olla tällainen alue. Niiden suunnittelussa tulisi huomioida myös sosiaalinen asuntotuotanto.
- Näkemys kuntien välisestä vuorovaikutuksesta on kovin kapea. Tulisi huomioida myös keskuskaupungin hyötyminen naapurikuntien luonnosta, käyttövedestä ja rakennusmateriaalien saatavuudesta. Taloudellinen hyöty on valunut Tampereelle, kun ympäristöhaitat ovat jääneet Kangasalle.
- Vesihuollon yhteydessä jätetään kertomatta pintavesiteknologian voimakas kehittyminen viime vuosina. On virheellinen väittää, että pohjavesivarat ovat ”riittämättömiä maakunnan keskeisissä osissa”. Pirkanmaan 1. maakuntakaavaan sijoitettu teknisen huollon kehittämisen kohdealue Tk1 tulee jättää pois Kangasalta ja Pälkäneeltä, samoin vesijohtomerkintä Hiedanperästä Tampereelle, Vehoniemenharjulle ja Pälkäneelle.
- Tiivistyvässä rakentamisessa on säilytettävä viheralueita. Kangasalan harjualueet on suojeltava ja varattava virkistyskäyttöön. Vehoniemenharjun soranoton ja maisemoinnin tilanne tulee inventoida. Alueiden ennallistamista metsäluonto-/virkistysalueiksi tulee Pirkanmaan liiton sekä osallisten kuntien Tampereen, Pälkäneen ja Kangasalan toimesta kiirehtiä.
- Lähiruoka- ja luomutuotanto tulee tuoda esiin tärkeinä tavoitteina. Pienimuotoisen ja puhtaan luomutuotannon lisääminen tulisi ehdottomasti olla tavoitteena, koska suurtuotantoon tähtäävällä, yksipuolistuvalla maatalousteollisuustuotannolla ei synnytetä elinvoimaista maaseutua. Maaseudun kulttuurimaisemat katoavat ellei niihin viimeistään tässä maakuntakaavassa kiinnitetä oleellisempaa huomiota.
- Laipanmaan alueesta, joka on Pirkanmaan suurimpia yhtenäisiä metsäalueita pikku järvineen, on kehitettävä kansallispuisto.
- Tarjolla olevista skenaarioista pitäisi toteuttaa ”vihreän kasvun ja humanin kulttuurin Pirkanmaa” (s. 18). Hiukan muunnellen sitä lähimpänä voivat olla aurinko 2 ja planeetat, ei kuitenkaan kumpikaan vaihtoehto sellaisenaan.

4.4. Keskustan Pirkkalan paikallisyhdistys ry.

- Läntinen ratayhteys: Esitämme, että Läntinen oikoratayhteys poistetaan Pirkanmaan maakuntakaavasta 2040. Oikorata pirstoo Sankilan kylän arvokkaat kulttuurimaisemat. Sankilan alue on Pirkkalan kunnan lentomelusta vapaa, luonteva taa- ja-alueen laajenemissuunta asutukselle ja teollisuudelle. Myös kestävän kehityksen näkökohdat huomioiden Sankilan alue sopii hyvin asutukseen. Oikorata rikkoo asutuksen keskittämisen ja katkoo ulkoilu- ja virkistysalueet.
- Luonnon- ja kulttuuriympäristöt: Monimuotoinen luonto ja rikas kulttuurihistoria ovat Sankilan kylän vetovoimatekijöitä, jotka mahdollistavat matkailun kehittämisen ja viihtyisän elinympäristön. Esitämme, että Sankilan kylän alueella maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö säilyisi myös tuleville sukupolville. Se on maatalousalue, jolla on erityisiä arvoja myös historiallisesti.

4.5. Keskustan Virtain kunnallisjärjestö ry.

- Valmistelussa tulee toteuttaa vaihtoehtojen taloudellisuustarkastelu, jossa tarkastellaan maakunnan eri osiin ja kuntien talouteen kohdistuvat taloudelliset vaikutukset.
- On tärkeää, että koko Suomi pidetään asuttuna ja elinvoimaisena. Maankäyttövaihtoehtoisissa kehittämismahdollisuuksia on nähty suppeasti vain Tampereen kaupunkiseudulla, HHT-akselilla ja raideliikenneyhteyksien varsilla. Maaseutu ruokkii kaupunkeja ja kaupungit tarvitsevat maaseutua. Maakuntakaavan tulee vahvistaa koko maakunnan kehitystä ja ihmisen perustuslaillista oikeutta valita asuinpaikkansa. Valtakunnan ja maakunnan kilpailukyvyille on tuhoisaa yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja rakentamisen kohtuuton säätely.
- Maakuntakaavaluonnoksessa esitetyt mallit lisäävät keskittämistä johtuvia ongelmia. Voimakas keskittäminen tyhjentää maakunnan reuna-alueita ja alentaa sekä tonttimaan että asuntojen arvoa. Keskittäminen lisää myös painetta ja kustannuksia palvelujen tarjonnalle keskuseuduilla ja samaan aikaan heikentää palveluja haja-asutusalueilta. Yksisuuntainen keskittäminen johtaa myös sosiaalisten ongelmien ja liikenteen (erityisesti ostos- ja asiointimatkojen) lisääntymiseen. Vain monipuolisella yhdyskunta- ja palvelurakenteella voidaan edistää kansalaisten hyvinvointia kustannustehokkaammin, ei pakottamalla ja keskittämällä ihmiset yhteen kaupunkikeskukseen.
- Työpaikkaomavaraisuus ja etäisyys suunnittelun pohjaksi: Maakuntakaavaluonnoksen missään esitetyissä malleissa ei huomioida riittävästi alueiden erilaisuutta ja etäisyyksiä. On täysin mahdotonta valita ainoastaan yhtä toimivaa mallia maakuntakaavasuunnittelun pohjaksi. Tarkastelun pohjana reuna-alueilla tulisi olla etäisyys keskuseudesta ja työpaikkaomavaraisuus. Esimerkiksi Virroilla on vahva aluetalous, ja työpaikkaomavaraisuus on lähes 95 %. Maakuntakaavassa tulee nämä alueiden erityispiirteet huomioida huomattavasti nykyistä paremmin ja kasvua tulee lähteä hakemaan koko maakuntaan.
- Maantieteellisen ja logistisesti edullisen sijaintinsa, sekä jo nykyisin monipuolisen elinkeinorakenteensa, työpaikkaomavaraisuutensa sekä elinkeinojen hyvien kehittymisedellytysten vuoksi Virrat tulee maakuntakaavassa osoittaa aluekehityksen painopistealueeksi.

Maankäyttö ja rakentaminen

- Maaseutumaisilla alueilla ranta-alueet ovat huomattava voimavara, jota on voitava käyttää tulevaisuudessakin.
- Maakuntakaavaluonnoksessa näkyy suuntaus hillitä asuntojen rakentamista ja yritysten kehittämistä erityisesti maaseudulla. Tämä on maakunnan ja koko Suomen kannalta kallista ja toiminnalla viedään kannattavan elinkeinotoiminnan ja viihtyisän asumisen mahdollisuudet. Nämä linjaukset vaarantavat koko maakunnan kehittämisen.

Logistiikka, liikenne ja sen kustannusvaikutukset

- Maakuntakaavasta puuttuvat täysin Pohjois-Pirkanmaan infran kehittämishankkeet eli on tietoisesti otettu kantaa siihen, että Pohjois-Pirkanmaa ei ole kehittyvää aluetta. Tämä oletus on vahvasti ristiriidassa sen kanssa, että samanaikaisesti Pirkanmaan ilmasto- ja energiastrategiassa on tavoite lisätä uusiutuvaa puuenergiaa ja hajautettua energiatuotantoa.
- Haapamäki-Pori -rata tulee saattaa liikennöintikuntoon. Rataa hyödyntämällä voidaan poistaa hyvin edullisesti Suomen raideliikenteen pullonkaulat vuosikymme-

niksi. Olemassa olevan radan kunnostaminen on huomattavasti edullisempaa ja nopeampaa kuin uusien ratojen rakentaminen. Pori-Parkano-Haapamäki -ratayhteys palvelisi myös alueen yritystoimintaa ja lisäisi kuntien vetovoimaisuutta teollisuuden sijoituspaikkakuntina. Kustannustehokkuutensa vuoksi se antaisi elinkeinoille paremmat toimintaedellytykset kuin Tampereen keskusseudulle suunnitellut huomattavan kalliit ratapihamuutokset.

- Toimivat valtakunnallisesti merkittävät valta- ja kantatiet sekä kustannustehokkaasti käyttöön otettavissa oleva poikkirata parantaisivat valtakunnallista huoltovarmuutta merkittävästi. Ratahanke tulee ottaa maakuntakaavaan mukaan ja laatia kustannus- ja materiaalivirtavertailu vaihtoehtona läntiselle ohitusradalle.
- Virtain kaupungin läpi kulkevien ja sen keskustaajamassa yhtyvien valta- ja kanta-ten verkko muodostaa Virroille valtakunnallisesti tärkeän liikenteellisen solmukohtan. Kaupunki sijaitsee myös isompien kasvavien kaupunkikeskusten Tampere-Jyväskylä-Seinäjoki vaikutuspiirissä. Kantatien 65 Kuru-Virrat väli vaatii pikaisia kunnostustoimenpiteitä lisääntyneiden liikennevirtojen vuoksi ja sen peruskunnostus tulee ottaa maakuntakaavaan mukaan.
- Maakuntakaavaluonnoksessa on merkattu linja-autoyhteys Virroilta Ruoveden ja Oriveden kautta Tampereelle. Maakuntakaavaan on tarpeen myös saada yhteys Virroilta Kurun kautta Tampereelle.
- Joukkoliikenteen osuus maakuntakaavassa on ylikorostunut, sillä nykyisellään joukkoliikenteen määrä on vain kahdeksan prosenttia. Suuntaus vaarantaa koko maakunnan kehityksen, mikäli elinkeinojen ja asumisen edellytykset sidotaan joukkoliikenteeseen. Kustannuksiltaan kalliin, volyymitaan olemattoman ja voimakkaasti keskittävän joukkoliikenteen sijaan maakuntakaavassa tulee keskittyä käytössä olevien kulkumuotojen kehittämiseen sekä niiden tarvitseman infran parantamiseen. Myöskään talouden näkökulmasta maakunnalla ei ole varaa hukata rahaa kulkumuotoihin, jotka eivät ole luontevia ihmisille ja elinkeinoille. Pirkanmaalla tulee edistää ympäristö- ja kansantaloudellisesti tarkoituksenmukaista uusiutuvaan energiaan perustuvaa kotimaisten biopolttoaineiden kehitystä, joka hyödyttää vahvasti aluetaloutta ja lisää alueen kilpailukykyä.
- Kohdasta Asumisen tarjonta, Tähdet-malli, tulee poistaa tekstiä.
- Kohdassa Asuinympäristön ominaisuudet ja laatu, Tähdet-malli, kuvailtu mielikuva ”maaseutuidyllistä” on vähättelevä ja maaseutualueiden mahdollisuuksia vahvasti aliarvioiva. Kappale vahvistaa mielikuvaa, että Pirkanmaan maaseutualueista halutaan tehdä reservaatteja ja virkistysalueita, joissa voi puuhastella sivutoimisesti vaikkapa maatalouden kanssa. Maakuntakaavassa ei huomioida lainkaan maakunnallista ja kansallista huoltovarmuutta, eikä sitä että maailma tarvitsee vuonna 2050 kaloreissa mitattuna jopa 70 prosenttia enemmän ruokaa kuin tänä päivänä, jotta tuolloin 9,6-miljardinen väestö saadaan ruokittua.
- Kappaleessa tulee sen sijaan todeta Virtain ja Ruoveden mahdollisuudet monipuoliselle omaleimaiselle asumiselle ja biotalouden mahdollisuudet alueella. Maatalouden merkitys kasvaa tulevaisuudessa, ja Virroilla ja Ruovedellä alkutuotannon merkitys on suuri ja edelleen vahvistuva. Perinteinen yhteisöllisyys ja väljä asuminen ovat maaseutuasumisen laatutekijöitä. Virtain ja Ruoveden sijainti etäällä kasvukeskuksista ja kuntien korkea työpaikkaomavaraisuus sekä kuntien kokoon nähden monipuolinen elinkeinorakenne ovat peruste aluetalouden kehittämiselle.

4.6. Kuru-neuvosto

- Kurun alueen kannalta paras on Tähdet-vaihtoehto.
- Se tukee parhaiten Kurun alueen ympärivuotisesti asuttuna pitämistä ja matkailuelinkeinoja. Siinä tieverkoston kehittämiseen ja ympärivuotiseen ylläpitoon kiinnitetään erityinen huomio. Hyvä tiestö on perusedellytys matkailun ja Kurun peruselinkeinojen sekä omavaraisen palveluverkon toimivuudelle ja kehittymiselle. Joukkoliikenneverkon tehostamiseen tulee panostaa riittävästi.
- Kurussa asuu etätöitä tekeviä ja osa-aikaisesti kaupunkeihin pendelöiviä asukkaita ja kakkosasuminen lisääntyy edelleen. Paikallisuutta ja turvallisuutta korostava päivittäinen toimintaympäristö, ns. pienimittakaavainen asuin ympäristö lisää suosiotaan. Luonnonvarayrittäjyys sekä paikallisiin vahvuuksiin perustuva elinkeinotoiminta kehittyi. Sähköiset ja liikkuvat palvelut elinvoimaistavat maaseutua. Erityisen runsas ja edelleen kasvava alueen vapaa-ajanasutus lisää palveluiden kysyntää ja vahvistaa näin alueen palveluomavaraisuutta.
- Tähdet-vaihtoehdossa koko alueen asuinrakennuskanta pysyy käytössä, koska pientalovaltainen asumismuoto on jatkossakin suosituin maaseudun asumismuoto. Omakotiasumisen uudisrakentamislupien saamista haja-alueellakaan ei pidä estää, koska maaseutuasuminen tarjoaa ekologisen asumisvaihtoehdon, jolla on kysyntää. Uusiutuva energia voidaan tuottaa paikan päällä ja asuminen on muutoinkin mahdollista toteuttaa ympäristöä vähän kuormittavaksi. Perinteinen yhteisöllisyys on yksi maaseutuasumisen laatutekijöistä. Maalaismaisema on vetovoimainen elinympäristönä sitä arvostavalle
- Kurussa, rauhallisessa, hiljaisessa elinympäristössä ovat ympäröivien taajamien, paikalliskeskusten palvelut tavoitettavissa.
- Kuru-neuvosto pitää Kurun alueen vahvuuksina mm. seuraavia:
 - o merkittävät luonnonvarat, kiviteollisuus, runsaat metsävarat, elävä maatalous, monimuotoiset ja lukuisat, isot vesistöt, omaleimainen luonnon- ja kulttuurimaisema sekä arvokas historia ja kulttuuriperintö.
 - o Kurun alueella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä Seitsemisen kansallispuisto ja luontokeskus, jossa vuosittainen kävijöitä noin 40 000. Kehitettävä kansallispuisto voi vahvistaa paikallistalouksia ja edistää alan pienyritysten verkostoitumista.
 - o Kurun vahvuus on edelleen myös monipuolinen metsäalan opetus

4.7. Metsänhoitoyhdistys Pohjois-Pirkka

- Nykyisessä Suomen taloudellisessa tilanteessa harvoja positiivisia ennusmerkkejä on antanut metsäteollisuus, joka suunnittelee valtakuntaan investointeja. Metsätaloutta pitää edistää maakuntakaavan voimin.
- Haluamme yhtyä Länsi-Suomen metsänomistajaliiton lausuntoon, jossa puututtiin mielestämme tärkeimpiin asioihin metsänomistajien kannalta.
- Vihervyöhykkeitä ja muita metsien talouskäyttöä rajaavia viher- ja ympäristömerkin- töjä tulee laittaa harkiten maakuntakaavaan, koska kuntien tapana on laatiessaan yleiskaavojaan "ylivarmistella" maakuntakaavan toteutuminen liian tiukasti rajaavilla kaavamerkinnoilla. Suurin osa "vihervyöhykkeistä" on sijoitettu jo olemassa olevien suojelu- ja rauhoitusalueiden yhteyteen. Ongelmallista näissä on, että ne on rajattu merkittävästi suurempina kuin rajoitetut alueet. Näiden jo suojeltujen alueiden naapureina on "normaalia" yksityismetsätaloutta harjoittavia metsätiloja ja metsänomistajia. Metsänomistajilla tulee olla vapaus valita, mitä painottaa vuoden 2014 alussa uusittu metsälakikin. Näemme ongelmallisena että yhteiskunnan toimesta muodos-

tetaan metsänomistajille "pakkosuunta" omalle elinkeinotoimintansa alas ajamiseksi.

- Kaavan laadinnan perusteisiin on ehdottomasti mainittava, että kunnat ovat maan käyttö- ja rakennuslain mukaisesti korvausvelvollisia maanomistajille kaavamerkinnoistä aiheutuvista maankäytön rajoitteista.
- Yleisesti emme ota kantaa eri taivaankappalemallien toimivuuteen. Suunnittelussa tulee päästä eroon ajattelusta, että vain Tampereen kantakaupunkia kehitetään leviättämällä sitä etelään ja muu maakunta on suojeltavaa "reservaattia", jolla ei ole väliä. Koko maakunta tulee pitää jatkossakin asuttuna ja elinvoimaisena.

4.8. Metsänomistajien liitto Länsi-Suomi

Yleistä

- Työssä muodostetut vaihtoehdot luovat hyvän pohjan maakuntakaavan toteutukselle. Keskittyminen Tampereen ja sen seutukuntien maankäyttöön on selkeä ratkaisu. Rakentamisen paine ja maankäytön yhteensovittamisen haasteet ovat ko. alueella myös valtakunnallisesti merkittäviä. Haja-asutusalueiden osalta maakuntakaavan on syytä olla mahdollisimman yleispiirteinen ja mahdollistava. Maankäyttövaihtoehdot raportti tuokin hyvin esiin Pirkanmaan kahtiajakaisuuden kasvun keskuksena. Suurinta osaa maakunnasta ei ole tarpeen säädellä yksityiskohtaisella maakuntakaavalla.
- Yksikään ehdotetuista vaihtoehdoista ei suoraan pysty vastaamaan kaikkiin maankäytön suunnittelun haasteisiin. Vaihtoehtojen yhdisteleminen on varsinainen maakuntakaavan valmistelussa paras tapa hyödyntää nyt tuotettuja skenaarioita. Sen sijaan liikennejärjestelmän ison rungon suunnittelussa kaikki vaihtoehdot ovat tietyllä tapaa perusteltuja.
- Raportissa tulee korostaa mallien suunnitelmaluonnetta sekä tuoda selkeästi esiin, ettei niillä ole suoraa eikä välillistä oikeusvaikutusta tulevan maakuntakaavan muodostamisessa. Malleja tulee hyödyntää vain Maakunta 2040 -työssä.

Nykytilanne

- *Monipuolinen elinkeinorakenne:* Alkutuotannossa työvoiman koko ja alkutuotannon määrä eivät täysin korreloi Pirkanmaalla. Maa- ja metsätalouden merkitys esimerkiksi uusiutuvan energian tuotannossa tulee kasvamaan mm. Tampereelle tehtävien investointien myötä. Lisäksi esimerkiksi puutuoteteollisuuden merkitys on kasvussa. Sahayrittäjäys on maaseudun yrittäjäyttä, joka tukee koko maakunnan kehitystä. Tulevaisuudessa maa- ja metsätalouden raaka-aineita tarvitaan entisestään, kun tuotantomäärät kasvavat. Parhaimmillaan metsään perustuvan tuotannon kasvu lisää myös työntekijätarvetta. Pirkanmaalle voidaan lisäksi keskittää nykyistä enemmän metsäsektoria tukevaa tutkimusta ja tuotekehitystä.
- *Luonnon- ja kulttuuriympäristö:* Tekstissä todetaan, että suojelu- ja virkistysalueet sekä laajat yhtenäiset metsät ovat virkistysalueiden ja ekologisen verkoston ydintä. Tämä on vain osatotuus. Suurin osa Pirkanmaankin metsistä on talousmetsiä, ja niiden merkitys lajien leviämislle on käytännössä yhtä tehokas kuin tiukasti suojelluilla metsillä, mikä tulee tuoda esiin raportissa. Mitään uusia rajoitteita ei saa kaavan myötä tulla ja tämä tulee tuoda tekstissä esille.
- **Vaihtoehdot**
 - o Kaikissa vaihtoehdoissa suurin osa viherverkon merkinnöistä tulee poistaa skenaariosta. Tuhansien hehtaarien yhtenäiset, summittain piirretyt ekologisen verkoston pohjat eivät kuulu kustannustehokkaaseen maankäytön suunnitteluun. Tällaisilla mielipiteillä, sinne tänne piirretyillä viheralueilla on tapana valua maankäytön suunnittelujärjestelmässä ensin virallisiksi

tavoitteiksi, ja sen jälkeen oikeusvaikutteisiin kaavoihin tai suojeluohjelmiin.

- Viherverkon merkinnät voi jättää vain kartassa 14. esitetyille alueille. Tästäkin kartasta viherverkon merkinnät tulee poistaa Valkeakosken suuntaan ulottuva haaran sekä Tampereen Nurmi-Sorilan pohjoispuolisten alueiden osalta. Nämä alueet eivät kuulu aluekehityksen painopistealueisiin.
 - Raporttiin tulee kirjata maakuntakaavan laadinnan pohjaksi, että kunnat ovat maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti korvausvelvollisia maanomistajille näistä merkinnöistä aiheutuvista maankäytön rajoitteista. Lisäksi tulee korostaa kaavoitusprosessin nopeutta: kaavat ovat pahimmillaan kesken jopa kymmenen vuotta, minä aikana maankäytön kehittäminen voi olla mahdotonta.
- Aurinko 1
 - Asemakaavattomien taajama-alueiden merkinnät ovat maakuntakaavan pohjana olevassa suunnitelmassa täysin tarpeettomia. Ne tulee poistaa mallista.
 - Raideliikenteen kehittämisen osalta malli Mänttä-Vilppulaan yltävänä on hyvä. Ko. alue on edelleen merkittävä metsäteollisuuden keskittymä, jonka toimintaa raideverkon parantaminen tukisi erinomaisesti. Raideverkon kehittämiseen tämän mallin myötä tulisi myöhemmissä prosessin vaiheissa liittää vielä puutavaran laajojen terminaali-alueiden suunnitelmat. Lisäksi on syytä huomioda, että laajojen terminaali-alueiden lisäksi tarvitaan radan varressa säännöllisesti sijaitsevia puutavaran kuormausalueita.
 - Aurinko 2
 - Malli on melko realistinen, suurin osa kasvusta ja siten maankäytön yhteensovittamisen paineista kohdistuu Tampereelle ja eteläiseen Pirkanmaan.
 - Planeetat
 - Planeetat -malli ottaa parhaiten huomioon Pirkanmaan sijainnin pohjoisten luonnonvara-alueiden ja rannikon satamien välillä, vahva teollinen osaminen ja valmiina oleva infrastruktuuri eli tuotantolaitokset ja yhteydet. Tämä malli edistää parhaiten elinkeinojen vahvistumista liikenteellisen ja logistisen sijainnin hyödyntämisen kautta. Isot metsätalouden kuljetusvirrat korostavat etenkin ratayhteyksien merkitystä. Mallissa tulisi ottaa paremmin huomioon mallin Aurinko 1 -kommenttien mukaiset tarpeet metsätalouden terminaali-alueiden suunnittelulle.
 - Tähdet:
 - Malli on maakunnan kasvun todennäköisin malli, ellei rakentamista keskitetä keinotekoisesti liikaa Tampereelle ja sen seutukuntiin. Aluekehityksen painopistealueet on rajattu koko maakunnan kannalta katsottuna oikeudenmukaisimmin. Malli tukee koko maakunnan asutuksen kehittymistä parhaiten.
 - Planeetat ja Tähdet -mallien yhdistelmä toimisi koko Pirkanmaan kehityksen parhaana lähtökohtana. Rataverkon parantaminen tulisi ottaa mallista Planeetat ja bussiyhteydet mallista Tähdet.
 - Yhdessä mallit ottavat koko maakunnan edut huomioon: etelässä asutuksen ja työpaikkojen kasvu ja tiivistyvä yhdyskuntarakenne, sekä pohjoisessa luonnonvarojen tehokas hyödyntäminen. Mallit lisäävät Pirkanmaan omavaraisuutta luonnonvarojen hyödyntämisen suhteen, parantavat koko maakunnan työllisyyttä ja huomioivat

samalla tehokkaat kulkuyhteydet. Negatiivinen väestönkasvu erityisesti pohjoisella Pirkanmaalla kääntyisi kasvuun, kun toimiva liikenneverkko mahdollistaa paremmin etätöiden tekemisen. Tällä olisi suorat positiiviset vaikutukset koko maakunnan kuntien talouteen. Malleilla ei ole merkittäviä negatiivisia vaikutuksia Pirkanmaan viherverkon yhtenäisyyteen. Vaikutukset jäisivät hyvin paikallisiksi.

4.9. MTK-Pirkanmaa

- Maankäyttövaihtoehdoista paistaa kaikessa lävitse keskittämisen halu. Tahto tiivistää ja keskittämisen perustuu monelta osin nopeasti vanhentuviin ajattelutapoihin. Suunniteltaessa maankäyttöä vuosikymmenten päähän on syytä ottaa huomioon globaalit muutokset pohjavire.
- Nykytiedolla tulevaisuuden avainsanoina ovat biotalous, teollisen tuotannon ja työn voimakas muuttuminen, ilmastonmuutos. Yhteistä näille kaikille muutostekijöille on se, että parhaimmat ratkaisut ongelmiin ja parhaimmat mahdollisuudet taloudellisen toiminnan kasvuun löytyvät maaseudulta.
- Missään vaihtoehdossa ei maaseutua nähdä oleellisena osana elinkeinoelämän ja hyvinvoinnin perustana. Vihreä kasvun kytkeminen humaanin Pirkanmaan yhteyteen, antaa täysin väärän kuvan biotalouden mahdollisuuksista. Vihreässä kasvussa on kyse työpaikoista, energia-, ruoka-, raaka-aineomavaraisuudesta.
- Esitetyissä maankäytön vaihtoehdoissa joko maaseutua ei mainita ollenkaan tai maaseutu kuvataan jonkinlaisena idyllisenä onnelana, jossa saa itse tehdä, kokea luontoelämyksiä, tuottaa harrastuksena ruokaa ja viettää vapaa-aikaa. Mutta asua ei saa. Päinvastoin vaihtoehdoissa nähdään asuminen maaseudulla jonkinlaisena uhkana viherverkolle ja kehitykselle yleensä.
- Yhdyskuntarakenteen hajautumisen haittoja ja sen riskiä liioitellaan kaikissa vaihtoehdoissa. Vain Tampereen keskuseudun lievealueilla on maankäytön näin voimakkaalle ohjaamiselle tarvetta, jottei tulevaisuuden kaavoittamiselta viedä mahdollisuuksia. Maankäyttövaihtoehtojen yhdyskuntarakenteen ohjaaminen muualla on ylimitoitettua ja tarpeetonta.
- Tulevaisuuden biotalous tarvitsee tekijänsä ja se edellyttää asuttua ja elinvoimaista maaseutua.
- MTK-Pirkanmaa pitää ainoana järkevänä toimintatapana sitä, että maakuntaa kehitetään kokonaisuutena. Jos nykyinen kehitys jatkuu, toteutuu Aurinko-vaihtoehdot ilman mitään erityisiä valintoja tai päätöksiä. Meidän ei tarvitse tehdä siis mitään. Tai sitten voimme olla aktiivisia ja muuttaa kehityksen suuntaa.
- Tampereen keskuseudun kasvu ja väestömäärä ei poissulje muun maakunnan kehittämistä. Jos annetuista vaihtoehdoista pitää joku valita on MTK-Pirkanmaan valinta ”tähdet”, joka on paras lähtökohta koko maakunnan kehittämiseksi. Asumista ja elämistä tulee Tampereen ulkopuolellakin edistää.

4.10. MTK-Ruovesi ry.

- Maankäyttövaihtoehdot ovat vahvasti keskittävinä ristiriidassa maakuntastrategian ja Ilmasto- ja energiastrategian kanssa, joissa on korostettu vihreää taloutta, bioenergiaa ja hajautettua energiantuotantoa.
- Raportista puuttuvat esimerkiksi täysin Pohjois-Pirkanmaan infran kehittämishankkeet. Raportissa on siis jo tietoisesti otettu kantaa siihen, että Pohjois-Pirkanmaa ei ole kehittyvää aluetta. Mikäli tieverkkojen kunnostus- ja rakentamistoimenpiteet

kohdentuvat ainoastaan keskusseuduille, uusiutuvan puuenergian ja hajautetun energiantuotannon lisäämiseen tähtäävä tavoite voidaan unohtaa.

- Maakuntakaava 2040 Maankäyttövaihtoehdot ja vaikutusten arviointi -raportti painottuu aivan liiaksi joukkoliikenteen kehittämiseksi etenkin maaseutualueilla. Raportissa esitetään, että joukkoliikenteen osuus on Pirkanmaalla vain kahdeksan prosenttia. Toimivat joukkoliikenneyhteydet maaseutualueilla ovat varmasti kaikkien tavoite, mutta se ei ole kannattavaa ja siten realistista tässä talouden tilanteessa.
- Kustannuksiltaan kalliin, volyymiltaan olemattoman ja voimakkaasti keskittävän joukkoliikenteen sijaan maakuntakaavassa tulee keskittyä käytössä olevien kulkumuotojen kehittämiseen sekä niiden tarvitseman infran parantamiseen. Maakunnalla ei ole varaa hukata rahaa kulkumuotoihin, jotka eivät ole luontevia ihmisille ja elinkeinoille.
- Pirkanmaalla tulee edistää ympäristö- ja kansantaloudellisesti tarkoituksenmukaista uusiutuvaan energiaan perustuvaa kotimaisten biopolttoaineiden kehitystä, joka hyödyttää vahvasti aluetaloutta ja lisää alueen kilpailukykyä.
- Viime vuosina Suomessa on voimistunut vallankäyttö, jolla pyritään tiivistämään yhdyskuntarakennetta ja hillitsemään asuntojen rakentamista ja yritysten kehittymistä keskusseudujen ulkopuolisilla alueilla. Tämä on maakunnan ja koko Suomen kannalta kallista ja toiminnalla viedään kannattavan elinkeinotoiminnan ja viihtyisän asumisen mahdollisuudet pois. Maaseutualueilla ranta-alueet ovat huomattava voimavara, jota on voitava käyttää jatkossakin.
- Alkutuotanto ja viljelijät ovat maaseudulla pysyvää, joten tarvitaan toimiva infra ja palvelut, jotka antavat elinkeinoille mahdollisuuden kehittyä. Nykypäivän maaseutuyrittäjyys ja maatalous ovat ammattitaitoista yrittäjyyttä, jolla on kasvavat tulevaisuuden näkymät.
- Kohdassa Asuinympäristön ominaisuudet ja laatu, Tähdet-malli, kuvailtu mielikuva ”maaseutuidyllistä” on vähättelevä ja maaseutualueiden mahdollisuuksia vahvasti aliarvioiva. Kappale vahvistaa mielikuvaa, että Pirkanmaan maaseutualueista halutaan tehdä reservaatteja ja virkistysalueita, joissa voi puuhastella sivutoimisesti vaikkapa maatalouden kanssa. Maakuntakaavassa ei huomioida lainkaan maakunnallista ja kansallista huoltovarmuutta, eikä sitä että maailma tarvitsee vuonna 2050 kaloreissa mitattuna jopa 70 prosenttia enemmän ruokaa kuin tänä päivänä, jotta tuolloin 9,6-miljardinen väestö saadaan ruokittua.
- Kappaleessa tulee sen sijaan todeta Virtain ja Ruoveden mahdollisuudet monipuoliselle omaleimaiselle asumiselle ja biotalouden mahdollisuudet alueella. Maatalouden merkitys kasvaa tulevaisuudessa, ja Virroilla ja Ruovedellä alkutuotannon merkitys on suuri ja edelleen vahvistuva. Perinteinen yhteisöllisyys ja väljä asuminen ovat maaseutuasumisen laatutekijöitä. Virtain ja Ruoveden sijainti etäällä kasvu-keskuksista ja kuntien korkea työpaikkaomavaraisuus sekä kuntien kokoon nähden monipuolinen elinkeinorakenne ovat peruste aluetalouden kehittämiseksi.
- Raportista puuttuu täysin pohdinta, kuinka maakunnallinen ja kansallinen huoltovarmuus saadaan turvattu. Tämän tavoitteen toteutumiseksi tarvitaan vahvaa kaupungin ja maaseudun yhteistyötä ja lähtökohtana tulee olla, että koko maakunta pidetään asuttuna ja koko maakuntaa kehitetään. Alueiden erilaisuudesta johtuen myös kehittämistoimenpiteiden tulee olla alueelle räätälöityjä.

4.11. MTK-Virrat ry.

- Maankäyttövaihtoehdot ovat vahvasti keskittävinä ristiriidassa maakuntastrategian ja Ilmasto- ja energiastrategian kanssa, joissa on korostettu vihreää taloutta, bioenergiaa ja hajautettua energiantuotantoa.

- Raportista puuttuvat esimerkiksi täysin Pohjois-Pirkanmaan infran kehittämishankkeet. Raportissa on siis jo tietoisesti otettu kantaa siihen, että Pohjois-Pirkanmaa ei ole kehittyvää aluetta. Mikäli tiieverkkojen kunnostus- ja rakentamistoimenpiteet kohdentuvat ainoastaan keskuseuduille, uusiutuvan puuenergian ja hajautetun energiantuotannon lisäämiseen tähtäävä tavoite voidaan unohtaa.
- Hajautettua energiantuotantoa, puutavaran kuljetuksia ja muuta yritystoimintaa edistäisi merkittävästi Pori–Parkano–Haapamäki -ratayhteyden käyttöön ottaminen.
- Maakuntakaava 2040 Maankäyttövaihtoehdot ja vaikutusten arviointi -raportti painottuu aivan liiaksi joukkoliikenteen kehittämiseksi etenkin maaseutualueilla. Raportissa esitetään, että joukkoliikenteen osuus on Pirkanmaalla vain kahdeksan prosenttia. Toimivat joukkoliikennedytykset maaseutualueilla ovat varmasti kaikkien tavoite, mutta se ei ole kannattavaa ja siten realistista tässä talouden tilanteessa.
- Kustannuksiltaan kalliin, volyymiltaan olemattoman ja voimakkaasti keskittävän joukkoliikenteen sijaan maakuntakaavassa tulee keskittyä käytössä olevien kulkumuotojen kehittämiseen sekä niiden tarvitseman infran parantamiseen. Maakunnalla ei ole varaa hukata rahaa kulkumuotoihin, jotka eivät ole luontevia ihmisille ja elinkeinoille.
- Pirkanmaalla tulee edistää ympäristö- ja kansantaloudellisesti tarkoituksenmukaista uusiutuvaan energiaan perustuvaa kotimaisten biopolttoaineiden kehitystä, joka hyödyttää vahvasti aluetaloutta ja lisää alueen kilpailukykyä.
- Viime vuosina Suomessa on voimistunut vallankäyttö, jolla pyritään tiivistämään yhdyskuntarakennetta ja hillitsemään asuntojen rakentamista ja yritysten kehittymistä keskuseutujen ulkopuolisilla alueilla. Tämä on maakunnan ja koko Suomen kannalta kallista ja toiminnalla viedään kannattavan elinkeinotoiminnan ja viihtyisän asumisen mahdollisuudet pois. Maaseutualueilla ranta-alueet ovat huomattava voimavara, jota on voitava käyttää jatkossakin.
- Alkutuotanto ja viljelijät ovat maaseudulla pysyvää, joten tarvitaan toimiva infra ja palvelut, jotka antavat elinkeinoille mahdollisuuden kehittyä. Nykypäivän maaseutuyrittäjyys ja maatalous ovat ammattitaitoista yrittäjyyttä, jolla on kasvavat tulevaisuuden näkymät.
- Kohdassa Asuinympäristön ominaisuudet ja laatu, Tähdet-malli, kuvailtu mielikuva ”maaseutuidyllistä” on vähättelevä ja maaseutualueiden mahdollisuuksia vahvasti aliarvioiva. Kappale vahvistaa mielikuvaa, että Pirkanmaan maaseutualueista halutaan tehdä reservaatteja ja virkistysalueita, joissa voi puuhastella sivutoimisesti vaikkapa maatalouden kanssa. Maakuntakaavassa ei huomioida lainkaan maakunnallista ja kansallista huoltovarmuutta, eikä sitä että maailma tarvitsee vuonna 2050 kaloreissa mitattuna jopa 70 prosenttia enemmän ruokaa kuin tänä päivänä, jotta tuolloin 9,6-miljardinen väestö saadaan ruokittua.
- Kappaleessa tulee sen sijaan todeta Virtain ja Ruoveden mahdollisuudet monipuoliselle omaleimaiselle asumiselle ja biotalouden mahdollisuudet alueella. Maatalouden merkitys kasvaa tulevaisuudessa, ja Virroilla ja Ruovedellä alkutuotannon merkitys on suuri ja edelleen vahvistuva. Perinteinen yhteisöllisyys ja väljä asuminen ovat maaseutuasumisen laatutekijöitä. Virtain ja Ruoveden sijainti etäällä kasvukeskuksista ja kuntien korkea työpaikkaomavaraisuus sekä kuntien kokoon nähden monipuolinen elinkeinorakenne ovat peruste aluetalouden kehittämiseksi.
- Raportista puuttuu täysin pohdinta, kuinka maakunnallinen ja kansallinen huoltovarmuus saadaan turvattua. Tämän tavoitteen toteutumiseksi tarvitaan vahvaa kaupungin ja maaseudun yhteistyötä ja lähtökohtana tulee olla, että koko maakunta pidetään asuttuna ja koko maakuntaa kehitetään. Alueiden erilaisuudesta johtuen myös kehittämistoimenpiteiden tulee olla alueelle räätälöityjä.

4.12. Pirkkalan ympäristöyhdistys ry.

Kasvuennuste

- Arvio kasvun keskittymisestä kaupunkiseudun ydinalueelle ja osittain myös väestön kasvuennusteet ovat ylimitoitettuja. Todennäköistä on, että suurteollisuuden kaatoaminen Suomesta ja erityisesti Pirkanmaalta antaa mahdollisuuden innovatiivisille korkean teknologian pien-yrityksille kehittyä kaikkialla Pirkanmaalla ja sijoituspaikat eivät ole aina Tampereen kaupunkiseudulla. Muuttoliike ydinkeskustaan hidastuu.

Viheryhteydet

- Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteiden vaatimusta olemassa olevien rakenteiden hyödyntämistä ei ole huomioitu suunnittelussa. Mikäli keskittäminen olisi maltillisempaa ja hajakeskittämistä, niin vanhojen väylien leventäminen riittäisi tyydyttämään vähäisen liikenteen kasvun. Työpaikkojen ja asutuksen keskittämisestä johtuva uuden infrastruktuurin rakentaminen heikentää luonnon ja kulttuuriympäristön monimuotoisuutta sekä aiheuttaa suuren hiilijalanjäljen. Kaavoissa olevat viheryhteydet katkeavat.
- Tiivistämällä nykyisiä taajamia välttäisiin turhilta yhteiskunnallisilta investoinneilta. Yhdyskuntarakenne monipuolistuisi kasvavissa seututaajamissa sopivasti niin, että palveluiden omavaraisuus toteutuisi ilman turhaa pendelöintiä eri taajamien välillä. Palvelut ja työpaikat voisi saavuttaa osittain pyöräillen ja kävellen, jolloin hiilijalanjälki olisi mahdollisimman pieni.
- Raideliikenne on hyvin huomioitu kaikissa malleissa. Mikäli raiteita ei ole järkevää rakentaa, niin vaihto-ehtona on bussiyhteys. Kaikissa malleissa kuitenkin tarvitaan henkilöautoilua, mikä on nähty hiilipäästöjä lisäävänä, mikä on virheellinen ajattelumalli. Henkilöautot tulevaisuudessa ovat uusiutuvalla energialla toimivia sähköautoja. Ne ovat avain liikenteen hiilijalanjäljen pienentämiseen.
- Pirkkalan ja Lempäälän alueet kärsivät eniten tulevista tie- ja rautatielinjauksista. Niiden välillä on yhtenäinen, virkistyskäytön kannalta merkittävä metsäalue. Moottoritien oikaisu Kuljusta Pirkkalaan, kehä-2 tarve, oikorata ja ratayhteys Helsinki-Tampere pääradan suuntaan lentokentältä pirstoisivat alueen pieniksi ruutumaisiksi metsiksi. Alueet jäisivät isolaateiksi, eristetyiksi alueiksi, jolloin eläinten kulkureitit ja viherkäytävät katkeaisivat. Mikäli luovuttaisiin äärettömästä keskittämisestä ja huomioitaisiin vuoden 2040 todellinen liikennetarve, niin kaikki raideliikenne, raitiotiet ja maantiet voitaisiin rakentaa hyödyntäen entisiä väyliä. Lentokentän kautta ei tule koskaan kulkemaan raskasta tavaraa, ja sitä korostetaan turhaan maantien ja rautatien keskuksena. Lentokentälle merkitty rautatie voitaisiin korvata raitiotiellä Pirkkalan keskustaajaman kautta.
- Ehdotamme, että maakuntakaavoituksen yhteydessä tutkittaisiin monimuotoisuuden kannalta merkittävät metsäalueet ja niistä tehtäisiin kaavamerkinnot, jotta pirstoutumiselta välttyttäisiin.
- Lempäälän ja Pirkkalan välisen metsäalueen ja Sankilan kulttuurimaiseman suunnittelussa ei ole huomioitu hiilipäästöjen pienentämistavoitteita eikä valtakunnallista alueiden käyttötavoitetta yhtenäisten luontoalueiden huomioimisesta ja pirstomattomuudesta. Myös Pulkajärven Natura 2000 -alue jäisi eristyksiin.
- Mielestämme kaikki raportin mallit ovat huonoja luonnon ja ympäristön kannalta. Yhdistelemällä tähdet ja planeetat malleja, voidaan löytää joitain ratkaisulinjoja, jotka ovat kehityskelpoisia. Niissä kuitenkin asukasmäärän kasvuennustetta pitää huomattavasti alentaa, ottaa huomioon paremmin virkistys- ja ympäristöarvoja, pyrkiä ohjaamaan kasvua tasaisesti ja tiivistää asutuskeskuksia hillitysti.

4.13. Pohtolan omakotiyhdistys ry.

- Aurinko 1 ja Tähdet vaihtoehdossa on Ylöjärven Siivikkalan asukasmäärän esitetty kasvavan voimakkaasti ja alueen tukeutuvan Lielahden, mikä lisää Siivikkalaan suuntautuvaa liikennettä. Ajoittain liikenneongelmat kärjistyvät nykyisinkin Lielahden asukasmäärän ollessa tällä hetkellä voimakkaassa kasvussa.
- Emme näe estettä Siivikkalan kasvulle, mikäli lisääntyvä liikenne pystytään myös todellisuudessa ohjaamaan alueelle muuta reittiä kuin Pohtolankatua pitkin.

4.14. Suomen luonnonsuojeluliiton Pirkanmaan luonnonsuojelupiiri ry

- Suhtaudumme skeptisesti väestönkasvun ennustettuun voimakkuuteen, emmekä suoraan kannata mitään esitetystä neljästä maankäyttövaihtoehdosta. Nähdäksemme luonnonarvojen huomioon ottaminen ei yhdessäkään vaihtoehdossa ole saanut ansaitsemaansa painoarvoa.
- Planeetat-vaihtoehdossa on luonnon ja ympäristön kannalta eniten hyviä asioita, ja tietyillä muutoksilla se voisi olla mielestämme toteutuskelpoinen. Hyviä asioita edustaa etenkin raideliikenteeseen tukeutuminen, ml. lähiliikenne uusine asemineen. Planeetoissakin on silti useita ongelmakohtia, kuten Tampereen läntisen oikoradan linjaus ja uusi järjestelyratapiha Pirkkalan ja Lempäälän alueilla sekä esimerkiksi Niihaman taajama-alue (nro 12) Tampereella. Joukkoliikennettä pitää kehittää myös niillä alueilla, joilla rautatieverkkoa ei ole, ja tavoitteena pitää olla joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen.

Yksityiskohtaisia kommentteja (sisältyvät yhteen tai useampaan vaihtoehtoon)

- Tampereen Kauppi-Niihama pitää jättää rakentamisen ulkopuolelle ja sisällyttää alue kokonaisuudessaan kansalliseen kaupunkipuistoon. Myös Niihaman kaakoisosa (alue 12) pitää jättää rakentamatta.
- Kauppi-Niihaman läpi suunniteltu tieyhteys, Aitolahden ylittävä Kiiikkistensalmen silta pitää jättää rakentamatta. Luonnon- ja virkistysarvot ovat alueella liian suuret rakentamiseen. Hirviniemen alue (alue 13) pitää jättää rakentamatta.
- Pirkkalan ja Lempäälän välistä laajaa ja yhtenäistä, arvokasta metsäaluetta ei pidä pirstoa useilla liikenneväylillä ja järjestelyratapihalla. Jos väyliä rakennetaan, pitäisi hyödyntää mahdollisimman paljon olemassa olevia maastokäytäviä. Jos esimerkiksi Tampereen läntinen oikorata päätetään rakentaa, pitäisi linjauksen seuralla nykyisen VT3:n linjausta. Samoin, jos järjestelyratapiha siirretään, se pitäisi sijoittaa nykyisen infrastruktuurin yhteyteen.
- Jos viheralueita muutetaan esimerkiksi asuinrakentamisen alueiksi (mm. asemanseudut), pitää viherverkkoa toisaalla vahvistaa kaavoittamalla lisää virkistysalueita ja suojelualueita sekä näiden kanssa ainakin osin päällekkäisiä hiljaisia alueita. Muussa tapauksessa tiivistäminen on vastoin paitsi luonnonarvoja myös sosiaalisia näkökohtia.

Tampereen kaupunkiseudun arvokkaat luonnonalueet ja ekologiset yhteydet

- Esitämme, että Tampereen kaupunkiseudulla, missä maankäyttöpaine on suurinta, tehdään muuta maakuntaa tarkempi arvokkaiden luonnonalueiden ja ekologisten yhteyksien tarkastelu, ja se otetaan huomioon lopullisessa maakuntakaavassa. Tämä tarkoittaisi tarkemman kartan, jossa viherverkko on täysimääräisesti mukana, esittämistä kaupunkiseudulta maakuntakaavan yhteydessä. Monen kunnan aluetta sekä merkittäviä luonnonarvoja koskevaa asiaa ei voi jättää yksittäisten kuntien vastuulle ja yleiskaavatasolle.

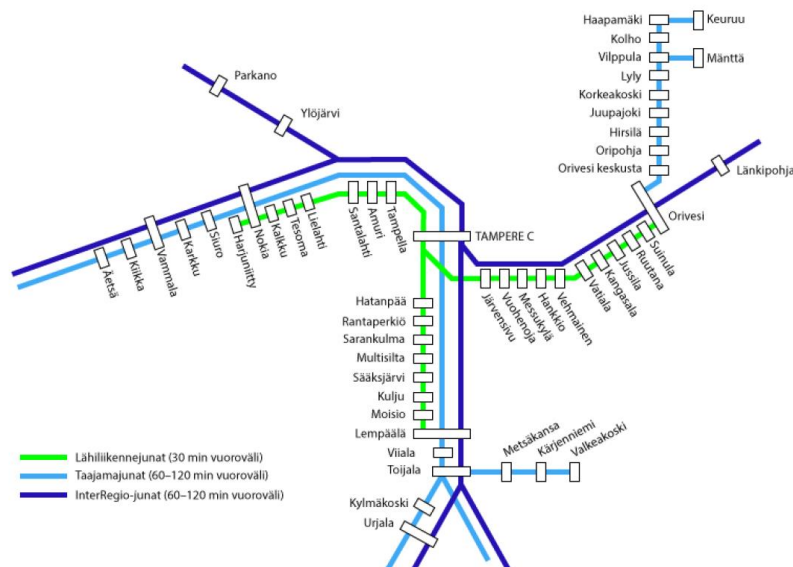
- Keskeisiä, suuria ja yhtenäisiä viheralueita Tampereen kaupunkiseudulla ovat muun muassa Kauppi-Niihama, Lempäälän ja Pirkkalan välinen metsäalue, Hervannan ja Valkeakosken välinen metsäalue, Nokian pohjoispuolinen (Nokian ja Ylöjärven välinen) metsäalue, Sorilan ja Teiskon metsäalueet (sis. Kintulammen retkeilyalue) jatkuen Oriveden suuntaan. Näiden lisäksi on lukuisia pienempiä, luonnonarvoiltaan merkittäviä alueita, jotka ilman tarkempaa tarkastelua saattavat jäädä kokonaan ottamatta huomioon.

Hiljaiset alueet

- Ehdotamme, että tulevaa maakuntakaavaa varten selvitetään hiljaiset alueet ja ne merkitään lopulliseen kaavaan.

4.15. Suomen rautatiematkustajat ry.

- Maakuntakaava tulee suunnitella yhteistyössä kaupunkiseudun rakennesuunnitelmatyön Tampereen kantakaupungin yleiskaavoitustyön kanssa, jotta työt eivät ole keskenään ristiriitaisia.
- Rautatiematkustamismahdollisuuksien lisäämisen kannalta valtaosa asutuksen kasvusta tulee ohjata raideliikenteen asemien läheisyyteen (esimerkiksi kahden kilometrin säteelle). Lisäksi maakuntakaavan pitäisi olla mahdollisuuksia luova ja mieluummin lievästi yli- kuin alimitoitettu, jotta varaudutaan siihen, että jotkut maakuntakaavoitettavat alueet jäävät kokonaan rakentamatta. Reservissä on hyvä olla vaihtoehtoisia kasvualueita. Kasvun tulisi silti olla johdonmukaista ja vaiheistettua.
- Mahdollisimman moneen olemassa olevaan radanvarsitaajamaan tulee palauttaa junayhteys riippumatta siitä, paljonko näihin osoitetaan lisärakentamista. Pirkanmaalla oli laajasti kattava paikallisjunaliikennejärjestelmä 1980-luvulle asti.
- Toisin kuin julkisuudessa on jatkuvasti väitetty, junapysähdys ei sinänsä vaadi ympärilleen massiivista rakentamista ollakseen perusteltu (vrt. Riihimäki-Lahti-välin taajamajunat, Kirkkonummen lähijunat, Ruotsissa avattu uusia taajamajunaseisakkeita alle 1.000 asukkaan kyliin). Vasta kokonaan uuden radan rakentaminen tai lisäraideinvestoinnit vaativat ympärilleen suuret väkimäärät ollakseen perusteltuja.
- Maakuntakaavaluonnoksissa on jaoteltu junapysähdyspaikat kaukoliikenteen ja lähiliikenteen käytössä oleviin. Ehdotamme joko jaottelusta luopumista kokonaan (maakuntakaavan yleispiirteisyyden nimissä) tai seuraavaa rakennemalleihin sopivaa jaottelua: lähijuna, taajamajuna, InterRegio, InterCity.



- Järkevän taloudenpidon mukaista on myös hyödyntää ensin kevyitä “karvalakkiratkaisuja” ja vasta sitten tehdä raskaita investointeja. Esimerkiksi junaseisake mak-
saa halvimmillaan noin 100.000 euroa (pelkkä laiturijärjestelmä ja katos). Iso joukkoliikenne-
terminaali on perusteltua suurimmilla vaihtoasemilla (esimerkiksi Tampere, Nokia,
Lempäälä, Ylöjärvi). Olemassa olevaa infrastruktuuria (sekä tieverkko että rata-
verkko) tulee hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti. Varauksia uusille väylille
voidaan tehdä, mutta ne tulee toteuttaa ainoastaan todelliseen tarpeeseen. Ylisuu-
ria suoja-alueita vaativia väylähankkeita tulee välttää erityisesti taajama-alueilla.
- Lentoaseman liikenteen suhteen ehdotamme, että oikoradan vaihtoehtoina tutki-
taan myös Pirkkalan pikaraitiotietä (tavaraa voidaan kuljettaa myös raitioiteitse;
CarGoTram) ja ”Airport Shuttlea” lentoasemalta Säöksjärvelle (rautatieyhteys pää-
rataan, joka mahdollistaa myös tavarajunat).
- Kauppakamarin esittämää AiRRport-visiota ei pidä sisällyttää maakuntakaavaan.
Siinä esitettiin uutta kaupunkia lentoaseman lentomelualueelle. Henkilöliikenteen
junien kierrättäminen lentoaseman kautta pidentäisi junien matka-aikoja. Pirkan-
maan kannalta mielekkäämpää olisikin kehittää yhteyksiä Helsinki-Vantaan kan-
sainväliselle lento-asemalle.
- Maakuntakaavaluonnosten vertailua lyhyesti:
 - o **Aurinko 1:** hyvä puoli on kasvun keskittyminen ydinkaupunkiseudulle, moi-
tittavaa vaatimaton lähijunaverkko
 - o **Aurinko 2:** pääradan kehittäminen on kiitettävää lähijunaliikenteen näkö-
kulmasta, mutta onko Tampereen Pasila todella tarpeen? Ylöjärvi on jo
valinnut raideliikennejärjestelmäkseen pikaraitiotien. Päätöstä ei kannata
avata, sillä lähiliikenteen käynnistämiseksi Tampere -Ylöjärvi -rata vaatisi
lisäraiteen ja jättäisi Nokian ja Oriveden suunnat huomiotta.
 - o **Planeetat:** rautateiden henkilöliikenteen näkökulmasta hyvä jatkosuunnit-
telun pohja, mutta kaksiraiteinen Oriveden rata on laiminlyöty. Kuten
olemme todenneet, radalle saisi vähintään puolen tunnin välein kulkevat ja
jokaisessa taajamassa ja kaupunginosassa pysähtyvät lähijunat.
 - o **Tähdet:** lähijunaliikenteen näkökulmasta huonoin vaihtoehto. Kaupin kan-
sanpuiston läpi rakennettava tie ja rautatielinjaus eivät ole kannatettavia
ajatuksia.
- Julkisen liikenteen tulee tukea Pirkanmaalle ja Tampereen kaupunkiseudulle odo-
tettua kasvua monipuolisesti, ja erityisesti lähijunaliikennettä ja raitioiteita kehittää
ennakkoluulottomasti ottamalla mallia Euroopan vastaavan kokoisista kaupungeis-
ta.
- Taajamien väkilukua tulee ensisijaisesti kasvattaa ”sisäänpäin” tiivistämällä nykyis-
tä rakennetta. Laajentamista ulospäin tulee välttää, mutta uudet aluekeskukset
olemassa olevien ratojen varrella tulevat kyseeseen.
- Yhdistyksemme esitys asumisen painopistealueiden väestönkasvuksi (on lievästi
ylimitoitettu joustovaran vuoksi) :
 1. Tampere / Keskusta -Sammonkatu -Nekala 20.000 Raitiotie/Lähijuna
 2. Tampere / Vuores 13.000 Raitiotie
 - 3a. Tampere / Ojala-Lamminrahka 6.000 Raitiotie
 - 3b. Kangasala / Ojala-Lamminrahka 5.500 Raitiotie
 4. Tampere / Hervanta 8.500 Raitiotie
 5. Tampere / Lakalaiva -Lahdesjärvi 6.000 Raitiotie
 6. Tampere / Tesoma 4.000 Raitiotie/Lähijuna
 7. Tampere / Lielähti -Santalahti 20.000 Raitiotie/Lähijuna
 - 8a. Tampere / Annala 1.500 Bussi

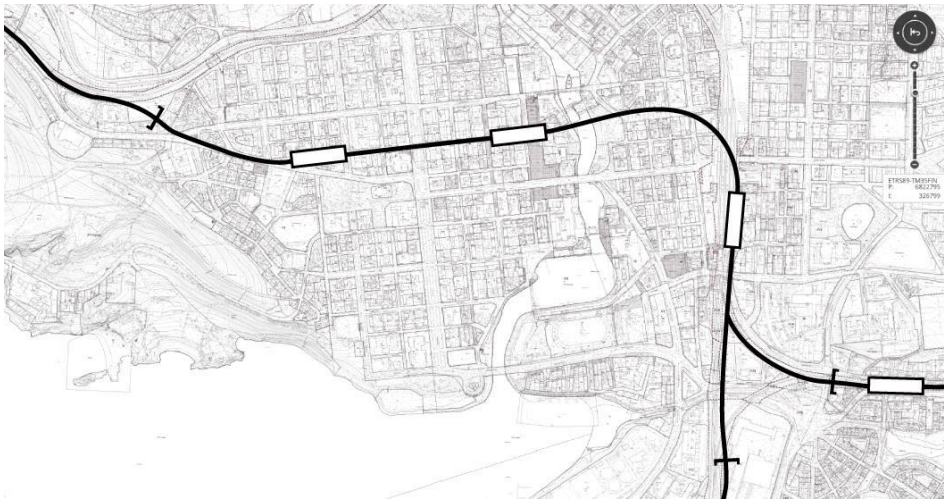
- 8b. Kangasala / Saarenmaa -(Bussi)
- 9a. Tampere / Härmälänranta 3.500 Raitiotie
- 9b. Pirkkala / Pirkkalan keskusta -Naistenmatkantie 8.000 Raitiotie
- 10. Tampere / Nurmi-Sorila -(Bussi)
- 11. Tampere / Hankkio 16.000 Lähijuna
- 12. Tampere / Niihama 9.000 Raitiotie
- 13. Tampere / Hirviniemi 10.000 Raitiotie
- 14. Kangasala / Keskusta ja nauhataajama 5.000 Bussi
- 15. Kangasala / Pikonlinna 1.000 Bussi
- 16. Kangasala / Ruutana 4.500 Lähijuna
- 17. Lempäälä / Keskusta -Hakkari 9.000 Lähijuna
- 18. Lempäälä / Sääksjärvi 5.000 Lähijuna
- 19. Lempäälä / Kulju 6.000 Lähijuna
- 20. Lempäälä / Vanattara -(Bussi)
- 21. Nokia / Keskusta 7.500 Lähijuna
- 22. Nokia / Harjuniitty 4.000 Lähijuna
- 23. Nokia / Taivalkunta -Sammalisto -(Bussi)
- 24. Pirkkala / Sankila -(Bussi)
- 25a. Ylöjärvi / Keskusta 8.000 Raitiotie/Kaukojuna
- 25b. Ylöjärvi / Mäkkylä -Teivaala 4.500 Raitiotie
- 26. Ylöjärvi / Siltatie (Kirkonseutu) 5.000 Raitiotie
- 27. Ylöjärvi / Metsäkylä -(Bussi)
- 28. Ylöjärvi / Siivikkala -(Bussi)

- Joukkoliikennejärjestelmän runkona olisi raitioteiden ohella ydinkaupunkiseudulla lähijunayhteys Tampereelta Nokialle, Orivedelle ja Lempäälään vähintään 30 min välein; lisäksi no-peiden taajama- ja kaukojunien pysähdykset Ylöjärvellä, Nokialla, Lempäälässä ja Orivedellä noin kerran tunnissa. Lähijunaliikenne edellyttäne lisäraiteita Tampere -Nokia ja Sääksjärvi -Lempäälä.
- Uusina ratoina rakennettaisiin Lentävänniemi -Hervanta / TAYS-raitiotien lisäksi vaihteittain pikaraitiotiet Linnainmaan kautta Lamminrahkaan ja Ojalaan, keskustasta Hatanpään kautta Vuorekseen ja Hervantaan sekä Pirkkalaan ja lentoasemalle. Myös Tesoman -Haukiluoman raitiotie olisi hyvä merkitä varauksena.
- Esitämme seuraavia uusia lähijuna-asemia (33 kpl):
 - o -Tampere -Nokia: Tampella, Amuri, Santalahti, Lielähti, Tesoma, Kalkku, Harjuniitty
 - o -Tampere -Lempäälä: Hatanpää, Rantaperkiö, Sarankulma, Multisilta, Sääksjärvi, Kulju, Moisio
 - o -Tampere -Orivesi: Järvensivu, Vuohenoja, Messukylä, Hankkio, Vehmainen, Vatiala, Kangasala, Jussila, Ruutana, Suinula
 - o -(Tampere) -Lielähti -Ylöjärvi: Ryydynpohja, Teivo, Keijärvi, Haavisto, Takamaa, Lava-järvi, Karhe, Vaho, Haveri.

Tampereen läntisen ratayhteyden vaihtoehtoja

- Läntisen ratayhteydellä ei voi korvata nykyisellä ratalinjauksella tarvittavia investointeja, sillä lähiliikenteen kehittäminen edellyttää lisää ratakapasiteettia erityisesti ruuhkaisimmille tunneille.
- Esitämme selvitettäväksi pitkän aikavälin (2040+) tilavarausta Tampereen keskustan alittavalle lähijunatunnelille, joka olisi relevantti vaihtoehto läntiselle ratayhteydelle. Hankkeella saavutettaisiin suurin osa läntisen ratayhteyden odotetuista hyödyistä, minkä lisäksi erityisesti Tampereen henkilöratapihan kapasiteettiongelmat poistuisivat. Tampereen kokoisessa Malmössä valmistui lähijunaliikenteen käyttämä Citytunnelin joulukuussa 2010. Tampereella on selvitetty samankaltaista tunnelia pikaraitiotielle vuosina 2002–2006.

- Tampereen citytunneli olisi samankaltainen hanke kuin läntinen ratayhteys ja toisi samat hyödyt lukuun ottamatta Tampereen ja Helsingin lentoasemien yhdistämistä (jonka hyödyt ovat kyseenalaisia ja toteutettavissa edullisemminkin, esim. Sääksjärvi-lentoasema-syöttöjunalla) ja Tampereen keskustan kautta kulkevan vaarallisten aineiden liikenteen riskien poistamista (jotka ovat vähäisiä). Lisäksi ratayhteys toteuttaisi hyötyjä, joita ei ole saatavissa läntisellä ratayhteydellä.
- Läntisen ratayhteyden kustannusarvioksi laskettiin vuonna 2011 laaditussa esiselvityksen tarkistuksessa 390 M€ (vuoden 2008 hintataso, ilman huomattavasti kalliimpaa järjestelyratapihan siirtoa). Vertailun vuoksi Helsingin keskustan alittavan, 8 km pitkän Pisara-radon kustannusarvio on 582 M€ (vuoden 2010 hintatasossa).
- Olettaen, että Tampereen "citytunneli" (tunnelin läntinen suuaukko Tipotiellä, itäiset suuaukot Viinikan liittymän ympäristössä) olisi pituudeltaan puolet Pisarasta eli 4 km, rata- ja tunnelikustannukset olisivat 104 miljoonaa euroa. Jos maanalaisia asemia olisi kolme (Pyyntikintori, Keskustori, Rautatieasema) ja niiden hinta olisi Töölön ja Hakaniemen Pisara-asemien välimaastossa eli 75 M€ / kpl, asemakustannukset olisivat 225 M€. Yhteensä tunnelin hinta olisi siis 329 M€ + yhteiskustannukset 20 % = 395 M€, samaa luokkaa läntisen ratayhteyden kanssa.



Esityksemme Tampereen keskustan alittavaksi tunneliksi. Karttapohja: Tampereen kaupungin kanta-kartta + ajantasa-asemakaava.

Rakentamisen aikataulus

- Auerakentaminen tulisi toteuttaa samaan aikaan raideliikennehankkeiden kanssa. Ensi vaiheessa (2010-luvulla) kiireellisintä on rakentaa raitiotien ensimmäisen vaiheen kasvukäytävään ja nykyisten taajamajunareittien varrelle uusien seisakkeiden ympärille (Tesoma, Vatiala, Ruutana).
- 2020-luvulla suositeltavia kokonaisuuksia ovat Hatanpään -Pirkkalan / Vuoreksen raitiotien maastokäytävä ja lähijunamaastokäytävät reitti kerrallaan. Oriveden linja vaatii vähiten rai-deinvestointeja, joten se voidaan aloittaa nopeastikin (tiivistämisen varaa on Messukylän ja Vehmaisten entisillä asemanseuduilla ja Hankkioon voidaan rakentaa kokonaan uusi alue). Kangasalan radanvarsitaajamien rakentamista tulee jatkaa edelleen. Tampere -Toijala -radan kolmannen raiteen rakentaminen on ajankohtaisin uusi ratahanke Pirkanmaalla, joten myös lähiliikenteen käynnistäminen välillä Tampere -Lempäälä lienee myös realismia 2020-luvulla. Uudisrakentamisen erityisesti Lempäälässä tulisi ajoittua samaan aikaan uusien lähijunaseisakkeiden avaamisen kanssa. Nokian suunnalla lisäraide on perusteltua rakentaa vasta myöhemmin. Siksi harvemmin liikennöiviin ja pysähtyviin taajama-

juniin perustuvaa maankäyttöä tulisi suosia siihen asti. Myös Ylöjärven rautatie-asema tulisi avata viimeistään 2020-luvulla.

- 2030-luvulla ajankohtaiseksi tulee pikaraitioteiden rakentaminen Ylöjärvelle, idässä Koillis-keskuksen kautta Vatialaan ja Ojala-Lamminrahkaan sekä näihin liittyvä maankäyttö.

Ydinkaupunkiseudun ulkopuoliset kehittämisehdotuksemme:

- Muualla raideliikenteen rungon muodostavat varjokehityskuvassamme taajamajunat sekä nykyisiä IC2-junia vastaavat InterRegio-tyypin junat. Lisäksi liikennöidään nopeita kaukojunia, jotka pysähtyisivät nykyisillä liikennepaikoilla ja lisäksi mahdollisesti Ylöjärvellä.
- InterRegio-junat kulkevat reiteillä Helsinki -Tampere -Seinäjoki / Pori ja Turku -Tampere -Jyväskylä (Helsinki -Tampere vuorovälinä on 60 minuuttia, muilla reiteillä 60 -120 minuuttia). InterRegio-junien pysähdyspaikkoina ovat Pirkanmaalla Tampereen lisäksi Urjala, Toijala, Lempäälä, Nokia, Vammala, Ylöjärvi, Parkano, Orivesi ja Länkipohja.
- Taajamajunat kulkevat reiteillä Helsinki -Tampere, Turku -Tampere, Tampere -Pori/ Rauma, Orivesi -Mänttä / Keuruu sekä Toijala -Valkeakoski. Helsinki -Tampere -linjanvuorovälinä on 60 minuuttia ja pysähdyspaikkoina Pirkanmaalla Toijala, Viiala, Lempäälä ja Tampere. Turku -Tampere -Pori / Rauma -linjan vuorovälinä on 60 -120 minuuttia Inter-Regio-junien kanssa synkronoituna ja pysähdyspaikkoina Pirkanmaalla Urjala, Kylmäkoski, Toijala, Viiala, Lempäälä, Tampere, Tesoma, Nokia, Siuro, Karkku, Vammala, Kiikka ja Äetsä sekä Lielähti -Ylöjärvi; Ryydynpohja, Teivo, Keijärvi, Haavisto, Takamaa, Lavajärvi, Karhe, Vaho, Haveri. Orivesi -Mänttä / Keuruu -kiskobussin vuorovälinä on Orivesi -Mänttä -reitillä 60 minuuttia (Orivesi -Keuruu kolme vuoroa päivässä) ja pysähdyspaikkoina Pirkanmaalla Orivesi, Orivesi keskusta, Oripohja, Hirsilä, Juupajoki, Korkeakoski, Lyly, Viip-pula, Mänttä keskusta, Mänttä as., Kolho sekä Keuruu. Toijala -Valkeakoski -kiskobussin vuorovälinä on 60 minuuttia ja pysähdyspaikkoina Toijalan ja Valkeakosken välillä Konho, Metsäkansa ja Kärjenniemi.
- InterRegio- ja taajamajunista on vaihtoyhteydet Nokian, Lempäälän ja Oriveden asemilla ydinkaupunkiseudun väliasemia palveleviin lähijuniin, jotka liikennöivät vähintään 30 minuutin välein. Ylöjärven asemalta on vaihtoyhteys pikaraitiotielle Tampereen suuntaan.
- Mikäli "Airport Shuttle" rakennetaan lentoaseman ja pääradan väliin Kehä II:n varteen, muodostuu Sääksjärvelle lentoaseman rautatieasema, jolta on vaihtoyhteys varsinaiseen lento-kenttäjunaan. Tällöin lähtökohtaisesti kaikki junat pysähtyvät Sääksjärvellä (vrt. Düsseldorf-Flughafen).
- Mikäli 1980-luvulla suljettu Pori -Parkano -Haapamäki -rata päätetään rakentaa uudelleen, tulee myös sille osoittaa pysähdyspaikkoja nopean poikittaisen taajamajunaliikenteen tarpeisiin ainakin Parkanon Kairokosken ja Virtain asemille.
- Mainittujen pysähdyspaikkojen yhteyteen (yhden kilometrin säteelle) tulee kaavoittaa suurin osa ydinkaupunkiseudun ulkopuolisesta täydentämisestä Planeetat-kehityskuvan mukaisesti. Jopa tällä hetkellä on asemanseutuja pahasti vajaakäytöllä.
- ETELÄ-PIRKANMAA:
 - o Toijalan asema-alueen ja muun keskustan tiivistäminen on kannatettavaa. Akaan kaupungin keskustaaajama pääsisi hajanaisesta ilmeestään. Maantieteellinen laajeneminen ei ole mielekäästä. Myös Viialan luontevin kasvusuunta on sisäänpäin eli keskustan laajentaminen itään päin aseman ympärille ja ensisijaisesti tyhjt tontit rakentamalla. Kylmäkosken asemalla on hyvin tilaa maalaiskylmäiselle omakotiasutukselle, jota taajamajunapysähdys tukisi ja samalla helpottaisi myös valtatie 9:n paineita.

- Urjalan taajama on kaksinapainen; Laukeela ja Huhti eli asemakylä. Urjalassa toivottava kehitys olisi ensisijaisesti täydennysrakentaminen erityisesti Huhdintien varteen rakentamattomille tonteille sekä rautatien rinnalla aseman editse kulkevan raitin varrelle. Urjalan väestöpohja riittäisi jo nyt junapysähdykselle, ja koska asema on henkilöjunien kohtauspaikka, sekä taajama- että InterRegio-junien tulisi pysähtyä siellä.
 - Valkeakosken keskustaajamaan tulee merkitä maakuntakaavassa henkilöliikenteen asema. Toijala–Valkeakoski -pendeli palvelisi Etelä-Pirkanmaan sisäisen matkustamisen lisäksi erityisesti syöttöyhteytenä Helsingin ja Turun kaukojuniin. Metsäkansassa ja Kärjenniemessä olisi kiskobussin välipysähdykset.
- SASTAMALA:
- Vammalassa kannatettavin kasvusuunta on aseman ympäristö ja Asemakadun suunta. Koska Vammala on matkailullisesti Pirkanmaan merkittävimpiä kohteita, olisi Vammalan sisäisen liikenteen järjestämisessä erityisesti aseman ja ydinkeskustan välillä (asemalta aluesairaualalle, 2,3 km) mielenkiintoinen vaihtoehto museoraitiotie, jollaisia on esimerkiksi Malmköpingissä, Skjoldenæsholmissa sekä päivittäisessä liikennekäytössä Gmundenissa (13.000 asukasta, 2,3 km).
 - Karkussa ja Siurossa on hauras ja arvokas kulttuuriympäristö, joka ei juurikaan kestä lisära-kentamista. Kiikan ja Keikyän seisakkeilla voi olla merkitystä Sastamalan sisäisen liikennöinnin kannalta. Mikäli Äetsän asemalle palautetaan taajamajunapysähdys, voidaan sen yhteyteen kaavoittaa pientaloyhdyskunta. Kiikassa tulee kyseeseen lähinnä täydennysrakentaminen rakentamattomille tonteille.
- PARKANO:
- Ehdotamme, että maakuntakaavassa osoitettaisiin yleiskaavasta poikkeavasti radan länsipuolelle tiiviisti aseman ympärille rakentuva pikkukaupunkimainen asemayhdyskunta, jonka pendelöinti perustuisi InterRegio-juniin Seinäjoen, Ylöjärven ja Tampereen suuntiin. Radan itäpuoli voidaan jättää kokonaan teollisuusalueeksi.
- YLÄ-PIRKANMAA:
- Orivedellä täydentämisen varaa on sekä asemanseudulla että keskustassa. Asemanseudulla Asematietä pitäisi kehittää alueen pääraitina, jolla on asumisen lisäksi myös liike-elämää, jolloin asemanseutu vahvistuisi Oriveden toiseksi keskustaksi, josta on erinomaiset liikenneyhteydet eri suuntiin. Keskustassa Latokartanontie seisakkeen ympäristössä rakennettaisiin pikkukaupunkimaiseksi ja nykyistä selkeämmäksi pääraitiksi ydinkeskustan ja seisakkeen välillä. Rakentamaton radan ja Oriselän välinen niemi toteutettaisiin pientaloalueeksi. Nykyisin hajanainen ydinkeskusta voidaan tiivistämällä voidaan muuttaa pikkukaupunkimaiseksi purkamalla vanhat liikekiinteistöt ja korvaamalla ne uusilla kerrostaloilla, joiden katutasossa on liiketilaa. Oripohjassa ja Hirsilässä esitämme pysähdyspaikkojen palauttamista käyttöön, mutta ilman merkittävää lisärakentamista.
 - Juupajoella seisakkeen ympärillä on runsaasti tilaa täydennysrakentamiselle, esimerkiksi Käpylässä raideliikenteen ääressä. Esitämme myös Korkeakosken aseman palauttamista pysähdyspaikaksi (kohtausmahdollisuus ja välittömässä lähiympäristössä asutusta sekä teollisuuslaitos). Kiskobussiliikenteessä raitiotiemäisen lyhyetkin pysäkkivälit voivat olla perusteltuja.
 - Lylyssä kiskobussiseisake tulee palauttaa. Ympäristöön on osoitettavissa maaseutumaista kyläasutusta, mikä on monien ensisijainen asumispreferenssi.

- Mänttä-Vilppulasta päivittäinen pendelöinti Tampereelle ei liene tulevaisuudessa kovinkaan merkittävää. Vilppulassa ja Mäntässä tulisikin kasvun painopiste ohjata ensisijaisesti rakentamattomille tonteille, joita on jopa Mäntän ydinkeskustassa.

4.16. Suomenselän rautatieliikennetyöryhmä

- Esitämme, että maakuntakaavaan merkitään rataosuus Orivesi-Haapamäki (Keski-Suomen raja) sähköistettäväksi radaksi.
- Esitetään Haapamäki-Parkano-Pori -radan merkitsemistä rautatiealueeksi, mikä Pirkanmaan osalta merkitsee rataosuutta Keski-Suomen rajalta Satakunnan rajalle. Rataosuus Haapamäki-Orivesi on seutukunniltaan erittäin tärkeä yhteys Tampereelle, eteläiseen Suomeen ja pääkaupunkiseudulle.

4.17. Tampereen kauppakamari

Tausta-aineisto ja selvitykset

- Kauppakamarin näkemyksen mukaan tausta-aineisto on hyvää ja riittävää. Maakunnan suuriin hankkeisiin liittyvää suunnittelutyötä tulee jatkaa rinnan maakuntakaavan valmistelun lomassa.
- Näkemyksemme mukaan työpaikka-alueet ovat tässä vaiheessa riittäviä. Elinkeino-rakenne säilyy tulevaisuudessa sellaisena, että Pirkanmaa on jatkossakin yksi teollisen tuotannon keskuksista. Palveluiden ja teollisuuden limittäytyminen jatkuu. Vaikeampaa on kuitenkin tietää, minkälaisia tuotantotilarpeita esimerkiksi valmistava teollisuus tarvitsee. Myös kaupan-ala on muutoksessa. Hajautettu tuotanto ja mikrotehtaat voivat olla mahdollisia tulevaisuudessa. Alueita suurteollisuudelle tarvitaan edelleen. Parhaiten elinkeinorakenteen muutosta tukee luonteeltaan mahdollistava ja vaihtoehtoja antava maakuntakaava.

Kommentit maankäyttövaihtoehtoihin ja jatkosuunnitteluun

- Kauppakamari ei ota suoraan kantaa minkään vaihtoehdon puolesta. Kaikissa vaihtoehdoissa on vahvuutensa ja heikkoutensa.
- Tampereen ydinkaupunkiseudulle ovat keskittyneet suurinta lisäarvoa tuottavat toiminnot. Jatkotyön täytyy tähdätä siihen, että tehtävät ratkaisut ovat edullisia kaupunkiseudun kehitykselle. Monikeskusmallit, kuten Tähdet, jotka muita vaihtoehtoja enemmän hajauttavat yhdyskuntarakennetta valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden vastaisesti, eivät ole realistisia.
- Pirkanmaan suuret, tulevaisuuden kilpailukyvyyn turvaavat hankkeet ovat usean kunnan alueella. Maakuntakaavassa pitää ratkaista suurella tarkkuustasolla isojen logististen hankkeiden linjaukset.
- Sellainen vaihtoehto, joka ei hyödynnä kaikella potentiaalilla HHT-kasvukäytävän tarjoamaa suuntaa ja mahdollisuuksia ei ole toivottava. Maankäytön ja liikennetarkaisujen osalta parhaiten sitä hyödyntävät "Aurinko 2" ja "Planeetat" vaihtoehdot.
- Tampereen järjestelyratapiha on toiminnoiltaan jo nykyisin, mutta vielä enemmän tulevaisuudessa sellainen, että sen sijainti modernin kaupungin tietotyöpaikkojen kupeessa ei ole järkevä. Lisäksi se asettaa merkittävän estevaikutuksen. Jatkotyössä täytyy hylätä vaihtoehdot, joissa ei ole mukana Tampereen ratapihan siirtoa. Myös Kannen kaupunginosan mahdollisen rakentumisen vuoksi on tarve siirtää ratapiha.

Liikennejärjestelmä

- Jatkosuunnitteluun valittavan liikennejärjestelmän täytyy pystyä varautumaan kasvavaan väestöön ja sen tuomiin liikennevirtoihin Pirkanmaalla ja Tampereen kaupunkiseudulla. Lisäksi on varautua läpikulkuliikenteen kasvuun. Liikennemuotojen yhdistyminen täytyy mahdollistaa niissä paikoissa, jossa se on mahdollista.
- Laajamittaisen työssäkäyntiliikennöinnin kaupunkiseudun sisällä mahdollistaa parhaiten lähijuniin perustuva joukkoliikennejärjestelmä, jota tukevat muut joukkoliikennemuodot. Asutusta ja työpaikkoja on kannattava sijoittaa siten, että lähijunaliiikenteen saavutettavissa on mahdollisimman paljon käyttäjiä. Koko kaupunkiseudun liikennejärjestelysuunnitelmia ei tulisi laskea liiaksi Tampereen kaupunkiraitiotien varaan, joka on Tampereen sisäinen joukkoliikennetarkaisu. Parhaiten lähijuniin tukeutuva liikennejärjestelmä on esitetty ”planeetat” vaihtoehdossa.
- Huolimatta siitä, että uutta asutusta, väestönkasvua ja työpaikkoja ohjataan joukkoliikennekäytävien varteen, täytyy suunnittelussa ottaa huomioon myös henkilöauto-liikenne ja sen tarvitsemat väylät ja niiden kapasiteetti.
- Tampere-Pirkkalan lentoasema tarjoaa suuren mahdollisuudesta koko maakunnan kehitykselle. Tampere-Pirkkalan lentoasemaa hyödyntämään luoto AiRRport-visio edellyttää, että lentoasema ja raideverkko kohtaavat. Visio systeemi-innovaatio, jonka toteutumista tulee tukea maankäyttötarkaisuuilla. Vision rakentanut työryhmä selvittää maankäyttö- ja liikennekäytävatarpeet vielä kuluvan kevään aikana. Lentoaseman kautta kulkeva Tampereen läntinen ohitusrata on myös vision kannalta erittäin kannatettava liikenneväylä.

4.18. Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä

- Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaa uudistetaan samanaikaisesti maakuntakaavavalmistelun kanssa. Maakunnan keskusalueen kehitysedellytyksiä tulee maakuntakaavalla tukea.
- Tampereen kaupunkiseutu varautuu noin 115 000 asukkaan väestönkasvuun vuosina 2013-2040, mikä vastaa molempia Aurinko-vaihtoehtoja. Kaupunkiseudun kunnat painottavat yhdyskuntasuunnittelun yhteistyössään nykyisen yhdyskuntarakenteen tiivistämistä ja täydentämistä, keskusten vahvistamista sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämistä. Yhdyskuntarakenteen tulee tukea laadukkaana joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Maankäyttövaihtoehdoista erityisesti Aurinko 2, mutta myös Aurinko 1, vastaa kaupunkiseudun yhdyskuntarakenteen tavoitteita.
- Maankäyttövaihtoehdoista Aurinko 2 tukee parhaiten keskusten kehittymistä monipuolisiksi asumisen, työn, palvelujen ja vapaa-ajan ympäristöiksi sekä joukkoliikenteen solmukohdiksi. Aurinko 2 luo mahdollisuuksia sekoittuneelle maankäytölle ja kaupunkimaiselle rakennetulle ympäristölle. Aurinko 1 luo mahdollisuuksia asuinalueiden profiloitumiselle.
- Tampereen kaupunkiseudulle on erittäin tärkeää luoda kattava ja tehokas joukkoliikennetarkaisu sekä hyvä palvelujen saavutettavuus, jolle Aurinko 2 tarjoaa parhaat edellytykset. Myös Aurinko 1 on kaupunkiseudun joukkoliikenteen ja palvelujen saavutettavuuden näkökulmista vahva. Molemmissa vaihtoehdoissa on kuitenkin mukana raideliikenteen ratkaisuesityksiä, jotka eivät tue kaupunkiseudun kuntien yhteistä näkemystä. Lähiliikenteen suuntia tulisi olla Lempäälä, Nokia ja Orivesi, mutta Pirkkala, Ylöjärvi ja Kangasala (keskusta/Lamminrahka) tulisi olla kaupunkiraitiotiehen perustuvia.
- Monipuolisten ja vahvojen keskusten edellytyksiä yrityselämän kasvulle tulee tukea. Selkeästi työpaikka-alueiksi profiloituvia alueita tulee myös olla riittävästi erilaisiin tarpeisiin sekä yhdyskuntarakenteen sisällä että sen ulkopuolella. Molemmat Aurin-

ko-vaihtoehdot tarjoavat elinkeinoelämän kasvuedellytyksiä sekä sekoittuneeseen rakenteeseen että sen ulkopuolelle. Aurinko 2 mahdollistaa kattavimmin seudullisesti merkittävien hankkeiden (järjestelyratapihan siirto, läntinen ratayhteys, keskijätevedenpuhdistamo, lentokentän alueen kehittäminen, vt:n 3 oikaisu sekä 2-kehä) hankkeiden toteutuksen ja maankäytön potentiaalin hyödyntämisen. Kunnille tulee antaa riittävät mahdollisuudet kasvuun ja kehitykseen ajalle ennen pitkän tähtäimen hankkeiden mahdollista toteutumista.

- Planeetat nojautuu vahvasti lähijunaan ja asemanseutujen kasvattamiseen. Vaihtoehto edellyttää suuria pitkän aikavälin panostuksia valtakunnalliseen rataverkkoon, eikä se tarjoa mahdollisuuksia merkittävään maankäyttöön ja väestönkasvun ohjaamiseen lähimpien vuosikymmenten aikana. Tähdet-vaihtoehto on maakunnallisen kasvun jakautumisen suhteen epärealistinen. Voimakas kaupungistuminen jatkuu ja maakunnan kasvu kohdistuu lähes kokonaan Tampereen kaupunkiseudulle, minkä vastaanottoon maakuntakaavan tulee tarjota mahdollisuuksia. Lisäksi Tähdet sisältää kustannuksiltaan mittavia yhdyskuntarakenteen laajentumisalueita sekä rakenteen ulkoreunan kasvualueita.
- Maakuntakaavan 2040 ja rakennesuunnitelman 2040 laatimisen luonnosvaiheessa tulee varmistaa niiden linjausten yhteensopivuus.

4.19. Tampereen maan ystävät ry.

- Missään vaihtoehdossa ei oteta riittävästi huomioon ilmastonmuutoksen tulevaisuudessa aiheuttamia syvällisiä muutoksia yhteiskuntarakenteissa. Selkeämpi varautuminen erilaisiin energia-, asumis-, ruoka- ja erityisesti liikennepoliittisiin muutoksiin olisi tarpeen. Erityisesti Vt 9:n parantaminen ja Vt 3:n oikaisu ovat ilmastopoliittisesti kyseenalaisia, yksityisautoilun houkuttelevuutta lisääviä hankkeita eikä niitä tule toteuttaa.
- Liikenneratkaisuiltaan Planeetat-vaihtoehto vaikuttaa toteuttamiskelpoisimmalta (raideliikenteeseen tukeutuminen, lähiliikenne). Tämän lisäksi joukkoliikennettä tulisi tosin kehittää muillakin alueilla eikä vain taloudellisen kannattavuuden rajoissa. Esimerkiksi Kangasalle tulisi kehätien sijaan suunnitella raideliikennettä.
- Tuotantorakenteellisesti Planeetat-vaihtoehto nojautuu vanhakantaisesti luonnonvaraintensiivisen teollisuuteen, vaikka ekologisesti kestävä kehitys edellyttäisi irtautumista niukkojen resurssien loppuunkuluttamisesta. Monien luonnonvarojen hyödyntäminen lisäksi pilaa ympäristöä lähes peruuttamattomasti. Maakunnan kehitystä ei tulisi laskea ympäristölle haitallisten tuotannonalojen varaan.
- Pyrkimys kaupunkirakenteen tiivistämiseen on lähtökohtaisesti myönteistä, mutta kunnollinen viherverkko tulee säilyttää. Erityisen tärkeää tämä on suuren rakennuspaineen vuoksi Tampereen kaupungin alueella, jossa Kauppi-Niihaman rakentaminen ja Kiikkistensalmen silta tulee jättää toteuttamatta.

4.20. Tampereen polkupyöräilijät ry.

- Polkupyöräilyyn suhtaudutaan raportissa vain liikuntana ja Orivedellä liityntäliikenteenä. Kuitenkin polkupyörä on koko Tampereen kaupunkitaajaman alueella ja muissakin taajamissa yhteiskuntataloudellisesti ylivoimainen ja myös ajallisesti kilpailukykyinen liikennemuoto.
- Jatkosuunnittelussa eri toteutusvaihtoehdot tulee arvioida myös esitettyjen liikenneratkaisujen yhteiskuntataloudellisen kustannustehokkuuden perusteella. Lisäksi on syytä tutkia, onko esitetyille satojen miljoonien investoineille autoiluun ja tavaranjalaliikenteeseen taloudellisia mahdollisuuksia.

- Pyöräilyn liikenneverkkoa ei ole suunniteltu lainkaan. Esitämme, että jatkosuunnittelussa myös pyöräilyn laatukäytävät esitetään. Lempäälän suuntaan paras linjaus pyöräilyn laatukäytävälle on pääradan ratakäytävä. Mallia voi hakea Helsingistä.
- Esitetyistä vaihtoehdoista Auringot ja Planeetat mahdollistavat pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvattamisen. Lähijunaliikenteeseen perustuvissa vaihtoehdoissa hyvät liityntäpysäköinti mahdollisuudet asemilla ja hyvät pyöräväylät asuinalueilta asemille parantavat myös junaliikenteen kulkumuoto-osuutta.
- Tähdet-vaihtoehto johtaa väistämättä autoistumiseen: erikoistuneilla työmarkkinoilla on epätodennäköistä, että perheen molemmat puoliset löytävät työpaikkaa omasta "tähdestä". Koska joukkoliikenne on tehottomampaa poikittaisessa liikenteessä, perheeseen ostetaan yksi tai kaksi autoa. Tämän vuoksi esitämme, että Tähdet hylätään.

4.21. Toivion omakotiyhdistys ry.

- Arvio kasvun keskittymisestä kaupunkiseudun ydinalueelle ja osittain myös väestön kasvuennusteet ovat ylimitoitettuja. Todennäköisesti maakunnan kehityksen innovatiiviset ratkaisut mahdollistavat yritysten ja asutuksen tasaisen sijoittumisen asutuskeskuksiin. Muuttoliike ydinkeskustaan hidastuu.
- Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteiden vaatimusta olemassa olevien rakenteiden hyödyntämistä ei ole huomioitu. Mikäli keskittäminen olisi maltillisempaa ja hajakeskittämistä, niin vanhojen väylien leventäminen riittäisi tyydyttämään vähäisen liikenteen kasvun.
- Tiivistämällä nykyisiä taajamia välttäisiin turhilta yhteiskunnallisilta investoinneilta. Yhdyskuntarakenne monipuolistuisi kasvavissa seututaajamissa sopivasti niin, että palveluiden omavaraisuus toteutuisi ilman turhaa pendelöintiä eri taajamien välillä. Palvelut ja työpaikat voisi saavuttaa osittain pyöräillen ja kävellen, jolloin hiilijalanjälki olisi mahdollisimman pieni.
- Pirkkalan ja Lempäälän alueet kärsivät eniten tulevista tie- ja rautatielinjauksista. Niiden välillä on yhtenäinen, virkistyskäytön kannalta merkittävä metsäalue. Moottoritien oikaisu Kuljusta Pirkkalaan, kehä-2 tarve, oikorata ja ratayhteys Helsinki-Tampere pääradan suuntaan lentokentältä pirstoisivat alueen pieniksi ruutumaisiksi metsiksi. Alueet jäisivät eristetyiksi alueiksi, jolloin eläinten kulkureitit ja viherkäytävät katkeaisivat. Mikäli luovuttaisiin äärettömästä keskittämisestä ja huomioitaisiin vuoden 2040 todellinen liikennetarve, niin kaikki raideliikenne, raitiotiet ja maantiet voitaisiin rakentaa hyödyntäen entisiä väyliä. Lentokentän kautta ei tule koskaan kulkemaan raskasta tavaraa, ja lentokentälle merkitty rautatie voitaisiin korvata raitiotiellä Pirkkalan keskustaajaman kautta.
- Lempäälän ja Pirkkalan välisen metsäalueen suunnittelussa ei ole huomioitu valtakunnallista alueiden käyttötavoitetta yhtenäisten luontoalueiden huomioimisesta ja pirstomattomuudesta. Myös Pulkajärven Natura 2000 -alue jäisi eristyksiin.
- Toivion seutu kärsisi eniten pirstaloitumisesta. Uhattuja luonnonarvokohteita ovat suojeltu Pirunkivi, Saunapuron puronvarsilehto ja Kaitajärvi, Toivion seudulla on myös metsälain tarkoittamat arvokkaat elinympäristöt Pyramiittinotko ja Taaporinvuoren ja Huhtavuoren väliset suot. Toivion lähistölle suunnitellut rata- ja tieyhteydet haittaisivat asukkaiden mahdollisuutta hyödyntää runsaita polkuverkostoja ja liikenne aiheuttaisi melua ja saasteita.
- Mielestämme kaikki raportin mallit ovat huonoja ympäristön ja Toivion asukkaiden kannalta. Ainoastaan Tähdet malli säästäisi ratapihan siirron poisjäännistä johtuen pirstaloitumista hivenen vähemmän. Asuinseudullemme kohdistuu teiden, raiteiden ja muun infrastruktuurin kautta kohtuuton haitta.

- Ehdotamme, että palautatte raportin uuteen valmisteluun, jossa väestön kasvuneste, keskittämisestä johtuvat haitat on korjattu. Tulee tehdä kokonaan uusi, myös taloudellisesti toteuttamiskelpoinen, malli esitettyjen utopististen tilalle.

4.22. Viitapohjan kyläyhdistys ry.

- Viitapohjan alueella maankäyttöä suunniteltaessa tulisi ennen kaikkea ottaa huomioon ainutlaatuiset luontoarvot, joista tärkeimpiä ovat Paarlahti ja biotyypimetsälaidun Pulesjärventien ja Viitavuoren välissä. Myös arvokkaan kulttuuri- ja perinnetilaisuuden säilyttäminen on tärkeää. Lisää kivilouhimoita ei saa tulla näin pienelle ja asutulle alueelle. Paarlahti on hyvin herkkä saastumaan. Alueella on myös harvinaisia kasvi- ja eläinlajeja, joiden tulee säilyä koskemattomana.
- Täysi rakennuslupakielto taas aiheuttaisi kylän elinvoimaisuuden vähentymistä. Pientaloille tulisi myöntää perustellusti rakennuslupia, jotta myös nuoria perheitä saadaan jatkamaan vireän kylän elämää.

4.23. Virtain yrittäjät ry.

- Maakunnan tasapuolisen kehittymisen ja työpaikkojen turvaamisen kannalta ainoa mahdollinen vaihtoehto on Tähdet. Ylä-Pirkanmaan elinkeinoelämän kannalta on erittäin tärkeää että tieverkosto pidetään hyvässä kunnossa. Kasvava läpikulkuliikenne etelä-pohjoissuunnassa ja jatkuvasti lisääntyvä ostosmatkailuliikenne itä-länsi suunnassa luo uusia mahdollisuuksia yritystoiminnalle Virroilla. Pelkästään raideliikenteeseen keskittyvä maakuntakaava ei ole kehitystä tukeva eikä tasapuolinen.
- Virrat on logistisesti loistavassa asemassa ja kaavassa tulee huomioida suurtenkin logistiikkakeskusten mahdollinen sijoittuminen paikkakunnalle. Ylä-Pirkanmaalla sijaitsevat mittavat metsä-, turve- ja vesivoimavarat tulee huomioida maakuntakaavassa siten että niiden kannattava hyödyntäminen jatkossa ei vaarannu. Paikkakunnalla sijaitsevat useat fyysisesti suurikokoisia tuotteita valmistavat muovitehtaat tarvitsevat toimivan ja hyväkuntoisen tieverkon. Hyvässä kunnossa oleva tieverkosto vaikuttaa joukkoliikenteen reittivalintoihin ja sujuva liikennöinti vaikuttaa yritysten ja yksilöiden sijoittumisvalintoihin.

5. Yksityishenkilöt

5.1. Ydinkaupunkiseutu (Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Tampere, Ylöjärvi)

5.1.1. Timo Jalava, Kangasala

- Ekologisessa verkostoselvityksessä tulee huomioida Sahalahden Pakkalan alueella elävä liito-orava, valkoselkätikka ja harmaapäätikat. Niiden elinolot tulee turvata.
- Laipasta tulisi tehdä kansallispuisto, jolla turvataan eläinten elinolot.
- MK1-merkintä tulee poistaa Pakkalasta, ja teolliselle broilerituotannolle tulee osoittaa paikka muualta kuin kylän keskustasta. Kylä tulee hyödyntää Laipan metsäalueeseen ja Sappeen hiihtokeskukseen nojaavaan matkailutoimintaan, jolle teollinen eläintuotanto aiheuttaa haittaa. Olisi tärkeää saada kylään vakituisia asukkaita.
- Kaavaa laadittaessa tulee ottaa huomioon kuntalaisten tasapuolinen kohtelu.

5.1.2. Leena Ainasoja, Nokia

- Kotitilamme Virroilla Herraskylän Marttisensaarella on merkitty maakuntakaavassa arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi. Sinne on suunniteltu kaavoituksen yhteydessä puistoa. Haluamme että alue säilyy entisellään asumiseen, maanviljelyyn ja metsätalouteen käytettävissä olevana alueena.

5.1.3. Tuomas Kuhanen, Nokia

- Planeetat on parhain vaihtoehto. Raideliikenne kuitenkin mahdollistaa kuljetusmäärien lisääntymisen kumipyörillä.

5.1.4. Ari Niemelä, Nokia

- Kannatan "Planeetta-mallia". Hyödyllisintä ja ympäristön kannalta perusteltua on tukea vaihtoehtoa, jossa hyödynnetään jo olemassa olevaa infrastruktuuria.
- Raideliikenteen kehittäminen on perusteltua, koska sen ylläpito on edullisempaa kuin maantieliikenteen, se kuormittaa vähemmän ympäristöä ja idänkauppaa voidaan kehittää paremmin.
- Henkilöliikenteen kehittäminen rautateillä on hyvä ajatus, sillä Pirkanmaalla suurimmaksi osaksi asutus on keskittynyt radan varsiin.

5.1.5. Marko Aalto, Pirkkala

- Tampereen läntinen oikorata tulee linjata Pirkkalassa niin, että se aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristölle ja asumisviihtyisyydelle.

- Radan pitää kulkea mahdollisimman pitkään samassa, jo olemassa olevassa käytävässä kuin läntinen kehätie, jotta meluongelma ei leviäisi entisestään uusille alueille.
- Erityisesti välillä Lentoasemantie–Anian rantatie oikorata pitää linjata tiukasti ohi-tustien kylkeen Heikkilän alueen luonto- ja virkistysarvojen säilyttämiseksi ja Heikkiläntien ja Färmin alueen asukkaille aiheutuvien haittojen välttämiseksi.

5.1.6. Veikko Hahmo, Pirkkala

- Pirkkalan kestävä kehityksen kannalta kaikki maakuntakaavan vaihtoehdot ovat huonoja. Pirkkalan asukastiheyttä kasvatetaan rajusti saman aikaisesti kuin pinta-alaltaan pieni kunta pirstaloitaan lukuisilla maakuntaa palvelevilla infra-hankkeilla.
- Asukkaiden ja luonnon kannalta kestävä tavalla Pirkkalan ja Lempäälän väliset, nyt vielä melko yhtenäiset metsäalueet häviävät tai muuttuvat pieniksi saarekkeiksi, joiden välille ei jää kunnollisia kulkuyhteyksiä ja joiden virkistysarvo jää merkityksettömäksi vaikean saavutettavuuden vuoksi.
- Tällainen rakentaminen on ristiriidassa EU:n hiilipäästötavoitteiden ja hyvän kaavoittamistavan kanssa.
- Ennen infrahankkeiden päättämistä tulisi määritellä Pirkkalan säilytettävät tai suojeltavat luontoalueet. Toisin toimiessa suunnitellut hankkeet ja niiden ympärille rakentuvat teollisuus ym. alueet tulevat aikaa myöden viemään käytännössä kaiken vapaan maa-alueen Pirkkalasta. Tämä kehitys on ihmisten hyvinvoinnin kannalta sietämätön vaihtoehto ja irvikuva kestäväälle kehitykselle.

5.1.7. Rami Ojala, Pirkkala

- Kehänsuuntainen joukkoliikenne on erittäin hyvä juttu. Toivottavasti kehän varteen toteutetaan lähivuosina kunnolliset joukkoliikenteen vaihtopaikat (transfer hub).
- Toivottavasti on myös tulossa kunnolliset kevyenliikenteen väylät tukemaan työmatkapyöräilyä, myös muuallekin kuin Tampereen keskusta.

5.1.8. Riitta Vuotari, Pirkkala

- Maakuntakaavan eri vaihtoehdoissa näyttää olevan määritelty sähkölinja (Z 020) kulkemaan Sorilassa Tarastenjärveltä kohti Kämmenniemeä, myös omistamani kiinteistön läpi. Toteutuessaan linja tekisi metsään ison aukon ja haittaisi metsänhoitoa, häiritsisi erinäisiä luontokohteita ja alueen virkistyskäyttöä.
- En halua mailleni kyseistä sähkölinjaa. Sähkölinja voitaisiin vetää Kaitavedentien viereen, jossa se on helposti myös huollettavissa. Parasta olisi, jos linja kaivettaisiin maahan sisään.

5.1.9. Asukkaat Killosta, Pirkkala

- Melutorjuntavallit VT-3 tien meluterroria vastaan Killon kohdalle, kiitos.

5.1.10. Tarmo Kivimäki, Tampere

- Tähdet on paras vaihtoehto. Vuosikausia on Tampereelta karannut hyviä veronmaksajia naapurikuntiin, kun Tampereelta ei saa tontteja.

5.1.11. Mika Kulmala, Tampere

- "Tähdet" on ainoa oikea vaihtoehto. Kasvua ja kehitystä on hajautettava mahdollisimman paljon.
- Tampere kasvaa, tiivistyy ja sitä mukaa kurjistuu nykyisellään aivan liikaa. Kasvua on suunnattava muihin pienempiin keskuksiin. Näin vähennetään keskittymisestä aiheutuvia ongelmia ja samalla pidetään koko Pirkanmaa elävänä.

5.1.12. Oiva Laitinen, Tampere

- Maakunnan väestö- ja työpaikkatavoitteet ovat lievästi ylimitoitettuja tuotanto- ja palvelurakenteen voimakkaan muutoksen johdosta. .
- Planeetat on yhdyskuntarakenteen, liikenneverkon ja -palvelujen, sekä asumisen sijoittumisen kannalta paras vaihtoehto. Toteutus tukeutuu toimivaan raide- ja tieverkkoon sekä palvelurakenteeseen. Ongelmana saattaa olla tarvittavien uusien yhteyksien rakentamisen rahoitus. Kuntarakenteen muuttamiseen ei ole otettu kantaa! Perusteellinen luonnonympäristön, sekä sosiaalisen ja taloudellisen rakenteen kestävä kehityksen arviointi olisi vielä tarpeen.
- Jatkossa tulisi vielä tarkastella PLANEETTA JA TÄHTI-vaihtoehtojen hyvien ratkaisujen yhdistämistä, ja Tampereen seudun asutusrakenteen painottamista etelän suuntaan tasapainoisen Pirkanmaan kokonaiskehityksen aikaansaamiseksi.

5.1.13. Elvi Pallas, Tampere

- Tontteja yrityksille ja yksityisille. Sinne on tilaa rakentaa ja lyhyt matka Tampereelle ja eurot ei karkaa ympäristökuntiin, siksi tähdet.

5.1.14. Sami Pesonen, Tampere

- Aurinko 2 on hyvä. Tiivis kaupunkirakentaminen yhdistettynä raideliikenteeseen ja lisäasemiin kuulostaa hyvältä. Toivoisin, että viher- ja virkistysalueiden suunnittelussa otetaan huomioon, että alueet liittyvät toisiinsa mielellään ulkoilureitillä. Eli alueelta toiselle pystyisi siirtymään ilman kaupunkialueen läpi kulkemista, jolloin ulkoilija voi tehdä mielensä mukaan lyhyitä tai pitkiä lenkkejä.

5.1.15. Outi Poutanen, Tampere

- Planeetat -vaihtoehto on selvästi paras. Se tukeutuu rautateihin, joista pääosa on jo valmiina. Alue- ja paikalliskeskukset ovat riittävän vahvoja tuottamaan itsekin elinkeinotoimintaa. Työmatkaliikenne Tampereelle vähenee tai kulkee ekologisesti junalla. Rautatien avulla paikallisen teollisuuden yhteydetkin ovat sujuvat, vaikka Venäjän ja Japanin rajalle asti. Maaseutu pysyy luontevasti asuttuna. Ketjukaupunki Helsingin radan varressa ei ole luonteva asumisen muoto.
- Aurinko 1 -vaihtoehdossa kehittymisen painoalue on Valkeakosken ja Akaan ympäristöllä. Ikaalinen ja Sastamala putoavat pois bussiyhteyksien varassa. Mänttävilppula on liian heikko yksinään, eikä junarata tule edes Mänttään asti.

- Aurinko 2 -vaihtoehto on edellistä vielä huonompi sillä vain Akaa ja Orivesi kehittyisivät Tampereen lisäksi, muut kuihtuisivat.
- Tähdet-vaihtoehto on huono, koska se unohtaa rautatiet ja hajottaa voimat liian monelle pienelle paikkakunnalle. Tämän vaihtoehdon hyvä puoli on, että Ylä-Pirkanmaa muistetaan ottaa paremmin huomioon.

5.1.16. Arto Rajamäki, Tampere

- "Tähdet" on hyvä sen jälkeen, kun sitä parannetaan seuraavasti: Tampereen kaupungissa valtatie 12 johdetaan Hervannan valtavylyä pitkin kehätielle. Samalla Teiskontie muutetaan bulevardikaduksi.
- Perusteluja: Tampereen kaupunkirakenne paranee, kun Teiskontien varteen voidaan rakentaa luonnonläheisiä asuntoalueita. Hakametsän jäähalli tulee valtatie 12 varteen, ja 12-tiestä tulee näin Tampereen uusi sisääntulotie.

5.1.17. Ossi Tuokko, Tampere

- Maankäyttövaihtoehtojen laadinnassa on uskottu erittäin voimakkaaseen väestönkasvuun ja sen jälkeen pakotettu se lähes kokonaan ydinkaupunkiseudulle. Tavoite toteutuu tietysti paremmin silloin, kun ydinseudun kehittämisolosuhteita edistetään ja haja-alueen olosuhteita jopa rajoitetaan. Tasa-arvoisissa olosuhteissa kehitys saataisi olla toinen. Tulos riippuu arvioijan arvomaailmasta. Joka tapauksessa ydinkaupunkiseutu kehittyy, mutta sen ohella tulisi huolehtia myös aluekeskusten olosuhteista. Tämä edellyttää erityisesti tieverkon johdonmukaista kehittämistä.
- Ratapihan siirto edistää valtakunnallisen rataliikenteen sujuvuutta, parantaa lentokentän asemaa ja vapauttaa ydinkeskustan kehittämiseksi keskeistä aluetta.
- Kaikista vaihtoehdoista löytyy hyviä aineksia, kysymys on painotuksista.

5.1.18. Mikko Väre, Tampere

- Planeetat tuntuisi järkevimmältä. Siinä otetaan huomioon raideliikenne, joka on seudun kehittämisen ykköshankkeita. Kun panostetaan sekä ydinkaupunkiin että kehyskuntien asemansetuuihin, saadaan entistä enemmän potentiaalisia lähijunien käyttäjiä, ja asemanseduille uusia työpaikkoja. Uudet työpaikka-alueet ovat tärkeitä, jottei kaikki työ ole Tampereella ydinkeskustassa.

5.1.19. Sami Yli-Pihlaja, Tampere

- Aurinko 2 on mielestäni täysin ylivoimainen valinta. Perusteluja:
 - o takeutuu tulevaisuuden liikkumismuotoihin ts. kevyt liikenne, raideliikenne, joukkoliikenne
 - o lentokenttä ja eteläinen rautatieasema kytketty hyvin suunnitelmaan
 - o kehyskuntien omakotitalomatto ei pääse laajenemaan liikaa
 - o tiivistyvä kaupunkirakenne pienentää kunnallisteknisiä kuluja ja tekee Tampereesta selkeän valtakunnan kakkoskeskuksen
 - o ekologiselta jalanjäljeltään paras vaihtoehto

5.1.20. Pekka Ylistalo, Tampere

- Tähdet. Pidetään metsäteollisuuden ja -talouden ja maatalouden mahdollisuudet parhaiten voimissaan. Maantieliikenne on ja pysyy keskeisimpänä liikkumismuotona, jos Suomen suurimpia resursseja ja kilpailuetuja eli metsiä, luontoa ja tilaa aiotaan hyödyntää jatkossakin.
- Urbanien ympäristöasioiden ylikorostamisella on heikennetty Suomen kilpailukykyä jo turhan paljon. Pirkanmaan eteläiset alueet kasvavat, tiivistyvät ja ruuhkautuvat jo luonnostaan ilman julkisen panostuksen keskittämistä sinne.
- Pohjoisessa on tilaa. Pohjoisen Pirkanmaan kehityksen vähentämisellä entisestään heikennettäisiin pahasti sen ympärivuotista elinkelpoisuutta ja kilpailukykyä

5.1.21. Juhani Karhumaa ym., Ylöjärvi

- Pinsiön kylän Ylöjärven puoleiseen alueeseen ei tule maakuntakaavassa esittää rauta- tai moottoritietä. Tampereen Veden vesimäärältään tuottoisin pohjaveden ottama on Pinsiön ottamo. Väylähanke aiheuttaa uhkan pohjavedelle ja olisi yleisen edun vastainen. Lyhin ja parhaiten oikoradalle soveltuva paikka olisi Kalkusta Silta-tielle valtatie kolmen vartta.
- Pinsiön kylän Ylöjärven puolen pellot tulee pitää asutukselta vapaana ja säilyttää alueen maaseutumainen ilme. Maanomistajille oma talo omalle maalle periaate tulee hyväksyä, eikä maatalouden omaan käyttöön liittyvää rakentamista tule rajoittaa. Maataloutta elinkeinona ei tule vaarantaa tilamme mailla.
- Epäselväksi jäi miksi missään vaihtoehdossa ei ole esitetty valtatie kolmea (uusi linjaus) välille Ylöjärvi–Hämeenkyrö.
- Maankäyttövaihto ehdoista ehkä Tähdet sopisisi parhaiten alueellemme.

5.1.22. Tatu Kivikytö, Ylöjärvi

- Maakuntakaavoituksen perusteena oleva väestönkehitysarvio on ylimitoitettu. Sillä on tuhoisat vaikutukset mm. ympäristön luonto- ja kulttuuriarvoille, ja se voi johtaa myös taloudellisesti kestävämmään maankäyttöön. Väestöennusteet tulee perustella paremmin ja tarkistaa realistisemmiksi sekä poistaa maankäyttövaihtoehdoista mahdolliset ylimitoitettut kaavavaraukset.
- Maakuntakaavoituksen tavoitteiden mukaisesti alueidenkäytöllä tulee edistää kulttuuriympäristöjen säilymistä. Maankäyttövaihtoehdoissa ei ole huomioitu Ylöjärven alueen kulttuuriympäristöjä eikä tärkeitä peltoalueita. Tärkeät lähituotannon pelto-alueet tulee ottaa paremmin huomioon maankäytössä.
- Mäkkylä-Teivaalan kulttuurimaisema-alue tulee kokonaisuutenaan säilyttää sellaisenaan myös tulevassa maakuntakaavassa (akm263 ja akm262). Alueella on yhteisiä viljelyalueita, merkittävää perunantuotantoa, perinteikkäitä hevostalli ympäristöjä ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä hoidettuja kartanopihapiirejä arvorakennuksineen.

- Vain Aurinko 1 huomioi tämän kulttuuriympäristön, eikä ole sijoittamassa uutta asuinalueita tuhoamaan sitä. Aurinko 1 on suositeltavin vaihtoehto läntiselle Ylöjärven suunnan maankäytölle. Toimivan uuden asuinalueen sijoittaminen tälle rautatien ja järvien rajaamalle alueelle on sekä taloudellisesti että liikenteellisesti kestävämpi. Esitetyt työpaikkapainopistealueet sekä muut palvelualueet ovat vaikeasti saavutettavissa.
- Mäkkylä-Teivaalan alueen kohtaloa ei pidä jättää odottamaan Ylöjärven joukkoliikennetarkoituksen selvitystä, vaan se pitää suojella tulevassa kaavassa. Mahdollinen ratikka tulisi linjata Lamminpään, Teivon raviradan sekä Mikkolantien kautta kohti Ylöjärven tiivistyvää keskustaa.
- Yleisestikin maakuntakaavassa asuinrakentamista tulisi suunnata tiivistäen jo olemassa olevia kyläkeskuksia ja välttää uusien erilleen muodostuvien asuinalueiden rakentamista.

5.1.23. Satu-Maria Lahti, Ylöjärvi

- "Tähdet" tuottaa ympäristön ja elinkeinotoiminnan kannalta kilpailukykyisintä yhdyskuntarakennetta.
- Tähän saakka hyödyntämättä olleen Nurmi-Sorilan alueen kaavoitus toisi Tampereelle huomattavan määrän kipeästi kaivattuja omakotitalotontteja ja arvokkaita veronmaksajia. Nurmi-Sorilaan levittäytyminen ei myöskään kuormittaisi jo ennestään ahdasta ja ruuhkaista Länsi-Tamperetta vaan tasapainottaisi tilannetta.
- Ympäristön kannalta on järkevintä tukea toimintoja hajauttavaa mallia.

5.1.24. Aarre Mäkkylä, Ylöjärvi

- Maakuntakaavan muuttaminen Mäkkylä-Teivaalan kulttuurimaiseman osalta on torjuttava, jotta kulttuurimaisema ei tuhoudu ja tilojen toiminta lopu.
- Tampereen ja ympäristökuntien pellot ovat kokolailla jääneet rakentamisen, teiden ja parkkialueiden alle. Pellot ovat loppu. Niitä ei voi ostaa, vuokrata tai raivata. Toimimukseen EU-maatalon pitää olla määrätyn suuruinen. Peltola ei voi luovuttaa muuhun kuin maatalouden käyttöön.
- Ylöjärvellä on rakentamiselle tilaa kirkonseudulla, Siltatien alueella ja Pietilältä pakolunastetuilla pelloilla keskustassa.

5.1.25. Karl Erik Mäkkylä, Ylöjärvi

- Mäkkylä/Teivaala asuinalueena on mielestäni hyvä, ja maanomistajana suhtaudun asiaan positiivisesti.

5.1.26. Jukka Rajala, Ylöjärvi

- Miksi maakuntakaavassa on asuintonteillemme Ylöjärvellä Siivikkalassa määritelty laajoja viheralueita yleiseen käyttöön?

5.2. Pohjoinen Pirkanmaa (Juupajoki, Mänttä-Vilppula, Orivesi, Ruovesi, Virrat)

5.2.1. Boris Nikoskinen, Mänttä-Vilppula

- Aurinko on paras vaihtoehto. Tarvitaan ennemmin muutama hyvä keskus kuin tusina heikkoa.

5.2.2. Simo Korppoo ym., Orivesi

- Maakuntakaavaesityksessä ei ole riittävästi selvitetty pohjavesivarantojen riittävyttä. Perustana ei ole todellista väkimäärän tai elinkeinoelämän kehittymisen arviota. Ennen muita toimenpiteitä tulee kartoittaa olemassa olevien pohjavesivarojen riittävyys.
- Vehoniemen–Syrjänharjun harjualueita uhkaa tekopohjavesihanke. Koska alue kuuluu huomattavalta osalta Natura-ohjelmaan, sen vaarantaminen merkittäväällä tavalla on kielletty. ELY-keskus ja Metsähallitus ovat lupahakemuksesta antamissaan lausunnoissa todenneet, että luontoarvot vaarantuvat.
- Varovaisuusperiaate tulee huomioida.
- Tekopohjavesihanke on torjuttava myös maakuntakaavan laadinnassa. Se ei saa syrjäyttää ympäristöperusoikeuden turvamaa oikeutta terveelliseen ympäristöön ja erityistä painoa on asetettava luontoarvoille. Ympäristöperusoikeus asettaa julkiselle vallalle perustuslaillisen toimeksiannon pyrkiä turvaamaan jokaiselle oikeuden terveelliseen ympäristöön ja mahdollisuuden vaikuttaa elinympäristöä koskevaan päätöksentekoon.
- Intressivertailun kautta ympäristöoikeudellisessa päätöksenteossa on pyrittävä löytämään sellainen vaihtoehto, joka mahdollisimman hyvin turvaa keskenään kilpailevat intressit. Turvattava on myös tulevien sukupolvien oikeudet.

5.2.3. Maria Kivimäki, Ruovesi

- Tähdet, pk-yrityksille tontteja ja omakotitalotontteja yksityisille, veroeuroja Tampereelle.

5.3. Eteläinen Pirkanmaa (Akaa, Pälkäne, Urjala, Valkeakoski, Vesilahti)

5.3.1. Heikki Mäljä ym., Pälkäne

- Vesihuollon kehittämissuunnitelman olisi pitänyt olla valmiina ennen kuin kaavareportti asetetaan nähtäville.
- Esitämme korjauksia raportin paikkaansa pitämättömiin teksteihin kappaleeseen Vedenhankinta ja jakelu.

- Vaadimme, ettei Maakuntakaavaan 2040 merkitä teknisen huollon kehittämisen kohdealuetta Kangasalan-Pälkäneen harjualueelle ja siihen rajautuviin kyliin. Pirkanmaan liiton ei tule tukea ja edistää tekopohjavesihanketta.
- Perustelut:
 - o Tekopohjavesilaitosta ei voida toteuttaa heikentämättä merkittävästi natura-alueen ja luonnonsuojelualueiden luonnonarvoja.
 - o Tekopohjavedelle ei ole tarvetta: Aiemmat osakkaat Akaa ja Valkeakoski ovat päättäneet järjestää vesihuoltonsa toisin. Tampere saneeraa Kaupin pintavesilaitoksen, minkä lisäksi vettä saadaan riittävästi Ruskon laitokselta ja pohjavesilaitoksista.
 - o Laitoksen rakenteet tuhoaisivat luonnonsuojelu- ja kulttuurimaisema-alueita.
 - o Tekopohjavesilaitos ei toimisi oletetulla tavalla kaavailluilla ottomäärillä eikä vesi olisi riittävän laadukasta.
 - o Pälkäneen kunta on vastustanut hanketta alusta alkaen. Hanke heikentäisi kunnan kehittymistä. Pohjavesialueen laajennus Pälkäneen kunnan keskustaajaman alueelle aiheuttaisi suuria taloudellisia menetyksiä kunnalle ja kuntalaisille. Pohjavesialuetta ei tule maakuntakaavassa laajentaa.
 - o Kangasalan kunta on päättänyt irtautua hankkeesta. Tavasen tuotantoalueella sijaitsee toinen kunnan päävedenottamoista, jonka vesi muuttuisi pohjavedestä laadultaan heikommaksi, jopa talousvedeksi kelpaamattomaksi tekopohjavedeksi.

5.3.2. Petri Saario, Pälkäne

- Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa oleva virheellinen merkintä teknisen kehittämisen kohdealue TK-1 tulee poistaa maakuntakaavasta 2040. Merkinnän perustelu on virheellinen, perustelut:
 - o Pälkäne ei ole Tampereen kaupunkiseutua
 - o Tampereen kaupunkiseutu ei tarvitse tekopohjavesilaitosta, koska sen omat vesilaitokset pystyvät tuottamaan moninkertaisesti koko Pirkanmaan talousvedentarpeen.
 - o Valkeakoski ei tarvitse kyseistä tekopohjavesilaitosta ja on eronnut Tavase Oy:stä. Akaa ja Lempäälä hoitavat vesihuoltonsa muiden kuin Valkeakosken kautta, joten Valkeakosken vedentarve on vähentynyt. Valkeakoski saneeraa omaa vesilaitostaan nykynormit täyttäväksi.
 - o Vedenpuhdistustekniikka on kehittynyt merkittävästi ja hyvälaatuisen veden saanti Pirkanmaalle voidaan turvata pintavesilaitoksilla ja olevilla pohjavesilaitoksilla.
 - o Muut pohjavesiesiintymät tulee kartoittaa ja ottaa käyttöön ennen TK-1- aluetta.
 - o Vedenkäyttö on vähentynyt jo kymmenen vuoden ajan tehokkaammin vettä käyttävien laitteiden ja vähentyneen käytön myötä. Myös vedenkäyttäjien määrä on vähenemässä. Enää ei voida tehdä ennusteita, jotka perustuvat vedentarpeen kasvuun.
- Vesihuollon kehittämissuunnitelman olisi pitänyt olla valmiina ennen kuin Maakuntakaava 2040 -raportti asetettiin nähtäville. Vesihuollon työpajasta puuttui tärkeitä tahoja. Raportissa ei käsitellä merkinnän TK-1 oikeusopillista puolta. Raporttia tulee

täydentää ennen sen jatkokäsittelyä tai poistaa merkintä TK-1 kaikista maakunta-kaavan 2040 aineistoista.

- Vaadimme, että Maakuntakaavaan 2040 ei merkitä teknisen huollon kehittämisen kohdealuetta Kangasalan-Pälkäneen harjualueelle. Perustelut:
 - o Tavase Oy:n teettämiin selvityksiin ja mittauksiin annetut viranomaislausunnot osoittavat, ettei laitokselle löydy tällä alueella toteuttamiskelpoista paikkaa ja tapaa, joka ei merkittävästi heikentäisi Natura-verkoston kuuluvien alueiden luonnonarvoja ja joka ei vaikuttaisi ratkaisevasti Kangasalan ja Pälkäneen kuntatalouksiin
 - o Hankkeen ympäristövaikutusten arviointi on oleellisilta osiltaan vanhentunut eikä muuttunut lainsäädäntö salli luonnon- ja pohjaveden pilaamista. Maakuntakaavan vahvistaminen edellyttää uutta YVA:a.
 - o TK-1 on ristiriidassa alueen muiden maankäyttötapojen kanssa.
 - o Tekopohjavedelle ei ole nyky-yhteiskunnassa tarvetta. Aiemmat osakkaat Akaa ja Valkeakoski ovat päättäneet järjestää vesihuoltonsa toisin. Tampere saneeraa Kaupin pintavesilaitoksen, minkä lisäksi vettä saadaan riittävästi Ruskon laitokselta ja pohjavesilaitoksista.
 - o Laitoksen rakenteet tuhoaisivat luonnonsuojelu- ja kulttuurimaisema-alueita.
 - o Tekopohjavesilaitos ei toimisi oletetulla tavalla kaavailluilla ottomäärillä eikä vesi olisi riittävän laadukasta.
 - o Pälkäneen kunta on vastustanut hanketta alusta alkaen. Hanke heikentäisi kunnan kehittymistä. Pohjavesialueen laajennus Pälkäneen kunnan keskustaajaman alueelle aiheuttaisi suuria taloudellisia menetyksiä kunnalle ja kuntalaisille.
 - o Pohjavesialuetta ei tule maakuntakaavassa laajentaa ja nykyinen luokitus on muutettava luokkaan 2. Keiniänrannan Natura-alueen vesitasapainon säilyttämisen vuoksi alueelta ei voida ottaa pohjavettä huomattavia määriä.
 - o Ei ole hyväksyttävää että Pirkanmaan liitto ja yksityinen osakeyhtiö alistaivat rajoitteilla ja pakotteilla ulkopuolista kuntaa.
 - o Kangasalan kunta on päättänyt irtautua hankkeesta. Tavasen tuotantoalueella sijaitsee toinen kunnan päävedenottamoista, jonka vesi muuttuisi pohjavedestä laadultaan heikommaksi, jopa talousvedeksi kelpaamattomaksi tekopohjavedeksi.

5.3.3. Anne Malmström, Valkeakoski

- Aurinko 1. Tampere-Helsinki -akseli on vaikuttavin kehityssuunta koko maata ajatellen ja sitä pitää myös Pirkanmaan hyödyntää.
- Moottoritie ja rata täyttävät ahtaan Lempäälän suunnan, jossa ne on ahdettu kapealle kannakselle asutuksen kanssa, mikä ei lisää asuinmukavuutta. Etelään suuntautuvien teiden välissä sekä 130-tien itäpuolella olevia alueita pitäisi hyödyntää.
- Lisäksi teollisuutta varten rakennetut rautatiet pitää saada 100-prosenttiseen käyttöön. Näistä Pirkanmaalla on kova kysyntä.

5.4. Lounainen ja Luoteinen Pirkanmaa (Hämeenkyrö, Ikaalinen, Kihniö, Parkano, Punkalaidun, Sastamala)

5.4.1. Esko Kytölä, Sastamala

- Tähdet-malli on maalaisille paras vaihtoehto. Kaikilla ei ole mahdollisuutta asua kaupungissa. Koko alueen asuttuna pitäminen on kaikkien etu.
- Suodenniemi kokonaan ja Mouhijärven eteläosa ovat vahvoja maatalousalueita. Myös maalla asuvien palvelut tulee huomioida tulevaisuudessakin.
- Valtatietä 11 tulee kehittää myös Häijästä länteen, huomioitava myös runsas liikenne Porin satamaan.
- Huomioikaa, että Kiikoinenkin on nykyään Pirkanmaata Sastamalan osana.

5.4.2. Sami Repo, Sastamala

- Kommentteja maakuntakaavaan 2040 Sastamalan Mouhijärven näkökulmasta:
- Tähdet vaihtoehto on Planeettoja vartenotettavampi vaihtoehto Sastamalalle. Ei ole realistista olettaa, että junaliikenteen parantaminen tekee Karkun ja Vammalan asemanseuduista houkuttelevampia asuinpaikkoja. Tällä hetkellä kysyntä niiden sijaan Mouhijärven ja Häijään alueille, jotka ovat ainoita kasvualueita Sastamalassa.
- Linja-auto tarjoaa ympäristökunnista Tampereelle suuntautuvan joukkoliikenteen kehittämiseen joustavimmat mahdollisuudet kuin juna, sillä tällöin voidaan huomioida paremmin kokonaismatka-aika todelliseen määränpäähän, joka harvoin on Tampereen keskusta.
- Tampereen läntisen ratayhteyden kehittämistä ei kannattaisi perustella Tampere-Pirkkala lentoaseman yhdistämisellä Helsinki-Vantaan lentoasemaan. Pirkanmaalta ei voi junaliikenteen epäluotettavuuden vuoksi matkustaa vasta aamulla Helsinki-Vantaan lentoasemalle.
- On huolehdittava, että "Mouhijärven kirkonseudun ja Tupurlanjärven kulttuurimaisemat" eivät estä, viivästyä tai muutoin haittaa Mouhijärven ja Häijään kaavoittamista ja asutuksen kehittämistä, mistä on jo paljon esimerkkejä. Muuttajia olisi, jos vain olisi lupa rakentaa.

5.5. Pirkanmaan ulkopuoliset paikkakunnat tai paikkaa ei mainittu

5.5.1. Markku Hannula, Jämsä

- Tuulivoima-alue 31, Tuohikorvenkalliot on suunniteltu liian lähelle asutusta, mukaan lukien omistamani kiinteistö Orivedellä. Haitta-alue on useita kilometrejä puistossa äänen edessä vedessä. Haitta-alueella on kymmeniä vakituisia ja loma-asuntoja, joiden asukkaita puisto häiritsee. Alueen tarvitsema sähkölinja pilaa vanhan kulttuurimaiseman Saviniemen, Uuhiniemen ja Eräslahden alueella. Vastustan alueen 31 rakentamista.

5.5.2. Sakari Kestinen, ei mainittu kuntaa

- 1. Suurimmassa osassa maakuntakaavavaihtoehtoja junaseisakkeiden määrä on vaatimaton. Miksi?
 - o Lähijunasuunnitelmien osalta vaihtoehtoista erityisesti Aurinko 1 ja Tähdet ovat niin lohduttomia, että on väärin puhua lähiliikenteestä. Edes anteliimassa vaihtoehdossa "Planeetat" seisakkeita ei ole Tampereen kaupungin ja Kangasalan alueella kuin kourallinen.
 - o Toivoisin, että maakuntakaavoituksessa voitaisiin olla optimistisia ja merkitä mahdollisimman monta junaseisaketta myös kaupunkialueelle, ottaen rohkeasti mallia pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä ja Etelä-Ruotsin hankkeista (josta lisää alempana) ja muistelemalla lättähattukauden palvelutasoa. Planeetat-vaihtoehdossa nykyisellään olevan seisakeverkon pitäisi mielestäni olla perusvaihtoehto kaikissa kehittämissvaihtoehdoissa, ja aidosti lähijunaliikenteen kehittämiseen perustuvassa vaihtoehdossa seisakkeita olisi vielä reippaasti enemmän.
 - o Rataosalla Tampere-Lielähti kannattaisi merkitä "uusi lähiliikenteen seisake" myös Santalahden, Amurin/Särkänniemen ja Tampellan kohdalle.
 - o Rataosalla Tampere-Sääksjärvi toivoisin Hatanpään ja Lakalaivan lisäksi merkinnät Rantaperkiön ja Multisiltaan. Molemmissa kaupunginosissa oli paikallisjunaseisakkeet vuoteen 1988 asti. Rantaperkiöstä voisi tulla Vuoreksen/Pirkkalan ratikan ja lähijunan vaihtoterminaali: alueella on kaupunkirakentamispotentiaalia kohtuullisesti olemassaolevaa asunto-, työpaikka- ja opiskelupaikkamassaa.
 - o Tampere-Orivesi-radalla pitäisi mielestäni tutkia Tampereen osalta Hankkion lisäksi ainakin Järvensivun, Vuohenojan, Messukylän ja Vehmaisten lähijunaseisakkeet ja Kangasalan osalta ainakin Vatiala (OYK-työ käynnissä), Kangasalan asema ja Suinula.
 - o Myös ydinkaupunkiseudun ulkopuolella on paikkakuntia, joilla pysähtyminen olisi perusteltua tutkia. Noin 1-2 tunnin välein kulkeva taajamajunaliikenne pysähtyisi ainakin Sastamalan Kiiikassa ja Äetsässä ja Juupajoen Lyllyssä - ehkä myös Kylmäkosken asemalla. Ruotsissa on viimeisten vuosien aikana avattu uudelleen 1980-luvulla lakkautettuja rautatieasemia noin 500-2000 asukkaan kyliin ja taajamiin, joten taajamajunapysähdysten mitoituksena voisi Pirkanmaallakin pitää samaa asukas pohjaa, ainakin maakuntakaavassa:
<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Skane/Pagatag-nordost-och-Krosatag/>
 - o Myös Toijala-Valkeakoski-välin kiskobussiliikenteen potentiaali seutukunnallista pendelöintiä, asiointia ja kaukojunaliikenteen syöttöliikenteenä tulisi tutkia, ja esimerkkiä voi ottaa Ruotsin Krösätågetin linjasta Vetlanda-Nässjö (37 km).
 - o Koska Ylöjärven kaupunginvaltuusto on tehnyt päätöksen, jossa Ylöjärvelle suunnitellaan jatkossa raitiotietä lähijunan sijasta ja kaavaluonnoksissa on rautatien ja raitiotien leikkauspisteeseen merkitty kaukojuna-asemavaraus, tulisi Ylöjärvelle harkita uutta kaukojunaasemaa maakuntakaavassakin.
- 2. Tutkitaanko Tampereen läntiselle ratayhteydelle relevantteja vaihtoehtoja?
 - o Läntisellä ratayhteydellä ei voida korvata nykyisen radan yhteyteen toteutettavia investointeja. Lähiliikenteen laajamittainen kehittäminen edellyttää lisää ratakapasiteettia erityisesti ruuhkaisimmille tunneille ja tämä lisäkapasiteetti saadaan vain nykyisen radan yhteyteen toteutettavilla lisäraiteilla.

- Tutkitaan Tampereen läntisen ratayhteyden vaihtoehtona Tampereen keskustan alittavaa lähijunatunnelia. Hankkeella saavutettaisiin suurin osa läntisen ratayhteyden odotetuista hyödyistä, minkä lisäksi erityisesti Tampereen henkilöratapihan kapasiteettiongelmat poistuisivat. Tampereen kojoisessa Malmössä valmistui lähijunaliikenteen käyttämä Citytunnelin joulukuussa 2010.
- Tampereen citytunneli olisi samanhintainen hanke kuin läntinen ratayhteys ja toisi samat hyödyt lukuun ottamatta Tampereen ja Helsingin lentoasemien yhdistämistä (jonka hyödyt ovat kyseenalaisia ja toteutettavissa edullisemminkin, esim. Kehä II:n yhteydessä rakennettavalla Sääksjärvi-lentoasema-syöttöjunalla) ja Tampereen keskustan kautta kulkevan VAK-liikenteen riskien poistamista (jotka ovat marginaalisia). Lisäksi ratayhteys toteuttaisi hyötyjä, joita ei ole saatavissa läntisellä ratayhteydellä. Eikö siis citytunnelin mahdollisuudet vaihtoehtona läntiselle ratayhteydelle kannattaisi ainakin selvittää?
- Läntisen ratayhteyden kustannusarvioksi laskettiin vuonna 2011 laaditussa esiselvityksen tarkistuksessa 390 M€ (vuoden 2008 hintataso, ilman huomattavasti kalliimpaa järjestelyratapihan siirtoa). Vertailun vuoksi Helsingin keskustan alittavan, 8 km pitkän PISARA-radon kustannusarvio on 582 M€ (vuoden 2010 hintatasossa).
- Olettaen, että Tampereen "citytunneli" (tunnelin läntinen suuaukko Tipotiellä, itäiset suuaukot Viinikan liittymän ympäristössä) olisi pituudeltaan puolet Pesarasta eli 4 km, rata- ja tunnelikustannukset olisivat 104 miljoonaa euroa. Jos maanalaisia asemia olisi kolme (Pyynikintori, Keskustori, Rautatieasema) ja niiden hinta olisi Töölön ja Hakaniemen Pisara-asemien välimaastossa eli 75 M€ / kpl, asemakustannukset olisivat 225 M€. Yhteensä tunnelin hinta olisi siis 329 M€ + yhteiskustannukset 20 % = 395 M€, samaa luokkaa läntisen ratayhteyden kanssa.

5.5.3. Marja Rassi, ei mainittu kuntaa

- Pyydän ottamaan huomioon Kangasalan luonto ry:n antaman palautteen sekä Heikki Mäljän (Pälkäne) antaman palautteen, joissa on tärkeitä asioita huomioon otettaviksi.

5.5.4. Nimetön, ei mainittu kuntaa

- Kuntien tulee tehdä yhteistyötä maakuntakaavaa toteuttaessaan, jotta kuntarajan eri puolille ei toteuteta toisiaan haittaavaa toimintaa, kuten teollisuutta ja asutusta. Eri tarkoituksiin varatuille alueille pitää olla suojavyöhykkeet.



PIRKANMAA

Nalkalankatu 12, PL 76, 33201 Tampere
Puh. (03) 248 1111 (vaihde)
faksi (03) 248 1250
pirkanmaan.liitto@pirkanmaa.fi
www.pirkanmaa.fi

TEEMME MUUTOSTA YHDESSÄ

