

ETELÄ-PIRKANMAAN MAANKÄYTÖN RAKENNEVAIHTOEHDOT -RAPORTISTA
SAATU PALAUTE

Suunnittelija Piesanen:

Osana Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 valmistelua Etelä-Pirkanmaan kuntien, Pirkanmaan liiton ja Pöyry Finland Oy:n yhteistyönä tehtiin selvitys Etelä-Pirkanmaan maankäytön rakennevaihtoehdoista. Selvityksessä laadittiin Valkeakosken, Urjalan, Lempäälän ja Akaan kuntien alueelle kolme keskenään erilaista vaihtoehtoa alueen yhdyskuntarakenteen kasvusuunnista. Vaihtoehtojen avulla tarkasteltiin liikenteen, palvelujen ja työpaikkojen muodostamaa kokonaisuutta osana Pirkanmaata ja Helsinki–Hämeenlinna–Tampere -vyöhykettä. Vaihtoehdot olivat Tampereen kaupunkiseutua kohti suuntautuva ”Tampereelle”, HHT-vyöhykkeen tarjoamia mahdollisuuksia hyödyntävä ”HHT” ja alueen sisäisistä vahvuuksista ponnistava ”Etelä”. Selvitys tehtiin maakuntakaavan sekä kuntien yleiskaavojen valmistelun pohjaksi. Selvitystyön valmistelua esiteltiin maakuntahallitukselle kokouksissa 21.1.2013 ja 18.3.2013.

Työn tarkoituksena on ollut herättää keskustelua Etelä-Pirkanmaan yhteisestä näkemyksestä alueen kehittämiseksi. Selvitystyön yhteydessä järjestettiin kaksi yleisötilaisuutta, ja raportti oli yleisön nähtävillä 6.3.-27.3.2013 välisenä aikana kunnissa, Pirkanmaan liitossa, maakuntakaavan 2040 internetsivuilla sekä karttapalautejärjestelmässä. Palautteen jättäjiä pyydettiin arvioimaan asumisen, työpaikkojen, liikkumisen ja palveluiden kehittymistä tulevien 20–30 vuoden kuluessa. Myös alueen kunnilta pyydettiin selvityksestä kommentit.

Akaassa pidettyyn yleisötilaisuuteen osallistui n. 30 henkilöä ja Valkeakosken tilaisuuteen kahdeksan henkilöä. Kirjalliset kommentit saatiin Urjalan, Akaan ja Valkeakosken kunnilta sekä seitsemältä muulta osallistaholta. Näistä palautteista viisi tuli Valkeakoskelta ja yksi Akaasta. Yksi lähettäjä ei kertonut asuinpaikkaansa.

Tiivistelmä kuntien antamista kommentteista

Akaan kaupunkisuunnittelulautakunta toteaa lausunnossaan, että kaupungin näkökulmasta potentiaalisimmat ja realistisimmat vaihtoehdot alueen kehittämisestä on esitetty HHT- ja Tampereelle -vaihtoehdoissa. Akaassa sijaitseva raideliikenteen merkittävä solmukohta on Etelä-Pirkanmaalla tärkeä voimavara tulevaisuudessakin. Tampereen imussa tapahtuva kasvu on todennäköistä tulevaisuudessakin. HHT-mallissa esitetysti Helsinki–Hämeenlinna–Tampere -käytävä on merkittävä alueen kehitykselle: moottoritien merkitys ja potentiaali on suuri. HHT-mallissa tulisi vielä voimakkaammin nostaa esille työpaikka-alueiden kehittäminen Toijalan johtavan liittymän ympäristössä ”Akaan portissa” sekä Yritys-Konhon alueella. Nämä alueet liittyvät saumattomasti olevaan kaupunkirakenteeseen ja ovat erinomaisesti saavutettavissa myös kauempaa. Yritys-Konhon pistoraide pääratana mahdollistaa valtakunnallisesti merkittävän logistisen keskuksen kehittämisen. Pirkanmaan kilpailukyvyyn kannalta on jatkosuunnittelussa syytä huomioida myös yhteyden vahvistaminen länteen Turun satamaan.

Urjalan kunnanhallituksen antaman lausunnon mukaan kunta pitää onnistuneena menettelyä, jossa raportti laadittiin. Varsinkin liikenneyhteyksien ja niiden myötä muodostuvien yhdyskuntarakenteiden näkökulmasta tarkasteltava alue on keskeinen Pirkanmaan tulevaisuuden kannalta. Urjala pitää parhaimpina Etelä-vaihtoehdon pohjalle rakentuvaa tulevaisuutta, jossa alueen kuntakeskusten kehittäminen ja palvelut turvataan. Vaihtoehdon mukainen kehitys perustuu

pientalorakentamiseen, luonnonläheisyyteen, turvallisuuteen, pienyrittäjyyteen ja paikallisen yritystoiminnan suosimiseen.

Valkeakosken kaupunginhallituksen antamassa lausunnossa todetaan kaupungin pitävän hyvänä lähtökohtana maakuntakaavan tarkistukselle, että Etelä-Pirkanmaata on tarkasteltu strategisten maankäyttövaihtoehtojen avulla. Ansiokasta oli vaihtoehtojen pohjustus alueen lähtökohtien huolellisella tarkastelulla ja mahdollisten kehityksen moottoreiden tunnistaminen. Tausta-aineistoon ja lähtökohtiin liittyen halutaan tuoda esiin, että Valkeakosken kohdalla nykyisen maakuntakaavan osoittamat suunnittelualuevarannot on käytetty lähes kokonaan, ja yleiskaavoituksessa joudutaan osoittamaan maankäyttöä ns. valkoisille alueille. Raportin väestökehitystietoihin liittyen todetaan, että Valkeakosken väestökehitys on viime vuosina asetunut kasvu-uralle (1 % kasvu vuosittain), joten Tilastokeskuksen ennuste 0,5 % kasvusta 30 vuoden tarkastelujaksolla antaa väärän kuvan kaupungin tulevista haasteista. Valkeakoski pitää tärkeänä maakuntakaavan suunnittelussa ja maankäytön ohjauksessa asumisväljyyden kasvuun reagoimista: taajamien keskustoissa olevat palvelut ovat vaarassa asukkaiden vähentyessä. Tulee löytää keinoja, joilla keskustojen rakennetta voidaan tiivistää ja samalla uudistaa. Valkeakosken kannalta huomionarvoisena lähtökohtana olisi tullut tarkasteluissa huomioida myös Kanta-Hämeen maakuntakaavassa 3-tien varrelle Pirkanmaan rajalle saakka osoitetut huomattavat kehityspanokset ja työpaikka-alueet.

Valkeakoski pitää lähtökohdiltaan uskottavina vaihtoehtoina Tampereelle-mallia, jonka kehityksen moottorit ovat jo nykyisellään olemassa, ja HHT-mallia, joka vaatii toteutuakseen aktiivisia kehittämisspanoksia. HHT-vaihtoehdon toteutumista tulisi edistää maakuntakaavalla. Etelä-vaihtoehdon moottorit ovat hallintolähtöisiä ja vastakkaisia asukkaita ja elinkeinoelämän tarpeiden kanssa. Kokonaisuutena tarkasteltuna HHT-vaihtoehto tarjoaa seudun kehittämislle parhaat edellytykset, myös kun huomioidaan vaihtoehtojen toteutumiseen liittyvät riskit. HHT-vaihtoehdon mahdollistamana kehityskäytävä voi muodostua kokonaan työpaikkaomavaraiseksi, mikä pitäisi ostovoiman alueella ja tukisi palvelujen kehittämistä. Tuotannollinen toiminta muodostaa seudulla elinkeinoelämän perustan, vaikka palvelutyöpaikkojen osuus kasvaakin. Päinvastaisesti kuin itse vaihtoehdoissa on esitetty, tausta-aineisto osoittaa asiointiin ja työssäkäynnin suuntautuvan Akaasta Valkeakoskelle. Sujuvista yhteyksistä pohjoisen ja etelään johtuen Akaa ei ole Valkeakoskelle realistinen vaihtoehto asiointinissa, tavaraliikenteessä eikä julkisessa liikenteessä. Valkeakoskelta katsottuna houkuttelevin rautatieasema löytynee tulevaisuudessakin Tampereelta vaihtoehdoissa esitetyn Toijalan matkakeskuksen sijaan. Valkeakosken rata tulee pysymään tavaraliikenteen käytössä. Rautatieliikenteen merkitys korostuu vaihtoehdoissa liikaakin, minkä vuoksi Valkeakosken ja erityisesti 130-tien roolia HHT-käytävän osana ei ole täysin huomioitu. 130-tien kehityspotentiaali ja liikenteellinen merkitys tulee huomioida maakuntakaavan valmistelussa.

Tiivistelmä osallisten antamista kommentteista

Asuntoalueet tulevaisuudessa Etelä-Pirkanmaalla:

- Lempäälän Vanattarassa ja Laasonportissa asutus on jo levinnyt suunnitelmassa osoitettujen alueiden ulkopuolelle.
- Alueet tulee osoittaa alueille, joissa maaperä on sopivaa rakentamiseen. Viialassa asuntoalueita on osoitettu kaislikkoihin ja vesijättömaille.
- Tulevaisuudessa asuminen on keskitetympää energiatehokkuuden ja kunnallistekniikan hallitun rakentamisen vuoksi. Nykyisiä asuintaajamia tullaan tiivistämään siten, että lähikaupat ovat kävelyetäisyydellä ja siten myös ikääntyvien saavutettavissa.

- Asuminen tulee sijaitsemaan jatkossakin suurimmaksi osaksi pientalovaltaisilla omakotitaloalueilla kaupungeissa, taajamissa ja kylissä. Valkeakoskella asuinalueet suuntautuvat Kärjenniemen ja 130-tien tuntumaan, jos alue kehittyä Tampereen suuntaan. Asuinalueet tulee suunnitella suhteellisen väljiksi, jotta asumisviihtyisyys säilyy. Mikäli kehityksen suuntana on Tampere, tulee työpaikka-alueiden läheisyyteen ja väleihin osoittaa asuinalueita.

- Vanhankylän kyläyhdistys Valkeakoskelta näkee uhkana alueen asukkaiden näkemysten vastaisen kehityksen. Alueen asukastyytyväisyys on korkea, ja erityisesti arvostetaan sen maaseutumaisuutta, väljyyttä ja turvallisuutta. Merkittävää uutta asuinrakentamista ei haluta. Sen sijaan alue mahdollistaa merkittävän virkistyskäytön lisäämisen, jolla voidaan korvata Valkeakosken taajaman pohjoisosassa asuinrakentamiselle menetettyjä muita alueita. Alueen pelot soveltuvat viljelyyn. Alueen maaseutumaisuus on voimavara, jonka pohjalta aluetta tulee kehittää.

- Tulevaisuudessa asuinrakentaminen tulee suunnata jo olevien asuinalueiden tiivistämiseen ja kehittämiseen, mikä on taloudellisuuden ja ympäristön kannalta perustelua. Samalla vanhojen alueiden palvelurakenne voi kehittyä.

Palvelut tulevaisuudessa Etelä-Pirkanmaalla:

- Automarkettien aika on ohi - ihmiset arvostavat lähikauppaa.
- Tulevaisuudessa sosiaali- ja terveysterveystoimet ovat valtion rahoittamat ja hallinnoimat. Koulutuksen valtionosuudet on palautettu entiselleen. Yksityisiä sosiaali- ja terveysterveystoimia tuottavat paikalliset yrittäjät.
- Asiointi suuntautuu Toijalasta Valkeakoskelle, ei päivävastoin. Akaalaiset hakevat Valkeakoskelta palveluita, mm. aluesairaala, oppilaitokset.
- Palveluita, joita ei saada Valkeakoskelta, haetaan Tampereelta ja Lempäälästä. Ideaparkin alue kehittyä hyvin.
- Tulevaisuudessa alueen kehittyessä HHT-mallin mukaisesti valkeakoskiset hakevat päivittäistavarakaupan palvelut omasta kunnasta ja erikoistavarakaupan palvelut pääosin Tampereelta.

Työpaikat tulevaisuudessa Etelä-Pirkanmaalla:

- Työpaikkoja syntyy pieniin ja keskisuuriin yrityksiin. Kunnat ja yritykset suosivat hankinnoissaan paikallisuutta.
- Työpaikkojen kehittämiseen vaikuttavat kunnan aktiivisuus, toimiva kaavoitus ja uusien työpaikkojen synnyn tukeminen sekä liikenneyhteydet. Tulevaisuuden työpaikat lienevät pienissä ja keskisuurissa yrityksissä, kaupan alalla ja palveluissa. Valkeakoskelle on tulossa uusia työpaikkoja Jutikkalan työpaikka-alueelle.
- Tulevaisuudessa Valkeakoskella työpaikkaomavaraisuus on edelleen korkea ja Jutikkalan merkitys on korostunut. Moottoritien läheisyys tuo valtakunnallisesti toimivia yrityksiä ja työpaikkoja, erityisesti logistiikka-alalta. Uusia asuinalueita tulee kaavoittaa Valkeakoskella eteläpuolelle uusien työpaikka-alueiden läheisyyteen. HHT-vaihtoehdossa Tampereen merkitys työssäkäyntisuuntana eteläpirkanmaalaisille vähenee. Valkeakoskisten työssäkäynti suuntautuu oman kunnan ohella Akaaseen, Lempäälään ja Tampereelle.

Liikkuminen tulevaisuudessa Etelä-Pirkanmaalla:

- Ei ole paluuta pääasiassa juniin ja linja-autoliikenteeseen tukeutuvaan liikkumiseen. Yksityisautoilua voidaan hillitä liittämällä Moisio ja Kulju taas junaliikenteen piiriin.
- Kuntakeskusten kevyenliikenteen väylät ovat hyvin hoidetut. Turha autoilu ja liikenne ovat vähentyneet tiivistyneissä asuintaajamissa.

- Joukkoliikenteen runko perustuu rautatiehen, myös Valkeakoskella ja Urjalassa. Etelä-Pirkanmaalta on vaihdottomat lähijunayhteydet Tampereen kaupunkiseudun kuntiin.
- Realistista ei ole, että Valkeakoskelta liikuttaisiin Tampereen tai Hämeenlinnan suuntiin Toijalan kautta, sillä tämä lisää matkustusaikaa. Valkeakoskisille Lempäälä olisi luonnollisempi paikka nousta junaan.
- Nyt ja tulevaisuudessa työ- ja asiointimatkat suuntautuvat Valkeakoskelta enimmäkseen Tampereelle. Mikäli Tampereesta tulee suurkunta, sen vetovoima Valkeakoskelta katsottuna kasvaa entisestään. Valkeakosken eteläosista asioidaan ja pendelöidään myös Hämeenlinnan suuntaan.
- Matkat tehdään edelleen yksityisautoilla. Joukkoliikenteen suosio voi lisääntyä, jos se kehittyy joustavammaksi ja energian hinta nousee.
- Tulee huomioida 130-tien hyvä kapasiteetti: liikennemäärien ja joukkoliikenteen lisääntyessä tarvitaan ajoissa lisäkaistat.
- Parempitasoinen suora tieyhteys Lahdentieltä Pälkäneeltä Akaaseen Turun tielle saattaisi tuoda kehitystä tavaraliikenteeseen.
- Vanhankylän kyläyhdistys ry pitää ongelmallisena Tampere- ja HHT-mallien mukaista Valkeakosken laajentumista pohjoisen suuntaan mm. vaikeasti toteutettavissa olevien liikennejärjestelyjen vuoksi: katuverkostolta on vaikea toteuttaa rinnakkaisia väyliä seututielle 130. Kaikkiin malleihin sisältyneen Lotilan aluekeskuksen toteutuminen edellyttää Lotilan ympäröivien alueiden luonteen ja liikenneolojen merkittäviä muutoksia, mikä ei ole hyväksyttävää. Tulevia kasvusuuntia arvioitaessa tulee tukeutua olemassa olevaan ja toimivaan tieverkkoon. Valkeakosken kehityssuunnaksi nähdään kaupungin eteläpuoli, jossa on edellytyksiä aluekeskuksen synnylle. Liikenneolosuhteiltaan toimiva Vallon pientaloalue ympäristöineen on ideaalinen täydennysrakentamiselle ja palvelurakenteen ulottamiselle sinne. Myös Konhon-Metsäkansan alue on mahdollinen kehityssuunta, jonne voidaan toteuttaa verkottuminen ja palvelut yhdessä Akaan kanssa.
- Vanhakylän kyläyhdistyksen näkemys on, että vaikka Valkeakoskella väestö kasvaisikin ennustetusti, pohjoisen suuntaan laajenemisen vaatimien liikenneinvestointien investointiarvo on kohtuuton verrattuna saataviin liikennetehokkuus- ja aluekehitysodotuksiin. Valkeakoski säilynee jatkossakin asuinkuntana, jossa työpaikkaomavaraisuus on korkea, jolloin Tampere pysyy pääosin vain asiointikuntana.
- Tulevaisuudessa Etelä-Pirkanmaan kehityksen moottorina tulee olemaan Helsinki-Tampere -liikennekäytävän metropolimalli, joka vastaa HHT-mallia. Henkilö- ja tavaraliikenne kulkee moottoritien välityksellä. Kaupunkien välinen joukkoliikenne perustuu busseihin, juniin ja lähiliikennejuniin. Osa työ- ja asiointiliikenteestä tapahtuu henkilöautoilla. Junaliikenteen ja sujuvan liityntäliikenteen merkitys korostuu ja nykyisiä rautatieasemia tuleekin kehittää matkakakeskuksiksi. Tulevaisuudessa uusien asuinalueiden luonteva sijainti on asemanseuduilla. Pirkanmaalla työmatkoja pendelöiville Akaa ja Lempäälä ovat hyviä asuinpaikkoja.
- Paras ratkaisu syntyy HHT- ja Tampereelle -mallien yhdistelmästä. Lempäälässä lähijunan hyödyntäminen tulee maksimoida ja osoittaa asutus ja työpaikat tulevien seisakkeiden läheisyyteen. Muissa kunnissa HHT-malli on tasapainoisempi tukiessaan sisäistä ja seudun ulkopuolista pendelöintiä. Urjalan aseman junapysähdys tulee sisällyttää lopulliseen rakennesuunnitelmaan, samoin seisakkeet Turku-Tampere -taajamajunalle Kylmäkosken asemalle ja Sotkian kylään. Malleista puuttui Toijala-Valkeakoski -radan hyödyntäminen henkilöliikenteeseen. Kerran tunnissa liikennöivä kiskobussi palvelisi alueen sisäistä pendelöintiä ja syöttäisi kaukojunia. Väliseisakkeet olisivat Konhossa, Metsäkansassa, Kärjenniemessä ja mahdollisesti Varsanhännässä. Valkeakosken asemasta kehitettäisiin joukkoliikenneterminaali, josta synkronoidulla bussiyhteydellä liikennöitäisiin mm. Lotilan kampukselle ja ydinkeskustaan. Kiskobussi ja bussi kuuluisivat Pirkanmaan integroituun lippujärjestelmään. Tarjontaa täydentäisi Lotilan kautta kulkeva Toijala-Valkeakoski -bussiyhteys.



Muuta huomioitavaa:

- Maankäytön suunnitelmissa tulee huomioida myös jäte, energia, maa-ainesten otto, kuljetus ja jalostaminen. Kaivosteollisuuden liikenne ja maankäyttö tulee huomioida kuin myös tuulipuistot ja mahdolliset aurinkoenergiapuistot.

Palaute on kokonaisuudessaan nähtävissä maakuntahallituksen kokouksessa.

Maakuntakaavoitusjohtaja Laakkonen-Pöntys esittelee asiaa kokouksessa.

Päätösesitys. Maakuntajohtaja Halme:

Maakuntahallitus päättää

käydä keskustelun saadusta palautteesta

ja

merkitä palautteen tiedoksi. Palaute huomioidaan maakuntakaavan maankäyttövaihtoehtoja tehtäessä sekä maakuntakaavaluonnosta valmisteltaessa.

Päätös. Päätösesitys hyväksyttiin.

Lisätietoja: Maakuntakaavoitusjohtaja Karoliina Laakkonen-Pöntys, p. 03 248 1230,
karoliina.laakkonen-pontys@pirkanmaa.fi