

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2017 - 2021

Kaavaehdotus nähtävillä 14.1.–15.2.2021

Saadut muistutukset, 11 kpl

[REDACTED]

1. Toivion Omakotiyhdistys ry / [REDACTED]
2. [REDACTED]
3. As Oy Tampereen Järvi-Sarvis, hallitus
4. Hervanta-Seura ry ym. / [REDACTED]
5. Hiedanrannan Kehitys Oy / [REDACTED]
6. Messukylän omakotiyhdistys ry / [REDACTED]
7. Petsamon omakotiyhdistys ry / [REDACTED]
8. Suomen Yliopistokiinteistöt Oy / [REDACTED]
9. Tampereen polkupyöräilijät ry / [REDACTED]
10. [REDACTED]
11. [REDACTED]

Tampereen kaupunki Yleiskaavoitus 7.4.2021

Tämä pdf ei ole saavutettava. Muistutukset ovat ulkopuolisten tahojen tuottamaa sisältöä, jota ei ole voitu muokata saavutettavuusvaatimusten mukaisiksi.

Tampereen kaupunki
Kirjaamo
PL 487
330101 Tampere
kirjaamo@tampere.fi

Tampereen kantakaupungin osayleiskaava diaarinumero TRE:863/10.02.03/2018.

Yhdyskuntarakenne-kartalla (kartat 1/4) on esitetty pääkokoojakadun yhteystarve Päärinmaan läpi välillä Multisilta – Sarankulma pääradan ja Pirkkalan rajan (Toivion luontohelmen) väliseen kapeaan tilaan. Varausmerkintä lienee vanha jäännös, sillä Päärinmaan yritysalueen asemakaavatyö on vuosia sitten keskeytetty, kun todettiin alueen monien luontoarvojen jättäessä rakentamiskelpoisen alueen taloudellisestikin kannattamattoman pieneksi. Nyt vaiheyleisehdotuksessa ei Päärinmaalle enää uutta maankäyttöä esitetäkään ja sinne on merkitty ”ohjeellinen ekologinen yhteys”.

Kokoojakatu ilman maankäyttöä on tarpeeton, eikä sellaiselle läpikulkukadullekaan Multisillan asuinalueen ja Sarankulman teollisuusalueen välille ole tarvetta tai perusteita. Katu tarkoittaisi vääjäämättä myös merkittäviä kielteisiä ympäristövaikutuksia, eikä vähiten Päärinkosken luonnonsuojelun alueen kohdalla, missä asemakaavaehdotuksessa tutkittu ja nyt vaiheyleiskaavaehdotuksessa esitetty katulinjaus rikkoisi hienon miljööni, maiseman ja virkistysarvot perusteellisesti ja lopullisesti.

Toivion Omakotiyhdistyksen vaatimus: Poistetaan Päärinmaan katuvarausmerkintä kartalta.

Pirkkalassa 10.2.2021


Toivion Omakotiyhdistys ry


toivionomakotiyhdistys@gmail.com

Kommentteja ja muistutuksia Tampereen kantakaupungin nähtävänä olevaan vaiheyleiskaavaehdotukseen.

Kaupunki varautuu yleiskaavalla kaupungin kasvuun. Asukasmäärän kasvaessa myös liikenteen välityskyvyn tulee kasvaa. Taloudellisesti kestävä kasvun edellytyksenä on, että yleiskaavassa on riittävästi työpaikka-aluevarauksia, jotka ovat liikenteellisesti hyvin saavutettavissa. Raitiotie- ja lähijunaliikenteen potentiaalin täysimääräinen hyödyntäminen edellyttää mm. riittävää määrää tarveperusteisesti sijoitettuja seisakkeita.

Raitiotie- ja lähijunapohjainen henkilöliikenne

Raitiotien- ja lähijunapohjaisen henkilöliikenteen osalta maankäytöltään kehittyvinä asemaseutuina esitetään edelleen Tesoma, Hiedanranta ja Lakalaiva. Uusina, ohjeellisina lähijuna-asemina esitetään Kalkku, Rantaperkiö sekä Kaakkois-Tampereelta Messukylä, Hankkio, ja Vehmainen sekä tutkittavana Vuohenojan asema.

Seutuyhteistyön kannalta on tärkeää, että raidepohjaisen liikenteen suunnittelu- ja kehittämisalueet ulottuvat yli kuntarajojen. Tämä turvaa myös raideliikenteen potentiaalin parhaan mahdollisen hyödyntämisen. Lähijunaseisakkeiden lisäksi suunnitteluun tulee sisällyttää ratikan seudullinen laajentuminen, muun joukkoliikenteen vaihtotermiinaalit ja -pysäkit sekä raide- ja muun liikenteen joustava niveltäminen toisiinsa.

Muut liikennemuodot

Alueilla, joilla raidepohjaista julkista liikennettä ei voida järjestää, tulee kiinnittää huomiota muiden liikennemuotojen välityskykyyn ja sen kasvutarpeisiin tulevaisuudessa. Väylien mahdollinen tulevaisuuden leventämistarve tulee ottaa huomioon rakennusten sijoittelussa. Esimerkiksi Messukyläntien suunnalle suunniteltu asukasmäärän kasvu edellyttää mieluummin kadun leventämistä kuin kaventamista kaikkien tietä käyttävien liikennemuotojen turvallisuuden takaamiseksi.

Liityntäpysäköintipaikkojen sijoittelun, niiden jatkoyhteyksien sekä pyöräliikenteen pääreitistön tulee tukea kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattamistavoitetta. Joukkoliikenteen laatukäytävien pitäminen entisellään on kannatettava asia.

Tampere 12.2.2021



Muistutus Kantakaupungin vaiheyleiskaavaehdotuksesta diaarinumero TRE:863/10.02.03/2018.

kirjaamo@tampere.fi

tiedoksi: pirkanmaan.liitto@pirkanmaa.fi

kirjaamo.pirkanmaa@ely-keskus.fi

Muistuttaja: As Oy Tampereen Järvi-Sarvis, Hatanpäänkatu 9, 33900 Tampere

Kiinnitämme tässä muistutuksessa huomiota mm. seuraaviin seikkoihin:

- Yleiskaavatilanteen sekavuus ja kuulemisen puutteellisuudet ja niihin liittyvä tosiasiallisten vaikutusmahdollisuuksien merkittävä heikentyminen
- Vaiheyleiskaavan puutteet selvitysten ja vaikutusten arvioinnin osalta
- VAK-ratapihan alueen suuronnettomuusriski
- Pyhäjärven suunnitellut laajat täytöt
- Virkistys- ja vapaa-ajanpalveluiden riittävyys ja laajuus sekä sijainti Hatanpäällä
- Kevyen liikenteen yhteydet Hatanpäältä keskustan suuntaan

Yhtiömme As Oy Tampereen Järvi-Sarvis on jättänyt huomautuksen yleiskaavasta jo sen luonnosvaiheessa. Jo tällöin olemme kiinnittäneet huomiota yleiskaavatilanteen sekavuuteen ja nähtävillä olevan materiaalin heikkoon luettavuuteen. Myös viranomaislausunnoissa on kiinnitetty huomiota kaavakartan käytettävyyden ja selkeyden sekä kaava-aineiston ymmärrettävyyden lisäämisen tarpeeseen. Tarvetta mm. verkosta löytyvän karttamateriaalin ym. selkeyteen lisää paitsi kaavan laadinta vaiheyleiskaavana myös meneillään oleva koronapandemia. Yhtiömme katsoo, että kaavoitusmenettely ei näiltä osin täytä maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n vaatimuksia riittävästä vuorovaikutusmenettelystä eivätkä osallisten tosiasialliset mahdollisuudet arvioida kaavoituksen vaikutuksia toteudu. Yhtiömme osallistumisen kannalta vaikutusmahdollisuksiamme on lisäksi heikentänyt osayleiskaavatyössä tapahtunut muutos, josta kaavaselostuksessa todetaan seuraavaa: ”Kaupunginhallitus päätti 11.11.2019 kokouksessaan, että tammikuussa 2019 lainvoiman saanutta keskustan strategista osayleiskaavaa ei liitetä kantakaupungin yleiskaavan kokonaisuuteen, ainoastaan osayleiskaavassa ratkaisematta jäänyt Viinikanlahden selvitysalue liitetään kantakaupungin yleiskaavaan.” Nyt laadittavana olevan kantakaupungin vaiheyleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivätty 5.3.2018 ja se on tarkistettu ehdotusvaiheessa 16.12.2020. Tarkistetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei kuitenkaan mainita keskustan strategista osayleiskaavaa ja sen osittaista mukaan ottamista ollenkaan. Lisäksi osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei selkeästi käy ilmi suunnittelun kohteena oleva alue. Pidämme tätä osaltamme ja koko Hatanpään alueen maanomistajien ja muiden osallisten kannalta erittäin merkittävänä puutteena ja pidämme tarpeellisena asian korjaamista osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan sekä tarkistetun kaavaehdotuksen uudelleen nähtävillä asettamista.

Jo luonnosvaiheessa yhtiömme on esittänyt, että voimassa olevan keskustan strategisen yleiskaavan selvitysalue Hatanpäällä tulisi säilyttää selvitysalueena myös nyt laadittavana olevassa yleiskaavassa, kunnes VAK-ratapiha-alueen suuronnettomuusriskin aiheuttavat toiminnot siirretään muualle eikä alueen käyttöönottoon tähtäviä toimia (mm. asemakaavoitusta) tule sitä ennen käynnistää. Uudistamme tämän näkemyksemme ja toteamme, että näkemyksemme mukaan yleiskaavaehdotuksen ”etelään laajentuvan

ydinkeskustan c-4” – varaus edellyttäisi tarkempia selvityksiä mm. edellä mainitun suuronnettomuusriskin, maaperän pilaantumisen, melun ja värinän sekä Pyhäjärven suunniteltujen laajojen täyttöjen osalta ja että ensisijaisesti Hatanpään alue tulisi säilyttää selvitysalueena. Yhtiömme toteaa, että valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaan suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista. **Pidämme yleiskaavaehdotuksen mukaisia laajoja täyttöjä myös yhdyskuntarakenteen ekologisen kestävyyskannalta arveluttavina.**

Pidämme yleiskaavaehdotuksen mukaista Hatanpäälle merkittävää kokonaissuunnitelman tarvealuetta liian suppeana ja näemme, että sen tulisi käsittää koko Hatanpään alue (c-4). Näemme, että tämän kokonaisvaltaisen suunnittelun tulisi tapahtua maankäyttö- ja rakennuslain mukaisella kaavalla, ensisijaisesti riittävän laajalla tarkemmalla osayleiskaavalla riittävä vaikutusten arviointi ja vuorovaikutus huomioon ottaen.

Emme pidä nähtävillä olevaa yleiskaavaa tarkkuudeltaan riittävänä ohjaamaan suoraan asemakaavoitusta Hatanpään alueella. **Pidämme ohjausvaikutuksen kannalta huonoina myös kaavaehdotuksen lukuisia ”ohjeellisia” merkintöjä** ja näemme, että merkinnät tulee selvytyden vuoksi esittää siten, ettei niiden toteutuminen jää epäselväksi. Varausten sijoittuminen toki tarkentuu viimeistään asemakaavoituksessa.

Yhtiömme kiinnittää huomiota myös virkistykseen ja vapaa-ajanpalveluille soveltuvien alueiden laatuun ja riittävyteen. Alueelle on haettu kansallisen kaupunkipuiston statusta, joka omalta osaltaan korostaa tarvetta laadukkaaseen toteutukseen, jonka tulee ilmetä myös kaavamääräyksistä. Katsomme, että yleiskaavaehdotus ei näiltä osin riittävästi ohjaa asemakaavoitusta, etenkin jos yleiskaava jää suoraan asemakaavoitusta ohjaavaksi ainoaksi yleiskaavaksi. Nähdäksemme asumista tai muuta täydennysrakentamista ei tule osoittaa jo asemakaavoitetuille viheralueille, joiden säilyminen tulee yleiskaavassa turvata. Hatanpään alue kuuluu maakuntakaavan Pyhäjärven ympäristön kehittämissuositukseen (kk4), jolla merkinnällä osoitetaan Tampereen ydinkaupunkiseudulla Pyhäjärven kytkeytyvä kaupunkimaisen asumisen ja virkistykseen soveltuva vyöhyke. Nähdäksemme vyöhykettä koskeva maakuntakaavan suositus (alla) ei vielä riittävästi näy yleiskaavaehdotuksessa.

Kehittämissuositus:

Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edistää järvinäkymiä hyödyntäviä ratkaisuja ja laadukasta rakentamista, yleisessä käytössä olevan rantavyöhykkeen säilymistä ja toteutumista sekä sujuvaa ja esteetöntä liikkumista alueella. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen. Alueen maankäyttöä tulee kehittää yhtenäisenä kokonaisuutena tiiviissä yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa.

Hatanpään alueelle on merkitty ohjeellinen uusi tai kehitettävä pienvene- tai lauttasatama, jonka sijainti poikkeaa nykyisestä pienvenesatama-alueesta. Näkemyksemme mukaan pienvenesatamaa tulee ensisijaisesti kehittää sen nykyisellä paikalla (soutukeskus). Mikäli paikka halutaan siirtää nykyisestä koilliseen päin, esitämme, että yleiskaavaan soukkeskuksen kohdalle varattaisiin uuden uimarannan paikka. Tämä varaus noudattaisi myös Viinikanrannan alueella pidetyn kansainvälisen ideakilpailun voittajaehdotuksen näkemystä ja toimisi luontevana jatkeena Hatanpään kartanon alueen virkistyskäytölle. Kyseinen kansainvälinen ideakilpailu on mainittu yleiskaavan lähtökohdissa. Nähdäksemme Hatanpään alueelle on suunnitteilla merkittävä määrä uutta asuinrakentamista alueella jo olevan lisäksi ja tälle asutukselle tulee varata riittävät virkistys- ja vapaa-ajanpalvelut. **Yhtiömme pitää perusteltuna varata soukkeskuksen alue nykyisen asemakaavan (YU) mukaisesti yleiseen käyttötarkoitukseen ja ainoastaan matalan rakentamisen mahdollistavaksi**, mikä edistää myös yhtiömme näköalojen säilymistä. Näköaloja huonontamaan ja etäisyyttä Pyhäjärven rantaan tulee lisäämään jo äskettäin asemakaavoitettu uusi täytettävä puistoalue (Pehkiönranta). Mahdollisia uusia heikennyksiä pidämme yhtiömme kannalta kohtuuttomina.

Yhtiömme kiinnittää huomiota myös alueen kevyen liikenteen yhteyksiin keskustan suuntaan. Näkemyksemme mukaan keskustan strategisessa osayleiskaavassa oleva jalankulun yhteystarvetta koskeva merkintä Hatanpään soutukeskuksen kohdalta pohjoiseen Ratinanniemeen päin tulee sisällyttää myös nyt esillä olevaan yleiskaavaehdotukseen. Tämä ei kuitenkaan korvaa myös rantaa myöten kulkevan sujuvan kevyen liikenteen reitin tarvetta. Yleiskaavan tulee varmistaa molempien toteutuminen. Yhtiömme toteaa, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen kuuluu myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisen tehokkaan liikennejärjestelmän kokonaisuuteen.

Hatanpään ranta-aluetta koskee merkintä ”ohjeellinen viherverkoston yhteystarvealue”. Toistamme tässä jo edellä todetun näkemyksemme ohjeellisista merkinnöistä. Näemme merkinnän sinänsä hyvänä, mutta mielestämme se tulee esittää sitovampana jättäen pois sana ”ohjeellinen”. Pidämme tärkeänä paitsi virkistysyhteyden säilymistä, myös ekologisen yhteyden säilymistä ja kehittämistä.

Kaavaselostuksen osalta pidämme puutteena, ettei siinä näyttäisi olevan ollenkaan arvioitu kaavan vaikutuksia suhteessa maakuntakaavaan, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin eikä Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaan 2040. Nämä on kylläkin mainittu selostuksen lopussa kaavan lähtökohtina, mikä ei vaikuta mitenkään loogiselta ratkaisulta, mikäli vaikutuksia näihin ei aiota arvioida. Nähdäksemme kaavaselostuksesta puuttuu myös selvitys siitä, mikä on vaiheyleiskaavan suhde keskustan strategiseen osayleiskaavaan.

Liitämme osaksi tätä muistutusta myös luonnosvaiheessa tekemämme huomautuksen (päivätty 22.3.2020), johon tässä muistutuksessa on viitattu ja johon emme kaikilta osin löytäneet vastineita luonnosvaiheen palauteraportista. **Pyydämme saada vastineen kaikkiin tässä muistutuksessa esittämiimme kohtiin ja pyydämme myös ilmoittamaan kaavan hyväksymispäätöksestä alla mainitulla osoitteella.**

Tampereella 14. 02. 2021

As Oy Tampereen Järvi-Sarvis, hallitus, Hatanpääkatu 9, 33900 Tampere

sähköposti: [REDACTED]

22.3.2020

Palautetta Kantakaupungin yleiskaavaluonnoksesta diaarinumero
TRE:863/10.02.03/2018.

kirjaamo@tamper.fi

Tiedoksi: Pirkanmaan liitto

Maakuntakaavasta ja sen ohjausvaikutuksesta

Maankäyttö- ja rakennuslain 32 §:n mukaan maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa. Näkemyksemme mukaan tämä maakuntakaavan ohjausvaikutus ei yleiskaavaluonnoksessa toteudu riittävällä tavalla. Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 yleismääräyksen mukaan taajamien rakentamattomat ranta-alueet tulee säilyttää pääsääntöisesti rakentamattomina ja varata yksityiskohtaisemmassa kaavoituksessa yleiseen virkistyskäyttöön. Nähdäksemme Hatanpään Arboretumin ja Viinikanojan välinen puistoalue tulee siten säilyttää virkistyskäytössä. Ko. ranta-alueelle on maakuntakaavassa merkitty myös viheryhteys, jolla on erityistä merkitystä alueellisen virkistysverkon ja/tai ekologisten yhteyksien kannalta. Viheryhteyttä koskee seuraava maakuntakaavan suunnittelumääräys:

Suunnittelumääräys:

Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee määrittää viheryhteyden tarkempi sijainti sekä varmistaa maastokäytävän riittävä leveys, jotta seudullisten viheralueiden ja ulkoilureittien muodostama verkosto voidaan toteuttaa riittävän yhtenäisenä kokonaisuutena.

Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota ympäristön laatuun, alueen ominaisuuksiin ekologisen verkoston osana sekä merkityksen luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Lisäksi yleiskaavan laadinnassa tulee ottaa huomioon maakuntakaavan määräykset kulttuuriympäristön, maiseman ja luontoarvojen säilymisen erityisestä huomioon ottamisesta.

Hatanpään alue kuuluu Pirkanmaan maakuntakaavassa Pyhäjärven ympäristön kehittämisvyöhykkeeseen, jolla merkinnällä osoitetaan Tampereen ydinkaupunkiseudulla Pyhäjärveen kytkeytyvä kaupunkimaisen asumisen ja virkistysalueen laatualue. Sitä koskee seuraava maakuntakaavan kehittämissuositus:

Kehittämissuositus:

Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee edistää järvinäkymiä hyödyntäviä ratkaisuja ja laadukasta rakentamista, yleisessä käytössä olevan rantavyöhykkeen säilymistä ja toteutumista sekä sujuvaa ja esteetöntä liikkumista alueella. Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen. Alueen maankäyttöä tulee kehittää yhtenäisenä kokonaisuutena tiiviissä yhteistyössä kuntien ja muiden viranomaisten kanssa.

Yleiskaavan suunnittelussa tulee käsittääksemme ottaa huomioon myös nykyisen asutuksen järvinäkymät. Suosituksessa kiinnitetään huomiota myös yleisessä käytössä olevan rantavyöhykkeen säilymiseen.

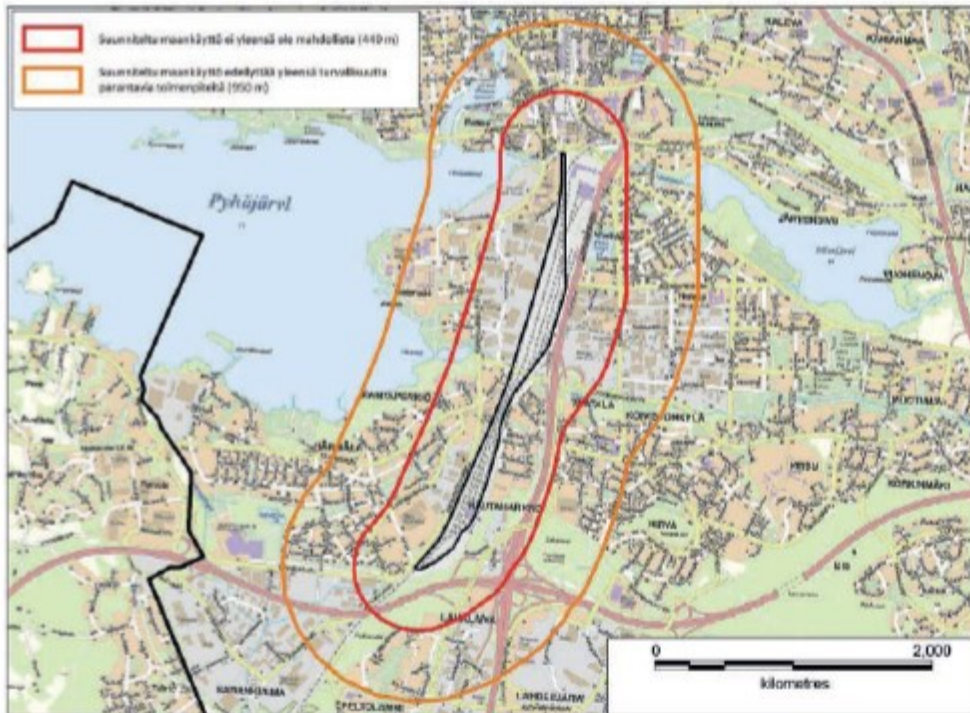
Huomautamme myös, että maakuntakaavan VAK-ratapihaa koskeva merkintä tulee ottaa suunnittelussa huomioon. Vaarallisten aineiden kuljetustoiminnot ratapihalla aiheuttavat suuronnettomuusriskin eikä uusien asuinalueiden ja palveluiden sijoittaminen ratapihan riskivyöhykkeelle ole mahdollista.

Alempana on ote maakuntakaavan kaavaselostuksesta (kuva 42). Nähdäksemme nykyisen keskustan strategisen yleiskaavan selvitysalue Hatanpäällä tulisi säilyttää selvitysalueena myös nyt suunnitteilla

22.3.2020

olevassa yleiskaavassa, kunnes suuronnettomuusrisikin aiheuttavat toiminnot siirretään muualle eikä alueen käyttöönottoon tähtääviä toimia (mm. asemakaavoitusta) tule sitä ennen käynnistää.

Maakuntakaavan merkintä tiiviistä joukkoliikennevyöhykkeestä edellyttäisi nähdäksemme myös ratikan käyttöönoton varmistumista alueella.



Kuva 42. VAK-ratapihan huomiointivyöhykkeet Tampereen keskustan eteläpuolella (Gaia Consulting, 2013). (ote Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 selostuksesta)

Yleiskaavatilanteesta

Nykyinen yleiskaavatilanne alueella on useine yleiskaavoineen sekava ja vaikeuttaa kannanottoa yleiskaavaluonnokseen. Keskustan strateginen osayleiskaava muodostaa aukon suunnittelualueen keskeisimpään osaan. Nähtävillä olevien karttojen luettavuus on heikkoa ja kaavaselostus koostuu irrallisista palasista. Keskustan strategisen yleiskaavan (Hatanpään Arboretumin ja Viinikanojan välinen) selvitysalue on liitetty tähän yleiskaavahankkeeseen vasta yleiskaavan valmistelun ollessa jo pitkällä ja siitä tiedottaminen on ollut heikkoa.

Yhtiömme osalta pidämme kohtuuttomana myös yhtiöllemme oleellisen asemakaavahankkeen (kaava 8755) ja siihen liittyvän arkkitehtuurikilpailun kommentointia samanaikaisesti. Katsomme myös, että kyseinen asemakaavahanke on käynnistetty vailla riittävää yleiskaavallista ohjausta ja sen mukanaan tuomaa kokonaisnäkemystä ja tarpeellisia selvityksiä.

22.3.2020

Yleiskaavaluonnoksesta

Nähdäksemme suunnittelutarkkuus on keskusta-alueelle ja sen laajentamiselle varsin yleispiirteinen. Myös selvitykset vaikuttavat toistaiseksi riittämättömiltä. Suunniteltu rannan täyttämislajuuus Hatanpäällä jää epäselväksi ja rannan täytön vaikutukset pitäisi tutkia. Maaperän ja vesialueiden pilaantuneisuutta tulisi selvittää. Myös lisäraidetarpeet vaativat tarkempaa selvittämistä ja melu- ja värinävaikutusten huomioon ottamista.

Näkemyksemme mukaan keskuspuistoverkoston tulisi ulottua Hatanpään arboretumiin saakka ja varmistaa sen ekologiset yhteydet samoin kuin siihen liittyvät virkistys-, maisema- ja kulttuuriarvot. Mikäli alueelle suunniteltu massiivinen rakentaminen toteutuisi, tulisi myös uudelle asutukselle varata riittävästi korkeatasoista virkistysaluetta, jolloin rannan nykyinen puistoalue on tarpeen säilyttää ja sitä kehittää. Pienvenesatama tulee säilyttää nykyisellä paikallaan ja sen kehittämismahdollisuudet turvata. Hatanpään ranta-alue on suunniteltu osaksi kansallista kaupunkipuistoa, jolloin em. asioiden huomioon ottaminen korostuu entisestään.

Jo edellä olemme todenneet, että Hatanpään Arboretumin ja Viinikanojan välisen alueen suunnittelu on ristiriidassa VAK-ratapihan kanssa. Alue tulee nähdäksemme suunnitella kokonaisuutena eikä se ole mahdollista ennen VAK-ratapihan siirtoa. Tämän hetken valtiolle ja kunnille kasaantuvien merkittävien talousongelmien valossa VAK-ratapihan mahdollinen siirto siirtynee pitkälle tulevaisuuteen.

Yleiskaavaluonnoksessa alueelle on merkitty myös korkeaan rakentamiseen soveltuva vyöhykettä, joka tarkoittaisi erityisen tehokasta rakentamista ja ennen VAK-ratapihan siirtoa mm. ongelmia mahdollisten evakuoitien kannalta. Näemme kyseisen vyöhykkeen Hatanpäällä sinänsä sijainniltaan hyvänä, mutta näemme, että kyseinen korkean rakentamisen vyöhykkeen osa tulee jättää tässä vaiheessa selvitysalueeksi osana nykyisen Hatanpään Arboretumin ja Viinikanojan välisen alueen laajempaa kokonaisuutta. Nykyisen keskuspuhdistamon alueen koko potentiaali voidaan nähdäksemme hyödyntää vasta pidemmällä aikavälillä. Näemme tämän potentiaalın erittäin suureksi koko kaupungin vetovoiman ja asukkaiden viihtyvyyden kannalta. Tampere tarvitsee hyviä kehittämiskohteita myös tulevaisuudessa.

Tampereella 22.3.2020

As. Oy Tampereen Järvi-Sarvis hallitus, Hatanpääkatu 9

Hervanta-Seura ry ym.

[REDACTED]

Tampereen kaupunki
Kirjaamo
Yhdyskuntalautakunta
PL 487
33101 Tampere

Ilmoitus **Aamulehti : 14.01. 2021**
Pvm **15.02.2021**
Aihe: **Kantakaupungin yleiskaava - ehdotus**
Dnro **TRE:863/10.02.03/2018**
Nähtävillä: **14.1 – 15.2.2021**

Asia **Muistutus / Asiakirjapyyntö**
15.02.2021

Osalliset: **Hervanta-Seura ry, Tampere**
Messukylän kalastuskunta, Tampere
Tampereen rakennussuojeluseura ry, Tampere
Höytämöjärvi-yhdistys ry, Lempäälä
Suomen Maankäytön seura, Tampere
Suomen Ympäristökamari, Tampere
Pirkanmaan liito-oravayhdistys, Tampere

Asiamies: [REDACTED]

Täten ilmoittautuneina osallisina tuomme julki muistutuksemme palautteena aikavälillä 14.1. - 15.2.2021 mennessä nähtävillä olevasta Tampereen kantakaupungin yleiskaavasta seuraavin esityksin, jotka vaadimme otettaviksi kaavoitukseen muutoksin, parannuksin sekä poistoin ennen yleiskaavaehdotuksen hyväksyntää kaupunginvaltuustossa.

Pienvesien vedenlaadun turvaaminen valuma-alueiden rakentamista minimoimalla

Pirkkalan kalatalousalueeseen kuuluvalla Messukylän kalastuskunnan alueella on suuriin järviin verraten pienehköjä vesialtaita, jotka ovat riippuvaisia valuma-alueittensa vedenlaadusta. Massiivinen ruuhkarakentaminen näiden valuma-alueilla on katastrofaalista.

Toteamme, että esimerkkinä tilanteen vaarantumisesta on Kokemäenjoen vesistön vesiensuojeluyhdistyksen suorittama myrkyllisen sinilevän Särki- ja Hervantajärvien vesinäytteiden mikroskopointituloksena useina menneinä vuosina. Sama ilmiö on toistunut pitkään 2000-luvulla.

Vastustamme valuma-alueille kaavoitettuja massiivisia rakennusalueita.

Raitiotien kaavoittaminen vakava virhe

Mitä tulee kaupunkirakenteen ratkaisuihin katsomme, että voimakkaasti ajettu Tampereen ratikka ei ole oikea tapa hoitaa joukkoliikennettä yhdellä osuudella Hervantajärven ja Lentävänniemen välillä. Sitoutuminen tähän tarkoittaa ratikkakiskojen vetämistä Linnainmaalle, Vuorekseen, Härmälään jne, josta muodostuu yli miljardin euron jäykkä liikennejärjestelmä kaupunkialueelle ja jopa naapurikuntiin, jota ei ole suunniteltu kiskoliikenteelle. Tampereella ei ole sellaiseen koskaan varaa.

Valtion Rautatiet on erityisesti Karjaalla tapahtuneen kisko- ja maantieliikenteen onnettomuuden jälkeen korostanut pyrkimystä eritasoristeyksiin. Tampereen ratikkaradan varrella on ainakin kolmisenkymmentä tasoristeyttä, joista jotkut jo koeajovaiheessa ovat osoittautuneet onnettomuusherkeiksi. Tämä osoittaa miten huonosti suunnitelluksi raitioliikenne tulee muodostumaan, kun liikenne - ikävä kyllä - aloittaa toimintansa.

Jotta vakavilta onnettomuuksilta vältyttäisiin tulee korjaustoimet aloittaa välittömästi kaavoittamalla eritasoristeykset kaikkiin vaaranpaikkoihin.

Nyt on korkea aika ottaa järki käyttöön, eikä tuhota Tampereen keskustan talouselämää ja liikennettä, saati ajaa Tampereen kaupunkia asukkaineen vararikoon. On otettava käyttöön ratikkahankkeen keskeyttäminen ja purkaminen, joka estäisi myös jättimäisen vaaliraha-automaatin jatkamisen.

Ratikkahanke, jonka väylästä on todella huterasti suunniteltu tulee lopettaa välittömästi ja poistaa yleiskaavasta. Muun muassa ratikkavarikon sijoittaminen äärimmäiseen kohtaan kaakkoon luontoarvoiltaan korkeatasoiselle ja elinolosuhteiltaan lajeille välttämättömään sijaintiin on raskas virhe. Varikolle paljon keskeisempi paikka olisi, jos sellaiseen olisi tarvetta, on lidesjärven ja Nekalan välinen rakentamaton alue.

Tampereen liikennesuunnittelussa tulee palata sähkö- ja kaasukäyttöisiin bussiliikennöintitapoihin, ja laajentaa nykyisiä ajoratoja niiden edellyttämillä joustoratkaisuilla.

Ratikkaratkaisun kannattavuutta pyritään lisäämään ruuhkarakentamisella. Jo nyt on näkyvissä naisvankila-arkkitehtuurin lisääntyminen ratikkaradan varrella.

Kun vielä tähän lisätään koppiasuntojen suunnittelu, kehittyä sellivaikutelma rakennusten sisällä. Tällaista ei tule yleiskaavoituksella edistää.

Kiikkisten salmen tunneli järkiratkaisu

Tampereen maankäytön olennainen kehitystoimenpide on Kiikkisten salmen ja Teiskon tien välisen tunnelin kaavoittaminen. Se on paljon tärkeämpi kuin nykyinen Rantaväylän tunneli olisi koskaan ollut. Tällä tavalla melko läheltä keskustaa löytyisi rakennusmaata loputtomiin, ja samalla lunastettaisiin Aitolahden – Teiskon liitoksissa tehdyt lupaukset.

Tunnelin eteläisen suuaukon liittymä Teiskon tiellä on näytettävä yleiskaavoituksessa.

Vaitinaron/Hiedanrannan louhesaarien kieltäminen yleiskaavassa

Tampereen kaupunki on hakenut pariin otteeseen täyttölupaa Vaitinaron ja Hiedanrannan edustalta. Tarkoitukseen on varastoitu jättimäinen vuori louhetta valmiiksi upotettavaksi Näsijärveen ja käytettäväksi ratikkaradan pohjaksi sekä kerrostalotonteiksi. Näin aiheutetaan muun muassa mahdollisille lapsiasukkaille hukkumisvaarallinen asuinalue.

Missään vaiheessa ei ole ratkaistu Näsijärven pohjassa olevaa nollakuitu- ynnä muiden myrkyllisten sedimenttien vaaratonta käsittelyä. Uhkana on, että kyseinen massa liikkuu kohti Tammerkoskea ja edelleen Pyhäjärveen Näsijärven kalatalousalueelta Pirkkalan kalatalousalueelle.

Yleiskaavan aineistossa ei ole selvitystä, mitä kyseiselle vaaralliselle sedimentille tapahtuu, jos sen yläpuolella olevaan vesialueeseen täytetään louheella saarimainen asuinalue ratikkaratoineen ja vaikutuksineen.

Hanke on monin perustein lainvastainen, jonka vuoksi tämän muistutuksen perusteiksi on otettava Vaasan hallinto-oikeuden aikaisempaan hyväksytyyn valitukseen ja 21/0002/1 päätökseen annettuun valitukseen esitetyt perusteet.

Missään tapauksessa tätä kantakaupungin yleiskaavaa ei tule käsitellä Tampereen kaupunginvaltuustossa ennen kuin täyttöasian lupaa on ratkaistu Korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

On myös selvitettävä ennen yleiskaavan hyväksymistä Tampereen kaupungin viranhaltijoiden vaikuttaminen tarvittaessa Keskusrikospoliisin tutkinnalla Vaasan hallinto-oikeuden henkilökuntaan tuomioistuimen kokoonpanon

muuttamiseksi Tampereen kaupungille suosiolliseksi. Kysymys on oikeusvaltioperiaatteesta Suomessa.

Kansallinen kaupunkipuisto turvaamaan Eteläpuisto

Kantakaupungin yleiskaavassa tulee näyttää myös Tampereen kansallinen kaupunkipuisto siten, että Eteläpuisto-kadun eteläpuoli liittäisi alueineen vanhoine puustoineen säilyy yhtenä kaupunkipuiston keskeisenä osana.

Luonnonsuojeluohjelma 2012 – 2020 liepeineen yleiskaavaan

Arvokas luonnonsuojeluohjelma luontopolkuineen on otettava uudistettuna kokonaisuudessaan kantakaupungin yleiskaavaan. Luonnonsuojelualueet on toteutettava luonnonsuojelulain mukaisina. Niiden muuttaminen polkuja lukuun ottamatta retkeilyalueiksi tai muuksi ei ole hyväksyttävää.

Vedenjakajan vesireittien turvallisuudesta huolehdittava

Ruuhka-asutuksen valitettava lisääntyminen aiheuttaa paineita pienvesistöjen käytölle. Yleiskaavoituksella voidaan turvata jokamiehenoikeuksien mukainen käyttö.

Muun muassa Pirkkalan kalatalousalueella, johon Messukylän kalastuskunnan eteläiset vesialueet kuuluvat, on vesistöissä leviäviä haitallisia vesi-ilmiöitä kuten hyytelösammaleläimet, pyrstöjalkatauti sekä ennestään ainakin esimerkiksi rapurutto. Niiden leviämisestä kalastuskunnan vesialueille on estettävä.

Uimarantojen ja venepaikkojen lisäksi vesialueilla ei sallita siirrettävien vesiliikuntavälineiden käyttöä edellä mainituista syistä. Yleiskaavassa tulee huomioida rajoitus.

Hervantajärven asemakaavan ympäristöalue suojelualueeksi

Pitkään on ollut esitys muodostaa 'Puusta puuhun'-vyöhyke eli 'Connecting Trees Zone' etelästä Riutta- ja Salmusjärveltä Koukkurahkaan sekä Houkanvuorelle. Sieltä alue jatkuu Hervantajärven Viitastenperälle ja Makkarajärvelle, pohjoisrannan Eila Sihvosen metsän kautta Suolijärvelle sekä edelleen Lahdesjärvelle ja Vuoreksen pohjoisosiin.

Tällä vyöhykkeellä, Koukkurahkan Natura-alue keskeisenä osana, on toistakymmentä liito-oravan elinympäristöä, karhun esiintymisalue jne. Siitä muodostuisi Tampereen eteläinen luonnonsuojeluvyöhyke, joka turvaisi asukkaiden tarpeita metsän terveysvaikutuksiin jne.

Esitämme tämän Puusta puuhun - vyöhykkeen merkintää kantakaupungin yleiskaavaan suojelualueena. Se myös parantaisi rehevöitymisuhkan alle olevan Hervantajärven vedenlaatua.

Hervantajärven luontopolku tulee näyttää siten, että sen asuinalueen alle tuhoutunut osa siirretään Salmenkallionharjanteen ylle siten, että järvimaisema vilkkuu puuston välistä.

Suojelualueita lisättävä etelässä

Kiinnitämme huomiota edelleen suojeluarvoisten luonnontilaisten alueiden muuttamiseksi yleiskaavaluonnoksessa taajamatoimintoihin Ramppi- ja Tohtorinpuistossa, Suolijärven ympäristössä sekä Pilkkakuusenharjulla. Muun muassa ne tulee säilyttää luonnontilaisina ja suojeltuina.

Asunnon ja työtilan yhdistelmät ekologinen ratkaisu

Suomen työllistymisen edellytyksen on pienyritysten perustaminen ja kehittäminen. Tältä osin esitämme kantakaupungin yleiskaavan laatimista asunnon ja työtilojen yhdistelmän tyyppisinä alueina. Tämä vähentäisi muun muassa työmatkoja jne. Toisaalta uusien kerrostalojen suunnitteluaiheena voisi olla suuremmat ja monitoimiasunnot ym.

Maanalainen yleiskaava Tampereen keskustaan ja kantakaupunkiin

Mikäli ruuhka- ja kerskarakentamista ei yleiskaavan keinoin saada hillityksi tulee Tampereelle laatia maanalainen yleiskaava, jossa muun muassa maanalaisten tilojen sekä väylien liitynnät maanpäälliseen kaupunkirakenteeseen tulee osoittaa.

Pyydämme tässä yhteydessä kantakaupungin yleiskaavan diarinumeroiden otteet allekirjoitettuina sekä perustellun vastauksen muistutukseemme MRL:n mukaisesti.

Ystävällisin terveisin

Hervanta-Seura ry
Messukylän kalastuskunta
Tampereen Rakennussuojeluseura ry
Höytämöjärvi-yhdistys ry
Suomen Ympäristökamari
Suomen Maankäytön Seura
Pirkanmaan liito-oravayhdistys

[Redacted signature area]

Kirjaamo

Lähetetty: maanantai, 15. helmikuuta 2021 10:25
Vastaanottaja: Kirjaamo
Kopio: [REDACTED]
Aihe: MUISTUTUS KOSKIEN KANTAKAUPUNGIN VAIHEYLEISKAAVAN –
VALTUUSTOKAUSI 2017-2021 yk049 KAAVAEHDOTUSTA (TRE:863/10.02.03/2018)

Luokat: Oranssi luokka

MUISTUTUS KOSKIEN KANTAKAUPUNGIN VAIHEYLEISKAAVAN – VALTUUSTOKAUSI 2017-2021 yk049 KAAVAEHDOTUSTA (TRE:863/10.02.03/2018)

Hiedanrannan Kehitys Oy ehdottaa, että kaavamääräyksen "Keskustatoimintojen alue" lause "Rakennusten julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on osoitettava pääsääntöisesti liike- ja toimitiloiksi" muutetaan muotoon "Rakennusten julkiseen kaupunkitilaan avautuvia maantasokerrosten tiloja tulee osoittaa mahdollisimman paljon liike-, toimisto-, työ- ja yhteistiloiksi tai vastaaviin käyttötarkoituksiin."

Kaavaehdotuksen määräyksellä tavoitellaan kaavaselostuksessa esitetyn merkinnän kuvauksenkin mukaan keskustamaista rakenteen tiiveyttä ja toimintojen monipuolisuutta sekä pyritään tukemaan keskustamaisen julkisen kaupunkitilan muodostumista tonttien maantason ja rakennusten alimpien kerrosten ratkaisulla. Vaiheyleiskaavamääräyksen tavoitteet ovat siten yhtenevät myös Hiedanrannan hyväksytyyn yleissuunnitelman (KH 8.6.2020) periaatteiden kanssa. Ottaen kuitenkin huomioon Hiedanrannan kaupunginosan kehittämiseksi asetetut yhteisöllisyyden tavoitteet, yleisesti työn tekemisen tapojen ja toimitilamarkkinan murroksen ja etätyön yleistymisen, kuluttajakäyttämiseen liittyvän logistiikan muutokset sekä vielä tunnistamattomat tulevaisuuden tarpeet, Hiedanrannan Kehitys Oy katsoo, että määräykseen kirjattujen käyttötarkoitusten laajentaminen on tarpeellista niin Hiedanrannan kuin muidenkin keskustatoimintojen alue-merkinnällä osoitettujen alueiden joustavan elinvoimaisuuden varmistamisen näkökulmasta. Lisäksi Hiedanrannan Kehitys Oy pitää tarkoituksenmukaisena, että määritelmä "pääsääntöisesti" muutetaan muotoon "mahdollisimman paljon", koska tarkemmassa suunnittelussa joudutaan sovittamaan maantasokerroksiin aina muitakin käyttötarkoituksia kuin yleiskaavatason määräyksessä lueteltuja, mistä syystä on perusteltua jättää eri käyttötarkoitusten väliset keskinäiset volyymisuhteet ratkaistavaksi tarkemmin asemakaavavaiheessa.

Ystävällisesti,

[REDACTED]
toimitusjohtaja
Hiedanrannan Kehitys Oy
Frenckellinaukio 2 B, 33210 Tampere

puhelin +358 50 520 0395
[REDACTED] [@hiedanranta.fi](https://twitter.com/hiedanranta.fi)

15. 02. 2021

Dno TRE 863/10.02.03/2018

Tampereen kaupunki
Kirjaamo
kirjaamo@tampere.fi

**Muistutus koskien Kantakaupungin vaiheyleiskaavaehdotusta valtuustokausi 2017-21
(TRE:863/10.02.03/2018)**

Messukylän omakotiyhdistys ry on tutustunut nähtävillä olevaan yleiskaavaehdotukseen ja toteaa muistutuksenaan seuraavan.

Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Yleiskaavan liikennejärjestelmässä on vahvana uutena joukkoliikenteen kehittämisvaihtoehtona esitetty lähijunaliikennettä mm. kaupungin itäisissä osissa. Suunnitelmaa on tarkasteltu yleiskaavaehdotuksessa pysäkkikohtaisesti.

Omakotiyhdistys toteaa, että raitiotie on lähijunaliikennettä merkittävämpi joukkoliikennetarkaisu Turtolan-Vuohenojan-Messukylän alueella. Yhdistys katsoo, että yleiskaavassa tulee huomioida kaupunginvaltuuston hyväksymä raitiotien yleissuunnitelma pysäkkitasoisesti ja esittää yleiskaavassa jo rakennetut pysäkit sekä suunnitelmaan sisältyvät pysäkkivaraukset, jotka odottavat alueen maankäytön kehittymistä. Messukylän alueella pitkän aikavälin tavoitteena on täydennysrakentaminen ja asutuksen lisääminen, mikä luo edellytykset yleissuunnitelmaan sisältyvän raitiotien Vuohenojan pysäkkivarausten käyttöönotolle. Korostamme, että alueen keskeiset palvelut, sekä kaupalliset että vapaa-aikaan liittyvät, sijoittuvat jo nykyisellään raitiotielinjan varrelle. Alueen asukkaille sujuva julkisen liikenteen yhteys sekä Hervantaan että keskussairaalan suuntaan on myös välttämätön työpaikkojen saavutettavuuden turvaamiseksi. Raitiotien on ensisijainen raideliikenteen muoto, jota tulee kehittää alueen näkökulmasta. Raitiotiepysäkkien esittäminen yleiskaavassa kertoo asukkaille liikennejärjestelmän kehittämistavoitteista ja on tasapuolinen esitystapa suhteessa lähijunaliikenteeseen.

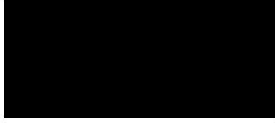
Lähijunaliikenteen tavoitteena tulee olla nopea julkisen liikenteen yhteys Tampereen keskustasta kaupunkiseudun muihin kuntakeskuksiin ja radan varrella oleviin asutuskeskittyymiin, joille ei ole osoitettavissa muuta nopeaa joukkoliikennemuotoa. Tähän tavoitteeseen verrattuna Tampereen keskustan läheisyyteen sijoitettavat asemat hidastaisivat lähijunaliikenteen sujuvuutta tarpeettomasti.

Viherympäristö ja vapaa-ajanpalvelut

Yleiskaavaehdotuksesta on poistettu Messukylän – Turtolan aluetta palvelevan uuden kaupunginosapuiston merkintä. Omakotiyhdistys katsoo, että merkintä tulee palauttaa osaksi Kirkkosuon notkon viheraluekokonaisuutta. Kaupunginosapuiston tarkoitus on palvella laajaa ja kasvavaa väestöpohjaa Vuohenojan, Messukylän ja Turtolan alueella ja alueen ominaisuudet tarjoavat hyvän lähtökohdan kaupunginosapuiston suunnittelulle ja hyvälle saavutettavuudelle.

Messukylässä 15.2.2021

Messukylän omakotiyhdistys ry:n puolesta



Yhdistyksen yhteystiedot:

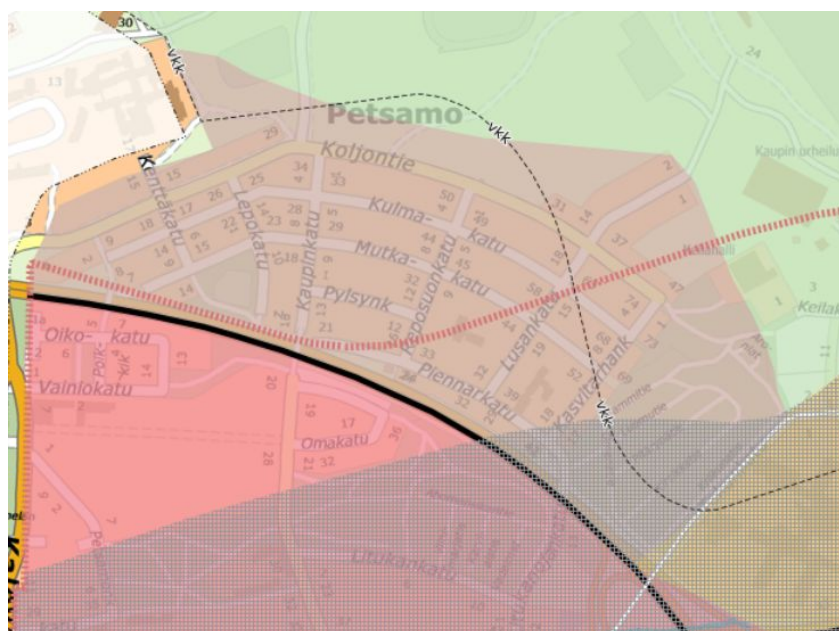


KANTAKAUPUNGIN VAIHEYLEISKAAVA - valtuustokausi 2017-2021, yk049,
yleiskaavaehdotus. (TRE:863/10.02.03/2018)

Petsamon omakotiyhdistys ry muistuttaa seuraavista:

Kartta 1: Asumisen alue ja keskuspuistoverkoston alue

Kantakaupungin yleiskaava 2040 asumisen alue on rajattu selvästi Petsamon nykyistä asutusta laajemmalle alueelle Koljontien pohjoispuolella (ruskea merkintä kartassa).



Jo alunperin yleiskaava2040 nykyistä asumista laajempi rajaus oli ristiriidassa Petsamon suojueluasemakaavaan (kaaava 8083) nähden. Rajaus myös poikkesi läheisten asuinalueiden (esim. Kissanmaa, Ruotula) merkinnöistä, joissa yleiskaavan asumisen alue oli rajattu vastaamaan olemassa olevaa asutusta. Petsamon omakotiyhdistys on jo luonnosvaiheessa huomauttanut näistä asioista.

Kaupin urheilupuiston kaava 8767 edennyt nyt ehdotusvaiheeseen ja Koljontien pohjoispuolella Kaupinpuistokadusta itään alue on kaavoitettu VU-6 Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue -merkinnällä. Kaavaehdotuksen selvityksistä käy ilmi, että heti Koljontien pohjoispuolelta alkavalla metsäalueella on merkittäviä suojeltavia luontoarvoja (mm. liito-oravan ja lepakoiden asuinalue). Kyseiset suojeltavat luontoarvot tulevat niin lähelle Koljontietä, että asuinalueen laajentaminen ei ole mahdollista.

Kaupin urheilupuiston kaavan luontoselvityksessä myös Koljonpuistossa (Petsamon koiliskulmassa oleva metsä) on todettu liito-oravahavaintoja. Tällä alueella asumisen laajentaminen tekisi mahdottomaksi toteuttaa kartan 2 viheryhteysmerkinnän.

Jo luonnosvaiheen (v.2017) palautteissa Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on lausunut, että ”Asemakaavoitetut puistot tulisi turvata kaavamääräyksissä, jotta oikeusvaikutteinen tulkinta olisi selvä” ja Tampereen kaupungin ympäristönsuojelu, että ”asumista ja täydennysrakentamista ei pidä osoittaa asemakaavoitetuille viheralueille.”

Yleiskaavassa osoitetaan alueiden käytön päämäärät kunnassa (Ympäristöministeriö ym.fi ”Yleiskaava ohjaa asemakaavojen laatimista”). Jos ja kun yleiskaavan tarkoituksena on osoittaa alueiden käytön päämäärä, yleiskaavaehdotuksen em.rajaukset ovat uhka sekä Petsamon maakunnallisesti arvokkaalle rakennetulle kulttuuriympäristölle että Kaupin puistoalueelle.

Vaadimme, että vaiheyleiskaavassa on tarkennettava Petsamon alueella asumisen ja viheralueiden rajat vastaamaan nykyisen asutuksen, voimassa olevan suojeluasemakaavan sekä ehdotusvaiheessa oleva Kaupin urheilupuiston kaavan rajoja.

Kartta 3: Maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö tai kohde (M1-23)

Tulkitsemme, että määräystekstin muutos ”on otettava huomioon” -tekstistä ”tulee turvata ja edistää..” -tekstiksi sekä suunnittelun, rakentamisen ja käytön mukaan ottamisessa määräystekstiin, turvaavat paremmin Petsamon arvokkaan alueen säilymistä ja tulevaisuutta.

Luettelossa maakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä on lyhyt kuvaus alueista. Pyydämme, että luettelon tekstiin Petsamo M9 lisätään tarkennuksena, että alue on suojeltu asemakaavalla. (vrt. Härmälä M21 on maininta, että ” Asemakaavalla on suojeltu laajahko omakotitaloalue...”). Tämä selventää Petsamon alueen kaavatilanteen sekä ohjaa maankäyttöä ja suunnittelua niin arvoalueella että sen välittömässä läheisyydessä.

Huomautus kartta-aineistosta

Pidämme kaupungin yleiskaavan sivuja, kartta-aineistoa ja linkkejä epäselvinä. Pelkkien muutuskarttojen esittäminen kaupungin sivuilla pdf-tiedostoina on harhaanjohtavaa niille, jotka eivät ole tutustuneet aiempaan yleiskaavan kartta-aineistoon. Sekin, että Oskari- kartta-aineiston linkki avautuu vain muutoksiin, on myös erittäin harhaanjohtava. Jotta osaisi saada näkyviin kaavayhdistelmät, on osattava käyttää Oskaria tai ymmärrettävä, ettei ko. kartta sisällä kuin pienen osan tiedosta. Vaikka on annettu ohje Oskarin karttatasojen löytymiseen, niiden selaaminen ja oikean valinnan teko ei ole itsestään selvää. Oskarin karttoja ei voi myöskään zoomata tarpeeksi lähelle: vain epäselvä pohjakartta jää näytölle eikä kaavamerkintöjä näy.

Jo luonnosvaiheen lausunnoissa Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus kehotti kiinnittämään huomiota kaavan nimeen, kartan käytettävyyteen ja selkeyteen sekä kaava-aineiston ymmärrettävyyteen.

Epäselvä aineisto vie aikaa palautteen antamiselta tai jopa koko palaute voi jäädä antamatta sen takia.

Petsamon omakotiyhdistys ry

Tampereella 15.2.2021

██████████

Puheenjohtaja

██████████

Sihteeri

Tampereen kaupunki kaupunkiympäristön suunnittelu, yleiskaavoitus
Tampereen kaupunki, Kirjaamo
PL 487
33101 Tampere
sähköposti: kirjaamo@tampere.fi

Muistutus Tampereen kantakaupungin yleiskaavaehdotuksesta vaiheyleiskaava 2017-2021 (dno TRE:863/10.02.03/2018)

Yleistä

Tämä mielipide koskee julkisesti 14.01.-15.02.2021 nähtävillä olevaa Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaava 2017-2021 ehdotusta.

Viitaten yleiskaavaluonnoksesta 20.03.2020 mielipiteeseen lausumme muistutuksena seuraavasti:

Suomen Yliopistokiinteistöt Oy:n (SYK Oy) tavoitteena on kehittää Tampereen yliopistokampuksia eläviksi ja elinvoimaisiksi kampusalueiksi, jotka sisältävät monipuolisesti yksityisiä tai julkisia palveluja, opetus- ja tutkimustoimintaa, yritystoimintaa, kaupallisia palveluja ja asumista siten, että kampusalueella on mahdollista toimia ympäri vuorokauden ja ympäri vuoden.

Pidämme kantakaupungin yleiskaavaa lähtökohtaisesti sisällöltään ja rakenteeltaan hyvänä kokonaisuutena sekä SYK Oy:n tavoitteita tukevana. Haluamme kuitenkin lausua muistutuksen koskien alueita, joilla SYK Oy:llä on maanomistusta ja kampuksien kehitystoimintaa. Nämä alueet ovat Kaupin kampusalue ympäristöineen ja Hervannan kampusalue ympäristöineen.

Luonnosvaiheen mielipiteestämme on vastineena kirjattu seuraavasti:

"Kehitettävien innovaatioympäristöjen osalta jää voimaan kantakaupungin yleiskaavan 2040 ratkaisu, jossa kyseisillä kampusalueilla on sallittu pääkäyttötarkoituksen lisäksi asuminen."

Kaavamerinnät ja kohdennetut mielipiteet:

Kumottavaksi esitetty merkinnän tekstiosia:

Kehitettävä Innovaatioympäristö

Alueella priorisoidaan ja tuetaan kärkitoimialaan liittyvien hankkeiden kehittämistä. Alueen kytkeytymistä osaksi kaupunkirakennetta tulee edistää kehittämällä sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet palveluihin, joukkoliikennepysäkeille ja lähivirkistysalueille. Alueella sallitaan vähäinen pääkäyttötarkoituksen mukaista toimintaa tukeva asuminen

Säilyväksi esitetty merkinnän kuvaus:

Merkinnän kuvaus:

Merkinnällä on osoitettu kaupungin keskeiset, palvelujen ja työpaikkojen alueille sijoittuvat innovaatioympäristöt, eli Hermian alue ja Kaupin kampus, joihin kohdistuu erityistä tarvetta ohjata asumisen ja muun toiminnan välistä suhdetta. Alueilla sallitaan ainoastaan vähäinen, pääkäyttötarkoituksen mukaista toimintaa tukeva asunorakentaminen, joka palvelee esimerkiksi alueiden käyttäjiä ja vierailijoita. Alueille sijoituvissa kaupunkikehittämisen hankkeissa tulee huolehtia toimitilavarannon riittävydestä myös jatkossa, jotta käyttötarkoituksen muutoksilla ei heikennetä mahdollisuutta pääkäyttötarkoituksen mukaisen toiminnan kehittämiseen.

Opetus- ja tutkimustoiminnan luonne on muuttunut siten, että toiminnassa hyödynnetään yhä enemmän toimitilamaailman tila-ajattelua ja toimintamekanismeja. Käytössä on avoin oppimisympäristö, toimintalähtöinen tilankäyttö ja toimintojen digitalisoituminen sekä pyrkimys monialaiseen yritysysteistyöhön ja sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen siten, että palvelut ja asuminen on yhä keskeisemmässä osassa korkeakoulukampusten yhteydessä. Yksi nykyisistä kehityslinjoista on elämän mittaisen oppimisen polku, jonka perusteella kampuksilla tai niiden läheisyydessä tulisi olla myös esiopetuksen, perusopetuksen ja toisen asteen tiloja.

Nykyinen toiminnan kehittämismalli pyrkii tilankäyttöä säästäviin, toimintoja tiivistäviin ja yhteistyömahdollisuuksia synnyttäviin ja ylläpitäviin ratkaisuihin. Osa nykyisin opetus- ja tutkimustoimintaa palvelevista rakennuksista ovat jäämässä tyhjilleen. Nämä tilat voivat parhaimmillaan toimia tulevaisuudessa myös muussa kuin opetus- ja tutkimuskäytössä. SYK Oy:n näkemyksen mukaan sekoittunut kaupunkirakenne palvelee parhaiten tämän päivän kampusalueiden tulevaisuuden kehitysnäkymiä. Siksi esitämme, että lähtökohtaisesti käyttötarkoitusten määrää ja tyyppiä ei yleiskaavatasolla rajoiteta vaan määrä ja tyyppi arvioidaan alueen asemakaavoituksen yhteydessä tapauskohtaisesti erikseen.

SYK Oy:llä on ajantasainen tieto hallinnoimiensa kampusalueiden tilanteesta ja tulevaisuuden kehitysnäkymistä. Pidämme ensiarvoisen tärkeänä, että SYK Oy on vastuullisena kampuskehittäjänä mukana kampusalueilla ja niiden läheisyydessä tapahtuvissa kaavoitus- ja kaupunkikehityshankkeissa.

Tampereella 15.02.2021

Suomen Yliopistokiinteistöt Oy



Johtaja, rakennuttaminen ja ylläpito
Suomen Yliopistokiinteistöt Oy

KANTAKAUPUNGIN YLEISKAAVA 2017 - 2021
(TRE:863/10.02.03/2018)



Tampereen polkupyöräilijät ry lausuu muistutuksenaan seuraavaa.

Pyöräliikenteen pääverkko on luonnosvaiheen jälkeen jaettu kahteen kategoriaan, seudullisiin ja alueellisiin pääreitteihin. Positiivista tässä on, että kaavakartalla on voitu määritellä aiempaa laajempi verkosto. Näemme tässä kuitenkin kaksi merkittävää ongelmaa.

Ensinnäkin alueellisten pääreittien laatukriteereitä on väjennetty erityisesti nopeusvaatimuksen osalta. Tästä seuraa, että joissain aluekeskuksissa, kuten Kalevassa, ei enää vaadita nopeaa pyöräilyreittiä alueen läpi, vaikka nopea autoreitti samaan suuntaan pysyy. Auton suhteellinen kilpailuasema vahvistuu entisestään. Muutenkin alemman pääreittiverkon kaavamääräys on niin väljä, että pelkäämme sen jäävän tyhjäksi kirjaimeksi, joka ei velvoita mihinkään.

Toinen epäsuhta on, että reitin laatuvaatimus on sidottu sen seudulliseen merkittävyyteen, mikä ei aina ole sama kuin merkittävyys tamperelaisen pyöräilijän näkökulmasta. Seudullisuus tarkoittaa hieman yksinkertaistaen sitä, että Tampereen keskustasta säteittäisesti ulospäin lähtevät reitit saavat korkeamman laatutasomääritelmän kuin kehämäiset yhteydet Tampereen aluekeskusten välillä. Merkittäviä alueita yhdistäviä reittejä, joilla vaatimusta laatutasoltaan nopeasta yhteydestä, ovat ainakin: Vuoreksen puistokatu - Lempääläntie (Automiehenkatu), Hervanta - TAYS/TAMK - Ranta-Tampella (Hervannan valtavyäly - Kekkosen tie) sekä Kaukajärvi - Linnainmaa.

Luonnosvaiheessa annoimme positiivista palautetta joukkoliikennepainotteisten katujen määritelmästä ja toivoimme vielä selkeämpää määräystä pyöräliikenteen aseman parantamisesta. Merkinnän poistaminen kaavaehdotuksesta oli pettymys. Voi olla, että käytännön merkitys on vähäinen. Tämä antaa silti väärän signaalin siitä, että tavoitteena olisi nykytilan säilyttäminen sen sijaan, että parannettaisiin kestävien kulkumuotojen edellytyksiä.

Alasjärven alueella yhdistyvät Teiskontien pohjoispuolella kulkeva alueellinen pääreitti eteläpuolen seudulliseen pääreittiin. Todennäköisesti parempi lopputulos olisi viedä aluereitti jo raitiotiesillalla eteläpuolelle ja yhdistää uusi asuinalue Alasjärven uimarantaan ja mahdollisesti Niihamankatuun alemmipitasoisella väylällä. Kustannussyistä nykyisille raitiotiesilloille ei viety pyörätietä, vaikka lopulta pyörätie sekä Tekunkadun sillalla että Hervannan suunnan silloilla olisi ollut tarpeen. Mahdollisuudet ja kustannukset raitiotien ja pyörätien yhdistämiseen samalle sillalle tulisi tutkia raitiotien suunnittelussa eikä ohjata ratkaisua yleiskaavalla. Nyt esitettyyn ratkaisuun tulisi päätyä vain jos se osoittautuu tarkemmassa suunnittelussa pyöräteiden laadun kannalta paremmaksi vaihtoehdoksi.



Tampereella 25.2.2021

Tampereen polkupyöräilijät ry

██████████, puheenjohtaja

██████████ [@tarakka.fi](mailto:tarakka.fi), p. +358 40 7530069

MUISTUTUS

KANTAKAUPUNGIN VAIHEYLEISKAAVA - valtuustokausi 2017-2021, yk049,
yleiskaavaehdotus. (TRE:863/10.02.03/2018)

1 Taustaa

Koska Tampereen vaiheyleiskaava tähtää vuoteen 2040 asti, on syytä tarkastella yleisiä yhteiskunnallisia kehitystrendejä, jotta suunnitelman lähtökohdat pohjautuisivat oikeisiin oletuksiin ja johtaisivat oikeampiin suunnitelmiin. Tämä muistutus painottuu etupäässä liikenteen järjestelyihin, sillä siinä vaiheyleiskaavassa on korjattavaa.

1.1 YK:n kestävän kehityksen tavoite 8, kestävä taloudellinen kasvu

YK:n kestävän kehityksen tavoite 8 tähtää kestäväan taloudelliseen kasvuun. Tampereen seudulla tämä tarkoittaa sitä, että tamperelaisten yritysten tulee menestyä kansainvälisessä kilpailussa. Menestyminen edellyttää osaamista ja tehokkuutta. Kuten usein on todettu, palkankorotuksia voidaan saada kestävästi vain tuottavuuden kohoamista vastaava määrä. Siksi Tampereen kaupungin on toimissaan edistettävä tuottavuuden kohottamista, koska korkeammista palkoista syntyy enemmän verotuloja kestäväan kaupunkitalouden pohjaksi.

Kilpailukykyisten tuotteiden tuottaminen edellyttää tuotannon kaikkien elementtien tehokasta toimintaa. Yksi osa kustannuksista muodostuu kuljetuksista, sekä tavaroiden että ihmisten kuljetuksista sekä yrityksen itsensä että sen käyttäjien alihankkijoiden osalta. Mitä kauemmin kestää tavaran liikkuminen paikasta A paikkaan B, sitä enemmän se maksaa ja sitä kilpailukyvyttömämpi tuotannosta tulee. Sama koskee henkilöliikennettä, mitä kauemmin yrityksen työntekijä joutuu työajallaan viettämään (Tampereen) liikenteessä, sitä vähemmän hän saa työssään aikaiseksi. Kilpailukyvyttömyys johtaa pienempään myyntiin, pienempään työntekijämäärän tarpeeseen, joka johtaa työttömyyteen, joka johtaa monenlaiseen elämänlaadun heikkenemiseen ja lyhyempään eliniän odotteeseen.

1.2 Suomen tuottavuuskehitys

Aivan viime aikoina olemme saneet kuulla, kuinka Suomen tuottavuus on jäänyt jälkeen muiden Pohjoismaiden kehityksestä. Kaavoituksella voidaan pieneltä osaltaan vaikuttaa tähänkin. Elinkeinoelämän käyttöön tulee varata tilaa, jossa se voi toimia kannattavasti ja tehokkaasti. Luonnollisesti myös kulkuyhteyksien tehokkuus on osa tätä kokonaisuutta. On muistettava, että yksityisen sektorin arvonluonnilla rahoitetaan myös tulonsiirtojen kautta julkisen sektorin toiminta. Tampereen seudulla kansallisesti merkittävänä taluskeskittymänä on osuutensa Suomen taloudelliseen edistykseen tai taantumiseen ja niiden seurauksiin.

1.3 Teknologinen kehitys

Yhteiskunnan digitaalisaatio on vähentänyt liikkumisen tarvetta, mutta silti sitä riittää edelleen. Henkilöautojen kohdalla on juuri nyt menossa suuri harppaus, kun fossiilisista polttoaineista ollaan siirtymässä muihin voimanlähteisiin. Jo vuonna 2020 uutisoitiin ladattavien henkilöautojen, sisältäen sähköautot ja ladattavat hybridit, myyntimäärä ylitti diesel-käyttöisten henkilöautojen myyntimäärät. Tämän päivän uutisissa ennakoitiin jo neljän vuoden päästä ladattavien ajoneuvojen myyntimäärien olevan 40 % myydyistä henkilöautoista. Biodiesel-tuotantoa ollaan myös

kasvattamassa. Julkisuudessa on esitetty huolia siitä, että sähkökäyttöiset autot ovat niin hiljaisia, että se aiheuttaa riskejä liikenteessä. Jos näin olisi, meteliä on toki helppo saada tarvittaessa aikaiseksi. Esimerkkejä kehityksestä ei ole vaikea löytää. EU:n vahva ohjaus jo sinällään pakottaa autonvalmistajia kehittymään. Autonvalmistajat itse ilmoittavat omista kehitysstrategioistaan, mm. Volvo ei enää vuoden 2030 jälkeen aio tuottaa fossiilisia polttoaineita käyttäviä henkilöautoja. Tuleekin olemaan todella vaikeaa hankkia uutta huomattavia hiilidioksidipäästöjä tuottavia autoja vuonna 2040. Vaikka olemassa olevan autokannan korvautuminen ottaakin aikansa, suunta on kuitenkin hyvin selvä. Siirtymäaikana eivät tamperelaisten henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ylitä maailmantasolla läheskään promillea eli niillä ei ole mitään käytännön merkitystä maapallon ilmastolle. Näin ovat poistumassa henkilöautojen vastustamisen syyt, melu ja fossiiliset polttoaineet. Tamperekin voisi havahtua tähän, lopettaa henkilöautoilijoiden ”kurittamisen” eikä elää menneessä, kun sentään ollaan suunnittelemassa tulevia liikenneväyliä vuoteen 2040 asti ja suunnitelmilla on vaikutuksia siitakin eteenpäin. Mitä kaupunki voi tehdä, on järjestää katujen varsille sähköautojen latausmahdollisuuksia ja viestiä taloyhtiöihin latausmahdollisuuksien kasvattamisen merkityksestä. Latausmahdollisuuksien puute on tehokkaimpia esteitä ladattavien autojen yleistymiselle ja siksi kaupungin tulee hoitaa osuutensa myönteisen kehityksen edistämiseksi.

1.4 Väestön ikääntyminen

On tunnettu tosiasia, että Suomen väestö ikääntyy. Vanhuus ei tule yksin, usein mukana tulee liikuntarajoitteita. Liikuntarajoitteisesta ei tule talvipyöräilijää. Liikuntarajoitteinen ei kannata kauppakassejaan satoja metrejä pysäkeille ja pysäkeiltä kotiin. Liikuntarajoitteinenkin haluaa poistua toisinaan neljän seinän sisältä ihmisten ilmoille. Silloin hän tarvitsee henkilöautokyytiä sekä pysäköintimahdollisuuden lähelle kotiaan ja lähelle asiointipisteitään. Tyypillisesti nämä järjestyvät parhaiten kadunvarsipysäköinnillä. Lähipysäköintimahdollisuus tuo asiakkaita liikkeisiin, luonnollisesti myös muita kuin liikennearajoitteisia, jotka yhdessä pitävät liikkeitä elossa. Taksiliikenteen ohella ikääntyneet saavat kuljetuspalveluita lähisukulaisiltaan, joille pitää järjestyä mahdollisuus tähän avustustoimintaan, siitakin syystä, että omaisten apu vähentää yhteiskunnan palvelujen tarvetta.

1.5 Ilmasto-olosuhteet

Tampereen vuoden keskilämpötila on tällä hetkellä noin 4,5 C asteen paikkeilla. Vaikka keskilämpötila nousisi vuoteen 2040 mennessä kaksi astetta (mitä se tuskin tekee), se olisi silti vain 6,5 C. Kun puhutaan ns. ”kaupunkilaisten olohuoneista”, 6,5 C asteen olohuone on melko kylmä, eikä siellä tarkene paikallaan kovinkaan pitkää aikaa, vaan tulee tarve päästä sisätiloihin. Siksi suunnittelun lähtökohdaksi ei tule olla se, että väki viettää pitkiä aikoja kaupungin ulkotiloissa, kun tämä toteutuu vain osan aikaa kesäkuukausina. Suurimman osan ajasta kaupungilla käydään hoitamassa työ-, koulu- ja kauppa- tai muita asiointiasioita ja ne halutaan hoitaa tehokkaasti. Tämä tuleekin ottaa suunnittelun lähtökohdaksi.

Pyöräily on hyvin kannatettava liikuntamuoto ja itsekin sitä harrastan. Tampere onkin tehnyt jo hyvin paljon sen edistämiseksi ja olosuhteet alkavat olla kunnossa. Tampere valittiinkin vuoden pyöräilykunnaksi jo vuonna 2013. Joitakin epäjätkuvuuskohtia verkostossa kuitenkin on ja niitä voidaan korjata. Muuten ei ole tarvetta enää heikentää autoilun ja pysäköinnin olosuhteita pyöräilyn varjolla. Pyöräily on kuitenkin kansan keskuudessa suosittua korkeintaan puolen vuoden ajan ja liukkauden takia suorastaan vaarallista monen kuukauden ajan. Edes teini-ikäiset muuten vaaroja vähemmän pelkäävät eivät tätä liukkauden aiheuttamaa vaaraa uhmaa. Siksi pyöräilyllä tulee jatkossakin olemaan talvikauden liikenteessä hyvin marginaalinen merkitys.

1.6 Suomalainen elämäntapa

Suomessa on liikennekäytössä hieman alle kolme miljoonaa henkilöautoa. Kun keskimääräinen asuntokunnan koko on hieman alle kaksi, löytyy selvästi yli puolelta asuntokunnista henkilöauto. Tätä merkittävää kansanosaa ja sen valitsemaa elämäntapaa ei saa syrjiä, vaan sen, kuten muidenkin kansalaisten hyvinvointia tulee edistää. Hyvinvointia eivät edistä erilaiset haitat ja rajoitukset eikä niille ole perusteitakaan, kun autojen vastustuksen syyt, hiilidioksidipäästöt ja melu ovat selkeästi vähenemään päin.

Suomessa on noin puoli miljoonaa kesämökkiä. Kesämökeille tulla koskaan rakentamaan ratikkalinjastoja ja linja-autoliikennekin on ollut vähenemässä. Jotta suomalaiset kuluttaisivat lomarahansa suomalaista elinkeinoelämää hyödyttävästi kotimaassaan, mökkeilyä on syytä suosia kaukomatkojen sijasta. Jotta mökkeilijä pääsisi mökilleen, hänellä on oltava käytettävissään auto ja sille lähellä kaupunkikotiaan oleva pysäköintipaikka. Mökin tarvikkeita ei kanneta satojen metrien päässä oleville pysäköintipaikoille.

Pienten lasten vanhemmat, joita patistetaan työelämään, joutuvat käyttämään päiväkotien palveluita. Jotta ehtisi tekemään täyden työpäivän ja sekä viemään että tuomaan lapsensa päivähoidosta säädettyinä aikoina, henkilöauto on usein ainoa vaihtoehto. Päiväkotien läheisyydestä pitääkin löytyä riittävästi lyhytaikaisen pysäköinnin mahdollisuuksia. Koska lapsiperheellä on kuormittavaa jo muutenkin, sen pyörittämisen yrittäminen ilman autoa saattaa murtaa monen perheen henkisen kestokyvyn.

Henkilöauto on kaupunkiooloissakin nopein liikkumismuoto. Sillä hoituvat työ-, ja kauppa-asiat vuorokauden- ja vuodenajasta riippumatta. Ne, jotka haluavat pakottaa ihmiset julkisten liikennevälineiden käyttäjiksi, voisivat kysyä kansalaisilta, haluavatko he viettää suuremman osan elämästään liikennevälineissä ja niitä odotellessa. Koska vastaus lienee ilmiselvä, kansalaisten tahtoa tulee kunnioittaa. Vain diktatuurimaissa toimitaan kansan tahdon vastaisesti. Tampere älköön olko sellainen diktatuuri.

2 Korjaukset vaiheyleiskaavaan

Vaiheyleiskaavan liikennesuunnittelun lähtökohdaksi tulee asettaa tuottavuutta lisäävä matkajen lyheneminen, mielellään kaikilla liikennemuodoilla. Kaikin tavoin pitää pyrkiä mahdollistamaan turvallinen nopeusrajoitusten nostaminen ja välttää nopeusrajoitusten alentaminen muilla järjestelyillä. Uusia yhteysmahdollisuuksia tulee selvittää poikittaisliikenteen tehostamiseksi. Elinkeinoelämän toiveita kaavalle tulee ottaa entistä paremmin huomioon.

Kadunvarsipysäköinnin mahdollisuuksia tulee lähteä edistämään. Eiväthän vanhusten kodinhoitajat ole ainoa ammattiryhmä, joiden työn tehokkuutta kadunvarsipysäköinnin helpottaminen parantaa. Kaupunki oppikoon keskustan autoilun vaikeuttamisen seurauksista älköönkään enää toistako virheitään. Kaupungin turistikohteiden pysäköintimahdollisuuksia tulee parantaa ja perua kaikkein järjettömin hanke Särkänniemen pysäköintipaikkojen poistaminen, jotta Särkänniemen taloudelliset menetykset eivät tulisi veronmaksajien kustannettaviksi.

■■■■■■
■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■■■■■■■

Muistutuksen tekijät:

Tampereella 15.2.2021

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

ASIA: Muistutus Tampereen kantakaupungin yleiskaavaehdotuksesta 2017 – 2021, Dnro TRE:
863/10.02.03/2018

TAMPEREEN KAUPUNGILLE

Yleiskaavoja koskeva yleismääräys edellyttää, että yleiskaavan tulee sisältää suunnitelma hulevesien hallitusta johtamisesta. Tätä yleismääräystä ei ole noudatettu Tampereen kantakaupungin yleiskaavaan 2040 sisällytetyssä lidesjärven osayleiskaavassa. Meille on kerrottu, että muistutuksen kohteena olevassa ehdotuksessa ei käsitellä lainkaan hulevesiasioita, vaan ne jäävät kantakaupungin yleiskaavan 2040 mukaisiksi.

Kyseistä yleiskaavaa koskevasta päätöksenteosta on parhaillaan täydennettävänä oikeuskanslerinvirastoon vireille panemamme kantelu, jonka yhteydessä kantelemme myös hulevesiä koskevasta päätöksenteosta. Olemme vasta hakeneet valituslupaa ja panneet alustavasti vireille myös itse valituksen Hämeenlinnan hallinto-oikeuden hulevesiasiaa koskevasta päätöksestä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Varsinainen kantelu voidaan tehdä vasta KHO:n päätöksen jälkeen.

Uudistamme kaiken kantakaupungin yleiskaavaa 2040 koskevassa muutoksenhaussa esiintuomamme

Tervehtien, [REDACTED]