

Aika 19.11.2024, klo 16:00
Paikka Frenckellin auditorio/sähköinen kokous

Käsiteltävät asiat

- § 288 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**
- § 289 Pöytäkirjan tarkastus**
- § 290 Läsnäolo- ja puheoikeudet**
- § 291 Ajankohtaiskatsaus**
- § 292 Asemakaavaehdotuksen asettaminen nähtäville: Hiedanranta, Lielähti, Hiedanrannan koulu ja päiväkotiki, asemakaava nro 8895**
- § 293 Asemakaava nro 8764, Messukylä, Messukylänkatu 37-39**
- § 294 Aleksis Kiven kadun länsireunan, väli Puutarhakadusta pohjoiseen, katusuunnitelma, II kaupunginosa (Tammerkoski)**
- § 295 Puutarhakadun, väli Hämeenpuisto - Vanhankirkonpuisto, katusuunnitelma, II kaupunginosa (Tammerkoski)**
- § 296 Valssipadonraitin katu- ja puistosuunnitelma**
- § 297 Vuokonraitin ja Haapalinnantorin katusuunnitelma, Hyhky**
- § 298 Kaupinlaakso 1, viheralueiden yleissuunnitelma**
- § 299 Viranhaltijoiden päätösten otto-oikeus**

Osallistujat

Porttikivi Ilkka, puheenjohtaja
Mikkonen Tiina, 1. varapuheenjohtaja
Koivumäki Jonna, sihteeri
Ahonen Reeta
Eskelinen Riina-Eveliina
Grann Hanna-Maria
Hastio Pia, Yleiskaavapäällikkö
Hyry Anna-Leea, Viestintäpäällikkö
Ivanoff Antti
Järvinen Matti
Kankaala Kari, Ympäristö- ja kehitysjohtaja
Karppinen Elina, Asemakaavapäällikkö
Leppänen-Kaarsalo Tiina
Lindfors Jukka, Suunnittelujohtaja
Nurminen Mikko, Johtaja
Saari Jari
Schafeitel Yrjö
Sirén Jouni
Sivenius Jouni, Suunnittelupäällikkö
Tietäväinen Milko, Rakennuttamisjohtaja
Vaara Jenny
Vandell Ari, Suunnittelupäällikkö
Vuorio Jaakko

§ 288

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Päätösehdotus

Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus.

Perustelut

Mahdollistettu osallistuminen sähköiseen kokoukseen kuntalain 99 §:n ja hallintosäännön 120 §:n mukaan Selman kokoustyötilalla ja Teams-kokouksella.

§ 289

Pöytäkirjan tarkastus

Päätösehdotus

Pöytäkirjantarkastajiksi valitaan Jenny Vaara ja Riina-Eveliina Eskelinen (varalle Tiina Leppänen-Kaarsalo).

Perustelut

Pöytäkirja on tarkastettavana ja sähköisesti allekirjoitettavana viimeistään torstaina 21.11.2024.

§ 290

Läsnäolo- ja puheoikeudet

Päätösehdotus

Myönnetään läsnäolo- ja puheoikeus tässä kokouksessa seuraavasti §:n Ajankohtaiskatsaus saakka:

- strategiacontroller Tuomas Huhtala
- kehittämispäällikkö Matias Ansaharju
- talouspäällikkö Krista Kurppa
- yhdyskuntasuunnittelupäällikkö Hanna Montonen
- erikoissuunnittelija Pekka Heinonen

Myönnetään läsnäolo- ja puheoikeus tässä kokouksessa seuraavasti §:n 294-296 ajaksi liikenneinsinööri Timo Seimelälle.

§ 291
Ajankohtaiskatsaus

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Merkitään tiedoksi.

Perustelut

Johtaja Mikko Nurmisen katsaus ajankohtaisiin asioihin:

- Vuoden 2025 vuosisuunnitelman valmistelutilanne, Tuomas Huhtala, Matias Ansaharju, Krista Kurppa ja Milko Tietäväinen
- Arkkitehtuurikilpailuja: Vuoreksen keskusta, Sorin alue, Härmälän leirintäalueen ympäristö, Hanna Montonen
- Hulevesimaksun periaatteet, Pekka Heinonen
- Hiilineutraali Tampere -tiekartan toinen päivitys, Kari Kankaala

§ 292

Asemakaavaehdotuksen asettaminen nähtäville: Hiedanranta, Lielahi, Hiedanrannan koulu ja päiväkotii, asemakaava nro 8895

TRE:7697/10.02.01/2021

Valmistelijat / lisätiedot:
Karppinen Elina

Valmistelijan yhteystiedot

Projektiarkkitehti Jari Vaarma, puh. 040 701 8540, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 1241 626, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Asemakaavaehdotus nro 8895 (päivätty 25.3.2024, tarkistettu 11.11.2024) hyväksytään asetettavaksi julkisesti nähtäville maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

Asemakaavaehdotus esitetään nähtävilläolon jälkeen kaupunginhallituksen ja edelleen valtuuston hyväksyttäväksi edellyttäen, että kaavan toteuttamiseen liittyvät sopimukset on hyväksytty.

Perustelut

Kaupunkiympäristön palvelualue on valmistellut 25.3.2024 päivätyn ja 11.11.2024 tarkistetun asemakaavamuutoksen nro 8895. Asian hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

Asiakirjat ja lisätiedot ovat osoitteessa www.tampere.fi/kaavat/8895 ehdotuksen nähtävällepanosta lähtien.

Diaarinumero: TRE:7697/10.02.01/2021

Kaavan laatija: Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, projektiarkkitehti Jari Vaarma.

Uuden kaupunginosan koulu, päiväkotii ja liikuntatilat keskuspuiston vieressä

Hiedanrannan alue asemakaavoitetaan vaiheittain osa-alue kerrallaan kaupunginhallituksen 8.6.2020 hyväksymän Hiedanrannan yleissuunnitelman pohjalta. Kaavatyö kuuluu asemakaavoitusohjelmaan vuodelle 2024. Yleissuunnitelmassa keskuspuisto erottaa tulevan Hiedanrannan kaupunginosan uudistuvasta Lielahdesta. Suunnittelualue käsittää keskuspuistoa Nottbeckin kappelilta Tehdaskartanonkadulle sekä alueita sen molemmin puolin. Asemakaavalla muodostetaan korttelialueita uutta koulua, päiväkotia ja liikuntarakennuksia varten, niitä palvelevan katuverkon osia sekä tulevan Hiedanrannan keskuspuiston keskimmäinen osa. Asemakaavassa ei ole uusia asumisen korttelialueita.

Asemakaava-alueella uutta rakennusoikeutta muodostuu noin 26 000 k-m², joka osoitetaan koulun ja liikuntarakennusten tonteille. Uimahallille

varataan tilaa ja rakennusoikeutta tulevaisuuden tarpeisiin. Koulu toteutetaan kahdessa vaiheessa, ja se on mitoitettu valmiina 1500 oppilaalle ja päiväkotia 200 lapselle. Asemakaavalla muodostuu n. 4 hehtaaria puistoa ja viheraluetta, joka muodostaa tulevan Hiedanrannan keskuspuiston keskimmäisen osan. Puiston yleissuunnitelman luonnos on kaavan oheismateriaalina. Kaavatyön aikana on laadittu myös liikenneselvitys ja katusuunnitelmaluonnoksia, jotka ovat myös kaavan oheismateriaalina.

Suunnittelualueella sijaitsee kiinteä muinaisjäänös, historiallinen asuinpaikka (suurtila, kartano) Lielahden rustholli sekä siihen mahdollisesti liittyvä muu arkeologinen kulttuuriperintökohde. Rakennettua kulttuuriympäristöä edustavat Nottbeckien suvun hautausmaa ja kappeli sekä ligniinitehtaan konttorirakennus, joka on alun perin rakennettu tehtaan talous-, sauna- ja pesularakennukseksi 1950-luvulla.

Aloituskvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin nähtäville 16.3.-6.4.2023 sekä lähetettiin tiedoksi osallisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 7 viranomaiskommenttia ja 1 mielipide Tampereen Raitiotie Oy:lta. Yksityishenkilöt eivät jättäneet palautetta. Palautekooste vastineineen on kaavan aineistoissa. Aloituskvaiheen aineistoon oli mahdollista tutustua myös kaupungin verkkosivuilla sekä Hiedanrannan puutarhajuhlilla 19.8.2023, jolloin suunnittelijat olivat tavattavissa. Alueen suunnitelmiin kävi tutustumassa ja keskustelemassa arviolta 150 henkilöä.

Valmisteluvaihe

Asemakaavan valmisteluaineisto - kaavaluonnos, selostus ja selvitysaineisto - olivat nähtävillä 28.3.-20.4.2024. Valmisteluaineistosta saatiin 5 viranomaiskommenttia ja 2 mielipidettä. Palautteessa nousi esiin suojelumääräysten täsmentäminen ja ekologisten yhteyksien turvaaminen jatkosuunnittelussa. Tampereen seudun polkupyöräilijät ry kommentoi katujen yleissuunnitelmia.

Ehdotuskvaihe

Asemakaavan suunnittelualuetta on laajennettu noin 0,6 ha verran DS Smithin tuotantolaitokselta vapautuvalla vuokra-alueella. Maan omistaa Tampereen kaupunki ja se osoitetaan osaksi Hiedanrannan keskuspuistoa. Arkeologiaa ja puistoa sekä rakennusperintöä koskevia suojelumääräyksiä on sovitettu yhteen ja tarkistettu. Kasvillisuus selvitys on päivitetty. Koulun tontin rakennusoikeutta lisättiin 1 000 kem² tulevia tarpeita varten. Nimistöä on täydennetty.

Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavaa voidaan lähteä toteuttamaan sen saatua lainvoiman.

Lausunnot

Pirkanmaan maakuntamuseo, Pirkanmaan ELY-keskus, Pirkanmaan liitto

Tiedoksi

Pirkanmaan maakuntamuseo, Pirkanmaan ELY-keskus, Juha-Matti Ala-Laurila, Juha Kaivonen, Jarmo Viljakka, Anna Levonmaa, Sirpa Lehtonen, Jaana Huttunen, Hiedanrannan Kehitys Oy, Tampereen Raitiotie Oy

Liitteet

- 1 Liite YLA 19.11.2024: Asemakaavaehdotus
- 2 Liite YLA 19.11.2024: Asemakaavan selostus
- 3 Liite YLA 19.11.2024: Asemakaavan seurantalomake
- 4 Liite YLA 19.11.2024: Tarkistettu osallistumis ja arviointisuunnitelma

Yhdyskuntalautakunta, § 293, 19.11.2024

Yhdyskuntalautakunta, § 136, 14.05.2024

§ 293

Asemakaava nro 8764, Messukylä, Messukylänkatu 37-39

TRE:8088/10.02.01/2018

Yhdyskuntalautakunta, 19.11.2024, § 293

Valmistelijat / lisätiedot:
Karppinen Elina

Valmistelijan yhteystiedot

Projektiarkkitehti Ritva Kuusisto, puh. 040 182 6992, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 1241 626, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Asemakaavaehdotus nro 8764 (päivätty 22.5.2023, tark. 29.4.2024, tark.
4.11.2024) hyväksytään.

Perustelut

Kaupunkiympäristön palvelualue on valmistellut 22.5.2023 päivätyn ja
29.4.2024 sekä 4.11.2024 tarkistetun asemakaavamuutoksen nro 8764.
Asian hyväksyminen kuuluu yhdyskuntalautakunnan toimivaltaan.

Asiakirjat ja lisätiedot ovat osoitteessa www.tampere.fi/kaavat/8764
ehdotuksen nähtävällepanosta lähtien.

Diaarinumero: TRE: 8088/10.02.01/2018

Kaavan laatija: Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu,
asemakaavoitus, projektiarkkitehti Ritva Kuusisto.

Asemakaavaehdotus oli yleisesti nähtävillä 16.-30.5.2024.

Kaavaehdotuksesta saatiin neljä muistutusta ja lausunnot Pirkanmaan
ELY-keskukselta, Pirkanmaan liitolta sekä kaupunkikuvatoimikunnalta.
Alkuperäiset lausunnot ja muistutukset ovat esityslistan liitteinä, samoin
niihin laaditut vastineet.

Viranomaislausunnoissa nostettiin esille:

- tontin 23 rakennusten runkosyvyys,
- viisikerroksisten rakennusten madaltaminen,
- asuntojen avattavuus myös hiljaiseen suuntaan,
- rakennusmateriaalien esittäminen kaavassa ja matalien
rakennusosien mahdollinen muurimaisuus,
- sisäänvedettyjen parvekkeiden käyttäminen massoittelussa sekä
- tontin 23 rajaus ja korkomailma Ristinarkuntien suuntaan.

Kaavasta jätetyissä muistutuksissa kiinnitettiin huomiota:

- talojen runkosyvyyteen,
- talojen kerros määrään (haluttiin olevan enintään neljä kerrosta) ja niiden kattomuotoon,
- korttelialueen pohjoisosaan osoitettujen rakennusten vaihtumiseen pientaloalueen rakennusten mittakaavaan,
- pientaloalueen ja kerrostalokorttelin väliin jäävän viherkaistan leveyteen ja sitä koskevan kaavamääräyksen sisältöön,
- uuden rakentamisen etäisyyteen ekologisesta käytävästä,
- kaavaan sisältyvän rakennusoikeuden määrään,
- Kyläojankadun suuntaan avautuvien ikkunoiden ja parvekkeiden kokoon,
- rakennettavien talojen aiheuttamaan varjostukseen,
- uuden rakentamisen maisemallisiin vaikutuksiin ja
- uuden rakentamisen aiheuttamiin hulevesiin.

Viranomaisneuvottelu järjestettiin 23.10.2024 ja muistio on asialistan liitteenä.

Kaava-aineistoon on nähtävilläolon aikana saadusta palautteesta ja viranomaisneuvottelusta johtuen tehty seuraavat korjaukset:

- kaavakarttaan on rajattu erillinen rakennusala parvekkeita varten ja siihen liittyen kaavamääräys, että parvekkeet eivät saa ylittää rakennusalan rajaa,
- lisätty julkisivumateriaaleja koskeva määräys, joka antaa rakennusvalvonnalle mahdollisuuden ohjata julkisivumateriaali laadukkaaksi,
- lisätty määräys, jonka mukaan rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä rakennushankkeen pohjalta laadittu pohjavedenhallinta- ja suojelusuunnitelma ja
- lisätty määräys, jonka mukaan rakentamiseen käytettävien uusien täyttömateriaalien ainekset tulee olla tutkittu niin, että ne soveltuvat pohjavesialueella käytettäväksi.

Lisäksi kaavaselostuksen kuvan numero 17 kuvatekstiin lisättiin selitys siitä, miksi kuva eroaa maisemaselvityksen kuvasta.

Viranomaisneuvottelussa esille tuotua meluselvityksen päivittämistä ei nähty tässä vaiheessa perustelluksi, sillä Messukylänkadun tilanne ei ole oleellisesti muuttunut meluselvityksen laatimisajasta. Mikäli Messukylänkadun ajonopeuksia alennetaan tulevaisuudessa suunnitellusti, on meluselvityksen päivittäminen perustellumpaa rakennuslupavaiheessa. Asemakaavassa on melun huomioon ottamista koskeva kaavamääräys, jonka mukaan rakennuslupaa haettaessa on osoitettava meluntorjuntasuunnitelmalla, että asuintiloille, parvekkeille, terasseille sekä leikki- ja oleskelualueille asetetut melun ohjearvot alittuvat ja päivitetyn meluselvityksen tieto toimii tällöin suunnittelun lähtökohtana.

Tarkistukset ovat luonteeltaan teknisiä tai vähäisiä, eivätkä edellytä kaavaehdotuksen asettamista uudelleen nähtäville.

Tiedoksi

Muistuttajat (4 kpl), Pirkanmaan ELY -keskus, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan maakuntamuseo, juhani.puhakka@toas.fi, sanna.loponen@bonava.com, sirpa.lehtonen@tampere.fi, jaana.huttunen@tampere.fi, asemakaavaavustajat@tampere.fi

Liitteet

- 1 Liite yla 19.11.2024 Asemakaava
- 2 Liite yla 19.11.2024 Asemakaavan selostus
- 3 Liite yla 19.11.2024 Asemakaavan seurantalomake
- 4 Liite yla 19.11.2024 Kaupungin vastine lausuntoihin ja muistutuksiin
- 5 Liite yla 19.11.2024 Viranomaisneuvottelun muistio
- 6 Liite yla 19.11.2024 OAS

Yhdyskuntalautakunta, 14.05.2024, § 136

Valmistelijat / lisätiedot:

Karppinen Elina

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Eriävä mielipide

Tiina Leppänen-Kaarsalo, Jouni Sirén

Päätösehdotus oli

Asemakaavaehdotus nro 8764 (päivätty 14.5.2024) hyväksytään asetettavaksi julkisesti nähtäville maankäyttö- ja rakennusasetuksen 27 §:n mukaisesti.

Perustelut

Kaupunkiympäristön palvelualue on valmistellut 14.5.2024 päivätyn asemakaavanmuutoksen nro 8764. Asian hyväksyminen kuuluu yhdyskuntalautakunnan toimivaltaan.

Asiakirjat ja lisätiedot ovat osoitteessa www.tampere.fi/kaavat/8764 ehdotuksen nähtävilleasettamisesta lähtien.

Diaarinumero: TRE:8808/10.02.01/2018

Kaavan laatija: Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, projektiarkkitehti Ritva Kuusisto

Asuntoja ja palveluja Messukylän uuden kirkon läheisyyteen

Kaavanmuutosalue sijaitsee Aakkulanharjulla, Messukylänkadun pohjoispuolella, hieman luoteeseen Messukylän uudesta kirkosta. Alueen laajuus on noin 2 ha ja se muodostuu korttelin 5102 tonteista 13 ja 15. Tontilla 15 aiemmin toiminut Messukylän päiväkotitoimitus on siirtynyt Messukylän koulun viereen valmistuneisiin uusiin tiloihin ja kaavanmuutoksessa on tutkittu päiväkodilta vapautuneen tontin käyttöä asuinkerrostalojen rakentamiseen. Samalla on tutkittu myös viereisellä tontilla 13 sijaitsevien ikääntyneiden ja perusteellisen korjauksen tarpeessa olevien TOAS:n opiskelija-asuntojen korvaamista uusilla

opiskelija-asunnoilla. Messukylänkadun varrelle, rakennusten ensimmäiseen kerrokseen, sijoittuu asumisen ohella liike- ja toimistotilaa.

Kaavan valmistelun lähtökohtia ja tavoitteita

Kaavanmuutosalue sijoittuu kahden maakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön eli Messukylän kirkkojen ja niiden lähiympäristöjen väliin. Sijoittuminen kulttuuriympäristön kannalta herkälle alueelle on ollut yksi kaavan lähtökohdista. Toinen on ollut alueen poikki itä-länsisuuntaisesti kulkevan ekologisen yhteyden säilyttäminen, joka toimii liito-oravan kulkuyhteytenä. Messukylänkadulle tehty katusuunnitelma eroaa katualueen rajojen osalta voimassa olevasta asemakaavasta, joten asemakaava täytyy muuttaa laaditun katusuunnitelman mukaiseksi, jotta katusuunnitelma voidaan toteuttaa ja Ristinarkuntien risteysalueen liikenneturvallisuutta parantaa. Messukylänkadun liikenteestä kantautuu melua tonteille, joten myös meluntorjunta on ollut tärkeä suunnittelun lähtökohta.

Asemakaavaprosessin vaiheet

Ensimmäinen viitesuunnitelma laadittiin tonteille vuonna 2015. Rakentamisen vaihtoehtojen tutkimista jatkettiin vuosina 2018, 2019 ja 2020 laadituilla viitesuunnitelmaluonnoksilla, joissa esitetyt ratkaisut erosivat merkittävästi toisistaan.

Asemakaavan aloitusvaihe

Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 13.1.-3.2.2022 ja sen liitteenä oli vuonna 2020 laadittu viitesuunnitelma. Aineistosta saatiin seitsemän viranomaiskommenttia ja yhdeksän asukaspalautetta. Viranomaiskommenteissa tuotiin esiin uudisrakentamisen sovittaminen Messukylän kulttuuriympäristön arvoihin ja edellytettiin maisema- ja kaupunkikuvallisen selvityksen tekemistä. Kommenteissa kiinnitettiin huomiota myös suunnittelun alueen ilmanlaatuun ja annettiin ohjeita asian huomioimiseksi kaavasunnittelussa.

Asukaspalautteessa nähtävillä ollut viitesuunnitelmaluonnosta pidettiin liian raskaana, etenkin tontin pohjoisosiin sijoittuvia kerrostaloja vastustettiin. Myös esitettyä rakentamistapaa ja tehokkuutta kritisoitiin ja rakentamisen vaikutuksista naapurustoon oltiin huolissaan. Esille nostettiin Messukylän kulttuuriympäristön arvo, johon rakentaminen tulee sopeuttaa.

Asemakaavan aloitusvaiheessa saadun palautteen takia tontille laadittiin uusi viitesuunnitelma vuonna 2022. Siinä asuinrakennukset sijoittuvat Messukylänkadun reunaan, pääty kadulle päin ja talorivin päissä on poikittaiset massat. Rakennusten sijoittamista kadun suuntaisesti pidettiin kuitenkin kaupunkikuvallisesti raskaana ratkaisuna ja pysäköinnin keskittyminen alueen länsipäähän johti karuun kaupunkikuvaan. Viitesuunnitelmaa ei pidetty asemakaavaratkaisulle soveliaana pohjana.

Asemakaavan valmisteluvaihe

Vuonna 2023 laadittiin jälleen uusi viitesuunnitelma, jossa 4-5 kerroksiset asuinrakennukset sijoittuvat poikittain Messukylänkatuun nähden ja

niiden väleissä on yksikerroksiset, pihoja melulta suojaavat massat. Yksikerroksisiin osiin sijoittuu talous- ja varastotiloja sekä palveluita. Katujulkisivu on ryhdikäs, mutta vaihteleva, ja tonttien pohjoisosaan sijoittuu ekologinen yhteys liito-oravia varten.

Vuoden 2023 viitesuunnitelman pohjalta laadittiin asemakaavan valmisteluaineisto, joka oli nähtävillä 25.5.-16.6.2023. Aineistosta saatiin 13 kommenttia ja mielipidettä. ELY-keskuksen ja joidenkin yksityishenkilöiden mielestä viisikerroksinen rakentaminen on liian korkea Messukylään. Perusteena tälle esitettiin, että kerrosluku poikkeaa Messukylän yleissuunnitelmassa esitetystä, kerrostalot näkyvät maisemassa ja kerrostalot nousevat kirkkoa merkittävämmiksi. ELY-keskus kommentoi myös, ettei kaavaluonnoksessa oleva asuntojen suuntaamista koskeva kaavamääräys ole toteutettavissa, koska keskiäänitasot Messukylänkadun puolella kohoavat yli 65 dB:iin.

Sekä ELY-keskuksen että Messukylän Omakotiyhdistyksen mielestä tonttien pohjoisosaan jäävä ekologinen yhteys on kapea. Yksityishenkilöt esittivät huolensa siitä, että uudet kerrostalot varjostavat Kyläojantien varrella sijaitsevien pientalojen pihoja, rakennustyöt aiheuttavat Kyläojantien varren taloille vaurioita ja myös hulevesien valumista rinnettä pitkin pelättiin. Messukylänkadun ja Ristinarkuntien risteyksen puuston säilyttämistä toivottiin, mutta puiden istuttamista tonttien pohjoisrajalle pidettiin huonona ratkaisuna. Ympäristönsuojelu esitti puustutusten osoittamista katualueelle ja pelastuslaitos kommentoi, ettei pelastusteitä ole esitetty suunnitelmissa.

Asemakaavan ehdotusvaihe

Asemakaavan valmisteluvaiheessa tulleen palautteen takia rakentamisen maisemallisten vaikutusten arviointia varten tehtyjä näkymätarkasteluja tarkennettiin. Niiden perustella voitiin todeta korkeimpien rakennusten kattojen kohoavan hieman puustoa korkeammalle, mutta jäävän Messukylän kirkon tornia matalammiksi. Rakennusten harjat näkyvät kaukomaisemassa joistakin harvoista paikoista katsottaessa. Rakentamisen varjostusvaikutusten tarkempaa arvioimista varten tehtiin lisää varjotutkielmia, joiden perusteella voidaan sanoa, että uusi rakentaminen ei merkittävästi vähennä auringonpaisteen määrää suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsevilla tonteilla. Ehdotusta laadittaessa tutkittiin myös mahdollisuutta järjestellä suunnittelualueen länsipään pysäköintiä siten, että ekologista yhteyttä saataisiin levennettyä. Tässä ei onnistuttu, mutta uudella järjestelyllä saatiin pysäköintialueen Messukylänkadun puoleiselle reunalle hieman tilaa, jonka ansiosta luonnosvaiheessa esitetty kivikoriaita voidaan korvata pensasaidalla. Messukylänkadun katualueelle lisättiin istutuksia ja risteysalueen säilytettävän puuston alue rajattiin niin suureksi kuin mahdollista. Myös pelastustie lisättiin kaavaehdotukseen.

Kaavaratkaisuun pohjautuvat selvitykset on päivitetty vastaamaan kaavaehdotusta.

Palautteiden tiivistelmät ja niihin annetut vastineet on koottu raporttiin, joka on kaava-aineiston liitteenä.

Asemakaavan keskeinen sisältö

Tontti 5102-13 on osoitettu asemakaavassa opiskelija-asumiselle merkinnällä AK-43 (Asuinkerrostalojen korttelialue opiskelija-asumista varten) ja sillä on rakennusoikeutta 13 200 k-m². Vähintään 80 km² rakennusoikeudesta on käytettävä liike-, toimisto- tai työtiloiksi ja 2 % asukkaiden yhteistiloiksi. Pysäköintipaikat tontilla sijoittuvat Vanhan hautausmaan puoleiseen reunaan.

Viereinen tontti 5102-15 on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK) ja sillä on rakennusoikeutta 5300 k-m². Myös tällä tontilla vähintään 80 km² rakennusoikeudesta on käytettävä liike-, toimisto- tai työtiloiksi ja 2 % asukkaiden yhteistiloiksi. Pysäköinnistä osa sijoittuu tontin itäreunaan ja osa pohjoisreunassa sijaitsevan pysäköintikannen alle ja päälle. Messukylänkadun varren rakennusten korkeus kasvaa kaakosta luoteeseen neljästä viiteen ja peremmällä tonteilla rakennukset ovat viisikerroksisia. Tonttien pohjoisreunaan on jätetty ekologinen yhteys liito-oravaa varten. Kaavanmuutosalueen länsireunaan, Vanhan hautausmaan rajaa myötäillen on osoitettu kävely-yhteys Fanny Nymanin puistoon.

Lausunnot

Pirkanmaan ELY-keskus, Pirkanmaan liitto

Tiedoksi

Juhani Puhakka, Sanna Loponen, Sirpa Lehtonen, Jaana Huttunen, Ritva Kuusisto

Kokouskäsittely

Hanna Montonen oli paikalla asiantuntijana tämän asian käsittelyn aikana.

Jouni Sirén teki seuraavan muutosehdotuksen: "Lisätään yleismääräysten Rakennukset-otsikon alle määräys: Julkisivuissa on käytettävä laadukkaita materiaaleja, kuten rappausta, tiiltä tai keraamisia laattoja erilaisin ladonnoin." Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Tiina Leppänen-Kaarsalo ehdotti, että asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi. Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Jouni Sivenius poistui kokouksesta asian käsittelyn jälkeen.

Liitteet

- 1 Liite yla 14.5.2024 Asemakaavaehdotus
- 2 Liite yla 14.5.2024 Asemakaavan selostus
- 3 Liite yla 14.5.2024 Asemakaavan seurantalomake
- 4 §136 Eriävä mielipide Jouni Sirén
- 5 § 136 Eriävä mielipide Tiina Leppänen-Kaarsalo

§ 294

Aleksis Kiven kadun länsireunan, väli Puutarhakadusta pohjoiseen, katusuunnitelma, II kaupunginosa (Tammerkoski)

TRE:4064/10.03.02/2024

Valmistelijat / lisätiedot:

Sivenius Jouni

Valmistelijan yhteystiedot

Katuinsinööri Pasi Palmu, puh. 040 801 6812, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 124 1626 etunimi.sukunimi@tampere.fi

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Aleksis Kiven kadun länsireunan, väli Puutarhakadusta pohjoiseen, katusuunnitelma, suunnitelmanumero 1/22723, hyväksytään kustannusarvioineen muistutuksista huolimatta seuraavin muutoksin:

- Yksi kuormauspaikka on osoitettu Satakunnankadun varteen lähelle Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymäaluetta.
- Yksi lyhytaikaisen kadunvarsipysäköinnin mahdollistava pysäköintipaikka on lisätty ko. katuosuuden eteläpäähän.
- Liikuntaesteisen pysäköintipaikka on muutettu 3,6 metriä leveäksi. (Muutos edellytti myös pieniä muutoksia kyseisessä kohtaa pyörätien linjauksessa, erottelukaistan leveydessä sekä katuvalaistuksessa.)
- Pyöräilijöille on tehty oma kulkuaukko Aleksis Kiven kadun ylitystä varten Frenckellinaukion suuntaan.
- Liikenteenohjausta on tarkistettu poistamalla kaksisuuntaisesta pyöräilystä varoittavat lisäkilvet Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymästä.

Maankäyttö ja rakennuslain 202 §:n mukaisesti päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Perustelut

Aleksis Kiven kadun länsireuna, väli Puutarhakadusta pohjoiseen, katusuunnitelma, suunnitelmanumero 1/22723, II Ko. (Tammerkoski).

Katusuunnitelma on laadittu Aleksis Kiven kadun ko. katuosuuden länsireunan saneeraamista varten. Suunnitellun katuosuuden pituus on noin 130 metriä. Katusuunnitelmaehdotuksessa on esitetty mm. väylän tuleva sijainti, korkeusasema, pintamateriaalit, katuvalaistus, kalusteet sekä pintavesien kuivatus ja istutukset.

Katusuunnitelman mukaan Aleksis Kiven katu välillä Puutarhakadusta pohjoiseen säilyy ajoradan osalta lähes nykyisellään. Aleksis Kiven kadun ko. katuosan ajoradan leveys on pääosin 6,50 metriä. Satakunnankadun

liittymäalueella Aleksis Kiven kadun läntinen ajokaista on 3,25...4,0 metriä leveä ja itäreunassa on oikealle ja vasemmalle kääntymiskaistat, joiden leveydet ovat 3,0 ja 3,25 metriä. Liittymäalueella nykyistä ajorataa kavennetaan noin kolme metriä ja liittymässä sijaitseva suojatien keskisaareke poistetaan.

Katusuunnitelman mukaan katuosuuden merkittävimmät muutokset kohdistuvat ajoradan länsipuoleiseen kadun osaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseksi Aleksis Kiven kadun länsireunalla on ajoradasta noin 1,75...3,25 metriä leveällä erotusalueella erotettu jalkakäytävä ja pyörätie. Jalkakäytävän leveys on 3,50 metriä ja pyörätien leveys on 2,50 metriä. Jalkakäytävän ja pyörätien välissä on noin 1,00...2,45 metriä leveä erottelukaista. Jalkakäytävän pintamateriaali on betonikivi, ja pyörätien pintamateriaali on asfalttibetoni. Pyörätiellä kulkusuunnat on erotettu toisistaan asianmukaisien ajoratamerkintöjen avulla.

Ajoradan ja pyörätien välisellä erotusalueella on katuosuuden eteläpäässä kaksi le-pysäköintipaikkaa ja katupuita. Erotusalueen pohjoispäässä on korkoeroa tasaava tukimuuri sekä kiveyspintaa. Jalkakäytävän ja pyörätien välissä olevalla nupukivetyllä erottelukaistalla on katupuita ja katuvalaisimia sekä pyörä- ja potkulautapysäköintipaikkoja.

Aleksis Kiven kadun ylittävät suojatiet ja Satakunnankadun ylittävä suojatie Aleksis Kiven kadun kohdalla ovat esteettömyysratkaisujen osalta nykyisten suunnitteluohjeiden mukaisia.

Kadun pintavedet johdetaan pinnan kallistusten ja reunakivien avulla hulevesikaivoihin.

Puutarhakadun ko. katuosuuden rakennustyöt sisältyvät Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön palvelualueen vuoden 2025 alustavaan vuosisuunnitelmaan.

Aleksis Kiven kadun katusuunnitelman kustannusarvio on noin 540 000 euroa (n. 337 euroa/m²).

Katusuunnitelmaehdotus oli julkisesti nähtävillä 07.10.– 21.10.2024. Katusuunnitelmaehdotusta vastaan jätettiin kuusi muistutusta.

Taloyhtiöiden, yhdistysten yms. muistutukset:

Kiinteistö Oy Satakunnankatu 19 huomauttaa muistutuksessaan, että kiinteistön yksi sisäänkäynti, Aleksis Kiven katu 10 E-porras, tulisi huomioida katusuunnitelmassa esteettömän sisäänkäynnin muodossa. Lisäksi kyseisen sisäänkäynnin yhteyteen pitäisi muistutuksen mukaan katusuunnitelmassa huomioida saatto- ja tavarantoimitusliikenne. Muistuttaja on perustellut ko. asioita kiinteistössä toimivilla liike- ja asiointitiloilla.

Kiinteistö Oy:n muistutuksessa on lisäksi huomautettu, että Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymässä liittymän itäpuolelta puuttuu Satakunnankadun ylittävä suojatie. Muistuttaja mukaan tämä puute ruuhkauttaa liittymän länsipuolisia jalkakäytäviä ja aiheuttaa siten myös liikenneturvattomuutta kyseiseen paikkaan.

Vastine:

Aleksis Kiven katu 10 E-portaikon esteettömyyttä on tutkittu katusuunnittelun aikana. Katupinnan tasauksen ja muotoilun muutoksien avulla kyseistä sisäänkäyntiä ei kuitenkaan saada esteettömäksi. Näin ollen katusuunnittelussa on palattu KOy:n esitykseen erillisen esteettömän luiskan/rakenteen sijoittamiseksi katutilaan. Tätä erillistä rakennetta on jo yhteensovitetty katusuunnittelun kanssa ja toistaiseksi vaikuttaa siltä, että kyseinen rakenne olisi katutilaan sijoitettavissa. Kyseinen rakenne ei kuitenkaan ole osa katusuunnitelmaa, koska rakenne on erillinen KOy:n luvittava kiinteistön sisäänkäyntiin liittyvä katualueelle sijoitettava rakenne. Sikäli kun KOy luiskarakenteen edelleen haluaa ja luvittaa, se voidaan katusaneeraustyön yhteydessä siihen toteuttaa. Erillisen luiskarakenteen sijoittamiselle katutilaan ei ole katusuunnittelullisia ja toteutuksellisia esteitä näköpiirissä.

Saatto- ja tavarantoimitusta Aleksis Kiven katu 10 E-portaalle on myös tutkittu katusuunnittelun yhteydessä. Sen on todettu olevan tilallisesti uuteen katutilaan erittäin haastava. Tilaa on jalkakäytävällä tai pyörätiellä ja näiden välisellä erotusalueella niukasti kyseistä toimintaan varten. Lisätilan osoittaminen ei ole tarkoituksenmukaista juuri tähän tarkoitukseen, koska muutoinkin kyseinen liikenne on suuresti yleistä liikenneturvallisuutta heikentävää toimintaa juuri tässä kohtaa. Kyseisen kiinteistön saatto- ja kuormausliikennetarve on kuitenkin tunnistettu, ja siksi näitä tarpeita varten katusuunnitelmaa on tarkistettu siltä osin, että erillinen kuormauspaikka on nyt osoitettu kyseisen kiinteistön pohjoissivulta Satakunnankadun varrelta. Tämän kuormauspaikan pitäisi pystyä palvelemaan riittävästi kiinteistön kaikkia liiketiloja ja sisäänkäyntejä.

Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymässä suojatien lisääminen Satakunnankadun ylitse liittymän itäpuolelle ei ole liikenteellisesti eikä liikenneturvallisuuden kannalta kannatettavaa. Tämä ratkaisu heikentäisi oleellisesti ko. katuliittymän liikenteellistä kokonaisvälityskapasiteettia ja yleistä toimivuutta. Lisäksi turvallisen suojatien toteuttaminen Satakunnankadun ylitse ei ole mahdollista katualueen kapeuden takia. Katusuunnitelman mukaiset toimenpiteet osaltaan taas väljentävät ja helpottavat ruuhkautumista liittymän länsipuolen suojatien yhteydessä. Tältä osin muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

Tampereen virastotalo KKOy huomauttaa muistutuksessaan, että Aleksis Kiven kadun katusuunnitelman ratkaisut haittaavat jalankulkua ja saapumista ko. katuosuuden varrella olevalle kaupungintalolle. Muistutuksessa esitetään tutkittavan pyörätien sijoittamista Aleksis Kiven kadun itäreunalle sekä saattopysäköintipaikkojen lisäämistä katuosan länsireunalle. Muistutuksessa perustellaan asiaa kaupungintalon merkittävyydellä henkilöliikennevirtojen muodostamisessa katutilassa.

Vastine:

Pyörätien sijoittaminen Aleksis Kiven kadun länsireunalle nykytilanteen mukaisesti on sekä liikennejärjestelmän toimivuuden, että liikenneturvallisuuden kannalta perusteltua. Lisäksi ratkaisu mahdollistaa kaupungintalon pyöräpysäköinnin ja palveluiden hyvän

saavutettavuuden ja pyörätien paremman jatkuvuuden pohjoiseen Itäiselle kadulle Finlaysonin alueelle. Sikäli, kun pyörätie olisi Aleksis Kiven kadun itäreunalla Satakunnankadulle asti, isoksi ongelmaksi tulisi pyörätien jatkuvuus Satakunnankadun päässä sekä liikenteelliset haasteet jatkuvuusjärjestelyiden ratkaisuisissa. Satakunnankadun ja Aleksis Kiven kadun toimivuus ei esim. mahdollista uuden liikennevalo-ohjatun suojatien ja pyöräilijän ylityspaikan toteuttamista Satakunnankadun itähaaraan. Vaihtoehtoisesti pyöräilijöiden pitäisi vaihtaa kadun länsipuolelle vilkkaasti liikennöidyssä Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun katuliittymässä, kun taas katusuunnitelman mukaisessa vaihtoehdossa puolenvaihto tapahtuu vähäliikenteisessä Puutarhakadun katuliittymässä. Lisäksi itäreunan pyörätieratkaisussa pyöräilijät risteäisivät kaksi kertaa Frenckellin pysäköintilaitoksen suuren liikennevirran kanssa, mikä on liikenneturvallisuuksiin heikentävä vaihtoehto katusuunnitelman mukaiseen ratkaisuun verrattuna, ja mikä osaltaan heikentäisi Aleksis Kiven kadun liikennejärjestelyjen toimivuutta. Sikäli, kun pyörätie sijoitettaisiin ko. katuosuuden itäreunaan, katumuutokset olisivat kaikkien esitettyä katusuunnitelmaa laajemmat ja rakentamiskustannuksetkin olisivat tällöin suuremmat. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Katusuunnitelmaa on muutettu siten, että saattoliikenteelle on osoitettu Aleksis Kiven kadun ko. katuosan varrelta yksi lyhytaikaispysäköintiin tarkoitettu kadunvarsipaikka. Tällä pysäköintipaikalla pysäköinti on sallittu pysäköintikieltoa käyttäen maksimissaan 30 minuuttia. Tämän enempää kadunvarsipaikkoja ei voida katutilallisista syistä osoittaa ko. katuosuudelle.

Tampereen kaupungin vammaisneuvoston esteettömyystyöryhmä kertoo muistutuksessaan, että katusuunnitelmassa Aleksis Kiven kadun varteen osoitetut le-pysäköintipaikat ovat huomattava parannus kaupungintalon liittyvään esteettömyyteen. Esteettömyystyöryhmä sen sijaan muistuttaa, että kyseiset le-pysäköintipaikat tulisi olla laatutasoltaan suunnitteluohjeen mukaisia eli 3,6 metriä leveitä ja näistä tulisi osoittaa esteetön kulkuyhteys kaupungintalon sisäänkäynnille.

Esteettömyystyöryhmän muistutuksessa on lisäksi esitetty, että Aleksis Kiven kadulle tulisi toteuttaa näkövammaisille ohjaava raita aina Hämeenkadun raitiopysäkeiltä asti kaupungintalon oville.

Vastine:

Aleksis Kiven kadun katusuunnitelmaa on muutettu siltä osin, että kyseisten le-pysäköintipaikkojen leveys on nyt 3,6 metriä.

Katusuunnitelman mukaan kyseisiltä le-pysäköintipaikoilta on esteetön kulkuyhteys kaupungintalon sisäänkäynnille. Tämän osalta katusuunnitelmaan ei ole katsottu tarvetta tehdä muutoksia.

Ohjaavan raidan mahdollisuuksia laajemmin Aleksis Kiven kadulle Hämeenkadulta asti tutkitaan myöhemmin lisää erillissuunnittelussa, koska ko. kokonaisuus ei kuulu tähän suunnitteluhankkeeseen. Sikäli, kun ohjaavalle raidalle löytyy sopiva kokonaisratkaisu, se pyritään toteuttamaan ainakin ko. katusuunnitelman vaikutusalueen osalta samassa yhteydessä katusuunnitelman toteutuksen kanssa.

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry huomauttaa muistutuksessaan, että suunnittelualueella pyörätien läheisyydessä olevat rakenteet, varusteet ja kalusteet kuten esim. pyöräpysäköintipaikat, autojen pysäköintipaikat, valaisimet ja liikennemerkkit jne tulisi suunnitella ja sijoittaa riittävälle etäisyydelle pyörätiestä.

Muistutuksessa on lisäksi esitetty, että Aleksis Kiven kadun pyörätieltä olisi selkeä oma kulkuyhteys Frenckellin aukion suuntaan.

Muistutuksessa on myös huomautettu, että Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymässä tulisi liikennevaloratkaisuissa huomioida pyöräilijät automaattisella polkupyöräiden tunnistustekniikalla.

Muistuttaja esittää vielä, että Satakunnankadun jalkakäytäviä tulisi myös samalla leventää, jotta Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymäalueella olisi nykyistä enemmän väljyyttä jalkakäytävillä.

Vastine:

Katusuunnitelman osalta on tehty tarkistuksia pyörätien läheisyydessä olevien rakenteiden, varusteiden ja kalusteiden osalta. Pääosin nämä ovat nyt riittävän turvaetäisyyden päässä pyörätiestä. Asia pidetään mielessä edelleen rakennussuunnittelun sekä toteutuksen aikana, ja tehdään tarvittavilta osin mahdolliset toimenpiteet, jotta turvaetäisyydet olisivat riittävät. Kaikilta osin, esim. mahdolliset valaisimien jalustat, ei pystytä kuitenkaan rakenteita sijoittamaan ohjeistusten mukaisille etäisyyksille.

Katusuunnitelmaa on muutettu siltä osin, että Aleksis Kiven kadun pyörätieltä Frenckellin aukion suuntaan siirtymiseen tarvittava kulkuaukko on lisätty katusuunnitelmaan.

Liikennevalojen suunnittelu ei kuulu katusuunnitteluvaiheeseen siinä määrin, että nyt pystytään kertomaan varmuudella liikennevalojen toiminnan teknisiä yksityiskohtia tai toteutuksellisia ratkaisuja. Se kuitenkin tiedetään, että keskusta-alueella liikennevalojen suojatiet on päiväliikenteen aikaan huomioitu siten, että suojatien vihreä valo on automaattisesti mukana normaalissa valokierrossa. Näin ollen päiväliikenteen aikaan katujen ylityksille ei ole lainkaan tarvetta erillisille vihreän valon kutsupyynnöille, perustuisi ne sitten erillisiin painonappeihin tai muihin teknisiin tapoihin. Keskusta-alueella on siis vain hiljaisen liikenteen aikaan tarve antaa erillinen vihreän valon pyynti, esim. painonapilla, suojatien ylitystä varten. Kyseisen katuliittymän tekninen ratkaisu tähän asiaan suunnitellaan katurakennussuunnitelmien laadinnan yhteydessä. Todennäköisin ratkaisu on, että ko. liittymään tulee pyöräilijöille omat erilliset painonapit vihreän valon pyyntejä varten. Tutkaohjaukseen perustuvaa ohjausta tuskin kuitenkaan tulee, koska ko. liittymässä niistä aiheutuisi melko todennäköisesti aivan liikaa turhia pyyntejä vihreille valoille. Tätäkin asiaa kuitenkin tutkitaan vielä lisää suunnittelun edetessä.

Satakunnankadun katutila ei mahdollista ko. katuliittymän alueella sellaisia muutoksia, joilla saataisiin jalkakäytäviä levennettyä tällä kohtaa. Satakunnankadun kaistaleveyksissä ei ole mahdollisuuksia kavennuksille ja toisaalta jalkakäytäviä ei voi levittää ulkoreunoiltakaan jalkakäytävissä

kiinni olevista rakennuksista johtuen. Toisaalta katusuunnitelman mukainen ratkaisu osaltaan väljentää jalkakäytäviä Satakunnankadun ylittävän suojatien molemmilla puolilla nykytilaan verrattuna, koska jalankulkijoita ja pyöräilijöitä ohjataan nykytilaan verrattuna laajemmalle alueelle ja kulkumuotoja pyritään nykyistä selkeämmin erottelamaan toisistaan. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Yksityishenkilöiden muistutukset:

Muistutus (A):

Muistuttaja esittää, että Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymän liikennevaloissa huomioidaan pyörätieratkaisuun sopivat liikennevaloratkaisut.

Vastine:

Liikennevalojen suunnittelu ei kuulu katusuunnitteluvaiheeseen siinä määrin, että nyt pystytään kertomaan varmuudella liikennevalojen toiminnan teknisiä yksityiskohtia tai toteutuksellisia ratkaisuja. Se kuitenkin tiedetään, että keskusta-alueella liikennevalojen suojatiet on päiväliikenteen aikaan huomioitu siten, että suojatien vihreä valo on automaattisesti mukana normaalissa valokierrossa. Näin ollen päiväliikenteen aikaan katujen ylityksille ei ole lainkaan tarvetta erillisille vihreän valon kutsupyynnöille, perustuisi ne sitten erillisiin painonappeihin tai muihin teknisiin tapoihin. Keskusta-alueella on siis vain hiljaisen liikenteen aikaan tarve antaa erillinen vihreän valon pyynti, esim. painonapilla, suojatien ylitystä varten. Kyseisen katuliittymän tekninen ratkaisu tähän asiaan suunnitellaan katurakennussuunnitelmien laadinnan yhteydessä. Todennäköisin ratkaisu on, että ko. liittymään tulee pyöräilijöille omat erilliset painonapit vihreän valon pyyntejä varten. Tutkaohjaukseen perustuvaa ohjausta tuskin kuitenkaan tulee, koska ko. liittymässä niistä aiheutuisi melko todennäköisesti aivan liikaa turhia pyyntejä vihreille valoille. Tätäkin asiaa kuitenkin tutkitaan vielä lisää suunnittelun edetessä.

Muistutus (B):

Muistuttaja esittää muistutuksessaan, että Aleksis Kiven kadulla pyöräliikenne tulisi ohjata Kauppakadun ja Satakunnankadun välisellä katuosuudella ajoradalle ja järjestää yksisuuntaisin pyörätiejärjestelyin. Muistuttaja perustelee asiaa sillä, että tiheästi rakennetuilla alueilla kaksisuuntaiset pyörätiet ovat vaarallisia ja ne ovat huonosti yhdistettävissä ajoratoihin sekä sillä, että katutilaa ei pitäisi myöskään tuhjata tarpeettomasti ajoneuvoliikenteen keskinäiseen erotteluun.

Muistuttaja muistuttaa lisäksi, että katusuunnitelma ei anna vastauksia siihen, miten Aleksis Kiven kadun pyöräliikenne liittyy Satakunnankadun pyöräliikenteeseen ja miten ko. katuliittymän liikennevaloissa pyöräilijät on huomioitu.

Muistuttaja huomauttaa muistutuksessaan, että Satakunnankadun katuliittymässä Aleksis Kiven ylittävän suojatien yhteydessä olevan nykyisen suojatiesaarekkeen poisto heikentää jalankulkijoiden turvallisuudentunnetta.

Lisäksi muistutuksessa on muistutettu, että katusuunnitelmassa esitetyissä ratkaisuihin liikenteen ohjauksen suhteen on tehty virheellisiä ratkaisuja. Muistuttaja viittaa kaksisuuntaisista pyöräilijöistä varoittaviin lisäkilpiin Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymässä.

Muistuttaja on muistutuksessaan huolestunut myös Aleksis Kiven kadun suunnitelma-alueen kuivatusratkaisuista. Muistuttaja pohtii, että miten kuivatus saadaan toimimaan talvisin ja miten välttää talviaikaisilta kuivatukseen liittyviltä ongelmilta.

Vastine:

Aleksis Kiven kadun nykyiset ja ennustetut autoliikenteen määrät eivät mahdollista pyöräliikenteen ohjaamista Aleksis Kiven kadun ajoradalle. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Katusuunnitelman tarkoitus ei olekaan kertoa, miten liikennevalokierrossa pyöräilijät tai mikään muukaan liikennemuoto on huomioitu. Tähän katusuunnitteluvaiheen tarkkuus ei riitä, eikä katusuunnitelman sisältö sitä mahdollista tai edellytä. Liikennevalojen suunnittelu ei kuulu katusuunnitteluvaiheeseen siinä määrin, että nyt pystytään kertomaan varmuudella liikennevalojen toiminnan teknisiä yksityiskohtia tai toteutuksellisia ratkaisuja. Se kuitenkin tiedetään, että keskusta-alueella liikennevalojen suojatiet on päiväliikenteen aikaan huomioitu siten, että suojatien vihreä valo on automaattisesti mukana normaalissa valokierrossa. Näin ollen päiväliikenteen aikaan katujen ylityksille ei ole lainkaan tarvetta erillisille vihreän valon kutsupyynnöille, perustuisi ne sitten erillisiin painonappeihin tai muihin teknisiin tapoihin. Keskusta-alueella on siis vain hiljaisen liikenteen aikaan tarve antaa erillinen vihreän valon pyynti, esim. painonapilla, suojatien ylitystä varten. Kyseisen katuliittymän tekninen ratkaisu tähän asiaan suunnitellaan katurakennussuunnitelmien laadinnan yhteydessä. Todennäköisin ratkaisu on, että ko. liittymään tulee pyöräilijöille omat erilliset painonapit vihreän valon pyyntejä varten. Tutkaohjaukseen perustuvaa ohjausta tuskin kuitenkaan tulee, koska ko. liittymässä niistä aiheutuisi melko todennäköisesti aivan liikaa turhia pyyntejä vihreille valoille. Tätäkin asiaa kuitenkin tutkitaan vielä lisää suunnittelun edetessä.

Pyöräilijän siirtyminen Aleksis Kiven kadulta Satakunnankadulle tai päinvastoin on sen sijaan katusuunnitelmasta tulkittavissa. Siirtyminen tapahtuu joko Satakunnankadun ylittävän pyöräilijän ylityspaikan kautta tai Aleksis Kiven kadun ylittävän suojatien kautta tai Satakunnankadulta Aleksis Kiven kadun suuntaan Satakunnankadun vasemmalle kääntyvälle kaistalle ryhmittymisen kautta. Pyöräilijän on siis mahdollista siirtyä Aleksis Kiven kadulta Satakunnankadulle ajoratapyöräilyyn, mutta suositeltavampaa on pyöräileminen seudullisella pyöräilyn pääreitillä Puutarhakadulla ja Valssipadonraitilla sekä Rongankadulla.

Keskisaarekkeen poisto Aleksis Kiven kadun ylityksestä Satakunnankadun liittymässä oli välttämätöntä Aleksis Kiven kadun katusuunnitelman mukaisten länsireunan katujärjestelyiden aikaansaamiseksi. Keskisaarekkeen poisto mahdollisti leveämpää katutilaa länsireunalle ja tämän myötä länsireunalle saatiin jalankululle ja pyöräilylle omat tilat ja lisäksi myös pienet erottelu- ja odotusalueet. Aleksis Kiven kadun

ylittävän suojatien kokonaisuus ei kuitenkaan ole nykyiseen verrattuna muuttunut huonompaan suuntaan, koska ajorataa on kavennettu huomattavasti suojatien kohdalla ja lisäksi liikennevalot antavat suojatieylityksillä riittävästi turvaa. Tältä osin muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

Katusuunnitelmaa on muutettu siltä osin, että Aleksis Kiven kadun ja Satakunnankadun liittymän yhteydessä olleet kaksisuuntaisesta pyöräliikenteestä varoittavat lisäkilvet on katusuunnitelmasta poistettu.

Aleksis Kiven kadun katusuunnitelmaan liittyvät pintakuivatusratkaisut ovat kyseiseen paikkaan oikeat. Linjakuivatus on jokseenkin ainut järkevä pintakuivatusratkaisu tasaisille katuosuuksille, kuten tässäkin tapauksessa on kyseessä. Linjakuivatus ei yksin aiheuta muistuttajan mainitsemissa ongelmia. Talviaikaisten ja kevätsulannan aikaisten jäätymisongelmien ehkäisemisessä on tärkeää kadun kunnossapidon oikea-aikaisuus ja tehokkuus – oli pintakuivatusjärjestelmä mikä tahansa. Talviaikaiset ja kevätsulannan aikaiset jäätymisongelmat ovat siis todennäköisiä myös perinteisempien pintakuivatusratkaisujen kohdalla, jos talviaikaisessa kunnossapidossa jollain tapaa epäonnistutaan. Lisäksi on todettava, että myös linjakuivatuskouruja voidaan varustaa sulatusjärjestelmillä, jotka osaltaan auttavat kyseisten ongelmien ehkäisyssä. Katusuunnitelman pintakuivatusratkaisuja tarkistetaan vielä mitoituksellisesti rakennussuunnitteluvaiheessa, että linjakuivatuksesta tulee riittävän tehokas ja sopiva juuri tähän kohteeseen. Tältä osin muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

Tiedoksi

muistuttajat, Mikko Siiro, Timo Seimelä, Pasi Palmu, Leena Tala

Liitteet

- 1 01 Liite Yla 19.11.2024 Aleksis Kiven katu sijaintikartta
- 2 02 Liite Yla 19.11.2024 Aleksis Kiven katu KS katujärjestelypiirustus 22723
- 3 03 Liite Yla 19.11.2024 Aleksis Kiven katu KS pit poik 22723
- 4 04 Liite Yla 19.11.2024 AKK havainnekuva
- 5 05 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus KOy Satakunnankatu 19
- 6 06 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus Tampereen virastotalo KKOy
- 7 07 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus Esteettömyystyöryhmä
- 8 08 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus Tampereen seudun polkupyöräilijät ry
- 9 09 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus yksityshenkilö A
- 10 10 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus yksityshenkilö B

§ 295

Puutarhakadun, väli Hämeenpuisto – Vanhankirkonpuisto, katusuunnitelma, II kaupunginosa (Tammerkoski)

TRE:4063/10.03.02/2024

Valmistelijat / lisätiedot:

Sivenius Jouni

Valmistelijan yhteystiedot

Katuinsinööri Pasi Palmu, puh. 040 801 6812, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 124 1626 etunimi.sukunimi@tampere.fi

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Puutarhakadun, väli Hämeenpuisto – Vanhankirkonpuisto, katusuunnitelma, suunnitelmanumero 1/22716, hyväksytään kustannusarvioineen muistutuksista huolimatta seuraavin muutoksin:

- Näkövammaisia ohjaava raita on lisätty Puutarhakadun pohjoisreunan jalkakäytävälle Kuninkaankadun liittymään.
- Ajouradan ja pyörätien välisen reunakiven korkeutta on osittain nostettu.
- Puutarhakadun ja Aleksis Kiven kadun liittymässä liittymän itäpuolista Puutarhakadun ylittävää suojatietä on lyhennetty.
- Pyörätien ja jalkakäytävän linjausta on muutettu loiventamalla kaarteita suunnitelma-alueen itäpäässä. (Muutos edellytti myös pientä reunakivilinjan muutosta kadulla ko. kohdassa ja takseille varatun alueen pienentämistä.)

Maankäyttö ja rakennuslain 202 §:n mukaisesti päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Perustelut

Puutarhakadun, väli Hämeenpuisto – Vanhankirkonpuisto, katusuunnitelma, suunnitelmanumero 1/22716, II Ko. (Tammerkoski).

Katusuunnitelma on laadittu Puutarhakadun ko. katuosuuden saneeraamista varten. Suunnittelun katuosuuden pituus on noin 440 metriä. Katusuunnitelmassa on esitetty mm. väylän tuleva sijainti, korkeusasema, pintamateriaalit, katuvalaistus, kalusteet sekä pintavesien kuivatus ja istutukset.

Katusuunnitelman mukaan Puutarhakadulla, katuosuudella Hämeenpuisto – Aleksis Kiven katu, ajorata on yksisuuntainen lännen suuntaan. Ajouradan leveys on 3,25 metriä. Ajouradan eteläpuolella on ajoradasta pääosin 2,50...3,60 metriä leveällä erotusalueella erotettu

jalkakäytävä. Jalkakäytävän leveys eteläreunassa on 2,50...3,70 metriä. Eteläreunan erotusalueella on kadunvarsipysäköintiä, huoltoliikenteen pysäköintipaikkoja ja istutusalueita.

Em. katuosuudella ajoradan pohjoispuolella on ajoradasta 0,50 metrin erotusalueella erotettu jalkakäytävä ja pyörätie. Jalkakäytävän ja pyörätien välissä on pääosin 1,00...3,10 metrin levyinen erottelukaista. Pohjoisreunan jalkakäytävän leveys on 2,50...2,75 metriä. Pyörätien leveys on 3,00 metriä. Pohjoisreunalla erottelukaistalla on katupuita, katuvalaisimia, pyörä- ja potkulautapysäköintipaikkoja, huoltoliikenteen pysäköintipaikkoja sekä katukalusteita.

Em. katuosuudella on pyritty säilyttämään mahdollisimman paljon olemassa olevia katupuita. Katuosan pohjoisreunan erottelukaistalla on nykyisiä sekä uusia katupuita. Katuosan eteläreunan erotusalueen istutusosuuksilla on koristeheiniä ja rungollisia pensaita. Eteläreunan istutettavat alueet toteutetaan alas laskettuina, ja ne rajataan matalin kasvillisuuden suoja-aidoin.

Katusuunnitelman mukaan Puutarhakadulla, katuosuudella Aleksis Kiven katu – Vanhankirkonpuisto, ajoradan leveys on 7,00 metriä ja liikenne on kaksisuuntaista. Ajoradan eteläpuolella on ajoradasta reunakivillä erotettu 2,30 metriä leveä jalkakäytävä. Ajoradan pohjoispuolella on ajoradasta 1,60 metriä leveällä erotusalueelle erotettu jalkakäytävä ja pyörätie. Jalkakäytävän leveys on 2,5 metriä ja pyörätien leveys on 3,0 metriä. Jalkakäytävän ja pyörätien välissä on 1,00 metriä leveä erottelukaista. Erottelualueella ja erotuskaistalla on kiveyspinta. Ko. katuosan ajoradalle on osoitettu takseja varten pysäköintipaikkoja.

Puutarhakadun jalkakäytävien pintamateriaali on betonikivi. Pyörätien pintamateriaali on sävyasfalttibetoni. Pyörätiellä kulkusuunnat on erotettu toisistaan asianmukaisien ajoratamerkintöjen avulla.

Katusuunnitelman mukaan Aleksis Kiven kadun ja Näsilinnankadun liikenteet ovat väistämisvelvollisia Puutarhakadun liikenteeseen nähden. Näsilinnankadun, Kuninkaankadun ja Aleksis Kiven kadun liittymäalueet ovat muusta ajoradasta korotettuja liittymäalueita. Kuninkaankadun kävelykatu jatkuu Puutarhakadun yli. Kuninkaankadun liittymäalueella pintamateriaalit ovat kauttaaltaan Kuninkaankadun kävelykadun ilmeeseen soveltuvia. Suunnitelma-alueen kaikki suojatiet ovat esteettömyysratkaisujen osalta nykyisten suunnitteluohjeiden mukaisia.

Puutarhakadun ko. katuosuuden kadunvarsipysäköintiä on rajoitettu siten, että pysäköinti on maksullista maksuvyöhykkeen 1 mukaisesti arkisin klo 8-20, lauantaisin klo 8-18 ja sunnuntaisin sekä arkipyhäpäivinä klo 12-18. Muina aikoina pysäköinti on näillä paikoilla vapaata ilman rajoituksia. Kuormaukseen ja le-pysäköintiin on varattu omat pysäköintiruudut ja näillä pysäköinti tapahtuu osoitettujen liikennemerkkien ja vallitsevien säännösten puitteissa.

Katuosuuden katuvalaistus uusitaan. Ajorata ja kadun eteläreuna valaistetaan rakennuksien seiniin kiinnitettävien vaijerivalaisimin. Kadun pohjoisreunan jalkakäytävä valaistetaan pylväsvälisillä.

Kadun pintavedet johdetaan pinnan kallistusten ja reunakivien avulla hulevesikaivoihin.

Puutarhakadun ko. katuosuuden rakennustyöt sisältyvät Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön palvelualueen vuosien 2025 ja 2026 alustaviin vuosisuunnitelmiin.

Puutarhakadun katusuunnitelman kustannusarvio on noin 1 756 000 euroa (n. 240 euroa/m²).

Katusuunnitelmaehdotus oli julkisesti nähtävillä 07.10.– 21.10.2024. Katusuunnitelmaehdotusta vastaan jätettiin viisi muistutusta.

Taloyhtiöiden, yhdistysten yms. muistutukset:

As Oy Näsilinnankatu 20 esittää muistutuksessaan, että Puutarhakadun katusuunnitelmassa huomioitaisiin paremmin Näsilinnankatu 20 kiinteistön liiketiloihin kohdistuvat kuormaustarpeet. Muistutuksen mukaan katusuunnitelmassa toistaiseksi esitetyt kuormauspaikat eivät palvele riittävällä tasolla Näsilinnankatu 20:n liiketiloja.

Vastine:

Katusuunnitelmassa esitetty katuosuuden Hämeenpuisto – Näsilinnankatu pohjoisreunan kuormauspaikka on nyt sijoitettu keskeisesti ko. korttelivälin pohjoisreunaa palvelevaksi. Jos kuormauspaikkaa siirrettäisiin idemmäksi/lähemmäs As Oy Näsilinnankatu 20 liiketiloja, niin silloin kortteliosan länsipään liiketilojen tilanne heikentyy oleellisesti kuormauspaikan palvelutason suhteen. Toisaalta kuormauspaikkojen lukumäärääkään ei voida nostaa jo esitetystä, koska silloin taas menetettäisiin katutilasta sellaisia elementtejä, jotka ovat myös olleet tärkeitä suunnittelun lähtökohtia. Muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Tampereen kaupungin vammaisneuvoston esteettömyystyöryhmä esittää muistutuksessaan, että Puutarhakadun katusuunnitelmaan lisättäisiin näkövammaisten esteettömyyttä lisäävä ohjaava raita Puutarhakadun suunnassa liikkuville Kuninkaankadun liittymäalueelle.

Vastine:

Katusuunnitelmaa on muutettu siten, että näkövammaisten ohjaava raita on lisätty Kuninkaankadun liittymäalueelle Puutarhakadun suuntaisesti kadun pohjoispuolen jalkakäytävälle.

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry huomauttaa muistutuksessaan, että Puutarhakadun katusuunnittelussa pyöräkatu olisi ollut ehdottomasti parempi vaihtoehto. Muistuttaja perustelee asiaa paremmalla katutilan jakautumisella eri tarpeiden kesken sekä sen sallimalla suuremmalla pysäköintipaikkamäärällä sekä myös sillä, että tällöin pyörätielle pysäköinti ei olisi mahdollista.

Muistuttaja esittää muistutuksessaan, että voisiko Aleksis Kiven kadun suuntaisen pyöräilyn ohjata Puutarhakadun ja Aleksis Kiven kadun liittymäalueen ylitse vinottain Aleksis Kiven kadun länsi- ja itäreunan välillä. Muistuttaja perustelee esitystä pyöräilyn sujuvoittamisella kyseissä kohtaa.

Muistutuksessa on lisäksi esitetty, että kuormauspaikkoja tulisi lisätä suunnitelmaan huomattavasti ja varsinkin kadun pohjoispuolelle. Muistuttajan mukaan kuormauspaikkoja voisi osoittaa myös ajoradalle ja muistuttajan mukaan ajoradan geometriaa voisi myös muokata kuormauspaikkojen ehdoilla niiden lisäämiseksi. Kuormauspaikkojen lisääminen on muistuttajan mukaan kriittinen asia pyörätielle pysäköimisongelman ratkaisemiseksi. Muistutuksessa on myös esitetty lisäratkaisuja pyörätielle pysäköimisen estämiseksi ajoradan ja pyörätien välille laitettavilla pollareilla ja/tai esitettyä korkeammilla reunakivillä.

Muistuttaja huomauttaa myös turvaetäisyyksien huomioimisesta suunnittelussa pyörätien ja läheisyydessä olevien kiinteiden rakenteiden suhteen.

Muistutuksessa on lisäksi muistutettu, että Puutarhakadun ja Hämeenpuiston liikennevaloissa tulisi pyöräilijöillä olla erilliset liikennevalot. Lisäksi liikennevalojen osalta suunnittelu pitäisi muistuttajan mielestä ulottua koskemaan myös Hämeenpuiston läntisen ajoradan yhteydessä olevia liikennevalojakin ja siellä myös pitäisi olla pyöräliikenteen nykyistä paremmin huomioivat liikennevaloratkaisut.

Muistutuksessa on myös esitetty, että Näsilinnankadun liittymäalueella pyörätie tulisi katusuunnitelmassa linjata suoremmin ajoradan vierellä kulkien. Muistuttajan mukaan tällä kohtaa ei tarvita odotustiloja jalankulkijoille Puutarhakadun ylittävien suojatien kohdilla.

Muistuttaja muistuttaa vielä, että Puutarhakadun pyörätien leveys tulisi olla mitoitettu Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluohjeen mukaisella baanamitoituksella 3,5 metriä tai 4,0 metriä leveäksi. Muistuttajan mielestä katusuunnitelman mukainen tästä kapeampi mitoitus voi vaarantaa hankkeelle myönnetyn valtionavustuksen. Muistuttajan mielestä tästäkin näkökulmasta olisi hyvä vielä harkita pyöräkatuvaihtoa, jolloin suunnitteluohjeen mukainen ratkaisu olisi mahdollinen ja siten valtionavustuksen yksi kriteeri tulisi täytettyä.

Vastine:

Muistuttaja voi olla osaltaan oikeassa pyöräkatu- ja katusuunnitelman mukainenkin ratkaisu edistää pyöräliikennettä ja yleisesti kaupunkikuvan kehittymistä parempaan. Kaksisuuntaiseen pyörätiehen perustuva katusuunnitelma on poliittisen ohjauksen kautta katusuunnittelusta jatkosuunnitteluun edennyt vaihtoehto. Sen perusratkaisun pohjalta on laadittu paras mahdollinen kokonaisuus katusuunnitelmaksi. Tältä osin muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

Aleksis Kiven kadun suuntaista pyöräilyä ei voida ohjata vinottain Puutarhakadun ylitse Aleksis Kiven kadun ja Puutarhakadun liittymäalueella, koska kyseiseen ratkaisuun ei ole löydettävissä liikenneturvallista ratkaisua. Tältä osin muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

Katusuunnittelun tavoite oli suunnitella kaksi kuormauspaikkaa jokaiselle korttelivälille ja näiden tuli jakautua vielä molemmin puolin katua. Katutilan suunnittelussa oli myös lukuisia muita tavoitteita ja kriteerejä.

Kuormauspaikkojen suhteen tavoitteet toteutui katuosuuksilla Hämeenpuisto – Näsilinnankatu ja Näsilinnankatu – Kuninkaankatu. Sen sijaan katuosuudella Kuninkaankatu – Aleksis Kiven katu molemmat kuormauspaikat jouduttiin katutilallisista syistä sijoittamaan kadun eteläreunalle. Kuormauspaikkojen lukumäärääkään ei voida nostaa jo esitetystä, koska silloin menetettäisiin katutilasta sellaisia elementtejä, jotka ovat myös olleet tärkeitä suunnittelun lähtökohtia. Kadun ajoradan vaakageometrian muutokset kuormauspaikkojen lisäämiseksi ei myöskään ole kaupunkikuvallisesti ja tilajaollisesti mielekästä tai asian suhteen hyödyllistäkään, eikä lopulta sekään toisi mukanaan lisää kuormauspaikkoja, koska katutilan käyttämisen suhteen on niin paljon muitakin tärkeitä tarpeita. Tältä osin muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

Ajoradan ja pyörätien välille ei ole aiheellista laittaa pollareita. Nämä olisivat kadun kunnossapitoa turhaan vaikeuttavia elementtejä, ja lisäksi näistä tulisi pyöräilijöille niitä liian lähellä olevia kiinteitä esteitä, koska ei niitä pystyittäisi pyörätiestä riittäväksi kauaksikaan sijoittamaan. Sen sijaan katusuunnitelmaa on muutettu reunakivikorkeuksien osalta siten, että ajoradan ja pyörätien välissä olevaa reunakiveä on nostettu tietyillä osuuksilla. Koko suunnittelualueella koskevasti ko. reunakiven korkeutta ei voitu muuttaa, koska siitä aiheutuisi kohtuuttomia haasteita kadun korkeustason ja pinnan kaltevuuksien sekä kuivatuksen suunnittelulle.

Katusuunnitelman osalta on tehty tarkistuksia pyörätien läheisyydessä olevien rakenteiden, varusteiden ja kalusteiden osalta. Pääosin nämä ovat nyt suunnitteluohjeen mukaisesti riittävän turvaetäisyyden päässä pyörätiestä. Asia pidetään mielessä edelleen rakennussuunnittelun sekä toteutuksen aikana ja tehdään tarvittavilta osin mahdolliset toimenpiteet, jotta turvaetäisyydet olisivat riittävät.

Liikennevalojen suunnittelu ei kuulu katusuunnitteluvaiheeseen siinä määrin, että nyt pystytään kertomaan varmuudella liikennevalojen toiminnan teknisiä yksityiskohtia tai toteutuksellisia ratkaisuja. Se kuitenkin tiedetään, että keskusta-alueella liikennevalojen suojatiet on päiväliikenteen aikaan huomioitu siten, että suojatien vihreä valo on automaattisesti mukana normaalissa valokierrossa. Näin ollen päiväliikenteen aikaan katujen ylityksille ei ole lainkaan tarvetta erillisille vihreän valon kutsupyynnöille, perustuisi ne sitten erillisii painonappeihin tai muihin teknisiin tapoihin. Keskusta-alueella on siis vain hiljaisen liikenteen aikaan tarve antaa erillinen vihreän valon pyynti, esim. painonapilla, suojatien ylitystä varten. Kyseisen katuliittymän tekninen ratkaisu tähän asiaan suunnitellaan katurakennussuunnitelmien laadinnan yhteydessä. Todennäköisin ratkaisu on, että ko. liittymään tulee pyöräilijöille omat erilliset painonapit vihreän valon pyyntejä varten. Tutkaohjaukseen perustuvan ohjauksen mahdollisuuksia sekä pyöräilijöiden omien liikenneopastimien mahdollisuuksia tutkitaan myös jatkosuunnittelussa.

Hämeenpuiston läntisen ajoradan yhteydessä oleviin liikennevaloihin kohdistuvaa suunnittelua ja uusimista ei katsottu aiheelliseksi sisällyttää tähän suunnittelu- ja toteutuskokonaisuuteen. Hämeenpuistoon liittyvä asemakaavatyö on vielä kesken, joten kaikkia rakenteellisia muutoksia ei

vielä tiedetä Hämeenpuiston alueella. Tämän lisäksi Puutarhakadun pyörätien jatkon suunnittelu aina Pirkankadulle asti on aiheellista lähivuosina. Näistä syistä johtuen ko. liikennevaloihin kohdistuvaa isompaa tarkastelua on aiheellista tehdä vasta lähitulevaisuuden suunnitteluhankkeissa. Hämeenpuiston molempien ajoratojen liikennevalot Puutarhakadun liittymässä ovat kuitenkin saman liikennevalo-ohjauskojeen piirissä, joten liikennevalojen ohjaukseen liittyvää tarkastelua tehdään näihin kokonaisuutena, ja sen myötä pienet ajoitusmuutokset liikennevalo-ohjauksessa ovat mahdollisia myös läntisen liittymän osalta. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Puutarhakadun ja Näsilinnankadun liittymässä pyörätien pienet sivusiirtymät ovat aiheelliset, koska jalankulkijoille on katsottu tarpeelliseksi järjestää odotustilat ennen Puutarhakadun ylittäviä suojaiteita. Tämä lisää liikenneturvallisuutta ja lyhentää kerralla tapahtuvan suojaiteilytyksen pituutta. Lisäksi on todettava, että Näsilinnankadulta kääntyminen Puutarhakadulle vaatii henkilöautoa isommalta kalustolta ajorataa ko. katuliittymässä siinä määrin, että katusuunnitelman mukainen ratkaisu pystytään jäsentämään koko katuliittymän osalta liikenneturvallisemmin kuin mitä muistuttajan esittämän mukainen vaihtoehto pystyttäisiin liikenneturvallisuuden näkökulmasta järjestämään. Katusuunnitelman mukainen järjestely ko. katuliittymässä on siis myös pyöräilijöille liikenneturvallisempi ratkaisu. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Puutarhakadun pyörätien leveys ei ole Väyläviraston mitoitusohjeen mukainen. Tämä johtuu katutilan ahtaudesta ja siitä, että kaikkia haluttuja toimintoja ei saada katutilaan mahtumaan siinä määrin ja laajuudessa kuin erilaisia tahtotiloja on suunnittelussa ollut. Kaikkien elementtien osalta on tehty erittäin kriittisiä mitoituksellisia kompromisseja, että katusuunnitelma on saatu laadittua. Pyörätien leveyden osalta esitetty ratkaisu on paras mahdollinen käytettävissä oleva tila ja kaikki muut katutilan tarpeet huomioiden. Valtion investointiavustusten suhteen muistuttajan ei tarvitse olla huolissaan, eikä sen takia ole tarve tehdä ko. asian suhteen suunnitelmamuutoksia, sillä nähtävillä ollut katusuunnitelmaehdotus on ollut investointituen myöntäjällä hyväksyttävänä, ja he ovat jo hyväksyneet esitetyn suunnitelman. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Yksityishenkilöiden muistutukset:

Muistutus (A):

Muistuttaja huomauttaa muistutuksessaan, että Puutarhakadun katusuunnittelussa pyöräkatu olisi ollut kaikin puolin parempi vaihtoehto. Muistuttaja perustelee asiaa paremmilla lumitiloilla ja sillä, että kuorma-autojen pyörätielle pysäköiminen vaan jatkuu katusuunnitelman mukaisen vaihtoehdon myötä.

Muistutuksessa on huomautettu, että Puutarhakadun ja Aleksis Kiven kadun liittymässä liittymän itäpuolinen Puutarhakadun ylittävä suojaite on liian pitkä. Muistuttaja esittää ko. suojaiteen lyhentämistä.

Muistuttaja esittää muistutuksessaan lisäksi, että Näsilinnankadulla tulisi mahdollistaa ns. vastavirtapyöräily. Muistuttaja perustee asiaa sillä, että muillakin keskustan yksisuuntaisilla kaduilla on näin jo tehty.

Muistuttaja huomauttaa myös, että katusuunnitelmassa on liikennemerkkejä hirveä määrä. Muistuttaja esittää, että liikennemerkkit olisivat pienikokoisia. Muistuttaja perustelee asiaa katutilan esteettisyyden lisäämisellä.

Muistuttaja huomauttaa vielä, että Puutarhakadun katusuunnitelman itäpäässä Keskustorin pysäköintipaikkojen läheisyydessä pyörätien tekee katusuunnitelmassa jyrkähkön mutkan ja esittää, että sitä tulisi suoristaa.

Vastine:

Muistuttaja voi olla osaltaan oikeassa pyöräkaturatkaisun eduista, mutta toisaalta katusuunnitelman mukainenkin ratkaisu edistää pyöräliikennettä ja yleisesti kaupunkikuvan kehittymistä parempaan. Kaksisuuntaiseen pyörätiehen perustuva katusuunnitelma on poliittisen ohjauksen kautta katuyleissuunnittelusta jatkosuunnitteluun edennyt vaihtoehto. Sen perusratkaisun pohjalta on laadittu paras mahdollinen kokonaisuus katusuunnitelmaksi. Tältä osin muistutus ei anna aiheita jatkotoimenpiteille.

Katusuunnitelmaa on muutettu siltä osin, että Puutarhakadun ja Aleksis Kiven kadun liittymässä liittymän itäpuolista Puutarhakadun ylittävää suojatietä on lyhennetty.

Näsilinnankadulla, katuosuudella Kauppakatu – Satakunnankatu, ns. vastavirtapyöräilyä ei ole mahdollista ottaa käyttöön nykyisten kadunvarsipysäköintijärjestelyiden takia. Tässä suunnittelu- ja toteutushankkeessa ei ole aiheellista edistää tätä asiaa. Tältä osin muistutus ei anna aiheita jatkotoimenpiteille.

Katusuunnitelmassa on esitetty asianmukainen määrä liikennemerkkejä, ja ne on jo valtaosin määriteltä pienikokoisiksi merkeiksi. Tältä osin muistutus ei anna aiheita jatkotoimenpiteille.

Katusuunnitelmaa on muutettu siltä osin, että Puutarhakadun itäpäässä, lähellä Keskustorin parkkipaikkoja, pyörätien ja jalkakäytävän linjauksia on tarkistettu niin, että kyseissä kohdassa olevat mutkat ovat nyt loivempia.

Muistutus (B):

Muistuttaja huomauttaa muistutuksessaan, että katusuunnitelman perusratkaisu on keho. Muistuttajan mielestä kaksisuuntaiset pyörätiet eivät kuulu tiivisti rakennetulle alueelle.

Muistuttaja huomauttaa, että katusuunnitelma sisältää vaarallisia kohtia, kuten Puutarhakadun itäpäässä lähellä Keskustorin pysäköintialuetta olevat mutkat sekä Puutarhakadun ja Hämeenpuiston liittymäalueen.

Muistuttaja esittää muistutuksessaan, että Puutarhakadun ja Kuninkaankadun liittymässä Puutarhakadun pyörätien tulisi jatkua Kuninkaankadun yli selkeästi erottuvana, ja tähän kohtaan tulisi laittaa suojatietä Kuninkaankadun suunnassa kulkeville. Muistuttajan mukaan

tämä olisi selkeämpi, pyöräilyä sujuvoitavampi ja liikenneturvallisempi ratkaisu.

Muistuttaja huomauttaa, että katusuunnitelman mukainen madallettu reunakiviratkaisu aiheuttanee vastedeskin pyörätiellä pysäköintiä.

Lisäksi muistuttaja huomauttaa vielä, että Puutarhakadun ja Näsilinnankadun liittymässä pyörätiessä on suunnitteluohjeen vastaista mutkittelua.

Vastine:

Kaksisuuntaiseen pyörätiehen perustuva katusuunnitelma on poliittisen ohjauksen kautta katuyleissuunnittelusta jatkosuunnitteluun edennyt vaihtoehto. Sen perusratkaisun pohjalta on laadittu paras mahdollinen kokonaisuus katusuunnitelmaksi. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Katusuunnitelmaa on muutettu siltä osin, että Puutarhakadun itäpäässä, lähellä Keskustorin parkkipaikkoja, pyörätien ja jalkakäytävän linjauksia on tarkistettu niin, että kyseissä kohdassa olevat mutkat ovat nyt loivempia.

Puutarhakadun ja Hämeenpuiston liikennevalo-ohjatussa liittymässä liikenneturvallisuutta on parannettu nykytilaan verrattuna kaventamalla Puutarhakadun ajorataa ja ohjaamalla kääntyvä ajoneuvo etelämmäksi, jotta kääntyvästä ajoneuvosta olisi paremmat mahdollisuudet havaita Hämeenpuiston itäisen ajoradan ylittävät kävelijät ja pyöräilijät. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille

Puutarhakadun ja Kuninkaankadun liittymän osalta suunnitteluratkaisu perustuu siihen lähtökohtaan, että Kuninkaankadun kävelykatu jatkuu Puutarhakadun yli, jolloin Puutarhakadun kulkevat autot ja polkupyörät siirtyvät hetkeksi kävelykadulle ja ovat siten alisteisia ja väistämisvelvollisia Kuninkaankadun liikenteeseen nähden. Näin ollen muistuttaja esittämä ratkaisu ei sovellu suunnittelun lähtökohtaan. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Katusuunnitelmaa on muutettu reunakivikorkeuksien osalta siten, että ajoradan ja pyörätien välissä olevaa reunakiveä on nostettu tietyillä osuuksilla. Koko suunnittelualueella koskevasti ko. reunakiven korkeutta ei voitu muuttaa, koska siitä aiheutuisi kohtuuttomia haasteita kadun korkeustason ja pinnan kaltevuuksien suunnittelulle.

Puutarhakadun ja Näsilinnankadun liittymässä pyörätien pienet sivusiirtymät ovat aiheelliset, koska jalankulkijoille on katsottu tarpeelliseksi järjestää odotustilat ennen Puutarhakadun ylittäviä suojatietä. Tämä lisää liikenneturvallisuutta ja lyhentää kerralla tapahtuvan suojatieylityksen pituutta. Lisäksi on todettava, että Näsilinnankadulta kääntyminen Puutarhakadulle vaatii henkilöautoa isommalta kalustolta ajorataa ko. katuliittymässä siinä määrin, että katusuunnitelman mukainen ratkaisu pystytään jäsentämään koko katuliittymän osalta liikenneturvallisemmin kuin muistuttajan esittämän mukainen vaihtoehto pystyttäisiin liikenneturvallisuuden näkökulmasta

järjestämään. Katusuunnitelman mukainen järjestely ko. katuliittymässä on siis myös pyöräilijöille liikenneturvallisempi ratkaisu. Tältä osin muistutus ei anna aiheutta jatkotoimenpiteille.

Tiedoksi

muistuttajat, Mikko Siiro, Timo Seimelä, Pasi Palmu, Leena Tala

Liitteet

- 1 01 Liite Yla 19.11.2024 Puutarhakatu sijaintikartta
- 2 02 Liite Yla 19.11.2024 Puutarhakatu KS katujärjestelypiirustus 22716
- 3 03 Liite Yla 19.11.2024 Puutarhakatu KS pituusleikkaus 22716
- 4 04 Liite Yla 19.11.2024 Puutarhakatu KS tyyppipoikkileikkaukset 22716
- 5 05 Liite Yla 19.11.2024 Puutarhakatu havainnekuva
- 6 06 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus As Oy Näsilinnankatu 20
- 7 07 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus Esteettömyystyöryhmä
- 8 08 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus Tampereen seudun polkupyöräilijät ry
- 9 09 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus yksityshenkilö A
- 10 10 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus yksityshenkilö B

§ 296

Valssipadonraitin katu- ja puistosuunnitelma

TRE:4436/10.03.02/2024

Valmistelijat / lisätiedot:

Sivenius Jouni

Valmistelijan yhteystiedot

Rakennuttajainsinööri Jukka Rantala, puh 040 6854427, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 1241 626, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Valssipadonraitin ja Frenckellin puiston jalkakäytävä ja pyörätie, väli Puutarhakatu – Rongankatu, katu- ja puistosuunnitelma, suunnitelmanumero 1/22723, hyväksytään kustannusarvioineen muistutuksista huolimatta seuraavien ehdotusvaiheen jälkeen tehdyin muutoksin:

- Frenckellin pihasillan, Puutarhakanavasillan ja patosillan leveyttä kasvatettu, jotta saadaan riittävä turvaetäisyys aikaan pyörätien reunasta.
- Valssipadonraitin itäpään kiveysjärjestelyitä muutettu niin, että Satakunnankadulle johtavan haaran erottelu ja väistämisvelvollisuudet selkiytyvät.
- Frenckellin puiston kuivatusta on parannettu lisäämällä hulevesikouru puiston ja pyörätien väliin, sekä lisäämällä kaksi hulevesikaivoa puistoon.
- Frenckellin puiston suojatien viereiseen kulmaan on lisätty istutuksia estämään jalankulkijoiden oikomista, ja kivetyn suojatien reunaa on viistetty kuvaamaan paremmin jalankulkijoiden oletettua reittiä.
- Puutarhakadun ja Keskustorin risteymäkohdassa on pyörätien mutkaa loivennettu reilusti. Viereisen rakennuksen kulmassa sijaitsevaa istutusaluetta on rajattu ja otettu jalankulkijoiden käyttöön.

Valssipadonraitin kunnossapitoluokaksi määrätään A+.

Maankäyttö- ja rakennuslain 202 §:n mukaisesti päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Perustelut

Valssipadonraitti yhdistää Rongankadun ja Puutarhakadun pyörätiet kaupungin keskustan läpi itä-länsisuunnassa kulkevaksi pyöräilyn seudulliseksi pääreitiksi. Valssipadonraitin reitti kulkee Rongankadun uudelta pyörätieltä Frenckellin kosken ylittävien siltojen ja Frenckellin

vanhan tehdasrakennuksen lävistävän tunnelin kautta uudistettavaan Puutarhakadun pyöräilyn pääreittiin. Nykyinen neljä metriä leveä Valssipadonraitin yhdistetty pyöräilyn ja jalankulun väylä ei täytä mitoiltaan seudullisen pyöräilyn pääreitin vaatimuksia. Pyöräilyn lisäksi raitti toimii merkittävänä jalankulun reittinä kosken yli ja on turistien suosima näköala- ja valokuvauspaikka keskellä Tampereen kansallismaisemaa. Reitti on nykyisellään koettu ahtaaksi.

Näistä syistä Valssipadonraitin leventäminen on sisällytetty Frenckellin alueen hyväksytyyn kaavamuutokseen nro 8776 (2023) . Hyväksytyn kaavan mukaisesti tässä katu- ja puistosuunnitelmassa Valssipadonraitin reittiä levennetään koko pituudeltaan vähintään kahdella metrillä siten, että uudella erotellulla pyöräilyn ja jalankulun väylällä pyöräkaistan leveys on koko raitin matkalla vähintään 3 metriä. Reitin leventämiseksi Frenckellin tehdasrakennuksen lävistävää tunnelia, samoin kuin reitin siltoja, Piha- ja Puistosiltoja, levennetään noin kahdella metrillä. Lisäksi Valssipadon ylittävää Patosiltaa levennetään siten, että pyörätien molemmille puolille jää riittävä tila sekä jalankululle että turisteille kansallismaiseman ihailuun. Moreenin rakennuksen edustalla Valssipadonraitia levennetään siirtämällä voimalaitoksen sisäänottoaukkojen edustalla olevia välppärakenteita noin kahdella metrillä pohjoiseen ja rakentamalla niille uudet tukikehikot voimalaitoksen eteen. Lisäksi Pato- ja Puutarhasiltojen risteyksen tasanteelta rakennetaan Puutarhakanavan patomuurin viertä laskeutuva uusi yhteys luiskana Finlaysonin rakennuksen sisäänkäynnille Satakunnan sillan alle.

Samassa yhteydessä uusitaan koko reitin pintamateriaalit ja valaistus vastaamaan arvokkaan keskusta-alueen vaatimuksia.

Valssipadonraitin saneerauksen kustannusarvio on 4,2 milj.euroa.

Valssipadonraitin katu- ja puistosuunnitelma oli julkisesti nähtävillä 7.-21.10.2024.

Katu- ja puistosuunnitelmista jätettiin 4 muistutusta:

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry:n muistutus

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry huomauttaa, että Frenckellin rakennukseen tehtävä aukko ja Patosillan tuleva leveys sinetöivät väylän poikkileikkauksen vähintään seuraaviksi vuosikymmeniksi. Yhdistys peräänkuuluttaa kaupungilta enemmän kunnianhimoa laadukkaan ja turvallisen pyöräily- ja jalankulkuinfran toteuttamiseksi. Yhdistyksen mukaan tällaisissa kohteissa, joissa muutosten tekeminen myöhemmin on käytännössä mahdotonta, on anteeksiantamatonta edetä suunnitteluohjeen minimiarvoilla ja vähimmällä mahdollisella rahankäytöllä.

Yhdistys esittää pyörätien leventämistä 4,0 metriin ja paremmin jalankulusta eroteltuna sillan erityisen nähtävyydaspektin vuoksi. Jalkakäytävän leveyden minimiarvoksi esitetään 3,0 metriä, sillä sillalla on yhdistyksen mukaan poikkeuksellisen paljon viipyilyä ja ryhmässä liikkumista. Yhdistys huomauttaa, että esitetyssä suunnitelmaratkaisussa jalankulkijat tulevat edelleen pyörätielle ja että tästä aiheutuu runsaasti

konfliktitilanteita. Vaikka todellinen riskitaso on alhainen, jalankulkijat kokevat väylän helposti turvattomaksi. Yhdistyksen mukaan ainoa kestävä ratkaisu ongelmaan on varata riittävästi tilaa niin pyöräliikenteelle kuin jalankululle.

Yhdistys huomauttaa 0,5 metrin turvaetäisyydestä pyörätien sivuilla, patosillan kaiteet ja Frenckellin aukon seinät vaikuttavat alittavan etäisyyden.

Yhdistys haastaa muistutuksessaan miettimään Frenckellin puiston kulmausta, sillä yhdistys kokee, että jalankulkijat oikaisevat pyörätien yli esitetyn kivetyn suojatien kohdalla. Muistutuksessaan yhdistys pitää todennäköisenä, ettei puiston kulman nurmikko tule kestävästi oikomista, ja esittää asiaan ratkaisua sijoittamalla kulmaukseen korkeampi reunakivi, istutuksia tai taideteos.

Yksityishenkilön 1 muistutus

Muistutuksessa pidetään suunnitelmaa erotellusta jalkakäytävästä ja pyörätiestä yleisesti ottaen erinomaisena sekä turvallisuutta parantavana. Nykytilan mukaista yhdistettyä jalkakäytävää ja pyörätietä pidetään huonona ja turvattomana ratkaisuna, kun raitin tulisi olla samaan aikaan sekä pyöräilyn pääreitti, että viihtymis- ja maisemienkatselupaikka.

Muistutuksessa kannatetaan suunnitelmaa, mutta huomautetaan Frenckellin puiston nykytilanteen kuivatuksesta. Muistutuksen mukaan raitille valuu alkukevästä puiston sulamisvesiä, mikä johtaa kaltevaan jääkenttään, jota taas yritetään hoitaa runsaalla määrällä sepeliä. Muistutuksessa esitetään raitin kuivatusjärjestelyiden parantamista puiston kohdalla.

Yksityishenkilön 2 muistutus

Muistutuksessa esitetään Puutarhakadun ja Keskustorin parkkialueen risteymäkohdassa sijaitsevan pyörätien mutkan suoristamista, sekä muistutuksessa mainitaan, ettei pyörätiellä tulisi käyttää missään kohdassa symbolilaitteita niiden painumisen vuoksi.

Muistutuksessa huomautetaan, että tulisi varmistaa, ettei raitin itäpäädyn kiinteistöllä toimivan ravintolan kuorma-autoista koostuva huoltoliikenne tukkisi pyörätietä. Vastaavasti tulisi varmistaa, ettei samaisen kiinteistön edustalla sijaitseva terassi levittäydy pyörätielle.

Muistutuksessa esitetään, että Valssipadon itäpäässä sijaitsevan Satakunnankadun alittavan haaran kiveysjärjestelyitä tulisi parantaa. Kiveyksen ulottaminen tontin rajaan asti estäisi muistutuksen mukaan terassin laajenemista jalkakäytävälle ja pyörätielle.

Yksityishenkilön 3 muistutus

Muistutuksessa pidetään pyörätien laatutasoa paikallistason reitin mukaisena leveydestään huolimatta, eikä muistutuksen mukaan Tampereen vilkasta itä-länsisuuntaista pyöräliikennettä tulisi ohjata kohteeseen.

Muistutuksessa esitetään Valssipadonraitille rakenteellista tasoerottelua ja sulanapitojärjestelmää, koska pintamateriaaleilla saavutettua erottelua ei pidetä riittävänä jalankulun ja oleskelun määrään nähden. Muistutuksen mukaan sillalle ollaan rakentamassa entisen kaltaista konfliktipesäkettä jalankulun ja pyöräilyn välille.

Muistutuksessa pidetään suunnitelmaehdotuksen itäpäässä pyörätiellä sijaitsevaa kiveystä sekavana, ja esitetään sen korvaamista asfaltilla tai suojatiellä.

Muistutuksessa esitetään siltojen kaiteiden kevyttä ulospäin kallistamista siltä osin, kun ne ovat kiinni pyörätiessä. Perusteluna esitetään, että ulospäin kallistettu kaide vähentäisi jalankulkijoiden halukkuutta jäädä nojaillemaan kaiteeseen pyörätiellä, ja että kaide vähentäisi pyöräilijöiden takertumisvaaraa kaiteeseen ohjaustangon kohdalla.

Muistutuksessa esitetään Frenckellin puiston ympäristön kuivatuksen parantamista esimerkiksi sijoittamalla painanne puiston ja pyörätien väliin, ja huomautetaan, että mutkitteleva mäki on nykyisellään liukas.

Vastine muistutuksiin

Valssipadonraitin reitin kokonaisleveys vastaa asemakaavassa reitille annettua varausta. Jo asemakaavavaiheessa reitin leveydelle on haettu kompromissiratkaisu, joka parhaiten vastaa sekä sidosryhmien, reitin kiinteistöjen omistajien, viranomaisten ja liikennesuunnittelun tarpeita.

1. Reitin leventäminen Moreenin rakennuksen kohdalla sähkövoimalaitoksen sisäänottoaukkojen välppien kohdalla edellyttää välppärakenteiden siirtämistä eteenpäin siten, että välppäristikot ovat nostettavissa suoraan ylöspäin, eikä kevyen liikenteen väylää saa ulottaa ulokkeena välppien yläpuolelle. Reitin leventäminen ehdotetusta vaatisi lisätukien rakentamista välppien eteen kosken pohjaan. Tampereen Energian ja Ely-keskuksen ehtoina väylän leventämiselle on se, etteivät uudet tukirakenteet välppien edessä saa vaikuttaa haitallisesti kosken virtaukseen sähkövoimalaitoksen sisäänottoaukkojen edessä. Ehdotuksen mukaisella rakenteella ja väylän leveydellä ehto on saatu täytettyä ja todennettua virtausmallinuksilla, joiden mukaan lisätukien vaikutus virtauksiin on vielä siedettävä. Lisätukien työntäminen kauemmas nykyisestä välppälinjasta pahentaisi virtauksen pyörteisyyttä välppärakenteissa, mikä hyvin todennäköisesti vaikuttaisi haitallisesti laitoksen sisäänottovirtaukseen.

2. Frenckellin suojellun tehdasrakennuksen lävistyksen leveys rajautuu kuuteen metriin, mikä avaa rakennuksen lävistävän aukon symmetriseksi aukon yläpuolisten ja viereisten ikkunoiden suhteen. Tätä leveämpää aukkoa Pirkanmaan maakuntamuseo ei suojeltuun rakennukseen anna puhkaista. Aukon leveys on määrätty asemakaavassa.

3. Pihasillan länsipään sijainti Frenckellin rakennuksen sisäänkäynnin ja Frenckellin koskisiiven puoleisen pihan tukimuurin päällä kasvavien vanhojen suojeltavien lehmusten välissä on ahdas. Sillan kannen leventäminen on mahdollista vain pohjoiseen, ja ehdotuksessa kantta onkin levennetty kuuteen metriin käyttämällä pohjoispuolen tila mahdollisimman hyvin hyödyksi. Sillan leventäminen edelleen kohti

pohjoista vaikeuttaa huomattavasti Valssipadonraitin turvallista liittymistä Frenckellin sisäänkäynnin editse kulkevaan kävelyn ja pyöräilyn reittiin, joka tulevaisuudessa on rakennuksessa toimivan hotellin vilkas pääsisäänkäynti.

Edellä mainituista syistä Valssipadonraitin leventäminen muistutuksissa vaadittuihin kaistaleveyksiin olisi mahdollista vain osittain. Pyöräilyn pääreitillä reitin leveyden yhtäkkinen muuttuminen lyhyellä matkalla heikentää liikenneturvallisuutta ahtaalla reitinosalla, jossa jalankulkijat, pääreitien pyöräilijät ja tulevan hotellirakennuksen asiakkaat kulkevat samassa tilassa.

Valssipadonraitin tasoerottelu pyöräilyn ja jalankulun kaistojen välillä vaatisi reitin siltojen kansien saattolämmityksen. Tasoerotellun reitin talvikunnossapito auraamalla olisi käytännössä mahdotonta sekä pyörä- että jalankulkukaistojen kapeuden vuoksi. Saattolämmityksen käyttökulut silta- ja kansirakenteilla, joissa ohuen eristämättömien rakenteiden lämpöhukat olisivat huomattavat, ovat arviolta noin 200 000 euroa vuodessa. Tästä syystä on päädytty ratkaisuun, jossa reitin talvikunnossapito voidaan hoitaa samanlaisella aurasalustolla kuin nykyäänkin.

Siltojen kohdalla on kiinnitetty huomiota 0,25 metrin turvaetäisyyden toteutumiselle pyörätien reunoista, ja siltojen leveyttä on hieman kasvatettu ehdotusvaiheen jälkeen Frenckellin pihasillan ja vesivoimalaitoksen kohdalla, jotta kyseiseen turvaetäisyyteen on päästy. Frenckellin rakennuksen kulkuaukon kohdalla turvaetäisyyden kasvattamista tarkastellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa. Suunnitelmaehdotuksen muilta osin 0,5 metrin turvaetäisyys täyttyy pyörätien reunasta kiinteisiin rakenteisiin.

Siltojen kaiteet ovat nykyisin pystysuoria, ja niiden ulkoasu on pyritty säilyttämään kulttuuriarvojen vuoksi mahdollisimman paljon nykyisen kaltaisena. Nähtiin myös mahdollisena, että ulospäin kallistettua kaidetta on vaakasuuntaisen johteiden vuoksi helpompi kiivetä, mikä nähtiin turvallisuusriskinä. Kaikkien kaiteiden kohdalla on suunnitelmaehdotuksessa päästy 0,25 metrin turvaetäisyyteen, joka on silloilla pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden mukainen.

Patosillan itäpäässä Valssipadonraitin kiveysjärjestelyitä on parannettu ehdotusvaiheen jälkeen. Pyörätien kohdalla oleva kiveys todettiin mahdollisesti aiheuttavan sekaannusta väistämisvelvollisuuksien suhteen, ja se korvattiin yhtenäisellä sävyasfaltilla. Viereisen kiinteistön terassin ympäröivää kiviraidan sijaintia on tarkistettu niin, että se selkeyttää terassin ja Satakunnankadun suuntaan lähtevän haaran erottelua.

Valssipadonraitin itäisessä päädyssä sijaitsevan ravintolan huoltoliikenteelle on suunnitelmaehdotuksessa varattu vapaata tilaa pysäköintialueen ja voimalaitoksen välissä, mikä mahdollistaa kuorman purun ilman, että kuorma-autoa on tarpeellista pysäköidä jalkakäytävälle tai pyörätielle. Kiinteistöä on tiedotettu ohjeellisesta purkupaikasta.

Frenckellin puiston kulmauksen oikomisriski on tunnistettu, katu- ja puistosuunnitelmaehdotuksessa oikomista on pyritty rajoittamaan

nurmikon poikki pollareilla ja valaisinpylväällä. Ehdotusvaiheen jälkeen kulmauksessa oleva nurmikko on korvattu matalalla istutusalueella, jonka tarkoitus on ehkäistä oikomisriskiä entisestään ja parantaa alueen viihtyisyyttä. Suojatien reunaa on viistetty, jotta se kuvaa paremmin jalankulkijoiden oletettua reittiä.

Frenckellin puiston kuivatusta on parannettu ehdotusvaiheen jälkeen lisäämällä hulevesikouru ja hulevesikaivo pyörätien länsipuolelle, mikä osaltaan estää puiston sulamisvesiä valumasta jalkakäytävälle ja pyörätielle. Puiston aukiomaiseen osaan on myös lisätty toinen hulevesikaivo, joka puolestaan kerää etelästä esiintymislavan suunnalta tulevia hulevesiä.

Puutarhakadun ja Keskustorin parkkialueen risteymäkohdassa pyörätien mutkaa on reilusti loivennettu ehdotusvaiheen jälkeen. Rakennuksen kulman istutusaluetta on hieman pienennetty ja saareketta lyhennetty, jolla luotiin loivennukselle tilaa.

Oikein rakennettuna symbolilaittojen painuminen on vähäistä, rakennussuunnittelun asiakirjoissa tullaan antamaan tiukemmat toleranssit sallitulle laatan painumiselle.

Tiedoksi

muistuttajat, Mikko Siiro, Timo Seimelä, Jukka Rantala, Leena Tala

Liitteet

1 Liite 1 YLA 19.11.2024 1 22707 Valssipadonraitti ks
katujärjestelypiirustus

2 Liite 2 YLA 19.11.2024 2 22707 Valssipadonraitti ks pit poik

3 Liite 3 YLA 19.11.2024 Muistutus Tampereen seudun polkupyöräilijät ry

4 Liite 4 YLA 19.11.2024 Muistutus Yksityishenkilö 1

5 Liite 5 YLA 19.11.2024 Muistutus Yksityishenkilö 2

6 Liite 6 YLA 19.11.2024 Muistutus Yksityishenkilö 3

§ 297

Vuokonraitin ja Haapalinnantorin katusuunnitelma, Hyhky

TRE:1514/10.03.02/2021

Valmistelijat / lisätiedot:

Sivenius Jouni

Valmistelijan yhteystiedot

Katuinsinööri Pasi Palmu, puh. 040 801 6812, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 124 1626 etunimi.sukunimi@tampere.fi

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Vuokonraitin ja Haapalinnantorin katusuunnitelmat, nrot 1/21292 ja 1/21293, hyväksytään kustannusarvioineen muistutuksista huolimatta seuraavin muutoksin: Suunnittelualueetta on laajennettu koskemaan Kraatarinraitin eteläosaa ja pelastuskaluston toimintaedellytykset on huomioitu aiempaa paremmin.

Maankäyttö ja rakennuslain 202 §:n mukaisesti päätös voidaan panna täytäntöön ennen kuin se on saanut lainvoiman.

Perustelut

Vuokonraitin ja Haapalinnantorin katusuunnitelmat, nrot 1/21292 ja 1/21293 Hyhkyn kaupunginosassa:

Katusuunnitelmat on laadittu toriaukion ja sille johtavan kevyen liikenteen väylän saneeraamista varten. Katusuunnitelmissa on esitetty mm. väylän ja torialueen yleisjärjestelyt, korkeusasemat, pintamateriaalit, valaistus sekä pintavesien kuivatus ja istutukset.

Torin yleisilmettä kohennetaan viihtyisämmäksi uusimalla muun muassa torin kiveyksiä, kasvillisuutta ja kalusteita. Vuokonraitin saneerataan vastaamaan asemakaavan mukaista käyttötarkoitusta, jonka mukaan katu on jalkakäytävä ja pyörätie, jolla huoltoajo on sallittu. Huoltoajon lisäksi päiväkodin saattoliikenne mahdollistetaan. Saneerausten yhteydessä uusitaan toriaukion ja Vuokonraitin katuvalaistus.

Katusuunnitelman mukaan Vuokonraitin pituus on noin 120 metriä. Väylän leveys Vuokonraitilla on 4,0 metriä. Väylän eteläreunan reunakivilinja säilyy nykyisellä sijainnillaan, mutta pienten taseusmuutosten takia nykyinen reunakivi asennetaan uudelleen. Myös Vuokonraitin pohjoisreunaan asennetaan reunakivi, jonka materiaali saadaan uusiokäyttämällä Haapalinnantorilta purettavia reunakiviä. Reunakivien näkymä vaihtelee 3 cm:stä 10 cm:iin. Vuokonraitin pohjoisreunalle rakennetaan pysäköintipaikkoja polkupyörille (6 runkolukittavaa pyörätelinettä) ja muutamalle autolle.

Vuokonraitin pintamateriaali on katusuunnitelman mukaan asfalttibetonia. Raitin reuna-alueet kivetään betonilaatalla ja osin uusiokäytettävällä nupukivellä. Vuokonraitin hulevedet kerätään pinnankallistusten ja betonikourulaattojen avulla hulevesikaivoihin, joista hulevedet johdetaan hulevesiviemäriin. Vuokonraitin valaistus uusitaan raitin pohjoisreunalle.

Haapalinnantorin katusuunnitelman mukaan toriaukion pintamateriaalit vaihdetaan, kasvillisuusalueet kohennetaan ja kalusteet uusitaan. Aukiota kiertävät käytävät säilyvät pääosin nykyisen kaltaisina pieniä tasauksen muutoksia lukuun ottamatta. Käytävien ulkoreunoissa olevat reunakivet asennetaan uudelleen. Hulevesien hallintaa pyritään parantamaan siten, että osa hulevesistä hyödynnetään torin kasvillisuuden käyttöön. Vesien johtamista parannetaan betonikourulaattojen avulla sekä uusilla hulevesikaivoilla.

Haapalinnantorin pintamateriaaleiksi on esitetty betonilaatoitusta ja noppakiveystä. Toriaukion kasvillisuusalueille tulee ikivihreitä havupensaita sekä värikkäitä lehtipensaita ja perennoja. Torin länsilaidalle on esitetty ryhmä suuria lehtipuita ja itälaidalle rivi kukkivia pikkupuita. Nähtävilläolon jälkeen katusuunnitelmaa on muutettu hieman kasvillisuus- ja kiveysalueiden laajuuden osalta torialueen itä- ja pohjoisreunoilla. Näillä pienillä muutoksilla on saatu vapaata käytäväleveyttä hieman enemmän ja siten pelastuskaluston toimintaedellytyksiin parannusta.

Haapalinnantori kalustetaan katusuunnitelman mukaan muun muassa penkeillä, keinuilla ja roska-astioilla. Asennettavat pyörätelineet ovat runkolukitsemisen mahdollistavaa mallia. Toriaukion kaakkoiskulmaan on esitetty tilavaraus kioskille.

Vuokonraitin ja Haapalinnantorin saneeraus sisältyy kaupunkiympäristön palvelualueen vuoden 2025 alustavaan vuosisuunnitelmaan.

Katusuunnitelman kustannusarvio on noin 436 000 euroa, josta Haapalinnantorin osuus on noin 373 000 euroa ja Vuokonraitin osuus noin 63 000 euroa.

Katusuunnitelmaehdotus oli julkisesti nähtävillä 18.3. – 1.4.2021. Katusuunnitelmaehdotusta vastaan jätettiin neljä (4) muistutusta.

Yhdistyksen ja taloyhtiön muistutukset:

Liikennesuunnittelun Seura ry huomauttaa muistutuksessaan Haapalinnantorin huoltoajoyhteyksiin liittyen. Yhdistyksen toimisto sijaitsee Haapalinnantorin reunalla ja nykyisellään huoltoajo torialueelle toimii Haapalinnanraittia ja Karpalonraittia pitkin. Torialueella nykyisin oleva ajopuomi estää osin ajoyhteyden Vuokonraitin suuntaan. Yhdistys pohtii ajopuomin tulevaa kohtaloa ja on huolissaan huoltoajoyhteyksistä toimistolleen.

Vastine:

Haapalinnantoria koskeva katusuunnitelma ei enää sisällä siellä nykyisin olevaa ajoestettä. Torialueen kiinteistöille mahdollistuu huoltoajo jatkossa kaikkia huoltoajon sallivia reittejä pitkin. Esim. muistutuksessa

mainittuun kiinteistöön Haapalinnantori 4 huoltoajo on mahdollista aiempia reittejä pitkin tai sitten Vuokonraitin kautta.

Asunto Oy Haapalinnan Tapsantalon hallituksen jättämän muistutuksen mukaan Haapalinnantorin ja Vuokonraitin katusuunnitelmissa ei ole huomioitu heidän kiinteistönsä, Haapalinnanraitti 2, edustan ja Kraatarinraitin ongelmia.

As Oy:n hallitus kertoo muistutuksessaan, että Kraatarinraitin ja heidän kiinteistönsä edustan hulevesien ohjailu on puutteellista, mistä aiheutuu ongelmia mm. lätäköitymisen ja eroosion muodossa heidän kiinteistöilleen sekä muutoinkin yleisille aluille.

As Oy esittää, että mainitut ongelmat tulisi ratkaista katusuunnitelmassa ja katusaneerauksessa.

Vastine:

Katusuunnittelu ja katusaneeraus on alun perin rajattu koskemaan ainoastaan Vuokonraittia ja Haapalinnantoria. Katusuunnitelmaa on nähtävilläolon jälkeen tarkistettu siltä osin, että suunnittelun laajuus ulottuu Haapalinnantorilta noin 15...20 metriä Kraatarinraittia pohjoiseen. Sikäli kun Kraatarinraitin osalta todetaan laajemmin suunnittelu- ja saneeraustarpeita, ko. kohde otetaan erikseen suunnitteluun ja vuosisuunnitelmiin mukaan.

Haapalinnantoria koskeva katusuunnittelu ja katusaneeraus kattaa Asunto Oy Haapalinnan Tapsantalon kiinteistön Haapalinnantorin puoleisen julkisivuosan kokonaisuudessaan. Nurkkaus, jossa Haapalinnantori kohtaa Kraatarinraitin on niin ikään ollut jo alun perin mukana suunnittelussa ja toimenpiteissä. Nyt suunnittelualueen pienen laajennuksen myötä ko. nurkkaus on entistä paremmin huomioitu suunnittelussa ja toteutuksessa.

Katusuunnittelussa on luonnollisesti keskitytty myös hulevesien ohjailuun mm. pintojen kallistuksien ja hulevesikaivojen sijoittelun avulla. Kaikki pinnat myös uusitaan suunnittelualueella, joten mahdolliset pintojen nykyiset epätasaisuudet ja lätäköitymiskohdat poistuvat saneerauksen myötä.

Siltä osin kuin muistutuksessa mainitut ongelmat ovat tontin puolella, niin näiden ongelmien ratkaisu suunnittelun ja toteutuksen osalta on kiinteistön vastuulla.

Yksityishenkilöiden muistutukset:

Muistutus (A):

Muistuttaja esittää, että katusuunnitelma ja katusaneeraus tuli kattaa kiinteistön Haapalinnanraitti 2 (Asunto Oy Haapalinnan Tapsantalo) edustan. Muistutuksen mukaan Kraatarinraittilta valuvat hulevedet aiheuttavat moninaisia haittoja ja ongelmia ko. kiinteistön edustalla.

Vastine:

Haapalinnantoria koskeva katusuunnittelu ja katusaneeraus kattaa kiinteistön Haapalinnanraitti 2 (Asunto Oy Haapalinnan Tapsantalo)

Haapalinnantorin puoleisen julkisivuosan kokonaisuudessaan. Nurkkaus, jossa Haapalinnantori kohtaa Kraatarinraitin on niin ikään mukaan suunnittelussa ja toimenpiteissä. Katusuunnitelman laajuutta on kuitenkin tarkistettu siltä osin, että suunnittelun laajuus ulottuu Haapalinnantorilta noin 15...20 metriä Kraatarinraittia pohjoiseen. Tällä varmistetaan hulevesien ohjailuun liittyvien toimenpiteiden riittävä kattavuus Haapalinnantorin ja Kraatarinraitin kulmauksessa

Katusuunnittelussa on myös keskitytty hulevesien ohjailuun mm. pintojen kallistuksien ja hulevesikaivojen sijoittelun avulla. Kaikki pinnat myös uusitaan suunnittelualueella, joten mahdolliset pintojen nykyiset epätasaisuudet ja lätäköitymiskohdat poistuvat saneerauksen myötä.

Muistutus (B):

Muistuttaja esittää muistutuksessaan, että Vuokonraittia koskeva katusuunnitelmaehdotus ei ole hyväksyttävissä, vaan Vuokonraitin parkkipaikat on poistettava katusuunnitelmasta.

Muistuttajan mukaan katusuunnitelmassa Vuokonraitin varrelle esitetty parkkipaikat sopivat huonosti yhteen alueen viihtyisyyden parantamisen kanssa. Muistuttajan mukaan parkkipaikkojen tuominen Vuokonraitin varrelle heikentää Vuokonraitin verran asuintalojen asuinolosuhteita ja asuntojen arvoa.

Vastine:

Haapalinnantorin osalta selkeä tavoite on ollut edistää olosuhteita viihtyisälle oleilulle sekä turvalliselle jalankululle ja pyöräilylle. Näiden asioiden edistämiseksi on useita tekijöitä, joihin on katusuunnittelussa keskitytty. Yksi selkeä teema oli, että torialue saataisiin nykyistä paremmin rauhoitettua autoliikenteeltä. Tässä yksi keino on torialueella olevien nykyisten pysäköintipaikkojen siirto toisaalle.

Haapalinnantorin ja Vuokonraitin kulmauksessa olevissa kiinteistöissä on päiväkotia ja liiketila. Näiden lähellä oli saatava saattoliikennettä ja asiakaspalvelua varten lyhytaikaispysäköintiä, joten luontevaa olisi sijoittaa pysäköintipaikat Vuokonraitin varreen. Vuokonraitti on kulkuväylä, joten kulkuväylän varrelle pysäköinnin järjestäminen on myös luontevaa, sen sijaan, että ne olisivat torialueella, jossa autoliikenne ja pysäköinti ei ole lainkaan luontevaa tai edes tahtotilan mukaista.

Katusuunnitelmassa esitetyt pysäköintipaikat Vuokonraitin varrella ovat kauempana talojen seinälinjoista, kuin mitä parkkipaikat ovat nykyisin torialueella. Tässä mielessä pysäköinnistä syntyvä haitta on varmasti pienempi kuin mitä se on nykyisin.

Jos Vuokonraitin varrelle esitetyt pysäköintipaikat eivät olisi Haapalinnantorilla tai Vuokonraitilla, niin pohdittavaksi luonnollisesti jäisi, että missä sitten ne olisivat ja olisivatko ne toisaalle päiväkodin kaipaamaa saattoliikennettä edes sitten enää asianmukaisesti palvelevia.

Muistutus ei anna aihetta jatkotoimenpiteille.

Tiedoksi

muistuttajat, Matti Kauppi, Pasi Palmu, Leena Tala

Liitteet

- 1 1 Liite Yla 19.11.2024 Haapalinnantori Vuokonraitti ks
katujärjestelypiirustus 21293 21292
- 2 2 Liite Yla 19.11.2024 Vuokonraitti ks pit ja poikkileikkaus 21292
- 3 3 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus As Oy Haapalinnan Tapsantalo
- 4 4 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus Liikennesuunnittelun Seura
- 5 5 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus yksityishenkilö A
- 6 6 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus yksityishenkilö B
- 7 7 Liite Yla 19.11.2024 Muistutus yksityishenkilö B lisäys

§ 298

Kaupinlaakso 1, viheralueiden yleissuunnitelma

TRE:1997/10.03.04/2023

Valmistelijat / lisätiedot:

Viinanen Marika

Valmistelijan yhteystiedot

Erikoissuunnittelija Milja Nuuttila, puh. 050 413 1911, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh, 040 124 1626, etunimi.sukunimi@tampere.fi

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Kaupinlaakso 1 viheralueiden yleissuunnitelma, piirustus nro 18/22219/2, hyväksytään kustannusarvioineen.

Päätös on ehdollinen siihen asti, kunnes asemakaava 8618 on lainvoimainen.

Perustelut

Suunnittelualue sijoittuu Kaupin kansanpuiston ja ulkoilumetsän sekä Niihaman retkeilymetsän laajan metsäkokonaisuuden eteläreunaan Teiskontien pohjoispuolelle. Alussa aluetta kutsuttiin Medi-Parkiksi.

Alue nimettiin kaavoituksen aikana Kaupinlaakso 1:ksi. Viheralueiden pinta-ala on 20,47 hehtaaria. Lääkärinkadun pohjoispuolella on Kallioinen-niminen viheralue ja eteläpuolella ovat Lääkärinviita ja Ylihoitajanmetsä -nimiset viheralueet.

Merkittävät luontoarvot on suojeltu kaava-alueiden sijoittamisen tarkalla suunnittelulla, jotta voidaan turvata lajien säilyminen ja liikkuminen Teiskontien varren metsäisellä vyöhykkeellä sekä ekologisilla käytävillä.

Uusi asuinrakentaminen on suunniteltu helminauhamaisesti saarekkeiksi. Katuraitiotie sijoittuu Lääkärinkadulle ja sen pysäkki alueen itäpäähän.

Kaupinlaaksosta tulee rakenteellisesti yhtenäinen asemakaavoitettavana olevan Alasjärven länsipuolen eli golfkentän alueen kanssa (tuleva Kaupinlaakso 2). Kaupinlaakso 1 ja 2 kaava-alueiden tuleva asukasmäärä on yhteensä noin 9000 asukasta.

Kauppi-Niihaman laajat noin 900 hehtaarin virkistys- ja luontoalueet avautuvat kaava-alueiden pohjoispuolella. Merkittävät luontoarvot ja vanhat metsät suojellaan. Rakentamiseen rajautuville metsän reunoille on esitetty puuston valmennus- ja korjaustoimenpiteitä. Kulun ohjaamiseen kulumisherkällä metsäalueella Metsäkallioisenpolulle on esitetty pensaskasvillisuutta, lahopuun sijoittelua ja pintakerroksen vahvistamista.

Viheralueiden yleissuunnitelma oli nähtävillä asemakaavan valmisteluvaiheessa 27.4 - 26.5.2023. Viheralueiden yleissuunnitelmasta saatiin yksi palaute, jossa toivottiin, ettei arvokasta metsää kaadettaisi, vaan suunnitelma toteutettaisiin toisella tapaa. Palaute otettiin huomioon suunnittelussa. Kaavaluonnosta muutettiin ehdotusvaiheeseen luontoarvojen ja osallistumisesta saadun palautteen perusteella siten, että asuinkortteleita pienennettiin ja kortteiden välisiä metsäkaistaleita levennettiin. Viheralueiden yleissuunnitelma on ollut myös asemakaavan 8618 liiteaineistona.

Rakennettavan ja metsänkäsittelytoimia käsittävän viheralueen pinta-ala on noin 2 ha (20 000 m²) ja kustannusarvio 225 000 euroa, joten neliökustannukseksi muodostuu 11,25 €.

Istutettavien puiden ja pensaiden sijaintipaikat ja määrät ovat yleissuunnitelmassa ohjeelliset, ja ne tarkentuvat rakennussuunnittelun aikana.

Viherrakentaminen voidaan aloittaa, kun asemakaava on lainvoimainen.

Tiedoksi

Marika Viinanen, Timo Koski, Janne Syrjä, Jyrki Lehtimäki, Anne J. Tuominen, Saija Kouko, Milja Nuuttila, Kirsi Mäntysaari-Ukkola, Tarja Nikupaavo-Oksanen, Vesa Kinttula, Katri Laihosalo, Mikko Heinonen (liinu), Titta Holmala-Kylmäkoski (Tampereen Infra Oy)

Liitteet

1 Liite YLA 19.11.2024 Kaupinlaakso 1, Viheralueiden yleissuunnitelma

§ 299

Viranhaltijoiden päätösten otto-oikeus

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

Päätösehdotus

Päätöspöytäkirjoista ilmeneviä päätöksiä ei oteta lautakunnan käsiteltäväksi.

Perustelut

Yhdyskuntalautakunnalle on saapunut seuraavat viranhaltijapäätökset:

Katupäällikkö, Kaupunkiympäristön palvelualue

§ 142 Lausuntopyyntö koskien ajoneuvon varastosiirtoa - Tampereen kaupungin lausunto, 01.11.2024

Kaupungeingeodeetti, Kaupunkiympäristön palvelualue

§ 28 Erillisen tonttijaon hyväksyminen 9535, 11.11.2024

§ 29 Erillisen tonttijaon hyväksyminen 9528, 13.11.2024

Rakennuttamisjohtaja, Kaupunkiympäristön palvelualue

§ 175 RYTV-hankeohjelman rahoitussopimuksen hyväksyminen, 01.11.2024

§ 178 Valaistussaneeraus urakan tilaaminen Vähäjärvenpuistoon, 05.11.2024

§ 169 Takaisinsaantivaatimus liukastumisesta Laulunmaankadulla, 01.11.2024

§ 170 Vahingonkorvausvaatimus esinevahingosta Hämeenpuistossa, 01.11.2024

§ 171 Vahingonkorvausvaatimus Rongankadulla talon julkisivuun aiheutuneesta vahingosta, 01.11.2024

§ 172 Takaisinsaantivaatimus liukastumisvahingosta Tuomiokirkonkadun ja Vuolteenkadun risteyksessä, 01.11.2024

§ 173 Takaisinsaantivaatimus liukastumisesta polkupyörällä kevyenliikenteen väylällä Vaajakadulla, 01.11.2024

§ 174 Vahingonkorvausvaatimus liukastumisesta Sammonkadun ratikkaraiteiden suojatien kohdalla, 01.11.2024

§ 176 Vahingonkorvausvaatimus liukastumisesta Pikku Kakkosen puiston läheisyydessä, 04.11.2024

§ 177 Takaisinsaantivaatimus liukastumisesta Tarjanteenkatu 13 parkkialueella, 04.11.2024

§ 179 Vahingonkorvausvaatimus kaatumisesta Verkatehtaankatu 2 kohdalla, 05.11.2024

§ 180 Vahingonkorvausvaatimus ajoneuvovahingosta Nalkalankadulla, 05.11.2024

Suunnittelupäällikkö, Kaupunkiympäristön palvelualue, liikennejärjestelmän suunnittelu

§ 183 Pysäköintikiellon lisääminen Multiojankatu 20-28 kohdan länsi- ja eteläpuolelle, 01.11.2024

§ 184 Pysäköintirajoituksen lisääminen Hatanpään puistokuja 33 kohdalle, 04.11.2024

§ 185 Ajonestopollarin asettaminen Petsamonkadun jalkakäytävälle ja

pyörätielle, 06.11.2024

§ 186 Ajonestopuomin asettaminen Runkokadun jalkakäytävälle ja pyörätielle, 06.11.2024

§ 187 Umpitiemerkkien päivittäminen Tammelankadulla, 06.11.2024

§ 188 Pysäköintirajoitusten, mukaan lukien talvipysäköintirajoitukset, päivittäminen Tammelan alueella, 06.11.2024

§ 189 Pysäköinnin salliminen linja-autoille Pyynikintie 2 kohdalla, 08.11.2024

§ 190 Pyöräilyn salliminen Suomalanpuistossa, 13.11.2024