



TAMPERE

Alustava 25.4.2025

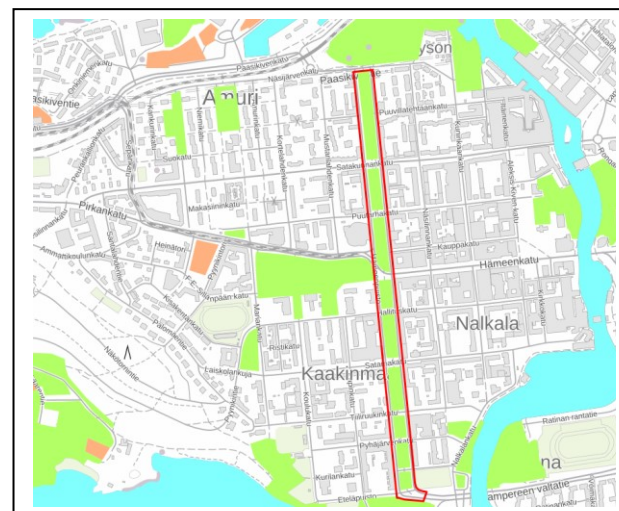
Hämeenpuiston asemakaava, Asemakaava nro 8848

Diaarinumero: TRE: 7136/10.02.01/2020 (27.11.2020)

PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI

Valmisteluvaiheen aineisto nähtävillä 28.9.–19.10.2023.

**Valmisteluvaiheessa saadut lausunnot 8 kpl ja
mielipiteet 30 kpl, yht. 38 kpl**



Lausunnot ja kommentit viranomaisilta ja kaupungin toimialoilta

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
L1. Pirkanmaan liitto, 16.10.2023 Pirkanmaan liitto pitää tärkeänä, että Hämeenpuiston asemakaavan laadinnan tavoitteena on turvata Hämeenpuiston arvot historiallisena puistona ja osana viherverkostoa, ja että aluetta kehitetään eri liikennemuotojen tarpeet huomioiden. Liitto katsoo, että asemakaavatyötä on ansiokkaasti viety eteenpäin laatimalla kaksi yleissuunnitelmaluonnosta ja kaavaluonnosvaihtoehtoa. Kaavaprosessin aikana puistoalueen suunnitteluratkaisuja on pyritty tekemään ymmärrettäviksi esittelyvideoiden avulla ja järjestämällä asukkaille suunnattu kaavakävely. Esitetyt kaavaluonnosvaihtoehdot eivät eroa merkittävällä tavalla toisistaan: molemmat kaavavaihtoehdot turvaavat puiston olemassaolon ja säilymisen keskustan virkistysalueena, molemmissa kaavaratkaisuissa nykyiset puurivit osoitetaan säilytettäväksi eikä alueen läpi kulkevaan kunnallistekniikan verkostoon esitetä muutoksia. Vaihtoehtojen liikennejärjestelyt ovat pääosiltaan keskenään samanlaiset; oleellisin ero syntyy pyöräliikenteen järjestelystä. Kaava-aineistossa todetaan, että Hämeenpuiston suurin liikenteellinen puute on pyöräilyn pääreitit laatutaso, ja että yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä ei täytä pyöräliikenteen pääreitit vaatimuksia. Pirkanmaan liitto katsoo, että nähtävillä olevista kaavaluonnoksista vaihtoehto B luo paremmat edellytykset Hämeenpuiston viihtyisyyden ja toiminnallisuuden kehittä-	Hämeenpuiston kaavaan saapui paljon palautetta, joka vastusti liikenne- ja ajoratomuutoksia ja myös kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelmän muutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu luonnosvaihtoehdon B pohjalta, sillä uusi pyöräväylä sai paljon puoltavaa palautetta. A-vaihtoehdon hyviä yhteensopivia ratkaisuja on hyödynnetty. Kaavalla mahdollistetaan pyöräväylä puiston itäosaan ja	Kaavaehdotus on valmisteltu ja suunnitelmaratkaisuja kehitetty palautteen pohjalta. Yleismääräyksiin lisätään seuraavat määräykset: Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön Puistoon sijoittuvien alle 30 neliön rakennuskohteiden ja rakennelmien suunnitelmat tulee hyväksyttää rakennusvalvonnassa. Rakentaminen ja alueen käyttö eivät saa vaurioittaa olemassa olevia puita tai niiden juuristoa eikä heikentää puiden kasvuolosuhteita.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
tämiselle kuin vaihtoehto A. Vaihtoehdossa B esitetty pyörä- ja sähköpotkulauliikenteen erottaminen jalankululle tarkoitetuista alueista lisää Hämeenpuiston kävely- ja oleskelualueiden käytettävyyttä, esteettömyyttä ja turvallisuutta. Vaikka vaihtoehto B heikentää Hämeenpuiston arvoa sommitelmaltaan symmetrisenä esplanadina, on puiston aksiaali- sommitelman symmetrisyys myöhemmin palautettavissa. Koska Hämeenpuisto on valtakunnallinen RKY-kohde ja Tampereen kaupunkihistorian kannalta merkittävä alue, liitto näkee tärkeänä, että erityistä huomiota kiinnitetään erillisen pyörätien laadukkaaseen toteutukseen ja sen pintamateriaalien sopeutumiseen arvoympäristön värimaailmaan. Lisäksi toteutuksessa tulee huolehtia, että puistopuiden kasvumahdollisuuksia ei heikennetä pyörätien rakentamisen aikana eikä puistoa huollettaessa.	kaava ohjaa laadukkaaseen ja kulttuuriympäristöön sopivaan toteutukseen. Uuden pyöräväylän sijoittaminen puiston itäosan puiden väliin mahdollistaa pääreittitasoisen laadukkaan jalankulusta erotellun pyörätien, joka on käytössä myös tapahtumien aikana. Erillinen pyörätie vapauttaa puiston keskikäytävän kävelylle, oleskelulle ja tapahtumille. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen perusteella.	
L2.Pirkanmaan maakuntamuseon lausunto, 02.11.2023 Aineisto käsittää kaksi vaihtoehtoista kaavaratkaisua, A ja B. Molemmissa vaihtoehdoissa Hämeenpuiston pohjoiseteläsuuntaiset ajoradat on osoitettu katualueeksi ja niiden välinen keskiosa puistoksi. Vaihtoehto A on	Hämeenpuiston kaavaan saapui paljon palautetta, joka vastusti liikenne- ja ajorattamuuksia ja myös kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston	Kaavaehdotus on valmisteltu ja suunnitelmaratkaisuja kehitetty palautteen pohjalta. Yleismääräyksiin lisätään seuraavat määräykset:

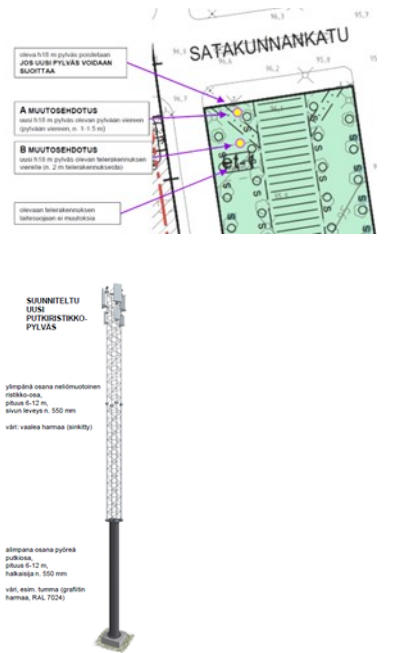
TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
puiston asemaa ja arvoja korostava. Poikkikadut jatkuvat yhtenäisen puistoalueen läpi ajoyhteytenä. Vaihtoehdossa B korostuu liikenteellinen sujuvuus ja tässä vaihtoehdossa katualueet jatkuvat puiston läpi. Vaihtoehtojen merkittävin eroavaisuus on vaihtoehdossa B esitetty erillinen pyörätie puiston itäreunan puurivien välissä sekä vaihtoehdossa A esitetyt jalankulun vinoyhteydet poikkikatujen kohdalla. Pirkanmaan maakuntamuseo katsoo, että kumpikin vaihtoehto on lähtökohtaisesti mahdollinen, joskin VE-A vaikuttaisi säilyttävän puiston kulttuurihistorialliset arvot paremmin kuin VE-B, jossa puiston itäreunalle sijoittuva uusi kolme metriä leveä pyörätie rikkoo historiallisen puiston symmetriaa. Seikka on tuotu esiin myös vaikutustenarvioinnissa. Aineistossa mukana oleva luonnos rakentamistapaohjeksi vaikuttaa onnistuneelta. Siinä mm. suositellaan puistossa käytettäväksi risteysalueilla ja aukioiden kohdalla luonnonkiveystä, istutuksissa kasvillisuutta, joka on ollut käytössä jo 1900-luvun alussa sekä keskikäytävän säilyttämistä alkuperäisellä paikalla, alkuperäisen levyisenä ja sorapintaisena. Pirkanmaan maakuntamuseo suosittelee, että jatkosuunnittelun pohjaksi valitaan luonnosvaihtoehto A. Vaihtoehto B on mahdollinen, mikäli pyörätie pystytään rakentamaan siten, että puiston puusto säilyy symmetrisenä, rakennusvaiheessa ei vaurioiteta olemassa olevia puita, pyörätien päällyste ei merkittävästi ilmeeltään eroa keskikäytävän sorapinnasta sekä pystytään varmistamaan, että juuriston päälle sijoittuva pyörätie ei myöhem-	ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja etelään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu luonnosvaihtoehdon B pohjalta, sillä uusi pyöräväylä sai paljon puoltavaa palautetta. A-vaihtoehdon hyviä yhteensopivia ratkaisuja on hyödynnetty. Kaavalla mahdollistetaan pyöräväylä puiston itäosaan ja kaava ohjaa laadukkaaseen ja kulttuuriympäristöön sopivaan toteutukseen. Uuden pyöräväylän sijoittaminen puiston itäosan puiden väliin mahdollistaa pääreittitasoisen laadukkaan jalankulusta erotellun pyörätien, joka on käytössä myös tapahtumien aikana. Erillinen pyörätie vapauttaa puiston keskikäytävän kävelylle, oleskelulle ja tapahtumille.	<i>Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Puistoon sijoittuvien alle 30 neliön rakennuskohteiden ja rakennelmien suunnitelmat tulee hyväksyttää rakennusvalvonnassa.</i> <i>Rakentaminen ja alueen käyttö eivät saa vaurioittaa olemassa olevia puita tai niiden juuristoa eikä heikentää puiden kasvuolosuhteita.</i>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
min heikennä puiden kasvuolosuhteita. Asemakaavan ehdotusvaiheen ai-neisto pyydetään toimittamaan Pirkanmaan maakuntamuseolle lausuntoa varten.	Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen perusteella.	
L3. Tampereen kaupungin terveydensuojelun lausunto 18.10.2023 Terveysuojelu pitää edelleen hyvänä asemakaavan tavoitteita, jossa on tarkoitus turvata Hämeenpuiston arvot historiallisena puistona ja osana viherverkostoa sekä Tampereen kansallista kaupunkipuistoa. Elinympäristöterveellisyydellä, turvallisuudella sekä viihtyisyydellä on merkitystä kokonaiskaupunkikuvassa. Terveysuojelu on tutustunut meluselvitykseen (FCG, 12.9.2023), joka on materiaalien liitteenä. Tehdyn meluselvityksen perusteella kaupunkivirkistysalueen melutasot ylittyvät Hämeenpuiston kaava-alueella. Meluselvityksessä on todettu, että tehokkaiden melusuojauskeinojen löytäminen Hämeenpuiston kaltaiselle historialliselle alueelle on haastavaa. Ympäristömelulla on todettu olevan suoria terveysvaikutuksia. Terveysuojelu pitää tärkeänä, että jatkosuunnittelussa on hyvä tutkia vaihtoehtoja, joilla melua elinympäristössä saataisiin vähennettyä. Kaavantavoitteeksi on kirjattu mm. kaikkien liikennemuotojen (kävely, pyöräily) liiketurvallisuuden ja käyttäjämukavuuden parantaminen.	Meluselvityksessä on todettu että, tehokkaiden melusuojauskeinojen löytäminen tämänkaltaiselle historialliselle alueelle on haastavaa. Kaavalla ei oteta kantaa ajonopeuksiin tai rajoiteta keskustan kehäkadun läpiajoa. Hämeenpuiston ajoratojen nopeusrajoitus on 40 km/h, ja sen alentaminen 30 km/h:iin ei keskustan autokehällä ole liikenteen toimivuuden kannalta mahdollista. Hiljaista asfalttia suositellaan käytettäväksi, koska se voi tuoda jopa 3-5 dB:n vaimennuksen. Hiljainen asfaltti tosin kuluu jonkin verran nopeammin ja on hieman kalliimpaa kuin perinteinen päällyste.	Kaavassa Hämeenpuisto on osoitettu historialliseksi puistoksi, koska melun vuoksi aluetta ei voi osoittaa puistoksi. <i>Kaavan rakentamistapaohjeessa on kirjattu, että Hämeenpuiston katusuunnittelussa tulee etsiä ratkaisuja, joilla melua saataisiin vähennettyä.</i>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Terveydensuojelu pitää tärkeänä kaupunkisuunnittelun kokonaisuudessa, että kaupungissa varataan virkistyskäyttöön soveltuvia helposti saavutettavia hiljaisempia alueita.	Puistoon rakennettavat lisärakennukset, kuten kioskit, eivät pieninä rakennuksina pysty suojaamaan puiston keskiosaa melulta. Meluselvityksessä suositellaan jatkotutkimuksia koskien hiljaisen asfaltin ja 30 km/h nopeusrajoituksen käyttöä. Myös autokannan sähköistyminen voi hiljentää liikennemerkittäväästikin. Kaavatyötä on jatkettu luonnosvaihtoehdon B pohjalta, joka mahdollistaa uuden pyöräväylän puiston itäosaan. Jalankulusta rakenteellisesti eroteltu pyörätie parantaa jalankulun ja oleskelun turvallisuutta.	
L4.Pirkanmaan ELY-keskus, 19.10.2023 Hämeenpuisto on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY), ja kaava-asia sisältyy maankäyttö- ja rakennuslain 18 § mukaiseen ELY-keskuksen valvontatehtävään. ELY-keskus näkee hyvänä, että Hämeenpuiston tulevaisuutta pohditaan asemakaavamuutoksen kautta. Alueella on voimassa sirpaleisesti asemakaavoja useilta eri ajoilta, ja tarve lainvoimaisen kaavan keinoin tehtävälle kokonaistarkastelulle on ilmeinen.	Hämeenpuiston kaavaan saapui paljon palautetta, joka vastusti liikenne- ja ajoratomuutoksia ja myös kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia.	Kaavaehdotus on valmisteltu ja suunnitelmaratkaisuja kehitetty palautteen pohjalta. Kaavan raja-alue on laajennettu Eteläpuistoon, Tampereen Valtatien eteläreunaan asti. Kaavan yleismääräyksiin lisätään seuraavat määräykset:

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
ELY-keskus pitää hyvänä, että valmisteluvaiheessa on laadittu kaksi kaava-luonnosta ja että aineistoon liittyy yleissuunnitelmat, liikennesuunnitelmat ja rakennustapaohjeet. Valmisteltu kokonaisuus ja vaikutusten arviointi antavat hyvät lähtökohdat jatkotyöstölle. Kaavaselostukseen sisältyvässä vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu, että vaihtoehdon B pyöräilykäytävä rikkoo puiston aksiaalisommitelman, ja heikentää tämän myötä symmetrisen Hämeenpuiston luonnetta ja merkitystä. Vaikutusten arvioinnissa on todettu myös, että puiston symmetrisen sommitelman hahmottamisen kannalta puut ja niiden symmetrisyys keskikäytävän suhteen ovat kuitenkin tärkein elementti, jolle pyörätie jää alisteiseksi. ELY-keskus yhtyy tähän tulkintaan, ja näkee, että johtopäätös on hyvin perusteltu. Valtakunnallisiin alueidenkäytön tavoitteisiin (VAT, valtioneuvosto 2017) sisältyy kestäviä liikennemuotoja tukevan toimivan liikennejärjestelmän edistäminen, ja tästä näkökulmasta ELY-keskus pitää myös vaihtoehtoa B mahdollisena lähtökohtana jatkotyölle. Puiden juuriston haavoittuvaisuus on tunnistettu vaikutusten arvioinnissa. Jatkossa on tarpeen arvioida myös, onko puiden oksistoja tarpeen muokata pyörätien vuoksi ja mitkä tämän vaikutukset puihin ja maisemaan olisivat. Valmisteluaineistoon sisältyy puistohistoriallinen selvitys vuodelta 2014. Selvityksessä tuodaan yleisellä tasolla esille päätyaiheiden merkitystä symmetristen puistoakselien kaupunkikuvalle. ELY-keskus näkee kokonaisuuden kannalta oleellisena, että myös kaavamuutokseen sisältyvät Eteläpuiston osan ja siihen liittyvän Eteläpuiston suunnittelua	Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu luonnosvaihtoehdon B pohjalta, sillä uusi pyöräväylä sai paljon puoltavaa palautetta. A-vaihtoehdon hyviä yhteensopivia ratkaisuja on hyödynnetty. Kaavalla mahdollistetaan pyöräväylä puiston itäosaan ja kaava ohjaa laadukkaaseen ja kulttuuriympäristöön sopivaan toteutukseen. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan	Yleismääräyksiin lisätään seuraavat määräykset: <i>Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön Puistoon sijoittuvien alle 30 neliön rakennuskohteiden ja rakennelmien suunnitelmat tulee hyväksyttävä rakennusvalvonnassa.</i> <i>Rakentaminen ja alueen käyttö eivät saa vaurioittaa olemassa olevia puita tai niiden juuristoa eikä heikentää puiden kasvuolosuhteita.</i>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
edistetään. Nyt käynnissä oleva Hämeenpuiston kaavamuutostyö muodostaa myös tämän kokonaisuuden suunnittelulle tausta-aineistoa. ELY-keskus ehdottaa, että valmisteluvaiheen palautteen koostamisen jälkeen järjestetään viranomaistyöneuvottelu kulttuuriympäristöteeman osalta.	yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen perusteella. Hämeenpuiston kaavan valmistelun aikana Eteläpuiston alueen kaavatyö 8581 on edennyt puistoratkaisuna. Kaavaehdotus kuulutettiin nähtäville 17.4.2025. Kaavan aineistot löytyvät osoitteesta; <u>Nalkala (III), Kaakinmaa (VI), Ratina (XIII), Eteläpuisto ja lähiympäristö, asemakaava nro 8581 [Tampereen kaupunki - Kaupunkisuunnittelu - Kaupunkiympäristö uudistuu]</u> Lausuntojen perusteella kaava-aineistoa on tarkennettu ja näiden kahden kaava-alueen keskinäinen raja siirrettiin Tampereen valtatie eteläreunaan, joten Hämeenpuiston kaava-alue ulottuu Eteläpuistoon asti. Elyn esittämää erillistä työneuvottelua ei ole järjestetty, sillä viranomaiset on kutsuttu kaavan ohjausryhmään.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
K5.Telia Finland Oyj, 16.10.2023Telian kannalta näyttää hyvältä, että Hämeenpuiston ja Satakunnankadun kulmassa oleva laitetilarakennus on huomioitu ET-alueena molemmissa vaihtoehdoissa. Kyseessä on verkon kannalta tärkeä laitetila ja on toivottavaa, että se saisi pysyä nykyisessä sijainnissa jatkossakin.	Merkitään tiedoksi	Kaavaehdotukseen tarkennettiin maston ja laitetilan merkintää ET-17, joka selostetaan seuraavassa vastineessa:
K6. Telia Towers Finland Oy, 18.10.2023 Alueella sijaitsee teleoperaattorin telerakennus ja antennipylväs ("masto"). Nähtävillä olevassa asemakaavaselostuksessa on virheellinen maininta 'radioasema' koska se ei kuvaa telerakennuksen toimintaa. Telerakennus toimii operaattorin teletilana, jossa on kiinteää televerkon laitteistoa. Kiinteällä televerkolla tarkoitetaan valomaakaapeliverkostoa, joka palvelee alueen asukkaiden/yrityksien puhe- ja dataliikennettä. Teletila on siis erittäin tärkeä yhteiskunnan kannalta, että puhe- ja dataliikenne liikkuu. Teletilassa on varavoiman piirissä sähkökatkoksen sattuessa (mm. akustoa). Telerakennuksen pohjoispuolella Satakunnankadun varrelle on antennipylväs, johon on sijoitettu myös katuvalaisin. Antennipylväässä on matkaviestintäantenneja ja matkaviestintukiaseman laitteet ovat telerakennuksen teletilassa. Tampereen kaupunki on tehnyt telerakennuksesta ja antennipylvästä on maanvuokrasopimuksen Telia Finland Oyj:n kanssa 10/2019. Teleoperaattori Telia Finland Oyj hallinnoi telerakennusta ja antennipylvästä. Oleva antennipylväs toimii matkaviestinverkon antennien kiinnitysalustana. Antennipylvään korkeus on 18 metriä. Telia Finland Oyj tekee/lähetää telerakennuksesta oman mielipiteen/lausunnon kirjaamoon. Tiedoksi,	 Mastolle osoitetaan kaavassa rakennusala ja puistoon sijoittaminen asettaa mastolle kaupunkikuvalliset vaateet.	<i>ET-17: Yhdyskuntateknistä huolta palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue, jolle saa sijoittaa myös teleliikenteen maston.</i> Kaavan yleismääräys ohjaa myös maston toteuttamista: <i>Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön</i> <i>Puistoon sijoittuvien alle 30 neliön rakennuskohteiden ja rakennelmien suunnitelmat tulee hyväksyttävä rakennusvalvonnassa.</i>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
että 1.1.2019 Telia Finland Oy jakautui siten, että Telia Finland Oy:n antenni- ja laitepaikkoihin liittyvä infrastruktuuri liiketoiminta (ns. mastoliiketoiminta) ja siihen liittyvät varat ja velat siirtyvät jakautumisessa perustettavalle yhtiölle Telia Towers Finland Oy:lle. Olevan antennipylvään rakenne ja korkeus eivät sovellu uusien tekniikoiden tarpeisiin, siihen ei voi päivittää/lisätä 4G/5G-antenneja. Tämän vuoksi, Telia Towers Finland Oy suunnittelee olevan antennipylvään vaihtoa. Uuden korvaavan antennipylvään suunniteltu korkeus on 18 metriä. Uutta antennipylvästä hallinnoi Telia Towers Finland Oy. Antennipylväissä ovat matkaviestintukiaseman antennit tukevat alueen toimintaa, kehitystä ja palveluita. Matkaviestintukiasemilla on tärkeä tehtävä huolehtia asukkaiden, yritysten, palveluitten, vapaa-ajan, liikenteen ja liikenneväylien tele- ja datayhteyksistä. Toimivat ja hyvät matkaviestinverkot ovat tärkeitä myös turvallisuuskäsitteet huomioiden. Telia Towers Finland Oy on tutustunut molempiin asemakaavaluonnoksen vaihtoehtoihin ja pyytää, että uudelle antennipylväälle (mastolle) merkittäisiin kaavaan oma ET-alue. Pylvään maanpäällinen rakenne vaatii et-alueen kooksi n. 1 m². Pylvään maanlainen perustuslaatta tulee yli 2 metrin syvyyteen. Jos pylvään maanlainen perustuslaatta pitää sisällyttää et-alueen sisälle, niin silloin et-alueen kooksi toivotaan n. 9 m². Maanlaisen perustuslaatan kokoa tarkennetaan suunnittelun edetessä. Tiedoksi, että Telia Towers Finland Oy on ollut aikaisemmin yhteydessä suunnitellusta antennipylvään vaihdosta kaupunkiympäristön suunnitteluun/kaavoitukseen (vuosina 2020/2022). Towers Finland Oy on lähettänyt silloin materiaalia	Radioasematermin muutetaan selostukseen telerakennukseksi. Kaupunki ja Telia Towers ovat sopineet alueen käytöstä ja kaavamerkinnällä osoitetaan sopimuksen mukainen 100 m² korttelialue, joka pitää sisällään laittilan rakennusalan ja suunnitteilla olevan uuden maston Teletilan vierelle sen pohjoispuolelle. Kaavamerkinöin ohjataan maston sovitautumisesta puiston arvoympäristöön.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
(suunnitelmaesityksen/havainnekuvia) hankkeesta ja saanut niihin kommentteja. Tuolloin on todettu, että muutosvaihtoehto B on mahdollinen, masto on toteutettava mahdollisimman sirona, yksinkertaisena ja yksiaineisena. Pylvään sijoittamisessa tulee huolehtia olemassa olevan puuston säilyttämisestä. Päivitetty suunnitelma tulee hyväksyttää kaupunkikuva-arkkitehdilla.' Liitteinä mm. Havainnekuvia ja sähköpostikeskusteluja sekä Telia Towers Finland Oy:n kaupparekisteriote		
K 7.Kommentti Tapahtumapalvelut 20231019 Yhteenveto tapahtumapalveluiden lausunnosta: • Alueen tapahtumakäytön ohjeet ja reunaehdot tulee laatia yhdessä tapahtumapalveluiden kanssa: selkeät säännöt puiston käytölle, pysäköinnille, pyöräilyn poikkeusreiteille tms. käyttöehdoille. • Tapahtumajärjestäjien valvontaan ei tule ottaa kantaa kaavassa. • Tapahtumien koon rajaaminen "pieniin tapahtumiin" on epäselvää ja epämääräistä, eikä siihen tule ottaa kantaa kaavassa. Keskeisempää on, että tapahtumajärjestäjille laaditaan selkeät ohjeistukset alueen käytöstä yhdessä tapahtumapalveluiden kanssa, ja tapahtuman genrestä ja formaatista riippuen pelastusviranomaisten kanssa käydään läpi tapahtuman kokoon ja turvallisuuteen liittyviä asioita tapahtumien normaalien käytäntöjen mukaisesti.	Tapahtumatoiminnan koordinaointi ei ole kaava-asia, mutta puiston arvojen turvaaminen on kaavan tärkeä lähtökohta kuten myös turvallisen liikku- misen ja tapahtumatoimintojen mahdollistaminen. Kaavaratkaisulla on pyritty ratkaise- maan kaavan eri, osin ristiriitaisia, tavoitteita. Kaavaratkaisulla ohjataan puiston maan- käyttöä, puistossa liikkumista ja osoitetaan alueita, joille mahdollistetaan oleilua, tapahtumia ja myös alueita, joilla	Kaavaehdotus on valmisteltu ja suunnitelmaratkaisuja kehitetty palautteen pohjalta. Puiston itäreunan puurivin väliin on kaavassa osoitettu 3 metriä leveä erillinen pyörätie.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
• Kaavaluonnoksessa todetaan, että suuret tapahtumat pyritään järjestämään sitä varten rakennetuilla, kovaakin kulutusta kestävillä toreilla. Näkemyksemme mukaan Hämeenpuiston asemakaavassa ei tule ottaa kantaa siihen, missä Tampereella järjestetään suuria tapahtumia. • Tapahtumat tuovat puistoon elämää, mutta eivät ole haitaksi päivittäisessä elämässä suurimman osan vuotta. Tämän vuoksi esimerkiksi tapahtumien yhteydessä pitäisi olla mahdollista tarpeen mukaan käyttää väliaikaisia pyöräilyn poikkeusreittejä, eikä rajoittaa tapahtumia sen vuoksi, että alueen läpi tulee päästä pyöräilemään. • Lisäksi aluetta kehitettäessä tulee huomioida ja mahdollistaa tapahtumien käyttöön tarvittava infra (esim. sähkökeskukset, vesipisteet) puiston eri osissa. • Puiston infran tulee mahdollistaa vastuullinen ja kestävä tapahtumajärjestäminen. • Kaavassa tehtävien rajoitusten asemesta esitämme, että puiston ympäri- vuotisen käytön kehittämisestä, uusista elävöittämistoimenpiteistä ja terrassitoiminnan mahdollistamisesta laaditaan toimenpidesuunnitelma. Tapahtumapalveluiden edustaja osallistuu työhön.	liikkumista rajataan, jotta puiston arvot turvataan. Kaavaan on kirjattu määräyksiä puiston rakentamiseen liittyen ja kaavaan liittyy rakentamistapaohjeet, joita on tarkennettu kaavaehdotukseen. Puiston suunnittelua jatketaan toteutus- suunnittelussa ja puiston käytöstä laaditaan ohjeet alueen käytöstä yhdessä tapahtumapalveluiden kanssa. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	Hämeenpuistossa tapahtumien aikana.	
L8. Kaupunkikuvatoimikunnan lausunto 202301107 Kaupunkikuvatoimikunnalle esiteltiin kaksi vaihtoehtoa asemakaavan ratkaisuksi. Vaihtoehto A korostaa Hämeenpuistoa puistona, jossa kevyt liikenne on ohjattu puiston keskialueelle. Vaihtoehdossa B pyöräilylle on erotettu väylä puiston länsipuolelle. Kaupunkikuvatoimikunta näki molemmat vaihtoehdot mahdollisina. Vapauden patsaan siirrosta tulee kuulla museoviranomaista. Huomioitava on, että patsaan sijoittumisella nykyiseen sijaintiinsa on perustelut. Pyöräväylän pintamateriaalin tulee olla pyöräilyn pääväylälle soveltuva, mutta materiaalivalinnoissa on huomioitava myös puiston historialliset arvot. Kaupunkikuvatoimikunta pitää haastavana puistoon sijoitettavien rakennelmien ohjausta, kun esim. jäätelökioskien toimikaudet ovat lyhyitä. Olisi hyvä, että kaupunki toteuttaisi yhtenevät ja arkkitehtuuriltaan laadukkaat kioskirakennelmat pysyvinä rakenteina, joita yrittäjät voisivat vuokrata. Todettiin, että hanke tuodaan vielä kaupunkikuvatoimikuntaan, kun kaavan ehdotusvaihe on valmistunut.	Kaava ohjaa, että puiston suunnittelussa huomioidaan puiston historialliset ja kaupunkikuvalliset arvot. Puistoon sijoitettavia rakennelmia ohjataan kaavamerkinnoin ja ohjeellisin rakennusaloin. Puistoon sijoitettavien kioskien, muuntamoiden ja muiden rakenteiden tulee olla paikkaan hienovaraisesti suunniteltuja. Kaavamääräys ohjaa, että puiston alle 30 neliön rakennuskohteista tulee esittää suunnitelmat Rakennusvalvontaan. Vapauden patsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Viktor Janssonin veistämän Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten	Kaavaehdotus on valmisteltu ja suunnitelmaratkaisuja kehitetty palautteen pohjalta. Kaavan yleismääräys ohjaa, että <i>Kaikki rakentaminen on sovitettava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön</i> <i>Puistoon sijoittuvien alle 30 neliön rakennuskohteiden ja rakennelmien suunnitelmat tulee hyväksyttää rakennusvalvonnassa'</i>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	muutakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten. Kaavaehdotus tuodaan Kaupunkikuvatoimikuntaan nähtävillä olon aikana.	

Mielipiteet (yksityishenkilöt, asunto-osakeyhtiöt, yhdistykset yms.)

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
1. Yksityishenkilön mielipide 29.9.2023 Asemakaavaluonnos B on selkeästi toimivampi ja se luo edellytykset pyöräilylle erillisenä kulkumuotona jalankulusta, sekä toivottavasti mahdollistaa myös pyöräilyn tapahtumien aikaan etelä-pohjois-suuntaisesti. Lähtökohtaisesti B on mainio ja sen soisi toimivan suunnittelun pohjana.	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Keskusta-	Kaavaehdotus on valmisteltu ja suunnitelmaratkaisuja kehitetty palautteen pohjalta.

	alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälle puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuistossa tapahtumien aikana.	
2. Hämeenpuistossa olevan asunto-osakeyhtiön hallituksen mielitekijä 9.10.2023 Asunto-osakeyhtiö sijaitsee Hämeenpuiston ja Kauppakadun kulmauksessa ja siten Hämeenpuistossa tehtävät muutokset vaikuttavat oleellisesti kiinteistön käytettävyyteen, viihtyvyyteen ja arvoon. Kaavamuutoksen tarkoituksena on lisätä keskustan läntisen osan vetovoimaa, alueen viihtyisyyttä ja elävyyttä. Käsityksemme mukaan kaavoituksen avulla myös liikenteen sujuvuutta pyritään parantamaan erityisesti julkinen liikenne huomioimalla. Asunto-osakeyhtiömme hallitus on perehtynyt kaavaesityksen kahteen vaihtoehtoon ja pitää vaihtoehtoa A selvästi kannatettavampana. Tässä vaihtoehdossa Hämeenpuiston perinteinen ilme säilyy lähempänä alkuperäistä. Lisäksi suunnitelmassa B puisto-osan itäreunaan piirretty erillinen pyörätie rikkoo mielestämme nykyisen kokonaisuuden sekä vie elävöittämisen päämäärää takaperoiseen suuntaan mm. poistamalla	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälle puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuistossa tapahtumien aikana. Kaavatyön yhteydessä tutkittiin myös pyörätien sijoittamista puiston	Kaavaehdotus on valmisteltu ja suunnitelmaratkaisuja kehitetty palautteen pohjalta.

viihtyisän ja hyvin hoidetun ravintola Ukko Metson terassin puistosta. Pyöräliikenne on melko vähäistä puiston pituussuunnassa ja mahtuu aivan hyvin kävelijöiden kanssa nykyiselle kulkuväylälle. Käsityksemme mukaan pääosa pyöräilijöistä kulkee suunnittelualueen poikki itä-länsi-suunnassa. Jos pyörät halutaan omalle kulkuväylälle, saattaisi puiston länsireuna olla siihen sopivampi osana nykyistä hiekka-aluetta. Erillistä pyöräilyosaa tulisi miettiä myös veronmaksajan vinkkelistä; rakentamiskustannusten lisäksi reitin kunnossapitoon kuluu verorahoja taas enemmän (auraus, hiekoitus...). Autoliikenne Hämeenpuistossa molempiin suuntiin on vaikeutunut erityisesti Hämeenkadun kohdalla täysin epäonnistuneen liikennevalorytmytyksen vuoksi. Nyt risteyksessä tulee puolen minuutin taukoja, jolloin mikään ajoneuvo ei liiku ratikkaa odotellessa. Seisova liikenne on pahin kaupunki-ilman saastuttaja, kun ajoneuvot pörräävät paikoillaan puolen kilometrin pituisessa jonossa puskien palo-kaasujaan ihmisten hengittäväksi. Jos puiston kummallekin suunnalle jää henkilöautojen käyttöön vain yksi kaista, on liikenne täysin tukossa. Nykyinen puolitoista kaistaa toimii kohtuullisesti silloin, kun autot ovat pysäköityinä lähelle jalkakäytävän reunaa. Taloyhtiön hallitus haluaa lisäksi muistuttaa kaupungin toimijoita siitä, että keskeneräiset työt pitäisi hoitaa loppuun asti ennen uusien aloittamista. Mainittakoon Hämeenpuiston ja Puuvillatehtaankadun risteykset, molemmin puolin puistoa, ja Näsilinnankadun ”lii-	länsiosaan, mutta itäreunaan sijoitettava vaihtoehto todettiin kokonaisuutena parhaaksi vaihtoehdoksi. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Ratikan liikennöintiä priorisoidaan ja tästä johtuu ajoittaiset odottelut muulle liikenteelle. Puolen minuutin tauko liikennevaloissa on kohtuullinen odotusaika. Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Hämeenpuiston katujärjestelyt suunnitellaan tarkemmin katusuunnitelmien yhteydessä. Kaavaratkaisua havainnollistavia liikenne- ja vihersuunnitelmia on tarkennettu kaupungin	
--	--	--

kenneympyrä” Paasikiventielle mentäessä. Ei katusuunnittelu ja -rakennus voi jättää vuosikausiksi lojumaan keskeneräisiä töitään väliaikaisine metalliputkirakenteineen.	toimialojen ja viranomaisten ohjauksessa. Huomautus keskeneräisistä töistä merkitään tiedoksi.	
3. Hämeenpuistossa asuvan yksityishenkilön yleisötilaisuudessa annettu mielipide, 9.10. 2023: Hämeenpuiston henkilöautojen läpiajoille jotain tehdä pitää. Pyöräilijät & jalankulkijat mahtuvat hyvin keskikäytävää kulkemaan siihen ei ole tarve puuttua. Asuminen Hämeenpuistossa on rauhatonta lisääntyneen henkilöautoliikenteen vuoksi. Yöllinen viikonloppuralli ei ole myöskään mukavaa kuunneltavaa.	Jalankulku, pyöräily ja muu liikenne tulee kasvamaan tulevaisuudessa Hämeenpuistossa. Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreititaseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin. Kaavalla ei oteta kantaa ajonopeuksiin tai rajoiteta keskustan kehäkadun läpiajoa. Hämeenpuisto on osa Tampereen ydinkeskustaa ympäröivää autokehää yhdessä Satakunnankadun ja Tampereen valtatie kanssa. Autokehä palvelee keskustaan saapumista ja keskustassa liikkumista. Autokehän liikenteellinen toimivuus turvataan kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Yhteydet maanalaiseen pysäköintiin rakennetaan autokehän yhteyteen tai sen välittömään läheisyyteen. Keskustan länsiosaan etelästä saapuva ja poistuva liikenne kulkee Hämeenpuiston kautta, koska vaihtoehtoisia kulkureittejä keskustan eteläpuolella ei käytännössä ole. Myös lännestä ja idästä saapuva ja poistuva liikenne kulkee useimmiten jonkin matkaa Hämeenpuistossa.	Kaavaehdotuksessa osoitetaan uusi pyöräväylä puiston itäosaan.
4. Vapaussodan Perinneliitto ja Vapaussoturien Perinnesäätiön mielipide 11.10.2023	Patsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston yleissuunnitel-	Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään ennallaan, aineistot päivitetään.

Vapaussodan Perinneliitto ja Vapaussoturien Perinnesäätiö vaalivat vuoden 1918 itsenäisyystaistelujen muistoa. Iso osa tuota muistoa ja historiaa on vuoden 1918 Tampere. Perinteiden vaalijoina esitämme seuraavaa: Esillä olevan asemakaavan valmisteluaineiston mukaan Tampereen Hämeenpuistossa pääkirjasto Metson läheisyydessä sijaitsevan Viktor Janssonin veistämän Vapaudenpatsaan sijaintipaikasta on kaksi vaihtoehtoa, joista toisessa patsas pysyy nykyisellä paikallaan ja toisessa vaihtoehdossa patsas Vapaudenpatsas siirretään uuteen paikkaan. Patsas pystytettiin vuonna 1921. Sitä oltiin heti sen pystyttämisen jälkeen poistamassa, mutta vuonna 1923 korkein hallinto-oikeus katsoi päätöksessään patsaan olevan lain suojeluksessa. Patsas näin päätettiin jättää paikoilleen. Nykyinen paikka, joka muodostaa Vapaudenaukion, on rauhallinen, aukion reunoilta hyvin muodostettu kivetyksineen ja penkkeineen, samoin patsaan ympäristön sinivalkoiset kukka-asetelmat ovat hyvin asetellut ja hoidetut. Kannatamme suunnitelmaa B, missä vapaudenpatsas pysyy alkuperäisellä paikallaan, missä se on edustavammin ja näytävämmmin esillä. Vapaudenaukio muodostaa patsaalle historia- ja kulttuuriarvoiltaan sopivamman ympäristön kuin vaihtoehdon A sijaintipaikka, joka sijaitsisi kahden kevyen liikenteen väylän risteyksessä. Pidämme tärkeänä, että nykyinen Vapaudenaukio ja alueet siitä Hämeenpuistoa pohjoiseen pidetään hyvässä ja siistissä kunnossa sekä kukka- ja muut istutukset hoidetaan kuten nykyisin, ja että kokonaisuus saa jäädä historialliselle paikalleen muistuttamaan maamme ja Tampereen historiaa.	maa on viety eteenpäin ratkaisulla, jossa Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten. Pyörätien tarvitseman tilan vuoksi aukiotila Vapaudenpatsaan ympärillä tulee kapenemaan jonkin verran.	
--	--	--

5. Yksityishenkilön mielipide 10.10.2023 Koska tavoitteena on turvata Hämeenpuiston historialliset arvot, niin keskusaukio on todella säilytettävä niin, että siinä oleva Vapauden patsas pysyy juuri siinä paikassa kuin nytkin. Kuinka on mahdollista, että muuta edes ehdotetaan. Patsas on ollut paikallaan yli 100 vuotta! Se on historiallinen maa-merkki esim. Mannerheimin patsas pysyi paikallaan Kiasman rakentamisesta huolimatta. Mainittiin Helsingin esplanadi esimerkkinä, siellä on Runebergin patsas ja ympärillä kukkaistutukset ja avaraa tilaa. Ei ole kukaan kaavoittaja ehdottanut Helsingin patsaitten uudelleen sijoitusta, siellä historiaa arvostetaan. Nykyinen keskusaukio säilytettävä ennallaan, onpa kyseessä kaavaehdotus A.B.C. Tiiliruukin ja Nalkalan katujen sulkeminen on pöyristyttävä ehdotus, katujen varrella asuu ihmisiä, heidän on päästävä koteihinsa. Koko kaavassa ei tullut myöskään esille Eteläpuiston uuden	Patsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Viktor Janssonin veistämän Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten. Hämeenpuiston kaavaan saapui paljon palautetta, joka vastusti liikenne- ja ajoratomuutoksia ja myös kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavalla ei olla sulkemassa yhtään katuja. Hämeenpuiston liikennesuunnitelmassa esitetään Tiiliruukinkadun muuttamista yksisuuntaiseksi idän suuntaan Hämeenpuiston ajoratojen välissä ja yhteys puiston läpi säilyy. Tiiliruukinkadun yksisuuntaistaminen mahdollistaa kaksi ajokaistaa idänsuuntaan, mikä parantaa auto liikenteen jonotuskapasiteettia liikennevaloissa Pyhäjärvenkatu ja Puutarhakatu esitetään muutettavaksi yksisuuntaiseksi lännen suuntaan. Puutarhakadulle jää kaksi kaistaa lännen suuntaan. Nalkalankadun ajoyhteys Hämeenpuiston ajoratojen välissä säilyy ja liittymään on osoitettu liikennevalot. Liikennesuunnitelmassa esitetään, että Eteläpuiston katu ei jatku Hämeenpuiston yli itään ja että nykyinen katualue Hämeenpuiston ajoratojen välissä muutetaan puistoksi. Liikennesuunnitelmassa on tutkittu ja havainnollistettu kaavaratkaisua. Katujen ja liittymien tarkemmat ratkaisut suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Suunnittelun ja ratkaisujen taustalla	Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään ennallaan, aineistot päivitetään.
--	---	---

koulun ja päiväkodin aiheuttama li- säantynyt liikenne ainakin Tiiliruukin kadulla. Eivät päiväkotilapset kävele bussipysäkeiltä, vaan vanhemmat tuo- vat heidät autoilla.	on selvitystyötä ja liikenteen toimivuustarkasteluja. Näiden poh- jalta on liikennesuunnitelmassa esitetty osalle Hämeenpuiston poikittaiskaduista liikennejärjestelymuutoksia parantamaan lii- kenneturvallisuutta, mahdollistamaan turvalliset kadun ylitykset ja erillisen pyörätien toteuttaminen sekä varmistamaan autoke- hän liikenteellinen toimivuus.	
6. Hämeenpuistossa asuvan yksityis- henkilön mielipide Mielestäni lähtökohta on hyvä: pyritään 1900-luvun alun ulkonäköön. A-ehdotuksen plussat ovat: Minna Canthin oleskeluaukio (oliko hieman isompi kuin B-vaihtoehdossa?) Vapau- denpatsas on arvokkaan näköinen auki- olla, johon on näkymä sekä Pirkanka- dulta, että Kauppakadulta. Patsas ko- rostuu aukion ansiosta. B-ehdotuksen plussat ovat: ehdotto- masti erillinen pyörätie. Kunhan vaan kaupunki tulisi määräämään sähköpot- kulaudat käyttämään pyöräteitä. Tällä hetkellä ne aiheuttavat huomattavasti enemmän vaaratilanteita kuin polku- pyörät. Parkkipaikkoja täytyisi säästää mahdol- lisimman paljon, koska lähin parkkihalli on melko kaukana.	Minna Canthin oleskeluaukiota on kehitetty. Vapauden Patsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston yleissuunnitelmaa on viety eteenpäin ratkaisulla, jossa Vapauden- patsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoit- teiden mukaisesti arvot turvaten. Uuden pyöräväylän sijoittaminen puiston itäosan puiden väliin mahdollistaa pääreittitasoisen laadukkaan jalankulusta erotellun pyörätien, joka on käytössä myös tapahtumien aikana. Erillinen pyörätie vapauttaa puiston keskikäytävän kävelylle, oleskelulle ja tapahtumille. Tieliikennelaki velvoittaa potkulaudalla liikkuvia käyttämään pyörätietä tai ajorataa. Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Liikennesuunnitelmassa ei esitetä muutoksia Hämeenpuiston ajo- ratojen pysäköintiin. Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia.	Kaavan aineistot päivitetään. Kaavaan on kirjattu velvoitta- via ja ohjaavia määräyksiä, ra- kentamistapaohje sekä yleis- määräyksiä ohjaamaan puis- ton käyttöä.

Voisiko tapahtumat järjestää tulevaisuudessa niin, että markkinakojut olisivat vain yhdellä reunalla ja käytävä jäisi kävelijöille, näin tilaa jäisi enemmän ja tapahtumat voisi jatkaa laajemmalle alueelle. Näin myös puitten juuret eivät olisi niin suurella kuormituksella.	Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja etelään liittymissä. Puiston jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan ohjeet alueen käytöstä yhdessä tapahtumapalveluiden kanssa. Tavoitteena on vähentää tapahtumista aiheutuvaa kulutusta puistolle.	
7. Hämeenpuistossa olevan kiinteistön omistajan mielipide 1898 valmistunut uusrenessanssi tyylinen pikkupalatsi on suojeltu voimassa olevin asemakaava määräyksin, myös arvokkaiden sisätilojen osalta. Rakennuksessa on myös säilytetty suurelta osin alkuperäiset isot suupuhelut ohuet ikkunalasit. Rakennus on saneerattu kokonaisuudessaan vuonna 2004–2005 ilman julkista tukea. Julkisivut sekä ikkunat jouduttiin vaurioiden vuoksi kunnostamaan uudelleen vuosina 2019–2020. Rakennukseen investointiin tuolloin myös julkisivun valaistus ja rakennukseen on tehty myös huomattavia teknisien järjestelmien uudistuksia. Rakennusta on jatkossa tarkoitus kehittää liiketoimintakäytössä. Kiinteistön omistaja pyytää korjaamaan ja oikaisemaan virheelliset tiedot asemakaavaselostukseen. Vuodesta 2001 lähtien kiinteistö on kuulunut yksityishenkilön ja hänen perheensä omistamalle pikkupalatsi Oy:lle. Kiinteistönomistaja pyytää myös kiinnittämään huomiota, että nimeksi on vakiintunut Pikkupalatsi. Kaavan viitesuunnitelman aineistosta ilmenee, että Pikkupalatsin eteen on esitetty Hämeenpuiston bussipysäkkiä. Tätä ei päätetä asemakaavalla, mutta kiinteistön omistaja tuo esiin, että vastustaa pysäkin sijoittamista	Merkitään tiedoksi ja virheelliset omistajatiedot päivitetään kaavan aineistoihin. Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja etelään liittymissä.	Kaavan aineistot tarkennetaan.

kiinteistönsä eteen. Perustelee tätä suojellun rakennuksen hoitamiseen liittyvillä syillä, mm. sisään- ulosaukeavien ikkunoiden ja julkisivuvalaistuksen huolto- ja ylläpito edellyttävät nosturiauton käyttöä kadulla. Mikäli bussipysäkki olisi Pikkupalatsi-rakennuksen kohdalla, huoltoajoneuvoille ei jäisi tilaa eikä paikkaa mihin pysähtyä ja bussiliikenteelle tulisi ongelmallisia tilanteita. Pysäkki pitäisikin siirtää sinne, missä se on tälläkin hetkellä kuitenkin edemmäs niin, ettei pysäkille synny bussijono kuten nyt välistä käy. Jono puolestaan tukkii Pikkupalatsi-kiinteistölle menevän portin kulun. Kiinteistön omistaja huomauttaa, ettei puistoon osoitettu kaavamääräys (ym-12, Uudisrakennuksen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä) saa rajoittaa Hämeenpuiston varrella olevien tonttien uudisrakentamista. Lähtökohtaisesti tämä määräys rajoittuu ainoastaan alueeseen, johon määräys on merkitty olemaan voimassa eli Hämeenpuiston puisto-osaan. Rakennustapaohjeissa tämän määräyksen osalta on todettu mm. Hämeenpuisto ja sitä reunustavat eri vuosikymmeninä rakennetut merkittävät julkiset rakennukset sekä asuin kerrostalot muodostavat historiallisesti kerroksellisen, mittakaavaltaan yhtenäisen kaupunkitilan. Tästä saa helposti sen käsityksen, että kyseinen kaavamääräys ym-12 tulee koskemaan myös Hämeenpuiston varrella olevien tonttien uudisrakentamista. Täydennysrakentamisessa pitää ottaa nämä seikat huomioon, mutta kaavamääräyksenä tätä ei tule soveltaa Hämeenpuiston tonttien mahdollisessa täydennysrakentamisessa. Kumpikaan luonnosvaihtoehdoista A tai B ei ole sellaisenaan mielestämme toteuttamiskelpoinen. B vaihtoehdossa on hyvää se, että pyöräliikenne saadaan pois sekä Hämeenpuiston keskikäytävältä ja ajoradalta	Pysäkin paikka tarkentuu myöhemmässä katusuunnittelussa, välitetään kiinteistön omistajan toive ja kiinteistön rajoitteet joukkoliikenne- ja katusuunnitteluun. ym-12 (Uudisrakennuksen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä) määräys koskee vain tämän kaava-alueen rakentamista. Sama määräys on käytössä laajasti alueilla, joissa sovitetaan uutta rakentamista kulttuuriympäristöarvoihin. Hämeenpuiston reunustavien tonttien täydennysrakentamista tutkitaan tarvittaessa erikseen omina kaavoinaan. Kaavaratkaisua on viimeistelty Ve B:n pohjalta ja puistoon osoitetaan pyöräväylä puiden	
---	---	--

sekä jalkakäytäviltä, joissa pyöräliikenne, erityisesti nopeasti kulkevat sähköpyörät aiheuttavat jatkuvia vaaratilanteita niin jalankulkijoille, lapsille kuin eläimille sekä luonnollisesti pyöräilijöille itselleen. Esimerkiksi Hämeenpuistoa risteävällä Puuvillatehtaan kadulla pyöräliikenne on kaksi-suuntainen ja autoliikenne yksisuuntainen. Tuossa on käytännön tilanteissa ollut paljon vaaratilanteita, koska Puuvillatehtaankadun puoleisesta portista tullessa kaikki vähemmän alueella ajavat eivät hoksaa, että pyöriä saattaakin tulla nopeaa vauhtia suunnasta, josta autoja ei tule. Näin ollen tällaiset epäloogiset suunnitteluvaihtoehdot aiheuttavat käytännössä ongelmia. Siinä mielessä vaihtoehto B pyörätien osalta voisi olla paikallaan, jolloin pyörätietä osaisi muut varoa. Muuten puistonmuotojen osalta vaihtoehto A voisi olla parempi, koska viheralue ei ole enää yhtenäinen, jos sen katkoo joka tien kohdalla katu. Mielipiteen esittäjä on asianosaisena, mutta muualla oleskelevana hänelle on lähetettävä kaavan vahvistamisesta ilmoitus sekä postitse että sähköpostilla. Aikaisemmissa vaiheissa sähköposti-ilmoitusta ei ole saapunut.	väliin. Pyöräteiden suunnittelussa pyritään ehkäisemään mahdolliset vaaratilanteet. Mielipiteen esittäjälle toimitaan tieto kaavan vahvistumisesta ilmoitus sekä postitse että sähköpostilla.	
8. Yksityishenkilön mielipide 12.10.2023 Esitän, että Tampereen kulttuurihistoriaan olennaisesti liittyvä Vapaudenpatsas pidetään nykyisellä paikallaan Vapaudenaukiolla, jossa se on ollut jo yli sata vuotta. Vaihtoehtona esitetty paikka Kauppakadun päässä kohdalla olisi rauhaton risteys ja näin ollen patsaalle arvonalennus.	Patsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston yleissuunnitelmaa on jatkettu vaihtoehdolla, jossa Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten. Pyörätien tarvitseman tilan vuoksi aukiotila Vapaudenpatsaan ympärillä tulee kapenemaan jonkin verran. Alueen liikenteen määrät ja ennustetilanne on huomioitu liikenneselvityksessä ja liikenteen toimivuustarkastelut on laadittu.	Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään ennallaan, aineistot päivitetään ja kaavan aineistot tarkennetaan. Alueelle saa sijoittaa tapahtumatoiminnan tarvitsemaa tekniikkaa kulttuurihistoriallisesti

Vapaudenaukiota patsaan ympäristönä tulisi kehittää oleskelupuistikoksi, jollaiset on esitetty myös Hämeenpuiston etelä- ja pohjoispäähän. Vapaudenpatsaan lähiympäristö eli Vapaudenaukio tulisi rauhoittaa niin, että markkinatapahtumissa siihen ei sijoitettaisi myyntikojuja.	Kaavalla mahdollistetaan muutamia pysyviä kioskin paikkoja. Jatkosuunnittelussa mahdollistetaan myös tapahtuma-aikaisia myyntipisteitä ja kaava mahdollistaa niihin liittyvää infraa	arvokkaaseen ympäristöön so- vittaen.
9. VAPAUSSODAN TAMPEREEN SEUDUN PERINNEYHDISTYS ry:n mieli- pide 11.10.2023 Esillä olevan asemakaavan valmisteluaineiston mukaan Hämeenpuistossa pääkirjasto Metson läheisyydessä sijaitsevasta Viktor Janssonin Vapaudenpatsaan sijaintipaikasta on kaksi vaihtoehtoa, joista toisessa patsas pysyy nykyisellä paikallaan ja toisessa vaihtoehdossa patsas siirrettäisiin uuteen paikkaan. Vapaussotaperinnettä vaaliva yhdistyksemme lausuu seuraavaa: Vapaudenpatsas on ollut Hämeenpuistossa nykyisellä paikallaan alusta lähtien eli yli sadan vuoden ajan. Nykyinen paikka, joka muodostaa Vapaudenaukion, on rauhallinen, aukion reunoilta hyvin muodostettu kivetyksi- neen ja penkkeineen, samoin patsaan ympäristön sinivalkoiset kukka-asetelmat ovat hyvin asetellut ja hoidetut. Yhdistyksemme kannattaa suunnitelmaa B, missä vapaudenpatsas pysyy alkuperäisellä paikallaan, missä se on edustavammin ja näyttävämmin esillä. Vapaudenaukio muodostaa patsaalle historia- ja kulttuuriarvoiltaan sopivamman ympäristön kuin vaihtoehdon A sijaintipaikka. Siirtämättä jättäminen tuo kaupungille myös kustannussäästöä.	Patsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston yleissuunnitelmaa on jatkettu vaihtoehdolla, jossa Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten. Pyörätien tarvitseman tilan vuoksi aukiotila Vapaudenpatsaan ympärillä tulee kape- nemaan jonkin verran.	Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään ennallaan, aineistot päivitetään ja kaavan aineistot tarkennetaan.

Suunnitelmassa A ehdotettu sijainti nykyisen graniittipalloveistoksen kohdalla Kauppakadun ja Pirkankadun linjan ja Hämeenpuiston leikkauspisteessä ei ole sopiva, koska se on kahden kevyenliikenteen väylän risteys. Yhdistyksemme pitää tärkeänä, että nykyinen Vapaudenaukio ja alueet siitä Hämeenpuistoa pohjoiseen pidetään hyvässä ja siistissä kunnossa sekä kukka- ja muut istutukset hoidetaan kuten nykyisin.		
10. Yksityishenkilön Mieli pide 15.10.2023 Mielipiteeni kaavan korjaamiseksi; Hämeenpuiston pohjoispäässä Näsijärvenkatua länteen ajettaessa, autoilla pitää olla mahdollisuus kääntyä vasemmalle Hämeenpuistoon etelään ilman, että kaikki muu Näsijärvenkadun liikenne pysähtyy kääntyjän taakse. Järjestely vaatii ainakin vähän katutilan leventämistä, jolloin Hämeenpuiston pohjoisraja siirtyy vastavasti hieman etelään. Järjestely on tehtävä kaavaan, koska ko. vasemmalle kääntymistä ei ole vuosien kuluessa saatu muuten hoitumaan. Järjestelylle on useita vaihtoehtoja, jotta vasemmalle kääntymisen ei tarvitse pysäyttää Näsijärvenkadun suoraan länteen menevää liikennettä. Vaihtoehtoja voivat olla kääntymiskaista, pieni liikenneympyrä tai kaksi ympyrä tai iso ympyrä. Myös Hämeenpuiston etelään kääntyville oma liittymiskaista on mahdollinen kuten se oli ennen viimeistä kaistan muutosta, jossa pysäköityjen autojen kohdalle tuli ajokaista. Kaista vaan pitäisi suunnitella erityisesti tarkoitustaan varten. Kolmenkymmenen vuoden aikana Satakunnankadun, Hämeenpuiston ja Tammerkosken välillä asuvien kulkua katuverkolle on mutkistettu joka kerta kun alueen liikennettä ja	Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavatyön yhteydessä on laadittu puiston ja liikenteen yleissuunnitelmat. Näsijärvenkadun katualuetta on laajennettu Hämeenpuiston pohjoispäässä ja tulevaisuudessa katusuunnitelmissa ratkaistaan sallitaanko vasemmalle etelänsuuntaan kääntäminen. Kaavan tavoitteena on ollut kehittää kaikkien liikennemuotojen liikkumista puistossa ja suurin muutos on pyöräilyn erillinen väylä itäosaan puiden väliin. Liikenne ratkaisuja on tutkittu	Kaavan aineistot päivitetään. Kaavaan on kirjattu velvoittavia ja ohjaavia määräyksiä, rakentamistapaohje sekä yleismääräyksiä ohjaamaan puiston käyttöä. Kaavaan on kirjattu velvoittavia ja ohjaavia määräyksiä, yleismääräyksiä sekä rakentamistapaohje, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua, mm. puiston materiaalivalintoja, mm. pyörätien päällyste ei saa erota merkittävästi ilmeeltään keskikäytävän pinnoitteesta.

katuja muutetaan. Asioista ei voi myöskään neuvotella virkamiesten kanssa, koska monien vuosienkaan jälkeen liikenneinsinööri ei vastaa esitettyihin ongelmien ratkaisuehdotuksiin eikä ne mene kirjaamostakaan kenenkään käsittelyyn. Tämän vuoksi kaava on kerralla tehtävä myös asukkaille toimivaksi.	ja toimivuustarkastelut on laadittu ja nämä ovat kaavan liitteenä. Ne havainnollistavat kaavaratkaisua, mutta tarkempi liikennesuunnittelu laaditaan katusuunnitelmien yhteydessä myöhemmin.	
11. Hämeenpuistossa olevan asunto-osakeyhtiön mielipide 16.10.2023 Asemakaavan yleiset tavoitteet ovat kannatettavia ja luonnosvaihtoehdot pääpiirteissään hyviä. Asemakaavan luonnoksista kannatamme vaihtoehtoa B sillä se vastaa mielestämme kokonaisuudessaan parhaiten eri tavoitteisiin ja esitetty pyörätie itäisten puurivien välissä luo pyöräliikenteelle oman selkeän reitin mikä parantaa kaikkien liikkumismuotojen liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta. Erillinen pyörätie tekee jalankulusta ja oleskelusta Hämeenpuistossa huomattavasti mukavampaa, kun samaa tilaa ei tarvitse jakaa pyöräliikenteen kanssa. Lisäksi näemme, pyöräily kerrostalojen vierisillä jalkakäytävillä vähenee laadukkaamman pyöräilyreitien myötä. Puiden väliin sijoitettu pyörätie ei vielä liiaksi muuta puiston luonnetta ja estetiikkaa. Asemakaavan luonnosten yhteydessä olevassa rakentamistapaohjeessa on ohjeistettu puiston ja katujen eri osien pinta- materiaaleja ja on esitetty, että puuryhmien välissä olevan pyörätien pintamateriaaliksi tiivistettyä soraa ja risteysalueelle luonnonkiveystä. Katsomme että pyörätien tulee olla	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta, sillä uusi pyöräväylä puistossa on saanut paljon puoltavaa palautetta, myös viranomaiset tukevat ratkaisua. Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreititasoiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin Pyöräliikenteen suunnittelussa on ollut käytettävissä liikennemäärät ja myös ennusteet tulevien vuosien liikennemäärästä. Puiston historiallisten arvojen vuoksi asfaltti ei ole sopiva käytävien materiaaliksi Hämeenpuistossa. Uusi pyörätie halutaan	Kaavan aineistot päivitetään. Kaavaan on kirjattu velvoittavia ja ohjaavia määräyksiä, rakentamistapaohje sekä yleismääräyksiä ohjaamaan puiston käyttöä. Kaavaan on kirjattu velvoittavia ja ohjaavia määräyksiä, yleismääräyksiä, esim. <i>Kaikki rakentaminen on sovitettava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön</i> sekä rakentamistapaohje, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua, mm. puiston materiaalivalintoja, mm. pyörätien päällyste ei saa erota merkittävästi ilmeeltään keskikäytävän pinnoitteesta.

alusta loppuun asfalttipintainen, jotta se olisi mahdollisimman houkutteleva pyöräilijöille ja väylän käyttötarkoitus olisi havaittavissa selvemmin. Rakentamistapaohjeessa on esitetty pääaukion Hämeenpuiston poikki kulkevien katujen ajoradat, jalkakäytävät, erotuskaistat, odotustilat ja polku-pyöräväylät sekä tarjoilualueet päällystetään graniittikiveyksellä. Korostamme että kiveyksen käytössä on varmistettava siitä, että kiveys ja sen saumat ovat tasaiset ja mukavat käyttää kaikenlaisille kulkijoille esimerkiksi pyörätuolia ja lastenrattaita työntäville. Ajoradalla käytetyn kiveyksen tulee olla sellaista, että se ei aiheuta pistemäistä melua tai äänen vaihtelua asvalttilta kiveykselle siirryttäessä. Etelä-Pohjoissuuntaiset jalkakäytävät kerrostalojen reunaan on esitetty asfaltoituviksi. Katsomme että jalkakäytävät tulisi olla kokonaan tasaista kiveystä eikä niitä tulisi leventää koska katsomme sen houkuttelevan pyöräilijöitä. Kivetyt jalkakäytävät olisivat visuaalisesti näyttävämpiä ja kertoisi väylän luonteesta paremmin kuin asfaltti. Kaksi ajorataa molempiin suuntiin säilyttää liikenteen sujuvuuden kannalta.	toteuttaa puiston arvoihin sopivana ja ilmeeltään yhtenäisenä keskikäytävän kanssa. Vettäläpäisevä pinnoite vähentää myös uuden käytävän rakentamisesta koituvaa haittaa puille. Pintamateriaalien valinnassa tullaan huomioimaan esteettömyyden vaatimukset. Kaavaehdotusvaiheen liikennesuunnitelmassa ei esitetä muutoksia Hämeenpuiston pohjoiseteläsuuntaisiin ajoratoihin ja jalkakäytäviin, eikä jalkakäytävien pinnoitteisiin olla esittämässä muutoksia, mutta palaute välitetään tiedoksi katusuunnitteluun.	
12. Hämeenpuistossa olevan asunto-osakeyhtiön hallituksen mielipide 16.10.2023 Asunto-osakeyhtiömme sijaitsee Hämeenpuistossa, joten Hämeenpuistossa tehtävät muutokset vaikuttavat oleellisesti kiinteistön käytettävyyteen, viihtyvyyteen ja arvoon. Kaavamutoksen tarkoituksena on lisätä	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille	Kaavan aineistot päivitetään. Kaavaan on kirjattu velvoittavia ja ohjaavia määräyksiä, rakentamistapaohje sekä yleis-

keskustan läntisen osan vetovoimaa alueen viihtyisyyttä ja elävyyttä. Käsityksemme mukaan kaavoituksen avulla myös liikenteen sujuvuutta pyritään parantamaan erityisesti julkinen liikenne huomioimalla. Yhtiömme hallitus on perehtynyt kaavaesityksen vaihtoehtoihin ja pitää selvästi vaihtoehtoa A kannattavampana. Tässä vaihtoehdossa Hämeenpuiston perinteinen ilme säilyy lähempänä alkuperäistä. Lisäksi suunnitelmassa puiston itäreunaan esitetty erillinen pyörätie rikkoo mielestämme nykyisen kokonaisuuden sekä vie elävöittämisen päämäärää takaperoiseen suuntaan. Pyöräliikenne on melko vähäistä puiston pituussuunnassa ja mahtuu aivan hyvin kävelijöiden kanssa nykyiselle väylälle. Käsityksemme mukaan pyöräilijöistä pääosa kulkee suunnittelualueen poikki itä-länsisuuntaisesti. Hämeenpuistossa oleville liikkeille olemassa olevat autopaikat ovat paljon tärkeämmät kuin jalkakäytävän leventäminen. Jos puiston kummallekin sivulle jää henkilöautojen käyttöön vain yksi kaista on liikenne täysin tukossa. Nykyinen puolitoista- kaksi kaistaa toimii kohtuullisesti silloin kun autot ovat pysäköitynä lähelle jalkakäytävän reunaa. Erilistä pyöräväylää tulisi miettiä myös veronmaksajan vinkkelistä; rakentamiskustannusten lisäksi reitin kunnossapitoon kuuluu verorahoja taas enemmän. Yhtiömme hallitus haluaa lisäksi muistuttaa kaupungin toimijoita siitä, että keskeneräiset työt pitäisi hoitaa loppuun asti ennen uusien aloittamista. Suunnittelulla on tässä tietysti osuutensa. Mainittakoon Hämeenpuiston ja Puuvillatehtaan kadun risteys. Katusuunnittelua ja rakentamista ei voi jättää vuosikausiksi lojumaan keskeneräisenä.	jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreitittasoisesti ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Pyöräiliikenteen suunnittelussa on ollut käytettävissä liikennemäärät ja myös ennusteet tulevien vuosien liikennemäärästä. Kaavalla ei oteta kantaa katu- töiden kestoon, mutta välitetään palaute tiedoksi katusuunnitteluun.	määräyksiä ohjaamaan puiston käyttöä ja materiaalivalintoja jatkosuunnitteluun.
--	---	--

13. Hämeenpuistossa asuvan yksityishenkilön mielipide 16.10.2023

Vaihto B vaikuttaa toimivammalta, kun siihen sisältyy asfaltoitu pyörätie, jolloin toivon mukaan pyöräilijät ja sähköpotkulautailijat saadaan pois jalankulkijoiden seasta keskikäytävältä ja (laittomat) pyöräilijät ja lautailijat talojen edustojen jalkakäytäviltä.

Ilmeisesti pyörätie on tarkoitus rakentaa huonosti eristettyjen kaukolämpöputkien päälle (jotka nyt ovat talvisin lähes sulia), jolloin pyörätie voidaan pitää ajokuntoisena ainakin alkutalveen tai jopa koko talven ajan.

Pyörätie pitäisi ulottua aina Eteläpuistoon asti, jolloin Ratinan suunnasta tulijat saadaan heti ohjattua pyörätielle, eikä vasta Tiiliruukin kadun kohdalla. Jos pyöräilijät ja lautailijat saadaan tehokkaasti ohjattua pyörätielle, nykyiset talojen edustojen jalkakäytävät riittävät hyvin (eikä tarvitse leventää), kun ei enää tarvitse väistellä lautailijoita jalkakäytävillä. Samalla voisi Hämeenpuiston valaistuksen laittaa kuntoon. Nykyinen valaistus on hirveä, valaisimista säteilee paljon lähes vaakatasoon, joka erityisesti mäkisessä maastossa osuu suoraan silmään. Tämä supistaa pupillia, jolloin muu ympäristö vaikuttaa entistä hämärämmältä. Tällöin monet ihmiset alkavat vaatimaan valaistuksen lisäämistä. Lisäksi jopa suoraan valaisimen alla kirkkaus vaihtelee suuresti ihmeellisten valaisimien heijastimien takia. Hyvässä valaistuksessa valonlähde ei osu suoraan silmiin (ellei varta vasten katso suoraan ylöspäin)

Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreititsoiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy.

Pyörätie on tarkoitus rakentaa juuri puiston itäpuolen kaukolämpöputkien päälle. Ne osaltaan mahdollistavat väylän, sillä alueella ei ole väylästä häiriintyviä puiden juuria. Ja ehkäpä kaukolämpöputket pitävät väylän myös sulana.

Asemaakaavalla määrätään että, pyörätien pintamateriaalina käytetään tiivistettyä soraa. Pyörätien päällyste ei saa erota merkittävästi ilmeeltään keskikäytävän sorapinnasta.

Kaava-alueen raja-alue on laajennettu ja Hämeenpuiston liikennesuunnitelma ja yleissuunnitelma on laadittu Hämeenpuiston eteläreunaan, Eteläpuistoon asti ja pyörätie on suunniteltu jatkuvaksi Tampereen valtielle.

Kaavan aineistot päivitetään. Kaavaan on kirjattu velvoittavia ja ohjaavia määräyksiä, rakentamistapaohje sekä yleismääräyksiä ohjaamaan materiaalivalintoja jatkosuunniteluun kuten:

Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön

Rakentaminen ja alueen käyttö eivät saa vaurioittaa olemassa olevia puita tai niiden juuristoa eikä heikentää puiden kasvuolosuhteita.

vaan osuu heikompana kulku-uralla, joka ei turhan takia supista pupilleja. Tällöin pärjätään pienemällä sähköteholla. Lisäksi lamppujen tehon tulisi säätyä maanpinnan heijastuvuuden mukaan. Märkään hiekkaan tarvitaan paljon valoa, mutta vasta sataneeseen lumeen tarvitaan hyvin vähän valotehoa. Kaikki tämä on mahdollista nykytekniikalla.	Hämeenpuiston kehittämisen yhtenä tavoitteena on myös valaistuksen uusiminen ja yhdenmukaistaminen koko puiston alueelle. Kaavatyön yhteydessä on laadittu alueen valaistussuunnitelma, jossa on kiinnitetty huomiota eri alueiden käyttöön, heijastuksiin sekä uuden pyöräväylän valaistukseen. Kaavan aineistossa on valaistuksen yleissuunnitelma, joka tarkentuu toteutussuunnittelussa.	
14. Ratinan rannassa asuvan yksityishenkilön mielipide 16.10.2023 Aluksi huomautuksena se, että suunnitelma sisältää paljon yleiskielelle vieraita lausumia, jotka eivät välttämättä tavalliselle kaupunkilaiselle aukea. Näistä eräänä esimerkkinä asema-kaavan luonnoksessa kohdassa 2.3.1. 3.mom: ” VE A:ssa Hämeenkatu on osoitettu katuaukiona, joka jatkuu kirjastolle saakka. VE B:ssä Hämeenkatu on osoitettu joukkoliikennekatuna puistossa.” Käsittelen tässä kaavaehdotusta kokonaisuutena erittelemättä vaihtoehtoja A ja B. 1. Suunnitelmassa kiinnitetään hyvin huomiota siihen, että Hämeenpuisto nykyisellään ei ole erityisen viihtyisä ja siten kaipaisi piristystä. Istutukset ovat siihen hyvä lähtökohta. Avaruudentunnon ja väljyyden kannalta en näe nykyisen keskikäytävän keskelle tehtäviä istutuksia järkevinä joillekin suunnitelman aukioille tehtäviä lukuun ottamatta. Valtapuuna lehmus on perinteinen ja kaunis. Sen huono puoli on alkukesän mittava mahlasade, joka tahrii mm. puiston penkit. Vaahtera	Pyrimme tarkentamaan viestintää ja käyttämään ymmärrettäviä sanoja. Tekstiin viitatussa kohdassa selostettiin kaavamerkintöjä kaavakartalla katujen kohdilla. Kaavaratkaisua on tarkennettu ja kaavateknisesti karttaan on osoitettu puistoa (vihreä), jonka vierellä on Hämeenpuiston katualueet itä- ja länsipuolella. Puistoon on osoitettu ajoyhteyksiä poikkikatujen kohdalla ja merkittävimmät kadut, Satakunnankatu ja Tampereen valtatie sekä Satamakatu on osoitettu kaavakartalla katualueena (valkoinen pohja). Kaavan tavoitteisiin on kuvattu puiston kehittäminen kaupunkilaisten olohuoneena ja sen mukaisia ratkaisuja ja ihmisten toimintamahdollisuuksia on pyritty edistämään kaavalla ja puiston yleissuunnitelmassa.	Kaavan aineistot päivitetään. Kaavaan on kirjattu velvoittavia ja ohjaavia määräyksiä, rakentamistapaohje sekä yleismääräyksiä ohjaamaan materiaalivalintoja jatkosuunnitteluun.: <i>Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön</i> Kahviloiden ja kioskien rakennusaloja sekä muita määräyksiä tarkennettu ja pyöräilyn uusi väylä on osoitettu kartalle. Kartalle on osoitettu katu- ja puistoalueet. Kaava mahdollistaa ajoyhteydet. Kartalle on

olisi kaunis myös syksyllä. Viihtyisyyttä ja ilmettä lisäävänä ideana on hienoa palauttaa poikkikatuja molemmin puolin viistot jalankulkuväylät. 2. Eräänä puiston käyttöä lisäävänä tekijänä ehdotan kaavaan lisättäväksi esiintymislava Helsingin Espan lavan tyylin. Sille voisi kaupungin koordinoimana kesäksi suunnitella estradiohjelmaa. Tämä antaisi Pirkanmaalaisille musiikki- ym. ryhmille esiintymismahdollisuuden. Lavan paikoiksi voisi ajatella vaikkapa Rillingin vieheen, Graniittipallon aukiolle tai Hämeenpuiston pohjoispäähän. 3. Suunnitelman tavoitteiden kärkipäässä on pyöräilyn pääreitin toteuttaminen. Toisaalla todetaan, että puistossa järjestettävät isot tapahtumat oleellisesti vaikeuttavat pyöräilyä, mutta muutoin kyllä pyöräily ja kävelijät keskikäytävälle mahtuvat. Lisäksi suur tapahtumat rasittavat nurmikkoa ja puiden juuristoa. Ratkaisu on helppo: lopetetaan suurien tapahtumien järjestäminen puistossa. Hämeenpuisto ei ole muutenkaan sovelias suur tapahtumille. Tätäkin suunnitelmassa hyvin pohditaan. Siinä vaihtoehdossa, jossa pyöräliikenne tapahtuisi puurivien välissä menetettäisiin istutusten potentiaalia viihtyisyystekijänä ja aurauskalusto rasittaisi puiden juuristoa. En näe, että suurempia pyöräparkkeja puistoon tarvittaisiin, koska pyöräliikenteestä puistossa suuri osa on läpikulkevaa. Referenssinä Kööpenhaminassa on huomion arvoista, että vilkas pyöräliikenne soljuu sujuvasti kantakaupungin ruutukaava-alueella muun liikenteen liikennevalorytmiä noudattaen. Tätä taustaa vastaan Hämeenpuiston pyöräilyratkaisusta	Kahviloille ja kioskeille on osoitettu ohjeellisia sijainteja, puistoon tuodaan sähkövesi- ja viemäriiliitoksia, ja rakentamistapaohjeella ohjataan puiston rakennuksia ja rakennelmia tarkemmin. Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreititasoiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin,	kirjattu myös kaavan rakentamistapaohje, ja yleismääräyksiä, jolla ohjataan puiston rakentamista.
--	--	--

myös käytetty nimitys ”baana” luo vääriä odotuksia ris-teysalueiden liikenteestä ja sopivista nopeuksista. 4. Ajoneuvoliikenteen osalta Hämeenpuisto palvelee ydin-keskustan ulkopuolelle suuntautuvaa liikennettä sekä alueen ns. kivijalkakauppoja, Sokosta (nyk. Prisma) ja kauppahallia. Nykyisin kadulla on opittu ajamaan (kais-tamerkinnästä poiketen) kahta rinnan, jotta väylän väli-tyskyky olisi riittävä. Ajoväylän kaventaminen johtaisi ruuhkaantumiseen ja sitä kautta alueen liikkeiden asia-kasmäärien laskuun. Isoista liikkeistä eniten varmaan kärsisivät yllä mainitut. Yksikaistaistaratkaisua pidän tä-män vuoksi suorastaan vastuuttomana autoliikenteen kannalta ja myös siksi, että paljon alueella liikkuvana tiedän, että jalkakäytävillä ei ole käyttäjien lukumää-rään perustuvaa tarvetta lisätilasta. Mainitun alueen käytön perusteella myös poikkikadut on säilytettävä ka-tuina nykyisine hyvine ajosuuntineen. Satakunnanka-dun pohjoispuolella on mitattu pienempiä liikennemää-riä. Ehkä olette harkinneet mahdolliset määrämuutok-set Särkänniemen ja Mustanlahden toimintojen kehit-tämisen myötä. Vaikka liikennemäärät ovat pienem-mät, niin en silti näe miksi katua pitäisi kaventaa, kun tilalle ei ole muuta tarvetta. Nalkalankadun osalla puis-ton poikki ei ole suurta käyttöä. Nykytilanteessa sen voisi sulkeakin. Ehkä olisi kuitenkin syytä odottaa min-käläisiä liikenteellisiä tarpeita Nalkalankentän ja Laiva-puiston tulevaisuus tuo tullessaan. Eteläpuiston poikki-katu puiston kohdalla on syytä säilyttää nykyisellään ka-tuna. Eteläpuiston uuden päiväkodin/koulun valmistu-minen aiheuttaa saattoliikennetarvetta. Koulukadun kentän liikenne tarvitsee ko. katua, samoin Pirkanmaan	mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuis-tossa tapahtumien aikana. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puu-rivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Pyöräliikenteen suunnittelussa on ollut käytettävissä liikennemäärät ja myös en-nusteet tulevien vuosien liikennemääristä. Liikennesuunnitelmassa on tutkittu ja ha-vainnollistettu kaavaratkaisua. Katusuun-nitelmien tarkemmat ratkaisut suunnitel-laan katusuunnittelun yhteydessä. Suun-nittelun ja ratkaisujen taustalla on selvitys-työtä ja liikenteen toimivuustarkasteluja. Suunnittelussa on huomioitu liikenne-en-nusteita, joiden mukaan liikennemäärät kasvavat entisestään. Näiden pohjalta on liikennesuunnitel-massa esitetty osalle Hämeenpuiston poi-kittaiskaduista liikennejärjestelymuutoksia parantamaan liikenneturvallisuutta, mah-dollistamaan turvalliset kadun ylitykset ja erillisen pyörätien toteuttaminen sekä var-mistamaan autokehän liikenteellinen toi-mivuus, jossa ajoneuvomäärät ovat suuria ja liikenne ajoittain ruuhkautuu. Vapauden Patsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston	
---	---	--

Musiikkiopisto. Kulkutautisairaalan alueen rakentamisenkin on huomioitava. 5. Kysymystä Vapauden patsaan sijainnista on käsitelty mielenkiintoisella tavalla. Uusi tai nykyinen paikka riippuisi siitä, kumpi esitetyistä luonnosvaihtoehdoista kokonaissuunnitelmaksi hyväksytään. Perusteluja sijoitukselle näytetään useita. Tärkeimmältä tuntuva pohtii patsaan näkyvyyttä eri suunnista. On totta, että Pirkankadun-Kauppakadun akselilla patsas näkyisi kauempaa. Siksi patsaan rintamasuuntakin olisi käännettävä. Totta on myös se, että tällä akselilla katselijoita on paljon vähemmän. Patsaan nykyisen paikan eteläpuolella on runsaasti kulkijoita ja katseluetaisyys on sopiva. Aivan oiva paikka nauttia patsaan katselemisesta on istua autossa odottamassa liikennevalojen vaihtumista Hjorthin talon kohdalla. Edellä olevan lisäksi Vapauden patsas on niin oleellinen osa tamperelaisuutta, että sen sijaintia ei pidä missään nimessä muuttaa. Kaupungin isät ovat paikan valinneet. Kaavaehdotuksen molemmat vaihtoehdot on aivan mahdollista suunnitella siten, että Vapauden patsas pysyy nykyisellä paikallaan.	yleissuunnitelmaa on jatkettu vaihtoehdolla, jossa Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Puistokäytävien diagonaaliosat on poistettu suunnitelmasta, sillä niitä ei voi toteuttaa symmetrisesti yhdessä uuden pyörätien kanssa. Keskikäytävät on pääsääntöisesti pidetty vapaina istutuksista muutamia keskeisiä aukioaiheita lukuunottamatta (Pohjoispääty, Puuvillatehtaankatu). Kiinteän esiintymislavan toteuttamista puistoon ei nähdä tarpeellisena. Paikka ei ole liikennemelun ja rajallisen tilan vuoksi ihanteellinen esittävälle taiteelle. Jatkosakin puiston tapahtumakäyttöä kehitetään, ja kukin tapahtuma vastaa kulloinkin tarvittavista rakenteista. Puistoon tullaan suunnittelemaan mm. tapahtumakäyttöä tukevia sähkö- ja vesipisteitä.	
15. Visit Tampere Oy:n mielipide: Haluaisimme tuoda esille muutaman seikan liittyen Hämeenpuiston kaavavalmisteluun ja siihen liittyvään suunnitelmaan. Kumpikaan vaihtoehdoista A ja B ei täytä niitä tavoitteita, joita Tampereen houkuttelevuus aktiivisena luonto-/puistokohteenä niin kuntalaisille kuin matkailijoille täytyisi. Vaihtoehto B paremmin sopii pohjaksi jatkovalmisteluun. Huomioitavaa: - Toiminnallisuus puuttuu täysin suunnitelmasta, olisin erityisen tärkeää, että Hämeenpuistosta tulisi puisto,	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuis-	Kartalle on osoitettu katu- ja puistoalueet. Liikenteen ratkaisut suunnitellaan katusuunnittelussa. Kaava mahdollistaa ajoyhteydet sekä uuden pyöräväylän puistoon. Kartalle on kirjattu myös kaavan rakentamistapaohje, ja yleismääräyksiä jolla ohjataan puiston rakentamista:

joka on aktiivisessa käytössä ja joka tarjoaisi ns. olohuoneen tamperelaisille ja matkailijoille. Esimerkkinä vähän tähän suuntaan on Helsingissä Esplanadin puisto tai Euroopasta löytyy lukuisia esimerkkejä, kuinka puistot ovat aktiivisessa käytössä. - Kahvilat ja ravintolat elävöittävät puistoa ja siksi niitä pitäisi olla siellä merkittävä määrä niin kiinteinä kuin kesäaikana terassityyppisinä. - Pyörätiet on hyvä huomioida siten, että jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden reitit eivät mene päällekkäin. - Puiston rakenne on oltava sellainen, että se mahdollistaa erityyppiset tapahtumat ja aktiviteetit, esim. ruokatapahtumat. Yhteenvetona matkailutoimialan näkökulmasta Hämeenpuisto pitäisi elävöittää osana läntisen keskustan kehittämistä siten, että siellä on aktiivista elämää ja ihmiset viihtyvät siellä – ei pelkästään käyttää sitä siirtymiseen.	tossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreititasoiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin. Kaavan tavoitteisiin on kuvattu puiston kehittäminen kaupunkilaisten olohuoneena ja sen mukaisia ratkaisuja ja ihmisten toimintamahdollisuuksia on pyritty edistämään kaavalla ja puiston yleissuunnitelmassa. Viihtyisyyttä puistossa on pyritty lisäämään uusin istutuksin ja lisäämällä aukiotiloja ja istuskelumahdollisuuksia puiston eri kohtiin. Kahviloille ja kioskeille on osoitettu ohjeellisia sijainteja asemakaavassa. Palveluja ja tapahtumajärjestämistä tukevat sähkövesi- ja viemäri-liitokset mahdollistetaan kaavalla. Ne tullaan osoittamaan puistoon tarkemmassa suunnittelussa. Rakentamistapaohjeella ohjataan puiston rakennuksia ja rakennelmia tarkemmin. Tapahtumakäytöstä laaditaan ohjeet yhdessä tapahtumapalveluiden kanssa osana tarkempaa puistosuunnittelua.	<i>Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön.</i> <i>Puistoon sijoittuvien alle 30 neliön rakennuskohteiden ja rakennelmien suunnitelmat tulee hyväksyttää rakennusvalvonnassa.</i> <i>Alueelle saa sijoittaa tapahtumatoiminnan tarvitsemaa tekniikkaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön sovitusti.</i>
---	--	--

16. Kahden Hämeenpuistossa asuvan yksityishenkilön mielipide, 17.10.2023:

Hämeenpuiston kaavas suunnitelmassa on parasta se, että puiston puut säilytetään ja puiston asema vahvistetaan osana Tampereen kansallista kaupunkipuistoa. Tämä on erityisen tärkeää, kun puistoja on Tampereella viime vuosina kerta toisensa jälkeen supistettu tai hävitetty kokonaan rakentamisen tieltä. Jo ilmastonmuutos vaatii kaupunkien keskustaankin vihreyttä. Pyöräilyn ohjaaminen puiston itäiselle reunalle puiden väliin on niin ikään kannatettava hanke. Vapaudenpatsaan paikan vaihtoa vastustamme. Patsaan pitää seistä historiallisella sijallaan. Muutamien metrien siirto tuntuu näennäiseltä toimelta ja on todennäköisesti myös kallista. Samoin perustein Uutinen-patsas on syytä jättää nykyiselle paikalleen.

Suunnitelmassa luetellaan pitkä lista liikenteellisiä tavoitteita. Joukossa ovat niin jalankulkijat, pyöräilijät, joukkoliikenne kuin erikoiskuljetukset. Autoliikenteestä puhutaan tavalla, joka kärsittää Hämeenpuiston pääosin ohikulkuväyläksi. Paikallisesta asukasliikenteestä ei suunnitelmassa sanota juuri mitään. Hämeenpuiston liikenneratkaisut eivät kuitenkaan pysähdy kaavan rajaamaan alueeseen, vaan vaikuttavat kaikkialla Kaakinmaan, Amurin, Nalkalan, Finlaysonin ja Tammerkosken kaupunginosissa. Niissä asuu reilusti yli 10 000 asukasta.

Jo yksin Kaakinmaalla on asuntojen lisäksi runsaasti työpaikkoja, kouluja, päiväkoteja, urheilukenttiä ja kulttuurilaitoksia. Aukkaiden ja alueella asioivien sujuva kulku yksityisautoilla pitää taata. Suunnitelman mukaiset ratkaisut uhkaavat hankaloittaa tätä liikkumista tuntuvasti.

Puiston poikkikatujen kaventaminen on siksi huono ratkaisu, jota vastustamme. Kaksikaistaisuus on säilytettävä.

Patsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston yleissuunnitelmaa on jatkettu vaihtoehdolla, jossa Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Uutinen-veistoksen siirto on katsottu tarpeelliseksi, jotta pyörätien vuoksi poistuvan nykyisen puistoravintolan ja terassialueen tilalle voidaan osoittaa korvaavat palvelut aukion luoteispuolelta. Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia.

Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä.

Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreititaseiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen

Kartalle on osoitettu katu- ja puistoalueet. Liikenteen ratkaisut suunnitellaan katusuunnittelussa. Kaava mahdollistaa ajoyhteydet sekä uuden pyöräväylän puistoon.

Asumme Hämeenpuiston ja Tiiliruukinkadun kulmassa. Jos Tiiliruukinkatu kavennetaan yksikaistaiseksi puiston kohdalla, kaikkien idästä länteen ajavien täytyy hakea uudet reitit alueen kapeilta kaduilta. Matkat pitenevät ja liikenne kasvaa sisemmällä Kaakinmaata. Sama pätee muihinkin kavennuskohteisiin. Suunnitelman mukaan poikkikatuja kavennetaan suojatieyli-tyksiä lyhentämällä mm. siksi, että jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus lisääntyy. Metrin, parin lisäys ei turvaa juuri kasvata. Puistonäkymäänkään ei toimella ole kovin isoa vaikutusta. Autoja kulkee, oli kaistoja yksi tai kaksi. Kaavas suunnitelman oheispapereista selviää, että Eteläpuiston ja Nalkalan katujen puisto-osuus halutaan katkaista. Katkaisujen sanotaan parantavan Hämeenpuiston suuntaisen liikenteen välityskykyä. Toimia puolustetaan myös sillä, että yhteyksien käyttö nähdään vähäisenä. Kääntyviä ajoneuvoja on näiden laskelmien mukaan Eteläpuistossa 60 ajoneuvoa tunnissa ja Nalkalassa 10 ajoneuvoa tunnissa. Päivän mittaan näilläkin kaduilla liikkuu siis kaikkiaan satoja autoja. Iltapäivän aikoihin autoliikenne on erityisen vilkasta, kun vaikkapa kouluista ja urheilupaikoilta haetaan lapsia kotiin. Ei ole kenenkään etu, jos autot eivät pääse sujuvasti yli Hämeenpuiston, vaan joutuvat kiertelemään ahtailla kaduilla ulospääsyreittejä etsien. Esteetön pääsy puiston läpi on olennaista. Ohikulkuliikenne ei saa jyrätä näitäkään paikallisia tarpeita. Kysymyksiä kaavas suunnitelmassa herättävät myös hankkeet, joiden mukaan ajoratoja kavennetaan ja jalkakäytäviä levennetään. Ajoratoja ei ole varaa kaventaa jo Hämeenpuiston valtaisan liikennemäärän vuoksi. Katuja päivittäin kulkevana emme liioin ymmärrä, miksi niitä pitää leventää. Niille mahtuu hyvin nykyisinkin. Suurin osa väestä valitsee jalkaisin kulkiessaan reitiksi	myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuistossa tapahtumien aikana. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Pyöräliikenteen suunnittelussa on ollut käytettävissä liikennemäärät ja myös ennusteet tulevien vuosien kasvavista liikennemääristä. Liikennesuunnitelmassa on tutkittu ja havainnollistettu kaavaratkaisua. Katusuunnitelmien tarkemmat ratkaisut suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Suunnittelun ja ratkaisujen taustalla on selvitystyötä ja liikenteen toimivuustarkasteluja. Näiden pohjalta on liikennesuunnitelmassa esitetty osalle Hämeenpuiston poikittaiskaduista liikennejärjestelymuutoksia parantamaan liikenneturvallisuutta, mahdollistamaan turvalliset kadun ylitykset ja erillisen pyörätien toteuttaminen sekä varmistamaan autokehän liikenteellinen toimivuus, jossa on suuret liikennemäärät ja liikenne ruuhkautuu aika ajoin. Suojatei-	
---	---	--

Hämeenpuiston keskikäytävän. Liikkeitäkään koko Hämeenpuiston matkalla on vähän, suurin osa Hämeenkadun ja Satakunnankadun välillä. Yhdessä kaavakuvassa Tiiliruukinkadulle suunnitellaan kaksisuuntaista pyörätietä. Piirroksen mukaan se näyttäisi tuovan tuntuvat muutokset niin risteykseen kuin koko kadulle. Suurenuslasin avullakaan ei piirroksesta saa kuitenkaan selkoa vaikkapa pyörätien leveydestä tai puiden kohtalosta. Hankkeen jatkosta on kadun varren kiinteistöille tiedotettava niin varhaisessa vaiheessa, että kannanotoille on kunnolla aikaa. Suunnitelma kertoo puiston kohentamisen maksavan noin 5 miljoonaa euroa, liikenneselvityksessä taas puhutaan 8,5-9 miljoonasta eurosta. Kuluarvioista olisi asianmukaista antaa kuntalaisille yhdenmukaista tietoa.	den ylitysmatkojen lyhentämisellä on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen. Hämeenpuiston liikennesuunnitelmassa esitetään Tiiliruukinkadun muuttamista yksisuuntaiseksi idän suuntaan Hämeenpuiston ajoratojen välissä ja yhteys puiston läpi säilyy. Tiiliruukinkadun yksisuuntaistaminen mahdollistaa kaksi ajokaistaa idänsuuntaan, mikä parantaa autoliikenteen jonotuskapasiteettia liikennevaloissa Pyhäjärvenkatu ja Puutarhakatu esitetään muutettavaksi yksisuuntaiseksi lännen suuntaan. Puutarhakadulle jää kaksi kaistaa lännen suuntaan. Nalkalankadun ajoyhteys Hämeenpuiston ajoratojen välissä säilyy ja liittymään on osoitettu liikennevalot. Liikennesuunnitelmassa esitetään, että Eteläpuiston katu ei jatku Hämeenpuiston yli itään ja että nykyinen katualue Hämeenpuiston ajoratojen välissä muutetaan puistoksi. Liikennesuunnitelmassa esitetyillä ratkaisuilla on vaikutuksia alueella liikkuvien reitinvalintoihin ja ratkaisut lisäävät hyvin vähän ajosuoritetta Hämeenpuistossa ja sen lähialueella olevilla kaduilla.	
---	--	--

**17. Hämeenpuistossa asuvan yksityishenkilön mielipide
18.10.2023**

Omasta mielestäni Hämeenpuistosta tehdyn kaavaehdotuksen vaihtoehto A on parempi kuin B vaihtoehto, mutta siihenkin liittyen mieleen tuli useampi kommentti. Asun itse Hämeenpuiston pohjoispäädyssä. Haluaisin kuitenkin nostaa esiin seuraavia pointteja:

- Asukkaiden autoilua ei saa vaikeuttaa, koska tällä on varmasti vaikutusta asuntojen arvoon. Monet ovat varmastikin ostaneet asuntonsa juuri Hämeenpuistosta, sillä ajatuksella, että autoilumahdollisuudet ovat kunnossa.
- Asukaspysäköintipaikkoja ei tule leikata liian rankasti. Kaavaehdotuksessa Hämeenpuiston pohjoispäästä oltaisiin poistamassa lähes puolet nykyisestä noin 70 pysäköintipaikasta. Tämä kuitenkin käytännössä tarkoittaa sitä, että asukaspysäköinti Hämeenpuiston pohjoispäässä Amurin puolella kapenee entisestään. Tällä hetkellä asukaspysäköinti on toiminut hyvin ja monelle tämäkin on ollut asunnon valintaan vaikuttanut tekijä. Myös monissa Hämeenpuiston myynti-ilmoituksissa mainitaan vielä erikseen, että mahdollisuus asukaspysäköintiin.
- Pyörätielle ei todellakaan ole tarvetta. Pyörä- ja jalankulkuliikenne mahtuvat aivan hyvin jo nykyisille kulukuväylille. Liikenne on todella maltillista ja pyörätie olisi vain rahojen tuhlausta. Kaiken lisäksi pyörätie olisi todella ruma ja rikkoisi puiston symmetriaa. Muutenkin kaavaehdotuksen tarkoituksena on elävöittää puistoa, joka sijaitsee jo valmiiksi kahden autotien välissä. Täten en oikein ymmärrä, että miten erillinen pyörätie, jossa pyöräilijät suihkivat ohi tuhatta ja sataa, elävöittää historiallista puistoaluetta.
- Oma näkemykseni on, että Hämeenpuiston ajojärjestelyt tulee selkeyttää, mutta kuitenkin autoilijoiden

Tampereen keskustan alueella asumisen pysäköinti ratkaistaan ensisijaisesti tonteilla. Joillakin vanhoilla tiiviillä ja vähemmän liikennöidyillä alueilla on käytössä asukaspysäköinti. Liikennesuunnitelmassa ei esitetä muutoksia Hämeenpuiston ajoratojen pysäköintiin. Hämeenpuistossa on jatkossakin kadunvarsi-pysäköintiä ja asukaspysäköintiä.

Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreittitasoiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien

Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kartalle on osoitettu katu- ja puistoalueet. Liikenteen ratkaisut suunnitellaan katusuunnittelussa. Kaava mahdollistaa ajoyhteydet puistoon

elämää ja parkkeerausmahdollisuuksia huonontamatta. Jalakäytävien levennys on hyvä juttu, jos sillä saadaan lisättyä esim. terassitilaa palveluille. - Puiston elävöityksessä A ja O on mielestäni puiston viihtyvyys ja se, että puistosta saataisiin mukava ja viihtyisä kohtaamispaikka.	aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily si- joittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuistossa tapahtumien aikana. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmet- riaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Erillinen pyöräväylä rauhoittaa puiston keskiosan ja- lankulkijoille ja ajoittaisille tapahtumille. Viih- tyisyyttä puistossa on pyritty lisäämään myös uusin istutuksin ja lisäämällä aukiotiloja ja is- tuskelumahdollisuuksia puiston eri kohtiin.	
18. Kahden Hämeenpuistossa asuvan yksityishenkilön mielipide 18.10.2023: Esitämme A-vaihtoehdon hylkäämistä kokonaan koska se ei huomioi puis- tokokonaisuutta eikä puiston varren asukkaita. Mielipiteenä esitämme Hämeenpuiston kaavam muutoksen suunnitelma B:n Puutarhakadun kohtaan muutoksia: Hämeenpuiston asukkaina esitämme, että Puutarhakadun risteykseen ei tehdä kavennuksia se on säilytettävä edelleen kaksikaistaisen keskustorin suunnasta tultaessa. Mikäli se muute- taan yksikaistaiseksi niin jonot puutarhakadulle tulevat olemaan pitkiä, koska nykyjärjestelyllä Hämeenpuistoon pääsee kääntymään vain yksi tai kaksi autoa kerrallaan. Risteyksessä on jo tapahtunut kuolemaan johta- neita onnettomuuksia raskaan liikenteen kanssa, kun pyöräilylle ja jalan- kulkijoille palaa vihreä samaan aikaan kääntyvien ajoneuvojen kanssa.	Hämeenpuiston ajoneuvoli- kenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liiken- netoimikunta ohjasi ratkai- suun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät lii- kennejärjestelymuutokset liit- tyvät pääasiassa pyörätien to- teuttamiseen liittyviin välttä- mättömiin muutoksiin Hä- meenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja etelä- pään liittymissä. Liikennesuun-	Kaavaa, rakentamistapaoh- jetta ja kaavan yleismääräyk- siä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kartalle on osoi- tettu katu- ja puistoalueet.

Kuorma auton takapyörät kulkevat eri reittiä etupyörien kanssa kääntyes- sään ja tätä jalankulkijat eivät ole ymmärtäneet ja jalankulkijat ovat kuljet- tajan suuntaan katveessa. Liikennevalo-ohjausta tulee kehittää ja tulevalle Hämeenpuiston pyörä- tielle on laitettava liikennevalot jokaiseen poikkikadun risteykseen. Hä- meenpuiston varrella olevissa kiinteistöissä on ajoyhteydet ainoastaan Hä- meenpuiston kautta. Ja Puutarhakatu on myös edelleen asuinkatu. Pi- hoista poistuminen huolto- ja asukasliikenteellä aiheuttaa yksikaistaisena vaihtoehtona jalankululle odottelua ja onnettomuusvaaran, kun pihosta tulevat autot joutuvat odottamaan vuoroaan. Yksi mahdollisuus Hämeen- puiston ja risteyksien liikenteen vähentämiseen on puutarhakadun muut- taminen Hämeenpuiston ja Näsilinnankadun välillä 2 kaistaiseksi ja myös Näsilinnankatu Puutarhakadun ja Satakunnankadun välillä 2 kaistaiseksi. Näin saataisiin yksi poistumistie Puutarhakadun liikenteelle ennen Hä- meenpuistoa. Toisena mielipiteenä ja esitämme että Hämeenpuiston molemmilla puo- lilla tulee olla pysäköintipaikkoja. Yleisötilaisuudessa esitettiin, että kortte- lia kohden merkitään yksi huoltoruutu jakeluautoja varten. Tämä on hyvä ajatus, joka ei toimi. Jakeluautot pysähtyvät siihen mihin niiden tavarat ovat tulossa. Painavan tavarat siirtäminen pumppukärryillä ei onnistu ai- nakaan talvella. Esimerkkinä ravintoloiden painavat juomakorit ja -tynny- rit. Toinen tärkeä ryhmä on muuttoautot. Puiston varrella asuu satoja ih- misiä ja muuttoja tapahtuu jatkuvasti. Kaavatyössä ei voida olettaa, että tavaraa kuljetetaan kantamalla tai kärryillä satoja metrejä säässä kuin säässä. Muuttoautot ajavat ilman pysäköintipaikkoja joka tapauksessa ra- pun eteen.	nitelmassa ei esitetä muutok- sia Hämeenpuiston ajoratojen pysäköintiin. Puutarhakatua rakennetaan jo parhaillaan Hämeenpuistosta itään ja tässä kaavatyössä ei oteta kantaa niihin ratkaisui- hin. Liikennesuunnitelmassa esitetään Puutarhakatu muu- tettavaksi yksisuuntaiseksi ja kadulle jää kaksi kaistaa lännen suuntaan. Hämeenpuiston kaavan liit- teenä oleva liikenteen yleis- suunnitelma havainnollistaa kaavan liikennesuunnitelmaa, mutta katujen suunnittelua tehdään tarkemmin katusuun- nittelun yhteydessä. Kaava ei ota kantaa ajoneuvo- liikenteen ratkaisuihin, vain katu- ja puistoalueet on osoi- tettu.	
--	--	--

19. Hämeenpuistossa olevan asunto-osakeyhtiön hallituksen mielipide 18.10.2023 Yhtiömme sijaitsee Hämeenpuiston ja Puutarhakadun kulmauksessa ja siten Hämeenpuistossa tehtävät muutokset vaikuttavat oleellisesti kiinteistömme käytettävyyteen, viihtyvyyteen ja arvoon. Kaavamuutoksesta on tarkoitus lisätä keskustan läntisen osan vetovoimaa, alueen viihtyisyyttä ja elävyyttä. Käsityksemme mukaan kaavoituksen avulla myös liikenteen sujuvuutta pyritään parantamaan erityisesti julkinen liikenne huomioimalla. Asunto-osakeyhtiömme hallitus on perehtynyt kaavan luonnosvaihtoehtoihin ja pitää vaihtoehtoa A selvästi kannatettavana. Tässä vaihtoehdossa Hämeenpuiston perinteinen ilme säilyy lähempänä alkuperäistä. Lisäksi suunnitelmassa B puisto-osan itäreunalla piirretty erillinen pyörätie rikkoo mielestämme nykyisen kokonaisuuden sekä vie elävöittämiseen päämäärää takaperin toiseen suuntaan. Pyöräliikenne on melko vähäistä puiston pituussuunnassa ja mahtuu aivan hyvin kävelijöiden kanssa nykyiselle väylälle. Käsityksemme mukaan pääosa pyöräilystä kulkee suunnittelualueen poikki itä länsisuunnassa. Hämeenpuistossa oleville kauppaliikkeille ovat autopaikat ovat paljon tärkeämmät kuin jalkakäytävän leventäminen. Jos puiston kumpaankin suuntaan jää henkilöautojen käyttöön vain yksi kaista, on liikenne täysin tukossa. Nykyinen puolitoista kaistaa toimii kohtuullisesti silloin kun autot ovat pysäköitynä lähelle jalkakäytävän reunaa. Erillistä pyöräilyosaa tulisi miettiä myös veronmaksajien vinkkelistä: rakentamiskustannusten lisäksi reitin kunnossapitoon kuluu verorahoja	Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu luonnosvaihtoehdon B pohjalta, sillä uusi pyöräväylä sai paljon puoltavaa palautetta. A-vaihtoehdon hyviä yhteensopivia ratkaisuja on hyödynnetty. Kaavalla mahdollistetaan pyöräväylä puiston itäosaan ja kaava ohjaa laadukkaaseen ja kulttuuriympäristöön sopivaan toteutukseen. Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreittitasoiseksi ja pyöräilyn	Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella ja pyöräilyn uusi väylä on osoitettu kartalle.
--	---	--

enemmän. Puutarhakadulla autojen pysäköinti tulisi pitää entisellään. Puutarhakadun pyörätien käyttö on vilkasta. Pysäköivien autoilijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus oleellisesti heikkenee, jos heidät laitetaan samalle katualueelle. Vaara törmätä ajoneuvojen oviin ja henkilöihin on suuri. Vastustamme esitettyä muutosta. Taloyhtiömme hallitus haluaa muistuttaa kaupungin toimijoita siitä, että keskeneräiset työt pitäisi saattaa loppuun ennen uusien aloittamista. Keskeneräisiä katusuunnittelu ja rakennustöitä ei voi jättää vuosikausiksi lojumaan keskeneräisinä.	mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin Puurivien säilyessä puistossa myös puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Myös viranomaiset tukevat ratkaisua. Huomautus keskeneräisistä töistä merkitään tiedoksi.	
20. Hämeenpuistossa olevan asunto-osakeyhtiön mielipide 18.10.2023 Taloyhtiömme mielipiteenä otsikon Hämeenpuiston kaava-asiaan esitämme vaihtoehdon B valitsemista jatkotoimia varten.	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta.	Kaavaa on tarkennettu.
21. Tampere tunnetuksi ry:n mielipide Hämeenpuiston kaavasta Tampereen keskustan kehittämissyhdystys haluaa lausua Hämeenpuiston asemakaavamuutoksesta yleisesti sekä esille asetetuista vaihtoehdoista seuraavaa. Tampere Tunnetuksi ry huomioi, että Hämeenpuiston suunnittelutyö ei ole vielä valmis. Yhdistys kokee, että esitellyt vaihtoehdot A ja B on laadittu liiaksi läpikulun ja liikenteen ehdoilla. Ehdotukset eivät riittävästi huomioi Hämeenpuistoa ihmisten paikkana. Liikenneverkoston lisäksi Hämeenpuistoa tulee kehittää myös keskustan asukkaiden ja matkailijoiden olohuoneena sekä veto-voimaisena tapahtumien pitopaikkana, pitäen huolta palveluja tarjoavien yritysten toimintaedellytyksistä.	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreititasoiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuistossa tapahtumien aikana-	Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kahviloiden ja kioskien rakennusaloja sekä muita määräyksiä tarkennettu ja pyöräilyn uusi väylä on osoitettu kartalle.

Tampere Tunnetuksi ry näkee, että Hämeenpuiston uudistuksen tulee luoda mahdollisuuksia oleiluun ja viipymiseen. Jotta viipyminen ja oleilu ovat mielekkäitä, tulee puistosta löytyä palveluita. Näitä palveluita ovat esimerkiksi tyylikkää, pysyvät terassit ja kahvi- ja ruokakojut, joista osan tulee olla talvikäyttöön suunniteltuja. Elinvoimaiset palveluja tarjoavat yritykset pitävät kaupunkikeskustan hengissä. Hämeenpuiston tulee palvella myös helppona tapahtumien paikkana. Eri kokoisille ja muotoisille tapahtumille tulee rakentaa riittävät fasilitetit, kuten sähköt. Elävä kaupunkikeskusta syntyy ihmisten kohtaamisista.	Erillinen pyöräväylä rauhoittaa puiston keskiosan jalankulkijoille ja ajoittaisille tapahtumille. Kaavan tavoitteena on puiston kehittäminen kaupunkilaisten olohuoneena ja sen mukaisia ratkaisuja ja ihmisten toimintamahdollisuuksia on pyritty edistämään kaavalla ja puiston yleissuunnitelmassa. Kahviloille ja kioskeille on osoitettu ohjeellisia sijainteja asemakaavassa. Palveluja ja tapahtumajärjestämistä tukevia sähkövesi- ja viemäriiliitoksia tullaan osoittamaan puistoon tarkemmassa suunnitelmassa. Rakentamistapaohjeella ohjataan puiston rakennuksia ja rakennelmia tarkemmin. Tapahtumakäytöstä laaditaan ohjeet yhdessä tapahtumapalveluiden kanssa osana tarkempaa puistosuunnittelua.	
22. Hämeenpuistossa olevan asunto-osakeyhtiön mielipide 19.10.2023 Yhtiömme pitää esitettyä kaavamuutosta ja Hämeenpuiston kehitystä positiivisena asiana. Selkeytetyt liikennejärjestelyt lisäävät liikennemuotojen turvallisuutta ja puiston viihtyvyyttä. Koska yhtiöllämme ei ole lainkaan pysäköintitilaa asukaspysäköinnille, haluaisimme nostaa esiin ongelmat	Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston	Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen

pysäköintipaikkojen vähenemisessä. Kaupungin selvityksen mukaan kadunvarsipysäköinnin täyttöaste Hämeenpuiston pohjoispäässä on ollut alle 50 %. Tämä ei kuitenkaan pidä alkuunkaan paikkaansa ilta- ja yöaikaan. Asukaspysäköinti on erityisesti tarpeen juuri ilta-/yöaikaan kun asukkaat ovat pääosin kotona. Tällöin paikat ovat lähes poikkeuksetta 100 % käytössä. Autopaikan löytyminen ylipäätään jo nykytilanteessa on ajoittain erittäin vaikeaa. Esitämme, että asemakaavassa pyritään löytämään keinoja kadunvarsipysäköinnin lisäämiseen sellaisissa paikoissa kuin se on mahdollista. Näkemyksemme mukaan taloyhtiön edustalle (Näsijärvenkadun ja Puuvillatehtaankadun välinen osuus) voitaisiin suunnitelmassa lisätä ainakin yksi autopaikka bussipysäkin tilaa tehostamalla. Lisäksi seuraavan korttelin alueelle (Puuvillatehtaankadun ja Satakunnankadun välinen osuus) voitaisiin lisätä 4 autopaikkaa huoltopaikan eteen jäävä tyhjä tila hyödyntäen.

Alla esitetyt korjaukset As Oy Läntisen Puistokadun kohdalla.



ajoratoihin tai pysäköintiin esitetä liikennesuunnitelmassa muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja etelään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu luonnosvaihtoehdon B pohjalta, sillä uusi pyöräväylä sai paljon puoltavaa palautetta.

perusteella. Kaava mahdollistaa uuden pyöräväylän Hämeenpuistoon.

23. Eläköön eteläpuisto Ry:n mielipide 19.10.2023

Kaava-alue on rajattu koskemaan Hämeenpuistoa Näsijärvenkadun ja Tiili-ruukinkadun välillä. Hämeenpuiston eteläinen osa on jätetty kaavanmuutoksen ulkopuolelle. Perusteluja rajaukselle ei ole esitetty. Ratkaisu ihmetyttää, sillä yleissuunnitelma sekä liikenne- ja muut selvitykset käsittävät koko Hämeenpuiston. Myös Pirkanmaan maakuntamuseo on kannanotossaan 4.2.2022 pitänyt rajausta jokseenkin keinotekoisena. Näkemys on kaavaselostuksessa sivuutettu maininnalla.

Ratkaisu liittyyneen siihen pitkään tapahtumasarjaan, joka koskee Eteläpuiston kaavoitusta. Pormestariohjelmassa 2017 luovuttiin Eteläpuiston rakentamisesta ja luvattiin laatia uusi suunnitelma, jossa aluetta kehitetään puistomaisena virkistysalueena. Työn aloittamista kuitenkin viivyteltiin.

Työ luvattiin aloittaa heti kun keskustan strategisen osayleiskaavan valitusprosessi on päätytty. Korkein hallinto-oikeus ratkaisi asian 7.1.2019, mutta suunnittelua ei ole aloitettu vielä tähän päivään mennessä.

Eteläpuisto ja Hämeenpuisto ovat elimellinen osa Tampereen keskeistä viherakselia. Erittäin luontevaa olisi viedä molempien suunnittelua rinnastusten. Näin varsinkin, kun Hämeenpuiston eteläosa on nyt jätetty tämän kaavaproessin ulkopuolelle. Etenkin liikenneverkon ratkaisut ovat juuri saumakohdassa erityisen haastavat. Perustelua viranomaistenkin oudoksumalle etenemismallille ei ole esitetty, eikä asiaa nyt nähtävillä olevassa aineistossa edes sivuta.

Jotta uskottavuus kuusi vuotta sitten annettujen, muutamaan kertaan uudistettujen lupausten pitävyyteen voisi palautua, Eteläpuiston suunnittelu tulee saada heti käyntiin. Jo aloitusvaiheesta lähtien kaupunkilaisille tulee tarjota todelliset mahdollisuudet osallistumiseen ja vuorovaikutukseen lainsäädännön ja hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti.

Kaavaa on tarkennettu palautteen pohjalta. Hämeenpuiston kaavan valmistelun aikana Eteläpuiston alueen kaavatyö 8581 on edennyt puistoratkaisuna. Kaavaehdotus kuulutettiin nähtäville 17.4.2025. Kaavan aineistot löytyvät osoitteesta; Nalkala (III), Kaakinmaa (VI), Ratina (XIII), Eteläpuisto ja lähiympäristö, asemakaava nro 8581 [Tampereen kaupunki - Kaupunkisuunnittelu - Kaupunkiympäristö uudistuu]

Näiden kahden kaava-alueen keskinäinen raja siirrettiin Tampereen valtatie pohjoisreunaan, joten Hämeenpuiston kaava-alue ulottuu Eteläpuistoon asti. Molempien kaavojen suunnittelussa on huomioitu puiston jatkuvuus.

Hämeenpuiston kaavan ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta oh-

Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kaava mahdollistaa uuden pyöräväylän Hämeenpuistoon.

Kaavan yleismääräys ohjaa puiston rakentamista:
Kaikki rakentaminen on sovitettava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön

Puistoon sijoittuvien alle 30 neliön rakennuskohteiden ja rakennelmien suunnitelmat tulee hyväksyttävä rakennusvalvonnassa.

Rakentaminen ja alueen käyttö eivät saa vaurioittaa olemassa olevia puita tai niiden juuristoa eikä heikentää puiden kasvuolosuhteita.

Alueelle saa sijoittaa tapahtumatoiminnan tarvitsemaa tekniikkaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön sovitettuna.

2. Huomioita vaihtoehtoisista kaavaluonnoksista: Esillä on kaksi vaihtoehtoa, jotka on nimetty Puistovaihtoehdoksi (ve A) ja Liikenne-vaihtoehdoksi (ve B). Puistovaihtoehdossa sanotaan painotetun historiallisen puiston arvoja liikennetarkaisujen kustannuksella, Liikenne-vaihtoehdossa taas liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta puistoarvojen kustannuksella. Erot vaihtoehtojen välillä ovat osin lähes näennäisiä. Liikennevaihtoehdossa Hämeenpuistoa risteävät kadut on merkitty kaduiksi, Puistovaihtoehdoissa taas osa näistä puiston läpi johtavina ajoyhteyksinä. Kyse on lähinnä sävyeroista. Olenaisin ero vaihtoehtojen välillä on, että Liikennevaihtoehdossa Hämeenpuiston itälaitaan on osoitettu yhtenäinen polkupyörävyöhyke puurivien väliin. Tämä edellyttää muun ohella nykyisen Puistokioskin ja sen terrassien poistamista. Ratkaisu rikkoo historiallisen esplanadin symmetriaa. Pyöräilyn ja jalankulun erottaminen on sinänsä kannatettava tavoite. Luontevin ratkaisu olisi sijoittaa pyörätie osaksi keskivyöhykettä mutta sellaisiin ratkaisuihin, jotka hillitsevät ajonopeuksia kohtuullisiksi. Puistovaihtoehdossa esitetään Vapaudenpatsaan sekä Uutinen-veistoksen siirtämistä sekä keskusaukion graniittipallon poistamista. Alueen aiemmassa yleissuunnitelmassa Vapaudenpatsaan siirtoa perusteltiin näkemyksellä, että raitiotien rakentamisen jälkeen ei patsaalle ole enää riittävästi tilaa. Myös vähäteltiin graniittipallon merkitystä ja kiinnostavuutta. Kun aukion kiveys on nyt viimein taas kunnostettu lukuisten asfalttipaikkauksen jäljiltä, näkemys tilanpuutteesta osoittautuu perusteettomaksi. Tämän vahvistaa myös Liikennevaihtoehdossa esitetty ratkaisu. Kun patsaan luona on usein siihen tutustuvia vierailuryhmiä, sen siirtäminen pikemmin aiheuttaa tarpeetonta tungosta jalankulun päävyöhykkeen risteämiskohdassa.	jasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Kaavatyötä on jatkettu kaavan luonnosvaihtoehdon B pohjalta, sillä uusi pyörävyöhyke sai paljon puoltavaa palautetta, myös viranomaiset tukevat ratkaisua. Uuden pyörävyöhykkeen sijoittaminen puiston itäosan puiden väliin mahdollistaa pääreittitasoisen laadukkaan jalankulun erotellun pyörätien, joka on käytössä myös tapahtumien aikana. Erillinen pyörätie vapauttaa puiston keskivyöhykkeen kävelylle, oleskelulle ja tapahtumille. Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteita	Kahviloille ja kioskeille on osoitettu ohjeellisia rakennusaloja ja sijainteja ja rakentamistapaohje viitoittaa rakentamista tarkemmin.
---	---	--

Graniittipallon taiteelliset ansiot eivät ole erityisiä, mutta varsinkin kesäaikaan se kiinnostaa lukuisia ohikulkijoita ja varsinkin lapsiperheitä. Graniittipallo vesiaiheineen onkin vakiinnuttanut asemansa osana Hämeenpuiston miljöötä, ja sen poistaminen olisi menetys. Keskusaukion ainoat visuaalisesti häiritsevät elementit ovat puiston historiallisen arvon kannalta kyseenalaiset riemunkirjavat grilli- ja jäätelökioskit. Niille olisi voitava asettaa selvästi nykyistä korkeammat laatuvaatimukset. Hämeenpuiston merkittävin haaste on kohtuuttoman runsas läpiajoliikenne. Itäpuolella liikenne sumppuuntuu varsinkin iltapäivän ruuhkatunteina- Länsipuolella taas ajonopeudet kasvavat kohtuuttomasti varsinkin eteläpäässä, mikä vaikeuttaa ja vaarantaa kevyen liikenteen olosuhteita. Ajoneuvoliikenne aiheuttaa sekä melua että ilmanlaadun heikentymistä, mikä korostuu erityisesti kevään hiekoitus- ja siitepölykauden aikana. Vaihtoehtoisissa esitetään molempien ajoratojen muuttamista pääosin yksikaistaiseksi. Vapautuva tila käytettäisiin jalkakäytävien leventämiseen, risteysten kääntymiskaistoihin, bussipysäkkeihin sekä pysäköintitaskuihin. Tämä ei näytä selvitystenkään mukaan ratkaisevan ruuhkaantumisongelmaa. Onkin mahdollista, ellei jopa todennäköistä, että se pikemminkin pahenee entisestään. Läpiajoliikenteen ja sen haittojen vähentämiseksi alueen sisäiset ratkaisut eivät näytä riittävän. Liikenteen entistä pahempi ruuhkautuminen ei ole oikea keino läpiajoliikenteen ongelmien ratkaisemiseksi. Tarvitaan vaikuttavia toimia koko keskustan liikenneverkon tasolla. Näitä ei kaava-aineistossa esitetä. 3. Johtopäätelmiä: Asemakaavan tavoitteenasettelu on kunnianhimoista ja sinänsä hyväksyttävää. Kumpikaan esillä olevista vaihtoehtoista ei sellaisenaan sovellu asemakaavan pohjaksi. Molemmista löytyy sekä hyviä että	teista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreittita-soiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Myös viranomaiset tukevat ratkaisua. Vapaudenpatsaan siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston yleissuunnittelua on jatkettu vaihtoehdolla, jossa Vapaudenpatsaan sijainti säilytetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kuitenkin kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten. Keskusaukion Graniittipallo voidaan joko kunnostaa nykyiselle	
---	---	--

kiistanalaisia osaratkaisuja. Veistosten ja olemassa olevien kioskien siirtämiselle tai poistamiselle on vaikea nähdä perusteita. Toimivien ratkaisujen korvaaminen uusilla ei ole taloudellisestikaan järkevää. Liikenteen järjestelyt ovat suurten liikennemäärien takia vaikeasti ratkaistavissa edes tyydyttävästi. Pyörätien rakentaminen itäisten puurivien väliin on historiallisen esplanadimiljööön kannalta kyseenalaista. Luontevampaa on sijoittaa pyörätie keskivyöhykkeelle, jossa tilaa on. Kaava-aineiston lyhyt nähtävillä pitoaika vaikeuttaa kansalaisten mahdollisuutta perehtyä ja ottaa harkitusti kantaa ratkaisuihin, kun suunnitelma- ja selvitysaineisto käsittää satoja sivuja ja osa on hankkeen verkkosivuilta hankalasti löydettävissä. Hämeenpuiston eteläosan rajaaminen ulos kaavasta on valitettavaa. Näin varsinkin, kun suunnitelmat ja selvitykset kattavat koko Hämeenpuiston – kuten luonnollista onkin. Tästäkin syystä on perusteltua kiirehtiä Eteläpuiston asemakaavatyön käynnistämistä viimeinkin. Näin myös Hämeenpuiston eteläosan kaava saadaan ajan tasalle.	paikalleen tai siirtää tyyllisesti sopivampaan kohteeseen ja korvata puiston historialliseen ilmeeseen sopivammalla aiheella. Ratkaisu tarkentuu puiston yleissuunnittelussa, joka tulee erikseen nähtäville kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen. Kaavaan on kirjattu laadullisia määräyksiä puiston rakentamisen laatuun ja rakenteisiin liittyen. Kaavaan liittyy rakentamistapaohjeet, joita on tarkennettu kaavaehdotukseen. Hämeenpuiston kaavalla ei voi ratkaista koko keskustan ruuhkautumista.	
24. 14 Hämeenpuistossa olevan asunto- ja kiinteistö-yhtiön edustajien yhteinen mielipide 19.10.2023: Olemme jättäneet mielipiteemme tiedoksenne 03.02.2022 osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillä oloaikana. Nyt esillä olevaan ehdotusvaiheen kahteen vaihtoehtoon otamme edellisestä mielipiteestämme yhteenvedon seuraavasti: 1. Hämeenpuisto säilytettävä koko mitaltaan Esplanadina, jossa kadut molemmin puolin	Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tai pysäköintiin esitetä muutoksia. Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä.	Kaavan yleismääräys ohjaa puiston rakentamista: <i>Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön</i> <i>Puistoon sijoittuvien alle 30 neliön rakennuskohteiden ja rakennelmien suunnitelmat tulee hyväksyttävä rakennusvalvonnassa.</i>

2. Keskialueen viihtyisyyttä tulee lisätä istutuksilla ja nurmialueiden paremmalla hoidolla sekä puistokaluksilla 3. Kiinteistöjen liiketilojen saavutettavuus täytyy varmistaa katuvarsipysäköinnillä 4. Uusien tilojen rakentaminen puistoalueelle tulee sallia hyvin maltillisesti 5. Muistomerkkien/patsaiden nykyinen sijainti tulee säilyttää Toteamme, että nyt esitetyt ehdotukset huomioivat pääosin esittämämme mielipiteemme. Toteamme kuitenkin, että vaihtoehto B toteuttaa paremmin toiveemme, joten esitämme sitä tulevan asemakaavaehdotuksen pohjaksi.	Uusia kioskirakennuksia mahdollistetaan vähän ja niiden laatua ohjataan rakentamistapaohjeella ja kaavan yleismääräyksin. Patsaiden ja muistomerkkien siirroista saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston yleissuunnittelua on jatkettu vaihtoehdolla, jossa Vapaudenpatsas pysyy nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten. Kaupunkilaisten toimintamahdollisuuksia on pyritty edistämään kaavalla ja puiston yleissuunnitelmassa. Kahviloille ja kioskeille on osoitettu ohjeellisia sijainteja, puistoon tuodaan sähkö- vesi- ja viemäri-liitoksia.	<i>Rakentaminen ja alueen käyttö eivät saa vaurioittaa olemassa olevia puita tai niiden juuristoa eikä heikentää puiden kasvuolosuhteita.</i> <i>Alueelle saa sijoittaa tapahtumatoiminnan tarvitsemaa tekniikkaa kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön sovitattaen.</i> Kahviloille ja kioskeille on osoitettu ohjeellisia rakennusaloja ja sijainteja ja rakentamistapaohje viitoittaa rakentamista tarkemmin.
25. Kahden yksityishenkilön mielipide 19.10.2023: - Erinomaista, että yli 100 vuotta vanhaa, avokasta Hämeenpuistoa uudistetaan säilyttämällä historialliset arvot - Hämeenpuiston historiallisten patsaiden siirtämistä ei voi hyväksyä - Liikenteen kaistat on suunniteltava tukemaan sujuvaa autoliikennettä, Hämeenpuisto liittyy koko keskustan	Patsaiden ja muistomerkkien siirroista saapui paljon vastustavaa palautetta, Hämeenpuiston yleissuunnittelua on jatkettu vaihtoehdolla, jossa Vapaudenpatsas pysyy nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten ja toisaalta esitettyihin muutoksiin sovittaen. Esimerkiksi uuden pyörätien tarvitseman tilan vuoksi aukiotilaa Vapaudenpatsaan ympärillä on tarpeen kaventaa jonkin verran. Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun,	Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kaava mahdollistaa uuden pyöräväylän Hämeenpuistoon. Kaavan yleismääräys ohjaa puiston rakentamista:

liikennejärjestelmään. Yksikaistaisuus ei sovi ainakaan risteysalueille - Liikenteen on sujuttava vähintään nykyisellä tavalla. josta syystä katujen katkaiseminen tai yksisuuntaisten katujen lisääminen ei ole kannattavaa, liikenteen sujumiseen on kiinnitettävä erityisesti huomiota - Uudistetun ja suositun aukion uudelleen muokkaaminen ei ole järkevää - Huomioitava se, että Hämeenpuiston molemmin puolin asuu runsaasti asukkaita, joiden arkeen muutokset vaikuttavat - Hämeenpuisto on kaikille ja erityisesti asukkaille tärkeä virkistysalue - Pyöräilyn erottaminen jalankulusta lisää turvallisuutta	ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tai pysäköintiin esitetä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreititasoiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuistossa tapahtumien aikana.-Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Kaavan tavoitteisiin on kuvattu puiston kehittäminen kaupunkilaisten olohuoneena ja sen mukaisia ratkaisuja ja ihmisten toimintamahdollisuuksia on pyritty edistämään kaavalla ja puiston yleissuunnitelmassa. Kahviloille ja kioskeille on osoitettu ohjeellisia sijainteja, puistoon tuodaan sähkö- vesi- ja viemäriliitoksia, ja rakentamista-paohjeella ohjataan puiston rakennuksia ja rakennelmia tarkemmin.	<i>Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön</i>
--	---	---

26. Yksityishenkilön mielipide 19.10.2023: Mielipiteeni em. kaavaehdotuksesta on, että Hämeenpuiston asema tärkeänä keskustan liikenneväylänä on turvattava myös ajoneuvoliikennettä koskien. Hämeenpuiston poikkikaduille on oltava sujuvaa kääntyä Hämeenpuistosta kääntymiseen varattujen kaistojen avulla. Myös Hämeenpuiston poikki menevien katujen kautta tapahtuva Hämeenpuiston ylittäminen ja sille kääntyminen on turvattava tarvittaessa useampien kaistojen kautta. Kaavavaihtoehto B turvannee tämän paremmin kuin vaihtoehto A.	Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tehdä muutoksia. Liikennesuunnitelmassa ei esitetä muutoksia Hämeenpuiston ajoratoihin tai pysäköintiin. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja eteläpään liittymissä. Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta.	Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kaava mahdollistaa uuden pyöräväylän Hämeenpuistoon. Kaavan yleismääräys ohjaa puiston rakentamista: <i>Kaikki rakentaminen on sovitettava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön</i>
27. Hämeenpuistossa asuvan yksityishenkilön mielipide 19.10.2023: Asemakaavamuutos asettaa ensisijaiseksi tavoitteekseen "Turvata Hämeenpuiston arvot historiallisena puistona ja osana viherverkostoa sekä Tampereen kansallista kaupunkipuistoa." Vaikka puisto on muuttunut, kuten puistohistoriallisen selvityksessä esitetään, sen keskeisin ajatus on säilynyt aina muuttumattomana. 1800-luvulta asti puisto on muodostunut kahdesta yhtenäisestä istutusalueesta, joiden välissä on kevyenliikenteenväylä. (Hämeenpuiston puistohistoriallinen selvitys, s. 12) Hämeenpuisto	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteille jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen	Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kaava mahdollistaa uuden pyöräväylän Hämeenpuistoon.

on laajasti tunnettu puisto, jolla on ollut keskeinen sija kaupungin rakennetun ympäristön identiteetin muodostajana. Vuoteen 1936 asti puistokadun nimi oli Esplanadi, joka viittaa 1800-luvun asemakaavoituksen malleihin, ihanteisiin ja rakennussäätelyyn. Puiston muuttaminen Asemakaavaluonnos vaihtoehto B:n mukaan rikkoisi asemakaavamuutoksen keskeisintä ja ensisijaisinta tavoitetta, kun pyörätie sijoitettaisiin toisen puurivin väliin. Kun asemakaava hyväksyttiin 19.10.1830, perustelu oli: ”Tällä täydelliseen sopusuhtaiseen jakoon perustuvalla suunnitelmalla ei ainoastaan saada täydellistä suojaa ja estettä sattuvia tulipalo-onnettomuuksia vastaan, vaan myös kauneutta ja miellyttävää ulkonäköä.” Pyörätien lisääminen puiston viheralueelle rikkoisi puiston jaon ja sopusuhtaisuuden, jotka ovat olleet yksiä alkuperäisistä arvoista, sen hyväksymiselle. Jos lähdetään muuttamaan lähes 200 vuotta vanhaa, keskeisintä periaatetta ja suunnittelua, menetetään erittäin arvokasta ja ainutlaatuista puistosuunnittelu- ja kulttuuriympäristöhistoriaa koko Suomesta. Tulisi painavasti huomioida millainen rikkaus on, että Hämeenpuisto ja osa Tampereen historiaa on säilynyt lähes alkuperäisenä tähän asti meillä Tampereen keskustassa. Perusteet pyörätien lisäämiselle nykyiselle viheralueelle eivät ole tarpeeksi painavat, jotta voitaisiin lähtemään tekemään näin radikaalisti koko Hämeenpuiston luonnetta, alkupe- rää ja historiallista arvoa muuttava muutos. Puistossa on leveä kevyenliikenteenväylä, joka tälläkään hetkellä ei ruuhkaudu tai aiheuta haasteita niin kävelylle kuin pyöräilylle. Tämän lisäksi puiston molemmin puolin kulkevat ajokaistat ja kävelytiet. Lähelle puistoa toisen pohjoiseteläsuuntaisen kevyenliikenteenväylän pyöräilijöille muodostaa myös esimerkiksi Kuninkaankatu. Historiallisten arvojen lisäksi puistosta menetettäisiin B-vaihtoehdon pyörätien lisäämällä	pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreittita- soiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuistossa tapahtumien aikana. Pyöräliikenteen suunnittelussa on ollut käytettävissä liikennemäärät ja myös ennusteet tulevien vuosien kasvavista liikennemääristä. Vaikka uusi pyörätie rikkoo puiston symmetriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puurivien symmetria säilyy. Myös viranomaiset puoltavat ratkaisua. Hämeenpuiston kehittämisen yhtenä tavoitteena on myös valaistuksen kehittäminen.	Kaavan yleismääräys ohjaa puiston rakentamista: <i>Kaikki rakentaminen on sovittava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön</i>
--	---	---

myös keskeistä viheraluetta keskusta-alueelta. On todettava, että keskusta-alueelle ja kaupunkeihin ei tehdä lisää, uutta viheralueita tai puistoja, minkä takia olemassa olevat viheralueet ja puistot ovat sitä tärkeämpiä ja suojeltavia. Jos Hämeenpuiston kahdesta istutusalueesta toinen muutetaan pyöräilyväylälle, mitä jää enää jäljelle? Kahdet kävelytiet, ajokaistat, toinen puistoalue muuttuu pyörätieksi ja keskellä leveä kevyenliikenteenväylä. Jäljelle jää vain yksi puisto/istutuskaisa. Onko tämä enää edes puisto? B-vaihtoehdon pyörätiessä on myös muita ongelmia. Miten on ajateltu esimerkiksi sen valaiseminen? Tuleeko puistoon ja puiden väliin lisää vieraita elementtejä esim. katuvaloja, jotka rikkovat sen alkuperäistä luonnetta yhä entisestään? Miten on ajateltu soraisen pyörätien talvikunnossapidon tapahtuvan, jos ollenkaan? Miten lumet, jotka tippuvat kookkaiden puiden oksilta alla pyöräilevien päälle? Olisi paljon hyödyllisempää, resurssi- ja kustannustehokkaampaa säilyttää puiston alkuperäinen, historiallinen rakenne vaihtoehto A:n mukaan ja kehittää sen yhteistä kevyenliikenteenväylää paremmaksi ja kaikille soveltuvaksi. Yleisötilaisuudessa B-vaihtoehdon pyörätietä perusteltiin myös sillä, että puiston tapahtumien aikaan pyörällä kulku puistossa hankaloituu. Tämä on kuitenkin hyvin minimaalinen haaste, koska tapahtumat ovat lyhytkestoisia ja niitä on Suomen vuodenaikojen takia pienellä aikavälillä ja harvoin. Hämeenpuisto ei myöskään ole kaupungin ainoa reitti, jota pyöräilijät näissä tilanteissa voisivat käyttää. Tämäkään ei ole tarpeeksi hyvä syy sille, että koko puiston perusajatus pitäisi peruuttamattomasti muuttaa. Puiston elävöitys, istutusten lisääminen ja viihtyvyyden parantaminen ovat hienoja asioita, jotka kehittävät puistoa sen alkuperäistä ajatusta kunnioittaen. Kävelyteiden levenyttäminen ja autokaistojen selkeyttäminen ovat myös tärkeitä, liikennettä sujuvoittavia ja turvallisuutta lisääviä tekijöitä.	Kaavatyön ja puiston yleissuunnittelun yhteydessä on laadittu alueen valaistuksen suunnitelma, jossa on esitetty esimerkiksi puiston eri väylien sekä taideteosten kohdevalaistuksen periaatteet. Valaistuksen yleissuunnitelma tarkentuu puiston toteutussuunnittelun yhteydessä. Uusi pyörätie on esitetty valaistavaksi matalin pollarivalaisimin. Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin tai pysäköintiin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja etelään liittymissä.	
--	---	--

Puiston keskiväylän kehittäminen jalankulkua ja pyöräilyä varten on oleellista. Pyöräilyä pystytään turvata ja kehittää myös puiston symmetriaa ja nykyistä jakoa hyödyntäen ja ilman viheralueisiin koskemista tai hävittämistä. Asukkaiden pysäköinti tulisi kuitenkin ottaa paljon keskeisimmin huomioon. Kuten viheralueita, ei uusia pysäköintipaikkojakaan kadun varsille tuoda lisää. Kaavaluonnoksesta ollaan vähentämässä kadunvarsipysäköintiä lähes puolella. Perusteena tälle on se, että täyttöaste on alle 50 %. Tämä ei kuitenkaan vastaa totuutta. Autopaikat ovat täysin käytössä varsinkin ilta- ja yöaikaan, kun asukkaat ovat kotona. Tälläkin hetkellä joka kerta on haasteita löytää autopaikka kotiin saapuessa päivästä ja ajasta riippumatta. Tulisi ottaa huomioon, että keskusta-alueella ja Hämeenpuistossakin monilla vanhemmilla taloyhtiöille ei ole omaa asukaspysäköintiä tai edes mahdollisuutta kehittää sellaista. Monet yhtiöt hyödyntävät kadunvarsien pysäköinti asukaspysäköintinä, ja tähän puuttuminen vähentää merkittävästi asukkaiden asumismukavuutta, elämänjärjestelyä ja arjen sujuvuutta. Tampereella on monia alueita, joista tämä mahdollisuus on poistunut ja se vaikuttaa myös merkittävästi asuntojen arvoon ja uudelleenmyyntiin ja ostajiin. Monet ovat hankkineet Hämeenpuistosta myös asunnon, koska tällainen mahdollisuus on olemassa. Kaikki mikä menetetään ja poistetaan, on helppo poistaa, mutta kymmenen kertaa vaikeampi saada takaisin. Vaikka autoilusta puhuminen ei ole niin ”trendikästä” on monien ihmisten työt, perheet ja harrastukset siitä keskeisesti riippuvaisia. Olisi todella tärkeää huomioida, miten asemakaavamuutos vaikuttaa alueen asukkaisiin ja yhtiöihin.	Tampereen keskustan alueella asumisen pysäköinti ratkaistaan ensisijaisesti tonteilla. Joillakin vanhoilla tiiviillä ja vähemmän liikennöidyillä alueilla on käytössä asukaspysäköinti. Hämeenpuistossa on jatkossakin kadunvarsipysäköintiä ja asukaspysäköintiä.	
--	--	--

28. Hämeenpuistossa asuva, yhtiönsä hallituksen puheenjohtajan mielipide 19.10.2023:

Kiitos, että Hämeenpuiston arvokkuus on nostettu esiin ja suojellaan tulevalla asemakaavalla. Näin Hämeenpuiston varrella asuvana ja puistossa aktiivisesti liikkuvana kaupunkilaisena, kannatan ehdottomasti vaihtoehdon B mukaista erillistä pyöräreittiä liikenteen sujuvuuden sekä kaikkien liikkujien turvallisuuden parantamiseksi. Pyöräreitti on myös visuaalisesti hyvin viehättävä ja tällainen ratkaisu olisi melko uniikki - jotain mitä ei edes Helsingin Espalla ole - ja se tulisi houkuttelemaan alueelle varmasti lisää turismia kesäkaudella.

Tällä hetkellä pyöräily ja potkulautailu aiheuttaa jatkuvia vaaratilanteita Hämeenpuistossa. Koko puiston matkalta pitkittäis-suuntaista kevyenliikenteen liikkumista olisi tärkeää sujuvoittaa ja kulkuväyliä suoristaa, eli esim. Satamakadun kohdalta poistaa nykyinen katko. Vastaavasti olisi toivottavaa, että niin autoteiden ylittävien kuin mahdollisen uuden pyöräreitin ylittävien poikittaissuuntaisten suojateiden turvallisuuteen satsataan (esim. pyörätiet merkitään riittävän selkeästi, liikennevaloja lisätään ja suojateiden sijoitteluista päätetään turvallisuuskäytännönä edellä). Puiston varrelle olisi myös syytä sijoittaa turvallisuutta lisääviä betoniporsaita tai esim. tolppia, jotka estävät moottoriajoneuvolla sekä pyörällä ajamisen jalankululle osoitetulle alueelle. Hämeenpuiston varrella on kouluja ja päiväkotia, joten jalankulkijoiden turvallisuutta ei voi korostaa liikaa. Lisäksi koska nykytilanteessa katuosuuksilla ajetaan päi-

Kaavatyötä on jatkettu luonnosvaihtoehdon B pohjalta, sillä uusi pyöräväylä sai paljon puoltavaa palautetta. A-vaihtoehdon hyviä yhteensopivia ratkaisuja on hyödynnetty. Kaavalla mahdollistetaan pyöräväylä puiston itäosaan ja kaava ohjaa laadukkaaseen ja kulttuuriympäristöön sopivaan toteutukseen. Uuden pyöräväylän sijoittaminen puiston itäosan puiden väliin mahdollistaa pääreititasoisen laadukkaan jalankulusta erotellun pyörätien, joka on käytössä myös tapahtumien aikana. Erillinen pyörätie vapauttaa puiston keskikäytävän kävelylle, oleskelulle ja tapahtumille.

Kaavalla mahdollistetaan kaikkien kulkumuotojen toimivuus Hämeenpuistossa. Liikennesuunnitelmassa on tutkittu ja havainnollistettu kaavaratkaisua. Katujen ja liittymien tarkemmat ratkaisut suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä. Suunnittelun ja ratkaisujen taustalla on selvitystyötä ja liikenteen toimivuustarkasteluja. Näiden pohjalta on liikennesuunnitelmassa esitetty osalle Hämeenpuiston poikittaiskaduista liikennejärjestelymuutoksia parantamaan liikenneturvallisuutta, mahdollistamaan turvalliset kadun ylitykset ja

Kaavaa, rakentamistapaohjetta ja kaavan yleismääräyksiä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kaava mahdollistaa uuden pyöräväylän Hämeenpuistoon.

Kaavan yleismääräys ohjaa puiston rakentamista:
Kaikki rakentaminen on sovitettava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön

vittäin ylinopeutta sekä käydään kiihdytyskilpailuja öisin, erittäin suotavaa olisi myös tähän puuttuminen esim. liikennevalojen rytmittämisellä tai hidasteilla/risteysalueiden korotuksilla. Samalla hillittäisiin hieman liikennemelua. Tilastojen nojalla tehtävä turhien poikittaissuuntaisten ajoyhteyksien poistaminen ja muuttaminen puistoalueeksi on hyvin kannatettava idea. Lisäksi suunnitelmat koko puiston mitalla istutettavasta kasvillisuudesta ovat aivan loistavat ja luovat viihtyisyyttä ihan jo ohikulkijoitakin ajatellen. Toivottavasti Hämeenpuistoon saadaan lukuisia molemmissa suunnitelmissa luonnosteltuja ympyrämäisiä aukioita, joissa on runsaasti pensas- ja muuta kasvillisuutta. Kasvillisuuden määrässä ei tarvitse säästellä ja asian suhteen voisi olla jopa vieläkin kunnianhimoisempi. Nykyisen kirjastonaukion modernimman ajan suihkulähteen voisi hyvillä mielin siirtää Hämeenpuistosta muualle ja tuoda tilalle mieluummin jotain muuta, joka sopii puiston arkkitehtuuriin. Kyseiselle paikalle sopisi näyttävämpikin teos -tosin vapaudenpatsasta ei ehkä ole järkevää siirtää nykyiseltä paikaltaan. Puistoon olisi hienoa saada myös jotain muuttuvaa sekä osallistavaa taidetta ja puisto olisi tärkeää pitää eläväisenä ja kunnossa myös talvikaudella. Olisi hienoa, jos puistossa olisi esim. ympärivuotista ravintolatoimintaa ja mielestäni Hämeenpuistoon tulisi osoittaa lisää rakennusoikeutta. Puisto kaipaa kesäajan ulkopuolella lämmitettyjä, katettuja terasseja tai tarvittaessa kokonaan erillisiä uusia rakennuksia, joissa olisi pääsääntöisesti suuret ikkunat eli paljon lasipinta-alaa. Tämä lisäisi	erillisen pyörätien toteuttaminen sekä varmistamaan autokehän liikenteellinen toimivuus Suunnittelussa on huomioitu liikenne-ennusteita, joiden mukaan liikennemäärät kasvavat entisestään. Kaavan tavoitteisiin on kuvattu puiston kehittäminen kaupunkilaisten olohuoneena ja sen mukaisia ratkaisuja ja ihmisten toimintamahdollisuuksia on pyritty edistämään kaavalla ja puiston yleissuunnitelmassa. Patsaiden siirrosta saapui paljon vastustavaa palautetta. Hämeenpuiston yleissuunnitelmaa tarkennetaan niin, että Vapaudenpatsas säilytetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mukaisesti arvot turvaten. Kahviloille ja kioskeille on osoitettu ohjeellisia sijainteja, puistoon tuodaan sähkövesi- ja viemäriiliitoksia, ja rakentamistapaohjeella ohjataan puiston rakennuksia ja rakennelmia tarkemmin. Puiston eteläosaan osoitetaan vaihtuvan taiteen näyttelyalue. Puiston istutussuunnitelmat, talviaikaa elävöittävä valaistus, taiteen sijoit-	
---	---	--

puistoalueen hyödynnettävyyttä ja viihtyisyyttä ympäri vuoden.	taminen ja mahdolliset vesiaiheet tarkentuvat puiston jatkosuunnittelussa asemakaavaan ja yleissuunnitelmaan perustuen.	
29. Tampereen polkupyöräilijät Ry:n mielipide 19.10.2023: Esitetyistä kaavavaihtoehtoista B on selkeästi pyöräliikenteen kannalta parempi. Tärkeimpänä se tarjoaa selkeän erottelun jalankulusta - mikä itseasiassa on sekä jalankulkijan että pyöräilijän etu. Samalla luodaan selkeä etelä-pohjoissuuntainen reitti. Hämeenpuistoa kehitetään myös tapahtumien paikkana ja erillinen pyörätie vähentää tarvetta kiertoteiden järjestämiseen tapahtumien aikana. Kaavaselostuksessakin on tunnistettu pääreitin etelä-pohjoissuunnan tarve. Vaihtoehtoisista kaduista Kuninkaankatua kehitetään kävelykatuna. Nykyinen Koulukadun reitti palvelee lähinnä etelästä länteen Pispalan suuntaan, mutta on pohjoisen suuntaan epäjatkuva, eivätkä käyttäjät ole sitä oikein löytäneetkään. Jäljelle jää Hämeenpuiston pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen, joka onkin mielestämme yksi avainkohta keskustan pyöräliikenteen verkoston kehittämisessä. Sujuva ja kattava verkosto perusedellytys, jotta kaupungin pyöräliikenteeseen liittyvät strategiset tavoitteet saavutettaisiin. Puistomaisuutta voidaan kehittää nykyisestä myös vaihtoehto B:n puitteissa. Esillä olevissa vaihtoehtoissa on kytketty yhteen pyörätien rakentaminen puiston poikkikatuja jatkuminen puiston läpi katualueena, kun taas vaihtoehdossa A poikkikadut jatkuvat yhtenäisen puistoalueen läpi ajoyhteytenä. Tämä ja muut vaihtoehdon A puiston asemaa korostavat ratkaisut voidaan hyvin sovittaa yhteen vaihtoehdosta B otetun pyörätien kanssa.	Kaavatyötä on jatkettu vaihtoehdon B pohjalta. Keskusta-alueella ja pyöräilyn pääreiteillä jalankulku ja pyöräily pyritään erottamaan omille väylilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuistossa ja yksi kaavatyön tavoitteista oli pyöräilyn olosuhteiden parantaminen pääreittita-soiseksi ja pyöräilyn mahdollistaminen myös tapahtumien aikana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väylälleen puiston itäreunaan puurivien väliin, mikä mahdollistaa pyöräilyn Hämeenpuistossa tapahtumien aikana. Kaavan tavoitteisiin on kuvattu puiston kehittäminen kaupunkilaisten olohuoneena ja sen mukaisia ratkaisuja ja ihmisten toimintamahdollisuuksia on pyritty edistämään kaavalla ja puiston yleissuunnitelmassa.	Kaavan aineistot päivitetään. Kaavaan on kirjattu velvoittavia ja ohjaavia määräyksiä, yleismääräyksiä sekä rakentamistapaohje, jotka ohjaavat jatkosuunnittelua, mm. puiston materiaalivalintoja ja uuden pyöräväylän rakentamista Asemakaavalla määrätään, että <i>'Kaikki rakentaminen on sovitettava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Rakentaminen ja alueen käyttö eivät saa vaurioittaa olemassa olevia puita tai niiden juuristoa eikä heikentää puiden kasvuolosuhteita.'</i>

Muutenkin voidaan perustellusti sanoa, että pyörätien rakentaminen lisää alueen puistomaisuutta nykyisestä. Huoliteltu käytävä tuo ilmeeseen ryhdikkyyttä erityisesti pohjoispäässä, missä kitukasvuinen, tallattu nurmikko ei menesty isojen puiden varjossa. Vihreyttä voidaan lisätä esimerkiksi matalilla pensasaidoilla pyörätien reunalla. Lisäksi tulee muistaa, että pyörätien käyttäjä on läsnä puistossa, ja kokee siitä saatavat henkiset ja fyysiset hyödyt - läpikulkumatkallakin pyöräilijä on puiston käyttäjä. Pyöräliikenteen rinnastaminen ympäristöstään eristettyyn autoliikenteeseen ei ole perusteltua. Vaikka kuitenkin päädyttäisiin vaihtoehtoon A, niin pyöräliikenteen olosuhteisiin on kiinnitettävä huomiota ja erityisesti on löydettävä ratkaisu pyöräliikenteen ja jalankulun olosuhteiden kehittämiseen, mm. kulkumuotojen erotteluun. Esitetty pyörätien pintamateriaali tiivistetystä sorasta ei ole hyväksyttävä. Käytännössä sorapinta tarkoittaa suuren osan vuodesta mutapintaa. Puiston reunalla kulkevia ajoratojakaan ei ole tässä yhteydessä tarkoitus palauttaa mukulakiveksi, vaan pintamateriaali on valittu liikenteen ehdoilla. Pyörätien pintamateriaalina asfaltti on paras ja maailmalta löytyy kohteita, joissa asfaltoituja väyliä on toteutettu myös historialliseen ympäristöön. Samoin Helsingistä ja Turusta löytyy esimerkkejä asfaltin käytöstä myös arvoympäristössä. Asfaltti on käyttäjälle mukava, mutta myös kunnossapidon kannalta edullinen ratkaisu. Mikäli muut kuin liikenteelliset syyt ajavat käytettävyyden ja kunnossapidettävyyden edelle, niin aivan minimissään tiukka vaatimus sorasta pitää korvata väljemmällä määritelmällä. Rakentamistapaohjeen määräyksen muuttaminen muotoon ”ympäristöön sopiva, vettä läpäisevä pintamateriaali” mahdollistaisi esimerkiksi Mokkapuiston tyyppisen pinnoitteen käytön.	Puiston historiallisten arvojen vuoksi asfaltti ei ole sopiva pinnoite käytävien materiaalliksi Hämeenpuistossa. Kaava määrää rakentamisen sovittautumista kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön, joten asfaltti ei ole ratkaisu. Uusi pyörätie halutaan toteuttaa puiston arvoihin sopivana ja ilmeeltään yhtenäisenä keskikäytävän kanssa. Vettä läpäisevä pinnoite vähentää myös uuden käytävän rakentamisesta koituvaa haittaa puille. Niin ikään puille aiheutuvan haitan minimoimiseksi väylän leveys on rajattu 3 metriin. Hämeenpuiston ajoneuvoliikenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liikennetoimikunta ohjasi ratkaisuun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin eikä pysäköintiin tehdä muutoksia.	
---	--	--

Rakentamistapaohjeessa määritellään pyörätien enimmäisleveydeksi 3,0 m. Se on myös liikenteellisesti samalla väylän minimileveys. Mielestämme rakentamistapaohjeessa ei edes tule leveyttä lukita, sillä väylän asema väylähierarkiassa voi tulevaisuudessa muuttua samoin kuin mitoitusohjeet ja näihin pitää voida reagoida ilman kaavamuutosta. Erillisenä yksityiskohtana mainittakoon vielä, että pohjoispäässä on mahdollinen tarve siirtää pyörätie Näsijärvenkadun eteläpuolelle, jolloin suihkulähteen edusta portaineen rauhoittuisi kävelyalueeksi. Tähän mahdollisuuteen olisi hyvä varautua merkitsemällä varaus pyörätielle osin tai kokonaan puiston puolelle. Yleisesti Hämeenpuiston haasteena on, että sen reunalla, keskellä korttelia olevat kohteet on vaikeita saavuttaa - moni epäröi ajoratapyöräilyä Hämeenpuiston kaltaisessa ympäristössä. Erityisesti nostamme esiin hieman kaava-alueen vieressä, mutta aivan kaavan välittömällä vaikutusalueella on Wivi Lönnin koulun Pyynikin koulutalo, jonka oppilaat ovat suurelta osin yli 12-vuotiaita, henkilökunnasta puhumattakaan. Tästä johtuu, että he eivät saa pyöräillä jalkakäytävällä. Kaavaehdotuksen vaihtoehdoissa ei ole otettu tätä huomioon. Saapuessaan keskustan suunnasta pyöräily on mahdollista Satamakadun suojatien loppuun asti, jonka jälkeen on talutettava rakennuksen ympäri takapihalle pysäköimään polkupyöränsä. Koululta lähtiessä taas olisi talutettava polkupyörää koulurakennuksen kulle ja lähdettävä siitä polkemaan polkupyörää. Käytännössä näin ei tule tapahtumaan. Koululaisten kulkutapaosuus ei tule lisääntymään tällaisella suunnittelulla, sillä kävely ja saattoliikenne autolla on helpompaa. Kaavaa ja liikennesuunnitelmaa tulee kehittää tältä osin niin, että se tukee kaupungin asettamia kulkutapaosuuksien kasvua kannustamalla lapsia ja nuoria liikkumaan myös polkupyörällä.	Kaavaratkaisuun liittyvät liikennejärjestelymuutokset liittyvät pääasiassa pyörätien toteuttamiseen liittyviin välttämättömiin muutoksiin Hämeenpuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja etelään liittymissä. Liikennesuunnitelmassa ei ole esitetty muutoksia Hämeenpuiston ajoradalle ja sen reunoilla oleville jalkakäytävälle. Liikennesuunnitelmassa on Hämeenpuiston ratkaisussa Hallituskadun mahdolliseen vastavirtapyöräilyyn. Liikenteellisen toimivuuden varmistamiseksi tarvitaan Hallituskadulla myös tulevaisuudessa kaksi kaistaa idänsuuntaan.	
--	--	--

Liikennesuunnitelmissa Hallituskadun osalta pitäisi linjata, onko katua tar- koitus kehittää tulevaisuudessa ns. vastavirtapyöräilyn sallivana. Mielel- tämme tämä olisi tarpeellinen kehityssuunta. Tällöin esimerkiksi Wivi Lön- nin koulun Aleksanterin koulutalon saattoliikennettä pitäisi ohjata enem- män Hämeenpuistoon nykyisen Hallituskadun sijaan. Konkreettisenä toi- menpiteenä ehdotamme myös, että Hallituskadulta poistettaisiin käänty- miskaistat molempiin suuntiin. Näillä muutoksilla vastavirtapyöräilyn salli- minen koko hallituskadun pituudelta olisi mahdollista.		
30. kahden Hämeenpuistossa asuvan yksityishenkilön mielipide, 19.10.2023 Hyväksymme ja pidämme vaihtoehto A:ta suunnitelmiseen sekä kaavaeh- dotuksineen kehityskelpoisempana vaihtoehtona verrattuna vaihtoehto B:hen. Koemme että vaihtoehto A on myös valtakunnallisen alueidenkäyt- tötavoitteen mukainen etenkin niiltä osin, mikä tukee luonnon monimuo- toisuutta ja kulttuuriympäristön kestävän käytön edistämistä (Valtioneu- voston päätös valtakunnallisista alueiden-käyttötavoitteista 2017, kohta 1.2.). Ehdotuksessa on yleisesti otettu hienosti huomioon puiston symmetrisyys, puiden kaavallinen suojelu sekä pohjoisosan viihtyisyyteen panostaminen. Etenkin asunto-osakeyhtiömme edessä oleva erillinen huoltopaikka on eh- dotus, jonka haluamme pidettävän liikennesuunnitelmassa. Taloyhtiössä on ollut ongelmia aiemmin jätehuollon kanssa sillä jäteautolla ei ollut tilaa pysähtyä ajoportin läheisyyteen ja ajoportti on korkeudeltaan jäteautolle liian matala, joten katupysäköinti on oleellinen toiminnan kannalta. Huol- topaikan käyttöä voisi laajentaa asukaspaikoitukseen esimerkiksi sallimalla	Kaavatyötä on jatkettu vaihto- ehdon B pohjalta. Keskusta- alueella ja pyöräilyn päärei- teille jalankulku ja pyöräily py- ritään erottamaan omille väy- lilleen. Pyöräilyn alueellinen pääreitti sijaitsee Hämeenpuis- tossa ja yksi kaavatyön tavoit- teista oli pyöräilyn olosuhtei- den parantaminen pääreittita- soiseksi ja pyöräilyn mahdollis- taminen myös tapahtumien ai- kana. Valitussa vaihtoehdossa B pyöräily sijoittuu omalle väy- lälleen puiston itäreunaan puurivien väliin. Vaikka uusi	Kaavaa, rakentamistapaoh- jetta ja kaavan yleismääräyk- siä on tarkennettu lausuntojen ja kaavan muun palautteen perusteella. Kaava mahdollis- taa uuden pyöräväylän Hä- meenpuistoon. Kaavan yleismääräys ohjaa puiston rakentamista: <i>Kaikki rakentaminen on sovi- tettava kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Rakentaminen ja alueen käyttö eivät saa vaurioittaa olemassa olevia puita tai nii- den juuristoa eikä heikentää puiden kasvuolosuhteita.</i>

asukaspysäköinnin ilta- ja yöaikaan. On myös huomion arvoista, että Näsi-järven-kadun ylittävä kohta on osoitettu korotetuksi parantaen jalankulun turvallisuutta. Kiitosta saa myös yleissuunnitelmassa esitetty Puutarhaka-dun sekä Satakunnan-kadun ylitysten käsittely luonnonkivellä sekä Hä-meenuiston pohjoisosan uusi oleskelualue, joka on rajattu pensain. Seuraavanlaisiin asioihin haluaisimme muutoksia ehdotukseen A: Mielestämme Sara Hildenin museo pitäisi ottaa myös laajemmin huomi-oon sekä laajemmassa kontekstissa. Puuvillatehtaan kadun varrella on myös kaksi Väinö Linnan kulttuuriraitin kohdetta. Lisäksi Tampereen Kes-kustan strategisessa osayleiskaavassa (kartta 2 Liikenne) Puuvillatehtaan- katu on merkitty keskustan pyöräilyn pääreitiksi aina Finlaysoninkadulta Sepänkadulle asti. Tunnistamme että tässä on ristiriita yleiskaavan pyöräi-lyn keskustan pääreitti-merkinnän sekä suunnitelmien välillä. Omien havaintojemme pohjalta poikittaissuuntainen jalankulku sekä kevy- enliikenteen määrä on huomattavasti suurempi kuin pohjoiseteläsuuntai- nen ja etenkin turistien/ulkopaikkakuntalaisten määrä ylittää tiettyinä ke- säsesonkeina paikallisten määrän. Hämeenpuiston poikki Puuvillatehtaan- kadun myötäisesti kulkevan kevyenliikenteen turvallisuutta pitää perustel- lusti kohottaa ehdotettuun suunnitelmaan nähden. Ehdotuksessa esitetty nopeuksien lasku 40km/h:sta 30km/h:ssa tunti ei riitä sillä yö ja ilta-aikaan alueella ajetaan ylinopeutta eikä sitä valvota ak- tiivisesti tai passiivisesti. Ehdotamme että suojatiet korotettaisiin Puuvilla- tehtaan kadun sekä Hämeenpuiston risteyksessä molemmin puolin Hä-	pyörätie rikkoo puiston sym- metriaa, puurivien säilyessä puiston keskeinen arvo, puuri- vien symmetria säilyy. Myös vi- ranomiset puoltavat ratkaisua. Hämeenpuiston ajoneuvoli- kenteen suhteen saapui paljon palautetta ja kaupungin liiken- netoimikunta ohjasi ratkai- suun, ettei Hämeenpuiston ajoratoihin eikä pysäköintiin tehdä muutoksia. Kaavaratkaisuun liittyvät lii- kennejärjestelymuutokset liit- tyvät pääasiassa pyörätien to- teuttamiseen liittyviin välttä- mättömiin muutoksiin Hä- meenuiston poikkikaduilla sekä puiston pohjois- ja etelä- pään liittymissä. Autokehä palvelee keskustaan saapumista ja keskustassa liik- kumista. Autokehän liikenteel- linen toimivuus turvataan kai- kessa suunnittelussa ja raken-	
--	--	--

meenpuistoa sekä risteysalueet olisivat luonnonkiveä tai muuta materiaa- lia kuin yleissuunnitelmassa merkittyä asfaltti. Näin parannettaisiin turval- lisuutta sekä pyöräilyn pääreitille että jalankululle. Satakunnankadun, Puutarhakadun, Hämeenkadun, Hallituskadun, Satama- kadun ja Tiiliruukinkadun kevyenliikenteen diagonaalikäytävät olisi syytä jättää pois yleissuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta. Diagonaalisuuntai- set ”oikoreitit” viittaavat historialliseen puistomalliin, jossa puiston reu- noilla olivat erilliset kevyenliikenteen väylät (poistettu noin 1960–1970 lu- vulla) ja niiden rajaamana olivat kohtuullisen kokoiset viheralueet. Suunni- telman diagonaalikäytävän rajaamana jäävä viheralue on niin pieni, että se ei tule menestymään tai toimimaan järkevänä kasvualustana. Mielel- tämme tämä on epäoleellinen yksityiskohta merkitä kaavallisesti ja siitä ei saa toimivaa lopputulosta. Yleissuunnitelma A:ssa mielestämme Vapauden patsaan siirrolle ei ole pe- rusteita. Siirto sen nykyiseltä sijainniltaan vie visuaalisesti sen kauemmas raitiotiereitiltä sekä heikommin saavutettavaksi mikäli se siirretään Kaup- pakadun päähän. Ehdotamme että Vapauden patsasta eikä Kauppakadun päässä nykyisin olevaa graniittipalloa siirretä. Vapaudenpatsaan valaistuk- seen olisi syytä varata resurssia sillä patsas on nykyisellään heikosti va- laistu ilta- ja yöaikaan. Yleisesti ehdotamme, että Satakunnankadulta pohjoiseen kokeiltaisiin jak- sottaista ajoneuvoliikenteen kieltoa (lukuun ottamatta huolto-, hälytysajo- neuvo- ja joukkoliikennettä). Tavoitteena olisi autottomuus ja ensisijaisesti laskea Hämeenpuiston kaava-alueella kaupunkivirkistysalueen melutasoa, joka ylittyy selostuksen ehdotetuista toimenpiteistä huolimatta. Autotto- muutta voisi vaihteittain tutkia käytännössä, esimerkiksi Tukholmassa,	tamisessa. Yhteydet maanalai- seen pysäköintiin rakennetaan autokehän yhteyteen tai sen välittömään läheisyyteen. Hämeenpuiston ajoratojen no- peusrajoitus on 40 km/h, ja sen alentaminen 30 km/h:iin ei keskustan autokehällä ole lii- kenteen toimivuuden kannalta mahdollista. Puiston diagonaalikäytävät on jätetty pois puiston yleissuun- nitelmasta. Patsaiden siirroista saapui pal- jon vastustavaa palautetta. Hä- meenpuiston suunnittelua on jatkettu vaihtoehdolla, jossa Vapaudenpatsaan sijainti säily- tetään nykyisellä paikallaan. Keskusaukiota, kuten muitakin puiston aukioita on kehitetty suunnittelun tavoitteiden mu- kaisesti arvot turvaten. Hämeenpuiston kehittämisen yhtenä tavoitteena on myös valaistuksen kehittäminen.	
--	---	--

jossa poltto-sekä dieselmoottoriset ajoneuvot ovat kielletty tietyssä kaupunginosassa ja siitä asteittain kohti täysautottomuutta Hämeenpuiston pohjoisosalla. Haluamme perustella seuraavanlaisesti miksi mielestämme vaihtoehto B:tä ei pitäisi jatkaa kaavavaihtoehtona emmekä koe sitä viitesuunnitelmi- neen kehityskelpoiseksi. Ehdotuksessa B on esitetty pyörätie, joka hallitsee ehdotusta koko kaava-alueella samalla vähentäen puiston pinta-alaa eli istutettavan ja hoidettavan viheralueen määrää. Leikkauksenomaisesti havainnollistettuna pyörätie vähentää pohjoisosassa noin 12 % puiston alaa viheralueesta sekä jättää 4,3 metrin istutuskaistaleen ajoradan ja pyörätien väliin. Viherkaista ei toimi istutuksille tai nurmikolle etenkin, kun siinä on myös puita sekä valaisimia ja se on puiden varjostama pohjoisete- läsuuntaisesti. Kuten selostuksessa on kuvattu, leveys ja perustamissyvyys ovat myös potentiaalisia riskejä puuston juurille. Kaavan ympäristön laa- tua koskevaksi tavoitteeksi ja maisemasuunnittelun tavoitteeksi on kirjattu tehdä Hämeenpuistosta ekologisesti monimuotoisempi ja elinkaareltaan pitkäikäinen viheralue. Mielestämme tavoitteet sekä kaavaehdotus suun- nitelmineen eivät kohtaa ja ovat selkeästi ristiriitaiset. Turvallisuuden näkökulmasta pyörätie heikentää kokonaisturvallisuutta sillä Hämeenpuiston läpi kulkeva jalankulkuliikenne risteää pyörätien kanssa. Kahden ajoneuvoylityspaikan lisäksi tehdään kolmas pyörätien yli- tys kuljettaessa Hämeenpuiston poikki. Mm sähköpotkulautailua ei saa täysin estettyä kaupunkialueella. Ehdotettu pyörätie ei myöskään siirrä sitä pois Hämeenpuiston itäiseltä tai läntiseltä jalkakäytävältä. Pyörätie pi- kemmin luo uuden väylän, jossa nopeudet nousevat sekä pyörillä että säh- köpotkulaudoilla heikentäen siten kokonaisturvallisuutta.	Kaavatyön ja puiston yleis- suunnittelun yhteydessä on laadittu alueen valaistuksen suunnitelma, jossa on esitetty esimerkiksi puiston eri väylien sekä taideteosten kohdevalais- tuksen periaatteet. Valaistuk- sen yleissuunnitelma tarken- tuu puiston toteutussuunnitte- lun yhteydessä. Kaavan laatimisessa ja puiston yleissuunnittelussa on pyritty ottamaan huomioon Hämeen- puiston monipuoliset käyttöta- vat. Se on sekä Hämeenpuis- ton varrella asuvien lähiympä- ristöä että laajemmin kaupun- kilaisten ja matkailijoiden käy- tössä oleva kaupunkipuisto. Hämeenpuisto on myös mer- kittävä kävelyn ja pyöräilyn reitti sekä pohjoisete- läsuunnassa kuin itä-länsisuunnassa. Puiston viihtyisyys ja läntisen keskusta-alueen vetovoimai- suus kasvavat Hämeenpuiston kehittyessä. Keskeneräisistä	
--	--	--

Kaavoituksen eräänä liikenteellisenä tavoitteena on mahdollistaa tapahtumien aikainen kevytliikenne uudella pyörätiellä. Puistossa järjestetään noin tusinan verran tapahtumia vuodessa, jotka estävät osittaisen pohjoiseteläsuuntaisen pyöräilyn. Siihen määrään nähden tämä on mielestämme äärimmäisen heikko peruste pyörätielle. Pyörätiestä sekä sen lisävalaistuksesta aiheutuvat investointikustannukset olisi siis perusteltua käyttää puiston kunnostus- tai istutustyöhön sekä pyörätien yllä-pitokustannukset ohjata viheralueiden ylläpitoon. Ehdotamme että pyörätien tutkiminen nykyiselle jalankulun sora-alueelle palautetaan suunnitteluun, mikäli pyörätie halutaan ehdottomasti pitää kaavaehdotuksessa mukana. Näin saisimme hyödynnettyä kestävämmän, ekonomisemmin eikä puistomaisia arvoja säilyttäen Hämeenpuiston viheralueet. Nykyisellään puiston käyttöaste on alhainen ja puiston kävelyalueella on täysin mahdollista yhdistää jalankulku sekä pyöräily kuten jo nyt. Suunnittelun keinoin ja pintamateriaalein ratkaisu on löydettävissä. Mielestämme kaavoituksen yhtenä merkittävänä lähtökohtana ei ollut ollut puiston varrella asuvat sadat asukkaat, joka myös todettiin 09.10.2023 pidetyssä yleisötilaisuudessa. Tätä vahvistaa myös se, että toinen suunnitteluvaihtoehto oli nimetty ”liikenteelliseksi” vaihtoehdoksi sekä toinen ”puistomaiseksi” ikään kuin asettaen nämä vaihtoehdot vastakkain. Hämeenpuisto on ja tulee olemaan ensisijaisesti virkistäytymistä varten – ei pääasiallisena läpikulkureittinä. Sen suunnittelun lähtökohdat ovat viheralueissa ja kaupunkielämän mahdollistamisessa. Puiston viihtyisyydestä sekä kunnosta saadaan välitöntä arvonnousua lähialueen kiinteistöihin, joka parantaa alueen houkuttelevuutta sekä vetovoimaisuutta. Läntisen keskusta-alueen vetovoimaisuus on ollut viime vuosien aikana laskusuuntainen, johtuen mm useista keskeneräisistä sekä laajoja kokonaisuuksia	kaavahankkeista osa on jo saanut lainvoiman ja hankkeiden rakentaminen etenee: Särkänniemen kaava nro 8663, lainvoimainen 20.09.2023, Mustanlahden ylittävä silta on tekeillä. Pyynikin taidemuseon kaava nro 8667 lainvoimainen 30.07.2024. Amurin kaava nro 8798, hyväksyttiin 29.1.2024, kaavasta on valitettu. Eteläpuiston kaava nro 8581 on edennyt puistoratkaisuna. Kaavaehdotus kuulutettiin nähtäville 17.4.2025. Nalkala (III), Kaakinmaa (VI), Ratina (XIII), Eteläpuisto ja lähiympäristö, asemakaava nro 8581 [Tampereen kaupunki - Kaupunkisuunnittelu - Kaupunkiympäristö uudistuu] Sara Hildenin Taidemuseon laajennuksen kaava Särkänniemeen on suunnitteilla laatia vuodelle 2027.	
--	---	--

koskevistä kaavoitushankkeista (Särkänniemi, Amuri, Eteläpuisto, Sara Hildenin museo, Pyynikin taidemuseo). Huolimatta raitiotiestä, kivijalkakauppojen heikko menestys alueelle kielii myös siitä.		
---	--	--