

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma

Lausunto Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta

Autoliiton Tampereen Seudun osasto ry kiittää tilaisuudesta osallistua yllä mainitun lausunnon laatimiseen.

Pidämme lähtökohtaisesti hyvänä pyrkimystä tie- ja raideliikenteen yhdistämiseen tehokkaasti toisiinsa Pirkkala – Tampereen keskusta - Linnainmaa alueella.

Luonnosaineistosta pyydetty kommentit

a) **Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta raitiotien yleissuunnitelmasta ja sen vaikutusarvioinneista?**

Toteutus tulee vaikuttamaan tuhansien jäsentemme toimintaan ja liikkumiseen. Mikäli toteutuksessa huomioidaan riittävässä määrin myös autoilu ja muut tienkäyttäjät, uskomme lopputuleman olevan kaikille hyvän.

Henkilöautojen liityntäpysäköinnille tulee määrittää selkeät ja riittävän tilat useisiin kohtiin raitiotien reitillä, kuten polkupyörille ja sähköpotkulaudoille on tehty. Erityisesti Pirkkalan suunnan kuntarakenteen hajanaisuuden takia ei raitiotien potentiaalinen käyttäjäkunta asu kävelymatkan päässä raitiopysäkeistä. Tämä synnyttää korostuneen tarpeen suunnitella huolellisesti ja toteuttaa saumattomat liityntämahdollisuudet sekä linja- että henkilöautoilla.

b) **Mitä mieltä olette vaikutusarvioinnista ja niiden kattavuudesta?**

Vaikutusarvioinnissa on otettu laajasti kantaa ympäristöön ja raitiotien vaikutukseen asukkaiden viihtyvyyteen, jopa golfkenttään, joka tässä hankkeessa on vain marginaalinen tekijä.

Mielestämme raitiotien varren kaavoitusta ja näiden alueiden muita liikennejärjestelyjä ei ole vielä riittävässä määrin tuotu esiin. Erityisesti liityntäpysäköintiin tarvittavat alueet ja tilat on otettava mukaan suunnitteluun.

c) **Evästyksset Pirkkala – Linnainmaa – raitiotien jatkosuunnitteluun?**

Bussien reitit tulee suunnitella täydentämään raitiotien käyttöä. Henkilöautojen liityntäpysäköinnin tulee olla ilmainen ja toimiva. Näin saadaan asukkaita siirtymään käyttämään joukkoliikennettä.

Raitiotien läheisyydessä olevien isojen ostoskeskusten pysäköintialueiden/tilojen käytöstä ja kehittämisestä liityntäpysäköintiin pitää keskustella yrittäjien kanssa.

Lisäksi tulee kriittisesti arvioida milloin Pirkkalan väestöpohja todellisuudessa kasvaa niin suureksi, että raitiotien jatkaminen Härmälän rannasta Pirkkalan keskustaan on taloudellisesti järkevää. Tällä hetkellä tai lähivuosinakaan näin ei todennäköisesti ole.

Tulevaisuuden skenaarioissa saattaisi olla mielekäästä tarkastella raitiotien jatkamista myös Pirkkalan lentoasemalle asti.

d) **Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette Pirkkala - Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen??**

Autoliiton Tampereen seudun osasto haluaa myös tulevaisuudessa olla mukana lausumassa edustamamme yhteisön mielipiteen Tampereen ja koko Pirkanmaan liikennesuunnitelmiin ja toteutuksiin.

Tampere, 05.01.2023

Autoliiton Tampereen Seudun Osasto ry

20.1.2022

Tampereen kaupunki
Pirkkalan kaupunki
Tampereen raitiotie

19.12.2022

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista hankesuunnitelmaan.

Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita, joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta.

Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto.

Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Lisätietoja asiasta antaa verkontuki@elisa.fi

Ystävällisin terveisin
Elisa Oyj
Implementation & Support



Hei,

Kiitos yhteydenotostanne. Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien suunnittelualue sijoittuu sen verran kauaksi Fingridin voimajohdoista, ettei meillä ole tarvetta antaa teille siihen liittyen lausuntoa.

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista. Oheisessa lausuntopyynnössä on esitetty näkökulmia, joista muun muassa pyydetään näkemyksiänne.

Lausuntopyyntömateriaali löytyy suunnitelman verkkosivuilta <https://www.tampereenratikka.fi/suunnittelu-ajankohtaista/pirkkala/pirkkala-linnainmaa-raiotien-hankesuunnitelmasta-pyydetaan-lausuntoja/>
Lausunnot pyydetään lähettämään **viimeistään 18.1.2023** pdf-tiedostona seuraavasta osoitteesta löytyvällä lomakkeella <https://elomake.tampere.fi/lomakkeet/27029/lomake.html>

Yhteistyöterveisin,



Tampereen Raitiotie Oy
Hämeenkatu 14 C 17
33100 Tampere
www.tampereenratikka.fi



Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto

Finland Restaurants Oy

RAITIOTIEN LAAJENNUS TULEE TUKEA TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUKSEN ASIAKKAIDEN SAAVUTETTAVUUTTA, LAADUKASTA KULKUYHTEYTTÄ JA SITEN TOIMINNAN KEHITTÄMISTÄ

Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022–18.1.2023.

Finland Restaurants Oy:n keskeinen toive on, että kaikissa suunnitelman vaihtoehdoissa tulee toteuttaa **erittäin laadukas kevyenliikenteen yhteys Tampereen messu- ja urheilukeskukseen**. Yhteyden tulee palvella myös rakentamisen aikana.

Raitiotien laajentamista eteenpäin vietäessä täytyy muistaa merkittävästi toimintaansa kehittävän Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen käyttäjät sekä alueen työpaikoille kulkeva liikenne. Erityisenä huomionkohteena on Ilmailunkatu, jota käyttää messu- ja urheilukeskuksen asiakkaiden lisäksi työpaikoille suuntautuva liikenne.

2020-Luvulla Tampereen messukeskuksen tapahtumissa ja harrastetiloissa käy vuosittain lähes miljoona kävijää. Se on yksi Suomen suurimmista messukeskuksista. Tampereen Messu- ja Urheilukeskus on myös yleisurheilun, jalkapallon, futsalin ja salibandyn harjoittelu- ja kilpailukeskus, jossa käy 2020-luvulla vuosittain 300 000 urheilijaa tai harrastajaa.

Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Haluamme osallistua jatkossakin aktiivisesti Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen alueen ja lähiympäristön jatkokehittämiseen.

Tampereella 17.1.2023

Finland Restaurants Oy, Ilmailunkatu 20, 33900 Tampere

1. Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista?
2. Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?
3. Evästyksen Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun?
4. Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

1. Haikan ja Nuolialan välisen pysäkin puuttuminen vaikeuttaa palvelujen saatavuutta: Haikan Lava, Haikan urheilukenttä sekä Haikan grilli ja kannustaa liikkumaan autolla alueella julkisen liikenteen sijaan. Mikäli Haikan alikulku jätetään toteuttamatta, se lisää riskejä. Alikulku on aina joustavampi liikenneturvallisuuden kuin kevyenliikenteen sujuvuuden näkökulmasta. Jos vaikka verrataan tätä suunnitelmaa Oulun keskusta alueen kevyenliikenteen järjestelyihin, tämä on tehty autoilun ehdoilla ja kevyt liikenne joutuu joustamaan matka-ajoissa (alikulujen sijaan auto-ohjattuja risteyskoita).
2. Puuttuva pysäkki Haikassa rajaa ison osan Ala-Haikasta julkisen liikenteen ulottomattomuuteen eli laskee palvelutasoa. Laskelmissa oli otettu huomioon asukkaat ja työpaikat, mutta millä tavalla palvelujen käyttäjien määrät on otettu huomioon? Esimerkiksi Haikan urheilukentän käyttäjät ovat lapsia ja näin ollen myös potentiaalisia julkisen liikenteen käyttäjiä.
3. Haikan toisen pysäkin liittäminen pysäkkiverkostoon.
4. Annamme mielellämme palautetta katusuunnitteluun mm autoliittymien ja alikulujen osalta.

Koen olevani yksi tärkeimmistä sidosryhmistä eli asun Nuolialantien varressa kaupungin torpparina. Intressini ovat kattavasti taloudesta toiminnallisuuteen. Pohjoispuolisen pyörötien suunnittelu ja toteutus osoitti, miten siirappista ja tietovajaata tekstiä syötetään vuoropuhelun aikana.

Liikennejärjestelmä

Hämmentävää suunnitelmassa on että siinä ei esitetä millään tavoin liikennejärjestelmäkytkentöjä. Suunnitelma vielä piilottelee, mistä poistetaan nykyiset bussipysäkit. Samoin mitään joukkoliikenteen solmupisteitä ei ole esitetty joukkoliikenteen Sen sijaan tässä suunnitelmassa on tuotu esille mm. poistettavat puut (ei näkynyt pp-suunnitelmassa). Miten paljon muuttuu Nuolialantien läpikulkuliikenne ja millä keinoilla. Minne se siirtyy. Tuskin kehälle pelkästään. Perin yllättävää on myös tonttiliittymien muuttaminen suuntaisliittymiksi. Siveniuksen kirjeessä kerrottiin, että osa muuttuu. Totuus on toinen. Laittanne vaikutuksiin esim meno-paluu -reitit Parto lan kauppakeskukseen ja Hatanpään sairaalaan. Kerokaa, että tulemme uudella tavalla kuormittamaan rinnakkaistatuja. Tonttiittymän käytön rajaaminen on haitta, entä aitan korvaus? Mainitkaa myös, että pysäköintijärjestelyt muuttuvat eli Nuolialantiellä emme enää saa pysäköidä. Sehän muuten muuttui jo pp-toteuksessa siten että vain etel'puolela saamme enää pysäköidä, siis ylitämme pääkadun pysäköinnin takia.

- Syöttöliikenne
- Nuolialantie läpiajomäärä/melu
- Poistuvat bussipysäkit
- Suuntaistonttiliittymät/haittakorvaus
- Pysäköinti

Maankäyttö ja aluerakenne

Suunnitelman vaikutusten arvioinnissa maankäytön osalta putkimainen ja mitänsanomaton ote. Tärkeää meidän nurkilla on, miten Härmälän-Rantaperkiön-Sarankulman -suuralueen kehitys tukeutuu ratikkaan. Minusta ei näillä järjestelyillä mitenkään, mutta kertonette totuuden. Maankäyttö ja aluerakenne ovat kaupungin ydinasia, jota liikennejärjestelmä palvelee. Ratikka ei siis tässä ole itseisarvo vaan palvelutekijä.

Jossain tekstissä kerrottiin detalji, että vuokrataso nousee. Tarkoititte ilmeisesti vuoralla asuvien elämisen kallistumista ja vuokranantajan hyötyjä. Tonttimme vuokra tulee nousemaan seitsemänkertaiseksi vuonna 2023. Mikä vaikutus on maankäytöllä ja ratikalla siihen. Tähän en ole keneltäkään saanut selkoa.

Nuolialantie, pitäjän keskuksia yhdistänyt tie, on todennettu kartoille 1776 lähtien. Tie on yksi Pirkanmaan historiallisista merkittäväksi luokitelluista teistä (Lähde: Maakuntamuseo/Ely-Keskus 2011). Miten ko. luokittelu on noteerattu? Kysyin samaa pp-suunnitelman yhteydessä, mutta vastausta en silloin saanut.

- Vuokrataso
- Maankäytön kehitys
- Museo

Toteutus

Hulevesien on havaittu sisältävän paljon haitta-aineita. Pp-suunnitelmasta jo kysyin, miten lumitilat

otettu huomioon. Ei mitenkään. Nyt lumipekat nojaavat kuusiaitamme ja sulavat salaojiimme. Salaojakaivon vesi on keskeinen käyttövetemme piha-alueilla. Mitä pitoisuuksia Nuolialantien ruksea lumi aiheuttaa? Suunnitlmassanne on jo tuotu luiskamerkinta puiston kohdalle. Miksei tontin kohdalle, jossa korkoero noin metri. Puiden kaataminen lisää pohjoispuolen asuin ympäristön paahteisuutta. Ko. aiheesta en öytänyt mainintaakaan. Uusiomateriaalien käyttömahdollisuus on siirappista myyntitekstiä, jos sitä ei sisällytetä suunnitelman vaatimuksiin.. PP-väylällä kaikki kaivettiin pois ja tilalle kalliomursketta. Suunnitelmassa mainitaan, että pp-väylä jää sellaisenaan. Pitää paikkansa, että on liki suunnitlman mukainen, mutta kaivetaan reunasta auki, koska reunakiven alustoja ei uusittu pp-hankkeessa.

- Korkotasot
- Uusiomateriaalit
- Hulevedet
- Paahteisuus
- Massanvaihto
- Uusitun pp:n osittainen avaaminen

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto

Härmälän Omakotiyhdistys ry

Evästyksset Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun:

C. Raitiotien vaikutukset ihmisryhmiin / tasa-arvoiseen liikkumiseen

- Nuolialantien varren poikkikatujärjestelyt ja poikkikatujen yhteyksien katkaisut lisäävät henkilöautoliikennettä omakotialueen kapeilla kaduilla ja aiheuttaa vaaratilanteita erityisesti koulujen läheisyydessä.

Tämä ongelma korostuu erityisesti Talvitien alakoulun kohdalla, kun Perkiönkadun liikenne ohjataan kulkemaan koulun tontin sivuitse Vesankadun ja Härmälänkadun kautta Talvitielle.

Tämä johtuu Metsolankadun katkaisemisesta Nuolialantien kohdalla.

Vastaava liikenteen lisääntyminen tapahtuu Härmälän koulun kohdalla.

- Raiteiden estevaikutus lisää alueen liikenteen matkamääriä ja kuormitusta asuinkaduilla, koska etelästä Nuolialantielle ei pääse kääntymään kuin kaupungin keskustaan päin, vaikka lähimmät laajemmat kauppapalvelut sijaitsevat Pirkkalan suunnassa. Rantaperkiössä vastaavasti Tampereen keskustaan päin lähdettäessä tulee lisää ajomatkaa yhteensä noin kilometrin verran, kun autoilla joutuu kiertämään Pirkkalan suuntaan Talvitien liikennevaloihin asti.

- Nuolialantien osuudelle on suunniteltu vain yksi pysäkki Härmälään kun otetaan huomioon se seikka, että muut Härmälän ja Rantaperkiön pysäkit ovat Nuolialantien päissä. Tämä lisää kohtuuttomasti alueen asukkaiden kävelymatkaa joukkoliikennetarjonnan piiriin. Kyseessä on siis paha heikennys alueemme joukkoliikennetarjonnan kohdalla. Nuolialantielle kokonaisuudessaan tarvitaan vähintäänkin neljä pysäkkiparia, jotta palvelutaso ei heikkene liaksi. Molempiin päihin ja välille kahdet pysäkit.

- Tärinävaikutuksia ei ole suunnitelmissa otettu riittävästi huomioon. Silloin kun Nuolialantien pohjoispuolella Kuuselakeskusta laajennettiin, rakennusaikaisten räjäytystöiden tärinä ulottui aina Härmälänpuistoon saakka johtuen alueen vahvasta tärinää hyvin johtavasta vetisestä silttisavikerroksesta joka johtaa tärinää aaltomaisena liikkeenä hyvinkin pitkälle. Tärinänpoistoon tulee kiinnittää erityistä huomiota myös liikennöinnin kohdalla.

D. Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen

- Härmälän ja Rantaperkiön kohdalla tulisi järjestää yleisötilaisuus, jossa oikeasti pohdittaisiin edellä mainittujen ongelmakohtien eliminoimista mahdollisimman tarkasti paikalliset olot huomioon ottaen. Omakotiyhdistys voi toimia tässä kohtaa suunnittelijoiden apuna tuoden tietoon paikalliset erityispiirteet ja totut liikkumasuunnat.

Tampereella 17.2.2023

Härmälän Omakotiyhdistys ry

Yhdistyksen vastaus raitiontien Linnainmaa-Pirkkala hankesuunnitelman lausuntopyyntöön

Lausuntopyynnön mukaisesti vastaamme seuraavista näkökulmista:

a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista?

Raitiotieliikenteen oletettuna aloittamisajankohtana on autoliikenne Härmälänrannasta kasvanut rakentamisen seurauksena vielä huomattavasti nykytasosta. Nykyiselläänkin liikenne ruuhkautuu kahteen risteykseen.

Nuolialantien ja Valmetinkadun valoristeys

Pirkkalan suunnasta tullessa vasemmalle Härmälänrantaan kääntyessä on ryhmittymiskaista auttamattoman lyhyt. Neljän, viiden kääntyvän ajoneuvon jälkeen seuraavat ajoneuvot tukkivat Nuolialantietä suoraan ajavien liikenteen. Samaa tapahtuu myös keskustasta tullessa ja kääntyessä vasemmalle Perkiönkadulle. Kun jo nyt risteys ruuhkautuu, mitä tuleekaan tapahtumaan raideliikenteen alettua. Ruuhkainen risteys tulee tukkimaan myös raideliikenteen. Tämä on seurausta myös siitä, että suunniteltu autoliikenteen kulku Härmälänrannasta Pirkkalan Pereentielle ei toteudu.

Kyseinen risteys on suunniteltava uudestaan paremmin liikennevirtoja läpäiseväksi.

Nuolialantien, Kenkätien ja Naistenmatkantien valoristeys

Kyseinen risteys ruuhkautuu jo nykyiselläänkin. Koska raideliikenteen alettua pyritään autoliikenne ohjaamaan ko. risteuksen kautta Ilmailunkadulle ja siitä keskustaan, sen liikennevirrat tulevat edelleen kasvamaan. Siksi tuntuukin virheratkaisulta poistaa yksi kolmesta kaistasta ja yhdistää suoraan Kenkätielle ja vasemmalle kääntyvien kaista. Myös Pereentien risteyskin tulee vaikuttamaan ruuhkien syntymiseen.

Tämänkin risteuksen suunnitteluun on tehtävä muutoksia.

b) Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

Vaikutusarvioinneissa ei ole huomioitu raitiotieliikenteen pyrkimystä vähentää henkilöautoliikennettä, vaan pyritään tekemään ratikan käyttö hankalammaksi. Valmetinkadun ehkä koko kaupungin vilkkain pysäkki on suunniteltu satojen metrien etäisyydelle nykyisestä paikasta. Tällöin matka pysäkillä tulisi esim. rannan taloista olemaan noin yhden kilometrin luokkaa. Suunniteltua pysäkin paikkaa ei pysty perustelemaan kulkureitillä Pirkkahalliin, jonne suuntautuu asuinalueita paljon vähäisempi jalankulkuliikenne.

Pysäkki on suunniteltava lähelle Valmetinkadun risteystä, tai vaihtoehtona on järjestettävä liittymäliikenne Pyhäjärven rannasta pysäkillä esim. robottiautolla.

c) Evästyksen Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun?

Suunnittelua on syytä jatkaa käyttäjien etuja huomioiden. Vain niin ratikalle saadaan riittävä käyttöaste.

d) Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Härmälänrannan Asukasyhdistys edustaa tulevaisuudessa n. 7000 asukkaan aluetta ja on siksi mielellään mukana ratikkaliikenteen suunnittelussa asuin- ja lähialueen kokemusasiantuntijana. Mahdollistamme myös tarvittavia asukaskyselyjä. Yhdistyksessä on jäseniä yli 400, sekä henkilöitä että huomattava osa alueen taloyhtiöistä. Yhdistyksellä on siten mittava kontaktipinta alueen asukkaisiin.

Härmälänrannan Asukasyhdistys ry
hallitus

Asia on käsitelty yhdistyksen hallituksen kokouksessa 11.1.2023.



12.1.2023

Kesko Oyj Pirkanmaa

Lausuntopyyntö Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman luonnosmateriaalista

Linnainmaa suunta

Linnainmaa K-Citymarketin kohdalla tulee huomioida, että kauppapaikka palvelee varsin laajaa aluetta Tampereen itäisellä (koillinen, itä, kaakko) suunnalla sekä myös kauas Tampereen rajojen ulkopuolelle.

Keskeisimpinä huomioina suunnitelmiin tulee huomioida, että varsinkin isoissa yksiköissä saavutettavuus on ensiarvoisen tärkeää ja paikka tulee olla saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Lisäksi toimintaedellytysten kannalta erityisesti henkilöautojen pysäköinnin pitää vaivatonta, turvallista ja helppoa. Ja näitä pysäköintipaikkoja tulee olla riittävästi.

Olemme erittäin huolissamme kohteen saavutettavuudesta varsinkin henkilöautojen osalta, jos Mäentakusenkatu muuttuu joukkoliikennekaduksi. Tällöin on suuri vaara, että ko. kohteessa menetetään kannattavan toiminnan edellytykset.

Tampereella 12.1.2023

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä

Liite: Lausuntopyyntömateriaali 16.12.2022

LAUSUNTO PIRKKALA–LINNAINMAA -RAITIOTIEN HANKESUUNNITELMASTA

Kiinteistö Oy Alakortes (jäljempänä ”Kiinteistöyhtiö”) lausuu kiinteistön 604-412-1-527 (jäljempänä ”Kiinteistö”) omistajana Pirkkalaan suunniteltavan raitiotien hankesuunnitelmasta seuraavaa.

Hankesuunnitelmassa ehdotettu raidelinjaus Pirkkalan Kenkätiellä aiheuttaisi merkittävää haittaa Kiinteistön käytölle ja arvolle, koska Kiinteistölle ei hankesuunnitelman mukaan ole mahdollista saapua ajoneuvolla muusta kuin yhdestä suunnasta, Härmälästä päin. Tällä hetkellä Kiinteistölle on mahdollista saapua ajoneuvolla sekä Härmälän suunnasta että myös Veskan kauppakeskuksen suunnasta. Tämä on olennainen asia liikekiinteistön käytölle.

Kiinteistöyhtiön Kiinteistö on vuokrattuna pitkäaikaisella vuokrasopimuksella IKH -yritykselle. IKH:n asiakkaat, jotka pääosin ovat yritysasiakkaita, kulkevat yksinomaan omilla ajoneuvoillaan Kiinteistölle. Asiakkaat käyttävät useasti myös ajoneuvoissaan perävaunuja Kiinteistölle saapuessaan, koska IKH:n tarjoamat tuotteet ovat merkittävässä määrin kuljetustilaa edellyttäviä tuotteita. Hankesuunnitelman mukaan Kiinteistölle ajo tapahtuisi siis jatkossa vain Härmälän suunnasta. Kulkeminen Kauppakeskus Veskan suunnalta Kiinteistölle tulisi estymään. Tämä aiheuttaisi IKH:lle asiakasmäärien vähenemistä ja siten Kiinteistön arvon olennaista alentumista.

Edellä lausutuilla perusteilla mahdollista raitiotietä ei tule toteuttaa nyt esitetyn hankesuunnitelman mukaisesti, vaan sitä tulee muuttaa siten, että Kiinteistölle on edelleen mahdollista ajaa nykyisin tavoin sekä Härmälän että Veskan kauppakeskuksen suunnasta. Kiinteistön piha-alue on pinta-alaltaan pieni, joten Kiinteistö ei myöskään mahdollista kahta eri liittymää, koska se pienetäisi piha-aluetta entisestään.

Kiinteistöyhtiö esittääkin, että raitiotien linjaus muutetaan kulkemaan joko Kiinteistön pohjoispuolelta tai vaihtoehtoisesti nykyisen Kenkätien eteläpuolelta siten, että molemmissa vaihtoehdoissa nykyinen Kenkätie jätetään ennalleen.

Kiinteistöyhtiö pyytää, että jatkossa asiaa koskevat tiedonannot lähetetään asiamiehelle.

Tampereella 18. päivänä tammikuuta 2023

Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä

Vastaus lausuntopyyntöön Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmaan

Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä on pyytänyt 19.12.2022 päivätyllä kirjeellä sidosryhmittä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 18.1.2023 mennessä.

Vastaamme Kiinteistö Oy Pirkkalan Kukkatalon osalta esitettyihin kysymyksiin (a-d) lausuntopyyntöaineistosta.

- a) *Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta raitiotien alustavasta katusuunnitelmaluonnoksesta?*

Vastaus: Raitiovaunulinjaus lohkaisee korttelista 1604 koilliskulmaa Naistenmatkantien ja Kaartotien risteyksestä. Samoin suunniteltu uusi Mustimäentien katulinjaus lohkaisee korttelista 1604 lounaiskulmasta osan. Kiinteistörajan siirtämisestä etelämmäksi keskusteltaneen kompensatioksi linjausten lohkaistessa nykyistä pinta-alaa.

Oman kiinteistömme osalta tuemme kuitenkin tehtyjä katusuunnitelmaluonnoksia.

- b) *Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?*

Vastaus: Näemme, että vaikutusarviointit on laadittu kattavasti ja niissä on tutkittu hankkeen olennaisimmat asiakokonaisuudet.

- c) *Evästykset Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun?*

Vastaus: Kannatamme hankesuunnittelun ja projektin jatkamista nykyisen etenemissuunnitelman mukaisesti.

- d) *Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?*

Vastaus: Olemme omalta osaltamme yhteistyöhalukkaita uuden raidelinjauksen ja sen ympäristön kehittämiseksi.



Tampere 17.1.2023

LAUSUNTO PIRKKALA-LINNAINMAA -RAITIOTIEN HANKESUUNNITELMASTA

Kiinteistön 837-28-5599-2 (jäljempänä Kiinteistö) omistajien edustajana lausun seuraavaa.

Hankesuunnitelman mukaan raitiotie on suunniteltu kulkemaan Kiinteistön pohjoispuolta siten, että linjaus kaartaa idän puolelta Kiinteistön läpi.

Kiinteistön aluetta on käytetty mm. vaihtoautopihana. Suunniteltu raitiotielinjaus pienentää pihaa ja estää liikenteen Kiinteistöllä sijaitsevan rakennuksen takaa. Raskaan ajoliikenteen rakennuksen kiertävä liikenne estyy nykyisellä linjauksella kokonaan.

Rakennukselle saattaa aiheutua vahinkoa ja käytettävyys heikkenee, mikäli raitiotie viedään näin läheltä rakennusta. Rakennuksen suunnittelussa, perustuksissa ja rakenteissa ei ole huomioitu vieressä kulkevaa raitiotietä ja sen aiheuttamaa värinää tai melua.

Raitiotiepysäkki ja ajoneuvoliikenteen sisäänajo golf kentän alueella tulisi olla samassa kohdassa. Muuten alueen käytettävyys ja palveluiden saaminen alueelle heikkenee olennaisesti. Kaupan sijoituspaikka on etäällä raitiotiepysäkistä.

Sillan sijoittaminen Alasjärven järvimaisemaan on perusteltu erikoisella tavalla. Sillan pituutta kasvattaa Teiskontien ja Raitiotien leikkauksen pieni risteämiskulma. Ratkaisun merkitys on jäänyt epäselväksi.

Raitiotielinjauksessa tulee huomioida tiivis yhdyskuntarakentaminen raitiotien varteen ja kiinteistönomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimus nykyistä paremmin. Suunniteltu raitiotielinjaus haittaa ehdotetulla sijainnilla huomattavalla tavalla Kiinteistön käyttöä ja tiivistä yhdyskuntarakentamista raitiotien varteen Kiinteistön kohdalla.

Ratkaisuehdotuksena on raitiovaunulinjauksen siirtäminen vähintään 20 – 30 m pohjoisemmaksi, jotta Kiinteistön alue pysyy käytettävänä eivätkä olemassa oleva rakennuskanta kärsi vahinkoja. Linjauksen siirtämisellä estetään olennaisten haittojen aiheutuminen kiinteistölle ja tuetaan kiinteistönomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta. Siirtämisellä tuettaisiin myös tiivistä yhdyskuntarakentamista raitiotien varteen pidemmältä matkalta.



Tampere 17.1.2023

Ystävällisin terveisin



17.1.2023

Tampereen Ratikka
Pirkka-Linnainmaan -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä

Re: Lausuntopyyntö alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista

Kiinteistö Oy Partolan Kauppajätin lausunto

Kiinteistö Oy Partolan Kauppajätti (jäljempänä ”yhtiö”) on Keskinäinen työeläkevakutusyhtiö Varman omistama keskinäinen kiinteistöosakeyhtiö.

Pyydämme huomioimaan jatkosuunnittelussa seuraavat yhtiö sekä yhtiön rakennuksien vuokralaisten asemaa huomioivat näkökulmat asiassa. Yhtiön omistamissa rakennuksissa on yhtiön omistajan vuokralaisina päivittäistavara-kauppaa (Pirkanmaan Osuuskauppa, Prisma), tavarakauppaa (Rusta) sekä muuta palvelua harjoittavia yrityksiä (katsastusasema, autopesula, polttoainesten jakeluasema). Jäljempänä vastaukset noudattavat kuulemiskirjeen kysymyksiä.

Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista?

Esitetty raitiotielinjaus sekä katusuunnitelmat kulkevat osittain olemassa olevien rakennusten kohdalla ja suunnitelmat toteutuessaan johtavat näiden rakennusten purkuun. Purettavat rakennukset ovat suhteellisen uusia (rakennettu 2000 -luvulla) joten niillä on siten huomattavasti teknistä käyttöikää jäljellä ja niiden purkamisesta seuraisi siten alkuperäisten rakennusinvestointien osittainen menetys. Asiaa ei ole nähdäksemme miltään osin huomioitu suunnittelussa eikä myöskään siitä hankkeelle väistämättä aiheutuvana kustannuksena. Jos raitiotien linjaus toteutettaisiin Naistenmatkantien pohjoispuolta seuraten, purkamistoimenpiteeltä vältyttäisiin.

Erikoista suunnitelmissa on se, että muualla raitiotielinjaukset sijoittuvat olemassa olevalle katualueelle, mutta Partolassa raitiotie on päätetty sijoittaa olemassa olevien rakennusten päälle ja yksityisessä omistuksessa olevalle maa-alueelle. Emme näe linjaukselle olevan perusteita ja nähdäksemme yksityiselle maanomistajalle aiheutuva haitta ylittää linjauksesta mahdollisesti muodostuvan edun. Linjauksen eduista ei ole esitetty mitään konkreettista selvitystä tai arviota.

Nyt kyseessä oleva suunnitelma yhtiön omistaman ja Pirkamaan Osuuskaupan käytössä olevan rakennuksen välittömässä yhteydessä estää myymälärakennuksen käytön asemakaavan mukaisesti vähittäiskaupan suuysikkönä. Suunnitelmista ei ilmene miten yhtiön omistamista myymälöistä niiden asiakkaiden olisi mahdollista siirtyä pysäköintialueelle käyttäen ostosten kuljettamiseen ostoskärryjä. Myymälän liikeidean mukaisesti ja muutoinkin väestön ikääntyessä ostoskärryjen merkitys korostuu ja suunnitelmien perusteella niiden käyttö estyy nykyisellä pysäköintialueella sillä kärryillä on käytännössä

16.1.2023

mahdotonta kulkea oven edessä olevien raiteiden yli. Odotettavissa on, että yhtiön rakennuksen käyttö sen nykyisessä ja sen suunnitellussa käyttötarkoituksessa estyy. Olemme yllättyneitä, että asiakkaiden kokemaa haittaa on täysin sivuutettu ja muutoinkin asia on huomioitu vain yhdessä kodin lausuntopyyntömateriaalia (sivulla 22: *Yksittäisissä kohteissa raitiotien koetaan heikentävän saavutettavuutta erityisesti, jos autosaavutettavuus ja pysäköintiolosuhteet heikkenevät. Mm. hypermarketin ja muiden suurmyymälöiden toimintaedellytyksenä on hyvä autosaavutettavuus ja toimiva autopaikotus, joten jos näissä tapahtuu heikennystä, asiakasmäärän ja liikevaihdon odotetaan laskevan, vaikkakin raitiotie voi tuoda myös uusia asiakkaita.*). Lausuntopyyntöissä kirjoitetaan, että muutos ”koetaan” heikennykseksi, yhtiö pitää asiaa sellaisenaan täysin selvänä haittana, jota ei ole asianmukaisesti punnittu tai huomioitu arvioinnissa.

Suunnitelmissa on osoitettu linja-autojen pysäkkejä yhtiön myymälöiden käytössä oleville pysäköintialueelle sekä polttoaineiden jakelupisteen kohdalle. Ilmeisesti alue on tarkoitettu osoittaa alueellisten linja-autoyhteyksien liittyntäpysäkeiksi, toisin sanoen ymmärrämme, että alue varataan päätepysäkeiksi eli linja-autoasemaksi (joukkoliikenteen vaihtopysäkki). Tämän kaltaista käyttöä ja siitä aiheutuvan lisääntyvän linja-autoliikenteen vaikutuksia ei nähdäksemme ole missään arvioitu ja tässä vaiheessa on puuttuvien arviointien takia mahdotonta ottaa asiaan yksityiskohtaisesti kantaa. Pidämme yleisesti ottaen joukkoliikenteen vaihtopysäkin sijoittamista yhtiön omistamalle ja osin rakennetulle alueelle nykyisten rakennusten käytölle kielteisenä asiana. Nykyisen kaupan asiakkaat käyttävät asiointin kulkuvälineenä henkilöautoa sen takia, että ostoksien paino rajoittaa niiden kuljettamista joukkoliikennevälineillä. Yleisesti ottaen kyse ei ole vain siitä, että kauppa on hyvin saavutettavissa joukkoliikennevälineellä, merkityksellistä on myös se, missä asiakas asuu ja onko hänen kotinsa joukkoliikennevälineen reitin kohdalla. Hypermarketin ostokset tulee pystyä kuljettamaan kulkuvälineillä lähes asuinpaikalle eikä tämä toteudu muutoin kuin silloin, jos joukkoliikenteen pysäkki sijaitsee asunnon läheisyydessä. Pirkanmaan joukkoliikenteen nykyinen linjasto ja sen vuorovälit huomioiden arvioimme, että yhtiön myymälöiden saavutettavuus ja asema heikkenee joukkoliikenteen vaihtopysäkin johdosta, näin erityisesti viikonloppuisin jolloin joukkoliikenteen vuorovälit ovat varsin harvoja.

Suunnitelmat eivät huomio yhtiön omistamien myymälöiden huoltoliikennettä. Nykyiset suunnitelmat estävät rakennusten huollon ja tavaraliikenteen toteuttamisen. Tämä siitä huolimatta, että suunnitelmissa ilmoitetaan otetun huomioiden säännöllinen huoltoliikenne. Liikenteen toimivuutta pidetään tyydyttävänä, vaikka yhtiön omistamalla kiinteistöllä se käytännössä estyy. Pidämme suunnitelmia puutteellisina tältä osin.

Suunnitelmissa on osoitettu polkupyörien reitti avain myymälän pääoven eteen. Emme pidä linjausta turvallisena myymälän asiakkaille. Nopealiikkeisten pyöräilijöiden ja myymälän asiakasliikenteen kohtaamistilanteista voi ennakoita aiheutuvat vaaratilanteita.

Suunnitelmista saisi selkeämmin esiin niiden vaikutuksen nykyiseen rakennuskantaan ja alueiden käyttöön, jos niissä näkyisi taustalla alueiden nykyinen pysäköintikäyttö ja ajantasaiset rakennusten sijainnit. Nyt rakennuksien osalta on käytetty karttoja, joista puuttuu linjauksen kohdalla olevia rakennelmia sekä nykyisen pysäköintialueen kohdalle on ennakoitu tulevaa asumista,

16.1.2023

mikä nähdäksemme peittää hankkeesta yhtiölle ja myymälöiden käyttäjille aiheutuvia haittoja.

Suunnitelmissa on mainittu pysäköintialueelle tulevaa asuntorakentamista. Tällaisen ennakkoinnin perusteita ei ole esitetty. Yhtiö ei ole missään vaiheessa esittänyt hyväksyntäänsä tämän suuntaisille suunnitelmille eikä niitä tukenut.

Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

Esityksessä on arvioitu, että Partolan alueella asukasmäärä kasvaa vuoteen 2050 mennessä 5.100 asukkaalla ja työpaikkoja tulee 2.100. Emme tiedä arvion perusteena olevia suunnitelmia. Tilastokeskuksen selvitysten mukaan asuntokunnan keskimääräinen koko vuonna 2020 on 1,79 asukasta ja käytössä oleva asuinpinta-ala henkilöä kohden 41,3 m². Näiden tietojen valossa alueelle tulisi 2849 asuntoa (5.100/1,79) ja niiden yhteenlaskettu asuinpinta-ala olisi 210.630 (5.100*41,3). Kyseessä on merkittävä määrä yksin asuinrakentamista alueelle, joka on jo suurelta osin rakennettu. Jos samalla lisätä työpaikkojen lukumäärää alueella, ei tämä nähdäksemme ole mahdollista ilman että alue muutetaan nykyisestä kaupan alueesta toimisto- ja asuinalueeksi. Muutoksen toteuttamisesta maanomistajille aiheutuvia kustannuksia ei ole missään selvitetty eikä ilmeisesti huomioitu väistämättä muutoksien toteuttamiseksi välttämättömiä kunnan tai hankkeen toteuttamaksi tulevia lunastuksia.

Evästyksset Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun?

Yhtiö ehdottaa linjauksen muuttamista Partolassa siten, että raitiotie liittyisi Nuolialantieltä Naistenmatkantielle eikä kulkisi Kenkätien tai yhtiön omistaman kiinteistön kautta. Ehdotettu reitti nopeuttaisi raitiotien kulkua kokonaisuudessaan, sillä nykyinen linjaus on reitin hitain useine valo-ohjattuine liittymineen haitaten myös kauppakesittymän sisäistä liikennettä. Ehdotettu linjaus tuottaisi hankkeelle myös etuja, kun sen ei tarvitsi lunastaa yhtiön omistamaa kauppakeskusta ja purettavia rakennuksia, jonka käyttö estyy ehdotetun linjauksen takia. Tosin koska lunastuksen kustannuksia ei ole suunnitelmissa muutoinakaan huomioitu, nämä edut eivät näkyisi säästöinä nykyisiin suunnitelmiin nähden.

Jos raitiotien päätepysäiksi muodostuu Partolan alue sen takia että Pirkkala ei näe tarkoituksenmukaiseksi jatkaa linjaa pidemmälle, ehdotamme pysäkin ja joukkoliikenteen vaihtopysäiksi nykyisen Kenkätie vieressä oleva metsäaluetta.

Sikäli kun Partolan alueelle suunnitellaan raitiotiehen liittyvää liityntäpysäköintiä, olisi syytä osoittaa pysäköintiä varten tarpeelliset alueet jo tässä vaiheessa eikä sivuuttaa asiaa jättämällä asia myöhempään kiinteistön omistajien kanssa tehtävän yhteistyön varaan. Yhtiön käsityksen mukaan joukkoliikennettä palveleva liityntäpysäköinti ei toteudu ilman kunnan taloudellista panosta asiassa ja asian siirtäminen myöhempään vaiheeseen jättää samalla osan pysäköinnin järjestämiseen liittyvistä kustannuksista huomioimatta.

16.1.2023

Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Yhtiö toivoo sen näkemysten huomioimista ja vaikutusarvioitien täydentämistä linjauksen edellyttämien lunastuskorvausten lisäämisellä hankkeen kustannuksiin, jolloin erilaisten linjausten vertailussa pysyttäisiin huomioimaan niiden odotettavissa olevat kokonaiskustannukset ja vertaamaan niitä linjauksesta odotettaviin etuihin. Sikäli kun hanke etenee nykyisten suunnitelmien perusteella, odotamme hankkeelta ehdotuksia lunastushinnasta raitiotielinjauksen alle jäävien maa-alueiden lunastamisesta sekä haittakorvausta rakennusaikaisesta haitasta.

Yhtiötä kiinnostaa myös se, onko sen nykyiset rakennukset aikanaan myönnettyjen rakennuslupien mukaisia sikäli, kun rakennusten pysäköintipaikat häviävät esitetyn linjauksen mukaisessa ratkaisussa. Tämä seikka on nähdäksemme myös yksi linjauksen vaikutusarvioinnissa huomioitava seikka eli miten linjaus vaikuttaa olemassa olevan rakennuskannan käyttömahdollisuuksiin niille myönnettyjen rakennuslupien valossa.

Tampereella, 17.1.2023

KIINTEISTÖ OY PARTOLAN KAUPPAJÄTTI

Linnainmaan Huolto Oy:n kannanotto Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien hankesuunnitelmasta.

Toimija – Linnainmaan Huolto OY - maanomistaja:

Linnainmaan huolto oy:n (LH) osakkaina on 17 kerrostaloyhtiötä Lahtomäenkadun, Länkinotkonraitin, Linnainmaanraitin ja Hannulankadun varrella. Viisi rivitaloyhtiötä Länkipuistonkadulta, Kotipellonraitilta, Jussilankulmalta sekä Torponkadulta. Asuntoja taloyhtiöissä on yhteensä 571 ja siten yhtiö edustaa n. 1 500 asukasta.

LH omistaa neljä autopaikkatonttia osoitteissa:

- Hannulankatu 6 (kiinteistötunnus 837-37-5607-43) – nk. autotallitontti.
- Hannulankatu 3 (kiinteistötunnus 837-37-5635-1) – KOY Kissantassun käytössä.
- Lahtomäenkatu 11 (kiinteistötunnus 837-37-5634-1) – Citymarketin läheisyydessä.
- Lahtomäenkatu 14 (kiinteistötunnus 837-37-5637-7) – Seurakuntakeskuksen läheisyydessä.

a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista? - Länkinotkonraitti:

Länkinotkonraitin kulkuväylän muutos yhdistetyksi kevyenliikenteen ja moottoriajoneuvojen kulkuväyläksi on tullut yllättäen suunnitelmiin. 4/2022 järjestetyssä ”Pirkkala –Linnainmaa raitiotien yleissuunnitelman” yleisötilaisuudessa tästä ei ollut viitteitä.

10/2022 yleisötilaisuuden jälkeen, asia oli mainittu kirjoitetussa tiivistelmässä ja pelkkänä viitteenä alueen kartassa. Tuolloin LH sekä As. Oy. Tampereen Linnakoto esittivät asiasta eriävän mielipiteen.

Syksyn 2022 suunnitelmissa pysäköintiliikenteen kulku oli osoitettu Lahtomäenkadulta Länkinotkonraitin kautta, Mäentakusenkatu 2:n ja 4:n tonteille.

Joulukuun 2022 uudessa ehdotuksessa kulkuyhteyden turvallisuutta on pyritty parantamaan jakamalla Länkinotkonraitti kevyenliikenteen ja autoliikenteen kulkuväyläksi. Autojen kulku on osittain ehdollistettu erilliselle kulkuväylälle. Suunnittelun reitin mahdollistaa Lahtomäenkadun ja Länkinotkonraitin risteyksessä olevan viheralueen ”tilan” muuttaminen erilliseksi ”kääntyvän” autoliikenteen väyläksi.

Länkinotkonraitti - kevyen liikenteen väylää käyttävät tahot:

Länkinotkonraitti sijaitsee kahden puolen Lahtomäenkatua, jonka varrella on runsaasti asukkaita.

Suunnittelun muutosalueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee:

- As. Oy. Tampereen Linnakoto ja As. Oy. Kissanlinna (yhteensä 54 asuntoa)
- TAYS Tukisäätiön, KOY Kissantassu (kolme kerrostaloa, n. 140 asuntoa)
- Mäentakusenkatu 2:n ja 4:n taloyhtiöt (n. 130 asuntoa)
- Hannulankatu 1:n taloyhtiö (69 asuntoa).

Piha-alueet muodostavat luonnolliset ja suojaisat leikkialueet. Taloyhtiöiden KOY Kissantassu, As. Oy. Tampereen Linnakodon, As. Oy. Kissan-, Rajan- ja Sirpanlinnan piha-alueet muodostavat vaihtelevat leikkikenttäalueet, jotka houkuttelevat päiväkotij- ja alakouluikäisiä lapsia vierailemaan eri piha-alueilla. Kunkin taloyhtiön lapset ylittävät tai käyttävät osittain reitteihinsä Länkinotkonraittia.

Kulkuväylää käyttävät Hannulankatu 1:n ja Mäentakusenkatu 4:n iäkkäät asukkaat (YH kodit – asumisoikeusasunnot yli 55-vuotiaille.). Iäkkäämmät kulkijat liikkuvat rauhallisemmin ja usealla heistä on seuranaan ja ulkoilutettavanaan lemmikki. Alueen kulkuväylät ovat myös muiden

taluttajien suosiossa.

Kulkijat tulevat reiteille koko Lahtomäenkadun varrelta. Idän suunnasta omakoti- ja rivitaloalueilta. Heille Länkinotkon- ja Lahtomäenraitti toimii syötteenä Linnainmaan Prismalle, terveyskeskukselle, kirjastolle, Murulle (nuorisokeskus), Linnainmaan Citymarketille, bussipysäkeille sekä kulkuväylänä alueen muille alueille.

Kummatkin kevyenliikenteen väylät ovat "raskaasti" liikennöityjä. Lisäliikennettä tuo Atala/Leinola suunnasta tulevat ja kauppakeskukselle suuntaavat kulkijat. Jatkossa Hannulanpolun ja Aitolahdentien välisellä alueella asuvat kerrostaloasukkaat suuntaavat Länkinotkon- ja Lahtomäenraitin kautta kohti uutta raitiotiepääte pysäkkiä.

Huomioita katumuutosluonnoksesta:

Mäentakusenkatu 2:n ja 4:n parkkipaikkojen ja autotallien yhteismäärä on 128 kappaletta. Mäentakusenkatu 2:n SATO oy:n vuokrakodin asukkaista suurin osa käy päivittäin töissä, karkeasti arvioiden puolet kaikista parkkiruutujen käyttäjistä.

Jaetun kulkuväylän alku on sijoitettu Lahtomäenkadun ja Länkinotkonraitin kohdalla sijaitsevan viherkolmion kohtaan. Suunniteltu risteysalue vähentää asukkaiden välitöntä asumismukavuutta as. oy. Tampereen Linnakodon, as. oy Kissanlinnan ja KOY Kissanantassun asukkaille. Ajoneuvoliikenne tuo tarpeetonta liikennemelua sisäpihoille ja luo tarkkaavaisuutta vaativan risteyksen taloyhtiöiden lähietäisyyteen.

As. oy. Tampereen Linnakodon ja KOY Kissanantassun kiinteistöjen kohdalla liikkumismuotojen erottaminen on käytännössä mahdotonta. Asuinkiinteistöjen välinen etäisyys on kapeimmillaan 13,2 metriä. Asuinrakennuksia ei voi siirtää ja kohta muodostaa luontaisen ”ruuhkasuppilon”.

”Suppilon” välittömässä läheisyydessä kumpikin, Länkinotkon- ja Lahtomäenraitti risteävät alamäessä. Varsinkin polkupyöräilijöiden kulku on vauhdikasta. Risteysalueen näkyvyys ja tilan kapeus vaarantavat kaikkien kulkijoiden turvallisuuden.

Kulkuväylää levennettäisiin taloyhtiöiden päätyjä kohden, vähentäen siten ensimmäisissä kerroksissa asuvien asumismukavuutta. Vastaavasti, KOY Kissanantassun rakennuksen päässä sijaitseva pyöräkellari olisi kohtuuttoman lähellä uutta kevyen liikenteen väylää.

Ehdotettu ajoneuvoliikenne heikentää As Oy Tampereen Linnakodon, As. Oy. Kissanlinnan sekä KOY Kissanantassun asukkaiden piha-alueiden asumisviihtyisyyttä. Hankaloittaa palveluliikennebussin (PALI) ja roska-autojen kulkua suunnitellulla Länkinotkonraitin väylällä ja pakottaa siirtämään MOLOK syväkeräysjätteenpaikan toisaalle.

Linnainmaan huolto katsoo, että:

- Mäentakusenkatu 2:n ja 4:n pihapiirissä asuu merkittävä määrä asukkaita, joidenka päivittäinen kulku aiheuttaisi runsaasti autoliikennettä kapealle väylälle
- Lahtomäenkadulla sijaitseva uusi risteysalue lisää liikennettä ja onnettomuuden riskiä
- Länkinotkonraitin varrella asuu merkittävä määrä asukkaita, joiden liikkumisturvallisuus heikentyy
- piha-alueilla ”risteilevien” lasten leikkiympäristö rajoittuu ja siten vähentää heidän vapaata liikkumistaan
- vanhempien henkilöiden tapaturmariski nousee jo entuudestaan kapealla väylällä
- lisää ”luvatonta” kauttakulkuajoa skoottereilla ja mopoilla Linnainmaan Prismalle
- kokonaisuudessaan ehdotettu muutos heikentää vilkkaasti liikennöidyn kevyenliikenteen väylän liikkumisturvallisuutta.

Vaihtoehto Länkinotkonraitin reitille:

Edellä mainituista syistä Mäentakusenkatu 2:n ja 4:n pysäköintiliikenteen kulku on osoitettava joko:

- Aitolahdentien suunnasta (tonttien eteläpäädyistä) uudella kulkuväylällä
- Mäentakusenkadun ja Aitolahdentien pohjoispäädyistä, käyttäen taloyhtiön laajaa tonttia, uuden kulkuväylän rakentamiseen.

Muut katusuunnitelmaluonnoksista heränneet huomiot:

- LH ei halua maa-alueisiinsa kohdistuvia menetyksiä.
- Mäentakusenkadun alkupään sulkeminen henkilöautoliikenteeltä lisää Lahtomäenkadun liikennettä. Ajoneuvojen liikennenopeudet eivät ole pysyneet nopeusrajoitusten mukaisina uuden hidasteenkaan myötä. Suunniteluissa reiteissä tulee huomioida Lahtomäenkadun turvallisuus ja liikennemäärät rajoittamalla nopeuksia ja lisäämällä korkeampien hidasteiden määrää.
- Suunnitellut muutokset vaikuttavat palvelubussien toimintaan, kulkureitteihin ja aikatauluihin.
- Suunnitellut muutokset eivät saisi liiaksi siirtää bussipysäkkien sijaintia.

b) Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

LH katsoo, että Tampereen kaupungin vaikutusarviot ja niiden kattavuus on ollut laajaa ja perusteellista, huomioiden hankkeen massiivinen mittasuhte.

c) Evästyksen Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien jatkosuunnitteluun?

Hankkeen edetessä tiedottamisen rooli on korostunut ja parantunut suunnitelmien täsmentyessä. LH toivoo jatkossa entistä tiuhempaa tiedottamista suunnitelmien etenemisestä.

d) Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

LH kannattaa joukkoliikenteen kehittämistä lähialueelleen. Kehittynyt joukkoliikenne vähentää – pitkällä aikavälillä - autoilijoiden määrää, lisäten siten alueen turvallisuutta, viihtyisyyttä ja hieman hiljaisempaa ja päästöttömämpää asumisympäristöä. Samalla kulkuyhteyksien paraneminen ja nopeutuminen keskustan suuntaan lisäävät asuinalueen houkuttelevuutta ja asuntojen arvoa.

Edellä mainittu lähtökohta huomioiden, LH haluaa tiivistä yhteistyötä Tampereen kaupungin kaavoitusinsinöörien ja Ramboll Oy:n kaupunkisuunnittelijoiden kanssa. Yhteistyötä toivotaan, koska osa LH autotontti omaisuudesta on raitiotielinjaston päätepysäkin välittömässä läheisyydessä.

LH haluaa olla mahdollisimman aikaisessa vaiheessa tietoinen Lahtomäenkatu 11 ja 14 tontteihin liittyvistä muutossuunnitelmista.

Yhteistyöterveisin:

Linnainmaan huolto oy:n hallitus

Asiakirjan diaarinumero: 988/2022

Päivämäärä: 01.02.2023

Otsikko: Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien hankesuunnitelman luonnos



Tampereen Raitiotie Oy

Lausuntopyyntö 19.12.2022

PIRKKALA–LINNAINMAA-RAITIOTIEN HANKESUUNNITELMAN LUONNOS

Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää Pirkanmaan maakuntamuseolta lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista. Nyt tehtävässä hankesuunnitelmavaiheessa Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta teettävät tarkentavia suunnitelmia ja vaikutusten arviointeja raitiotiesuunnitelmasta. Hankesuunnitelmassa raitiotien suunnitelmat laaditaan alustavan katusuunnitelman tarkkuudella. Hankesuunnitelman perusteella päätetään mahdolliseen toteutussuunnitteluun ryhtymisestä. Hankesuunnitteluvaihe syventää yleissuunnitelmavaiheen suunnitelmia ja vaikutusten arviointia jatkosuunnittelusta tehtävän kuntien päätöksenteon tueksi. Pirkkalan Suupalta Turriin ja Lentosementtien suuntiin johtavat ratahaarat eivät kuulu hankesuunnitteluun tässä vaiheessa. Maakuntamuseo on antanut aiemmat lausuntonsa hankkeesta 28.05.2020 (DIAR: 261/2020) ja 23.06.2020 (DIAR: 336/2020). Maakuntamuseo on tutustunut kommentoitavana olevaan aineistoon ja toteaa seuraavaa.

Tampereen linja-autoasema - Pirkkala

Tampereen alueella linja-autoasema-Härmälä -linjalla arkeologisen kulttuuriperinnön osalta maakuntamuseolla ei ole huomautettavaa.

Pirkkalassa Naistenmatkantien eteläpuolella, paaluvälillä 7160-7220 jalkakäytävä- ja pyörätie luiskineen tulisi suunnitelman mukaan ulottumaan muinaismuistolain rauhoittaman kiinteän muinaisjäännöksen, rautakautisen ja/tai historiallisen kiviröykkiöryhmän/asuinpaikan *Kirkkoveräjä* (mj-tunnus 604010017) alueelle, sen pohjoisosaan. Suunnitelma on tältä osin muinaismuistolain 1 §:n vastainen. Kiinteän muinaisjäännöksen ja sen suoja-alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen ja muu niihin kajoaminen ilman muinaismuistolain nojalla annettua lupaa on kielletty (MML 1 ja 4 §). Suunnitelmaa tulisi tältä osin muokata siirtämällä suunniteltujen rakenteiden eteläraja muinaisjäännösalueen ulkopuolelle, nykyisten tierakenteiden reunalle. Mahdollisesta kajoamisesta muinaisjäännökseen tulee neuvotella Museoviraston kanssa MML 13 §:n mukaisesti.

Kiinteän muinaisjäännöksen huomioon ottaminen hankkeessa ja tarkempi vaikutusten arviointi sen osalta edellyttävät kohteen tarkan pohjoisrajan selvittämistä arkeologisen tarkkuusinventoinnin menetelmin, joihin kuuluisi riittävän tiheä koekuopitus ja lähinnä tietä olevien näkyvien rakenteiden tarkempi kartoitus.

Vaikutusten arvioinnissa (s. 26) on tunnistettu, että Kirkkoveräjän kiinteään muinaisjäännökseen väylärakenteiden levenemisellä on kielteinen vaikutus. Arvioinnin mukaan "arkeologisiin arvoihin kohdistuvien vaikutusten osalta ja merkittävien vaikutusten välttämiseksi tietoa tulee tarkentaa inventoinnilla tai maastotarkastelulla linjauksen tarkempaa suunnittelua ja rakentamista varten."

Arkeologisia tutkimuksia voidaan tehdä vain lumettomissa olosuhteissa, sulan maan aikana. Tutkimuksissa tulee noudattaa Suomen arkeologisten kenttätöiden laatuohjeita (2020) ja muita Museoviraston ohjeita. Arkeologisen tutkimuksen tekijän tulee toimittaa raportti digitaalisena arviointia varten Museovirastoon ja maakuntamuseolle (pirkanmaan.maakuntamuseo@tamper.fi). Arvioinnissa varmistetaan, että tutkimus vastaa sille asetettuja tavoitteita ja laatuvaatimuksia. Raportti tallennetaan arvioinnin jälkeen Museovirastonsähköiseen asianhallintajärjestelmään ja julkaistaan palvelussa <https://asiat.museovirasto.fi/>. Tutkimusraporttien tiedot tallennetaan myös muinaisjäännösrekisteriin, jonka tietoja voi selata kaikille avoimessa Kulttuuriympäristön palveluikkunassa www.kyppi.fi. Verkossa julkaistava tutkimusraportti ei saa sisältää yksityishenkilöiden henkilötietoja, esim. maanomistajien nimiä tai osoitteita. Raportin lisäksi maakuntamuseolle on toimitettava kohteiden sijaintitiedot ja rajaukset digitaalisena paikkatietomuodossa. Lisätietoja tutkimusten tilaamisesta ja suorittamisesta saa maakuntamuseolta.

Lännempänä suunnitelmaan sisältyy uuden tieliittymän rakentaminen Naistenmatkantieltä pohjoiseen, Kirkkokadulle, ja viimeksi mainitun länsiosan asfaltointi. Kirkkokatu on historiallisen Pirkkala-Hatanpää-maantielinjan (kirkkotien) osa, jota on esitetty merkittäväksi vireillä olevaan Loukonlahden asemakaavaan kulttuuriperintökohteenä. Historialliseen tielinjaan liitettävä kaavamääräys on muotoa: *Historiallinen tielinja. Tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien (kadun) hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien (kadun) linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevasta suunnitelmasta tulee neuvotella alueellisen vastuumuseon kanssa.* Kohde on tallennettu muinaisjäännösrekisteriin nimellä *Pirkkala-Hatanpää Haikka* ja tunnuksella 1000044631.

Kirkkokadun päällystäminen tarkoittaisi historialliseen tiehen liittyvien kulttuuriympäristöarvojen osittaista menettämistä, eikä sitä voida puoltaa. Asiaan tulee kiinnittää huomiota hankkeen vaikutusten arvioinnissa. Historialliseen tielinjaan voi liittyä myös arkeologisesti merkittäviä maanalaisia tierakenteiden jäännöksiä, joiden huomioonottaminen hankkeessa voi edellyttää liittymän rakentamiseen liittyvien kaivutöiden arkeologista valvontaa. Suunnitelman kyseisestä osasta on neuvoteltava maakuntamuseon kanssa.

Naistenmatkantien pohjoispuolella, kiinteistön Rantaniityntie 26 pihapiirissä sijaitsevan arkeologisen kulttuuriperintökohteen, *Naistenmatkan* kiviaidan (mj-tunnus 1000020976) likimääräinen sijainti on merkitty katusuunnitelmaan. Kohde on otettava huomioon rakennustyövaiheessa ja sen säilyminen on turvattava mm. merkitsemällä rakenne maastoon töiden ajaksi.

Rakennetun ympäristön ja maiseman osalta maakuntamuseo toteaa seuraavaa. Raitiotielinja kulkee Hatanpään valtatieä, Nuolialantietä ja Naistenmatkantietä pitkin, sijoittuen suurimmaksi osaksi nykyiselle katu-/liikennealueelle. Tämä vähentää hank-

keen rakennettuun ympäristöön ja maisemaan kohdistuvia vaikutuksia. Suunnitelmiin merkityt katualueen ylitykset ovat enimmäkseen pieniä. Poikkeuksena on Partola, jossa raitiotie kulkee Nuolialantieltä Kenkätielle ja sen jälkeen uudelle linjaukselle, joka kiertää kauppakesittymän eteläpuolelta ja yhtyy Naistenmatkantiehen Mustanmäenkujan tietämillä. Raitiotielinjausta reunustava maankäyttö ja maisemakuva ovat muuttumassa myös ainakin vireillä olevien Viinikanlahden, Loukonlahden, Pakkalan- kulman ja Suupan alueen asemakaavojen myötä.

Aikaisemmissa lausunnoissaan maakuntamuseo on käynyt läpi raitiotielinjan varrella sijaitsevat maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt ja niillä sijaitsevat tärkeimmät rakennukset. Kaupunkikuvallisten vaikutusten kannalta herkimpiä alueita ovat Hatanpään valtatie puistokatumaisilta osiltaan, Nuolialantien katumaisema Rantaperkiön ja Härmälän maakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen alueella sekä yhtyminen avoimiin peltoaukeisiin maakunnallisesti arvokkaan Preen-Nuolialan kulttuurimaiseman kohdalla Naistenmatkantiellä. Haikan asuinalueen, tanssilavan ja kartanon maakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön rajalla kasvillisuus luo toistaiseksi näköesteen raitiotien ja pellon väliin. (*Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016*, Pirkanmaan liitto).

Sekä Hatanpään valtatielle että Nuolialantielle Rantaperkiössä ja Härmälässä ovat luonteenomaisia lehtipuuvistöt, usein ajotien molemmin puolin, ja Hatanpään valtatiellä useammassakin rivissä. Raitiotien toteuttaminen tarkoittaisi tiesuunnitelmien perusteella lehtipuuden poistamista suurelta määrin. Tämä aiheuttaa vähintään tilapäistä haitallista vaikutusta katumaisemaan arvoalueiden sisällä tai rajalla. Suunnitelmiin on merkitty korvaavaa uutta puustoa suurelle osalle raitiotiereitistä. Uudet puurivit tulevat sijoittumaan uudella tavalla, mutta kaiken kaikkiaan katuvihreän määrä tulee jopa lisääntymään. Härmälässä Nuolialantien katupuusto on tarkoitus poistaa Talvitien ja Leirintäkadun väliltä, mutta tilalle ei istuteta korvaavia puita. Samoin katupuusto poistetaan pysyvästi Tarmonkadun ja Härmälänrannan risteyksen väliltä. Näiden jaksojen osalta raitiotien rakentaminen vähentää katumaiseman vehreyttä aiheuttaen pysyvää maisemahaittaa. Preen-Nuolialan kulttuurimaiseman kohdalla, Isomäentien ja Pirjolantien välillä, raitiotiehen ei liity puuistutuksia, mikä sopii avoimeen maisematilaan.

Kulttuuriympäristön ja maiseman osalta vaikutustenarviointi on vielä yleisluontoisella tasolla. Jatkossa sitä tulee tarkentaa suunnitelmien yksityiskohtaisuutta vastaavalle tasolle. Vaikutukset katupuustoon ja sitä kautta kaupunkikuvaan tulee huomioida vaikutusten arvioinnissa.

TAYS - Linnainmaa

Välillä Kaupin kampus - Linnainmaa raitiotielinjan on suunniteltu kulkevan osittain nykyisen tiealueen ulkopuolella. Lisäksi Alasjärven kohdalle on suunniteltu korkeaa siltarakennetta, jota myöten raitiotie ylittäisi Teiskontien. Näillä ratkaisuilla on huomattava vaikutus kaupunkikuvaan, mikä on todettu myös nähtävillä olevassa aineistossa. Kyseisellä alueella ei kuitenkaan sijaitse merkittäviä kulttuurimaiseman tai rakennetun ympäristön arvoja, joten Pirkanmaan maakuntamuseo katsoo, että hanke on niiden osalta asianmukaisesti valmisteltu ja hyväksyttävissä.

Raitiotielinjauksen läheisyyteen sijoittuu TAYS – Linnainmaa välillä viisi arkeologista kohdetta: Kiinteä muinaisjäänös *Heikkilänpuisto* (1000036686) Heikkilänkadun eteläpuolella, lisäselvitystä vaativa *Alasjärven* rautakautisen keihäänkärjen löytöpaikka (1000044510) Alasjärven eteläpuolella, *Toimelankadun* kivikautinen irtolöytöpaikka (1000046447) Tenniskeskuksen eteläpuolella sekä nk. muut kohteet *Kaupin kivi-rakenne 1* (1000046445) ja *Myllypellon rajamerkki* (1000044576). Vaikutusta raitiotiehankkeeseen tai sen yhteydessä huomiointia/lisäselvitystä vaativia kohteita ovat edellä mainituista Heikkilänkadun kiinteä muinaisjäänös ja Alasjärven löytöpaikka (liitekartta 1). Loput kohteista eivät ole suojelukohteita (liitekartta 2). Kohteet on Alasjärven löytöpaikkaa lukuun ottamatta inventoitu raitiotiehankkeeseen liittyvien kaavahankkeiden yhteydessä (Arkeologinen inventointi: Medi-Park IV asemakaava-alue, Alasjärven länsipuolen yleissuunnitelma-alue ja Lamminrahkan seutu-raitiotielinjan osuus Alasjärvi-Heikkilänkadun varikko/FCG Oy/Heilu Oy). *Alasjärven* (1000044510) löytöpaikka sijaitsee noin 120 m suunnitellusta raitiotielinjauksesta koilliseen. Alueelle ollaan laatimassa raitiotiehen liittyen asemakaavaa, ja maakuntamuseo on tuonut kaavatyön yhteydessä esille löytöpaikan selvitystarpeen. Tämän hetkisen tiedon perusteella kohteella ei näyttäisi olevan vaikutusta katusuunnitelmaan. Asia varmentuu kuitenkin vasta löytöpaikan tarkastuksen jälkeen.

Vaikutustenarvioinnin sivulla 26 esitettyä karttaa tulee korjata TAYS – Linnainmaa -reitillä osalta edellä kuvatun mukaiseksi. Heikkilänkadun kiinteän muinaisjäänöksen ja Alasjärven lisäselvitystä vaativan löytöpaikan nimet ja muinaisjäänösrekisteritunnukset tulisi käydä ilmi vaikutustenarvioinnista. Vaikutusten arvioinnissa tulisi myös määrittellä tarkemmin, millaisia vaikutuksia raitiotien rakentamisella ja käytöllä olisi kohteisiin sekä kirjata selkeästi, että arkeologiset kohteet tulee ottaa huomioon raitiotien tarkemman suunnittelun yhteydessä.

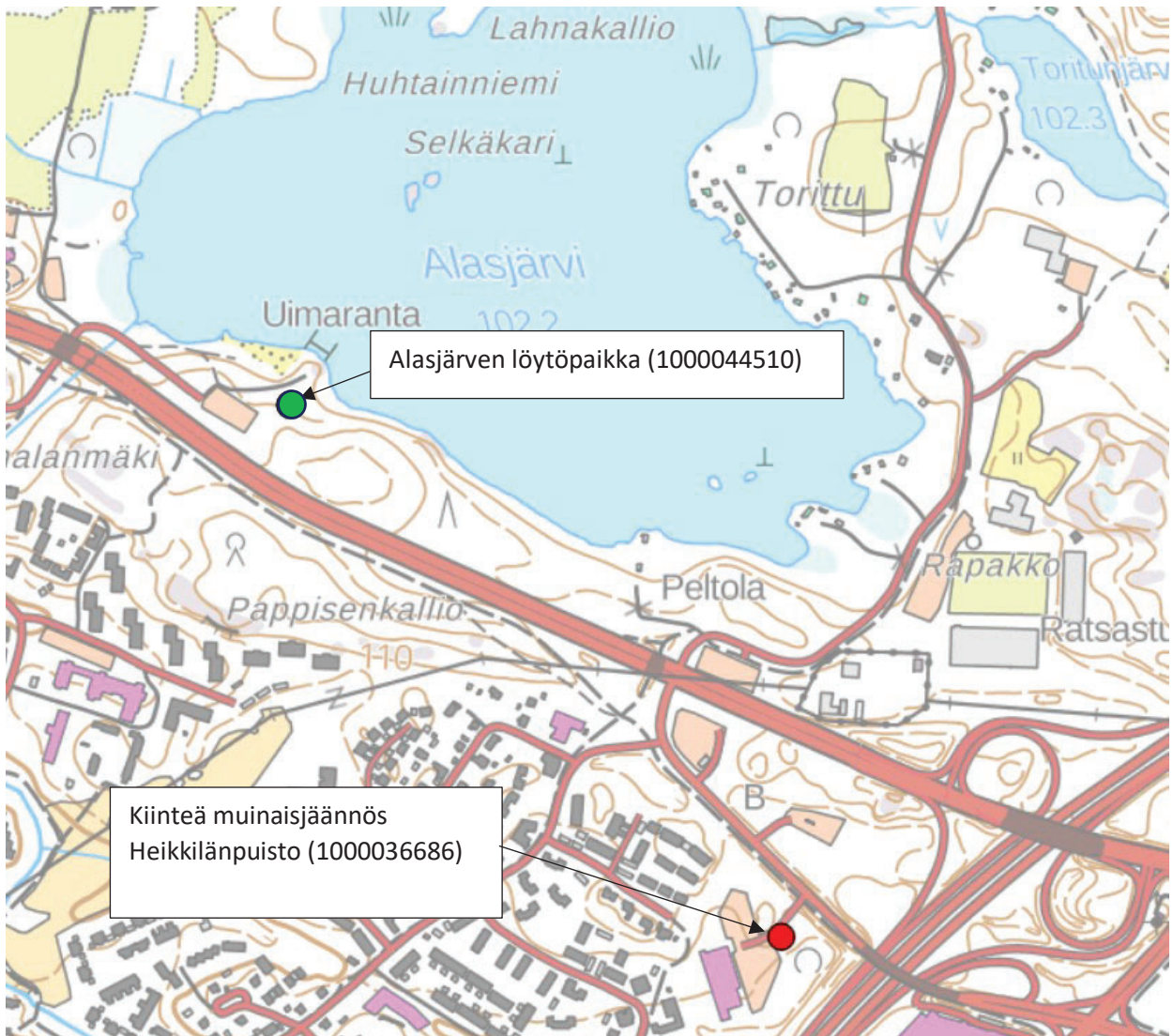
Katujärjestelypiirustusten ja tyyppipoikkileikkausten perusteella katualueen leveys on noin 40 metriä *Heikkilänpuiston* (1000036686) kiinteän muinaisjäänöksen kohdalla. Kiinteän muinaisjäänöksen ja sen suoja-alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen ja muu niihin kajoaminen ilman muinaismuistolain nojalla annettua lupaa on kielletty (MML 1 ja 4 §). Katualueen ja suojelukohteen välille tulee asemakaavoituksen ja hankkeen tarkemman suunnittelun yhteydessä jättää riittävä suojaetäisyys. Kohde tulee ottaa huomioon muinaismuistolain mukaisesti raitiotien rakentamisen yhteydessä. Tieto kohteen sijainnista tulee olla kaikkien alueella toimivien tiedossa. Maan kaivaminen ja läjittäminen sekä maanpinnan rikkominen ilman lupaa on kiellettyä muinaisjäänösalueella. Työkoneiden ajolinjat tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle suojelukohteesta. Muinaisjäänösalueetta ei saa käyttää rakennusjätteen, -tarvikkeiden, työkoneiden tms. varastointiin.

Pirkanmaan maakuntamuseo toteaa, että arkeologisen kulttuuriperinnön suojelun ja raitiotiehankkeen yhteensovittamiseksi sekä hankkeeseen liittyvistä mahdollisista arkeologisista tutkimustarpeista voidaan tarvittaessa järjestää maakuntamuseon ja hankkeesta vastaavan tahon välinen työneuvottelu. Maakuntamuseo ottaa joka tapauksessa kantaa hankkeeseen lausunnoilla sen edetessä.

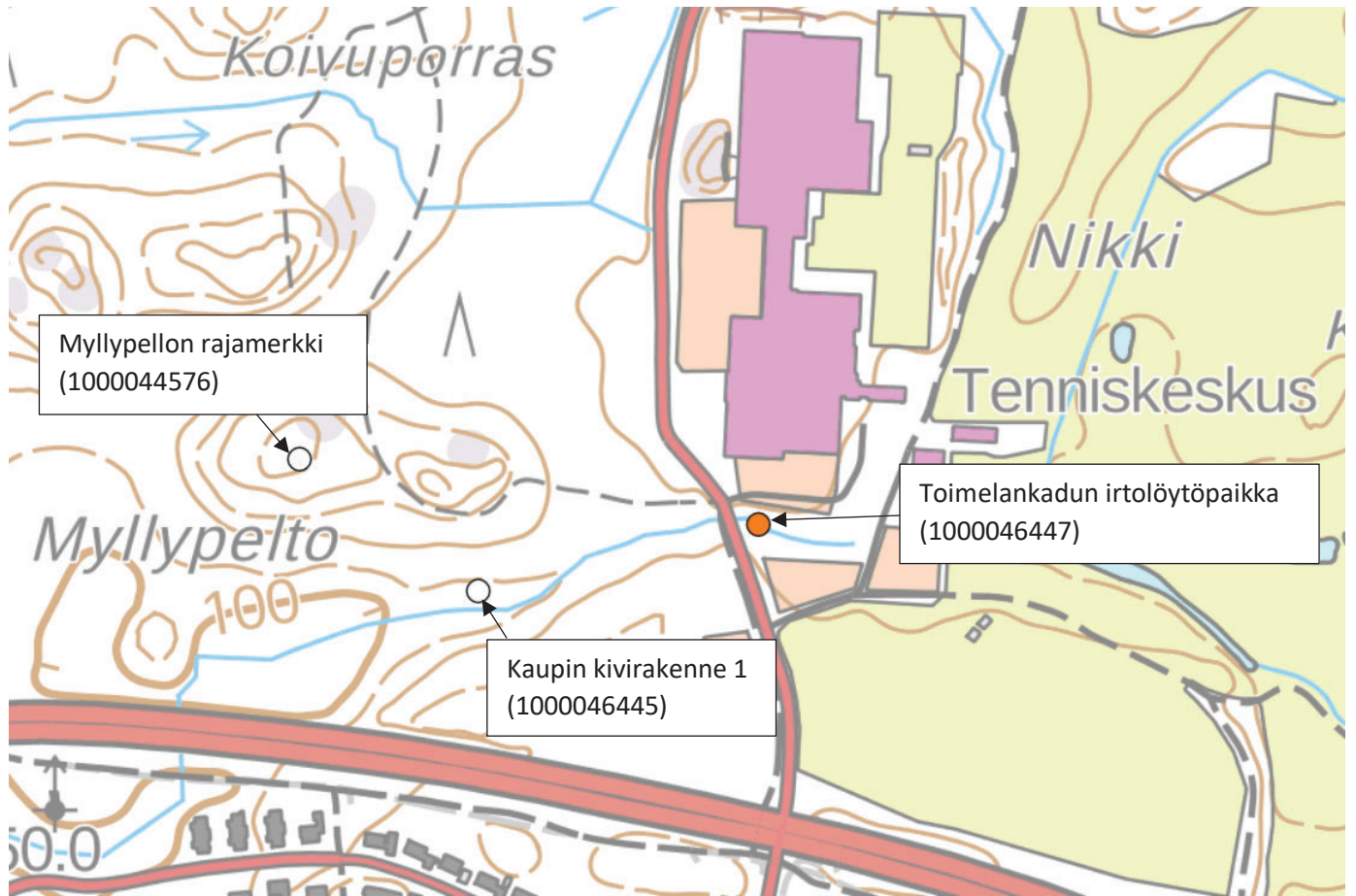
Yksikön päällikkö

Tutkija

LIITTEET: Liitekartat 1 ja 2



Arkeologiset kohteet, jotka sijaitsevat TAYS – Linnainmaa -osuudella ja vaativat raitiotiehankeeseen yhteydessä huomiointia/lisäselvitystä, on merkitty karttaan punaisella ja vihreällä pallolla. Pohjakartta © Maanmittauslaitos 01/2023.



Arkeologiset kohteet, jotka sijaitsevat TAYS – Linnainmaa -osuudella ja eivät ole suojelukohteita (eivätkä näin ollen vaadi raitiotiehankkeen yhteydessä huomiointia/lisäselvitystä), on merkitty karttaan oranssilla ja valkoisilla palloilla. Pohjakartta © Maanmittauslaitos 01/2023.



Tampereen Raitiotie Oy
e-lomake

Viite Lausuntopyyntö 18.12.2022

Asia LAUSUNTO PIRKKALA-LINNAINMAA-RAITIOTIEN HANKESUUNNITELMASTA

Pirkanmaan pelastuslaitos kiittää sille osoitetusta Pirkkala-Linnainmaa- raitiotien hankesuunnitelman lausuntopyyntöstä.

Pelastuslaitos ei tässä lausunnossa ota kantaa kaikkiin yksityiskohtaisiin suunnitteluratkaisuihin, vaan pelastuslaitos esittää, että ne tarvittavilta osin tarkastettaisiin yhdessä allianssin ja pelastuslaitoksen edustajien kesken erikseen sovittavissa tilaisuuksissa. Hankesuunnitelmasta Pirkanmaan pelastuslaitos lausuu yleisenä huomiona seuraavaa:

Hankesuunnitelmassa esitetään joitakin raitiotieosuuksia toteutettavan nurmiratapohjaisena. Tämä ratkaisu ei mahdollista hälytysajoneuvojen ajamista raitiotiellä, mikä hidastaa onnettomuuskohteen saavutettavuutta etenkin osuuksilla, joissa on ainoastaan 1 ajorata suuntaansa. Pelastuslaitoksen toimintavalmiusaikojen suhteen tällainen kriittinen osuus on Hatanpään valtatie rataosuus välillä Tampereen valtatie-Nuolialantie. Pelastustoimelle asetetut aikavaatimukset onnettomuuskohteen saavuttamiseksi edellyttävät tälle osuudelle sellaista toteutusta, jossa ajoneuvoliikenteen käytössä on 2 ajokaistaa etelän suuntaan. Toinen ajokaista voi olla järjestely, jossa kaiken tyyppiset hälytysajoneuvot voivat ajaa raitiotien radalla. Tämä ratkaisu kuitenkin edellyttää ratapohjalta riittävää kuormituksen kestoa.

Edellä kerrotun lisäksi liikennevalo-ohjaus tulisi järjestää siten, että käytettäessä Hatanpään valtatieä hälytysajoon liikennevalot ohjautusivat ”tyhjentämään” ajorataa Tampereen valtatieltä alkaen.

Lisätietoja

Pelastuspäällikkö



Lausuntopyyntö 19.12.2022

Tampereen seudullisen raitiotien hankesuunnitelma Pirkkala-Linnainmaa

Pirkkala-Linnainmaan -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen L- ja Y-vastuualueilta lausuntoa Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista.

ELY-keskus oli mukana raitiotien yleissuunnitelmavaiheessa ja osallistuminen jatkui hankesuunnitelman ohjausryhmässä ja sitä kautta suunnitelmissa on jo otettu ELY-keskuksen näkökulmia huomioon. Suunnittelun kuluessa on myös pidetty valtateihin 12 ja 9 sekä luontoarvoihin liittyen useita työpalavereita ELY-keskuksen, Tampereen kaupungin ja suunnittelua tekevien konsulttien kesken. ELY-keskus on myös antanut kommentteja suunnittelun kuluessa, joten suunnittelun tavoitteet sekä suunnitteluratkaisut ovat jo kehittyneet mm. valtateiden kannalta hyväksyttävään suuntaan.

Pirkanmaan ELY-keskus haluaa edelleen olla aktiivisesti mukana Pirkkala-Linnainmaa raitiotien suunnittelussa sekä raitiotien vaikutusalueen kaavoitushankkeissa.

Raitiotien tavoitteet ja vaikutusten arviointi

Raitiotien tarkentavaan suunnitteluun liittyvät vaikutusten arvioinnit ovat asianmukaisesti laadittuja ja antavat hyvän yleiskäsityksen tehtyjen ratkaisujen perusteluista ja vaikutuksista. Vaikutusten arvioinnissa on teknistaloudellisten seikkojen lisäksi otettu huomioon myös suunnitteluratkaisujen yhteensovittaminen ympäristön erityisarvojen kanssa sekä laadukkaiden jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden edistäminen, joita ELY-keskus pitää hyvinä tavoitteina. Raitiotie tukee myönteisellä tavalla kestävän kaupunkirakenteen kehittämistä ja tätä kautta myös ilmastotavoitteiden saavuttamista ja edistää osaltaan kestävän liikkumisen mahdollisuuksia.

Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa raitiotiehen liittyvän uuden alueidenkäytön tulee perustua tehokkaaseen joukkoliikenteeseen ja liikennejärjestelmän tulee toimia kokonaisuudessaan kaikissa tilanteissa. ELY-keskus pitää tärkeänä, että tavoitteen toteutumiseen kiinnitetään

24.1.2023

erityistä huomiota raitiotien jatkosuunnittelussa ja kyseessä olevan yhteysvälin toteuttamiseen liittyvissä yleis- ja asemakaavoissa. ELY-keskus korostaa, että raitiotien toteuttamiseen tähtäävien katusuunnitelmien hyväksymisen edellytyksenä on, että niiden maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset edellytykset selvitetään niiltä osin kuin katusuunnitelmien ratkaisut poikkeavat voimassa olevista asemakaavoista. Asemakaavojen tulee olla hyväksytyjä ennen katusuunnitelmien hyväksymistä.

Arvioinnissa on hyvin tunnistettu suunnitelman vaikutuksia valittuihin teemoihin ja tuotu esille myös suunnitelmiin liittyviä riskejä ja epävarmuuksia. Alueidenkäytön kehittymiseen liittyvän vaikutusten arvioinnin oletuksena todetaan alueiden toteutumisen aikatauluun sekä järjestykseen liittyvän vuoteen 2050 mennessä huomattavaa epävarmuutta. Osaltaan epävarmuudet johtuvat ymmärrettävästi pitkästä aikavälistä. Muutoksen arvioinnissa käytetyissä lähtötiedoissa ilmenee poikkeavuutta. Tampereella arviointi perustuu kaupungin väestösuunnitteeseen ja maankäyttösuunnitelmiin. Pirkkalan osalta arvioinnin lähtökohtana on laskennallinen maksimipotentiaali, joka muodostuu kaavoissa sekä muissa maankäyttösuunnitelmissa esitettyihin lukuihin. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan vaikutusten arvioinnin lähtökohta olisi hyvä olla yhtenevä molemmilla tarkasteltavilla osuuksilla (varsinkin, kun epäselväksi jää myös mitä tarkoitetaan muilla alueidenkäytön suunnitelmilla).

Raitiotiejärjestelmää suunnitellaan laajennettavaksi vaiheittain seudulliseksi ja liikennöinti alkaisi nyt tarkastelussa olevilla yhteysväleillä vuonna 2029. Vaikutusten arvioinnin perusteella raitiotien saavutettavuusalueella asukasmäärä kasvaa vuoteen 2050 mennessä Tampereella 20% ja Pirkkalassa 90%. Suuri osa käyttäjäpotentiaalin lisäyksestä ajoittuu laadittujen arviointien perusteella vasta tarkastelun 2040-2050 väliselle jaksolle. Vaikutusten arvioinnista ei selkeästi ilmene, mitä ennakoitu kehitys tarkoittaisi suhteessa tavoiteltuun käyttäjäpotentiaaliin ja (liikennöinnin kannattavuuteen) eri vuosijaksoilla.

Osaltaan raitiotie edistää siihen liittyvän tehokkaan alueidenkäytön kehittämistä; tässä korostuvat kaavoituksessa tehtävät ratkaisut ja niiden ajoittaminen. ELY-keskus pitää tärkeänä, että asuin- tai työpaikkarakentamisen potentiaali saadaan täysimääräisesti käyttöön alueilla, joissa se ei ole ristiriidassa nykyisten asukkaiden joukkoliikennepalvelujen kehittämisen kanssa. Jatkossa alueidenkäytön kehityskuvan kokonaisuuden hahmottamisen kannalta joukkoliikennejärjestelmäkokonaisuus olisi hyvä esittää myös siten, että lähijunaliiikenne ja sen kehittyminen huomioidaan.

Hankesuunnitelmassa on tuotu esille raitiotiehankeeseen positiivinen vaikutus raitiotiepysäkkien ympäristön lähipalveluihin ja niiden tarjontaan. Näin ollen hankkeella voi olla myös vaikutusta paikallisten palveluverkkojen rakenteeseen. Vaikutusten arvioinnista ei käy ilmi, vaikuttaako raitiotie olemassa olevaan palveluverkoston muuten kuin lisäämällä palveluiden määrää pysäkkiympäristöissä. Vaikutukset

24.1.2023

palveluverkoston olisi hyvä huomioida kokonaisuutena ja pohtia, voiko raitiotie esimerkiksi vaikuttaa palveluiden siirtymiseen ja keskittymiseen ja näin ollen heikentää olemassa olevia paikallisia palveluita joiltain alueilta. Lisäksi pysäkkiympäristöjen palveluiden elinvoimaisuuden ja monipuolisuuden arvioinnissa ei käy ilmi, mikä vaikutus raitiotiehen liittyvän alueidenkäytön kehittämisen aikajänteellä (2022-2050) on palveluverkoston kehittymiseen

Suunnitelmaan liittyvät liityntäpysäköinnin kehittämisen tavoitteet Linnanmaan ratahaaralla ovat myönteisiä, kun varaudutaan 250 liityntäpysäköintipaikkaan. Alueella voisi varautua jopa enempään, koska Linnainmaa on erityisen hyvä liityntäpysäköintipaikka. Vastaavasti myös Pirkkalan haaralla tuli varautua pidemmän aikavälin tavoitteena riittävään liityntäpysäköintialuereserviin sen sijaan, että varaudutaan vain pienimuotoisen autojen liityntäpysäköinnin toteuttamiseen.

Kokonaisuutena raitiotien maantie- ja katuverkolle aiheuttamat liikenteelliset vaikutukset on arvioitu pääosin kattavasti. Maantieverkon osalta jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita on tuotu esiin jäljempänä lausunnossa.

Melu, värinä, pilaantuneet maat, hule-, pinta- ja pohjavesi

Melu-, värinä- ja runkomeluvaikutusten mallinnusta ja vaikutusten arviointia on tarpeen tehdä jatkossa edelleen raitiotien jatkosuunnittelussa ottaen huomioon raitiotiehen liittyvissä kaavoissa mahdollistettu alueidenkäyttö sekä vireillä olevissa kaavoissa tavoitteena oleva alueidenkäytön kehittyminen. Meluvaikutuksia arvioitaessa on tarpeen ottaa huomioon raitiotiestä aiheutuvan melun ohella muut melulähteet, kuten Teiskontie, ja näiden yhteisvaikutukset. Yhdeksi raitiotien suunnittelun tavoitteeksi on asetettu asuin- ja elinympäristön laadun parantaminen, mikä tulee edelleen huomioida melunhallintaratkaisuja suunniteltaessa.

Hulevesien hallinnan kokonaisuutta on tarpeen arvioida jatkosuunnittelussa siten, että otetaan huomioon raitiotiestä aiheutuvat vaikutukset hulevesien valuma-alueen johtumisreitteihin. Hulevesiratkaisuilla saattaa olla tulvariskin ja vesien tilan ohella vaikutusta myös valuma-alueen luontoarvoihin. Erityisesti Linnanmaan ratahaaralla hulevesiratkaisut saattavat vaikuttaa luontoarvoihin ja Alasjärven vedenlaatuun. Näiltä osin ratkaisut ja kokonaisuus tulee osin tarkentumaan raitiotien toteuttamiseen tarvittavien sekä liittyvää alueidenkäyttöä koskevien asemakaavojen suunnittelun yhteydessä. Keskeistä on, että hulevesivaikutuksia tarkastellaan riittävän laajoina kokonaisuuksina vaikutusalueella sekä nk. lopputilanteessa että rakentamisaikana.

Selvityksissä on todettu maaperään pilaantuneisuuteen liittyviä lisätutkimustarpeita mm. Pirkkalassa Haikan kohdalla, Hatanpäällä sekä Linnanmaan haaralla, golfkentällä, vt 9 ylittävän sillan kohdalla sekä nykyisten huoltoasemien kohdalla. Lisätutkimusten perusteella tulee varmistua, ettei pilaantuneiden alueiden rakentamisesta tai kaivumassojen

24.1.2023

käsittelystä ja kuljetuksista aiheudu ympäristö- tai terveysriskiä. Mikäli maaperätutkimuksissa havaitaan kohonneita haitta-ainepitoisuuksia, tulee asiasta olla yhteydessä Pirkanmaan ELY-keskukseen, joka antaa ohjeet tarvittavista jatkotoimenpiteistä.

Vesistöjen ylitse rakennettavista silloista ja luonnontilaisten lähteiden osalta on jatkosuunnittelun kuluessa pyydettävä ELY-keskukselta lausuntoa vesilain mukaisesta luvantarpeesta.

Luontoarvot

Pirkkala – Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman vaikutusarviointeja on kohdennettu oleellisiin luontovaikutuksiin hankkeen linjausten ympäristössä, mutta arvioinnissa on joitakin täydennystarpeita.

Vaikutusarviossa on todettu, että Pirkkalassa raitiotierata sijoittuu rakennettuun ympäristöön eikä sillä ole merkittäviä vaikutuksia direktiivilajien elinympäristöihin tai kulkuyhteyksiin. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin tarkistaa liito-oravan kulkuyhteyksien sijoittuminen ja tarvittaessa turvata yhteyksiä mahdollisin toimenpitein. Nuolialantiellä raitiotien toteuttaminen heikentää liito-oravan puustoisia kulkuyhteyksiä, mutta ei kuitenkaan estä lajia liikkumasta, joten vaikutuksen ei arvioida olevan merkittävä.

Vaikutusarviossa kokonaisarviona Mediparkista Linnainmaalle vaikutusten arvioidaan olevan lievästi heikentäviä alueen luontoarvoihin ja ekologiisiin yhteyksiin. Raitiotielinjaus kulkee alueilla, joilta on havaittu lahojaviosammaleen itiöpesäkkeitä ja itujuväsryhmiä. Lajin ydinalueet pyritään turvaamaan asemakaavalla ja ydinalueiden ulkopuolisten esiintymien osalta neuvotellaan ELY-keskuksen kanssa etenemistavasta. Raitiotie heikentää liito-oravan elinympäristöä Mediparkin alueella sekä Alasjärven länsiosassa, jossa linjaus pirstoo elinympäristöjä. Myös Alasjärven eteläpuolella Pappilanpuistossa elinympäristö pienenee. Raitiotien toteuttaminen heikentää samoilla alueilla myös liito-oravan kulkuyhteyksiä, mutta ei estä lajia liikkumasta. Alasjärven kohdalle on esitetty hyppypylviä, jotka tukevat liito-oravan liikkumista Teiskontien sekä raitiotien ylitse. Linnainmaan Citymarketin pohjoispohjois- ja länsipuolelle tuleva uusi ja länsipuolelle tuleva uusi katuyhteys heikentää liito-oravan kulkuyhteyttä. Katuyhteys sijoittuu pieneen metsikköön, jossa liito-oravan on havaittu liikkuvan.

Vaikutusarvion mukaan raitiotien rakentamisessa on huomioitava, että rakentamisesta mahdollisesti aiheutuvia kiintoainepitoisia hulevesiä ei johdeta viitasammakon elinympäristöihin raitiotien eteläpuolella raitiotien eteläpuolella Medipark IV -alueella sekä Alasjärven ympäristössä. Lisäksi todetaan, että raitiotie vaikuttaa ekologiisiin yhteyksiin Medipark IV -alueella. Alasjärven itä-länsi-suuntaisen ekologisen päälinjauksen merkitys Teiskontien pohjoispuolella tulee korostumaan raitiotien myötä.

Vaikutusarvion yhteenvedossa hankkeen vaikutukset luontoon on arvioitu kohtalaisen negatiivisiksi Tampereen osalta ja hankkeessa

24.1.2023

kokonaisuutena. Pirkkalan osalta hankkeella ei arvioitu olevan vaikutusta luontoon tai vaikutus on hyvin vähäinen/ merkityksetön.

ELY-keskukselle on lausuntopyynnön lisäksi toimitettu Alasjärven länsipuolelta Koilliskeskukseen ulottuvalta osalta hankesuunnitelman katusuunnitelmakartat, joihin on lisätty tietoja luontoarvoista. Mm. Alasjärven länsipuolisella osalla kartoille on liito-oravan todettujen elinympäristöjen yhteyteen merkitty kolopuita (mm. Medipark), joista osa sijoittuu lähelle raitiotielinjausta. ELY-keskuksella ei ole käytettävissä kattavia tietoja alueen viime vuosien liito-oravakartoituksista eikä tarkempia tietoja ko. kolopuiden merkityksestä liito-oravalle. Vaikutusarvioinnissa on todettu vaikutuksia mm. liito-oravan elinympäristöihin, mutta ei ole esitetty arviota vaikutuksista liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin tai ko. vaikutusten puuttumista.

Liito-oravan ja muiden luontodirektiivin liitteen IV (a) lajien lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei saa hävittää eikä heikentää. Lisääntymis- ja levähdyspaikkoja heikentävät ratkaisut edellyttävät luvan heikentämiskiellosta poikkeamiseen.

Vaikutusarviota on tarpeen tarkentaa erityisesti liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin aiheutuvien vaikutusten osalta. Arviossa tulee ottaa huomioon kattavasti viime vuosien kartoitustiedot ja esittää lisääntymis- ja levähdyspaikat kartalla. Hankkeen edetessä myös liito-oravan seuranta raitiotielinjauksen vaikutusalueen elinympäristöissä tulee jatkaa, sillä liito-orava saattaa mm. asuttaa elinympäristöissään uusia pesäpuita ja pesintöjä voi ilmetä aiemmin tyhjillään olleissa koloissa/ risupesissä. Muiden direktiivilajien osalta seurantarvetta tulee tarkastella hankkeen edetessä, etenkin jos hankkeessa ilmenee uusia vaikutuksia.

Alasjärven länsipuolisessa lammessa, lähellä raitiotien linjausta, on havaittu täplälampikorenon esiintymä. Lajiin kohdistuvia mahdollisia vaikutuksia ei ole mainittu vaikutusarvioinnissa. Hankkeen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huolehtia siitä, että myöskään hankealueen läheisiä täplälampikorenon tai viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkoja heikentäviä vaikutuksia ei aiheudu esim. vesitaloutteen tai vedenlaatuun.

Raitiotielinjausten rakentaminen tulee toteuttaa siten, että niistä aiheutuu mahdollisimman vähän haittaa alueiden luontoarvoille. Ekologiset yhteydet on syytä pyrkiä säästämään ja mikäli olemassa olevaa puustoa kaadetaan, tulee yhteyksiä pyrkiä palauttamaan riittävin puustoistutuksin. Liito-oravalle tärkeiden kulkuyhteyksien säilymistä tulee tarvittaessa turvata lieventävillä toimilla, kuten istutuksilla/ hyppytolpilla. Liito-oravan kulkuyhteyksien turvaaminen tulee ottaa jatkosuunnittelussa huomioon myös Pirkkalan ratahaaran osalta.

Vaikutusarvioinnissa ei myöskään ole tarkasteltu hankkeen vaikutuksia lahokaviosammalen ydinalueisiin, joita raitiotielinjaus osin pirstoo. Vaikutusten arviointia tulee päivittää myös lahokaviosammaleeseen kohdistuvien vaikutusten osalta. Ydinalueet ovat lajin esiintymisen kannalta erityisen tärkeitä aluekokonaisuuksia. Lahokaviosammal on erittäin

24.1.2023

uhanalainen ja luonnonsuojeluasetuksella rauhoitettu laji. Lisäksi lahokaviosammal on luontodirektiivin liitteen II laji. Rauhoitetun kasvin tai sen osan poimiminen, kerääminen, irtileikkaaminen, juurineen ottaminen tai hävittäminen on luonnonsuojelulain 42 §:n perusteella kielletty. Edellä mainittu kiello ei estä alueen käyttämistä rakennustoimintaan, mutta myös tällöin on vältettävä vahingoittamista rauhoitettuja kasveja, jos se on mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia.

ELY-keskus toteaa, että lahokaviosammalen esiintymiä ja erityisesti ydinalueita tulee ensisijaisesti säilyttää hankeratkaisuissa. Mikäli osaa ydinalueista ei ole mahdollista säilyttää, tulee esittää perustelut, miksi niiden säilyttäminen ei ole mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia ja arvioida vaikutukset lajin esiintymiseen ydinalueilla. Myös mahdollisuudet lieventäviin toimiin tulee tarkastella.

Mediparkin alueella hankealueen reunalle sijoittuvat myös uhanalaisten ja rauhoitettujen kynäjalavan ja vuorijalavan esiintymät, jotka on myös syytä huomioida vaikutusten arvioinnissa.

Vaikutusarviointia varten, sekä hankkeen edetessä on syytä tarkastella ajantasaiset uhanalaisten ja direktiivilajien lajitiedot laji.fi -havaintoportaalista, ja huomioida ne vaikutusten arvioinnissa.

Pirkkala-Linnainmaan -raitiotien suhde maantieverkkoon (kommentteja alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja evästyksiä jatkosuunnitteluun)

Pirkkalan haara

Välillä Sorin aukio-Partola raitiotie sijoittuu kaduille. Partolasta Suuppaan raitiotie sijoittuu nykyiselle maantielle 3022, Naistenmatkantielle, joka on muuttumassa Pirkkalan kunnan tekemällä maankäyttö- ja rakennuslain 86a § mukaisella kadunpito päätöksellä kunnan kaduksi, kun tiealueen asemakaavat sen mahdollistavat. Hallinnollinen muutos tulee toteuttaa ennen 1.10.2023, jolloin tien hoito ja ylläpito rajataan pois maanteiden hoitourakasta. Hallinnollinen muutos mahdollistaa raitiotien sijoittumisen Naistenmatkantielle alueelle, mikä ei olisi mahdollista, jos tie olisi osa valtion maantieverkkoa. Pirkanmaan ELY-keskus ei ota siis kantaa Sorin aukion ja Suupaan välin raitiotien katusuunnitelmiin.

Vaikka nk. Pirkkalan ratahaaralla raitiotie sijoittuukin kaduille, liikenteelliset vaikutukset ulottuvat myös maantieverkolle. Raitiotien mukanaan tuomien katuverkon kapasiteettimuutosten vuoksi sekä etenkin raitiotien rakentamisen aikana lyhytmatkaista Tampereen ja Pirkkalan välistä ajoneuvoliikennettä siirtyy jo nyt ruuhkaiselle ja häiriöherkälle valtakunnallisiin pääväyliin kuuluvalle Tampereen läntisellä kehätiellä (VT 3). Raitiotien rakentamisen aikana maantieverkolla ei ole toteutumassa sellaisia parantamistoimenpiteitä, joilla em. Läntisen kehätien kapasiteettia ja toimivuutta voidaan merkittävästi parantaa. ELY-keskus katsookin, että raitiotien toteutussuunnittelun yhteydessä on selvitettävä tarkemmin katu- ja maantieverkon liikennevirtoja ja mahdollisuuksien mukaan

24.1.2023

lyhytmatkainen liikenne tulee ohjata Sarankulmankadulle - Ilmailunkadulle. Haasteena tällä reitillä tulee olemaan Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen tapahtumien ajankohdat, minkä vuoksi messu- ja urheilukeskuksen tapahtumien liikennejärjestelyjen suunnitelmia tulisi päivittää huomioimaan niin raitiotien rakentamisaika sekä myös lopputilanteen mukaisen katuverkon rajoitteet. Joka tapauksessa lähtökohtana tulee olla Läntisen kehätien riittävän toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen niin nk. lopputilanteessa kuin myös raitiotien rakentamisen aikana.

Linnainmaan haara

Tays:n ja Linnainmaan välillä raitiotiejaksolle sijoittuvat valtakunnalliseen pääväyläverkkoon kuuluvat valtatie 12 ja 9. Raitiotie edellyttää maanteille eritasojärjestelyjä, joten jaksolle on suunniteltu valtatie ylittävät sillat. Nykyiselle maantietalueelle sijoituessaan raitiotie edellyttää asemakaavamuutoksia ja kiinteistötoimituksia tiealueen muuttamisesta raitiotiealueen katualueeksi / joukkoliikennekäytäväksi. Raitiotie voi sijoittua joillain kohdilla mm. siltojen kohdalla niin lähelle valtateita, että voi myös olla tarve sijoittaa sekä maanteiden että raitiotien rakenteita ja varusteita toistensa alueille. Tämä tulee mahdollistaa asemakaavamääräyksin, vrt. Paasikiventiellä Santalahden kohdalla, sekä tarvittavilla sopimuksilla. Asemakaavoilla ja -kaavamuutoksilla kaavoitetaan varaukset valtatiealueet ylittävälle raitiotiesilloille.

Teiskontiellä olevien valo-ohjattujen katuliittymien, raitiotien vaikutusten sekä tulevan alueidenkäytön vuoksi tien nykyinen 70 km/h nopeusrajoitus voidaan laskea 60 km/h:een, mitä voidaan käyttää mitoitusnopeustasona mm. liittymien ja alueidenkäytön suunnittelussa. 6Nopeustasona 60 km/h voidaan käyttää myös varikon korttelin kohdalla.

Teiskontien ja sen liittymien toimivuustarkasteluja on tehty liittyen raitiotien hankesuunnitteluun sekä Alasjärven länsipuolen ja Mediparkin asemakaavoihin. Vaikka raitiotien rakentaminen taittaakin jossain määrin henkilöajoneuvoliikenteen määrien kasvua, tulee Teiskontien liikennemäärä lähivuosina kasvamaan. ELY-keskus katsoo, että Teiskontien riittävä toimivuus ja turvallisuus tulee taata jatkossakin valtakunnallisena pääväylänä huomioiden lisäksi Tays:n sijoittuminen tien varrelle. Tie on myös merkittävä seudun asiointia ja elinkeinoelämää palveleva Tampereen sisääntulotie. Koska alueidenkäytön kehittäminen ja raitiotien rakentaminen liikennevaloetuisuuksineen tulevat väistämättä vaikuttamaan mm. risteävän liikenteen lisääntyessä Teiskontien toimivuuteen, tulee raitiotien ja uuden alueidenkäytön suunnittelun edetessä tehdä tarkempia liikenteellisiä tarkasteluja (mm. kaistajärjestelyjen kehittäminen, liikennevalo-ohjaus), joilla voidaan taata Teiskontien ja katuliittymien toimivuuden hyväksyttävä taso.

24.1.2023

Teiskontien varren seudullisen jalankulku- ja pääpyöräilyväylän parantamissuunnittelu on käynnissä (Pirkanmaan ELY-keskus ja Tampereen kaupunki). Väylä sijoittuu jo parannetun pääväylän jatkeeksi likimäärin Jaakonmäenkadun ja Heikkilänkadun välille Teiskontien eteläpuolelle. Teiskontien ylittävistä raitiotiesillasta itään päin väylä sijoittuu raitiotien eteläpuolelle ei siis suoraan Teiskontien varteen, eikä ole siten osa valtatieta 12. Tällä hetkellä on myös käynnissä aluevaraussuunnitelma, jossa suunnitellaan Teiskontien ylittävien suojateiden korvaaminen alikuluilla sekä uusi alikulku nykyisen golfkentän alueelle suunnitellun raitiotiepysäkin kohdalle. Teiskontien alikulut tulee raitiotien toteutussuunnittelun yhteydessä suunnitella myös toteutusvalmiuteen. Tavoitteena on toteuttaa Teiskontielle suunnitellut alikulut raitiotien toteutuksen yhteydessä, koska ne parantavat liikenneturvallisuutta ja raitiotien saavutettavuutta Teiskontien eteläpuolelta. Tämä kokonaisuus tulisi ottaa huomioon myös MAL-sopimuksen laadinnassa. Alueen asemakaavoissa tulisi ottaa huomioon myös Teiskontien eteläpuolen jkpp-väylä. ELY-keskuksen tavoitteena on, että jkpp-väylä kulkisi Teiskontien maantietalueen, LT-alueen ulkopuolella ja muutettaisiin raitiotien rakentamisprosessin yhteydessä kokonaan kaupungin omistukseen.

Raitiotiesiltojen rakenteita sekä Alasjärven kohdalla liito-oravien kulkureitin parantamiseksi Teiskontien keskialueella hyppytolppia sijoittuu valtateiden 12 ja 9 tiealueille ja niiden rakentamisella on etenkin rakentamisaikana vaikutuksia valtateiden liikenteeseen. Siltojen välitukien ja em. tolppien sekä muiden mahdollisten rakenteiden sijainnissa suhteessa valtateihin on huomioitava Väyläviraston kaideohje https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2022-26_Tiekaiteiden_suunnittelu_1.5.2022_web.pdf (tai toteutussuunnitteluvaiheessa oleva ajantasainen ohje). Myös raitiotien linjaosuudella raitiotien ja valtateiden välissä kaiteet on suunniteltava em. kaideohjeen mukaisesti. Raitiotien valtatie ylittävien siltojen rakentamisen aikana valtateilla 12 ja 9 linjaosuudella tulee lähtökohtaisesti olla käytössä 2 + 2 -kaistaa, valtatiellä 9 raitiotiesilta ylittää myös rampeja, jotka tulee myös olla käytössä rakentamistyön aikana.

Kun raitiotie sijoittuu valtateiden lähialueelle, tulee jatkosuunnittelussa tarkastella raitiotien vaikutukset myös teiden kunnossapidolle ottaen huomioon myös kuivatusjärjestelyihin tulevat muutokset. Esimerkiksi kapeissa kohteissa lumitilat pienenevät ja viherhoidon tasoa saatetaan haluta nostaa normaalista tieympäristön hoidon tasosta. Tampereen kaupungin tulee varautua ottamaan vastuuta, jos maantien kunnossapitokustannukset nousevat.

Lähtökohtaisesti raitiotien rakentamisesta aiheutuvien valtateiden rakenteiden ja järjestelyjen muutosten toteuttaminen on raitiotien rakentajan vastuulla, ELY-keskus ei siis osallistu kustannuksiin maanteiden muutostenkaan osalta, koska toimenpiteillä ei ole varsinaisesti tarkoitus parantaa maanteiden palvelutasoa. Myös uusien valtatie 12 ja 9 ylittävien siltojen suunnittelu- ja toteuttamisvastuu on Tampereen kaupungilla. Siltojen ja muiden valtateiden rakenteiden muutosten

24.1.2023

toteuttaminen edellyttää Pirkanmaan ELY-keskuksen L-vastuualueen ja kaupungin välistä toteuttamissopimusta. Valtatiet ylittävät sillat tulevat Tampereen kaupungin omistukseen.

Seuraavana joitain kommentteja alustavista katujärjestelypiirustuksista ja jatkosuunnittelussa huomioitavia asioita:

- Liittymäkohtaisissa tarkasteluissa tulee selvittää Tenniskadun ja Irjalankadun kohdalla olevan Teiskontien ja raitiotien välisen yhdyskadun / orren ja niille tulevien tonttiliittymien sijainnin vaikutus Teiskontien liittymän valo-ohjauksen toimivuuteen. Orsille sijoittuvat tonttiliittymät voivat heikentää Teiskontien valo-ohjauksen toimivuutta ja edellyttää Teiskontien kaistojen parantamista / jatkamista. Lähtökohtana tulee olla tonttiliittymien sijoittuminen riittävän kauas Teiskontiestä, ohjeen mukainen etäisyys tulisi olla 60 metriä.
- ELY-keskus katsoo, että Heikkilänkadun liittymän toimivuus myös aamuhuipputunnin aikana tulee tarkastella. Heikkilänkadun liittymä sijoittuu lähelle valtateiden 12 ja 9, moottoriteiden nk. järjestelmäeritasoliittymää, minkä vuoksi Heikkilänkadun liittymän toimivuus on turvattava. Siksi on todennäköisesti tarve varautua Teiskontien alittavaan ajoneuvoyhteyteen nykyisen ja raitiotievarikon kortteliin sijoittuvien liityntäpysäköintialueiden välillä.
- Arvo Ylpön kadun länteen kääntyvältä kaistalta on poistettu nykyinen lyhyt kääntymiskaista. Tarkemmassa toimivuustarkastelussa on syytä tarkastella ko. kääntymiskaistan tarve.
- Teiskontiellä Irjalankadun liittymässä on sovitettava Teiskontieltä lännestä pohjoiseen käännäessä kääntymiskaistan järjestelyt (mm. portaali) Teiskontien jkpp-pyörätien suunnitelman kanssa. Alasjärven alikulkukäytävän kohdalla esitetyn jkpp-väylän leventäminen tulee myös yhteensovittaa Teiskontien pyörätien suunnittelun kanssa.
- Alasjärven uimarannan ajoneuvoliikenne on nykytilanteessa järjestetty Teiskontien alittavaa Alasjärvenranta -yhteyttä käyttäen. Myös frisbeegolfkentälle ja muutamalle lomarakennuspaikalle kuljetaan alikulun kautta ja edelleen Soukonvuorentietä käyttäen. Teiskontien alittaja väylä palvelee ensisijaisesti kävelyä ja pyöräilyä, joten lähtökohtana tulee olla ajoneuvoliikenteen poistaminen alikulusta ja kulkuyhteyden järjestäminen em. toiminnoille Teiskontien pohjoispuolelta.
- Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että valtatie ylittävien siltojen tukirakenteet sopivat teiden nykyiseen poikkileikkaukseen.
- Teiskontie on osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa (SEKV), jossa mitoittavan ajoneuvon ulottumavaatimukset ovat 7 x 7 x 40 metriä. Tämä edellyttää raitiotiesillalle korkeusvaatimuksen 7,5 metriä, ERIKU-reitti voidaan kuitenkin hoitaa käyttäen toista ajorataa, jolloin toisella ajoradalla silta voi olla matalampi. Jatkosuunnittelussa on suunniteltava erikoiskuljetusreitin ajoradan vaihto ja sen edellyttämät mahdolliset muutokset Teiskontien

rakenteissa. Teiskontien keskialueelle esitettyjen liito-oravien hyppytolpilla voi olla vaikutusta erikoiskuljetusten ajoradan puolenvaihtoalueella. Em. asiat tulee yhteensovittaa jatkosuunnittelussa.

- Valtatiellä 9 ml. rampeilla ylittävän uuden sillan kohdalla tulee toteutua nykyisen ohjeistuksen mukaan alikulkukorkeutta vähintään 5,2 metriä. Alasjärven eritasoliittymän kehittämistavoitteet ja sen vaikutus rampeihin on huomioitava suunnittelussa.
- Tarkemmalla suunnittelulla on varmistettava, että Heikkilänkadun liittymäalueelle esitetty sähkönsyöttöasema ei muodostu liittymässä näkemäesteeksi. Liittymäalueen parantamismahdollisuus tulee myös varmistaa liittymäalueella riittävin tilavarauksin.
- Linnainmaan raitiotievarikkorakennus sijoittuisi likimäärin n. 20 metrin päähän Teiskontien lähimmän ajoradan keskilinjasta, kun tien nykyinen suoja-alue ulottuu keskilinjasta 30 metrin päähän. Rakennus voidaan ko sijainnille hyväksyä, joten varikon rakennusala voidaan osoittaa asemakaavassa suunnitellun mukaisesti. Teiskontien suoja-alue tullaan tarkastelemaan valatien 12 tiesuunnitelman yhteydessä. Alustavasti varikon kohdalla Teiskontien tiealueen raja tulee kuitenkin jäämään nykyiselleen.

Yhteistyömahdollisuudet raitiotien jatkosuunnittelussa

ELY-keskus katsoo, että raitiotien, uuden alueidenkäytön sekä Teiskontien suuntaisen jkpp-väylän ja alikulkujen suunnittelua tulee tehdä edelleen kiinteässä yhteistyössä.

Valtatien 12 tiesuunnitelma välillä Alasjärvi - Huutijärvi on käynnistymässä lähiaikoina. Tiesuunnitelmassa tutkitaan tarkemmin mm. Alasjärven eritasoliittymän tilavaraus, mikä mahdollistaa Linnainmaan raitiotievarikkokorttelin aluerajauksen tarkentumisen. Raitiotien katusuunnitelmassa esitettyjen vt 12 alittavan Aitolahdentien sillan välitukien ym. rakenteiden yhteensovittaminen vt 12 kehittämistavoitteinen kanssa edellyttää tarkempaa tarkastelua. Tiesuunnitelmaa varten perustetaan tarvittavat yhteistyöryhmät, joissa on mahdollisuus välittää tietoja eri suunnitteluhankkeiden välillä.

Tämä lausunto on valmisteltu yhteistyössä Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri ja ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueilla.

24.1.2023

PIRELY/17789/2022

Tämä asiakirja PIRELY/17789/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument PIRELY/17789/2022 har godkänts elektroniskt

Viite: Lausuntopyyntö hankesuunnitelman ohjausryhmälle 19.12.2022 suunnitelma-aineistoja koskien

Lausunnon antajan tiedot:

Pirkanmaan hyvinvointialue

Kiinteistöhallinta ja toimitilapalvelut

Finn-Medi 2, Biokatu 8, 5. krs

PL 272, 33101

33520 Tampere



Pirkanmaan hyvinvointialueen puolesta

Tampereella 18.1.2023,

Pirkanmaan hyvinvointialueen lausunto raitiotien hankesuunnitelmaa koskien:

Yleistä

Pirkanmaan hyvinvointialue kannattaa Tampereen raitiojärjestelmän laajentamista 19.12.2022 hankesuunnitelma-aineistossa esitettyihin laajenemissuuntiin. Seudun jatkuva kasvu ja asumisen ja sote-palveluiden tuotanto painottuu jatkossakin tiiviin kaupunkirakenteen alueelle. Toimiva, palveleva ja esteetön joukkoliikennejärjestelmä parantaa hyvinvointipalveluiden saavutettavuutta. Hyvinvointialueen tarjoamat palvelut muodostavat merkittävän osan ihmisten liikkumistarpeesta, ja siksi on tärkeää yhteensovittaa huolellisesti esitetty liikennejärjestelmän merkittävä uudistaminen hyvinvointipalveluiden tuotantoon ja palvelurakenteeseen.

Hyvinvointialue esittää seuraavat huomiot ja täydennystarpeet suunnitelma-aineistoon.

Suunnitelmat

TAYS-Linnainmaa -osuus

Arvo Ylpönkatu – Lääkärintien liittymän mitoituksessa (piir.nro 1.20/21978/1) tulee huomioida sairaalaliikenteen erityisvaatimukset koskien mm. huoltoliikennettä ja kiireellistä ambulanssilikennettä. Sekä Tays päivystystoiminnan että logistiikkakeskuksen on suunniteltu sijoittuvan tulevaisuudessa Lääkärintien varrelle.

Nykyisin Lääkärintien kiertoliittymä jonoutuu hetkellisesti ruuhka-aikoina, joten riski merkittävälle liikenteen ruuhkautumiselle on, kun huomioidaan kasvavat ajoneuvoliikenteen määrät kaikissa ajosuunnissa sekä saman aikaan liittymän heikentynyt välityskyky liikennevalo-ohjattuna. Suunnitelman mukaan myös Teiskontien ja Arvo Ylpönkadun liikennevalo-ohjatun liittymän kaistakapasiteettia vähennetään. Riskinä on, että sairaalakampuksen itäinen sisään tuloliittymä muodostaa merkittävän pullonkaulan alueelle. Raitiotieliikenteen ja muun ajoneuvoliikenteen yhteensovittamista tulee tarkentaa jatkosuunnittelussa, jotta välityskykyongelmat vältetään.

Suunnitelma tulee jatkossa yhteensovittaa Lääkärintien ja Niveltien liittymän parantamisen sekä olemassa olevan Tays kampus -raitiotiepysäkin liikennejärjestelyjen kanssa.

Puutteena suunnitelmissa tällä hetkellä on kokonaan puuttuva jalankulun yhteys Arvo Ylpön kadulta kampuksen raitiopysäkin suuntaan Lääkärintien eteläpuolella.

Pirkkala-keskusta -osuus

Merkittävin ongelma hyvinvointipalveluiden tarjonnan näkökulmasta ovat Hatanpäällä kauas palveluista sijoitetut raitiotiepysäkit. Lyhin kävelyetäisyys pysäkeiltä on suunnitelmissa noin 750-900 metriä sairaalan sisäänkäynneille. Hatanpään sairaalan saavutettavuus joukkoliikenteellä heikkenee merkittävästi raitiotien myötä, mikä on ristiriidassa hyvinvointialueen tavoitteen kanssa kehittää palveluiden saavutettavuutta.

Raitiotiehankkeen osana tuleekin varmistaa, että yhteydet pysäkeille tulevat olemaan mahdollisimman suoraviivaiset, esteettömät ja laadukkaat. Hatanpään alueen katu- ja puistoyhteyksiin tarvitaan merkittäviä parannuksia raitiojärjestelmän rakentamisen yhteydessä, jotta pysäkkien käyttö on houkuttelevaa ja helppoa myös huonommin liikkuvien väestöryhmien osalta.

Merkittävänä huolena on myös Hatanpään valtatie kaistakapasiteetin vähentämisestä johtuva liikenteen ruuhkautuminen Hatanpään alueella. Ruuhkautunut Hatanpään valtatie on ainoa alueen eri liikennemuotoja palveleva katu (huoltoliikenne, joukkoliikenne, henkilöautoliikenne), eikä sen liikenteellistä palvelutasoa voi romahduttaa, sillä liikennetarvetta ei voida korvata muulla tavoin.

Vaikutusten arvioinnit

Rakentamisen aikaiset vaikutukset. Rakentamisen aikaisissa vaikutuksissa ei ole esitetty rakentamisesta aiheutuvia haittoja väyläverkkoa käyttävälle liikenteelle. Erityisen huolellisesti tulee suunnitella, yhteensovittaa ja toteuttaa keskussairaalan välittömässä läheisyydessä tapahtuvat merkittävät liikenneverkon poikkeusjärjestelyt, jotta palveluiden saavutettavuus tai potilasturvallisuus ei heikkene poikkeusjärjestelyjen aikana.

Rakentamisen aikaisissa järjestelyissä tulee huomioida muut käynnissä olevat työmaat ja yhteensovitus niiden kanssa. Keskussairaalan alueella on suunniteltu sairaalainfrastruktuurin merkittävän uudisrakentamisen jatkuvan 2030-luvulle asti.

Matka-aika. Uuden raitiotien kilpailukyisen matka-ajan kriteerit on esitetty aineistossa, mutta aineistosta ei selviä missä tai kuinka monelle käyttäjälle ehto toteutuu. Matka-ajan muutokset hankkeen myötä tai vertailu eri kulkumuotojen välillä puuttuvat aineistosta.

Liityntäpysäköinti. Liityntäpysäköinnin paikkoja ei ole suunnitelmissa esitetty lainkaan Pirkkalan rataosalla, mikä on selkeä puute Läntisen kehätien kautta kulkevaa tuhansien autojen päivittäistä työmatkaliikennettä ajatellen. Mikäli raitiotien käyttäjiksi halutaan houkutella aidosti keskustaan suuntautuvaa autoliikennettä, tulee kunnolliset liityntäpysäköintialueet osoittaa hyvin saavutettaviin kohtiin pääväyläverkon läheisyyteen kaikkien ratahaarojen varsille. Hervannan jo toteutetusta raitiotiestä jätettiin liityntäpysäköintipaikkojen tarjonta aiemmin pois, eikä samaa virhettä tule toistaa uusien raitiotiesuuntien osalta. Raitiotien vaikutus jää paikalliseksi ilman kunnollisia liityntäpysäköintimahdollisuuksia, joiden avulla raitiotien vaikutus voidaan heijastaa merkittävästi laajemmalle alueelle.

Linnainmaan liityntäpysäköintialueen sijainti on verkollisesti hyvä, kunhan sen hyvästä käytettävyydestä ja sitä kautta houkuttelevuudesta huolehditaan jatkosuunnittelussa. Linnainmaan liityntäpysäköintialueen mitoituksessa tulee myös huomioida Kaupin kampuksen pysäköintiolosuhteet, mikä voi tarkoittaa merkittävää lisäkysyntää liityntäpysäköintiin Linnainmaalle.

Henkilöauto- ja tavaraliikenteen toimivuus. Hankesuunnitelma-aineistossa ei ole esitetty lainkaan katukohtaisia ennusteliikennemääriä raitiotien ja siihen liittyvän maankäytön toteutumisen jälkeen. Tämä hankaloittaa katuverkon toimivuutta koskevien tulosten analysointia.

Sairaalapalveluiden tarjonnan näkökulmasta liikenteellisen toimivuuden suhteen kriittiset alueet ovat Teiskontie, Arvo Ylpönkatu ja Hatanpään valtatie. Erityisesti Teiskontien ja Arvo Ylpönkadun liittymien toimivuus tulee turvata, jotta yliopistosairaalan sairaalapalveluiden saavutettavuus ja mm. kiireellisen ambulanssiliikenteen toimivuus voidaan jatkossakin varmistaa. Tays keskussairaalan uudistusohjelman osana tavoitteena on toteuttaa uudet Acutan päivystystoiminnot kampuksen eteläreunaan Lääkärintien varteen, ja tämä tuo lisää kiireellistä ambulanssi- ja asiakasliikennettä Arvo Ylpönkadulle sekä Lääkärintielle. Samoin uusi TAYS logistiikkakeskus lisää huoltoliikenteen määrää Lääkärintielle. Uusien toteutettavien katuliittymien palvelutaso keskussairaalan keskeisillä ajoväylillä tulee olla vähintään tyydyttävä myös ennustettuina ruuhka-aikoina.

Tehdyn vaikutustenarvioinnin mukaan tarkasteltu vaihtoehto Ve1 lisää merkittävästi Teiskontien liikennemäärää suhteessa Ve 0+:aan. Tämä siitä huolimatta, että alueen

kaistakapasiteettia ei ole muutettu. Teiskontien ruuhkautuminen siis pahenee suhteessa nykytilaan, ja edelleen heikentää pääväylän välityskykyä ja alueen palveluiden saavutettavuutta. Raitiotien vaikutukset liikennejärjestelmään tulee huomioida koko keskeiseltä vaikutusalueelta, ei vain suorat vaikutukset rakennettaviin katuihin.

Hatanpään valtatie keskeisissä liittymissä on vaikutusarvioinnissa esitetty huono liikenteellinen palvelutaso useisiin liittymiin. Osasta Hatanpään pääkatuverkon keskeisiä liittymiä laskennallista palvelutasoa ei ole esitetty aineistossa lainkaan. Pääkatujen liikenteellistä palvelutasoa tulee parantaa suunnitelmaratkaisun mm. Hatanpään alueen saavutettavuutta ajatellen.

Vaikutukset jalankulun olosuhteisiin ja verkkoon. Vaikutusten arviointi puuttuu aineistosta kokonaan. Esitetyn aineiston perusteella ei pysty toteamaan, sisältyvätkö esimerkiksi suunnitelmakartoissa esitetyt alikukuratkaisut Teiskontiellä raitiotiehankeeseen vai eivät. Viitekuvat ratkaisusta on esitetty suunnitelmakartoissa, mutta uusien yhteyksien vaikutuksia ei ole todettu tai kirjattu aineistoon. Uudet alikulut ovat erittäin tärkeitä yhteyksiä kytkemään nykyinen, valtaosin Teiskontien toisella puolen sijaitseva maankäyttö (asukkaat) paremmin raitiotiejärjestelmään.

Erittäin tärkeää on saada toteutettua nykyisen Tays kampuksen raitiotiepysäkillä johtava uusi alikulku alueelle. Alikulku kehittää merkittävästi jalankulun ja pyöräliikenteen saavutettavuutta raitiotiepysäkillä sekä koko kampukselle (sairaala, työpaikat, koulut) Teiskontien eteläpuoliselta pääpyörätieltä, pysäkeiltä ja asuinalueilta.

Liityntälinjasto. Suunnitelma-aineistossa ei ole esitetty tietoja raitiotieliikenteen kanssa toimivasta bussiliikenteen verkosta ja sen palvelutasosta. Liityntälinjaston toteutus lopulta määrittää koko joukkoliikennejärjestelmän palvelutason. Hyvinvointialueen hallinnoimilla alueilla uuden raitiotielinjan varrella on todennäköisiä tarpeita täydentää palveluiden saavutettavuutta liityntäliikenteen tai erillisen bussiliikenteen avulla. Keskussairaalan alueella tulee huomioida, että raitiotien syöttöliikenteelle ei ole jatkossa tilaa nyky muodossaan Tays kampuksen pysäkkialueella.

Hatanpään sairaala-alueen saavutettavuutta tulee raitiotien toteutuksen yhteydessä parantaa erillisellä syöttöliikenteellä, jotta hyvinvointipalveluiden vähintään tyydyttävä saavutettavuus joukkoliikenteelle voidaan tulevaisuudessakin turvata. Hatanpään sairaalan saavutettavuus joukkoliikenteellä heikkenee vaihtojen määrän kasvun myötä. Lisäksi Hatanpään suunnalla bussiliikenteen palvelutaso jää erittäin heikoksi Hatanpään valtatie korkean liikenteellisen kuormituksen takia. Heikko joukkoliikenteen palvelutaso alueella taas lisää henkilöautoliikenteen kysyntää, mikä vaikeuttaa tilannetta entisestään.

Vaikutusten arvioinnin yhteenvedossa todetaan hankkeen negatiivinen vaikutus henkilöauto- ja tavaraliikenteeseen Tampereella. Vaikutus henkilöautoliikenteeseen ja tavaraliikenteeseen tulee olla vähintään neutraali, mutta mieluummin positiivinen keskeisten terveystieteiden lähivaikutusalueella (Tays keskussairaalan alue ja Hatanpään sairaala-alue). Suunnittelulla on mahdollista saavuttaa sekä kehittynyt joukkoliikenteen palvelutaso että vähintään nykytasolla pysyvä autoliikenteen palvelutaso samanaikaisesti. Olosuhteiden vertailu nykytasoon verrattuna puuttuu

vaikutustenarvioinnin aineistosta ja tosiasiallista kehityksen suuntaa ei täten pysty arvioimaan.

Jatkosuunnittelu

Raitiotien toteutuksen yhteensovitus olemassa olevaan rakentamiseen tulee tehdä erityisellä huolellisuudella herkkien yhteiskunnallisten palveluiden läheisyydessä. Rakentamisen vaikutusalue tulee huomioida kokonaisuudessaan, ja johtuvat tilapäiset haitat tulee huomioida ja kompensoida osana raitiotiehanketta.

Pirkanmaan hyvinvointialue edellyttää aktiivista suunnittelu yhteistyötä ja -koordinointia raitiotiehankkeelta sairaalakiinteistöjen välittömässä läheisyydessä. Suunnittelu yhteistyötä tarvitaan ennen toteutussuunnitteluvaihetta, jotta aito vaikutusmahdollisuus suunnitelmiin on olemassa. Koordinointitarvetta korostaa merkittävä lisä- ja uudisrakentaminen, mitä hyvinvointialueella on tavoitteena toteuttaa samanaikaisesti raitiotiejärjestelmän tavoitteellisen laajentamisen kanssa.

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto
Pirkanmaan Yrittäjät ry

RAITIOTIEN LAAJENNUS EI SAA AIHEUTTAA HÄIRIÖTÄ TYÖMATKALIIKENTEELLE, TAVARAKULJETUKSELLE TAI TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUKSELLE

Pirkkala-Linnainmaa-raiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022-18.1.2023.

Kaikissa hankkeen vaiheissa tulee huomioida sujuvat liikenneyhteydet, liityntäpysäköinnit sekä yritysten toimintaedellytykset sekä saavutettavuus.

Merkittävä osa Tampereelle kohdistuvasta asiointi- ja työssäkäyntiliikenteestä tulee Tampereelle etelän ja Pirkkalan suunnasta. Joukkoliikenteen ja yksityisautojen lisäksi tämä on merkityksellistä myös yrittäjiä koskevalle raskaalle logistiikkaliikenteelle.

Raitiotien laajentamista eteenpäin vietäessä täytyy muistaa merkittävästi toimintaansa kehittävän Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen käyttäjät sekä alueen työpaikoille kulkeva liikenne. Erityisenä huomionkohteena on Ilmailunkatu, jota käyttää messu- ja urheilukeskuksen asiakkaiden lisäksi työpaikoille suuntautuva liikenne.

Kaikissa suunnitelman vaihtoehtoissa tulee toteuttaa erittäin laadukas kevyenliikenteen yhteys Tampereen messu- ja urheilukeskukseen. Yhteyden tulee palvella myös rakentamisen aikana.

Hankesuunnitelmassa tulee huomioida Tampereen messukeskusta ympäröivä tieliikenne. Tampereen Messu- ja Urheilukeskus on Suomen suurimpia messukeskuksia ja siellä käy vuosittain lähes miljoona kävijää. Pirkanmaan Yrittäjille on tärkeää, että raitiotien rakentaminen ei tuo lisähaittaa vasta elpymisvaiheessa olevalle tapahtuma- ja harrastusoiminnalle.

MITÄ YHTEISTYÖMAHDOLLISUUKSIA NÄETTE OMALTA OSALTANNE PIRKKALA-LINNAINMAA - RAIOTIEN JATKOSUUNNITTELUUN LIITTYEN

Pirkanmaan Yrittäjät saavuttaa tehokkaasti alueen pienet ja keskisuuret yritykset. Hankkeen aikana tulee ehdottomasti tehdä yrityksille suunnattua viestintää kiinteistön omistajille suunnatun viestinnän rinnalla. Olemme valmiita auttamaan viestinnässä.

Raitiotievaiheen ensimmäistä osaa rakentaessa perustettiin rakentamisen vaikutusten seurantaryhmä. Kannatamme rakentamisen vaikutuksen seurantaryhmän perustamista ja ilmoitamme samalla halukkuutemme osallistua ryhmän toimintaan.

Toteutussuunnittelun ja rakentamisen eri vaiheissa kaikkein tärkeintä on jatkuva vuoropuhelu paikallisten yrittäjien ja yrittäjäjärjestön kanssa.

Tampereella 18.1.2023

2/2023

Lausunto Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä on pyytänyt Pirkanmaan liitolta lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista. Lausunnot on pyydetty toimittamaan 18.1.2023 mennessä.

Hankesuunnitelmavaiheessa syvennetään yleissuunnitelmavaiheen suunnitelmia, laaditaan raitiotiesuunnitelmat alustavan katusuunnitelman tarkkuudella ja toteutetaan hankearviointi. Hankesuunnitelman perusteella päätetään toteutussuunnitteluun ryhtymisestä.

Päätös

a) mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista?

Alustavat katusuunnitelmaluonnokset ovat selkeitä ja kattavia. Epävarmat yksityiskohdat esimerkiksi tilavarauksissa, tiettyjen liittymien järjestelyissä ja muissa myöhemmin ratkaistavissa yksityiskohdissa on merkitty selkeästi, osoittaen jatkosuunnittelun kannalta keskeisimmät kohteet.

b) mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

Hankesuunnitelman vaikutusarviointi käsittelee kattavasti kaikkiaan kuutta teemaa, ja seitsemättä eli taloudellisia vaikutuksia käsitellään hankearvioinnin yhteydessä alkuvuonna 2023. Vaikutusarvioinnit tunnistavat raitiotien myötä mahdollistuvan merkittävän yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja väestönkasvun, raitiotien imagollisen merkityksen sekä erilaiset sosiaaliset, ekologiset ja kulttuuriset vaikutukset.

Vaikutusten arvioinnissa pieneen rooliin, lähinnä mainintojen tasolle, jäävät arviolta neljä vuotta kestävän rakentamisen aikana ilmenevät haittavaikutukset asukkaille, yrityksille ja liikenteen sujuvuudelle. Tämä teema on kuitenkin yhteenvetotaulukossa tunnistettu merkittävimmin haitalliseksi vaikutukseksi, mutta



haittavaikutukset tarkemmin ja niiden minimointi jäävät pääosin käsittelemättä. Näitä vaikutuksia olisi syytä tuoda kattavammin osana vaikutusten arviointia.

c) evästyksen Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun?

Raitiotien jatkosuunnittelussa on pyrittävä minimoimaan hankesuunnitelmassa tunnistetut ongelmakohdat. Eräänä selkeimmistä korostuu Hatanpään valtatie ruuhkautuminen ja tiettyjen risteysten huono tai välttävä palvelutaso. Vaikka tien liikennemäärien arvioidaankin raitiotien myötä vähenevän, on tiellä tulevaisuudessakin tärkeä rooli Tampereen keskustan eteläpuolisen liikenteen välittäjänä. Lisäksi samalla väylällä on seudullinen pyöräilyn pääreitti. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rajallinen katutila hyödynnetään liikenteen kokonaissujuvuuden kannalta mahdollisimman hyvin.

Linnainmaan Heikkilänkadun liityntäpysäköinnin mitoitus (250 parkkipaikkaa) on hyvä ja perusteltu, ja se mahdollistaa sujuvat matkaketjut kaukaakin Oriveden (vt 9) ja Kangasalan (vt 12) suunnista. Pirkkalan suunnassa liityntäpysäköinti painottuu erityisesti pyöriin, mikä on kaupunkirakenteen puolesta perusteltua. Myös Pirkkalan päässä on erityisesti Partolan kohdalla syytä varautua ja tarkastella mahdollisuuksia laajamittaisemmalle autojen liityntäpysäköinnille. Alueelle kohdistuu tulevaisuudessakin merkittävän paljon autolla asiointia, minkä lisäksi sijainti ohikulkutien läheisyydessä mahdollistaisi sujuvat pidemmätkin matkaketjut. Nykyisen Partolan Prisman edustalla on myös varmistettava, että suunniteltu raitiotiepysäkki ja alueen muu liikenne toimivat luontevasti yhdessä.

Myös hankesuunnitelmassa jo tunnistettu Alasjärven sillan maisemallinen ja kaupunkikuvallinen vaikutus vaatii panostusta jatkosuunnittelussa. Tällä alueella tunnistettuja luontoarvoja korostaa myös Pirkanmaan maakuntakaavan viheryhteysmerkintä. Pirkkalan puolella maakuntakaavamerkinnöistä on jatkosuunnittelussa huomioitava Suupan kohdan viheryhteys Vähäjärvestä Pyhäjärveen sekä virkistysalueet ja merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt.

Lisäksi Pirkanmaan liitto haluaa kiinnittää huomiota Rautaharkko-Lakalaivan tulevaan kehitykseen. Alue on tunnistettu uutena alakeskuksena maakuntakaavassa. Tämä on syytä ottaa huomioon kokonaisuutta suunniteltaessa.

d) mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Suunnittelujohtaja

17.01.2023

Sivu 3 (3)

Pirkanmaan liitto tukee raitiotien jatkosuunnittelua ja haluaa olla aktiivisesti mukana raitiotien laajentamisessa seudulliseksi painottaen sen roolia osana maakunnallista liikennejärjestelmää.

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto

Pirkkalan Yrittäjät

18.1.2023

Yhteenveto

- Rakentamisaikaiset haitat tulisi arvioida suunnittelussa tarkasti – riskinä on, että ainakin pienet yritykset saattavat joutua lopettamaan jopa toimintansa rakentamisen aikana ratikkareitin varrelta
- Erityisesti Partolan alueella riskinä on isojen markettien parkkipaikkojen häviäminen raitiotien alle
 - Partolassa paljon myös muilta paikkakunnilta asiakkaita autolla
- Pitkällä tähtäimellä (10 vuoden kuluttua) hanke edistää Pirkkalan vetovoimaa
- Suunnittelussa tulisi huomioida yhteys myös lentokentälle saakka
- Lähtökohtana tulisi olla, että ratikka suunnitellaan vähintään Suupalle saakka



Pirkkala, 18.1.2023

Pirkkala-Seuran lausunto Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelmasta

Pirkkala-Seura kiittää lausuntopyynnöstä ja ehdottaa toteutusvaiheessa yhteistyötä raitiovaunulinjan pysäkkejä nimettäessä ja rakennettaessa. Pirkkala-Seura toivoo, että pysäkkien nimissä ja ulkoasussa huomioidaan paikallinen historia ja kulttuuriperintö. Seura olisi mielellään mukana ideoimassa paikallisesti omaleimaisia pysäkkejä, jotka kertoisivat Tampereen suunnasta Pirkkalaan saapuville rajan ylitymisestä.

Suunnitelmassa mainitaan kulttuurihistoriallisesti arvokkaat alueet, mutta ei tarkemmin kuvata sitä, miten raitiotie tulisi näihin vaikuttamaan. Suunnitelmaa voisikin tarkentaa tältä osin ja laatia muutaman havainnekuvan esimerkiksi pysäkkien ja uusien viherrakenteiden istumisesta nykyiseen maisemaan. On oletettavaa, että vaikutus on myös positiivinen, etenkin jos kiskot kulkevat nurmen ja puiden reunustamaa väylää pitkin.

Pirkkala-Seuran hallitus

Lausunto Linnainmaan raitiotien suunnitelmista

Kiitokset lausuntopyynnöstä koskien Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman katusuunnitelmia ja vaikutusarviointia. Tämä lausunto koskee Linnainmaan ratahaaraa, jossa Pirkanmaan Osuuskaupalla on suunnitellun raitiotielinjan vieressä Prisma-hypermarket.



Nykytilanne ilmakuvassa. Tärkeä ulosajoreitti korostettu nuolin.

Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista?

Esitetty katusuunnitelmaluonnos esittää, että Prismalle tärkeä ulosajoreitti Heikkilänkadulle suljetaan. Yllä olevassa kuvassa on esitetty ajoreitti, joka kulkee sillan ali liittyen suuntaisliittymänä Heikkilänkadulle. Tämä reitti ei ole ainoa ulosajomahdollisuus, mutta se on kokonaisuuden kannalta kriittinen ja sujuvoittaa kiinteistön liikennettä merkittävästi. Parkkihallista on ulosajoramppi rakennuksen taakse, jota ko. reitti palvelee. Muutenkin reittinä se on Heikkilänkatua länteen päin lähteville ylivoimaisen sujuva, koska se ohittaa kaksi valoristeyttä. Poistettavaksi aiottu reitti sujuvoittaa myös koko alueen liikennöintiä vähentämällä liikennettä mm. Heikkiläntien ja Aitolahdentien risteyksestä. Jatkossa, mikäli ajokaistojen määriä vielä vähennetään, vaikutus korostuu entisestään.

Ajokaistojen määrä ollaan vähentämässä alueen vilkkaimmalla risteysalueella yhteen per suunta. Vaikka kiertoliittymä onkin välityskyvyltään hyvä ratkaisu, herää epäily, onko ratkaisun toimivuus riittävä vai aiheutuuko tästä tiettyjen suuntien runsasta jonnoutumista? Tälläkin hetkellä risteyksessä on ns. vapaita oikealle kääntyvien kaistoja. Liikenneympyrän yhteyteen tulisi tutkia niiden käyttö myös jatkossa.

Terminaalialueen kohdalta Mäentakusenkatu on suunniteltu vain joukkoliikenteelle. Tämä tulee lisäämään huomattavasti liikennettä kerrostaloalueen läpi Hannulankatua ja Lahtomäenkatua pitkin. Onko tämä huomioitu suunnitelmissa ja turvallisuustarkasteiluissa?

Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

Vaikutusarvioinnissa ei ole huomioitu suunnitellun raitiotielinjauksen vaikutuksia yritysten liiketoiminnalle kuin erittäin yleistäen muutamissa kommentteissa. Nyt esillä olevien ratahaarojen vaikutuksia arvioitaessa ollaan hyvin erilaisessa tilanteessa kuin Tampereen keskustassa. Raitiotie kulkisi Linnainmaalla automarket-alueen läpi. Vaikutukset autoliikenteelle tulee tutkia alueella huolellisesti, jotta edellytykset sujuvalle asiointille säilyvät kaikilla kulkumuodoilla. Erityisesti rakennusaikaiseen liikenteen sujuvuuteen tulisi kiinnittää huomiota.

Evästyksset Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun?

Linnainmaan Prisman ulosajoreitti suuntaisliittymänä Heikkilänskadulle tulee säilyttää nykyisellään. Se sujuvoittaa koko alueen liikennöintiä huomattavasti.

Suunnitteluratkaisun välityskykyä tulee arvioida tarkasti ja ratkaisussa on huomioitava autoliikenteen sujuminen. Oikealle kääntyvien vapaat kaistat Heikkilänskadulle ja Aitolahdentielle etelän suuntaan tulisi pyrkiä säilyttämään kiertoliittymän yhteydessä. Alueen liiketoiminnot ovat riippuvaisia autoilevista asiakkaista, eikä raitiotiellä liikkuva asiakas kaska voi sen vähenemistä korvata, mikäli asiointi alueella vaikeutuu.

Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Toivomme näkemystemme huomioimista ja yhteistyötä liikenteen suunnittelussa huomioiden sujuva asiointi alueella kaikilla kulkumuodoilla.

Tampereella 17.1.2023
Pirkanmaan Osuuskauppa

Lausunto Pirkkalan raitiotien suunnitelmista

Kiitokset lausuntopyynnöstä koskien Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman katusuunnitelmia ja vaikutusarviointia. Tämä lausunto koskee Pirkkalan ratahaaraa, jossa Pirkanmaan Osuuskaupalla on Partolan alueella Prisma-hypermarket, jonka paikoitusalueen läpi raitiotietä on suunniteltu.

Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista?

Raitiotie- ja katusuunnitelmassa ei ole tutkittu eikä selvitetty kaavoituksen merkittäviä vaikutuksia alueen nykyiseen elinkeinotoimintaan. Linjaus perustuu ainoastaan Partolan osayleiskaavan luonnoksessa esitettyyn visioon alueen pitkän ajan tulevaisuudesta. Mikäli raitiotie toteutetaan esillä olevien suunnitelmien ja esitetyn aikataulun mukaisena, nykyinen toiminta joutuu väistymään useista rakennuksista. Partolan pohjoispään kaupallinen alue autioituu ja muuttuu vuosien ajaksi pelkäksi raitiotieterminaaliksi.

Yleiskaavan visio edellyttää erittäin runsasta asuinrakentamista, jonka toteuttaminen kestää parhaimmassakin markkinatilanteessa vuosia kaavamuutoksineen ja rakentamisaikoinen. Huonoimmassa tapauksessa taas taloudellinen taantuma voi hidastaa asuntomarkkinaa siten, että uudistuminen voi kestää pitkälti toistakymmentä vuotta.



Yllä olevaan ilmakuvaan on hahmoteltu alue, joka jäisi katusuunnitelman mukaisesti pois paikoitusaluekäytöstä, ja jolla autoilla liikennöinti ei olisi mahdollista. Lastausliikenteen reitti merkitty sinisillä nuolilla.

Raitiotielinjaus luonnoksessa esitetystä muodosta tulisi johtamaan vähittäiskaupan suuryksikön välttämättömän kulkuyhteyden katkeamiseen kaupaa palvelevalla paikoitusalueella. Aivan rakennuksen edestä tulisi kulkemaan kaksi kiskoparia, joiden

ylittäminen ostoskärryillä ei ole mahdollista. Prisman käytöstä poistuisi kokonaan noin 130 tärkeintä ja ylivoimaisesti eniten käytettyä pysäköintipaikkaa. Jäljelle jääville auto-paikoille tulisi etäisyyttä 40 – 120 m eikä niille edes pääsisi ostoskärryillä. Prisman liikevaihto perustuu suuriin kertaostoksiin, joita ei määrän ja painon vuoksi ole mahdollista kuljettaa kotiin ilman autoa, ja ne on pystyttävä kuljettamaan auton luo ostoskärryillä. Jotta asia ei jää epäselväksi, niin todettakoon, ettei Prisman käyttöön jäisi yhtään tärkeimmän asiakaskunnan näkökulmasta käyttökelpoista autopaikkaa! Jos vaihtoehtona on samalla alueella toimivat päivittäistavarakaupat, joiden pysäköinti on hoidettu toimivasti ja riittävällä paikkamäärällä, asiakas varmasti valitsee toimivalla saavutettavuudella olevan vaihtoehdon. Raitiotiesuunnitelma tarkoittaa yksiselitteisesti, että Prismalle ei ole minkäänlaisia toimintaedellytyksiä esitetyn ratkaisun puitteissa.

Lausuntopyyntömateriaalissa edellä kuvattu haitta on siivutettu yhdellä huomiolla, jossa sinänsä todetaan toimintaedellytys oikein, mutta itse haitta kuitataan ”jos”-lauseella ilman minkäänlaista analyysiä suunnitelmien aiheuttamasta toiminnan edellytysten romuttamisesta: *”Yksittäisissä kohteissa raitiotien koetaan heikentävän saavutettavuutta erityisesti, jos autosaavutettavuus ja pysäköintiolosuhteet heikkenevät. Mm. hypermarketin ja muiden suurmyymälöiden toimintaedellytyksenä on hyvä autosaavutettavuus ja toimiva autopaikoitus, joten jos näissä tapahtuu heikennystä, asiakasmäärän ja liikevaihdon odotetaan laskevan, vaikkakin raitiotie voi tuoda myös uusia asiakkaita.”*

Liikenteeseen liittyvänä, yhtä lailla oleellisena asiana, hypermarketin huoltoliikenteen toimivuutta ei ole huomioitu millään tavalla suunnitelmissa. Prisman huoltoliikenteen ajo-reitti toimii tällä hetkellä (ja on ainoastaan mahdollista järjestää) yksisuuntaisena ajona rakennuksen ympäri myötäpäivään. Raitiotie katkaisisi tämän yhteyden. Huoltopihan alue on niin pieni, ettei siellä ole mahdollista kääntää tavarantoimittajien kalustona toimivia rekkoja.

Katusuunnitelma on ulotettu myös polttonesteen jakelupisteelle. Pirkanmaan Osuuskauppa on rakentanut ABC-jakelupisteen vuonna 2020. Suunnitelman toteuttaminen romuttaisi myös tämän erittäin tuoreen investoinnin.

Samana kiinteistön alueella toimii lisäksi ABC-autopesuhalli, joka on rakennettu 2018. Katusuunnitelma ei ulotu sen alueelle, mutta Prisman poistuminen ja autoliikenteen edellytysten merkittävä heikkeneminen alueella vaikuttaisi väistämättä myös sen osalta liikevaihtoon.

Prisma Pirkkala on avattu joulukuussa 2020. Tuolloin Osuuskauppa ja kiinteistön omistaja Varma investoivat yhteensä luokkaa 15 miljoonaa euroa kiinteistön ja kaupan uudistamiseen sekä laajentamiseen. Rakennus on uudistettu nykyaikaiseksi ja sillä on elinkaarta vielä kymmeniä vuosia. Ei ole millään lailla kestäväällä pohjalla, että rakennuksen toimintojen edellytykset romutetaan ja rakennuksen kohtaloksi tulisi ennenaikainen tyhjeneminen ja purkaminen. Sama koskee naapurirakennusta, joka on Rustan käytössä, ja jonka yli raitiotielinja jopa osittain kulkee.

Raitiotien rakentamisen kustannuksissa tulee huomioida Pirkanmaan Osuuskaupalle liiketoiminnan estymisestä aiheutuvan erittäin merkittävän haitan korvaaminen.

Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

Kuten yllä on tuotu esiin vaikutusarvioinnissa ei ole huomioitu suunnitellun raitiotielinjakuksen vaikutuksia yritysten liiketoiminnalle kuin erittäin yleistäen muutamissa kommentteissa. Kyseisten ratahaarojen vaikutuksia arvioitaessa ollaan hyvin erilaisessa tilanteessa kuin Tampereen keskustassa. Raitiotie kulkisi Partolassa automarket-alueen läpi. Erityiskohteena on vielä Prisman ja Rustan kiinteistöt, joissa raitiotie kulkee olemassa olevien suurten liikerakennusten parkkipaikkojen ja jopa osin rakennusten yli.

Arvioinnissa tulisi tuoda esiin liiketoimintojen edellytysten loppuminen ja yritysten lopettamisnäkömää sekä sen aiheuttamat kustannusvaikutukset raitiotien rakentamiselle. Pitkäaikaisesti vuokrattujen hyväkuntoisten suurten liikerakennusten kohdalla puhutaan kymmenien miljoonien eurojen arvoisen omaisuuden romuttamisesta.

Eri reittivaihtoehtojen arvioinnissa ei varmastikaan ole huomioitu kustannuksia, jotka aiheutuvat olemassa olevien alueiden ja rakennusten lunastamisesta ja purkamisesta. Kokonaisedullisin ja toimivuudeltaan paras vaihtoehto Partolan kohdalla on jäljempänä kuvattu Nuolialantieltä suoraan Naistenmatkantielle jatkuva linja. Tätä puoltavat myös raitioliikenteen nopeus ja sujuvuus kuin myös turvallisuustekijät. Tampereen raitioliikenteen linjausten toteutuksessa kipupisteiksi ja turvallisuuden kannalta kriittisimmiksi ovat osoittautuneet linjaukset, joissa kiskot ylittävät muulle liikenteelle osoitettuja kulkuteitä.

Evästyksset Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun?

Jatkosuunnittelussa tulee turvata Partolan pohjoispään tämänhetkisen elinkeinoelämän toimintaedellytykset. Partolan pohjoispään kaupallisen elinvoiman turvaamisen ja nykyisten yritysten toimintaedellytysten vuoksi esitämme, että raitiotien linjaus muutetaan kulkemaan Nuolialantieltä suoraan Naistenmatkantielle. Tämä voidaan toteuttaa väistämällä teiden risteysalue pohjoispuolitse ilman, että tuodaan raitiotie kahteen kertaan jo valmiiksi ruuhkaisen Naistenmatkantielle yli. Ratkaisu mahdollistaisi nykyisten toimintojen jatkumisen ja alueen kehittämisen pitkäjänteisesti.

Partolan alueen vetovoima ja menestys perustuvat sijaintiin luontaisten kulkureittien varrella, jolloin ilman ylimääräisiä ajoja kauppa-asiointi on helppo suorittaa ja yhdistää esimerkiksi työmatkaan. Tämä tarkoittaa, että alue on profiloitunut selkeästi automarket-alueena, ja alueen yritysten liikevaihto perustuu erittäin voimakkaasti autoileviin asiakkaisiin. Esitetyt suunnitelmat kaventavat liikennemahdollisuuksia merkittävästi alueen pohjoisosassa. Liiketoimintojen poistuessa asiointi ja liikennepaine siirtyvät alueen eteläosaan, jonka liikenneverkko on jo nyt vilkkaana aikoina hyvinkin ruuhkainen. Näemme ainoana toimivana mahdollisuutena raitiotien linjauksen siirron edellä kuvatulla tavalla.

Yritysvaikutusten arviointi suunnittelussa tulee tehdä huomattavasti tarkemmalla tasolla, kuin mitä tähän asti on esitetty.

Jatkosuunnittelussa ja kustannusten määrittelyssä tulisi paremmin arvioida suunnitellun reittivaihtoehdon ja maa-alueiden lunastamisen sekä oikeudenhaltijoille aiheutuvien vahinkojen laajuus ja kustannus. Näkemysmme mukaan tällä tulee olemaan merkittävä vaikutus koko raitiotiehaaran kustannuksiin.

Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Toivomme näkemystemme huomioimista suunnittelussa ja olemme valmiit käymään keskustelua toimivimpien ratkaisujen löytämiseksi.

Tampereella 17.1.2023
Pirkanmaan Osuuskauppa

18.1.2023

Pirkkala-Linnainmaan -raitiotien hankesuunnitelman
ohjausryhmä

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta

Poliisilaitos pitää suunnitelmaa kannatettavana eikä sillä ole huomauttamista lausuntopyynnön liitteenä olevasta aineistosta.

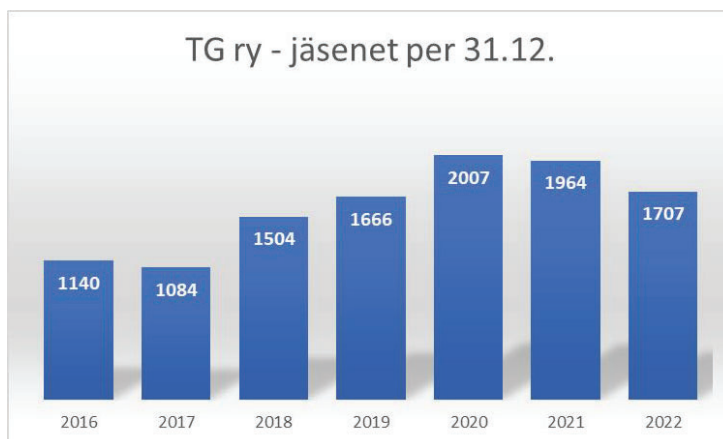
Suunnitelmien tarkentuessa poliisilaitos on valmis lausumaan näkemyksensä mm. liikenneturvallisuuden kannalta.

Tammer-Golf ry:n lausunto Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta (päivitetty 18.1.2023)

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä on pyytänyt sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022 – 18.1.2023. Tammer-Golf ry lausuu seuraavaa:

1. Tammer-Golf - historia ja nykytoiminnan kuvaus

- seuran ja kentän synty
 - Tammer-Golf ry on perustettu 1965 ollen Suomen 11. vanhin golfseura
 - Kenttä on avattu 9-reikäisenä 1969 ja laajennettuna 18-reikäiseksi 1987.
 - Seuran investoinnit kenttään ovat olleet vuosien varrella yli 10 miljoonaa euroa.
- nykytilanne
 - Seuran jäsenkehitys on kuvattu oheisessa kaaviossa. Tämänhetkinen jäsenmäärä on 1 707. Koronan aiheuttama jäsenmäärän lisäys näkyy selvästi sekä se, että TG ry otti 2021–2022 käyttöön liittymismaksun rajoittaakseen jäsenmäärän kasvua yli 2000 jäsenen.
 - Koska kenttämme säilymiselle Ruotulassa on ollut epävarmuutta, se on osaltaan jo todennäköisesti vaikuttanut jäsenkehitykseen 2021–2022.
 - Vuoden 2023 osalta olemme poistaneet liittymismaksun.



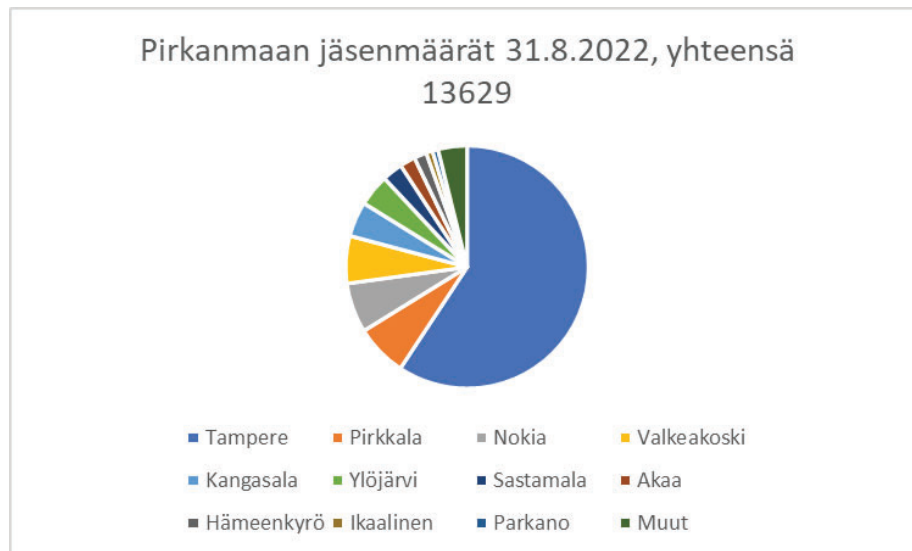
- Pelaajamäärät Ruotulassa kierrosmäärin mitattuna ovat yllä olevassa kaaviossa. Vuoden 2022 lukua selittää koronan vaikutusten lisäksi myös myöhäinen kevät sekä viime talven vaikutuksista johtuen kentän aiempia vuosia heikompi kunto.



- Seuran talous
 - Vuosivuokra maksamme kaupungille n. 64 000 €
 - Seuran jäsenmaksutulot ovat n. 180 000 €. Liittymismaksua ei peritä vuonna 2023.
 - Seuran talous rakentuu pitkälti pelioikeusmaksujen ja muun liiketoiminnan varaan, jonka vuoksi mm. kentän pelattavuuden ennustamiselle tulevina vuosina on erityisen suuri merkitys.
 - Seura on voittoa tavoittelematon ja käyttää mahdollisen taloudellisen ylijäämän nykyisten toimintojen ylläpitoon ja kehittämiseen.

○ **golf Tampereen alueella**

- Golfin pelaajia oli Golfliiton virallisessa jäsentarkistuksessa 31.8.2022 Tampereella 8 079 (n. 60 % kokonaisuudesta) ja Pirkanmaalla yli 13 000. Ohessa on tilanne kunnittain:



- Edellisestä johdettu tarve on pitää golfin pelimahdollisuudet vähintäänkin ennallaan, ellei jopa lisätä kenttiä. Suhteutettuna Suomen keskiarvoihin Pirkanmaalla ja juuri Tampereella tulisi olla 2–3 täysimittaista kenttää enemmän nykytilaan verrattuna.

○ **Tammer-Golfin arvot, missio, visio ja päämäärät**

- Arvot: Yhteisöllisyys, Asiakslähtöisyys, Vastuullisuus, Perinteet, Kehittyminen
- Missio: Tammer-Golf yhdistää eri sukupuolet ja ikäpolvet yhteiseen terveelliseen liikuntaan luonnossa
- Visio: Vetovoimainen, viihtyisä ja yhteisöllinen golfkenttä
- Strategiset painopistealueet:
 - Kentän laadun parantaminen (*koskee tässä vaiheessa siis nykykenttää Ruotulassa*)
 - Johtamisjärjestelmä ja esimiestyö
 - Palvelut / asiakaskokemus
 - Jatkuvuus / talous
 - Uusi kenttä (*Nurmi-Sorila*)
 - Viestintä

2. Ruotulan kenttä

- a. Alueen asettamat rajoitteet laadukkaalle golfkentälle
 - i. Alueen maaperä on osin vanhaa suota ja kenttä on aikoinaan perustettu lähes "luomuna" eli väylät ovat saven ja mullan sekoitusta. Tämä aiheuttaa runsaasti haasteita kentän laadukkaalle ylläpidolle eikä sen kehittäminen nykytilasta ole enää taloudellisestikaan perusteltua.
 - ii. Infrastruktuuri on jo vanhentunut ja erityisesti kastelujärjestelmä on ns. tiensä päässä. Se edellyttää korjaamista joka kevät, eikä tule kuntoon edes kesän aikana. Peruskorjaaminen on myös sen kohdalla vailla taloudellisia perusteita.
 - iii. Eli käytännössä koko kenttä vaatisi uudelleenrakentamisen, jotta se vastaisi kansainvälisen kentän tai edes modernin klubikentän tasoa.
 - iv. Nykyisellä alueella kentän pituuden lisääminen nykyisten kilpakenttien mittojen tasolle on mahdotonta.

- b. Kaavoitus ja aikataulut
 - Alueen asemakaava ja raitiotien linjaus
 - Kaupunki on jo aloittanut asemakaavoituksen, tavoitteenaan saada esim. raitiotien jatkamisen osalta asemakaava lainvoimaiseksi lokakuuhun 2024 mennessä, jotta rakentaminen voisi alkaa heti 2025.
 - Alueen mahdollinen asuinrakentaminen siis etenee samalla kaavoitusprosessilla, mutta aikataulun kannalta ilmeisesti eri tahtiin.
 - Alustavaa korttelihahmotelmaa on kuvattu näin:



- Jos ja kun nykyinen klubirakennus jää myös Ruotulan kaavoituksessa paikalleen, antaa se mahdollisuuden pitää kenttä pelikäytössä niin pitkään, kunnes asuinrakentaminen asettaa sille todellisia esteitä.

Koska Tammer-Golfilla on voimassa oleva vuokrasopimus vuoden 2029 loppuun asti, TG:n ehdoton tavoite välttää ns. ”välivuodet” eli aika, jolloin 18 väylää ei olisi käytössä Nurmi-Sorilassa. Tämän vuoksi onkin toivottavaa, että raitiolinjan rakentaminen Ruotulan kohdalla jää niin myöhään kuin mahdollista, jotta pelimahdollisuuksiamme ei jouduta rajoittamaan kuin pakon edessä

3. Lausunnoissa on pyydetty vastaamaan mm. seuraavista näkökulmista. Tammer-Golfin vastaus kursivoituna:

a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista? ´

Tammer-Golfin alkuperäinen toive oli se, että raitiotien linjaus kulkisi Teiskontien reunassa, jolloin sen rakentaminen häiritsisi mahdollisimman vähän nykyisellä golfkentällä pelaamista. Olemme kuitenkin ymmärtäneet, että nykyinen linjaus halutaan ennen kaikkea asuinrakentamisen näkökulmasta niin, että raitiotien molemmin puolin voidaan luoda omat korttelialueet.

b) Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

Ymmärtääksemme hanketta on pohdittu monelta eri kantilta ja se on todettu taloudellisesti kannattavaksi, Tammer-Golfin näkökulmasta oleellista on se, että jos Tampereen kaupunki haluaa suunnitelmat toteuttaa ja siksi myös siirtää nykyisen kenttämme Nurmi-Sorilaan, olemme luonnollisesti valmiita tukemaan kaupungin valitsemaa strategiaa. Sen edellytyksenä on kuitenkin uuden kentän kaavoituksen, rahoituksen ja toteutusaikataulun turvaaminen niin, että voimme pelata keskeytyksettä 18-reikäisellä kentällä.

Tämä taas puolestaan edellyttää sitä, että raitiolinjan rakentaminen juuri Ruotulan golfkentän kohdalla tulee lykätä mahdollisimman myöhäiseen ajankohtaa, jotta uusi kenttä voidaan saada valmiiksi Nurmi-Sorilassa. On myös huomattava, että nykyinen vuokrasopimusemme on voimassa 2029 loppuun asti.

c) Evästyksset Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien jatkosuunnitteluun?

Kuten edellä on mainittu, Tammer-Golf lähtee siitä oletuksesta, että Nurmi-Sorilaan suunniteltu uusi golfkenttä valmistuisi ennen kuin Ruotulassa aloitetaan raitiolinjan rakentaminen. Mikäli tämä ei ole mahdollista, tulee rakentaminen ajoittaa kohdallamme mahdollisimman myöhäiseen vaiheeseen.

d) Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Koska meillä on alueelle ainakin alustavissa suunnitelmissa kaavailtu nykyinen klubitalomme, se voisi raitiolinjan rakennusvaiheessa toimia esim. rakentajien lounasravintolana. Myös pukutilamme ja saunamme voisivat toimia yhteiskäytössä, mahdollisesti ympärivuotisesti.

Tampereella 12.1.2023

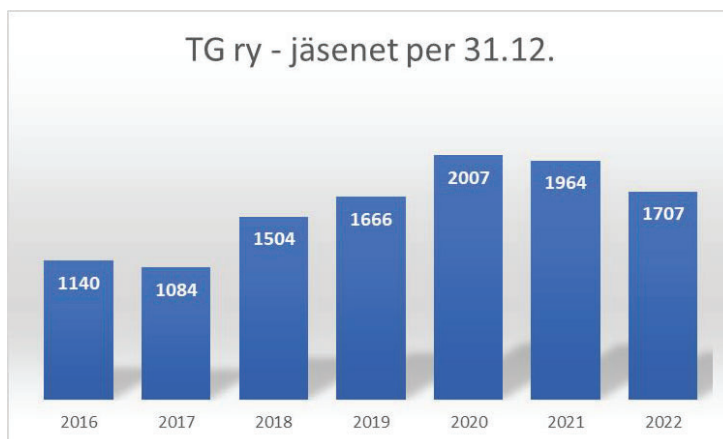
Tammer-Golf ry:n hallitus

Tammer-Golf ry:n lausunto Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta

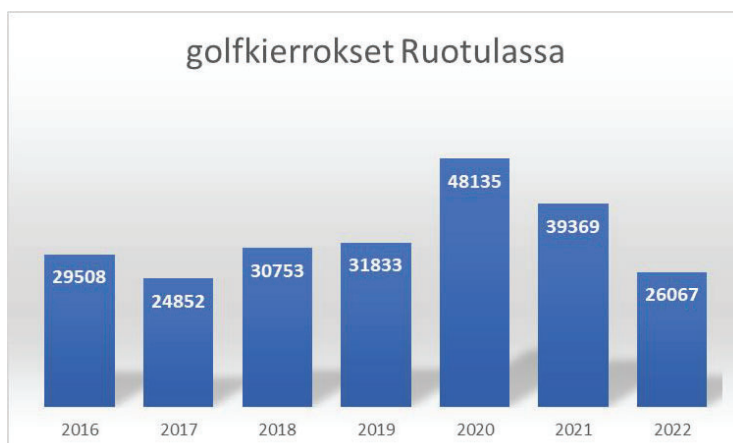
Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä on pyytänyt sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022 – 18.1.2023. Tammer-Golf ry lausuu seuraavaa:

1. Tammer-Golf - historia ja nykytoiminnan kuvaus

- seuran ja kentän synty
 - Tammer-Golf ry on perustettu 1965 ollen Suomen 11. vanhin golfseura
 - Kenttä on avattu 9-reikäisenä 1969 ja laajennettuna 18-reikäiseksi 1987.
 - Seuran investoinnit kenttään ovat olleet vuosien varrella yli 10 miljoonaa euroa.
- nykytilanne
 - Seuran jäsenkehitys on kuvattu oheisessa kaaviossa. Tämänhetkinen jäsenmäärä on 1 707. Koronan aiheuttama jäsenmäärän lisäys näkyy selvästi sekä se, että TG ry otti 2021–2022 käyttöön liittymismaksun rajoittaakseen jäsenmäärän kasvua yli 2000 jäsenen.
 - Koska kenttämme säilymiselle Ruotulassa on ollut epävarmuutta, se on osaltaan jo todennäköisesti vaikuttanut jäsenkehitykseen 2021–2022.
 - Vuoden 2023 osalta olemme poistaneet liittymismaksun.



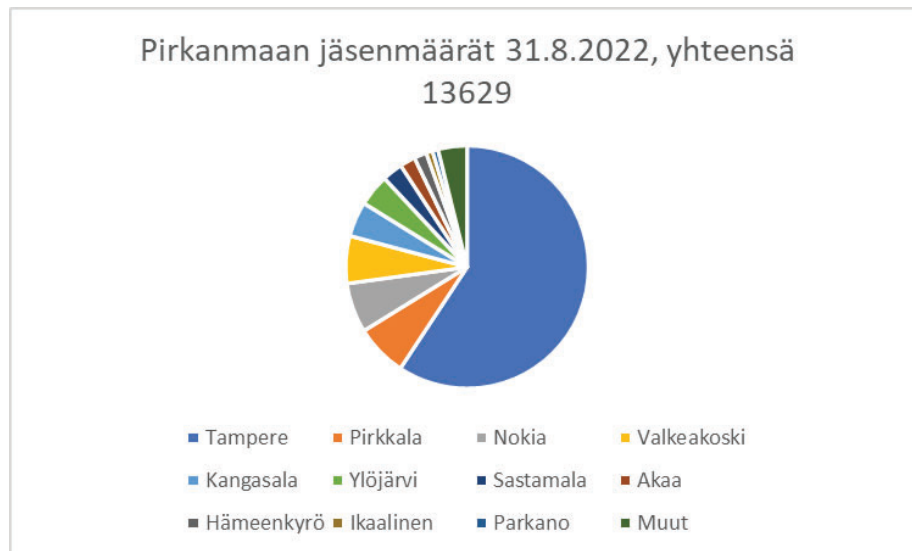
- Pelaajamäärät Ruotulassa kierrosmäärin mitattuna ovat yllä olevassa kaaviossa. Vuoden 2022 lukua selittää koronan vaikutusten lisäksi myös myöhäinen kevät sekä viime talven vaikutuksista johtuen kentän aiempia vuosia heikompi kunto.



- Seuran talous
 - Vuosivuokra maksamme kaupungille n. 64 000 €
 - Seuran jäsenmaksutulot ovat n. 180 000 €. Liittymismaksua ei peritä vuonna 2023.
 - Seuran talous rakentuu pitkälti pelioikeusmaksujen ja muun liiketoiminnan varaan, jonka vuoksi mm. kentän pelattavuuden ennustamiselle tulevina vuosina on erityisen suuri merkitys.
 - Seura on voittoa tavoittelematon ja käyttää mahdollisen taloudellisen ylijäämän nykyisten toimintojen ylläpitoon ja kehittämiseen.

○ **golf Tampereen alueella**

- Golfin pelaajia oli Golfliiton virallisessa jäsentarkistuksessa 31.8.2022 Tampereella 8 079 (n. 60 % kokonaisuudesta) ja Pirkanmaalla yli 13 000. Ohessa on tilanne kunnittain:



- Edellisestä johdettu tarve on pitää golfin pelimahdollisuudet vähintäänkin ennallaan, ellei jopa lisätä kenttiä. Suhteutettuna Suomen keskiarvoihin Pirkanmaalla ja juuri Tampereella tulisi olla 2–3 täysimittaista kenttää enemmän nykytilaan verrattuna.

○ **Tammer-Golfin arvot, missio, visio ja päämäärät**

- Arvot: Yhteisöllisyys, Asiakslähtöisyys, Vastuullisuus, Perinteet, Kehittyminen
- Missio: Tammer-Golf yhdistää eri sukupuolet ja ikäpolvet yhteiseen terveelliseen liikuntaan luonnossa
- Visio: Vetovoimainen, viihtyisä ja yhteisöllinen golfkenttä
- Strategiset painopistealueet:
 - Kentän laadun parantaminen (*koskee tässä vaiheessa siis nykykenttää Ruotulassa*)
 - Johtamisjärjestelmä ja esimiestyö
 - Palvelut / asiakaskokemus
 - Jatkuvuus / talous
 - Uusi kenttä (*Nurmi-Sorila*)
 - Viestintä

2. Ruotulan kenttä

- a. Alueen asettamat rajoitteet laadukkaalle golfkentälle
 - i. Alueen maaperä on osin vanhaa suota ja kenttä on aikoinaan perustettu lähes ”luomuna” eli väylät ovat saven ja mullan sekoitusta. Tämä aiheuttaa runsaasti haasteita kentän laadukkaalle ylläpidolle eikä sen kehittäminen nykytilasta ole enää taloudellisestikaan perusteltua.
 - ii. Infrastruktuuri on jo vanhentunut ja erityisesti kastelujärjestelmä on ns. tiensä päässä. Se edellyttää korjaamista joka kevät, eikä tule kuntoon edes kesän aikana. Peruskorjaaminen on myös sen kohdalla vailla taloudellisia perusteita.
 - iii. Eli käytännössä koko kenttä vaatisi uudelleenrakentamisen, jotta se vastaisi kansainvälisen kentän tai edes modernin klubikentän tasoa.
 - iv. Nykyisellä alueella kentän pituuden lisääminen nykyisien mittojen tasolle on mahdotonta.

- b. Kaavoitus ja aikataulut
 - Alueen asemakaava ja raitiotien linjaus
 - Kaupunki on jo aloittanut asemakaavoituksen, tavoitteenaan saada esim. raitiotien jatkamisen osalta asemakaava lainvoimaiseksi lokakuuhun 2024 mennessä, jotta rakentaminen voisi alkaa heti 2025.
 - Alueen mahdollinen asuinrakentaminen siis etenee samalla kaavoitusprosessilla, mutta aikataulun kannalta ilmeisesti eri tahtiin.
 - Alustavaa korttelihahmotelmaa on kuvattu näin:



- Jos ja kun nykyinen klubirakennus jää myös Ruotulan kaavoituksessa paikalleen, antaa se mahdollisuuden pitää kenttä pelikäytössä niin pitkään, kunnes asuinrakentaminen asettaa sille todellisia esteitä.

Koska Tammer-Golfilla on voimassa oleva vuokrasopimus vuoden 2029 loppuun asti, TG:n ehdoton tavoite välttää ns. ”välivuodet” eli aika, jolloin 18 väylää ei olisi käytössä Nurmi-Sorilassa. Tämän vuoksi onkin toivottavaa, että raitiolinjan rakentaminen Ruotulan kohdalla jää niin myöhään kuin mahdollista, jotta pelimahdollisuuksiamme ei jouduta rajoittamaan kuin pakon edessä

3. Lausunnoissa on pyydetty vastaamaan mm. seuraavista näkökulmista. Tammer-Golfin vastaus kursivoituna:

a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista? ´

Tammer-Golfin alkuperäinen toive oli se, että raitiotien linjaus kulkisi Teiskon tien reunassa, jolloin sen rakentaminen häiritsisi mahdollisimman vähän nykyisellä golfkentällä pelaamista. Olemme kuitenkin ymmärtäneet, että nykyinen linjaus halutaan ennen kaikkea asuinrakentamisen näkökulmasta niin, että raitiotien molemmin puolin voidaan luoda omat korttelialueet.

b) Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

Ymmärtääksemme hanketta on pohdittu monelta eri kantilta ja se on todettu taloudellisesti kannattavaksi, Tammer-Golfin näkökulmasta oleellista on se, että jos Tampereen kaupunki haluaa suunnitelmat toteuttaa ja siksi myös siirtää nykyisen kenttämme Nurmi-Sorilaan, olemme luonnollisesti valmiita tukemaan kaupungin valitsemaa strategiaa. Sen edellytyksenä on kuitenkin uuden kentän kaavoituksen, rahoituksen ja toteutusaikataulun turvaaminen niin, että voimme pelata keskeytyksettä 18-reikäisellä kentällä.

Tämä taas puolestaan edellyttää sitä, että raitiolinjan rakentaminen juuri Ruotulan golfkentän kohdalla tulee lykätä mahdollisimman myöhäiseen ajankohtaa, jotta uusi kenttä voidaan saada valmiiksi Nurmi-Sorilassa. On myös huomattava, että nykyinen vuokrasopimusemme on voimassa 2029 loppuun asti.

c) Evästyksen Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien jatkosuunnitteluun?

Kuten edellä on mainittu, Tammer-Golf lähtee siitä oletuksesta, että Nurmi-Sorilaan suunniteltu uusi golfkenttä valmistuisi ennen kuin Ruotulassa aloitetaan raitiolinjan rakentaminen. Mikäli tämä ei ole mahdollista, tulee rakentaminen ajoittaa kohdallamme mahdollisimman myöhäiseen vaiheeseen.

d) Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Koska meillä on alueelle ainakin alustavissa suunnitelmissa kaavailtu nykyinen klubitalomme, se voisi raitiolinjan rakennusvaiheessa toimia esim. rakentajien lounasravintolana. Myös pukutilamme ja saunamme voisivat toimia yhteiskäytössä, mahdollisesti ympärivuotisesti.

Tampereella 12.1.2023

Tammer-Golf ry:n hallitus

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto
Tampereen kauppakamari

RAITIOTIEN LAAJENNUS EI SAA AIHEUTTAA HÄIRIÖTÄ ETELÄN TAPAHTUMAKESKUKSELLE JA TYÖMATKALIIKENTEELLE

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022–18.1.2023.

Merkittävä osa Tampereelle kohdistuvasta asiointi- ja työssäkäyntiliikenteestä tulee Tampereelle etelän ja Pirkkalan suunnasta. Kulkumuotoina on joukkoliikenne ja yksityisautot.

Raitiotien laajentamista eteenpäin vietäessä täytyy muistaa merkittävästi toimintaansa kehittävän Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen käyttäjät sekä alueen työpaikoille kulkeva liikenne. Erityisenä huomionkohteena on Ilmailunkatu, jota käyttää messu- ja urheilukeskuksen asiakkaiden lisäksi työpaikoille suuntautuva liikenne.

Kaikissa suunnitelman vaihtoehdoissa tulee toteuttaa erittäin laadukas kevyenliikenteen yhteys Tampereen messu- ja urheilukeskukseen. Yhteyden tulee palvella myös rakentamisen aikana.

2020-Luvulla Tampereen messukeskuksen tapahtumissa ja harrastetiloissa käy vuosittain lähes miljoona kävijää. Se on yksi Suomen suurimmista messukeskuksista. Tampereen Messu- ja Urheilukeskus on myös yleisurheilun, jalkapallon, futsalin ja salibandyn harjoittelu- ja kilpailukeskus, jossa käy 2020-luvulla vuosittain 300 000 urheilijaa tai harrastajaa.

Kauppakamari pitää tärkeänä, ettei pandemiasta toipuvalle tapahtuma- ja harrastustoiminnalle koidu lisähaittaa raitiotien rakentamisen aikaisista häiriöistä.

Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Tampereen kauppakamari saavuttaa tehokkaasti alueen suuret työnantajaryitykset. Olemme valmiita auttamaan viestinnässä. Raitiotievaiheen ensimmäisestä osaa rakentaessa perustettiin rakentamisen vaikutusten seurantar ryhmä. Ehdotamme, että samanlainen seurantar ryhmä perustetaan Pirkkala-Linnainmaa -hankkeen yhteydessä.

Tampereella 17.1.2023



Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän lausunto Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien päivitetyistä suunnitelmista

Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022–18.1.2023.

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä kiittää hankkeen vastuullisia osallisia mahdollisuudesta olla edustettuna ohjausryhmässä ja siten osallistua säännöllisesti hankkeen edistämiseen. Lausunnossaan Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä vastaa lausuntopyyntöissä esitettyihin kysymyksiin seutustrategiaan, seudulliseen liikennejärjestelmätyöhön sekä MAL-sopimukseen peilaten.

a. Mitä mieltä olette lausuttavana olevista raitiotien alustavista katusuunnitelmaluonnoksista?

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että toteutetut katujärjestelypiirrokset antavat riittävän täsmälliset lähtökohdat huomioida raitiotien kehittäminen ja siihen kiinteästi kytkeytyvät liikennejärjestelyt kaavoituksessa sekä yhdyskuntasuunnittelussa. Tampereen seudun liikennejärjestelmän kehittämisen näkökulmasta on keskeistä, että kestävä liikunnan edistämiseen on tunnistettu riittävät tilavaraukset. Suunnitteluratkaisujen tarkoituksenmukaisuus on tärkeää varmistaa suunnittelusta vastaavien toimijoiden toimesta.

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että raitiotien suunnittelun yhteydessä suunnitellaan samalla myös kävelyn ja pyöräliikenteen sekä liityntäpysäköinnin yhteyksiä ja tilatarpeita. Raitiotiekäytävässä kulkee pyöräliikenteen seudullinen pääreitti, jonka vähimmäislaatusotavoite on, että pyöräliikenteen yhteys on kävelystä eroteltu ja leveydeltään vähintään 3 metriä. Tämä toteutuu hyvin ja johdonmukaisesti Linnainmaan rataosuudella, joskin vain minimitalvoitteen mukaisesti. Pirkkalan haaralla pyöräliikenteen järjestelyissä on suunnitelmassa enemmän vaihtelua ja paikoin tavoiteleveys alittuu. Koska voidaan tunnistaa, että pyöräilymäärien on liikennettä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi lisääntyvä merkittävästi, erityisesti seudun tiheästi rakennetuilla alueilla kuten raitiotiekäytävissä, tulisi tämä tavoiteleveys lähtökohtaisesti saavuttaa joka paikassa. Tätä perustelee myös erityyppisten sähkö- ja tavarapyörien todennäköinen lisääntyminen. Koska Pirkkalan haaralla kuitenkin kulkee kävelystä eroteltu pyörätie molemmin puolin raidetta, voidaan laadukkaiden pyöräilyväylien kapasiteetin olettaa yhdessä olevan riittävä. Kuitenkin on todettava, että vuonna 2022 asetettua seudullista tavoitetta ei kaikissa kohdissa, oletettavasti rakennetun ympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi, saavuteta.

Katujärjestelypiirroksissa on tunnistettu ansiokkaasti Niihaman varikon yhteyteen kytkeytyvä liityntäpysäköinnin kehittämispotentiaali. Kohde on yksi seudun potentiaalisimmista liityntäpysäköinnin paikoista autoliikenteen ja joukkoliikenteen matkaketjujen muodostamiseksi. Kohteen kehittämällä yhdessä raitiotien kanssa on mahdollista saavuttaa laaja-alaisia vaikutuksia mm. kehän sisäisen liikennejärjestelmän tilankäytön ja ruuhkautumisen hallinnassa sekä kestävyden kehittämisessä.



Pirkkalan suunnalla on Partolaan tunnistettu ensivaiheessa pysäköinnille varattu alue. Muita pysäköintikohteita ei katujärjestelykuivissa ole osoitettu. Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä kannustaa tarkastelemaan ja tunnistamaan myös Pirkkalan ratahaaralle potentiaalisia auto–raitiotie-liityntäkohteita ja arvioimaan liitynnän potentiaaleja ennen toteutus suunnittelun aloittamista. Tällaisia kohteita voi mahdollisesti olla esimerkiksi Hatanpään ja Suupan alueilla. Myös esimerkiksi saattoliikenne sekä liikkumispalvelut on tärkeä tunnistaa tilatarpeena keskeisten pysäkkien yhteydessä.

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymän näkökulmasta on erittäin perusteltua kehittää pyöräliityntää kaikilla pysäkeillä suunnitelman mukaisesti.

Tampereen kaupunkiseutu kannustaa ennen toteutusvaihetta arvioimaan tarkemmalla tasolla tavoitteiden saavuttamiseen perustuvan pyöräily määrän ja kaluston kehityksen sekä liityntäpysäköintiin ja muihin liikkumispalveluihin liittyvät tilatarpeet. Toteutusvaiheen suunnittelussa tavoitteena tulisi pyöräliikenteen yhteyksien osalta edelleen olla seudullisten tavoitteiden täyttäminen ja mahdollisimman selkeä ja yhdenmukainen pyöräliikenteen järjestely. Liityntäpysäköinnin kehittämiseen ja hyödyntämiseen mm. Tampereen keskustan tilan käytön haasteiden ratkaisussa Pirkkala-Linnainmaa raitiotie tarjoaa erinomaisen mahdollisuuden, mikä perustelee riittävää mitoitusta ja varautumista rakenteelliseen pysäköintiin.

b. Mitä mieltä olette vaikutusarvioinneista ja niiden kattavuudesta?

Vertailuasetelman määrittäminen on suunniteltujen hankkeiden vaikutusten osoittamisen ja tunnistamisen kannalta keskeinen työvaihe. Tarkoituksenmukaisen vertailuasetelman määrittäminen on myös haastavaa. Mahdollisimman totuudenmukaisen vertailun mahdollistamiseksi tulisi sekä hankevaihtoehto että vertailuvaihtoehto laatia vastaavalla tarkkuudella. Tämä harvoin käytännössä täysin toteutuu.

Tampereen kaupunkiseudun näkökulmasta on tärkeää, että vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu mahdollinen vaiheittain toteuttaminen sekä tutkittu herkkyystarkasteluna sitä, että suunniteltu maankäyttö ei toteudu täysimääräisesti. On hyvin mahdollista, että raitiotie nostaa alueen houkuttelevuutta siten, että kuntien suunnitelmat toteutuvat täysimääräisesti. Suhteutettuna seudulla toteutuneeseen tai tilastokeskuksen määrittämään kasvuun on kuitenkin myös perusteltua varautua myös kunnissa suunniteltua pienempään kasvuun. Maankäytön kehitys vaikuttaa merkittävästi hankkeella ulosmitattavan hyödyn määrään ja operoinnin kustannustehokkuuteen. Vaiheittain toteuttaminen kytkeytyy paitsi kysynnän muodostumiseen myös rahoituksen saamiseen, mihin liittyvä epävarmuus on nykyisessä toimintaympäristössä lisääntynyt.

Vaikutusten arvioinnin herkkyystarkastelussa on tarkasteltu myös tilannetta, jossa kulkutapajakauma kehittyä kestävämmäksi. Tässä yhteydessä muutos on oletettu autoliikenteen hinnankorotuksen seurauksena, joka on nykyisen toimintaympäristön näkökulmasta hyvin mahdollista myös tulevaisuudessa. Tampereen kaupunkiseutu korostaa sitä, että kestävä liikunnan edistämiseen on perusteltua vaikuttaa monipuolisilla toimenpiteillä, jotta kuntien, seudun ja valtion liikennettä koskevat tavoitteet voidaan saavuttaa. Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien kaltaiset merkittävät liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta muokkaavat hankkeet



tarjoavat merkittävän mahdollisuuden edetä tavoitteiden suuntaisesti. Seudullisessa liikennejärjestelmätyössä on kuitenkin tunnistettu, että merkittävienkin infra- ja maankäyttökehityshankkeiden vaikutukset jäävät tavoitteiden saavuttamisen kannalta riittämättömiksi, mikäli kestävästä liikkumisesta tukevaa liikennepolitiikkaa ja muuta liikennejärjestelmän kehittämistä ei toteuteta samanaikaisesti. Kysynnän muodostumista ja raitiotien kannattavuutta on siten perusteltua tutkia myös tilanteessa, jossa oletetaan toteutetuksi kestävästä liikkumisesta tukevia liikennepoliittisia toimenpiteitä.

Vaikutusten arviointia on toteutettu kuvaavasti ja kattavasti, mutta jossain määrin teknisesti ja rajoittuneesti. Raitiotien kehittämien on merkittävä hanke, joka edellyttää merkittävää maankäytön kehittämistä ja vaikuttaa systeemisesti, pitkäjänteisesti sekä laaja-alaisesti. Esimerkiksi raitiotien suorat päästövähennysvaikutukset on vaikutusten arvioinnissa tunnistettu rajallisiksi, koska on arvioitu vain suoria vaikutuksia. Välillisesti raitiotien mahdollistaman kestävästä yhdyskuntarakenteen muodostumisen vaikutukset autottomaan elämään voidaan kuitenkin tunnistaa merkittäviksi. Autottomuus vaikuttaa edelleen merkittävästi yksilön liikennepäästöihin. Raitiotien kehittämisen välillisiä vaikutuksia laadittu vaikutusten arviointi ei kattavasti osoita.

Yleisesti voidaan tunnistaa, että raitiotien kehityksen myötä vaikutusalueiden on tavoitteellista muuttua hyvin urbaaneiksi ja tiiviiksi alueiksi, jotta raitiotien kehittämisen hyödyt on mahdollista ulosmitata. Muutos ja hyötyjen tarkoituksenmukainen ulosmittaaminen edellyttää kokonaisuutena uuden tyyppistä kehitysohjelmaa alueilla. Myös tällaisia uudentyypin alue- ja liikennejärjestelmäkehittämisen menetelmiä, tarpeita ja vaikutuksia on perusteltua tarkastella toteutussuunnitteluvaiheessa tehtävän suunnittelun lähtökohdiksi.

Vaikutusten arvioinnissa on arvioitu hankkeen vaikutuksia kulkutapaosuuksiin raitiotiekäytävän varrella. Arvioinnilla osoitettu muutos voidaan tunnistaa vähäiseksi ja seudun tavoitteiden valossa täysin riittämättömäksi. Kuitenkin, kuten edellä on jo esitetty, tulee raitiotien kehittämiseen kytkeä myös joukkoliikenteen kasvua tukevia liikennepoliittisia toimenpiteitä vaikuttavuuden lisäämiseksi. Seudun liikennejärjestelmätyössä on tunnistettu, että seudun tehokkaiden joukkoliikenneyhteyksien varsilla joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien tulisi liikkua 20–30 % välillä, jotta seudullisesti asetetut liikenteen päästövähennystavoitteet olisivat saavutettavissa. Laaditun vaikutusten arvioinnin valossa nämä tavoitteet eivät pääosalla raitiotiekäytävästä täyty, mikä edelleen korostaa kokonaisvaltaisen kestävästä liikennepolitiikan tarkastelua ja kehittämistä yhdessä raitiotien kanssa.

Huomionarvioista on lisäksi, että mikäli raitiotien mahdollistama ja kehittämisen yhteydessä perusteltu kulkutapamuutos voitaisiin saavuttaa, vaikutusten arvioinnissa negatiivisiksi arvioidut vaikutukset henkilöauto- ja tavaraliikenteen toimivuuteen voisivat tosiasiasa olla positiiviset. Kun automatkoja saadaan siirrettyä tehokkaaseen joukkoliikenteeseen, vapautuu tiekapasiteettia niille matkoille ja kuljetuksille, joille kumipyöräliikenne on vahvemmin perusteltua. Lisäksi voidaan tunnistaa, että arviointimenetelmä, jossa raitiotiehen tukeutuvaa liikennejärjestelmää ei ole suunniteltu kokonaisuutena, vaikuttaa siihen, miten vaikutukset henkilöauto- ja tavaraliikenteeseen näyttäytyvät.



c. Evästyksset Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien jatkosuunnitteluun

Tampereen kaupunkiseutu pitää tärkeänä, että Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien suunnittelussa edetään toteutussuunnitteluun. Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteuttamisen edellytykset näyttävät seudulle hyvinä. Suunniteltu raitiotielinja korvaa Pirkkalan suunnalla jo nykyisin vahvan joukkoliikenneyhteyden, jonka varaan on kehittynyt tiivistä maankäyttöä, mitä raitiotie edellyttää. Suuri osa raitiotien edellyttämästä kysynnästä on siten jo olemassa. Linnainmaa muodostaa suunnalla jo olemassa olevan vahvan päätepisteen. Ruotulan alueen kehitykseen ja kysynnän muodostumiseen liittyy raitiotieyhteyden suurimmat epävarmuudet. On perusteltua tunnistaa, että seudulla on useita kiinnostavia kehityskohteita käynnissä ja kasvu rajallista. Vaiheittain kehittämisen ja toteuttamisen mahdollisuudet on tärkeää pitää mielessä myös jatkossa.

Raitiotie muodostaa merkittävää lisäkapasiteettiä joukkoliikenteeseen ja siten lisäpotentiaalia kestäväen rakenteen muodostamiseksi. Tämä potentiaali on tärkeää ulosmitata kokonaisuudessaan määrätietoisella maankäytön kehittämisellä käytävässä sekä raitiotien käyttöä tukevan liikennepolitiikan toteuttamisella. Lausunnoilla oleva suunnitelma ja sen vaikutusten arviointi ei sisältänyt oletusta joukkoliikennettä tukevan liikennepolitiikan toteuttamisesta, joten arvioidut kulkutapaosuudet näyttävät seudullisen tavoitteen edellyttämää pienempänä. Jatkosuunnittelussa tulisi tarkastella kokonaisvaltaisemmin keinoja matkustajakysynnän lisäämiseksi ja siten raitiotienpotentiaalin ulosmittaamiseksi sekä kestäväen liikkumisen tavoitettava vastaavaksi edistämiseksi.

Tarkastellessa liikennejärjestelmää kokonaisuutena voidaan tunnistaa, että Pirkkalan suunnalla ei ole raitiotielle kilpailevaa nopeaa autoliikenteen yhteyttä, joten raitiotien kilpailukyky on hyvä. Tarkoituksenmukaisen liikennepolitiikan ja liikenneympäristön kehittämisellä kestäväen liikkumisen kilpailukykyä suunnalla on mahdollista nostaa entisestään.

Linnainmaan haaralla suurempi osa raitiotien potentiaalisista matkustajista perustuu maankäytön merkittävään kehittämiseen alueella, jolloin tunnistettujen vaikutusten saavuttamiseen liittyy enemmän epävarmuuksia. Toisaalta suunnitellun yhteyden raitiotien päässä oleva Linnainmaa tarjoaa jo nykytilanteessa runsaasti kysyntää sekä seudullisesti erittäin merkittävän liityntämahdollisuuden joukkoliikenteeseen. Niihaman–Linnainmaan liityntäpysäköintikohteen kehittämisellä ja raitiotieyhteyden rakentamisella olisi potentiaalia vähentää merkittävästi Tampereen keskustaan suuntautuvaa autoliikennettä ja siten helpottaa seudun ydinalueella olevaa liikenteen tilanjakohaastetta sekä edelleen myötävaikuttaa seudun kestäväen liikkumisen edistämiseen.

Linnainmaan suunnalla raitiotien kilpailukykyä sekä mm. edellä mainitun liityntäyhteyden houkuttelevuutta haastaa raitiotien kanssa samansuuntaisesti kulkeva valtatie 12, jolla tulee valtion pääväyläasetuksen pykälän 4 mukaan pitää vähintään 80 km/h nopeusrajoitusta. Tienpitäjä voi kuitenkin poiketa määritetystä nopeusrajoituksen vähimmäistasosta liikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja maankäytön liittyvien syiden takia, jos paikalliset olosuhteet sitä vaativat. Nykyisin nopeusrajoituksena on 70 km/h, mikä yhä mahdollistaa raitiotietä nopeamman liikkumisen. Tampereen kaupunkiseudun näkemyksen mukaan asetuksesta tulisi poiketa nykyistä



18.1.2022

enemmän Linnainmaalta länteen liittyvällä tieosalla raitiotien ja sen edellyttämän maankäytön kehittämisen sekä pohjimmiltaan seudun ja valtion liikennettä koskeviin päästövähennystavoitteisiin sekä kestävä, terveellisen ja turvallisen yhdyskuntarakenteen muodostamiseen vedoten.

d. Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä koordinoi seudullista liikennejärjestelmätyötä sekä maankäytön ja asumisen yhteistyötä. Seudullista yhteistyötä ohjaa seutustrategia, MAL-sopimus, seutuhallituksen asettamat tavoitteet sekä kuntien omat tavoitteet. Raitiotien kehittämisen tukee monipuolisesti seudun tavoitteiden saavuttamista, joten raitiotien edistäminen mm. MAL-sopimusneuvottelujen ja muun edunvalvonnan keinoin on vahvasti seututoimiston intresseissä.

Tampereen seudun kuntien yhteistyössä laaditaan paraikaa joukkoliikenteen kehityskuvatyötä, jossa määritetään joukkoliikennejärjestelmä-toimenpiteiden ohella liikennepoliittisia toimenpiteitä joukkoliikenteen tukemiseksi. Joukkoliikenteen kehityskuvatyö sekä muu seudulla tehty liikennejärjestelmätyö muodostavat hyvää pohjaa myös raitiotien kehittämiseen liittyvän laajemman liikennejärjestelmäkehittämisen tarkastelemiseksi. Raitiotien edistäminen kuuluu seudullisen liikennejärjestelmätyöryhmän tavoitteisiin vuodelle 2023. Edistämisen tapaa seudullisessa yhteistyössä on perusteltua täsmentää yhdessä raitiotien toteutuksesta vastaavien kuntien ja toimijoiden kesken.

Rakennesuunnitelman yhteydessä muodostetaan kevään ja kesän 2023 aikana seudullista tahtotilaa seudun yhdyskuntarakenteen kehittämisessä. Tämä muodostaa laajemman seudullisen foorumin mm. Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien kehittämisestä keskustelemiseksi ja sen kytkemiseksi seudulliseen yhdyskuntarakenteen kehityksen kontekstiin.

Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä koordinoi MAL-sopimusneuvotteluja ja niihin valmistautumista. MAL-sopimusneuvottelut muodostavat keskeisen lähtökohdan toteutusvaiheen valtio-kunta-yhteistyön muodostamiseen.

Tampereella 18.1.2023



Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus Oy

RAITIOTIEN LAAJENNUS TULEE TUKEA TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUKSEN ASIAKKAIDEN SAAVUTETTAVUUTTA, LAADUKASTA KULKUYHTEYTTÄ JA SITEN TOIMINNAN KEHITTÄMISTÄ

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022–18.1.2023.

Tampereen Messu- ja Urheilukeskus Oy:n keskeinen toive on, että kaikissa suunnitelman vaihtoehdoissa tulee toteuttaa **erittäin laadukas kevyenliikenteen yhteys Tampereen messu- ja urheilukeskukseen**. Yhteyden tulee palvella myös rakentamisen aikana.

Raitiotien laajentamista eteenpäin vietäessä täytyy muistaa merkittävästi toimintaansa kehittävän Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen käyttäjät sekä alueen työpaikoille kulkeva liikenne. Erityisenä huomionkohteena on Ilmailunkatu, jota käyttää messu- ja urheilukeskuksen asiakkaiden lisäksi työpaikoille suuntautuva liikenne.

2020-Luvulla Tampereen messukeskuksen tapahtumissa ja harrastetiloissa käy vuosittain lähes miljoona kävijää. Se on yksi Suomen suurimmista messukeskuksista. Tampereen Messu- ja Urheilukeskus on myös yleisurheilun, jalkapallon, futsalin ja salibandyn harjoittelu- ja kilpailukeskus, jossa käy 2020-luvulla vuosittain 300 000 urheilijaa tai harrastajaa.

Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Haluamme osallistua jatkossakin aktiivisesti Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen alueen ja lähiympäristön jatkokehittämiseen.

Tampereella 17.1.2023

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto

Tampereen Messut Oy

RAITIOTIESUUNNITELMAN TULEE TUKEA TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUKSEN SAAVUTETTAVUUTTA, JA JÄRJESTÄÄ SEN ASIAKKAILLE KORKEATASOINEN KULKUYHTEYS LÄHIMMÄLTÄ PYSÄKILTÄ

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022–18.1.2023.

Tampereen Messut Oy:n näkökulmasta keskeistä on, että kaikissa suunnitelman vaihtoehdoissa tulee toteuttaa **korkeatasoinen kevyenliikenteen yhteys Tampereen messu- ja urheilukeskukseen**. Yhteyden tulee palvella myös rakentamisen aikana. Korkeatasoinen tarkoittaisi vähintään, että pysäkki ja kävely-yhteys tulisi olla katettu, ja siinä olisi huomioitu kaupallisille toimijoille suunnatut myynnin edistämiseen ja markkinointiin varatut mainospaikat ja tilat. Erityisesti ammattitapahtumien asiakkaiden vaatimukset ovat korkeat, joten kävelyreitit tulee olla kuiva tila, jossa laukkuja yms. materiaalia on helppo kuljettaa. Sähköinen liukuhihnatyyppinen tms. ratkaisu olisi optimaalinen, toteuttamismahdollisuus kannattaa selvittää mahdollisuuksien mukaan.

Raitiotien laajentamista eteenpäin vietäessä täytyy muistaa merkittävästi toimintaansa kehittävän Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen käyttäjät sekä alueen työpaikoille kulkeva liikenne. Erityisenä huomionkohteena on Ilmailunkatu, jota käyttää messu- ja urheilukeskuksen asiakkaiden lisäksi työpaikoille suuntautuva liikenne.

2020-Luvulla Tampereen messukeskuksen tapahtumissa ja harrastetiloissa käy vuosittain lähes miljoona kävijää. Se on yksi Suomen suurimmista messukeskuksista. Tampereen Messu- ja Urheilukeskus on myös yleisurheilun, jalkapallon, futsalin ja salibandyn harjoittelu- ja kilpailukeskus, jossa käy 2020-luvulla vuosittain 300 000 urheilijaa tai harrastajaa.

Mitä yhteistyömahdollisuuksia näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien jatkosuunnitteluun liittyen?

Haluamme osallistua jatkossakin aktiivisesti Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen alueen ja lähiympäristön jatkokehittämiseen. Yksittäinen esimerkki on, että Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen sekä Partolan -kauppakeskuksen välillä on tapatuma-aikoina runsaasti kävelyliikennettä. Kävely-yhteyksiä kehitettäessä kannattaa pohtia myös tämä yhteys.

Tampereella 17.1.2023

Strategiayksikkö

17.1.2022

Tampereen Raitiotie Oy
Hämeenkatu 14 C 17
33100 Tampere

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotie, hankesuunnitelman ohjausryhmä

Pirkkala – Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelma

Tampereen Sähköverkko Oy:n sähkönjakeluverkko sijoittuu keskeisesti suunnitellun raitiotien alueelle. Aikaisemman tietomme perusteella arvioimme, että olemassa olevien sähköasemien vapaa kapasiteetti on riittävä raitiotien sähkön tarpeeseen. Nykyistä 20 kV:n jakeluverkkoa vahvistetaan tarvittaessa. Raitiotien sähkönsyötöt toteutetaan 20 kV:n jännitetason sähköliittyminä, jolloin liittäjällä on useita omia asiakasmuuntamoita sekä mm. tarpeen mukaan pienjänniteliittymiä.

Tampereen Sähköverkko Oy:llä on eri jännitetason (110 kV, 20 kV, 400/230 V) johtoja ja maakaapeleita raitiotien suunnitelluilla alueilla sekä joitakin puistomuuntamoita. Raitiotiehankeen toteuttaminen edellyttää useammassa kohdin niiden siirtämistä sekä uusimista. Sähkölaitteiden ja kaapeleiden siirroista aiheutuneet muutuskustannukset tulee korvata Tampereen Sähköverkko Oy:lle täysimääräisesti aiheuttamisperiaatteen mukaisesti.

Mikäli hanke etenee toteutussuunnitteluvaiheeseen, tulee yhteistyö Tampereen Sähköverkko Oy:n kanssa käynnistää heti, jotta johtojen ja muuntamoiden siirtosuunnitelmat ja siirtotöiden aikataulut saadaan sovitettua hankkeen rakentumisen mukaisiksi. Erityisesti on huomattava, että 110 kV:n johtojen muutostöitä ei voida tehdä niinä ajankohtina, kun jakelualueen sähkötarve suurta. Siirrot käytännössä tarkoittavat ensin uuden yhteyden, muuntamon tms. toteuttamista ja vasta sitten nykyisten purkua, koska sähkönjakelua ei voida keskeyttää.

Erityisesti on huomioitava, että esitetyissä liitekartoissa on vielä merkittäviä puutteita eikä niiden perusteella tule mm. arvioida sähköverkon siirroista aiheutuvia kustannuksia vaan suunnitelmia tulee päivittää yhteistyössä Tampereen Sähköverkko Oy:n kanssa.

Ystävällisin Terveisin,

TAMPEREEN TENNISSEURA / TAMPEREEN TENNISKESKUS

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmaan

Katujärjestelyt Tenniskadun/Toimelankadun liittymän osalta

Asioita, joita mielestämme pitää painottaa, kun päätöksiä tältä osin tehdään:

- asiakasmäärät Tenniskeskuksessa päivittäin nyt noin 2000-2500, 43 kentällä sisäkaudella klo 16-22 välillä noin 200-250 tulijaa / 200-250 lähtijää puolen tunnin välein plus kuntosalikäyttäjät, katsojat, kokoustajat, shopin ja kahvion asiakkaat... Eli tunnin sisällä 400-500 ihmistä tulee ja lähtee Tenniskeskukselta
- jatkossa, kun noin 5000 neliön loppuosa hallista rakennetaan, nousee käyttäjien määrä edelleen selvästi
- samaa reittiä käyttävät myös golffarit, lenkkeilijät, koiran ulkoiluttajat, hiihtäjät, suunnistajat...
- halliin kulku myös hallin päädyn toisen parkkialueen kautta klubin ovesta salibandyn ja myös tenniksen osalta, tärkeää, logistiikan ja tilojen riittämisen kannalta. Samoin sen parkkialueen säilyttäminen käytössä edelleen
- Tenniskeskuksessa on nyt yli 20 000 neliömetriä tilaa ja 55 kenttää, Euroopan suurin mailapelikeskus. Lisäksi 2 kuntosalia, kahvio, shop, klubitilat, sauna ja takkahuonetilat.
- rakennusoikeutta vielä reilut 5 000 neliötä tulevaisuuden rakentamisen varalle
- puutetta tiloista on tenniksellä, sulkapallolla ja salibandyllä jatkossakin
- halu olla toimijana golfilta jäävällä klubialueella sinne suunniteltavissa toiminnoissa
- halu olla mukana Toimelankadun toiselle puolelle kaavaillussa urheiluhallissa monipuolisen liikuntatarjonnan luomisessa myös sinne
- nämä 5000 / 9000 neliötä lisää liikuntatilaa tuovat paljon lisäpainetta myös katujärjestelyille ja parkkipaikoille
- ison koulun sijoittuminen aivan lähialueelle antaa hyvät mahdollisuudet yhteistyön luomiseen ja vähentää tarvetta rakentaa omia liikuntatiloja koulun yhteyteen
- samoin tulevan asuinalueen asukkaille on tarjolla mahtavat liikuntapalvelut kävelymatkan päässä

- sujuvat liikennejärjestelyt ovat ensiarvoisen tärkeitä tulevien asukkaiden viihtymisen kannalta ja tietysti myös Tenniskeskuksen palveluita käyttäville unohtamatta muita Toimelankadun kautta kulkevia liikkujia sekä tulevien urheiluhallien asiakkaita
- samoin parkkitilat alueella, kun tarve jatkossa merkittävästi kasvaa
- plussaa on tietysti ratikan tulo helpottamaan julkisilla kulkuvälineillä tulevia

Tennisterveisin

Tampereen Tenniskeskus oy
toimitusjohtaja

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien päivitetyt katusuunnitelmaluonnokset

Tampereen polkupyöräilijät ry kiittää lausuntopyyntöä ja lausuu mielipiteenään seuraavaa.



Yleistä

Yleisesti lausuntopyyntömaterialissa sivulla 47 (kts. kuva alla) on mielestämme tiivistetty hyvin vaikutukset pyöräliikenteeseen: vaikka monessa kohdin pyöräliikenteen olosuhteet paranevat, on myös kohtia jossa tilanne heikkenee. Suunnittelussa on pyrittävä kaikin keinoin vielä vähentämään näitä vaikutuksia.

Vaikutukset pyöräliikenteen pääverkkoon

- **Pääreitien suoruus, sujuvuus ja miellyttävyys paranevat** autoliikenteen vähentyessä sekä liittymäjärjestelyjen muutosten, väylien leventämisen, kulkumuotojen erottelun sekä katupuiden ja –vihreän ansiosta. Erityisesti radan suuntaisissa sivukatujen risteämissä sujuvuus paranee.
- **Paikoitellen ahdas katutila** estää pääreitien leventämisen tai jopa kaventaa pyörätietä nykyisestä (Hatanpään valtatiellä). Seudullisten pääreittien leveydet ovat pääosin 2,5-3,0 metriä, mikä jää vielä kauaksi baana-tason vähimmäisleveyksistä (3,5-4,0 m).
- **Pääreitien turvallisuutta parantavat** liittymien määrän vähentäminen, selkeät liittymäjärjestelyt ja valo-ohjatut radan ylitykset myös liittymien ulkopuolelle. Myös risteämiseen saapuvan suunnan porrastaminen parantaa turvallisuutta.
- **Suuntaisliittymät kaksisuuntaisen pyörätien yhteydessä** voivat heikentää turvallisuutta, jos kääntyvä auto ei huomaa oikealta saapuvaa pyörää. Vaikutusta voidaan lieventää toteuttamalla suuntaisliittymien pyörätien jatket pääasiassa korotettuina tai ylijatkettuina, mikä hidastaa autojen nopeuksia.
- **Turvallisuutta heikentävät Linnainmaan ja Suupan liikenneympyrän ylitysjärjestelyt.** Pyöräliikenteen ylityskohtaan on sijoitettu sekä varova-valoin ohjattu kiskojen ylitys ja autoliikenteeseen nähden etuajo-oikeutettu ajoradan ylitys, mikä voi aiheuttaa riskitilanteita.
- **Pyöräliikenteen saavutettavuutta heikentävät** yksipuoliset pyörätiejärjestelyt raitiotiekadun varressa ja ylityspaikkojen väheneminen. Erityisen haastava osuus sijoittuu Nuolialantielle välillä Onnipuistikko–Tierankatu. Ratkaisu heikentää merkittävästi Härmälän pysäkin saavutettavuutta etelän suunnasta liittytäpyöräilyn näkökulmasta.

Liikenteelliset vaikutukset

Pyöräilyn tavoiteverkko

- Seudullinen pääreitti
- Aikavälinen pääreitti
- Seudullinen ulkopuolireitti
- Raitiotietyöväylien 800 m putkuryöyryt

Paikoitellen raitiotiekadun toiselle puolelle on suunniteltu yhdistettyjä pyöräteitä ja jalkakäytäviä. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä lisää konflikteja kulkumuotojen välillä ja heikentää liikenneturvallisuutta ja sujuvuutta alueilla, joilla liikkuu paljon jalankulkijoita.

Alikulkukäytävät parantavat turvallisuutta, jos niiden kautta kulkeminen on houkuttelevaa ja sujuvaa eikä aiheuta ylimääräistä korkeuseroa. Alikulut vähentävät risteävän pyöräliikenteen liikennevaloviiveitä, mutta toisaalta aiheuttavat kiertoa tasoylityksiin verrattuna.

Kommentoimme jo syksyllä alustavia suunnitelmia ja on ilahduttavaa nähdä osa ajatuksistamme siirtyneen näihin päivitettyihin suunnitelmiin. Yritämme nostaa tässä lausunnossa lähinnä uusia havaintoja, vaikka muutamat pyöräliikenteen kannalta oleelliset huomiot toistammekin.

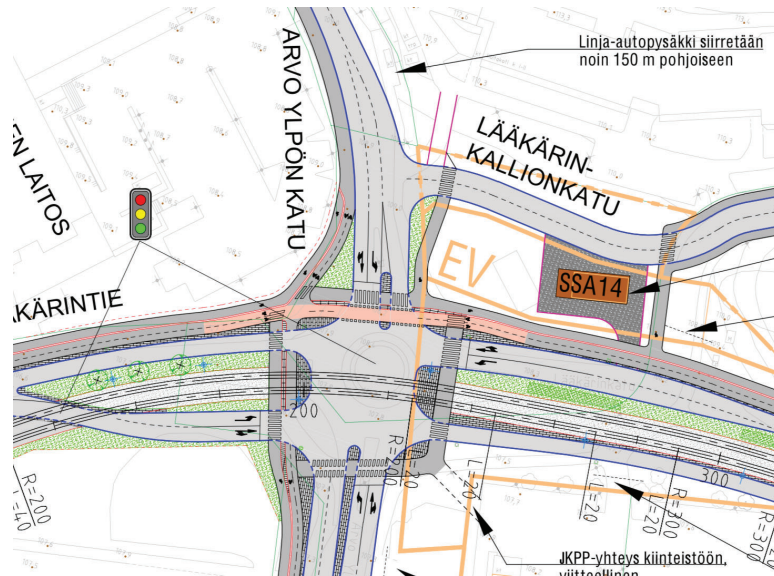
Yksi tällaisista ajatuksista jonka nostimme syksyllä, mutta nostamme nyt uudelleen on punaisen korostusvärin käyttö. Mielestämme tätä kannattaa käyttää nykyistä enemmän myös vahvistamaan jalankulun ja pyöräilyn erottelua sekä osoittamaan väylän jatkuvuutta eikä rajoittua pelkästään pyöräliikenteen ja autoliikenteen kohtaamisiin.

Kartta 1:

Syksyä nostimme esiin kaksi tekijää: ehdotimme, ettei Arvo Ylpön kadulla käytettäisi edes 0-tason reunakiveä, vaikkei se ole pääreitti, sillä katu luo tärkeän yhteyden niin Kissanmaan

asuinalueelta raitiotielle kuin eteläpuolen seudulliselta pääreitiltä TAYSin alueelle. Toivoisimme ehdotusta edelleen harkittavan.

Arvo Ylpön katu yhdistää myös pääretin sujuvasti niin isoon osaan TAYSin aluetta kuin myös urheilupuistoon, joten olisi toivottavaa, että idästä saapuvan pyöräilijän ajolinjat olisivat nykyistä loivemmat.



Kartta 2:

Aiemmissa luonnoksissa pyöräily olisi ollut Ylihoitajankadulla ajoratapyöräilynä ja sitten jatkunut pyörätienä. Ongelmana oli, kuinka liityntä Lääkärikadulta hoidettaisiin, ja nyt onkin esitetty erillistä pyörätietä Ylihoitajankadun viereen.

Päivitetty suunnitelma lienee käyttäjälle loogisempi, mutta onko mietitty miten ratkaisu toimii tulevan maankäytön kanssa? Tuleeko pyörätielle esimerkiksi uusia tonttiliittymiä, jolloin ajoratapyöräily voisi olla turvallisempi vaihtoehto?

Kartta 3:

Pidämme hyvänä ratkaisuna ratkaista alikulkuun johtava reitti asemaakavassa. Laadukas reitti on vaikea toteuttaa, joten erilaiset vaihtoehdot on syytä käydä perusteellisesti läpi eikä lukita tässä vaiheessa.

Tässä kartassa myös puolenvaihto eteläpuolen päätyältä pyörätieltä on saatu aikaisempaa helpommin hahmotettavaksi, ja riski päätyä pyöräilemään jalkakäytävällä on pienempi.

Kartta 5:

Soukonvuorentielle on mainittu vaihtoehdoksi pyöräkatu ehdotuksemme mukaisesti. Toivomme tätä vaihtoehtoa edelleen edistettävän. Mielestämme tässä kohtaa uimarannan parkkipaikalta tuleva liikenne pitää osoittaa väistämisvelvolliseksi kolmiolla tai stop-merkillä.

Lisäksi lännestä päin on nyt hankala kääntyä pohjoiseen Soukonvuorentielle, ja vaikka liikenne on vähäistä, on yksityiskohtaan kiinnitettävä huomiota. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi pyörätien levitykselle risteysalueella.

Liikenne alueella tulee lisääntymään maankäytön seurauksena, ja Teiskontien alikulun aluetta tulee parantaa, niin väistämisvelvollisuuksien, näkemien kuin pituustasausten osalta. Toivoimme, että alue olisi otettu mukaan nyt suunniteltavaan alueeseen, koska se joudutaan pian uudistamaan joka tapauksessa uudistuvan maankäytön myötä.

kartta 6:

Vaikuttaa, että kohdassa käytännössä lukitaan pyörätien leveys ja vaikka kyseessä on seudullinen pääreitti, niin ns. baanatasoa pystytäkään toteuttamaan. Suunnittelussa on vielä tutkia onko vaihtoehtoja, joilla tällaista lukitsemista ei tapahtuisi.

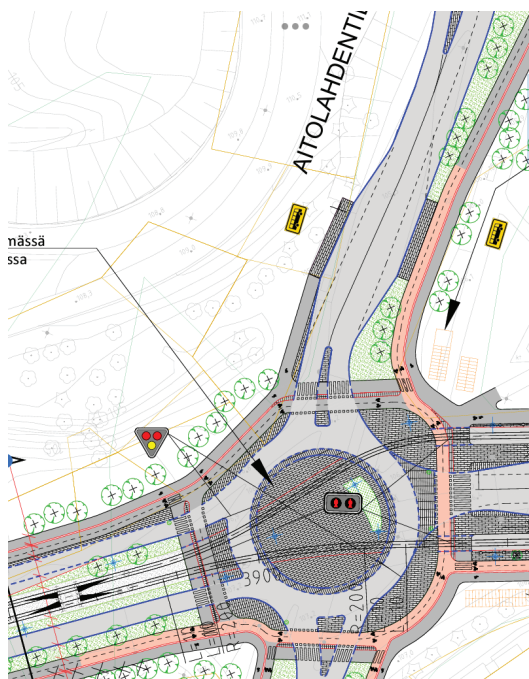
Toistamme myös aiemman kommentin, että raitiotien ja pyörätien välinen kaide on syytä sijoittaa näiden puoliväliin eikä pyörätien laitaa. Suunnitteluohjeiden mukaan kaiteen tulisi olla 0,5m päässä liikennetilasta, mutta isompi etäisyys helpottaa mm. talvikunnossapitoa.

Kartta 7:

Mielestämme Heikkilänkatu on yksi paikka, jossa pyörätien punaista tehostetta olisi syytä käyttää mieluummin reilusti kuin niukasti - näin vahvistetaan jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua myös tällä signaalilla sekä viestitään pääreitistä.

Kartta 8:

Mielestämme edelleen Aitolahdentien ja Heikkilänkadun liikenneympyrää pitäisi kehittää myös pyöräilijälle selkeämmin ympyräksi ja pyrkiä jyrkentämään ajoradan kaarresäteitä.



Kartta 9:

Kiitämme, että Lahtomäenkadun liittymän geometriaa on korjattu selvästi parempaan suuntaan.

Hatanpää-Pirkkala

Hatanpään Valtatie, kartta 1:

Muistutamme, että Tampereen valtatie pohjoispuolen pyörätie on seudullinen pääreitti, ns. Hervannan baanan sisäänvalo keskustaan Hatanpään valtatielle. Kuvassa esitetty 4 keskustaan päin tulevan autokaistan kanssa pääreittimoitus vaatii entisen Sorin nuorisotalon tontin puolelle menemistä. Tämä lienee raitiotien kannalta sivuseikka, mutta olisi syytä piirtää näkyväksi suunnitelmissa

Hatanpään Valtatie, kartta 4:

Siirtolapuutarhankadun ja Vihilahdenkadun liittymät tulisi korottaa, jotta Hatanpään valtatieltä kääntyvien ajoneuvojen kuljettajat eivät aiheuta vaaraa pyöräilyn seudullisella pääreitillä kulkeville. Lisäksi tulisi harkita kyseisten katujen osalta pyöräliikenteen siirtämistä ajoradalle toisin kuin suunnitelmassa on esitetty. Tällöin esimerkiksi yhteys Lokomonkadulle olisi selkeämpi ja tonttiliittymät aiheuttaisivat vähemmän vaaraa pyöräliikenteelle.

Hatanpään Valtatie, kartta 6:

Nuolialantien liittymä parantuu selvästi nykytilanteesta. Kuitenkin ajoradan kääntösäde Hatanpään Valtatieltä Nuolialantielle on edelleen hyvin loiva. Aiemmin jo ehdotimme yliajettavaa kiveystä, mutta muitakin ratkaisuja on varmasti löydettävissä.

Mielestämme punaisella värillä tulisi näyttää, että pääreitti haarautuu tässä kohdassa.

Pirkkala, kartta 1 (piirustus 2171.11)

Liikenneympyrän ajolinjoja pyöräilijälle on parannettu. Mielestämme kuitenkin myös vielä viimeinen neljännes pystytään toteuttamaan ympyränä.

Naistenmatkantie (kartta 3 ja eteenpäin)

Huomautamme, että Naistenmatkantien pohjoispuolen jk-pp yhteydelle on selvä tarve. Toivomme, tai suorastaan edellytämme, että jatkosuunnittelussa leveydestä ei säästetä.

Pirkkala, kartta 9 (piirustus 2171.19)

Suupantien liikenneympyrän järjestelyitä on muutettu aiemmista suunnitelmista ja pidämme nyt esitettyä ratkaisua itse ympyrässä myös pyöräilijän kannalta selkeämpänä. Mielestämme kuitenkin ympyrän jälkeen pyöräliikenteen tulisi olla priorisoitu: katua olisi syytä jatkaa pyöräkatuna liikenneympyrän jälkeen ja asettaa tarpeelliset väistämisvelvollisuudet ja hidasteet autoliikenteelle.

Pirkkala, kartta 10 (piirustus 2171.20)

Aivan suunnittelualueen reunalla on liikenneympyrä, jossa pyörätie tulee viedä ympyränkaaren geometrialla eikä esitettynä monikulmiona. Lisäksi ympyrästä puuttuu pääreitit punainen korostus.

Tampereella 18.1.2023

Lausuntopyyntö Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta

Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä pyytää sidosryhmiltä lausuntoa hankesuunnitelman alustavista katusuunnitelmaluonnoksista ja vaikutusarvioinneista 19.12.2022 – 18.1.2023.

Toyota Auto Finland omistaa kiinteistön 837-122-0507-0001 Lokomonkadun ja Hatanpään valtatie liittymän läheisyydessä, joka on suunnittelualueen vaikutuspiirissä. Kiinteistössämme toimii ajoneuvojen huolto, korjausta ja jälleenmyyntiä harjoittava liikekiinteistö Toyota Autotalot Oy / Tammer-auto. Lausuntopyyntönä esitämme huomioitavaksi suunnittelun kannalta seuraavia seikkoja.



Riittävä pysäköintipaikkojen määrä on toimialan luonteen vuoksi liiketoiminnalle aivan oleellinen tekijä ja katusuunnitelmaluonnoksen toteutuminen tulisi vähentämään kiinteistössä pysäköinnille käytettävissä olevaa aluetta. Siksi esitämme, että ehdotettua suunnitteluratkaisua tarkistettaisiin siten, ettei pysäköintipaikkojen määrä vähenisi nykyisestä. Arvioimme, että pysäköintipaikkoja vähentävää epäsuotuista vaikutusta voitaisiin ehkäistä esimerkiksi seuraavin keinoin:

- Lokomonkadun linjausta siirretään joitakin metrejä koilliseen (keskustan suuntaan) Valimokadun ja Hatanpään valtatie välillä, mikä samalla siirtäisi myös Lokomonkadun ja Hatanpään valtatie liittymää.
- Kompensoidaan poistuvia pysäköintipaikkoja Tampereen kaupungin alueluovutuksin kiinteistön eteläosassa. Kiinteistön ja Hatanpään puistokujan katualueen rajaa voidaan siirtää hieman Hatanpään puistokujan suuntaan kuitenkin säilyttämällä nykyinen puurivistö ja jättämällä se katualueen puolelle.
- Hatanpään valtatieltä Lokomonkadulle kääntyvän ajoneuvoliikenteen kaarresädetä voitaisiin pienentää etelän suunnalta, mikä ohjaa kääntyviä ajoneuvoja hidastamaan risteämiskohdassa keskustan suuntaan kulkevan polkupyöräliikenteen kanssa ja on siten omiaan parantamaan liikenneturvallisuutta kiinteistömme kohdalla.

Toivomme myönteistä suhtautumista esitettyihin keinoihin.

Tampereella 10.1.2023

Toyota Auto Finland Oy

Pirkkala–Linnainmaan raitiotien rakentaminen suunniteltu vuosille 2025–2028.

Tampereen vammaisneuvoston lausunto:

Vammaisneuvosto on vastuuttanut lausunnonantajaksi vammaisneuvoston alaisuudessa toimivan esteettömyystyöryhmän.

Suunnitelma on esitelty esteettömyystyöryhmälle kokouksessa 13.10.2022.

Vammaisneuvoston esteettömyystyöryhmä on tyytyväinen siihen, että kaikkiin ylityksiin on tulossa valo- ja ääniohjaus vähintään toiseen päähän pysäkkiä. Myös suunniteltu ylityksen odotustilan leveys 2,5 metriä, johon mahtuu odottamaan mm. polkupyörän kanssa on myös esim. pyörätuolinkäyttäjän ja avustajan kannalta hyvä asia.

Esteettömyystyöryhmä pitää haastavana Ratinan risteyksen nopeaa ylitystä. Niihaman torialueeseen esteettömyystyöryhmä haluaa tehdä huomioita mm. ohjaavista materiaaleista katusuunnitteluvaiheessa.

Erityisen merkityksellisenä esteettömyyttä vähentävänä seikkana esteettömyystyöryhmä haluaa nostaa pitkät pysäkkivälit ja pysäkkien suunnitellun sijainnin Hatanpään alueella. Hatanpään valtatie pysäkki, joka on suunniteltu Hatanpäänkadun risteyksen palvelee huonosti liikkumista etenkin sairaala-alueelle. Esteettömyystyöryhmä esittää pysäkin siirtämistä tai lisäämistä Hatanpään puistokujan läheisyyteen, josta lyhyempi matka sairaalaan, arboretumiin, senioritaloille, päiväkodille ja alueen päivittäispalveluihin. Liikennejärjestelmän esteettömyyden ja yhdenvertaisen käytettävyyden näkökulmasta mahdollisimman saavutettavat pysäkit ovat huomattavasti tärkeämpi asia kuin muutamien minuuttien säästö matkustusajassa.

Esteettömyystyöryhmä pitää tärkeänä, että jo suunnitteluvaiheessa etenkin pysäkkialueilla talvikunnossapidon mahdollisimman korkea taso ennakoidaan. Esteettömyyttä lisäävien ohjausraitojen tulisi olla käytettävissä myös talvella. Ohjausraitojen osalta tulee tarkentaa niin pysäkkirakentamisessa, kuin kuljettajien koulutuksessa, että ohjausraita toimii ainoastaan silloin, jos vaunu pysähtyy nimenomaisesti ohjausraidan osoittamalle kohdalle – harmillisen usein nykyisessä liikenteessä vaunua ei pysäytetä oikealle paikalle pysäkillä ja ohjausraita ohjaa kulkijan päin seinää.

Esteettömyystyöryhmä osallistuu mielellään jatkosuunnitteluun ja tarvittaessa testaukseen joukkoliikenteen esteettömyyden lisäämiseksi myös tulevaisuudessa.

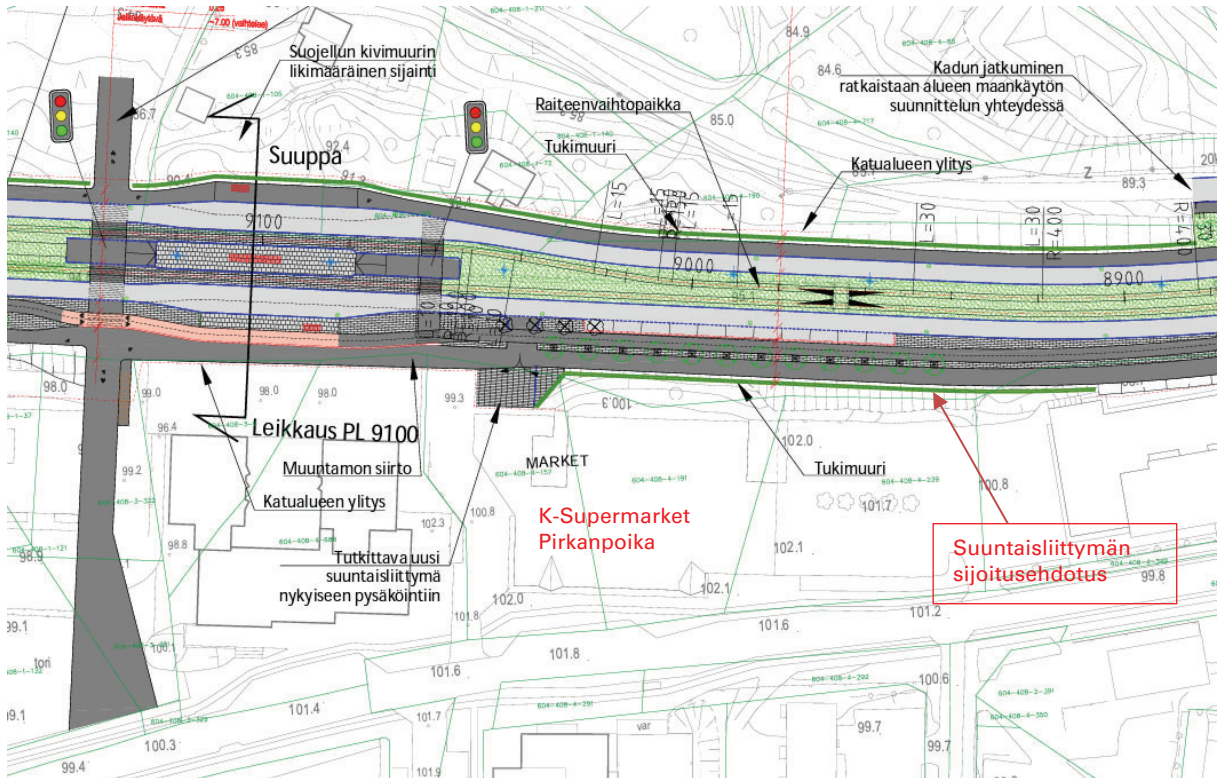
18.1.2023

Tampereen vammaisneuvosto,

Esteettömyystyöryhmä

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman luonnosmateriaalista

Toivomme, että raitiolinjauksen suuntaisliittymä (Pirkkala katujärjestelypiirustukset s. 20) kulkee tontin oikeassa laidassa. Siten tontin käytettävyys ja yhteydet olisivat kaupan toiminnallisuuden ja tulevaisuuden kehittämismahdollisuuksien näkökulmasta paremmat.



Tampereen Raitiotie Oy
Kauhakorvenkatu 2, 33720 TAMPERE
2802791-8

Lausunto Tukes 13045/03.00.02/2022

Asia

Tukesin lausunto Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien hankesuunnitelman luonnosmateriaalista

Tampereen kaupunkiseudulla on tavoitteena raideliikennepainotteinen joukkoliikennejärjestelmä. Osalla kaupunkiseudun suunnilla kehitetään lähijunaliikennettä. Nyt tehtävässä hankesuunnitelmaprosessissa Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta teettävät tarkentavia suunnitelmia ja vaikutusten arviointeja raitiotiesuunnitelmasta. Hankesuunnitelmassa raitiotien suunnitelmat laaditaan alustavan katusuunnitelman tarkkuudella. Hankesuunnitelmassa laaditaan raitiotien Pirkkala - Linnainmaa hankearviointi valtion ohjeiden ja kuntatalouden näkökulmasta. Hankesuunnitelma laaditaan Pirkkalan kuntakeskukselta, Suupan pysäkillä, Tampereen Linnainmaan pysäkillä Koilliskeskukseen. Hankesuunnitelman perusteella ei päätetä raitiotien rakentamisesta vaan mahdolliseen toteutussuunnitteluun ryhtymisestä. Hankesuunnitteluvaihe syventää yleissuunnitelmaprosessin suunnitelmia ja vaikutusten arviointia jatkosuunnittelusta tehtävän kuntien päätöksenteon tueksi.

Lausunto

Tukes ylläpitää listausta valomiensa kemikaalikohteiden konsultointiväyhykkeistä: [Kemikaalilaitosten konsultointiväyhykkeet \(tukes.fi\)](#). Tukes suosittelee olemaan yhteydessä yrityksiin, joiden konsultointiväyhykkeelle (Tevo Lokomo) suunniteltu raitiotie sijoittuu. Näillä laitoilla on parhaat tiedot käytössään olevista kemikaaleista, niiden aiheuttamista riskeistä ja onnettomuuksien vaikutuksista lähiympäristöön sekä toimintaansa liittyvistä mahdollisista kehityssuunnitelmista. Raitiotien suunnittelussa tulee huomioida esim. rakentamisalueella sijaitsevat mahdolliset maakaasuputket. Lisäksi suunnittelussa tulee varmistaa, että pelastustoimella säilyy riittävä pääsy kemikaalikohteisiin mahdollisissa onnettomuustilanteissa.

Lisätietoja lausunnosta



Turvallisuus- ja kemikaalivirasto

Lausunto

2/2

12.01.2023

Tukes 13045/03.00.02/2022

Turvallisuus- ja
kemikaalivirasto

Helsinki
PL 66
(Opastinsilta 12 B)
00521 Helsinki

Tampere
Yliopistonkatu 38
33100 Tampere

Rovaniemi
Valtakatu 2
96100 Rovaniemi

Vaihde 029 5052 000
www.tukes.fi
kirjaamo@tukes.fi
Y-tunnus 1021277-9

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta

Kiitän tilaisuudesta ottaa kantaa Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmaan. Otan lausunnossani kantaa erityisesti raitiotien suunniteltuun laajentamiseen seudulliseksi järjestelmäksi sekä arvioihin sen vaikutuksesta yhdyskuntarakenteisiin.

A - Lausuttavana olevan suunnitelman vaikutusarvioinnit ja niiden kattavuus

Hankesuunnitelman arvioinnissa on hyödynnetty hyvin Tampereen raitiotien vuonna 2016 toteutettua laaja-alaista vaikutusten arvioinnin prosessi. Tarkasteltava aineisto näyttää erinomaisesti Ensimmäisten vaiheiden tamperelaisen raitiotien laajenemisen kaupunkiseudun kestävästä liikenteestä ydinrakenteeksi. Sekä Pirkkalan että Linnainmaan osuudet ovat tämän rakenteen oleellisia osia.

Suunnitteluvaiheen tavoitteet on kuvattu hyvin. Sen kytkennät muihin, rakentamispäätöksiä edeltäviin suunnitteluprosesseihin on myös esitetty selväsanaisesti. Vaikutusten arviointien ja aineiston ylipäänsä voidaan nähdä palvelevan rakentamisesta käytävää jatkokeskustelua, jota rakentamispäätöksen laaja-alaisuus, etenkin Pirkkalan osalta, tulee varmasti synnyttämään. Tämän keskustelun kokoaminen ja analysointi tarjoaisi myös hyvän yhteistyöalueen joukkoliikennesuuntautuneesta yhdyskuntakehittämisestä kiinnostuneiden tutkijoiden ja tutkimusryhmien kanssa.

B - Evästykset Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien jatko suunnittelulle

Pirkkalan osuus – sekä sitä koskeva päätöksenteko että sen erilaiset vaikutukset – on poikkeuksellisen kiinnostava osa kohdassa A mainittua järjestelmän laajenemista kaupunkiseutumittakaavaiseksi. Ensimmäisenä Tampereen kuntarajan puhkaisevana osuutena siitä tulee väistämättä tarkasti seurattava verrokkitapaus sekä seudun muille kunnille että muille raitiotietä suunnitteleville kaupunkiseuduille. Suunnittelu-, päätöksenteko- ja mahdollisen rakentamisprosessin erot ja yhtäläisyydet seudun ydinkaupungin alkuperäisiin prosesseihin nähden kannattaa koostaa ja analysoida huolellisesti. Myös tässä näen erittäin kiinnostavan yhteistyöalueen.

Pirkkalan osuus on poikkeuksellisen kiinnostava myös siksi, että juuri sillä raitiotien potentiaali nivoa tehokkaasti yhteen kestävästi rakennettua seudullista yhdyskuntarakennetta on suuri. Se sekä kytkee toisiinsa erilaisia reitin varrella jo nyt sijaitsevia toimintoja että palvelee reitin varrella sijoitettavia merkittäviä kehittämissuunnitelmia. Raitiotien ensimmäisten vaiheiden rakentaminen on osin jopa yksipuolistanut yhdyskuntarakennetta asuntorakentamisen hakeutuessa erityisen aktiivisesti raitiotien varrelle. Hatanpään valtatievarren uusiutuminen, Partolan kaupallisten toimintojen alue sekä Pirkkalan keskustan tiivistyminen reitin varrella tukevat kaikki monipuolisten kaupunkimaisten sekoitettujen toimintojen tihentymien kehittämistä. Ne myös monimuotoistavat tehokkaiden joukkoliikennepalvelujen kysyntää.

Erilaisten, laajojenkin alueiden luonnetta ja ilmettä muuttavien prosessien samanaikaisuus saattaa paikoin lieventää raitiotien rakentamisia kielteisiä vaikutuksia reitin varren yritystoiminnalle ja asuinviihtyisyydelle. Näitä haittoja on tunnistettu raitiotien ensimmäisten vaiheiden rakentamisen yhteydessä ja saatuja kokemuksia on syytä hyödyntää uusia osuuksia rakennettaessa. Niitä on kirjattu tehtyjen haittatarkastelujen havaintoihin nähden realistisesti nyt tarkasteltavana olevaan materiaaliin. On huomattava, että etenkin seudulliseksi laajeneva raitiotie muuttaa saavutettavuuden lisäksi myös vuoro-vaikutuksen muotoja. Turvallisuusnäkökohdat on syytä huomioida sekä rakentamisvaiheessa että järjestelmän käyttöönoton yhteydessä.

Joukkoliikennesuuntautuneesta kehittämisestä (TOD) maailmalta saadut kokemukset näyttävät, että parhaalla mahdollisella tavalla toimivan kaupunkiseututasoisen raideliikenteen taustalla on erityisesti kaksi seikkaa: tehokkaan maankäytön sille antama tuki ja liitynnät muihin liikkumis- ja liikennemuotoihin. Nämä kaksi asiaa yhdistyvät erityisesti asemanseuduilla tai pysäkki/terminaaliympäristöissä. Sekä maankäyttöön että liityntöihin on kiinnitetty huomiota aineistossa, mutta detaljikaavoituksessa onnistuminen on tässä suhteessa ratkaisevaa. Raitiotie metropolitasoista aluetta yhteen nivovana järjestelmänä on uusi – myös suunnitteluesineenä. Siten pysäkkiympäristöjen kehittämiseen yhtäältä monipuolisten kaupunkimaisten toimintojen keskittyminen mutta myös eri liikkumismuotojen solmupisteinä ja liityntäympäristöinä (ml. pysäköinti) on syytä harkita kehitettäväksi seudullisia, koko raitiotiejärjestelmän piirissä sovellettavissa olevia periaatteita.

C - Tulevat yhteistyömahdollisuudet

Tampereen yliopistossa tehtävän kestävien yhdyskuntien, niissä tapahtuvan liikkumisen (mobility) sekä saavutettavuuden eri ulottuvuuksien tutkimuksen näkökulmasta erityisen kiinnostavia yhteistyömahdollisuuksia voidaan paikantaa lausunnon kohdealueella seuraavasti:

1. Seudulliseksi laajenevaa kestävästä joukkoliikenteen ydinverkkoa koskeva päätöksenteko tutkimuksen ja opinnäytetöiden kohteena.
2. Kaupunkiseudun kehitysdynamiikat ja mm. elinkeinojen kehittäminen niiden osana erityisesti MAL-viiteyhteydessä tutkimuksen ja opinnäytetöiden kohteina.
3. Erityisesti Partolan kaupallisten toimintojen alueen muuttuminen monimuotoiseksi erilaisten kaupunkimaisten toimintojen alueeksi tutkimuksen ja opinnäytetöiden kohteina.

Kaikkia näitä intressialueita leikkaa tässä lausunnossa tarkastelluilla kohdealueillakin kysymys raitiotien vaikutuspiirin asukkaiden mahdollisuuksista vaikuttaa käynnissä oleviin ja tuleviin kaupunkiympäristön muutoksiin.

Tampereella 18.1.2023

Johtamisen ja talouden t
tiedekunta Tampereen yliopisto