

# KAUPINLAAKSO, TAKAHUHTI, PAPPILA, LINNAINMAA Raitiotiesillat vt 12 ja vt 9, asemakaava nro 8933

## Asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus

23.10.2023, tarkistettu 13.5.2024



**KAUPINLAAKSO, TAKAHUHTI, PAPPILA, LINNAINMAA; Raitiotiesillat vt 12 ja vt 9****ASEMAKAAVA NRO 8933**

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 23.11.2023 päivättyä ja 13.5.2024 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 8933. Asian hyväksyminen kuuluu Kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

**PERUS- JA TUNNISTETIEDOT**

Asemakaava koskee:

Aikaisemmin asemakaavoittamattomia alueita Tampereen kaupungin Pappilan ja Linnainmaan kaupunginosissa kiinteistöillä: 837-589-0002-0058, 837-589-0008-0041, 837-895-0002-0004, 837-895-0000-0000, 837-589-0015-0041, 837-037-9901-0000, 837-028-9901-0000 ja 837-884-0001-0004.

Asemakaavamuutos koskee:

Tampereen kaupungin Takahuhtin kaupunginosan puisto- ja liikennealuetta sekä Tampereen kaupungin Pappilan ja Niihaman kaupunginosien puisto-, virkistys- ja liikennealueita.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuu:

Tampereen kaupungin Kaupinlaakson kaupunginosan vesi-, virkistys- ja erityisalueita, Tampereen kaupungin Takahuhtin kaupunginosan liikenne- ja erityisalueita, Tampereen kaupungin Pappilan kaupunginosan liikenne- ja erityisalueita ja kaupunginosan rajaa sekä Linnainmaan kaupunginosan katualuetta ja kaupunginosan rajaa.

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, erikoissuunnittelijat Saija Kouko ja Tuija Rönöman.

Diaarinumero:

TRE: 5445/10.02.01/2022, pvm 5.8.2022

Vireille tulo:

16.2.2023

Kaavan nimi ja tarkoitus

Kaupinlaakso, Takahuhti, Pappila, Linnainmaa; Raitiotiesillat vt 12 ja vt 9. Asemakaavamuutos ja ensimmäinen asemakaava. Asemakaava numero 8933.

## TIIVISTELMÄ

### Asemakaavalla varaudutaan raitiotien sekä sen valtatie ylittävien siltojen rakentamiseen

Tampereen raitiotien laajentamisen toteutussuunnittelu välillä Pirkkala-Linnainmaa on käynnissä. Toteutussuunnittelun on määrä valmistua syyskuussa 2024, jolloin Tampereen ja Pirkkalan valtuustot voivat aikaisintaan lokakuussa 2024 päättää toteutussuunnittelun tulosten perusteella raitiotien rakentamisesta. Jotta rakentamiseen voidaan ryhtyä, tulee asemakaavalla mahdollistaa tämä maankäytön muutos. Asemakaavalla 8933 osoitetaan varaus raitiotielle valtatie 12 yli ja vierelle Alasjärven kohdalla sekä valtatie 9 yli ja itäpuolelle, Heikkilänkadulle. Jalankulun ja pyöräilyn seudullinen reitti linjataan asemakaava-alueella Teiskontien vierellä etelämmäs, jotta raitiotie voidaan toteuttaa sen nykyiselle paikalle.

### Viheralueiden asemakaavatilanne ajan tasalle

Teiskontien pohjois- ja eteläpuolisilla viheralueilla on Alasjärven kohdalla voimassa vanhat asemakaavat, joissa metsäalueet on osoitettu pääsääntöisesti puistoksi, eikä niitä koskien ole annettu luontoarvot huomioivia kaavamääräyksiä. Näiltä viheralueilta on kuitenkin tunnistettu ympäristöhäiriöitä ja luontoarvoja, joiden huomioimiseksi Alasjärven etelärannan uimaranta- ja metsäalueet sekä Pappilanpuiston pohjoisreuna on otettu mukaan asemakaavaan. Asemakaavassa on määrätty luontoarvojen huomioimisesta sekä turvattu mahdollisuudet Alasjärven uimarannan virkistystoimintojen kehittämiseen.

### Liito-oravan kulkuyhteydet turvataan

Luontoalueiden sisällyttäminen asemakaavaan on perusteltua myös siksi, että maankäytön muutokset sekä lisääntyvät hyönteistuhot uhkaavat heikentää liito-oravan kulkuyhteyksiä Teiskontien ympäristössä. Asemakaava-alueelle sijoittuu tärkeä liito-oravan pohjois-eteläsuuntainen yhteys, jonka toimivuus muuttuvassa väyläympäristössä turvataan asemakaavalla niin raitiotien ja uudelleen linjattavan kävely- ja pyöräilyväylän rakentamisen aikana kuin sen jälkeen.

## Tavoitteena mahdollistaa raitiotielinjan rakentaminen Tays:lta itään

Asemakaava-alue koostuu kahdesta osa-alueesta, joiden väliin laaditaan erillisenä työnä Linnainmaan raitiotievarikon asemakaavaa numero 8876. Suunnittelualue rajautuu lännessä Alasjärven länsipuolella vireillä olevaan uuden asuinalueen asemakaava-alueeseen 8931, jonka länsipuolella on valmisteilla asuin-, toimitila- ja liikuntapalvelurakentamisen asemakaava 8618. Näiden asemakaavojen yhteisenä tavoitteena on luoda kaavalliset edellytykset raitiotielinjan rakentamiselle Tays:lta Linnainmaalle, johon perustuen voidaan kehittää joukkoliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä. Samalla muodostetaan uutta Kaupinlaakson kaupunginosaa.

Asemakaava 8933 kuuluu maankäytön suunnittelun kaavoitusohjelmaan vuosille 2024-2028 ja on ohjelmoitu valmistumaan vuonna 2024.

## Asemakaavaprosessin vaiheet

### Aloitusvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin nähtäville sekä lähetettiin tiedoksi osallisille helmikuussa 2023. Aloitusvaiheessa kaavahankkeeseen tutustumiseksi laadittiin myös esittelyvideo. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 6 viranomaiskommenttia sekä 9 mielipidettä. Viranomaispalaute koski erityisesti alueen luontoarvoja ja ekologisia yhteyksiä, meluvaikutuksia sekä arkeologisia lisäselvitystarpeita. Asukasmielipiteissä kommentoitiin raitiotiepyssäkkeihin liittyviä asioita, Alasjärven luontoarvoja sekä vt 12 ylittävän sillan maisemavaikutuksia.

### Valmisteluvaihe

Asemakaavan valmisteluaineisto – kaavaluonnos ja siihen liittyvä selostus sekä selvitys- ja viitesuunnitelma-aineistoa – oli nähtävillä 26.10-30.11.2023. Valmisteluvaiheessa pidettiin raitiotien varikon asemakaavan nro 8876 kanssa yhteinen suunnittelupäivystys 9.11. Koilliskeskuksen kirjastossa. Tilaisuudessa oli tavattavissa asemakaavojen ja raitiotien suunnittelijoita. Valmisteluaineistosta saatiin kahdeksan kommenttia ja viisi mielipidettä. Viranomaispalaute koski erityisesti luontoarvoja, hulevesisuunnitelmia sekä runkomelua ja tärinää koskevia kaavamääräyksiä. Tulleeseen palautteeseen on vastattu kaava-aineiston yhteydessä olevassa palauteraportissa.

### Ehdotusvaihe

Ehdotusvaiheessa kaavaratkaisua ja sitä koskevaa vaikutusten arviointia on työstimetty valmisteluvaiheen palautteen sekä raitiotietä ja seudullista

jalankulun ja pyöräilyn reittiä koskevien tarkentuneiden katu- ja viheraluesuunnitelmien perusteella.

## Asemakaavan toteuttaminen

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan heti sen saatua lainvoiman.

# SISÄLLYS

Tiivistelmä .....	3
Sisällys .....	6
1 LÄHTÖKOHDAT .....	9
1.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	9
1.1.1 Asemakaava-alue on liikenne- ja viherympäristöä .....	9
1.1.2 Luonnonympäristö ja maisema .....	10
1.1.3 Rakennettu ympäristö.....	12
1.1.4 Väestö ja palvelut .....	16
1.1.5 Maanomistus .....	16
1.2 Aiemmin tehdyt suunnitelmat .....	16
2 ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	17
2.1 Kaavan rakenne .....	17
2.1.1 Mitoitus.....	17
2.1.2 Palvelut.....	17
2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet.....	18
2.2.1 Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet.....	18
2.2.2 Tavoitteiden toteutuminen .....	18
2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinntät ja määräykset .....	19
2.3.1 Liikennealueet .....	19
2.3.2 Viheralueet.....	19
2.3.3 Osa-alueet .....	19
2.3.4 Muut merkinnät ja määräykset .....	20
2.4 Nimistö.....	21
3 KAAVAN VAIKUTUKSET.....	21
3.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön .....	21
3.1.1 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen .....	21
3.1.2 Vaikutukset sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin .....	22
3.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon .....	22
3.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin .....	23
3.3.1 Lahokaviosammalen yleispoikkeus.....	24

3.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen .....	26
3.4.1	Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen .....	27
3.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.....	27
3.6	Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset) .....	29
3.7	Vertailu asemakaavan vaikutuksista .....	30
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET .....	34
4.1	Asemakaavatyön käynnistäminen.....	34
4.2	Asemakaavatyön tavoitteet .....	34
4.3	Osallistuminen ja vuorovaikutus .....	34
4.4	Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana.....	35
4.4.1	Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen.....	35
4.4.2	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen .....	36
4.4.3	Muu kaavan ehdotusvaiheessa saatu palaute .....	38
4.4.4	Palautteen perusteella tehdyt tarkistukset kaavaratkaisuun.....	39
5	KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET.....	39
5.1	Meluserveys .....	40
5.2	Tärinä- ja runkomeluserveys.....	41
5.3	Hulevesiserveys .....	43
5.4	Arkeologinen inventointi .....	43
5.5	Luontotyypit, kasvillisuus- ja hyönteiserveys .....	43
5.6	Lahokaviosammalserveys.....	45
5.7	Liito-oravaserveys.....	45
5.8	Liito-oravan kulkureittitarkastelu.....	45
5.9	Korentoserveys.....	45
5.10	Linnusto-, liito-orava-, viitasammakko- ja lepakkoserveys .....	46
5.11	Maisema- ja viherverkkoerveys .....	46
5.12	Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arviointi .....	46
6	KAAVA ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET .....	48
6.1	Maakuntakaava .....	48
6.2	Yleiskaava.....	49
6.3	Asemakaava .....	53
6.4	Raitiotiesuunnitelmat .....	53

6.5	Teiskontien varren (VT 12) seudullisen jalankulku- ja pyöräilyreitien puistosuunnitelma.....	56
6.6	Kaupungin sitoumukset ja strategiat.....	56
6.7	Pohjakartta.....	56
7	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS .....	57
7.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat .....	57
7.2	Toteuttaminen ja ajoitus.....	57
7.3	Toteutuksen seuranta.....	57
8	LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA .....	57
8.1	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista.....	57



# 1 LÄHTÖKOHDAT

## 1.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

### 1.1.1 Asemakaava-alue on liikenne- ja viherympäristöä

Suunnittelualue sijaitsee itä-Tampereella, valtatie 12, eli Teiskontien, ja valtatie 9, eli itäisen kehätien, risteyskohdan läheisyydessä. Kaavan suunnittelualue koostuu kahdesta osa-alueesta, joiden keskeisenä tavoitteena on luoda kaavalliset edellytykset Teiskontien ja itäisen kehätien ylittävien raitiotiesiltojen rakentamiselle. Läntinen osa-alue (n. 13 ha) sijoittuu Alasjärven eteläpuolelle Teiskontien ympäristöön ja sisältää liikennealueen lisäksi virkistyskäytössä olevaa luonnonympäristöä ja suositun uimaranta-alueen. Itäisempi osa-alue (n. 1,5 ha) sijoittuu väyläympäristöön, itäisen kehätien ja Aitolahdentien väliselle vyöhykkeelle, ja sisältää liikennealuetta sekä aiemmin asemakaavoittamatonta aluetta. Osa-alueiden väliin laaditaan erillisenä työnä Linnainmaan raitiotievarikon asemakaavaa numero 8876. Suunnittelualue rajautuu lännessä Alasjärven länsipuolella vireillä olevaan asemakaava-alueeseen 8931. Näiden asemakaavojen yhteisenä tavoitteena on luoda kaavalliset edellytykset Linnainmaan raitiotielinjan rakentamiselle.



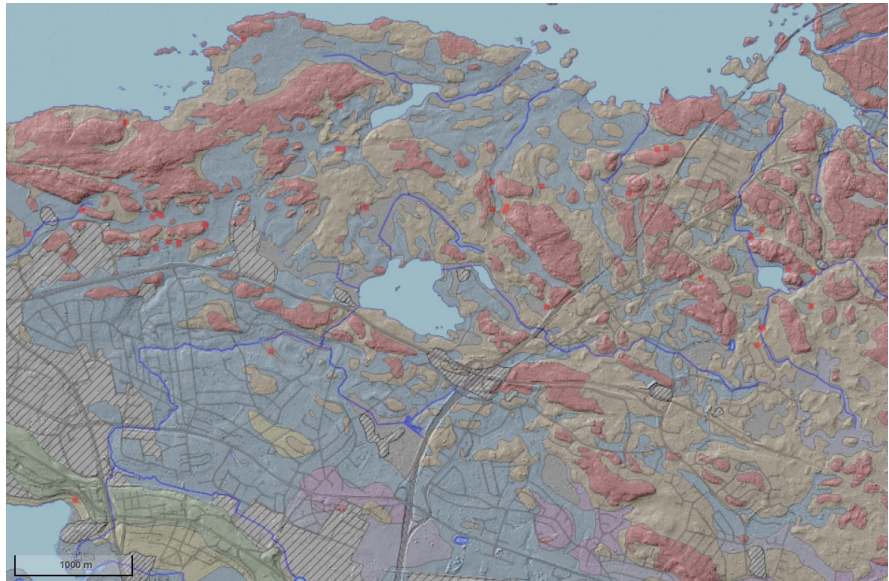
Kuva 1: Suunnittelualueen raja-alue ilmakuvalla.

### 1.1.2 Luonnonympäristö ja maisema

Suurmaisemassa suunnittelualue sijaitsee kaupungin läpi kulkevan harjukson pohjoispuolella levittäytyvän laajan Vuohenojan-Pyhäojan savikkolaakson ja Kauppi-Niihaman selännealueen välisellä vaihettumisvyöhykkeellä. Suunnittelualan läntinen osa sijoittuu Alasjärven eteläpuoliselle kallio-moreeniselänteelle, joka on Teiskontien liikennealuetta ja Alasjärven uimarantaa lukuun ottamatta kallioista metsämaastoa, jonka puusto on vanhaa ja kuusivaltaista. Selänne on paikoin jyrkkäpiirteinen ja kohoaa korkeimmillaan Teiskontien eteläpuolella 117,8 m mpy (metriä meren pinnan yläpuolelle). Teiskontien pohjoispuolella maasto on korkeimmillaan 115 mmpy, uimarannan pysäköintialueesta kaakkoon olevalla laella. Tämä on myös asemakaavoitettavan alueen korkein kohta. Alimmillaan maasto on Alasjärven rannassa. Järven vedenpinnan korkeus on tyypillisesti noin 102,9 m mpy.

Teiskontien tasaus mukailee ympäröivän luonnonmaaston pinnanmuodostusta. Maanpinnan korkeus vaihtelee tiellä n. 108-112 m mpy. Alin kohta sijoittuu Alasjärven rannan alikulun ja Rahjukoskenojan ylittävälle osuudelle ja korkein kohta selänteen korkeimpien lakien väliin.

Suunnittelualan itäinen osa sijoittuu valtateiden risteysalueen täyttömaiden läheisyyteen, moreenilämpäreiden jaksottamalle savikkoalueelle, rakennettuun ympäristöön. Itäisellä osa-alueella maasto on muotoiltua. Itäinen kehätie kulkee noin 104 m mpy tasolla alittaessaan Heikkilänkadun (I. Pappilan risteysillan). Heikkilänkatu kulkee penkereellä sillan ja Aitolahdentien risteuksen välisellä osuudella, korkeusaseman laskiessa itään mentäessä n. 110:stä n. 108:aan m mpy.



Kuva 2: Suunnittelualueen sijainti suurmaisemassa. Kuvassa on esitetty maaperäkartan (GTK, 1:20 000) päällä maastonmuodot viistovarjostuksena sekä järvet (vaaleansinisellä), purot (sinisinä viivoina) ja lähteet (punaisin neliöin). Pohjakarttana liikenneverkko. Maaperäkartassa kallio punaisella, moreeni oranssilla, savi sinisellä, hieno hietta violetilla, karkea hietta keltaisella, sora- ja hiekka vihreillä sekä turpeet harmailla. Täytemaat on osoitettu tiheällä viivarasterilla ja kartoittamattomat alueet harvalla viivarasterilla. (©MML 2023.)



Kuva 3: Suunnittelualueen ja sen ympäristön korkeussuhteet ja pinnanmuodostus. (Korkeusmalli ja rinnevarjoste ©MML 2023)

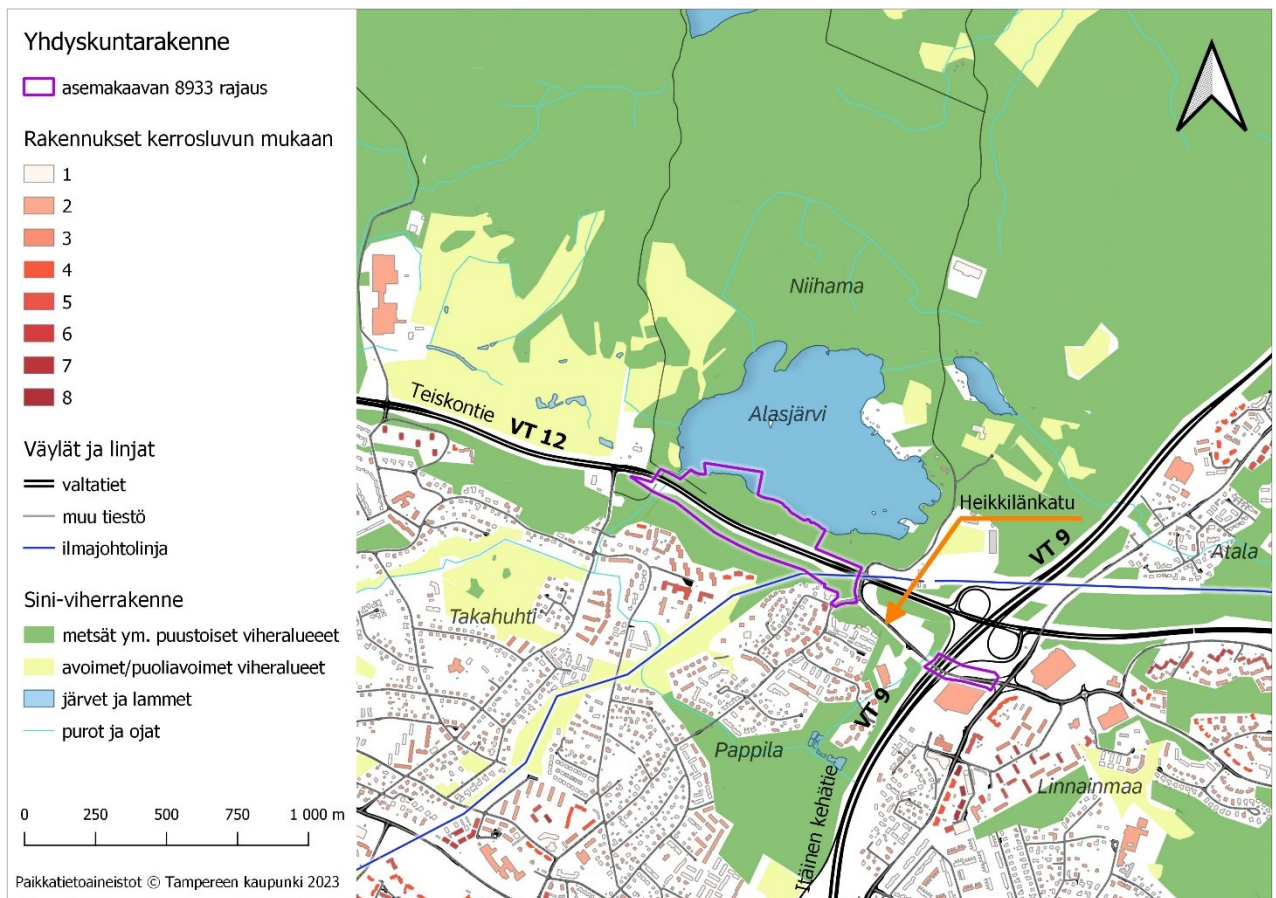


### 1.1.3 Rakennettu ympäristö

#### Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla yhdyskuntarakenteessa; valtakunnallisten pääväylien sekä yhden Tampereen viidestä aluekeskuksesta, Koilliskeskuksen, yhteydessä. Valtatie 9 palvelee niin kaupungin keskustan ohittavaa kuin kaupunginosien välistä liikennettä. Teiskontie (osa valtatieta 12) on yksi Tampereen keskeisimmistä sisääntuloväylistä ja syöttää liikennettä myös keskustan pohjoispuolitse alittavalle tunnelille. Valtatien 12 tiesuunnitelman laadinta on käynnistymässä lähiaikoina.

Suunnittelualueen läntisessä osassa Teiskontien liikennekäytävä sijaitsee jonkin verran irrallaan asutuksesta; tien eteläpuolista luonnonmukaista metsää käytetään lähivirkistykseen. Tien pohjoispuolelta alkaa laaja, seudulliseenkin virkistykseen käytetty Kauppi-Niihaman ulkoilu- ja retkeilyalue. Suunnittelualueen itäinen osa sijoittuu valtateiden liittymäalueen ja Koilliskeskuksen palveluiden väliin.



Kuva 4: Suunnittelualueen ympäristön yhdyskuntarakennetta.

Suunnittelualueen lähiympäristössä yhdyskuntarakenne on muuttumassa merkittävästi. Tays:n alueen ja Alasjärven välille mahdollistuu asemakaavoitettavan raitiotien myötä uuden Kaupinlaakson kaupunginosan suunnittelu. Joukkoliikenteen kehittäminen tukee myös Koilliskeskuksen kehittämistavoitteita.

## Liikenne

Asemakaava-alueen ytimessä kulkevat valtakunnalliset pääväylät, valtatiöt 9 ja 12, sekä valtatie 9 ylittävä paikallinen kokoojakatu, Heikkilänkatu. Liikennemäärät näillä väylillä olivat:

- Vt 9, valtatie 12 liittymän eteläpuolella:  
25 994 ajoneuvoa/vrk (v. 2023 keskimääräinen vuorokausiliikenne / Väylävirasto)
- Vt 12, Teiskontie Alasjärven kohdalla:  
18 919 ajoneuvoa/vrk (v. 2023 keskimääräinen vuorokausiliikenne / Väylävirasto)
- Heikkilänkatu, Pappilan risteyssillan itäpuolella:  
8 366 ajoneuvoa/vrk, 18.5.2021 (Tampereen kartta- ja paikkatietopalvelu, Oskari)

Väyläviraston karttapalvelun mukaan vuonna 2019 Pappilan risteyssillan alapuolitse, itäiselle kehätielle etelän suuntaan, ohjautui valtatieltä 12 keskimäärin yhteensä 7866 ajoneuvoa vuorokaudessa, joista 2919 Teiskontieltä ja 4947 Lahdentieltä. Vastaavasti itäiseltä kehätieltä etelän suunnasta valtatielle 12 ohjautui keskimäärin 5752 ajoneuvoa vuorokaudessa, Pappilan risteyssillan alapuolitse. Valtateiden 12 ja 9 eritasoliittymän uudistamista on esitetty vuonna 2018 valmistuneessa yleissuunnitelmassa: Valtatie 12 parantaminen välillä Alasjärvi-Huutijärvi (ELY). Sen mukaan Alasjärven eritasoliittymä parannetaan kiertoeritasoliittymäksi, jossa on lisäksi ramppiyhteys valtateiden 12 ja 9 välillä Kangasalan suunnasta Helsingin suuntaan. Tiesuunnitelman laadinta valtatie 12 parantamiseksi välillä Alasjärvi–Huutijärvi on käynnistynyt loppuvuodesta 2023.

Heikkilänkadun vartta ja Teiskontien eteläpuolta kulkee kevyenliikenteen laatukäytävä, jolla tällä hetkellä on yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä. Väylää on määrä kehittää seudullisen pyöräilyn ja jalankulun pääreitteinä. Myös kevyen liikenteen yhteyksiä valtateiden yli/ali on tarpeen parantaa.

Suunnittelualueen läpi Teiskontietä pitkin kulkee nykyisin kymmenisen paikallisliikenteen linjaa, joista lähes kaikki kulkevat myös Heikkilänkatua

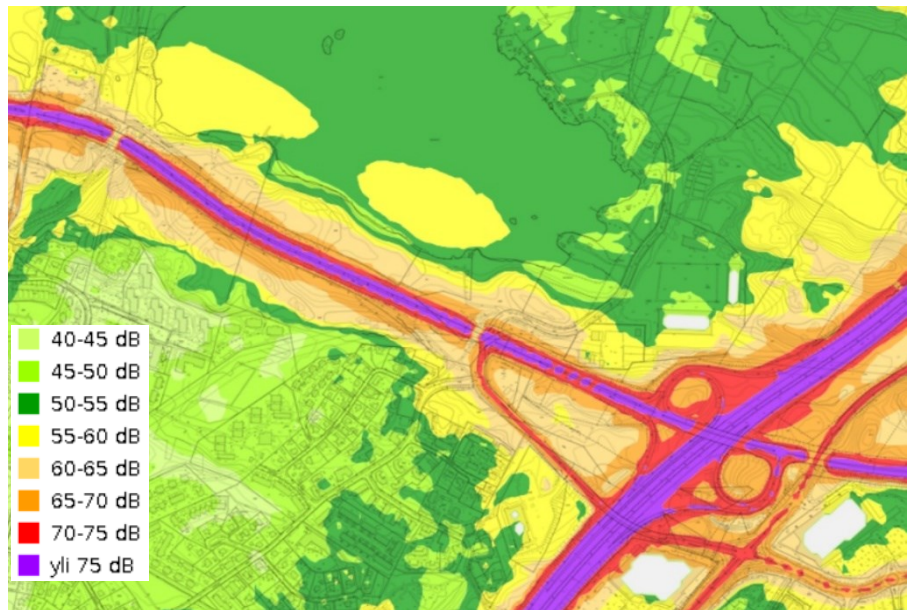
pitkin. Ruuhka-aikaan Teiskontien Niihamankadun pysäkin ohi kulkee noin kolmekymmentä vuoroa tunnissa.

#### Tekninen huolto

Kaava-alueen kautta kulkee vesi- ja viemärijohtoja, maakaapeleita, kaukolämpölinja sekä 110 kV ilmajohto. Valtatien 9 ylittävän sillan läheisyydessä kulkee 20 kV sähkökaapeleita, jotka edellyttävät huomiointia uuden sillan suunnittelussa.

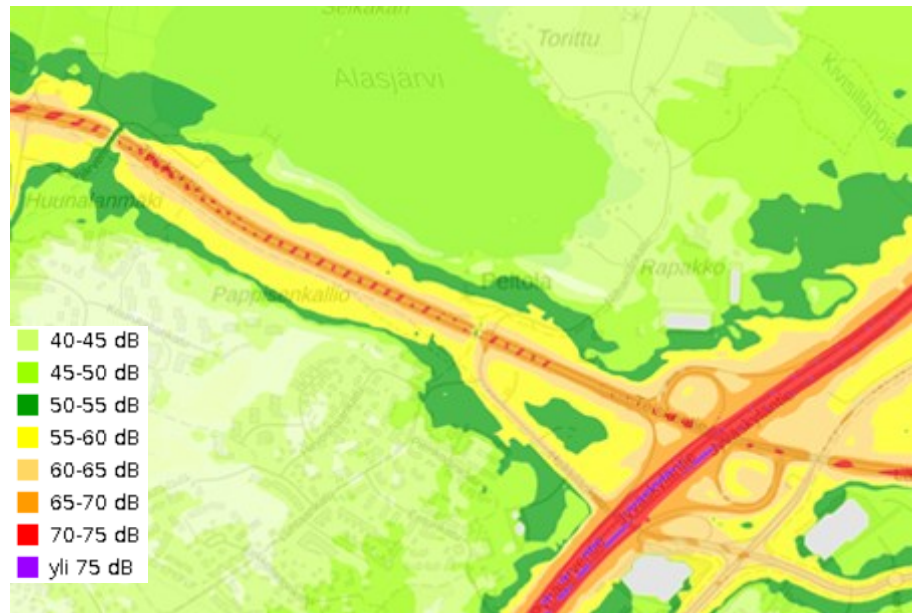
#### Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Tampereen kaupungin meluselvityksen 2022 mukaan liikennemelun keskiäänitaso nousee lähes koko kaava-alueella yli 55 dB ja Teiskontien sekä Heikkilänkadun varsilla, jalankulun ja pyöräilyn väylillä, yli 65 dB (oranssilla), paikoin jopa yli 70 dB (punaisella). Valtateiden ajoradoilla päiväajan keskiäänitasot ovat yli 75 dB.



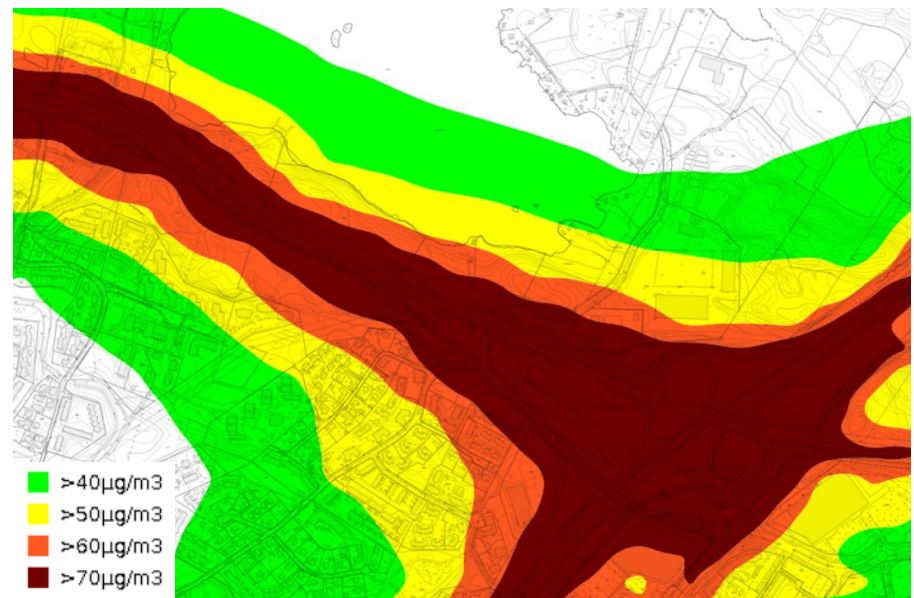
Kuva 5: Päiväajan keskiäänitasot v. 2022. (Tampereen kaupungin meluselvitys 2022.)



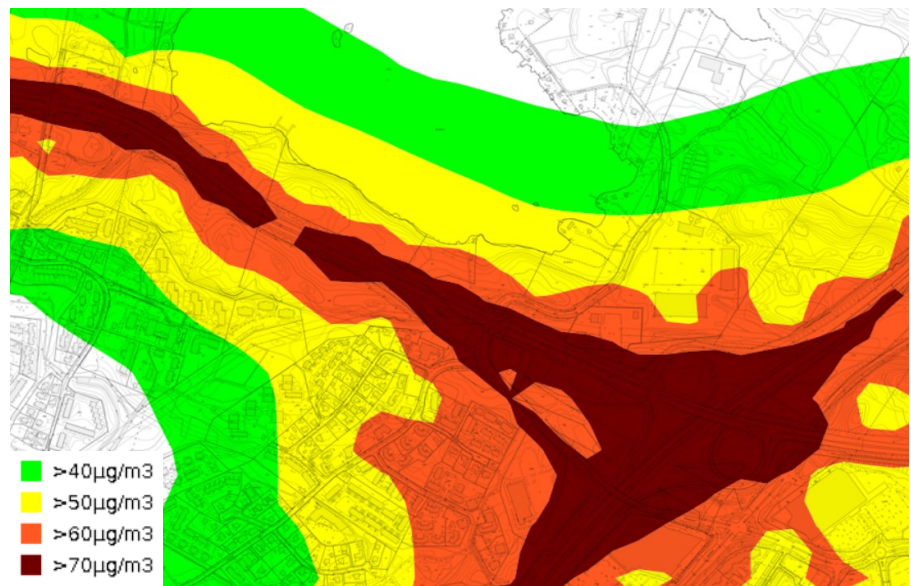


Kuva 6: Yöajan keskiäänitasot v. 2022. (Tampereen kaupungin meluselvitys 2022.)

Tampereen kaupungin ilmanlaatuselvityksessä 2013 mallinnettiin autoliikenteen, energiantuotannon ja teollisuuden päästöjen yhteisvaikutukset ilmanlaatuun. Ilmanlaatumallinnuksen lähtötiedot ovat vuodelta 2011. Mallinnuksen mukaan sekä typpidioksidin että hengitettävien hiukkasten pitoisuus kaava-alueella nousee yli ohjearvojen.



Kuva 7: PM10 vuorokausiohjearvoon verrannollinen pitoisuus (=kuukauden toiseksi korkein vrk-arvo). Kuukauden toiseksi suurimman vuorokausipitoisuuden ohjearvo on 70 µg/m³. (Tampereen ilmanlaatumallinnus 2011.)



Kuva 8: NO<sub>2</sub>-vuorokausiohjearvoon verrannollinen pitoisuus (=kuukauden toiseksi korkein vrk-arvo). Kk:n toiseksi suurimman vuorokausipitoisuuden ohjearvo on 70 µg/m<sup>3</sup>.

#### 1.1.4 Väestö ja palvelut

Asemakaava-alueella ei ole asutusta. Takahuhdin ja Pappilan pientalovaltaiset asuinalueet sijaitsevat Teiskontien ja Heikkilänkadun eteläpuolella ja Linnainmaan aluekeskus suunnittelualueen itäpuolella. Asemakaava-alue rajautuu lännessä uuteen, Alasjärven länsipuolelle kaavoitettavaan, Kaupinlaakson asuinalueeseen.

#### 1.1.5 Maanomistus

Suunnittelualue on kaupungin omistuksessa, lukuun ottamatta valtatie 9 liikennealuetta, joka on valtion omistuksessa.

### 1.2 Aiemmin tehdyt suunnitelmat

Asemakaava on yleiskaavan ja kantakaupungin yleiskaavan mukainen.

Raitiotien jatkamista TAYS:lta itään on tutkittu seuturaitiotien yleissuunnitelmassa, jonka valtuusto hyväksyi suunnittelun pohjaksi vuonna 2020. Suunnitelmaratkaisua on tarkennettu raitiotien hankesuunnitelmassa 2021-2022. Hankesuunnitelma hyväksyttiin ja jatkosuunnittelun käynnistämisestä päätettiin Tampereen kaupunginvaltuustossa 24.4.2023. Raitiotien toteutussuunnittelu alkoi lokakuussa 2023.



## 2 ASEMAKAAVAN KUVAUS

### 2.1 Kaavan rakenne

Asemakaava kuuluu asemakaavoitusohjelman itäisiin raitiotieasemakaavoihin ja mahdollistaa valtateiden 12 ja 9 ylittävien siltojen sekä omalta osaltaan raitiotien Linnainmaan ratahaaran rakentamisen. Raitiotien rakentuminen on edellytys viereisen uuden asuinalueen toteutumiselle sekä itäisten kaupunginosien tavoitteiden mukaiselle kehittämiselle.

Suunnittelualueen läntisen osa-alueen läpi kulkee ELY-keskuksen hallinnoima valtatie 12, jonka yli on asemakaavassa osa-aluemerkinnällä osoitettu joukkoliikennesilta. Maantien liikennealueen ja sen eteläpuolisen viheralueen välistä rajaa on tarkistettu. Aikaisemmin ko. valtion liikennealueelle sijoittunut jalankulun ja pyöräilyn reitti (jk/pp) on asemakaavassa osoitettu etelämmäs Pappilanpuistoon ja raitiotie nykyisen jalankulku- ja pyöräilyväylän paikalle. Molemmin puolin valtatie liikennealuetta on osoitettu suojaviheralueet liikennemelun takia.

Suunnittelualueen metsäalueet sisältävät merkittäviä luonto- ja virkistysarvoja, ja ne on osoitettu viheralueiksi. Raitiotien rakentaminen sekä jalankulun ja pyöräilyn väylän siirtäminen ja sen palvelutason parantaminen pienentävät kuitenkin kasvullista viheraluetta.

Suunnittelualueen itäinen, aiemmin asemakaavoittamaton, osa-alue on liikenne- ja katualuetta. Sen länsipäässä on osoitettu valtatie 9 liikennealue sekä valtatie ylittävä Heikkilänkadun silta. Itäpäässä on osoitettu Heikkilänkadun katualue.

#### 2.1.1 Mitoitus

Asemakaava-alueelle on osoitettu suojaviheraluetta yhteensä 6,70 ha, uimaranta- ja luonnonmukaista virkistysaluetta yhteensä 1,58 ha, vesialuetta 0,80 ha sekä liikennealuetta 5,40 ha.

#### 2.1.2 Palvelut

Asemakaavassa osoitetaan varaus joukkoliikenteen laatukäytävälle ja luodaan yhdessä muiden TAYS – Linnainmaa -raitiotielinjan asemakaavojen kanssa edellytykset joukkoliikenteen volyymin ja palvelutason kasvattamiselle sekä välillisesti muiden palveluiden kehittämiselle joukkoliikennevyöhykkeellä. Asemakaava-alueelle 8933 ei ole suunniteltu raitiotiepysäkkiä eikä alueelle osoiteta uusia palveluita. Olevat

virkistyspalvelut sekä niiden luontoarvot huomioiva kehittäminen on turvattu asemakaavassa. Alasjärven uimarannan kehittämiseksi on osoitettu rakennusala sen toimintaa palvelevan rakennuksen rakentamiseksi sekä Teiskontien pohjoispuolinen polkuyhteys uimarannan saavutettavuuden parantamiseksi. Asemakaavassa on osoitettu uusi sijainti Teiskontien eteläpuoliselle jalankulku- ja pyöräilyväylälle, missä se parannetaan seudullisen laatukäytävän tavoitetason mukaiseksi.

## 2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

### 2.2.1 Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet

Työn alussa asetettuna tavoitteena oli luoda kaavalliset edellytykset Linnainmaan raitiotielinjan ja sen Teiskontien ja itäisen kehätien ylittävien siltojen rakentamiselle, kaupunkikuva, maisema-, virkistys- ja luontoarvot sekä kestävä vesitalous huomioiden.

### 2.2.2 Tavoitteiden toteutuminen

#### Luonnonarvojen turvaaminen

Merkittäviä luontoarvoja sisältävät alueet on asemakaavassa jätetty pääosin viheralueiksi. Luontoarvojen turvaamiseksi on tehty kattavat selvitykset, joiden pohjalta kaavassa on esitetty suojelumerkintöjä ja -määräyksiä turvaamaan liito-oravan ja lahkaviosammalen elinolosuhteet. Kaavatyön yhteydessä on laadittu myös ympäristösuunnitelma ohjaamaan alueen jatkosuunnittelua.

#### Kestävä vesitalous

Kestävän vesitalouden varmistamiseksi asemakaavatyöhön on kytketty hulevesiselvitys ja -suunnitelma, jonka pohjalta on kaavaratkaisussa esitetty yleismääräykset koskien hulevesien jatkosuunnittelua. Asemakaavan toteuttaminen ei merkittävästi lisää hulevesiä alueella tai muuta niiden laatua, mutta rakentamisen aikainen hulevesien hallinta vaatii erityistä huolellisuutta.

#### Kaupunkikuvalliset ja maisemalliset arvot

Maisemallisten tekijöiden huomioimiseksi on asemakaavatyön yhteydessä laadittu erillinen maisemaselvitys. Maisema- ja kaupunkikuvallisia vaikutuksia on pyritty arvioimaan havainnekuvatarkastelun perusteella. Kaupunkikuvan laadun varmistamiseksi on kaavaratkaisussa esitetty pitkää joukkoliikennesiltaa, Rahjukoskensiltaa, koskeva yleismääräys:  
*Maisemakuvallisesti merkittävä silta tulee toteuttaa kaupunkikuvaltaan*

*laadukkaasti. Sillan rakenteiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja huolellisesti viimeisteltyjä.*

#### Virkistysarvot

Asemakaavan läntiselle osa-alueelle sijoittuvan Alasjärven uimarannan virkistysarvo on huomattava ja se kasvaa entisestään uuden asuinalueen rakentuessa viereiselle asemakaava-alueelle, Teiskontien pohjoispuolelle. Uimarannan palvelutason säilyminen ja kehittämismahdollisuudet on turvattu asemakaavassa. Lisäksi asemakaavatyössä on huomioitu yleiskaavassa osoitettu ohjeellinen virkistysyhteys Alasjärven etelärannan viheralueella. Teiskontien eteläpuolella on huomioitu osallisten aiemmin esiintuoma kulkuyhteystarve Takahuudin asuinalueelta.

### 2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset

Asemakaavamerkinnot ja määräykset ovat täydellisinä kaavakartan yhteydessä.

#### 2.3.1 Liikennealueet

Heikkilänkatua varten on kaavaan osoitettu katualueet. Teiskontien sekä valtatie 9 liikennealueet on osoitettu merkinnällä LT-4: maantien alue.

#### 2.3.2 Viheralueet

Molemmin puolin Teiskontien liikennealuetta on osoitettu suojaviheraluetta, jolla sijaitsee luonnonmonimuotoisuuden kannalta arvokas ekologinen yhteys (EVS). Alasjärven uimaranta on osoitettu merkinnällä VV-1 uimaranta-alueeksi, jolle saadaan rakentaa toimintaan liittyviä tiloja, rakennelmia ja laitteita enintään 150 krs-m<sup>2</sup>. Uimarannan itäpuolelle on Alasjärven rantaan osoitettu luonnonmukaista lähivirkistysaluetta (VLL).

#### 2.3.3 Osa-alueet

Teiskontien maantiealueen yli on osoitettu alueen ylittävä ohjeellinen joukkoliikenteen laatukäytävä (y-yl). Itäisen kehätien yli on osoitettu varaus sillalle nykyisen Pappilan risteyssillan kohdalle sekä uuden rinnakkaisen sillan rakentamiseksi. Raitiotien rakentamiseksi on Pappisenkaistan suojaviheralueelle sekä itäisen kehätien yli ja Heikkilänkadulle osoitettu joukkoliikenteen laatukäytävälle varattu ohjeellinen alueen osa yl-3.

Olemassa olevalle 110-kV ilmajohtolle on osoitettu voimajohtoalue.

Seudullinen jalankulun ja pyöräilyn uusi väylä on osoitettu Pappisenkaistan suojaviheralueelle sekä Teiskontien maantiealueelle ohjeelliseksi yleiseen jalankulkuun ja pyöräilyyn varatuksi alueen osaksi merkinnällä pp. Teiskontien jalankulun ja pyöräilyn alikulut on osoitettu merkinnällä a-1.

Teiskontien pohjoispuolella Alasjärvenranta -väylä on osoitettu ajoyhteysmerkinnällä ja uimarannalle pysäköintialueelta johtava väylä yleiselle jalankululle varattuna alueen osana, jolla huoltoajo on sallittu.

Alasjärven ja Teiskontien välisille viheralueille on osoitettu olemassa olevia polku-uria mukailten ohjeellisia polku- ja luontopolkumerkintöjä (po ja lu). Pappisenkaistan suojaviheralueelle on niin ikään osoitettu polkumerkinnät (po) nykyisten polkujen kohdille; asemakaava-alueen lounaisrajalta Teiskontien alikulkujen suuntiin.

Liito-oravalle tärkeät biotoopit sekä erityishuomiota vaativat liito-oravan kulkuyhteydet Teiskontien ja rakennettavan raitiotien yli sekä Heikkilänkadun risteyksen ympäristössä on osoitettu kaavakartalle osa-aluemerkinnöillä sl-6, sl-18 ja sl-24. Liito-oravan elinolosuhteiden ja kulkureittien turvaamiseksi tulee säilyttää ja istuttaa liito-oravalle sopivaa puustoa. Tarvittaessa latvusyhteyden toteutuminen Teiskontien ja raitiotien yli tulee turvata lisäksi rakenteellisin ratkaisuin.

Teiskontien pohjoispuolisille viheralueille on rajattu osa-aluemerkinnällä (luo-4) luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, jolla esiintyy luonnonsuojelulain mukaisesti huomioitava laji tai luontotyyppi.

Rahjukoskenoja on merkitty säilytettäväksi avo-ojaksi merkinnällä oja-s1.

#### 2.3.4 Muut merkinnät ja määräykset

Maantiealueelle on osoitettu merkintä (mevs-15) meluesteen rakentamiseksi Teiskontien pohjoisen ajoradan reunaan Alasjärven uimarannan kohdalle.

Yleismääräyksiä on asemakaavassa annettu koskien:

- liikennettä palvelevien rakenteiden ja laitteiden sijoittamista,
- tärinän ja runkomelun huomioimista,
- hulevesisuunnittelua,
- luontoarvojen huomioimista; metsän hoito, polkujen suunnittelu, haitallisten vieraslajien torjunta,
- merkinnällä sl-24 osoitettua liito-oravan kulkuyhteyttä sekä
- kaupunkikuvaa.

## 2.4 Nimistö

Asemakaavaluonnoksen nimistöä on käsitelty kadunnimitoimikunnassa (28.9.2023, 27.10.2023, 24.4.2024), joka on laatinut esitykset alueen uudesta nimistöstä. Nimistö perustuu luonnonmaiseman elementteihin, jo käytössä olevaan nimistöön sekä kulttuurihistoriaan.

Teiskontien ylittävä raitiotiesilta on nimetty Rahjukoskensillaksi. Nimi viittaa Alasjärvestä juuri sillan kohdalla laskevaan ojaan, jossa sijaitsee Rahjukoskeksi kutsuttu virtauspaikka. Vt 9 ylittävä uusi silta sekä nykyinen silta, jolla ei ollut nimeä, nimettiin Heikkilänkadun sillaksi.

Aiemmin Pappilanpuistoon kuulunut Teiskontien eteläpuolella oleva suojaviheralue on nimetty Pappisenkaistaksi. Nimi viittaa lähistöllä sijainneeseen Messukylän pappilan torppaan, jonka nimi oli Pappinen.

Teiskontien pohjoispuolella oleva suojaviheralue on nimetty Alasjärvenkaistaksi, mikä viittaa luonnollisesti Alasjärveen. Nimen kaista - loppu viittaa suojaviheralueen pitkään ja kapeaan muotoon.

Alasjärven etelärannalla oleva virkistysalue (VLL) on nimetty Alasjärven etelärannaksi ja Alasjärven uimarannan käsittävä virkistysalue (VU) Alasjärven uimarannaksi.

Ajoyhteys Alasjärven uimarannalle on nimetty Alasjärvenrannaksi.

## 3 KAAVAN VAIKUTUKSET

### 3.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

#### 3.1.1 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Asemakaavalla mahdollistetaan tehokkaan, miellyttävän ja verrattain hiljaisen joukkoliikennemuodon toteuttaminen, joka ei tuota paikallisesti pienhiukkas- tms. ilmanlaatua heikentäviä pakokaasupäästöjä. Autoliikenteen poistuminen Alasjärven rannan alikulusta sekä Teiskontien eteläpuolisen jalankulun ja pyöräilyn väylän uudelleen rakentaminen parantavat liikenneturvallisuutta ja edistävät terveystiikunnan olosuhteita. Alasjärven uimarannan kohdalle asemakaavassa osoitettu meluste turvaa uimarannan virkistyskäytön jatkumista.

Asemakaavaratkaisussa on edellytetty raitiotie suunniteltavaksi ja toteutettavaksi siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkomelu ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa.

Asemakaavan valmisteluvaiheessa laaditun meluselvityksen mukaan raitiotie ei aiheuta ohjearvot ylittävää melua nykyiselle asutukselle, vaan autoliikenteen meluvaikutukset ovat alueella hallitsevia. Niihin vaikutetaan asemakaavassa Alasjärven uimarannan kohdalle osoitetulla melusteellä. Huomattavalla osalla viheralueista virkistysalueille asetetut melun ohjearvot ylittyvät myös jatkossa. Tämän vuoksi nykyisiä puistoalueita on osoitettu suojaviheralueiksi.

### 3.1.2 Vaikutukset sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

Raitiotien toteutuminen mahdollistaa osaltaan asemakaava-alueen viereisten alueiden asunto- ja palvelutarjonnan kehityksen. Asemakaava-alueen länsipuolelle suunnitellaan asemakaavassa 8931 uutta joukkoliikenteeseen tukeutuvaa Kaupinlaakson asuinalueita palveluineen ja asemakaavan osa-alueiden väliin, Heikkilänkadun varrelle, suunnitellaan raitiotien varikon asemakaavassa 8876 varausta urheilu- ja liikuntahallille. Raitiotie mahdollistaa myös Linnainmaan Koilliskeskuksen aluekeskuksen kehittämisen edelleen.

Asemakaavaratkaisu mahdollistaa Alasjärven uimarannan virkistyspalveluiden kehittämisen. Kaavakartalla on osoitettu rakennusoikeutta uimarannan toimintaa palvelevalle rakennukselle.

## 3.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Väyläinfrastruktuurin rakentaminen edellyttää maansiirtotöitä, sekä kallioliikkauksia nykyisessä Pappilanpuistossa. Siltojen ja muiden rakenteiden betonityöt aiheuttavat riskin läheiselle vesistölle. Tästä syystä asemakaavassa on määrätty erityisesti rakentamisen aikaisten hulevesien hallinnan jatkosuunnittelusta.

Tampereen kaupungin tavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Kaupungin ilmastopäästöjen on tavoitteena olla 80 % pienemmät vuonna 2030 kuin vuonna 1990. Loput päästöt eli 20 % sidotaan hiilinieluihin ja kompensoidaan. Liikenteen ja maankäytön osalta tavoitteen saavuttamisessa keskeisenä keinona on raitiotieverkon laajentaminen ja seudullisen joukkoliikennejärjestelmän suunnitteleminen sekä kävelyä, pyöräliikennettä ja joukkoliikenteen käyttöä arjen matkoilla tukeva kaupunkirakenne.

Joukkoliikenteen käytön merkittävä lisääminen edellyttää, että sen palvelutarjonta on erittäin hyvä. Vuorovälin on oltava tiheä, matka-aika hyvin ennustettava ja matka pysäkille lyhyt. Nämä tavoitteet pystytään parhaiten toteuttamaan joukkoliikennejärjestelmässä, jonka rungon

muodostaa raideliikenne. Raitiotie lisää ilmastotavoitteita edistävää liikkumista joukkoliikenteellä ja mahdollistaa kestävä kehityksen mukaisen tiiviin alue- ja yhdyskuntarakenteen muodostumisen. Raitiotien rakentaminen aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä ja lisää energiankulutusta. Raitiotien myötä kuitenkin kasvu suunnataan joukkoliikennevyöhykkeelle, jolloin käytön aikana ilmastohyödyt ovat suuremmat.

Asemakaava 8933 osana Teiskontien varren asemakaavojen kokonaisuutta (ns. Teiskontien hankekorin) toteuttaa pitkäjänteistä ja sopimuksiin perustuvaa suunnitelmaa, jossa rakennetaan toimivaa, tasa-arvoisuutta edistävää ja ilmastomuutosta hillitsevää kaupunkia ja kaupunkiseutua. Asemakaava ja sen kytkeytyminen raitiotieverkon laajentamiseen toteuttavat valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita sekä Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmaa, MAL-sopimusta ja Tampereen kaupungin omia ilmasto- ja kestävyys sitoumuksia. Tampereen kaupunkistrategiaan ”Tekemisen kaupunki, Tampereen strategia 2030” on kirjattu mm., että kaupungin kestävä kasvua vahvistetaan kaavoittamalla 80 % asuinalueesta joukkoliikennevyöhykkeille ja aluekeskuksiin samoin kuin edistetään työpaikkojen sijoittumista samoilta vyöhykkeille. Samoin tavoitellaan kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden nousua valtuustokauden loppuun mennessä. Vaikka asemakaavassa 8933 ei osoiteta asumista, mahdollistaa se osaltaan uuden Kaupinlaakson asuinalueen suunnittelun tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeelle sekä Koilliskeskuksen aluekeskuksen kehittämisen raitiotien vaihtoterminaaliin tukeutuen.

Asemakaavan 8933 toteutuksen aikana syntyy ilmastopäästöjä ja puustoisten alueiden muodostamat hiilinielut pienenevät hieman. Erityisesti rakennusaikaisista kuljetuksista sekä taitorakenteiden ja raiteiden betoni- ja teräsrakentamisesta aiheutuu päästöjä. Raitiotien valmistuttua ilmastovaikutukset ovat myönteisiä sujuvien matkakettujen kehittyessä ja kestävien kulkumuoto-osuuksien kasvaessa. Raitiotien odotetaan lisäävän joukkoliikenteen käyttöä.

### 3.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Asemakaavalla turvataan alueen luontoarvot merkinnöin ja määräyksin. Luonnon monimuotoisuuden ja lajisuojelun näkökulmasta merkittävimmät alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle ja osoitettu asemakaavamerkinnoin, mutta jonkin verran huomionarvoista luontotyyppiä (kosteaa, runsasravinteinen lehto) menetetään rakentamisen alle metsän reunan siirtyessä etelämmäs raitiotien sekä jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen tieltä. Yksi-kaksi lahokaviosammalen

itujuvärsryhmää on mahdollisesti vaarantumassa jalankulun ja pyöräilyn väylää toteutettaessa.

Teiskontien yli on kaavaratkaisussa osoitettu liito-oravan kulkuyhteys, jonka säilyminen on edellytetty turvattavaksi myös rakentamisen aikana. Yleiskaavassa osoitetut ekologiset yhteydet on asemakaavaratkaisussa huomioitu EVS-merkinnöin.

Haitallisten vieraslajien torjuntaa sekä metsän hoitoa monimuotoiseksi varmistetaan asemakaavassa yleismääräyksin.

### 3.3.1 Lahokaviosammalen yleispoikkeus

Kaava-alueelle vuonna 2020 laaditun lahokaviosammalselvityksen mukaan alueelle sijoittuu 33 kpl lahokaviosammalen itujuvärsryhmää. Kaava-alueelta ei selvityksen yhteydessä löydetty yhtään lahokaviosammalen itiöpesäkettä. Kaikki lahokaviosammalhavainnot sijoittuvat kaava-alueen läntiselle aluekokonaisuudelle. Eniten itujuvärsryhmähavaintoja tehtiin Teiskontien pohjoispuolelta Alasjärven etelärannan metsästä. Tampereen lahokaviosammalselvityksen yhteydessä vuonna 2021 vuoden 2020 selvityksen tulokset arvioitiin uudelleen ja maastotarkistusten jälkeen lajille laadittiin ydinaluerajaus Alasjärven ranta-alueen metsäalueelle Tampereen lahokaviosammalselvityksessä käytettyjen periaatteiden mukaisesti. Tämä ydinalue on kaavaratkaisussa osoitettu luo-4 -alueeksi (Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue, jolla esiintyy luonnonsuojelulain mukaisesti huomioitava laji tai luontotyyppi.)

Teiskontien eteläpuolella Pappilanpuiston alueen kivikkoisessa pohjoisrinteessä kasvaa rakenteeltaan monipuolista kuusimetsää, jossa on sekä vanhaa puustoa, maalahopuuta että vanhoja kantoja. Tältä alueelta havaittiin itujuvärsryhmiä yhteensä viideltä maalahopuulta. Alue on lahokaviosammaleelle potentiaalinen kohde myös tulevaisuudessa, mikäli alueen puuston annetaan kehittyä hoitamattomana. Alueen reunaosissa on lievää virkistyskäytön aiheuttamaa kulumista.

Pappisenkaistalla on raitiotien rakentamisen myötä mahdollisesti jäämässä jkpp-rakentamisen alle enintään kaksi maalahopuuta, joilla on havaittu lahokaviosammalen itujuvärsryhmiä. Näille itujuvärsryhmille haetaan luonnonsuojelulain 82 § mahdollistamaa yleispoikkeusta.

#### Lahokaviosammalen suotuisa suojelutaso ja haitallisten vaikutusten välttäminen, lieventäminen ja kompensoiminen

Kaavaratkaisun toteuttamisella ei arvioida olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia lahokaviosammalen elinvoimaisuuteen tai suotuisan suojelun



tasoon Tampereella tai valtakunnallisesti. Vuonna 2021 laadittiin Tampereen alueelle lahokaviosammalselvitys, jossa havaittiin lahokaviosammalten itiöpesäkkeitä 49 kasvupaikalta ja itujuvärsryhmiä 3 100 kasvupaikalta. Kaikista kasvupaikoista varmasti säilyville alueille sijoittuu noin 15 % havainnoista ja todennäköisesti säilyville alueille 83 %. Mahdollisesti muuttuville alueille sijoittuu noin 2 % kasvupaikoista. Yleiskaavan viherverkolle sijoittuvien kasvupaikkojen ja tärkeiden ydinalueiden suojelutila on maankäytön näkökulmasta kokonaisuutena erittäin hyvä.

Kantakaupungin lahokaviosammalselvitys laadittiin yleiskaavan viherverkoston alueelle. Kantakaupungin lahokaviosammalselvityksen lisäksi asemakaavoihin on tilattu erillisiä lahokaviosammalselvityksiä. Lajille soveltuvia elinympäristöjä on edelleen runsaasti kartoittamatta toisaalta kantakaupungin viherverkoston ulkopuolisilla alueilla sekä Pohjois-Tampereen alueella, josta tehtiin kantakaupungin lahokaviosammalselvityksen yhteydessä erillisinventointeja vain seitsemässä erikseen valitussa kohteessa. (Tampereen lahokaviosammalselvitys 2021).

Lahokaviosammalelle koituvia haitallisia vaikutuksia on pyritty välttämään ja lieventämään. Kaava-alueelle sijoittuva lahokaviosammalten ydinalue on jäämässä rakentamisen ulkopuolelle ja se osoitetaan luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi kaavaratkaisussa. Pirkkala – Linnainmaa -raitiotien hankesuunnittelun aikana tutkittiin eri vaihtoehtoja Teiskontien ylitykselle Alasjärven kohdalle. Vaihtoehtoista valittiin se, jossa tarve puuston poistoon on kaava-alueella muita vaihtoehtoja pienempi ja jossa Alasjärven etelärannan luontoarvoiltaan arvokas metsäalue pystyttiin säilyttämään rakentamattomana. Pappilanpuistossa jalankulun ja pyöräily seudullinen väylä sijoitetaan mahdollisimman lähelle raitiotierataa, jotta kaadettavan puuston ja kalliolouhinnan määrä pystytään minimoimaan. Alueelle tullaan myös istuttamaan runsaasti uutta puustoa varmistamaan mm. liito-oravan sujuva kulku tiealueen yli.

#### Säilyttäminen ei ole mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia

Tampereen kaupunki on sitoutunut asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittamiseen joukkoliikennevyöhykkeelle sekä kehittämään raitiotieliikennettä määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti. Valtion kanssa on laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus), joka perustuu sopimusseudun kaikkien kuntien ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. MAL-sopimuksen mukaisesti asuminen, työvoima- ja palveluintensiiviset työpaikat sekä palvelut suunnataan pääosin

keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle, erityisesti kehitettävälle asemaseuduille ja raitiotiekäytäviin. Samoin on sovittu, että sopimusosapuolet edistävät Tampereen raitiotien suunnittelua ja rakentamista pitkänteisesti ja maankäyttöä kehitetään siten, että uudesta asuinkerrosalasta vähintään 80 % sijoitetaan keskustoihin, aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Maankäyttöä kehitetään siten, että raitiotiehen, lähijunaan ja muuhun tehokkaaseen joukkoliikenteeseen tukeutuvalle liikkumiselle luodaan edellytyksiä.

Mikäli joukkoliikennekäytävä idän suuntaan ei toteudu, MAL-sopimukseen kirjatut tavoitteet voivat jäädä saavuttamatta. Noin vuoden kasvua edustava väkimäärä pitäisi sijoittaa muualle joukkoliikennekäytävälle ja keskustoihin. Kaupinlaakson asuinalueen suunnitelmat menisivät myös uusiksi, jos raitiotietä ei alueelle saada. Ilman raitiotietä ei myöskään tule uusia asukkaita, jotka olisivat edellytyksenä myös Koilliskeskuksen palveluiden kehittämiseksi. Ilman raitiotietä, joukkoliikenteen palvelut eivät kehity idän suuntaan ja ns. autokaupunkikehitys vahvistuu lisäten autoilun aiheuttamia ympäristöhäiriöitä. Raitiotie parantaisi keskustan saavutettavuutta, mahdollistaisi Koilliskeskuksen kehittämisen raitiotiehen tukeutuvan asumisen ja työpaikkojen osalta sekä loisi edellytykset kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden kasvulle sekä kestävästä elämäntavan mahdollisuuksille alueella.

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitteluvaiheessa tutkittiin eri vaihtoehtoja Teiskontien ylitykseen Alasjärven eteläpuolella. Hankesuunnitelman väliraportin käsittelyn yhteydessä kaupunginhallituksessa 19.4.2022 päätettiin, että suunnittelua jatketaan yhden sillan vaihtoehdolla, koska yhden sillan vaihtoehto on edullisempi toteuttaa kuin kahden sillan vaihtoehto. Lisäksi valitussa vaihtoehdossa ratageometria on erinomainen, raitioliikenteen keskinopeus erittäin hyvä, vältytään Teiskontien pohjoispuolella sijaitsevan kaukolämpölinjan siirroilta ja Alasjärven rannan puoleisen luonnonoloiltaan arvokkaan metsäisen alueen muutoksilta.

### 3.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

Kaavaratkaisu toteuttaa yleiskaavaa. Asemakaavoitettavan raitiotien myötä mahdollistuu uuden asuinalueen suunnittelu sen varrelle, asemakaava-alueen länsipuolelle, TAYS:n ja Alasjärven välille. Joukkoliikenteen kehittäminen tukee myös Koilliskeskuksen kehittämisedellytyksiä. Raitiotien toteuttaminen edistää kestäviin kulkumuotoihin ja matkaketjuihin siirtymistä. Raitiotien toteuttaminen aiheuttaa muutoksia katujärjestelyihin Heikkilänkadulla sekä laajemmin kaava-alueen

ulkopuolella. Erilaisten ratkaisujen vaikutuksia mm. autoliikenteen sujuvuuteen on arvioitu raitiotien hanke- ja toteutussuunnittelun yhteydessä (mm. Linnainmaan toimivuustarkastelut 2024).

Raitiotie korvaa osan nykyisistä Teiskontiellä kulkevista bussilinjoista. Raitiotien pysäkkiväli on busseihin verrattuna pidempi, mutta vuoroväli on pääosin tiheämpi. Asemakaava-alueelle ei sijoitu raitiotiepysäkkejä Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman (2023) mukaan. Raitiotie mahdollistaa joukkoliikenteen kapasiteetin nostamisen kasvavassa kaupungissa, mutta saattaa paikoin heikentää välillisesti joukkoliikenteen saavutettavuutta osalle nykyistä asutusta bussien linjasto- ja/tai vuorovälimuutoksista riippuen.

Pyörätien laatutaso nousee seudullisen pyöräilyn laatukäytävän tasolle koko kaava-alueella; kävely ja pyöräily sekä pyöräilyn kulkusuunnat erotellaan toisistaan. Kaavaratkaisussa valtatie 9 yli osoitettu sillan aluevaraus mahdollistaa erotellun kävelyn ja pyöräilyn väylän sijoittamisen Heikkilänkadun etelä- ja pohjoisreunoille raitiotien hankesuunnitelman mukaisesti.

Alasjärven rantaan ja Teiskontien pohjoispuoliselle suojaviheralueelle on osoitettu kehitettäväksi virkistystä ja uimarannan saavutettavuutta palvelevia polkuja. Alasjärven eteläpuolitse kulkevan virkistysyhteyden osoittaminen toteuttaa yleiskaavaa.

#### 3.4.1 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Asemakaavassa on osoitettu nykyinen 110 kV:n ilmajohto ja sen ilmajohtoalue. Yleiskaavassa on määräys tutkia johdon maakaapelointia alueen maankäyttöhankkeiden yhteydessä. Asemakaavaluonnoksen mukaisella maankäytöllä sähkölinjan maahan vienti ei kuitenkaan ole perusteltavissa. Asemakaavassa ei osoiteta uusia teknisen huollon verkostoja eikä edellytetä muutoksia alueen läpi kulkevaan kaukolämpölinjaan. Raitiotien rakentamisen yhteydessä tulee kuitenkin tehtäväksi joitakin muutoksia teknisiin verkostoihin. Teiskontien eteläpuolella suunnitteilla ovat 110 kV suurjännitekaapelin putkitus sekä Tampereen Veden vesijohdon rakentaminen.

#### 3.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Raitiotie sekä jalankulku- ja pyöräilyreitit uudelleenlinjaus leventävät Teiskontien avointa liikennemiljöötä. Raitiotien ja valtatie väliin jää kuitenkin kapea viherkaista, jossa säilyy olemassa olevaa, maisemaa

jäsentävää puustoa, jota tarvittaessa täydennetään uusilla istutuksilla korvaamaan raitiotien rakentamisen yhteydessä poistuvaa puustoa liito-oravan kulkureiltä.

Teiskontien ylittävä joukkoliikennesilta muodostaa uuden huomattavan kaupunkikuvallisen elementin. Lähes 400 metriä pitkän sillan lakipiste on Teiskontien ajoratojen kohdalla, missä sillan kansi nousee 7,5 metriä korkeiden pilareiden päälle. Silta sijoittuu maiseman paikalliseen solmukohtaan, mikä tarjoaa kiinnostavat lähtökohdat kaupunkikuvallisen porttiaiheen muodostamiseen. Asemakaavaratkaisussa edellytetään Rahjukoskensillan toteuttamista kaupunkikuvallisesti laadukkaasti. Sillan rakenteiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja huolellisesti viimeistelyjä.

Silta näkyy myös vesistömaiseman taustalla Alasjärven vastarannalta katsottuna. Se jää kuitenkin raitiotien suunnitelma-aineistoihin perustuvan kaupunkimallitarkastelun mukaan taustalla olevan metsän muodostamaa silhuettia alemmas.



*Kuva 9: Kuvasovite uudesta raitiotiesillasta ja Alasjärven uimarannasta loma-asutusrannalta katsottuna (Tampereen kaupungin kaupunkimalli 2023).*

Valtatien 9 ylittävällä uudella sillalla ei ole merkittäviä maisemallisia tai kaupunkikuvallisia vaikutuksia sen sijoituessa olemassa olevan Pappilan risteyssillan rinnalle, avoimeen suurimittakaavaiseen liikennemiljööseen. Heikkilänkadun ilme muuttuu uusien raitiotie- ja pyörätierakentamisen mukanaan tuomien katujärjestelyjen myötä. Katu levenee, mutta muuttuu eri liikennemuotojen jäsentelyn myötä pienipiirteisemmäksi ja kaupunkimaisemmaksi.

Asemakaava-alueella ei ole muinaisjäänöksiä tai muita arvokkaita kulttuuriympäristön kohteita.

### 3.6 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset)

Asemakaavasta seuraa yritysvaikutuksia, mikäli raitiotie toteutetaan. Raitiotieyhteys, vaihtopysäkki Koilliskeskuksessa ja joukkoliikenteen linjaston uudelleenjärjestely vahvistavat Koilliskeskuksen saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja Koilliskeskuksen asemaa julkisten ja kaupallisten palveluiden aluekeskuksena. Kehitystä tukee myös seudullisen pyöräilyn pääreitien kehittäminen asemakaavaratkaisun mukaisesti. Raitiotien toteutuksen yhteydessä on suunniteltu kehitettäväksi lisäksi alueellisia jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä, jotka parantavat osaltaan yritysten saavutettavuutta.

Raitiotien hankesuunnitelmassa (2023) on arvioitu, että raitiotielinjan toteuttaminen työllistää rakennusvaiheessa voimakkaasti, ja raitiotien rakentamisen odotetaan vilkastuttavan aluetaloutta sen varrelle suunniteltavien uusien asuntoalueiden rakentamisen myötä.

Raitiotien valmistuttua yrityksiin kohdistuvien vaikutusten taustalla on mm. raitiotien mahdollistama asukas- ja työpaikkamäärän kasvu. Sekä työvoiman saatavuus että asiakaspotentiaali kasvavat raitiotien varrella.

Raitiotien hankesuunnitelmassa on arvioitu, että kaikki yritykset raitiotien varrella eivät kuitenkaan tule hyötymään raitiotiestä. Yksittäisissä kohteissa raitiotie voi esimerkiksi heikentää yritysten saavutettavuutta, paitsi rakentamisen aikana myös sen jälkeen. Jos suurmyymälöiden autosaavutettavuudessa ja pysäköintijärjestelyissä tapahtuu heikennystä, asiakasmäärän ja liikevaihdon odotetaan laskevan, vaikka raitiotie toisikin uusia asiakkaita. (Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelma 28.2.2023)

Raitiotien toteutussuunnittelun yhteydessä tehtyjen liikenteen toimivuustarkastelujen perusteella Linnainmaan Aitolahdentien liittymässä tapahtuu jonoutumista illan huipputunnin aikaan vuonna 2040, mikäli liikennemäärät kasvavat mallinnuksessa käytetyn ennusteen mukaisesti. Raitiotiellä, tehokkaana joukkoliikennetkaisuina, pyritään osaltaan hillitsemään liikennemäärien kasvua tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Linnainmaan Koilliskeskuksen asukasmäärän odotetaan kasvavan, jolloin alueen palveluihin kuljettaneen nykyistä useammin myös ilman autoa.

Linnainmaan suurmyymälöiden autosaavutettavuuteen ei ole odotettavissa kriittistä heikennystä, vaikka Pirkanmaan osuuskaupan korttelista Heikkilänkadulle länteen johtava ulosajomahdollisuus poistuu raitiotien katu- ja siltasuunnitelmaratkaisujen myötä. (*Kyseinen ajo yhteys*

*on korttelissa voimassa olevan asemakaavan vastainen eikä sitä koskevia lupia tai rasitesopimuksia ole selvityksissä löydetty.)* Linnainmaan liikenteen toimivuustarkasteluissa on todettu, että Prisman liikenne voidaan hoitaa turvallisesti kahden valo-ohjatun liittymän kautta. Linnainmaan autoliikenteen toimivuuden turvaamiseksi on suunnitteilla uusi katuyhteys Piettasekadun ja Aitolahdentien välille raitiotien muuttaessa Mäentakusenkadun-Heikkiläntien sekä Aitolahdentien risteysliikennejärjestelyjä. Lisäksi alueen liikenteellistä toimivuutta voidaan vahvistaa liittymien nykyistä laajemmalla liikennevalo-ohjauksella. Tasanteen eritasoliittymän rakentaminen valtatielle 9 vähentää osaltaan Linnainmaan alueen läpikulkuliikennettä ja liittymien kuormitusta.

Taloudellisia ja yritysvaikutuksia tutkitaan edelleen raitiotien toteutussuunnittelussa. Raitiotien toteutussuunnittelu ja rakentaminen tehdään allianssimenetelmällä, jossa vastuu hankkeen riskeistä jakautuu kaupungin sekä allianssiin kilpailutuksella valitun yritysryhmittymän kesken. Raitiotien rahoittamiseen odotetaan myös valtionapua.

### 3.7 Vertailu asemakaavan vaikutuksista

Alla olevassa taulukossa on verrattu asemakaavaratkaisun mukaisen maankäytön vaikutuksia nykyisen kaavatilanteen mukaiseen kehitykseen.

Teema	Nykytilanteen mukainen kehitys	Asemakaavaratkaisun mukainen kehitys
<b>Alue- ja yhdyskuntarakenne</b>	Tampereen yhdyskuntarakenteelle yleisissä kaavatasoissa asetetut tavoitteet eivät toteudu, kun raitiotie ja sen varrelle tavoiteltu rakentaminen jäävät toteutumatta. Aiheutuu täydennysrakentamispainetta toisaalle tehokkaalle joukkoliikennevyöhykkeelle, jolloin riskeinä on tiivistyvän yhdyskuntarakenteen resilienssin heikkeneminen mm. ilmastonmuutoksen vaikutuksia vastaan sekä asuin ympäristön laadun ja viihtyisyyden heikkeneminen.	Asemakaavoitettavan raitiotien myötä mahdollistuu uuden kaupunginosan suunnittelu sen varrelle, asemakaava-alueen länsipuolelle, TAYS:n ja Alasjärven välille. Joukkoliikenteen kehittäminen tukee myös Koilliskeskuksen kehittämisedellytyksiä. Kaavaluonnoksen ratkaisu toteuttaa yleiskaavaa.
<b>Tekninen huolto</b>	Raitiotien rakentamisen yhteydessä toteutettaviksi suunnitellun verkostorakentamisen toteuttamisen synergiaedut menetetään.	Nykyinen 110 kV ilmajohtoalue on huomioitu kaavamerkinnoin. Muutoin asemakaavaratkaisussa ei määrätä alueen teknisestä huollosta eikä edellytetä muutoksia alueen läpi kulkevaan kaukolämpölinjaan. Alueelle on suunniteltu teknisen huollon verkoston muutoksia muiden suunnitelmien yhteydessä.

Teema	Nykytilanteen mukainen kehitys	Asemakaavaratkaisun mukainen kehitys
		Raitiotien toteuttamisen sekä seudullisen jalankulku- ja pyöräilyväylän parantamisen myötä alueen hulevesijärjestelmiin tehdään joitakin muutoksia.
<b>Ajoneuvoliikenne</b>	Raitiotien jäädessä toteutumatta idän suuntaan ei joukkoliikenne pysty taittamaan kasvavia liikennemääriä Teiskontiellä. Raitiotien varrelle aiotun rakentamisen sijoituessa mahdollisesti muualle kuin tehokkaalle joukkoliikennevyöhykkeelle lisääntyy yksityisautoilu kaupunkiseudulla.	Raitiotien toteuttaminen turvaa Teiskontien ajoneuvoliikenteen toimivuutta ja edistää kestäviin kulkumuotoihin ja matkaketjuihin siirtymistä. Teiskontien nykyisin kaava-alueen länsipäässä alittava ajoneuvoliikenne siirtyy käyttämään kaava-alueen ulkopuolelle sijoittuvaa, Irlankadun jatkeen valo-ohjattua tasoliittymää.
<b>Joukkoliikenne</b>	Joukkoliikenne idästä jatkuu busseilla liikennöitynä. Joukkoliikenteen palvelutason merkittävä nousu ja siitä aiheutuva kulkutapaosuuden muutos jää toteutumatta. Nivelbusseilla voi olla mahdollista lisätä joukkoliikenteen kapasiteettia joillakin linjoilla.	Raitiotie korvaa osan nykyisistä Teiskontiellä kulkevista bussilinjoista. Raitiotien pysäkkiväli on busseja harvempi, mutta vuoroväli tiheämpi. Asemakaava-alueelle ei sijoitu raitiotiepysäkkejä. Ratkaisu perustuu Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelmaan (2023). Raitiotie mahdollistaa joukkoliikenteen kapasiteetin kasvavassa kaupungissa, mutta saattaa välillisesti heikentää joukkoliikenteen saavutettavuutta osalle nykyistä asutusta bussien linjasto- ja/tai vuorovälimuutoksista riippuen.
<b>Pyöräily ja kävely</b>	Valtatien 9 ylittävän Heikkilänkadun osuuden tavoiteltuja jalankulun ja pyöräilyn parannuksia ei ole tilaa toteuttaa ilman uutta siltaa.  Pappilanpuiston pohjoisreunalle voidaan toteuttaa uudistettu jalankulun ja pyöräilyn väylä puistosuunnitelmalla.	Pyörätien laatutaso nousee seudullisen pyöräilyn laatukäytävän tasolle. Kävely- ja pyöräily sekä pyöräilyn kulkusuunnat erotellaan toisistaan. Kaavaratkaisussa valtatie 9 yli on osoitettu aluevaraus, jonne voidaan rakentaa uusi silta nykyisen sillan pohjoispuolelle. Tämä mahdollistaa erotellun kävelyn ja pyöräilyn väylien sijoittamisen Heikkilänkadun etelä- ja pohjoisreunoille raitiotien hankesuunnitelman mukaisesti.  Alasjärvenrannan alikululle johtavat jalankulku- ja pyörätien rampit uudistetaan ja ajoneuvoliikenne poistuu alikulusta.
<b>Palvelut ja työpaikat</b>	Ei synny uusia palveluita tai työpaikkoja.	Kaava-alueelle ei osoiteta palvelu- tai työpaikkarakentamista. Raitiotien ja siihen tukeutuvien uusien alueiden rakentamisella on huomattava työllistävä vaikutus. Uuden raitiolinjan pysäkkiympäristöistä muodostuu vetovoimaisia, ajatellen uusien palveluiden kehittymistä.
<b>Liikunta ja virkistys</b>	Alueen uimaranta- ja viheralueille jäävät voimaan vanhentuneet asemakaavat, jotka eivät luo edellytyksiä liikunta- ja virkistyspalveluiden kehitykselle.  Yhteyksien säilyminen Pappilanpuiston poluille riippuu mahdollisesti puistosuunnitelmilla toteutettavan jalankulku- ja pyörätien parannuksen suunnitteluratkaisuista.	Asemakaavaratkaisu mahdollistaa Alasjärven uimarannan virkistyspalveluiden kehittämisen. Kaavakartalla on osoitettu rakennusoikeutta uimarannan toimintaa palvelevalle rakennukselle. Alasjärven rantaan ja Teiskontien pohjoispuoliselle suojaviheralueelle on osoitettu kehitettäväksi virkistystä ja uimarannan saavutettavuutta palvelevia polkuja. Alasjärven eteläpuolitse kulkevan virkistysyhteyden osoittaminen toteuttaa yleiskaavaa.  Raitiotien rakentaminen ja seudullisen jalankulku- ja pyörätien uudelleen linjaaminen vaikuttavat Pappilanpuiston polkuyhteyksiin, kun maastoa leikataan.
<b>Ihmisten elinolot</b>	Asunto- ja palvelutarjonta ei kehity merkittävästi itäisissä kaupunginosissa.	Asemakaavaratkaisussa on edellytetty raitiotie suunniteltavaksi ja toteutettavaksi siten, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkomelu ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja rakennusten sisätiloissa. Asemakaavan

Teema	Nykytilanteen mukainen kehitys	Asemakaavaratkaisun mukainen kehitys
	<p>Teiskontien valaistuksen aiheuttaman ns. valosaasteen näkyvyys asuin- ja virkistysalueille on vaarassa lisääntyä, etenkin lehdettömään vuodenaikaan, havupuustossa etenevien hyönteistuhojen myötä.</p>	<p>valmisteluvaiheessa laaditun meluselvityksen mukaan raitiotie ei aiheuta ohjearvot ylittävää melua nykyiselle asutukselle, vaan autoliikenteen meluvaikutukset ovat alueella hallitsevia. Niihin vaikutetaan asemakaavassa Alasjärven uimarannan kohdalle osoitetulla melusteellä. Huomattavalla osalla viheralueista virkistysalueille asetetut melun ohjearvot ylittyvät myös jatkossa. Tämän vuoksi nykyisiä puistoalueita on osoitettu suojaviheralueiksi.</p> <p>Asemakaavalla ei vaikuteta merkittävästi ilmanlaatuun.</p> <p>Alasjärvenrannan alikululle johtavien väylien uudelleenlinjaus sekä jalankulku- ja pyöräilyväylän kanssa risteävän Alasjärvenrannan ajoneuvoliikenteen poistuminen parantavat liikenneturvallisuutta.</p> <p>Linnainmaan raitiotielinjan varrelle kehittyä uutta asunto- ja palvelutarjontaa.</p> <p>Pappilanpuiston puustoisien alueiden kapeneminen voi lisätä väylien valaistuksen aiheuttaman ns. valosaasteen näkyvyyttä Luhtaankadun ja Hevoshaankadun varsien asutuksen pohjoisosissa.</p>
<b>Maa- ja kallioperä</b>	<p>Maastoleikkausten tarve riippuu mahdollisesti puistosuunnitelmalla tehtävistä seudullisen jalankulku- ja pyöräilyreitien ratkaisusta, mutta on luultavasti pienempi kuin asemakaavan toteutuessa.</p>	<p>Raitiotien rakentamisen myötä muutetaan maanpinnan nykyisiä korkeusasemia nykyisessä Pappilanpuistossa, missä etenkin seudullisen jalankulku- ja pyöräilyreitien uudelleen linjaaminen raitiotien vierellä edellyttää kalliomoreeniselänteen maastoleikkauksia.</p> <p>Raitiotien ja jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen edellyttävät maa-aineisten kuljettamista ja varastoimista.</p>
<b>Hydrologia</b>	<p>Ilmastonmuutos (lisääntyvä sadanta, sään ääri-ilmiöt, teiden lisääntyvä liukkauden torjunta) voi lisätä tiealueen hulevesien vaikutusta Alasjärven alavien rantojen tulvimista.</p>	<p>Asemakaavan valmisteluvaiheessa laaditun hulevesiselvityksen mukaan asemakaavan mukainen maankäyttö ei lisää merkittävästi alueella syntyvän huleveden määrää tai huononna sen laatua verrattuna nykytilanteen maankäyttöön.</p> <p>Etenkin Teiskontien raitiotiesillan rakentamisen aikainen hulevesien hallinta on kuitenkin kriittistä Alasjärven ja sen alapuolisen vesistön vedenlaadun turvaamiseksi, minkä vuoksi asemakaavassa on määrätty hulevesien jatkosuunnittelusta myös rakentamisaikaa koskien.</p>
<b>Ilmasto</b>	<p>Autoliikenteen kulkutapaosuus ei pienentyne, ellei kaupungin kasvua pystytä ohjaamaan tehokkaalle joukkoliikennevyöhykkeelle.</p> <p>Autoliikenteen kasvu aiheuttaa ruuhkia/edellyttää väylien kapasiteetin kasvattamista.</p> <p>Autoilun aiheuttamat hiilidioksidipäästöt pienentyvät vähitellen autokannan käyttövoiman muutosten myötä ja uusiutuvan energian tuotannon kasvaessa, edellyttäen että tekniset verkostot pystyvät vastaamaan käyttövoiman muutoksiin.</p>	<p>Asemakaavan toteutuksen aikana syntyy ilmastopäästöjä ja puustoisten alueiden muodostamat hiilinielut pienenevät hieman. Erityisesti rakennusaikaisista kuljetuksista sekä taitorakenteiden ja raiteiden betoni- ja teräsrakentamisesta aiheutuu päästöjä. Raitiotien valmistuttua ilmastovaikutukset ovat myönteisiä sujuvien matkaketjujen kehittyessä ja kestävien kulkumuoto-osuuksien kasvaessa. Raitiotien odotetaan lisäävän joukkoliikenteen käyttöä.</p> <p>Lisääntyvän autoliikenteen edellyttämiä väylien lisärakennushankkeita voidaan lykätä/perua, jos autoliikenteen kasvu taittuu merkittävästi.</p>



Teema	Nykytilanteen mukainen kehitys	Asemakaavaratkaisun mukainen kehitys
<b>Luontoarvot ja luonnon monimuotoisuus</b>	<p>Alueelle jäävät voimaan vanhentuneet asemakaavat, joissa ei ole huomioitu alueelta tunnistettuja luontoarvoja. On suurempi riski, että tieto alueen luontoarvoista ei välity alueella tehtäviin toimenpiteisiin.</p> <p>Haitalliset vieraslajit sekä ilmastonmuutos ja sen myötä yleistyneet hyönteistuhot ja kasvitaudit uhkaavat luonnon monimuotoisuutta.</p>	<p>Asemakaava-alueeseen on sisällytetty Alasjärven eteläranta sen luontoarvojen turvaamiseksi. Luonnon monimuotoisuuden ja lajisuojelun näkökulmasta merkittävimmät alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle ja osoitettu asemakaavamerkinnöin (liito-orava, lahakaviosammalen ydinalueet). Jonkin verran huomionarvoista luontotyyppiä (kosteaa, runsasravinteinen lehto) menetetään rakentamisen alle metsän reunan siirtyessä etelämmäs raitiotien sekä jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentamisen tieltä.</p> <p>Teiskontien yli on kaavaratkaisussa osoitettu liito-oravan kulkuyhteys, jonka säilyminen on edellytetty turvattavaksi myös rakentamisen aikana. Yleiskaavassa osoitetut ekologiset yhteydet on asemakaavaratkaisussa huomioitu EVS-merkinnöin.</p> <p>Haitallisten vieraslajien torjuntaa sekä metsän hoitoa monimuotoiseksi varmistetaan asemakaavan yleismääräyksin.</p> <p>Pappilanpuistoon sijoittuvien enintään kahden lahakaviosammalen itiöpesäkkeitä sisältävän maalahoapuun osalta haetaan luonnonsuojelulain yleispoikkeusta. Kaavaratkaisun toteuttamisella ei arvioida olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia lahakaviosammalen elinvoimaisuuteen tai suotuisan suojelun tasoon Tampereella tai valtakunnallisesti.</p>
<b>Kaupunkikuva, kulttuuriympäristö ja maisema</b>	<p>Teiskontien eteläpuolelle mahdollisesti puistosuunnitelmalla toteutettava jalankulku- ja pyöräilyväylän leventäminen ym. parantaminen vaikuttaisi jonkin verran liikennemiljööseen, etenkin jalan tai pyörällä kulkevien näkökulmasta. Puustoa poistuisi kuitenkin vähemmän kuin asemakaavan mukaisessa maankäytössä.</p>	<p>Raitiotie sekä jalankulku- ja pyöräilyreitit uudelleenlinjaus leventävät Teiskontien avointa liikennemiljöötä. Raitiotien ja valtatie väliin jää kuitenkin kapea puustoinen viherkaista.</p> <p>Teiskontien ylittävä joukkoliikennesilta muodostaa uuden huomattavan kaupunkikuvallisen elementin. Se sijoittuu maiseman paikalliseen solmukohtaan, mikä tarjoaa kiinnostavat lähtökohdat kaupunkikuvallisen porttiaiheen muodostamiseen jatkosuunnittelussa.</p> <p>Asemakaavaratkaisussa edellytetään Rahjukoskensillan toteuttamista kaupunkikuvallisesti laadukkaasti. Sillan rakenteiden tulee olla ilmeeltään keveitä ja huolellisesti viimeisteltäviä.</p> <p>Silta näkyy myös vesistömaiseman taustalla Alasjärven vastarannalta katsottuna. Se jää kuitenkin taustalla olevan metsän muodostamaa silhuettia alemmas.</p> <p>Valtatien 9 ylittävällä uudella sillalla ei ole merkittäviä maisemallisia tai kaupunkikuvallisia vaikutuksia sen sijoituessa olemassa olevan Pappilan risteyssillan rinnalle, avoimeen suurimittakaavaiseen liikennemiljööseen. Heikkilänkadun ilme muuttuu uusien katujärjestelyjen myötä. Katu levenee, mutta muuttuu eri liikennemuotojen jäsentelyn myötä pienipiirteisemmäksi.</p>
<b>Talous ja elinkeinoelämä</b>	<p>Mahdollisesti puistosuunnitelmilla toteutettavalla seudullisen jalankulku- ja pyörätien uudistamisella on kustannusvaikutuksia. Yleisesti ottaen pyöräteiden toteuttaminen on kansantaloudellisesti edullista</p>	<p>Vaikutuksia talouteen ja elinkeinoelämään on tutkittu/tutkitaan raitiotien suunnittelussa, jonka yhteydessä tehtyjen liikenteen toimivuustarkastelujen perusteella Linnainmaan suurmyymälöiden autosaavutettavuuteen ei ole odotettavissa kriittistä heikennystä, vaikka Pirkanmaan osuuskaupan korttelista Heikkilänkadulle johtava ulosajomahdollisuus poistuu raitiotien katu- ja</p>

Teema	Nykytilanteen mukainen kehitys	Asemakaavaratkaisun mukainen kehitys
	sosiaali- ja terveystenonjen pienentymisen takia.	siltasuunnitelmaratkaisujen myötä. (Ajoyhteys on korttelissa voimassa olevan asemakaavan vastainen eikä sitä koskevia lupia tai rasitesopimuksia ole selvityksissä löydetty.)  Raitiotien toteutussuunnittelu ja rakentaminen tehdään allianssimenetelmällä, jossa vastuu hankkeen riskeistä jakautuu kaupungin sekä allianssiin kilpailutuksella valitun yritysryhmittymän kesken. Raitiotien rahoittamiseen odotetaan myös valtionapua.

## 4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

### 4.1 Asemakaavatyön käynnistäminen

Asemakaava kuulutettiin vireille 16.2.2023.

### 4.2 Asemakaavatyön tavoitteet

Asemakaava kuuluu kaupungin kaavoitusohjelman itäisiin raitiotieasemakaavoihin, joiden tavoitteena on mahdollistaa raitiotien Linnainmaan ratahaaran rakentaminen. Asemakaavan tavoitteena on osaltaan luoda kaavalliset edellytykset raitiotien ja sen Teiskontien ja itäisen kehätien ylittävien siltojen rakentamiselle. Muita asemakaavan tavoitteita ovat luontoarvojen ja kestävä vesitalouden turvaaminen sekä maisema- ja virkistysarvojen huomioiminen. Siltaratkaisujen osalta tavoitellaan laadukasta kaupunkikuvaa.

### 4.3 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavan vireilletulovaiheessa Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) kuulutettiin nähtäville sekä lähetettiin tiedoksi osallisille. Kaavahankkeeseen tutustumiseksi laadittiin myös esittelyvideo, jota katsottiin yhteensä 357 kertaa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 6 viranomaiskommenttia sekä 9 asukas-/sidosryhmämielipidettä. Tulleeseen palautteeseen on vastattu kaava-aineiston yhteydessä olevassa palauteraportissa. Asemakaavaa valmisteltaessa järjestettiin myös työkokouksia kaupungin eri vastuualueiden sekä viranomaisten kanssa. Maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittama viranomaisneuvottelu pidettiin 12.4.2023.

## 4.4 Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana

Asemakaavaluonnos pohjautuu kanupunginvaltuustossa huhtikuussa 2023 hyväksytyyn raitiotien hankesuunnitelmaan sekä sitä asemakaavatyön aikana tarkentaneeseen Pirkkala–Linnainmaa -allianssin kehitysvaiheen aikana laadittuun raitiotien toteutussuunnitelmaan. Myös Teiskontien alikulkukäytävien aluevaraussuunnittelu (ELY ja Tampereen kaupunki) sekä Teiskontien varren seudullisen jalankulku- ja pyöräilyväylän puistosuunnittelu ovat toimineet asemakaavaratkaisun perusteena. Lisäksi luontoarvoja, hydrologiaa ja melua koskevista erilliselvityksistä saatu tieto on vaikuttanut kaavaratkaisuun.

### 4.4.1 Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen

Kaavan valmisteluaineisto on laadittu Tampereen kaupunkiympäristön suunnittelussa aloitusvaiheen palaute huomioiden. Asemakaavan aloitusvaiheessa saatiin 6 viranomaiskommenttia ja 9 asukas/sidosryhmämielipidettä. Lisäksi kaavaa koskevia kommentteja saatiin raitiotien hankesuunnitelman lausuntokierroksella tammikuussa 2023 ja hankesuunnitelman asukastilaisuudessa Linnainmaan koululla 11.4.2022 sekä järjestämällä maastokävelyllä Pappilanpuistossa 13.6.2022.

Tampereen Raitiotie Oy toi OAS-vaiheen kommentissaan esille raitiotien toteutussuunnittelun ja päätöksenteon aikatauluja sekä toiveen siitä, että asemakaava olisi hyvä tarvittaessa jakaa osiin hyväksymisvaiheessa.

Tampereen kaupungin ympäristönsuojelu toi esille Alasjärven herkän vesistön tilan suojelun huomioimisen asemakaavatyössä. Lisäksi kaavatyössä tulee huomioida alueella esiintyvät luontodirektiivin lajit, uhanalaisen lahohevosen esiintymisen ydinalueet sekä alueen ekologiin yhteyksiin liittyvät tavoitteet. Kaavatyössä tulisi huomioida keinoja, joilla kaava-alueella esiintyvien vieraslajien leviäminen voidaan rakentamisen yhteydessä estää. Meluselvityksen yhteydessä tulisi tutkia keinoja, joilla voitaisiin lieventää raitiotien ja valtatie melusta aiheutuvia haittoja asutukselle.

Pirkanmaan liitolla ei ollut tarvetta lausua kaavasta OAS-vaiheessa.

Tampereen Sähköverkko Oy toi tiedoksi valtatie 9 ylittävän sillan läheisyydessä kulkevat 20 kV kaapelit, joille tulee varata tulevaan siltaan reitti.

Pirkanmaan maakuntamuseo ilmoitti kaava-alueella sijaitsevasta irtolöydöstä, joka tulisi kaavatyön yhteydessä tutkia tarkemmin ja varmistaa, ettei kyse ole kiinteästä muinaisjäännöksestä.

Irjalan omakotiyhdistys ry toi esille huolen siitä, että raitiotiesuunnitelma ei huomioi Irjalan alueen asukkaita ja toivoi Niihaman raitiotiepysäkin siirtämistä lähemmäs Alasjärven rantaa.

Tammer-Golf ry ilmoittautui osalliseksi kaavatyöhön ja nosti esille huolen raitiotien rakentamisen tiukasta aikataulusta. Tammer-Golfin näkemys on, että raitiolinjan rakentaminen Ruotulan golfkentän kohdalla tulee lykätä mahdollisimman myöhäiseen ajankohtaan, jotta Nurmi-Sorilan kenttä saadaan valmiiksi.

Asukasmielipiteitä jätettiin erityisesti koskien raitiotielinjausta ja pysäkkejä sekä Alasjärven luonto- ja virkistysarvoja. Raitiotien koettiin huomioivan vain tulevan asuinalueen asukkaat, ei nykyisiä. Raitiotien pysäkkiväliä pidetään liian pitkänä ja pysäkkiä toivotaan Irjalankadun jatkeen kohdalle. Pysäkkien nimistä tuli myös useampi mielipide. Teiskontien ylittävän raitiotiesillan koettiin pilaavan järvimaiseman ja aiheuttavan häiriötä Alasjärven uimarannalle ja järven arvokkaalle luonnolle.

#### 4.4.2 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen

Kaavan ehdotusvaiheen aineisto on laadittu Tampereen kaupunkiympäristön suunnittelussa kaavan valmisteluvaiheen palaute sekä raitiotien katusuunnitelmista saatu palaute huomioiden. Valmisteluvaiheen nähtävilläolon aikana järjestettiin Linnainmaan varikon asemakaavan kanssa yhteinen suunnittelupäivystys Linnainmaan kirjastossa 9.11.2023.

Alla on lyhyt kuvaus jätetystä palautteesta. Kattavammat tiivistelmät ja vastineet nähtävilläoloaikana annetusta valmisteluvaiheen palautteesta on koottu erilliseen Palaute- ja vastineraporttiin, jossa on esitetty myös palautteen perusteella tehdyt toimenpiteet.



*Kuva 10: Suunnittelupäivystyksessä kokoonnuttiin asemakaavaluonnosten ja raitiotien suunnitteluaineiston äärelle. Tavattavissa oli asemakaavoittajien ohella edustajia viher- ja raitiotien suunnittelusta sekä ELY-keskuksen liikenteen vastuualueelta.*

Valmisteluvaiheen aineistosta jätettiin 8 kommenttia ja 5 mielipidettä. Kommentin jättivät Pirkanmaan ELY-keskus, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan maakuntamuseo, Tampereen kaupungin hulevedet ja viheralueet -yksikkö ja ympäristönsuojeluyksikkö sekä terveydensuojeluyksikkö, Tampereen Energia Sähköverkko Oy ja DNA Tower Finland Oy. Yksittäisiltä asukkailta mielipiteitä saatiin neljä, minkä lisäksi mielipiteen jätti Pirkanmaan Osuuskauppa.

Pirkanmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selostusta tulisi täydentää ilmastovaikutusten ja ilmastomuutokseen sopeutumisen osalta. Samoin suunnitelmia tulisi tarkentaa ottamalla huomioon liito-oravayhteyden nykyisten puiden korkeus ja tarvittavien hyppytolppien määrä, paikka sekä korkeus. Toisaalta liito-oravan kulkureitin kehittäminen vt 12 yli ei saa heikentää liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta lopputilanteessa tai rakentamisaikana. Lahokaviosammalen itujuväryhmien tuhoaminen tulisi perustella. Lisäksi valtateiden rakenteiden muutosten toteuttaminen edellyttää ELY-keskuksen ja kaupungin välistä toteuttamissopimusta. Teiskontien riittävä toimivuus ja turvallisuus valtakunnallisena pääväylänä ja seudullisena sisääntulotienä tulee huomioida.

Asemakaava-aineistoa on täydennetty ELY-keskuksen huomioiden mukaisesti.

Pirkanmaan liitto totesi, että heidän näkemyksensä on jo huomioitu aiemmassa kaavavaiheessa, eikä heillä ole uutta lausuttavaa.

Pirkanmaan maakuntamuseon mukaan selvitykset ovat riittävät, eikä heillä ole huomautettavaa.

Viheralueet ja hulevedet -yksikkö kommentoi, että hulevesiselvitystä ja -suunnitelmaa tulee tarvittaessa päivittää ehdotusvaiheessa.

Hulevesiselvitystä- ja suunnitelmaa päivitettiin ehdotusvaiheessa uusimpien raitiotiesuunnitelmien mukaisesti.

Ympäristönsuojelu-yksikön kommentti koski meluselvityksen ja hulevesisuunnitelman täydennystarpeita, runkomelua ja tärinää koskevien määräysten tarkentamista, Rahjukoskenojan latvuspeitteisyystavoitteiden edistämistä sekä lepakoiden elinympäristöjen huomioimista.

Asemakaava-aineistoa on täydennetty ympäristönsuojelun huomioiden mukaisesti.

Terveydensuojelu-yksikkö pyysi huomioimaan melu- ja tärinävaikutukset mahdollisten asuinkiinteistöjen rakentamisen suunnittelussa ja toteutuksessa.

Tampereen Energia Sähköverkko Oy totesi, että Heikkilänkadun siltarakenteeseen tulee tehdä reittivaraus 20 kV kaapeleille.

DNA Tower Finland Oy:llä ei ollut tässä vaiheessa huomautettavaa.

Pirkanmaan osuuskauppa kommentoi, että kaavatyön yhteydessä tulee tarkastella Linnanmaan Prismalle tärkeän Heikkilänkadulle johtavan ulosajoreitin säilymismahdollisuudet sekä Linnainmaan liikennejärjestelyjen vaikutukset autoliikenteelle ja siten kaupan suuryksiköiden toimintaedellytyksille.

Asukasmielipiteet koskivat Pappilanpuiston puuston säästämistä, pysäkkien sijaintia ja Linnainmaan liikennejärjestelyitä.

9.11.2023 järjestetyssä valmisteluvaiheen nähtävilläolon suunnittelupäivystyksessä saatiin palautetta mm: pysäkkien sijainneista ja polkureiteistä – Pappilan suunnasta toivottiin reittiä Heikkilänkadun ratikkapysäkille ja palveluihin esim. voimajohtolinjan alta.

#### 4.4.3 Muu kaavan ehdotusvaiheessa saatu palaute

Raitiotien katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksia koskevassa nettikyselyssä 6.–20.3.2024 kaava-alueen osalta nostettiin esille mm. mahdollisuus sijoittaa raitiotiepysäkki Alasjärven alikulun läheisyyteen sekä Heikkilänkadun ja Luhtaankadun risteuksen läheisyyteen, Heikkilänkadulle

toivottiin nurmirataa ja ratikkasillan pelättiin tuhoavan Alasjärven luonto- ja virkistysalueen.

Kaavaa käsiteltiin kaupunkikuvatoimikunnassa 16.1.2024.

Kaupunkikuvatoimikunta piti lausunnossaan Rahjukoskensiltaa kaupunkikuvan kannalta erittäin merkittävänä. Sillan arkkitehtuuriin, rakenteisiin, kaiteisiin ja raitiotien vaatimiin teknisiin laitteisiin tulee kiinnittää erityistä huomiota ja sillan rakennussuunnitelmat tulee tuoda kaupunkikuvatoimikunnan arvioitavaksi. Sillan suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota rakenteiden visuaalisesti keveään ilmeeseen. Kaupunkikuvatoimikunnan ohjaus on huomioitu asemakaavaehdotusta laadittaessa.

#### 4.4.4 Palautteen perusteella tehdyt tarkistukset kaavaratkaisuun

Asemakaava-aineistoa ja tehtyjä selvityksiä on täydennetty tulleen palautteen sekä tarkentuneiden raitiotiesuunnitelmien pohjalta. Hulevesiin, kaupunkikuvaan, tärinään ja runkomeluun sekä luontoarvoihin liittyviä yleismääräyksiä on täsmennetty. Liito-oravalle on osoitettu kulkuyhteys voimajohtolinjan poikki Teiskontien eteläpuolella. Raitiotien geometrian tarkentumisen myötä joukkoliikenteen laatukäytävän rajauksia on tarkistettu.

Asemakaavan selvityksiä on täydennetty luonnosvaiheen jälkeen raitiotien tärinä- ja runkomeluselvityksellä, Teiskontien hankekorin asemakaavojen kokonaisvaikutusten arvioinnilla sekä Teiskontien ylittävän liito-oravayhteyden tarkemmalla erillistarkastelulla. Meluselvitystä ja hulevesiselvitystä- ja suunnitelmaa on päivitetty. Nämä selvitykset ovat asemakaavan liitteenä ja ne on huomioitu kaava-aineistoa laadittaessa.

## 5 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET

Asemakaavatyön yhteydessä on laadittu seuraavat selvitykset ja suunnitelmat:

- Meluselvitys (WSP 2023), päivitetty 05/2024
- Pirkkala-Linnainmaa hankesuunnitelman runkomeluselvitys (WSP 2023)
- Pirkkala-Linnainmaa hankesuunnitelman tärinäselvitys (WSP 2023)
- Hulevesiselvitys (Ramboll, 2023), päivitetty 05/2024
- Arkeologinen inventointi, Teiskontien hankekori (FCG 2021)
- Vaiheyleiskaavan 2021-2025 arkeologinen inventointi Alasjärven itäpuolesta (FCG 2024)

- Luontotyytit, kasvillisuus- ja hyönteisselvitys (Sitowise 2022, 2023)
- Lahokaviosammalselvitys 2020, täydennys 2021
- Liito-oravaselvitys (Sitowise 2023)
- Korentoselvitys (Sitowise 2023)
- Linnusto-, liito-orava-, viitasammakko- ja lepakkoselvitys (FCG 2022)
- Maisema- ja viherverkkoselvitys (Tampereen kaupunki 2023)
- Teiskontien ylittävän liito-oravayhteyden tarkempi tarkastelu (Tampereen ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 2024)
- Tärinä- ja runkomeluselitys, KAS-vaihe (Tampereen ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 2024)
- Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arviointi 22.3.2024 (WSP 2024)

## 5.1 Meluselvitys

Suunnittelualueelle laadittiin meluselvitys keväällä 2023. Selvityksen tulosten mukaan raitiotien aiheuttamat meluvaikutukset ovat asemakaava-alueella vähäisiä ja autoliikenteen meluvaikutukset ovat hallitsevia. Raideliikenteen hetkellinen maksimitaso jää 40 dB tasolle ja alittaa melun hetkelliselle maksimitasolle yleisesti käytetyn terveydellisen kriteerin 45 dB. Asemakaava-alueen eteläpuolella sijaitseviin lähimpiin asuinrakennuksiin tie- ja raitiovaunuliikenteen melu aiheuttaa piha-alueilla 50–55 dB päiväaikaisen keskiäänitason ja 45–50 dB yöaikaisen keskiäänitason.

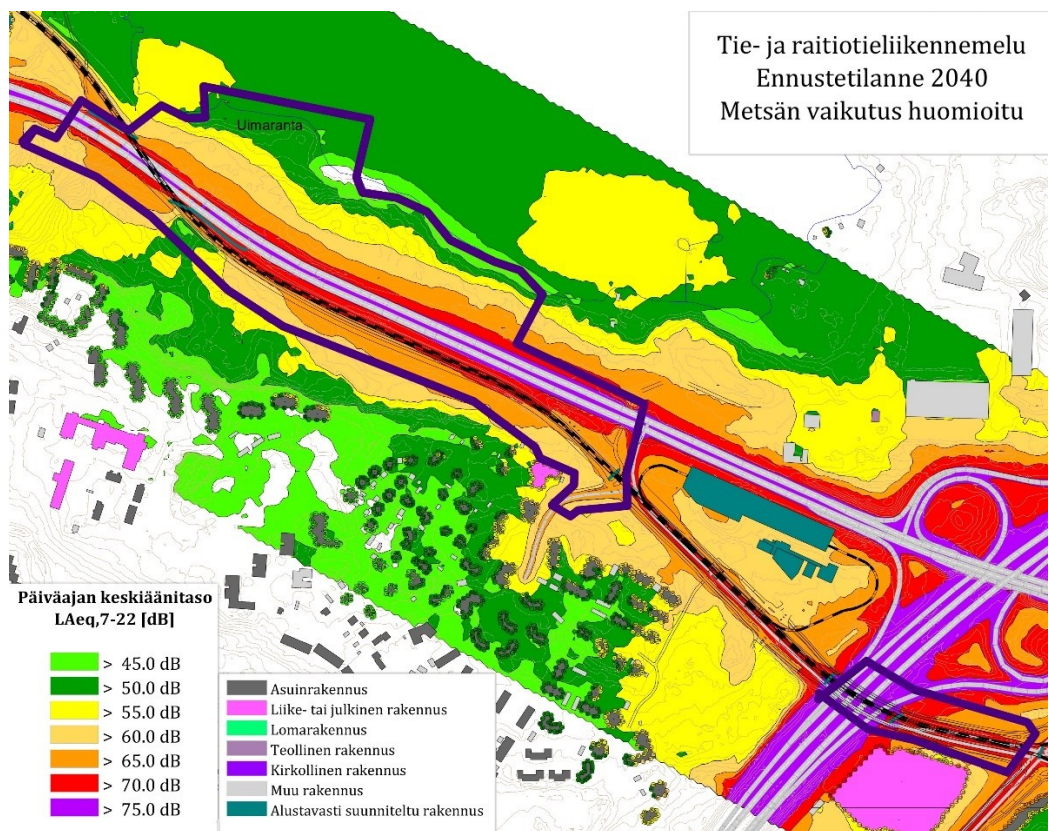
Teiskontien molemmiin puoliin sijoittuvilla asemakaavoitetuilla puistoalueilla melutaso ylittää päiväsaikaan virkistysalueille annetut melutason ohjearvot (päiväajan keskiäänitaso 55 dB). Melulaskentojen perusteella Alasjärven uimarannan alueelle kohdistuva päiväaikainen keskiäänitaso 55 dB ylittyy laajalla alueella ja yöaikainen keskiäänitaso jää alle 50 dB. Erillisessä melulaskennassa tutkittiin Teiskontien pohjoispuoleisen metsäalueen vaikutusta uimarannan meluihin. Puuston vaimentavaksi vaikutukseksi saatiin 2–3 dB laskennallisen tarkastelun perusteella. Selvityksessä tutkittiin myös 1 ja 2 metrin meluseinän sijoittamista tiealueen pohjoisreunalle. Metrin korkuisella meluseinällä saadaan melutasoja alennettua noin 2 dB ja 2 metrin korkuisella meluseinällä 4 dB.

Suunnittelualueen itäisellä osa-alueella, valtatie 9 ympäristössä melutasot vaihtelevat välillä 67–82 dB. Tällä alueella ei ole valtatie ylittävää jalankulkua ja pyöräilyä lukuun ottamatta melulle herkkiä toimintoja.



Asemakaavan ehdotusvaiheessa keväällä 2024 tutkittiin tarvetta päivittää meluselvitystä raitiotielinjan geometriaan tulleiden pienten muutosten seurauksena. Meluasiantuntijan näkemyksen mukaan radan geometriamuutokset olivat sen verran pieniä, ja tieliikenteen melu kaava-alueella hallitseva melulähde, että meluselvityksen päivittämistä ei nähty tarpeelliseksi.

Meluselvityksen pohjalta kaavakartalle on osoitettu merkintä meluesteen rakentamiseksi Teiskontien pohjoisen ajoradan reunaan Alasjärven uimarannan kohdalle.



Kuva 11: Raitiotie- ja tieliikenteen aiheuttamat päiväaikaiset keskiäänitasot vuoden 2040 ennustetilanteessa, kun uimarannan eteläpuolisen metsän vaikutus on huomioitu (Meluselvitys, WSP 2023).

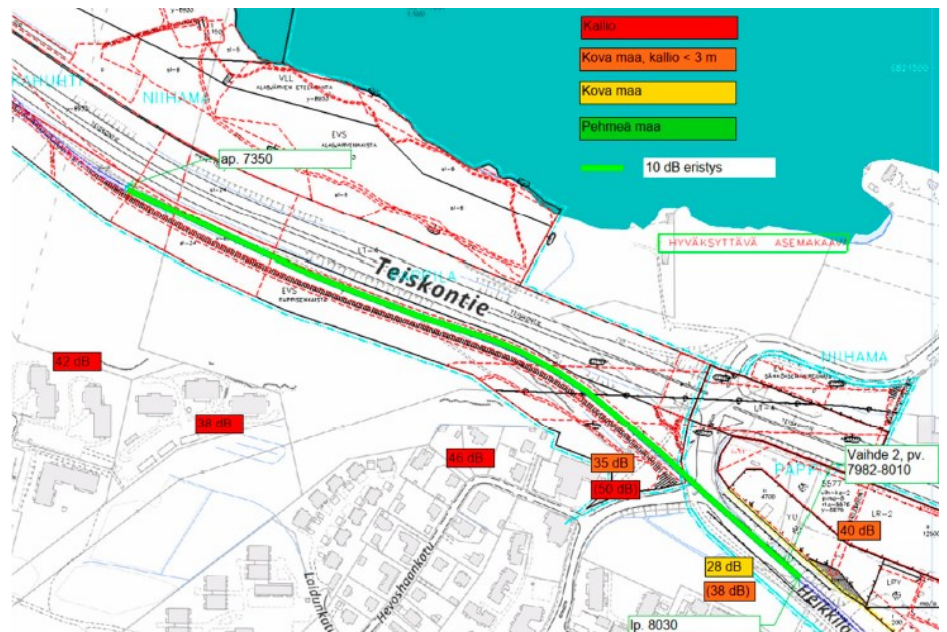
## 5.2 Tärinä- ja runkomeluselvitys

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnittelun yhteydessä vuonna 2023 arvioitiin raitiovaunuliikenteen tärinä- ja runkomeluvaikutuksia alueen rakennuskantaan. Laskennassa huomioitiin ympäristön rakennuskanta, maaperäolosuhteet sekä raitiovaunun nopeus ja kaluston ominaisuudet. Suunnittelualueelta tunnistettiin yksi lievästi tärinälle kriittinen kohde Heikkilänkadun ja Luhtaankadun risteysympäristöstä. Teiskontien eteläpuolella Pappilanpuistossa kallio-pinta sijoittuu lähelle raitiotietä ja

rakennusten perustuksia, jolloin lähimpiin asuinrakennuksiin kohdistuvien runkomelutasojen arvioitiin ylittävän ohjearvojen mukaiset tasot.

Tampereen ratikan Pirkkala–Linnainmaa-allianssi laati tarkennettujen katu- ja siltasuunnitelmien sekä maaperän tarkempien pohjatutkimuksien pohjalta kehitysvaiheen tärinä- ja runkomeluselvityksen keväällä 2024. Selvityksessä tarkasteltiin laskennallisesti raitiotieliikenteen aiheuttaman tärinän ja runkomelun vaikutusta radan lähialueiden rakenteisiin ja asumismukavuuteen. Kaavan 8933 alueella ei selvityksen perusteella katsota olevan erityistä tärinäriskiä, eikä tärinän osalta tarvita erityisiä toimenpiteitä. Pappilanpuistossa kallio on lähellä maanpintaa ja aiheuttaa mahdollisen runkomeluriskin. Pappilanpuiston ja Heikkilänkadun alkupään väliselle rataosuudelle suositellaan 10 dB:n runkomelueristystä. Mikäli hankkeen myöhemmissä vaiheissa lähialueen rakennusten perustamisolosuhteet tarkentuvat, voidaan rataosuuden vaimennusta mahdollisesti jonkin verran optimoida. Asemakaavan itäisellä osa-alueella ei selvityksen mukaan tarvita runkomelueristystä.

Sekä tärinä- että runkomelulaskelmiin liittyy epävarmuutta. Häiritsevää tärinää tai runkomelua voi esiintyä paikallisesti myös alueilla, joilla riskiä ei selvityksessä arvioida olevan. Tämä voi johtua esimerkiksi poikkeamista maa- tai kallioperässä. Myös vaihteiden ja muiden radan epäjatkuvuuskohtien suunnitteluun on tärinän ja runkomelun osalta kiinnitettävä erityishuomiota jatkosuunnittelussa. Ratakiskojen ja pyörien kulumisen seurauksena voi tärinä- ja runkomelutasot kasvaa ajan kuluessa.



Kuva 12: Laskennalliset runkomelutasot ilman runkomelueristystä ja esitetty runkomeluvaimennus kiskonaluslevyjen lisäksi paaluvälillä 7350–8000. Sulkeissa olevat arvot mahdollisia, mikäli rata ja/tai rakennus on kallioperäinen. (Tärinä- ja runkomeluselvitys, KAS-vaihe, Tampereen ratikan Pirkkala–Linnainmaa-allianssi 2024)

### 5.3 Hulevesiselvitys

Suunnittelualueelta laadittiin hulevesiselvitys ja -suunnitelma, jota täydennettiin asemakaavan ehdotusvaiheessa. Suunnittelualueen länsipäästä hulevedet johtuvat sivuojia myöten Rahjukoskenojaan, joka on Alasjärven purkuoja. Alueen keskivaihteilta hulevesiä kulkeutuu Teiskontien varresta maastopainanteiden kautta Alasjärven suuntaan. Lisäksi kevyen liikenteen alikulku alueen itäpäässä on kuivatettu Alasjärven suuntaan. Loput hulevedet alueen itäosalta johtuvat Heikkilänkadun alittavan rummun kautta Sikosuonojaan.

Asemakaavan mukaisen maankäytön toteutuessa läpäisemättömän pinnan määrän muutos jää hyvin pieneksi, eikä sillä oleteta olevan vaikutusta tiealueen kuivatusjärjestelmien kapasiteetin riittävyteen. Kaavasta ei aiheudu muutoksia Teiskontien pohjoispuoleisille metsäalueille tai Alasjärven pysäköinti- ja ranta-alueille, jotka edellyttäisivät erityistä hulevesien hallintaan.

Tunnistetut luontoarvot on huomioitu osana kaava-alueen hulevesien hallintaratkaisuja. Kaavamuutoksen vaikutukset alueen hydrologiaan arvioidaan vähäisiksi, eikä niillä arvioida olevan vaikutusta tunnistettuihin luontoarvoihin.

Raitiotien rakentamisvaiheessa tulee erityistä huomiota kiinnittää hulevesien käsittelyyn ja maa-ainesten suojaamiseen. Betonitöissä muodostuviin erittäin emäksisiin pesuvesiin tulee myös kiinnittää huomioita. Rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnasta on laadittava erillinen suunnitelma ennen rakentamiseen ryhtymistä.

### 5.4 Arkeologinen inventointi

Teiskontien hankekoriin liittyvien asemakaavojen alueelta laadittiin arkeologinen inventointi vuonna 2021. Tämän selvityksen yhteydessä ei suunnittelualueelta löytynyt muinaisjäänöksiä eikä muita kulttuuriperintökohteita. Uimarannan läheisyydestä oli tehty irtolöytö (keihäänkärki) vuoden 2021 arkeologisen inventoinnin jälkeen. Irtolöydön ympäristö tutkittiin koekuoppien avulla Kantakaupungin vaiheyleiskaavaan liittyvän arkeologisen selvityksen yhteydessä keuhällä 2023. Alueelta ei paikannettu kiinteää muinaisjäänöstä eikä muita kulttuuriperintökohteita.

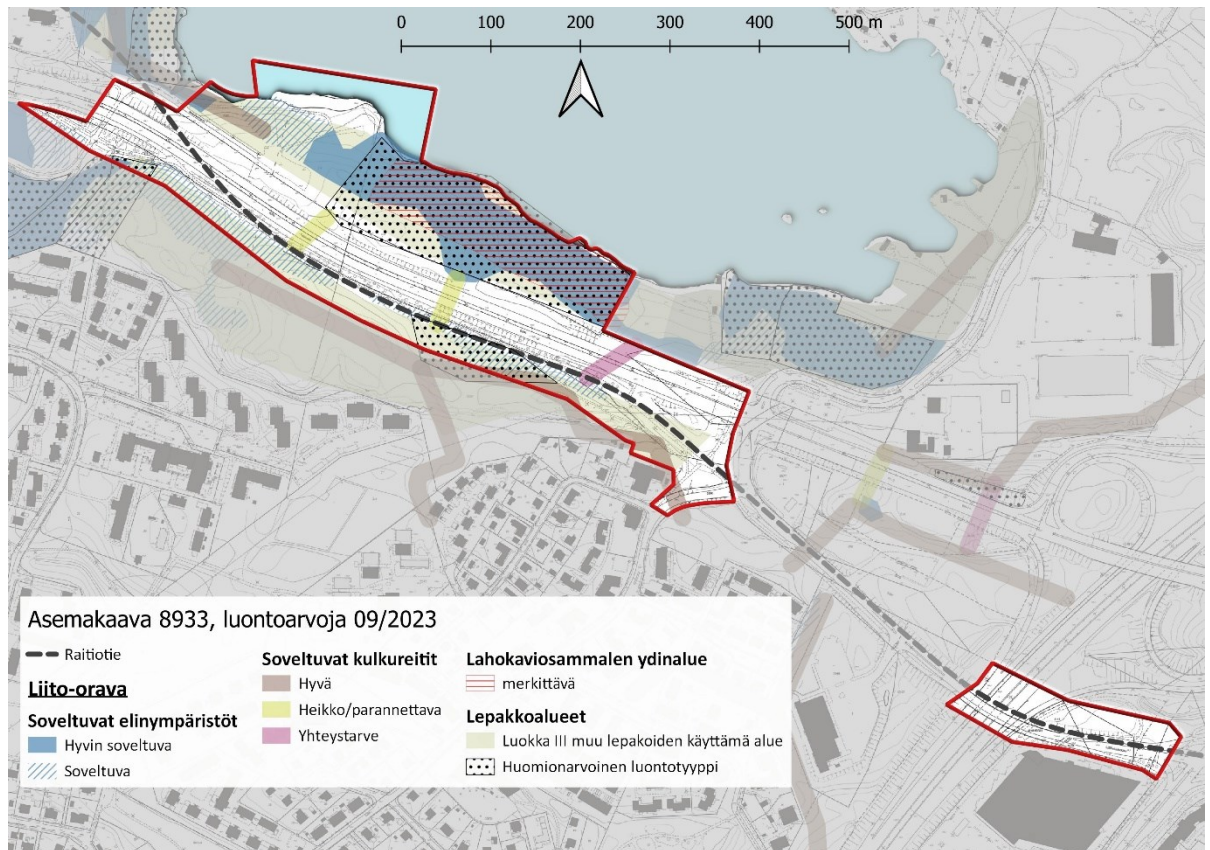
### 5.5 Luontotyypit, kasvillisuus- ja hyönteisselvitys

Suunnittelualueen läntiseltä osa-alueelta laadittiin kasvillisuus- ja luontotyyppi- sekä hyönteisselvitys kesällä 2022. Selvitys kattoi myös



viereisen raitiotievarikon asemakaava-alueen nro 8976. Alueella on melko edustavia ja yhtenäisiä metsäluontotyyppejä, joista suurin osa on eriasteisesti hoidettua kaupunkialueille tyypillistä virkistymetsää. Kasvillisuus on suuressa osassa selvitysalueella tavanomaista tuoreiden ja lehtomaisten kankaiden kasvillisuutta. Melko pienalaisesti esiintyy myös tuoreita ja kosteita lehtoja. Metsäalueet ovat paikoin voimakkaasti kuluneita virkistyskäytön seurauksena. Alueella esiintyy runsaasti vieraslajeja, etenkin komealupiinia. Suunnittelualan länsiosalla ei havaittu uhanalaisia tai suojeltuja kasvilajeja. Osa-alueelle sijoittuu viisi huomionarvoisen luontotyypin kuviota, jotka tulisi huomioida suunnittelussa. Osa-alueelle ei sijoitu huomionarvoisia hyönteisalueita.

Suunnittelualan itäiseltä osa-alueelta laadittiin kasvillisuus- ja luontotyyppi sekä hyönteisselvitys kesällä 2023. Alueelta ei tavattu uhanalaisia tai direktiivilajeihin kuuluvia hyönteislajeja. Kasvillisuus alueella on tyypillistä tienvarsien ja liittymäalueiden osin niittymäistä kasvillisuutta sekä suurruohokasvustoja koostuen kulttuurilajistosta. Selvitysalueella ei esiinny huomionarvoisia kasvilajeja eikä uhanalaisia, luonnonsuojelulain tai vesilain luontotyyppejä. Alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida komealupiinin esiintyminen, ja rakentamistoimien yhteydessä tulee huolehtia kasvumaan asianmukaisesta käsittelystä.



Kuva 13: Asemakaava-alueita koskevissa selvityksissä havaittuja luontoarvoja (Pohjakartta ja paikkatietoaineistot © Tampereen kaupunki 2023).

## 5.6 Lahokaviosammalselvitys

Lahokaviosammalselvitys laadittiin alueelle vuonna 2020 seuturaitiotien yleissuunnitelman yhteydessä. Itujväsryhmiä havaittiin eniten Teiskontien pohjoispuolella Alasjärven etelärannan metsästä, uimarannan itäpuolelta, jossa esiintyi runsaasti sekä järeitä maalahopuita että vanhoja kantoja. Tampereen lahokaviosammalselvitystyön yhteydessä vuonna 2021 vuoden 2020 selvityksen tulokset arvioitiin uudelleen ja tehtiin myös maastotarkistukset, joiden pohjalta laadittiin lajin ydinaluerajaukset Tampereen lahokaviosammalselvityksessä käytettyjen periaatteiden mukaisesti. Suunnittelualueelta rajattiin yksi lahokaviosammalen ydinalue Alasjärven etelärannalta.

## 5.7 Liito-oravaselvitys

Liito-oravaselvitys laadittiin keväällä 2023 koko Teiskontien hankekorin asemakaavoihin liittyen. Suunnittelualueen läntiseltä osa-alueelta tehtiin liito-oravan papanahavaintoja sekä Teiskontien pohjois- että eteläpuolisilta metsäalueilta. Hyvin liito-oravalle soveltuvia elinympäristöjä tunnistettiin Teiskontien pohjoispuolelta sekä Rahjukoskenojan ympäristöstä. Teiskontien ylittävät liito-oravan kulkuyhteydet todettiin heikoiksi. Suunnittelualueelle ei sijoittunut keväällä 2023 liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja.

## 5.8 Liito-oravan kulkureittitarkastelu

Liito-oravan Teiskontien ylittävän kulkuyhteyden osalta tehtiin asemakaavatyön ehdotusvaiheessa tarkempi tarkastelu, jossa pyrittiin löytämään paras mahdollinen sijainti kaavaan osoitettavalle sl-24 kulkuyhteysalueelle. Tarkastelu pohjautuu Maanmittauslaitoksen laserkeilaamalla tuottamaan puuston pistepilviaineistoon, josta laadittiin poikkileikkaustarkastelut liito-oravan nk. liitokulmatarkasteluna käyttämällä tien reuna-alueen korkeimpia puita. Liito-oravan liitoluku on 1:3, joka kuvaa liito-oravan liidon pituutta eli liito voi olla kolme kertaa lähtökorkeuden mittainen.

## 5.9 Korentoselvitys

Suunnittelualueelle ja sen länsipuoleiselle vireillä olevan asemakaavan nro 8931 alueille laadittiin kesällä 2023 korentoselvitys. Selvityksessä tutkittiin kaava-alueilla mahdollisesti esiintyvien EU direktiivin liitteeseen IV kuuluvien sudenkorentolajien esiintymistä. Suunnittelualueelta ei tehty korentohavaintoja.

## 5.10 Linnusto-, liito-orava-, viitasammakko- ja lepakkoselvitys

Kantakaupungin vaiheleiskaavatyön 2021-2025 yhteydessä laadittiin Alasjärven itäpuolelle luontoselvitys, joka kattoi suunnittelualueen läntisen osa-alueen. Työssä laadittiin luontotyyppi- ja kasvillisuus selvitys, linnustoselvitys, lepakkoselvitys, liito-oravaselvitys, viitasammakkoselvitys sekä hyönteispotentiaali. Lepakoiden osalta havaittiin luokan 3 (muu lepakoiden käyttämä alue) lepakkoalueita Teiskontien molemmin puolin. Viitasammakoista ei tehty havaintoja suunnittelualueen läntisellä osa-alueella. Liito-oravan osalta tunnistettiin liito-oravalle erittäin hyvin soveltuvia elinympäristöjä Teiskontien molemmin puolin, mutta liito-oravan papanahavaintoja ei suunnittelualueelta tehty, joten luonnollisesti alueelle ei sijoittunut myöskään liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Linnustoselvityksessä alueelta havaittiin harakkaa (NT), västäräkkiä (NT) ja palokärkeä (lintudirektiivi). Suunnittelualueelta ei kuitenkaan tunnistettu linnuston kannalta arvokkaita alueita.

## 5.11 Maisema- ja viherverkkoselvitys

Asemakaavatyön aikana on tehty maisema- ja viherverkkoselvitys asemakaavan ja sen toteuttamista ohjaavan ympäristösuunnitelman laatimisen pohjaksi. Selvityksessä on kuvattu elollisen ja elottoman luonnon, maiseman ja viherverkon asettamia lähtökohtia, esitetty virkistyspalveluiden tilanne sekä havainnollistettu asemakaavan toteuttamisen myötä tapahtuvaa maisemakuvan muutosta raitiotien hankesuunnitelman pohjalta.

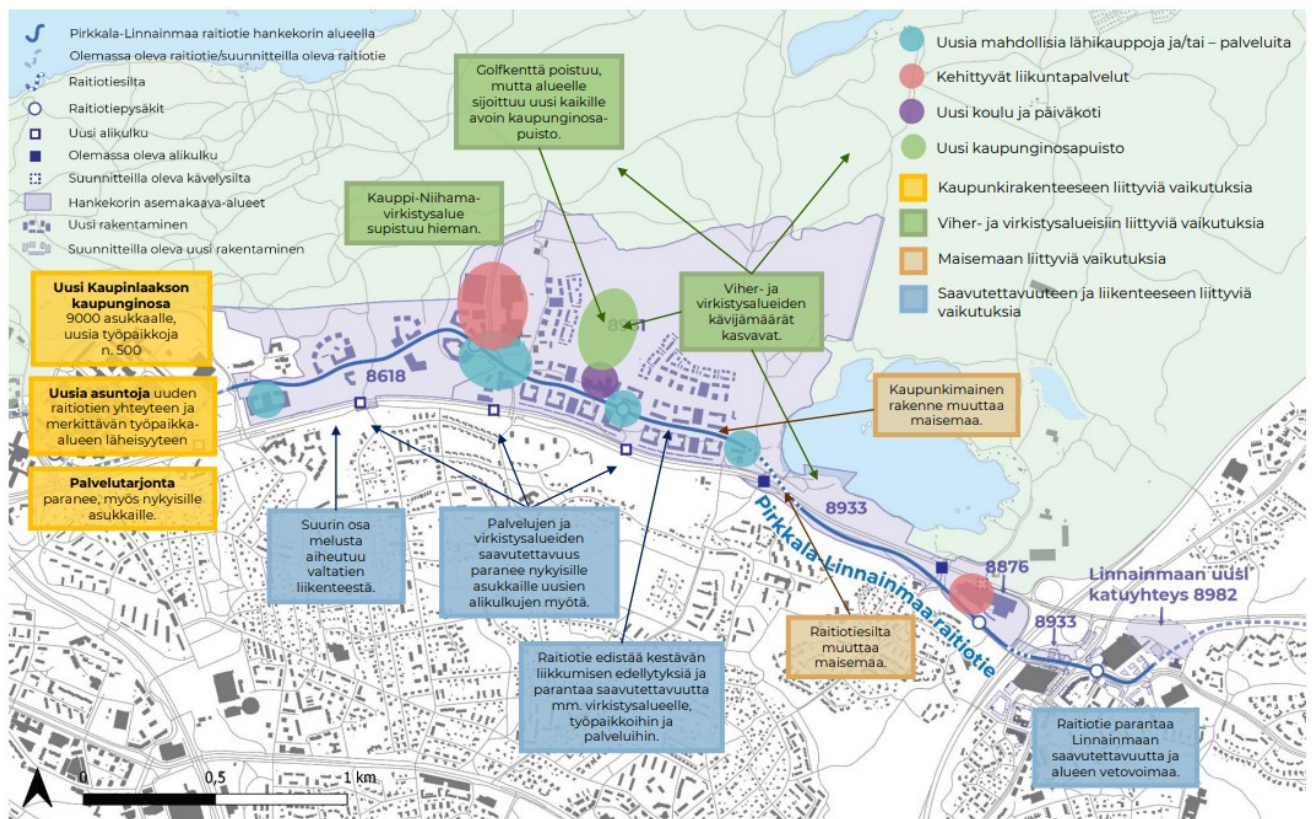
## 5.12 Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arviointi

Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arviointi valmistui keväällä 2024. Työssä on laadittu Teiskontien hankekorin alueelle sijoittuvien asemakaavahankkeiden kokonaisvaikutusten arviointi maakäyttö- ja rakennuslain (MRL) sekä -asetuksen (MRA) edellyttämällä tavalla. Arviointi pohjautuu Teiskontien hankekorin asemakaavojen aineistoihin ja selvityksiin, sekä muihin alueen kokonaistarkasteluihin. Arvioinnissa on keskitytty asemakaavojen mahdollistamaan valmiiseen yhdyskuntarakenteeseen. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia on käsitelty vain niissä teemoissa, joissa rakentamisella on merkittäviä vaikutuksia, kuten hulevedet. Tarkastelun tavoitevuosi on ollut 2050. Työ sisältää myös neljä tarkempaa lisätarkastelua luontoarvoista, ekologisista yhteyksistä, ilmastonmuutoksesta ja virkistysalueista.

Raitiotien vaikutuksia on arvioitu myös Pirkkala-Linnainmaa hankesuunnitelmassa (2023), ja niitä tarkennetaan raitiotien katu- ja toteutussuunnittelun yhteydessä.

Asemakaavan 8933 osalta Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arvioinnissa tehtiin seuraavat johtopäätökset:

- Viher- ja virkistysalueiden kävijämäärät kasvavat myös kaavan 8933 alueella. Maaston kuluminen lisääntyy ja uimarannan virkistyspaine kasvaa.
- Nykyinen Pappilanpuisto kapenee ja puustoisuus vähenee kaavan 8933 alueella jonkin verran. Puustoisuuteen ja ekologiisiin yhteyksiin kohdistuvat vaikutukset arvioidaan hankekorin alueella kokonaisuutena vähäisiksi kielteisiksi.
- Rakentamisten aikaisten hulevesien hallinta on tärkeää kaavan 8933 alueella, sillä Alasjärven tai alapuolisen vesistön tilaa ei saa heikentää.
- Kaupunkikuvalliseen rajapintaan sijoittuva Rahjukoskensilta muuttaa merkittävästi maisemaa.



Kuva 14: Ote Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arvioinnista (WSP 2024).

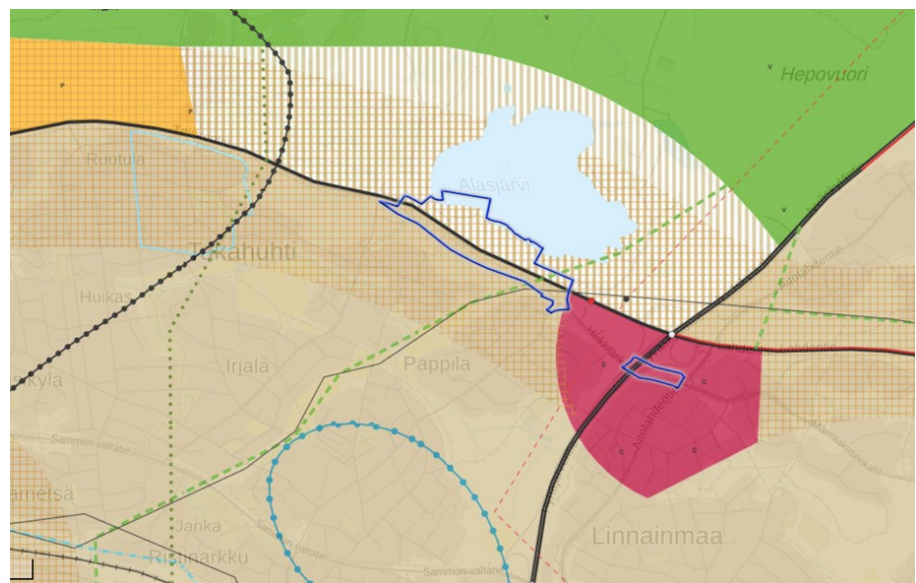


## 6 KAAVA ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET

Asemakaava on voimassa olevan maakuntakaavan sekä voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

### 6.1 Maakuntakaava

Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kokouksessaan 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017. Maakuntakaavan hyväksymispäätös tuli lainvoimaiseksi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 24.4.2019.



Kuva 15: Ote maakuntakaavasta. Asemakaava-alueen rajausta sinisellä.

Maakuntakaavassa 2040 suunnitteluala sijoittuu tiiviille joukkoliikennevyöhykkeelle, jonka suunnittelussa tulee tukeutua tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään sekä laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Suunnittelualan länsipää on osoitettu taajamatoimintojen alueeksi, joka valtatie 12 pohjoispuolella, Kaupinlaaksossa, on ehdollinen. Sen toteuttaminen edellyttää raitiotien tai palvelutasoltaan vastaavan joukkoliikennekäytävän toteutumista alueelle. Alasjärven kaakkoisrantaan pitkin Teiskontien yli on osoitettu viheryhteys.

Suunnittelualan itäinen osa sijoittuu maakuntakaavassa keskustatoimintojen alueelle, jota koskee suunnittelumääräys: ” Alueen suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen

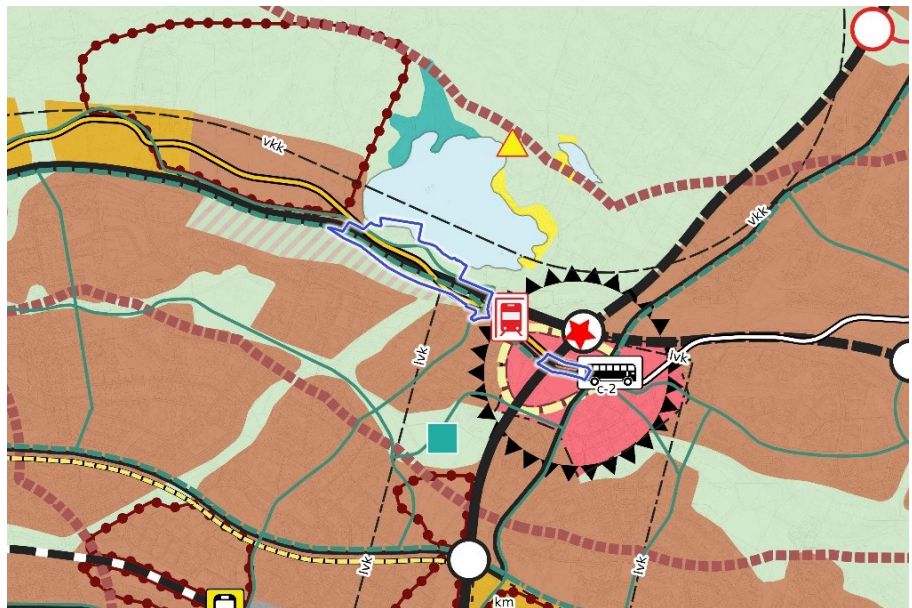


vaihtopaikkojen kehittäminen. Alueen suunnittelussa on turvattava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen...”

Pirkanmaan vaihemaakuntakaavaehdotus on valmistunut ja se on hyväksytty maakuntahallituksessa 18.3.2024 lähetettäväksi viranomaislausunnoille. Kaavaehdotus on tulossa asukkaille nähtäville myöhemmin tänä vuonna. Vaihemaakuntakaavaehdotuksen kartalla ei ole asemakaava-aluetta 8933 koskevia muutoksia. Taajamatoimintojen ja keskustatoimintojen määräystä on tarkistettu ja niihin on tehty lisäys paikallisen energiaomavaraisuuden edistämisestä ja kestävästä ilmaston muutokseen sopeutumisesta.

## 6.2 Yleiskaava

Kantakaupungin yleiskaava 2040 tuli voimaan 20.1.2020 annetulla kuulutuksella. Alueen yleiskaavatilanne muodostuu lainvoimaisesta Kantakaupungin yleiskaavasta 2040 ja Kantakaupungin vaiheyleiskaavasta - valtuustokausi – valtuustokausi 2017-2021.



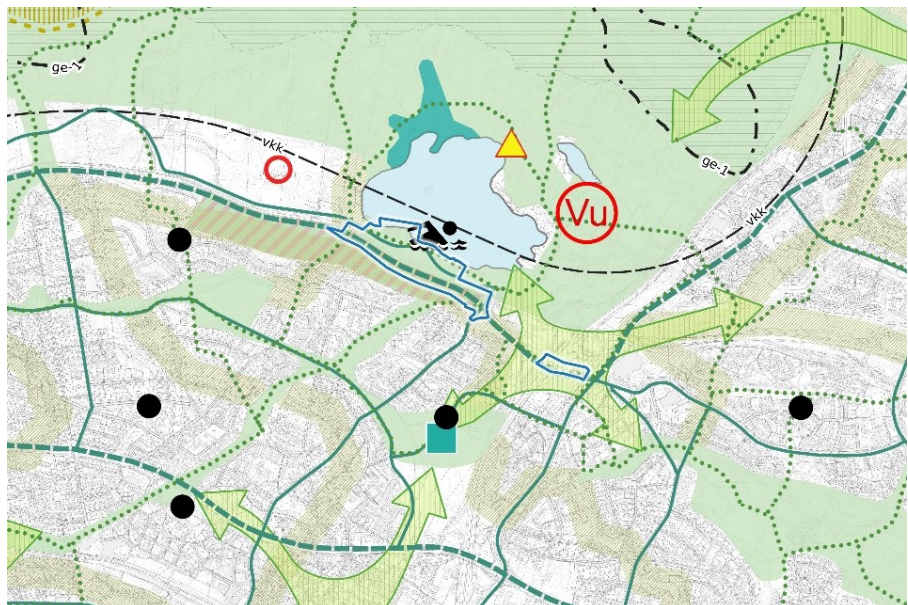
Kuva 16: Yleiskaavayhdistelmä, kartta 1 – Yhdyskuntarakenne). Asemakaava-alueen rajaus sinisellä. (© Tampereen kaupunki 2023)

**Kartalla 1** (Yhdyskuntarakenne) Teiskontie ja valtatie 9 on osoitettu valtakunnallisiksi pääväyliksi. Raitiotie on linjattu ylittämään Teiskontie Alasjärven kohdalla ja ylittämään valtatie 9 Heikkilänkadun sillan pohjoispuolella. Heikkilänkadun ja Teiskontien eteläpuolelle on osoitettu polkupyöräilyn seudullinen pääreitti ja Alasjärven kohdalla Teiskontien pohjoispuolelle myös pyöräilyn alueellinen pääreitti. *Pyöräilyn alueellinen pääreitti on yleiskaavoituksen kanssa pidetyssä työkokouksessa 17.1.2023 todettu mm. Alasjärven*

*etelärannan luontoarvojen takia vanhentuneeksi merkinnäksi eikä sitä näin ollen edellytetty asemakaavoitettavaksi.*

Suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan Kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeelle. Suunnittelualueen itäosa sijoittuu keskustatoimintojen alueen sekä korkeaan rakentamiseen soveltuvan vyöhykkeen keskelle, Koilliskeskuksen aluekeskukseen, jota kehitetään seudullisesti hyvin saavutettavana ja monipuolisena työpaikkojen, asumisen, palvelujen, vapaa-ajan toimintojen sekä kestävästi liikenteen ja liityntäpysäköinnin alueena. Suunnittelualueen itäosa kuuluu lisäksi Koilliskeskuksen ja Kaukajärven paikalliskeskuksen välille merkittävään ohjeelliseen liikenneverkon kehittämisen kohdealueeseen.

Suunnittelualueen länsiosassa Alasjärven eteläranta on merkitty osaksi keskuspuistoverkostoa, jota ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnon ympäristöltään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Teiskontien eteläpuoli on suunnittelualueen rajalla varattu asumisen ja virkistyksen sekoittuneeksi alueeksi, jota kehitetään nykyisen virkistyskäytön ja/tai alueen ekologisten yhteyksien lähtökohdista.



Kuva 17: Yleiskaavayhdistelmä, kartta 2 – Viherympäristö ja vapaa-ajanpalvelut. Asemakaava-alueen rajausta sinisellä. (© Tampereen kaupunki 2023)

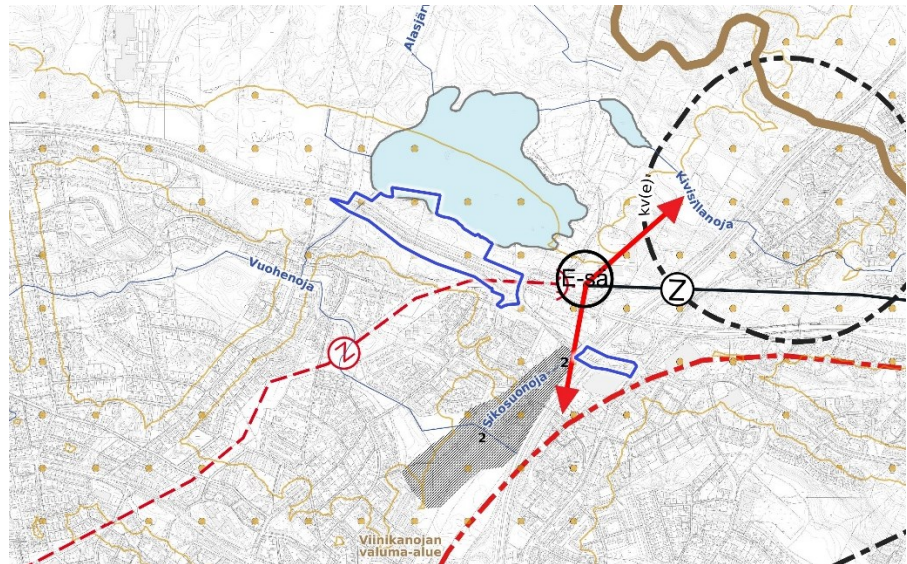
**Kartalla 2** (viherympäristö ja vapaa-ajanpalvelut) suunnittelualueen länsipäässä Teiskontien eteläpuolelle on osoitettu ohjeellinen ekologinen yhteys. Tarkemman suunnittelun yhteydessä ratkaistaan ekologisen yhteyden sijainti, leveys ja luonne huomioiden arvokkaat luontokohteet, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä varmistetaan, että

ekologinen yhteys säilyy mahdollisimman leveänä, puustoisena, kasvillisuudeltaan kerroksellisena ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena.

Alasjärven ympäri on osoitettu ohjeellinen virkistysyhteys sekä järven etelärannalle uimaranta.

Suunnittelualueen itäinen osa kuuluu ohjeelliselle viherverkoston yhteystarvealueelle, jota suunniteltaessa tulee kehittää virkistysyhteyksien toimivuutta, viihtyisyyttä ja turvallisuutta sekä ottaa huomioon toimivien yhteyksien kytkeytyminen keskuspuistoverkoston. Koilliskeskuksen yhteystarvealueesta on mainittu, että alueella on väylien kattamisen potentiaalia ja aluekeskustan suunnittelun yhteydessä on tarpeen parantaa virkistysyhteyksiä valtateiden yli. *Raitiotiesillan ja -kadun suunnittelua ei katsottu yleiskaavoituksen kanssa pidetyssä työpalaverissa 17.1.2023 yleiskaavamääräyksen tarkoittamaksi aluekeskuksen suunnitteluksi, joten yhteystarvealuemerkintää ei ollut tarvetta huomioida asemakaavan laadinnassa.*

**Kartalla 3** (Kulttuuriperintö) asemakaava-alueen itäosan lähistöllä on merkitty Heikkilänpuiston muinaisjäänköskohde (SM 39). Kohde sijoittuu liiketontille.



Kuva 18: Yleiskaavayhdistelmä, kartta 4 – Kestävä vesitalous, ympäristöterveys ja yhdyskuntatekninen huolto. Asemakaava-alueen rajausta sinisellä. (© Tampereen kaupunki 2023)

**Kartalla 4** (Kestävä vesitalous, ympäristöterveys ja yhdyskuntatekninen huolto) asemakaava-alue sijoittuu melu- ja ilmalaatuserivytarpeen harkinta-alueelle. Suunnittelualueen läpi on Pappilassa kulkeva 110 kV:n sähkölinja esitetty kehitettäväksi; sähkölinjan saneerauksen yhteydessä tai viereisen maankäytön muuttuessa on tutkittava mahdollisuutta linjan



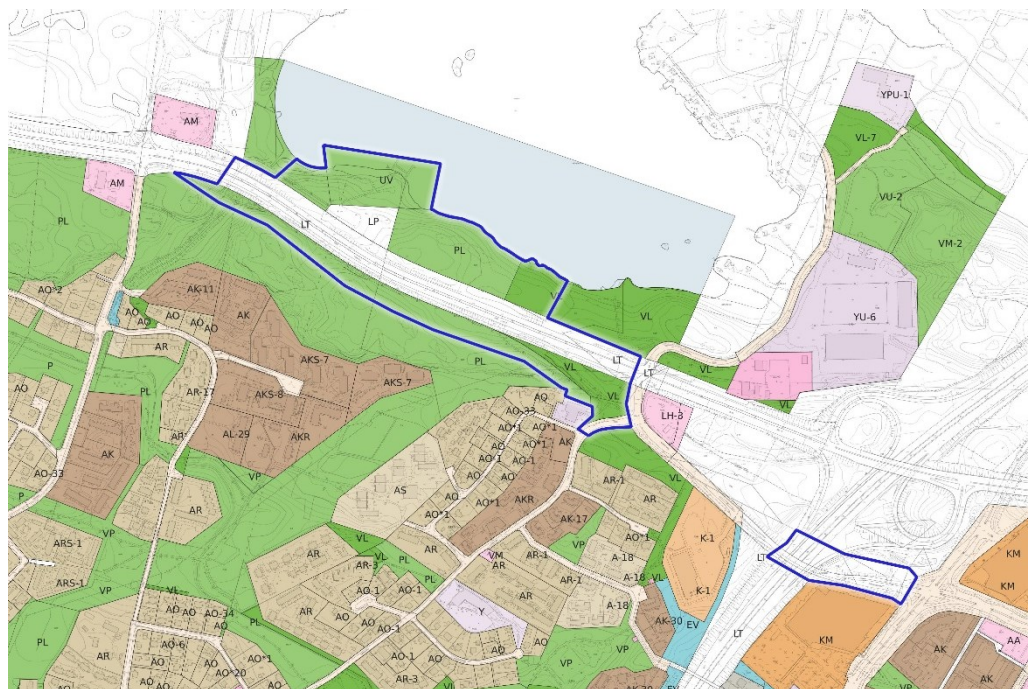
maakaapelointiin. Suunnittelualan länsirajalla kulkee merkittävä oja/vesireitti (Rahjukoskenoja), joka tulisi säilyttää avoimena/palauttaa avoimeksi uomaksi. Sen välitön lähiympäristö tulisi myös säilyttää rakentamattomana ja kasvipeitteisenä. Viinikanojan valuma-alueella hulevesivirtaamia on rajoitettava sekä lidesjärven ja Alasjärven tilaa parannettava.

**Kantakaupungin vaiheleiskaava - valtuustokausi 2021–2025** on vireillä. Kaavaehdotus oli nähtävillä 21.3.–22.4.2024. Tavoitteena on, että vaiheleiskaava hyväksytään kaupunginvaltuustossa vuoden 2024 loppuun mennessä. Kantakaupungin vaiheleiskaavassa keskitytään viiteen teemaan, joista on ehdotusvaiheessa laadittu omat karttansa: 1. Yhdyskuntarakenne, 2. Viherympäristö ja vapaa-ajanpalvelut, 3. Kulttuuriperintö, 4. Kestävä vesitalous, ympäristöterveys ja yhdyskuntatekninen huolto sekä 5. Osa-alueiden kehittämisperiaatteet.

Asemakaavan 8933 alueella ei ole tehty yleiskaavaehdotuksen kartoille merkintämuutoksia. Ekologisen yhteyden, keskuspuistoverkoston ja merkittävien uomien määräksiä on muutettu. Merkittävien uomien varsia tulee jatkossa kehittää latvuspeitteisyydeltään yhtenäisenä puustovyöhykkeenä. Ekologisten yhteyksien osalta on tehty mm. yhteyksien tyypittelyä. Ekologinen yhteys voi jatkossa olla tyypiltään puustoinen-, avoin- tai siniyhteys, tai näiden yhdistelmä. Jatkossa keskuspuistoverkoston yhtenäisyys tulee turvata ja sitä tulee kehittää luonnonympäristöltään ja lajistoltaan monimuotoisena. Suunnittelussa tulee lisäksi varmistaa virkistys- ja ulkoilureittien jatkuvuus, viherympäristön kestävyys sekä keskuspuistoverkoston alueiden ja reittien merkitys osana kaupunkihiljaisten alueiden verkostoa.

## 6.3 Asemakaava

Suunnittelualan länsipäässä valtatie 12 kohdalla on voimassa asemakaava nro 7308 vuodelta 1995, jossa Teiskontie on osoitettu liikennealueeksi (kaavamerkintä LT). Teiskontien eteläpuolella Pappilanpuistossa (kaavamerkintä PL) on voimassa v. 1969 laadittu asemakaava nro 2940 ja Alasjärven uimarannan ympäristössä (kaavamerkinnät PL, UV, LP) v. 1968 laadittu asemakaava nro 2634. Heikkilänkadun risteuksen ja Särkikallion ympäristössä viheralueiden (kaavamerkintä VL) asemakaava nro 6001 on vuodelta 1983. Suunnittelualan itäpäässä Heikkilänkatu ja sen pohjoispuolinen alue ovat asemakaavoittamatonta aluetta.



Kuva 19: Asemakaavatilanne. Asemakaava-alueen rajaus sinisellä. (© Tampereen kaupunki 2023)

## 6.4 Raitiotiesuunnitelmat

Tampereen, Pirkkalan, Kangasalan ja Ylöjärven valtuustot päättivät raitiotien seudullisten jatkolinjojen ratavarausten sijainnit syksyllä 2020 Tampereen raitiotien seudullisen yleissuunnitelman laadinnan yhteydessä. Seudullinen yleissuunnitelma valmistui alkuvuodesta 2021. Sen jatkoksi Tampere ja Pirkkala teettivät yhdessä Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman, joka valmistui alustavine katusuunnitelma- ja siltaluonnoksineen helmikuussa 2023. Hankesuunnitelmatyön aikana Tampereen kaupunginhallitus päätti 19.4.2022 valtateiden 12 ja 9

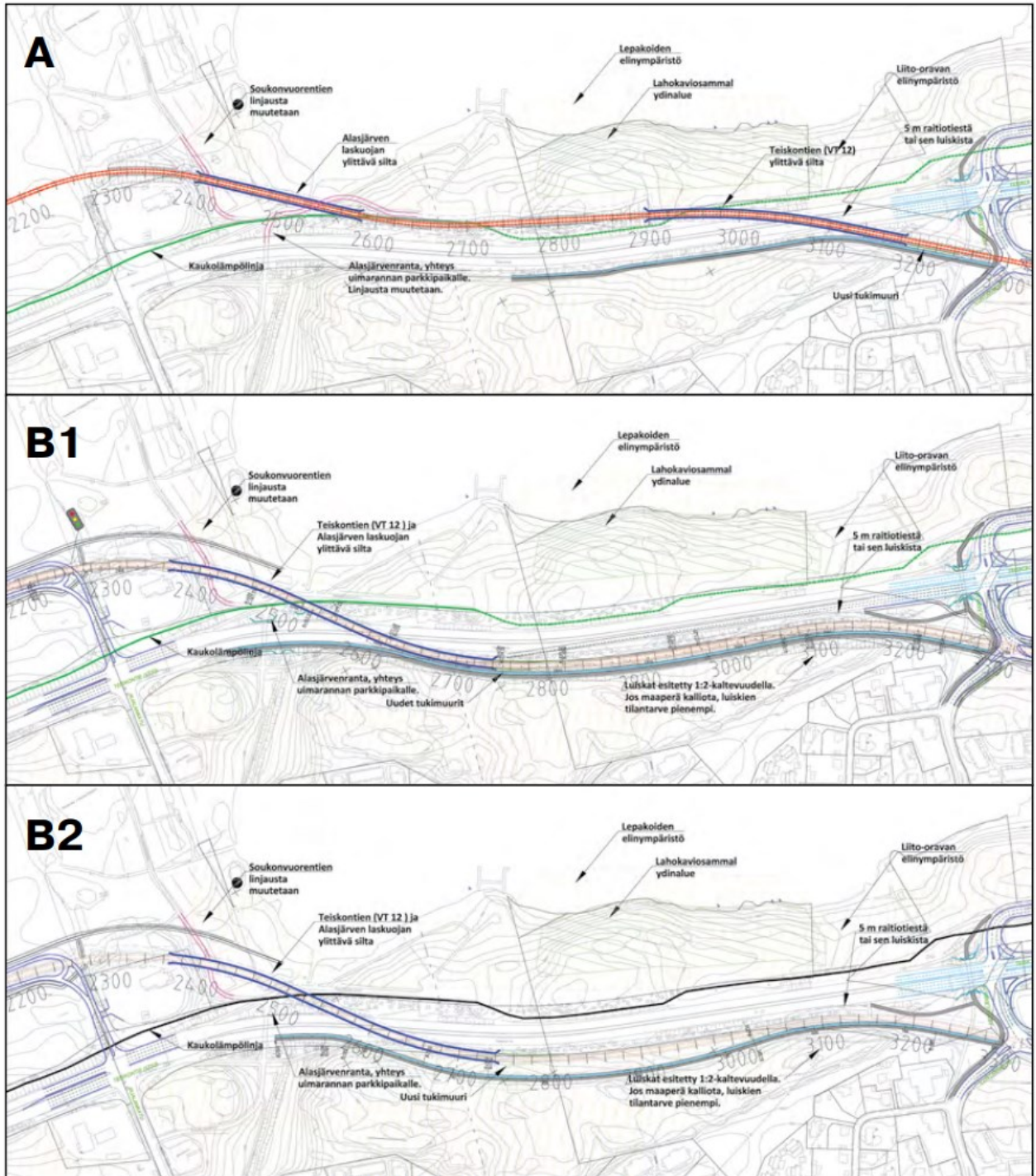
raitiotiesiltojen ratkaisuperiaatteista. Raitiotien seudullista suunnittelutyötä on koordinoitunut vuoden 2022 alusta lähtien Tampereen Raitiotie Oy.

Tampereen ja Pirkkalan valtuustot päättivät 24.4.2023, aloittaa Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien kehitysuunnittelun välittömästi hankesuunnitelman perään. Tampereen Raitian Pirkkala–Linnainmaa -allianssissa on käynnissä lokakuussa 2023 alkanut kehitysvaihe, joka päättyy kuluvaan vuoden syys-lokakuun vaihteeseen. Kehitysvaiheen aikana laaditaan katusuunnitelmat, jotka on tarkoitus pääsääntöisesti myös hyväksyttävä kehitysvaiheen aikana. Lainvoimaisen asemakaavan ja katu-/puistosuunnitelman lisäksi rakentaminen edellyttää sekä Tampereen kaupunginvaltuuston että Pirkkalan kunnanvaltuuston päätöstä allianssihankkeen toteutusvaiheeseen siirtymisestä. Valtuustot päättävästä asiasta lokakuussa 2024. Raitiotien kehitysvaiheen loppupuolella aloitetaan rakennussuunnitelmien laatiminen.



Kuva 20: Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman (2023) mukaan itäinen ratahaara jatkuu nykyisen raitiolinjan 1 Kaupin kampuksen pysäkillä Tenniskatua pitkin Alasjärven länsipuolelle, ylittää valtatie 12 Alasjärven kohdalla ja jatkaa Heikkilänkatua valtatie 9 yli Linnainmaan päätepysäkille, Mäentakusenkadulle. Itäiselle ratahaaralle sijoittuu 4 raitiovaunupysäkkiparia, joista mikään ei sijoitu asemakaavan 8933 alueelle. Heikkilänkadun pohjoispuoliselle alueelle on suunniteltu tulevaisuuden varaus raitiovaunuvarikolle.





Kuva 14. Valtatien 12 ylitysvaihtoehdot A, B1 ja B2

Kuva 21: Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman aikana tutkitut vaihtoehdot Teiskontien ylitykselle Alasjärven kohdalla. B1 valittiin ylitysratkaisuksi mm. erinomaisen ratageometrian ja korkean keskinopeuden mahdollistamisen ansiosta. Se ei myöskään edellytä kaukolämpölinjan siirtoa ja on kustannuksiltaan kahden sillan vaihtoehtoa (A) edullisempi. Valitussa vaihtoehdossa B1 tarve puuston poistoon on niinkään muita vaihtoehtoja vähäisempi.

## 6.5 Teiskontien varren (VT 12) seudullisen jalankulku- ja pyöräilyreitien puistosuunnitelma

Asemakaava-alueen länsiosaan ulottuen on laadittu Teiskontien varren seudullisen jalankulku- ja pyöräilyreitien puistosuunnitelmaa välille Jaakonmäenkatu – Alasjärvenranta. Puistosuunnitelma on hyväksytty yhdyskuntalautakunnassa 13.2.2024.

## 6.6 Kaupungin sitoumukset ja strategiat

Tampereen kaupunki on sitoutunut asumisen, työpaikkojen ja palveluiden sijoittamiseen joukkoliikennevyöhykkeelle sekä kehittämään raitiotieliikennettä määrätietoisesti ja pitkäjänteisesti. Tampereen kaupunkiseudun kahdeksan kunnan yhteinen väestökasvu on viimeiset 25 vuotta ollut keskimäärin 4 000 asukasta vuodessa. Valtion kanssa on laadittu maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (MAL-sopimus), joka perustuu sopimuseudun kaikkien kuntien ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. MAL-sopimuksen mukaisesti asuminen, työvoima- ja palveluintensiiviset työpaikat sekä palvelut suunnataan pääosin keskustoihin ja joukkoliikennevyöhykkeelle, erityisesti kehitettäville asemanseuduille ja raitiotiekäytäviin. Samoin on sovittu, että sopimusosapuolet edistävät Tampereen raitiotien suunnittelua ja rakentamista pitkänteisesti ja maankäyttöä kehitetään siten, että uudesta asuinkerrosalasta vähintään 80 % sijoitetaan keskustoihin, aluekeskuksiin ja joukkoliikennevyöhykkeille. Maankäyttöä kehitetään siten, että raitiotiehen, lähijunaan ja muuhun tehokkaaseen joukkoliikenteeseen tukeutuvalle liikkumiselle luodaan edellytyksiä.

Kaupunkistrategia on kuvaus painotuksista ja tavoitteista, joita kaupunginvaltuusto pitää tärkeimpinä. Se sisältää keskeiset viestit Tampereen kehittämiselle ja on perusta kaupungin johtamiselle. Kaupungin valtuusto hyväksyi 15.11.2021 kaupunkistrategian ”Tekemisen kaupunki, Tampereen strategia 2030”. Siihen on kirjattu muun muassa, että kaupungin kestävä kasvua vahvistetaan kaavoittamalla 80 % asuinkerrosalasta joukkoliikennevyöhykkeille ja aluekeskuksiin samoin kuin edistetään työpaikkojen sijoittumista samoille vyöhykkeille. Tavoitellaan myös kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden nousua valtuustokauden loppuun mennessä.

## 6.7 Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin paikkatiedon laatima ja se on tarkistettu v.2023.



## 7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

### 7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavan toteutusta ohjaamaan on asemakaavatyön yhteydessä laadittu ympäristösuunnitelma. Ympäristösuunnitelma ei kata, ainoastaan liikenne- ja katualueita sisältävää, asemakaavan 8933 itäistä osa-aluetta, jonka ympäristö- ja vihersuunnittelu tehdään kokonaisuudessaan raitiotien toteutussuunnittelun yhteydessä.

Muita toteuttamista kuvaavia asiakirjoja ovat TAYS – Linnainmaa -välin raitiotien katu-, puisto- ja siltasuunnitelmat sekä havainnekuvat.

### 7.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan heti sen saatua lainvoiman.

### 7.3 Toteutuksen seuranta

Asemakaavan seurantalomake on selostuksen liitteenä.

## 8 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 16.2.2023, tark. 23.10.2023
- Asemakaavakartta 23.10.2023, tark. 13.5.2024
- Poistettava asemakaava 23.10.2023, tark. 13.5.2024
- Asemakaavan seurantalomake
- Aloitusvaiheen palauteraportti 23.10.2023
- Valmisteluvaiheen palauteraportti 13.5.2024

### 8.1 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Ympäristösuunnitelma 13.5.2024
- Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmavaiheen alustavat katu- ja siltasuunnitelmat sekä havainnekuvat
- Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien kehitysvaiheen katu- ja puistosuunnitelmaehdotukset
- Havainnekuvat Rahjukoskensäältä 21.5.2024 (Tampereen ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi)

- Arkeologinen inventointi: Medi-Park IV asemakaava-alue, Alasjärven länsipuolen yleissuunnitelma-alue ja Lamminrahkan seuturaitiotielinjan osuus Alasjärvi-Heikkilänkadun varikko (FCG 2021)
- Vaiheyleiskaavan 2021-2025 arkeologinen selvitys Alasjärven itäpuolesta 2023, päivitetty 04/2024 (FCG)
- Raitiotiesillat VT 12 ja VT 9 (AK 9833) – hulevesiselvitys, kaavaehdotusvaihe (Ramboll 2024)
- Raitiotiesillat VT 12 ja VT 9 (AK 9833) – hulevesiselvitys, kaavaluonnosvaihe (Ramboll 2023)
- Asemakaavojen 8931 ja 8933 korentoselvitys (Sitowise 2023)
- Alasjärven ja Teiskontien varren lahkaviosammalselvitys (Sitowise 2021)
- Asemakaavat 8618 Medi-Park IV, 8931 Alasjärven länsipuoli, 8933 VT12 ja VT 9 raitiotiesillat ja Linnainmaan varikko – liito-oravaselvitys (Sitowise 2023)
- Alasjärven itäpuolen luontoselvitys (2023)
- Alasjärven länsipuolen asemakaava nro 8931, Alasjärven eteläpuoleisen raitiotieasemakaavan nro 8933 ja Linnainmaan raitiotievarikon asemakaavan nro 8876 luontoselvitys (Sitowise 2022)
- VT12 ja VT9 raitiotiesiltojen asemakaava nro 8933; Kasvillisuus-, luontotyyppi- ja hyönteisselvitys (Sitowise 2023)
- Teiskontien ylittävän liito-oravayhteyden tarkempi tarkastelu (Tampereen ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 2024)
- Asemakaava 8933, Raitiotiesillat VT12 ja VT9; Maisema- ja viherverkkoselvitys (Tampereen kaupunki 2023)
- Alasjärven eteläpuolisten alueiden, asemakaavan 8933 meluselvitys (WSP 2023, tark. 2024)
- Raitiotien hankesuunnitelma Pirkkala-Linnainmaa. Runkomeluselvitys. (WSP 2023)
- Raitiotien hankesuunnitelma Pirkkala-Linnainmaa. Tärinäselvitys. (WSP 2023)
- Tärinä- ja runkomeluselvitys, KAS-vaihe (Tampereen ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 2024)