



TAMPERE

29.3.2021

Näsikallion maanalainen eritasoliittymä ja Amuritunneli. Maanalainen asemakaava nro 8676.

Diaarinumero: TRE:2651/10.02.01/2017

PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI

Kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana 10.12.2020 - 11.1.2021 jätetyt muistutukset ja viranomaislausunnot (yht.7 kpl) sekä niihin laaditut vastineet

Nähtävillä ollut aineisto: <https://www.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8676>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Muistutus, yksityishenkilö 11.12.2020:</p> <p>Näsikallion eritasoliittymä ja Amuritunneli eivät kuulu samaan kaavaan. Eritasoliittymä ei haittaa maan alla ketään, mutta Amuritunneli pilaa lähialueen elinympäristön totaalisesti. Keskustasta ei varmasti löydy kovin montaa ihmistä, jotka Amuritunnelia kannattavat, sillä se on asukkaita ajatellen vain ja ainoastaan haitallinen asia.</p> <p>Toivoisinkin näin keskusta-asujan näkökulmasta, että jossain vaiheessa kaupungin virkamiehillä ja päättäjillä syttyisi se lamppu päähän päälle sen merkiksi, että ymmärtävät tämän nykyisen linjan jatkumon johtavan siihen, että kukaan ei halua enää asua keskustassa tai muuttaa tänne. Ympäri maakuntaa tulevia yksityisautoilijoita ajatellaan kyllä jokaisessa kädenkäänteessä ja näiden autoilijoiden tuomiin haittoihin panostetaan satoja miljoonia euroja samalla, kun keskustassa asuvien ihmisten elinympäristö - heidän kotinsa - pilataan tekemällä se entistä vaarallisemmaksi, meluisammaksi ja saasteisemmaksi. Aivan Amuritunnelin suuaukon kohdalla oleva pari vuotta sitten valmistunut uusi kerrostalo on oiva esimerkki siitä, kuinka keskustaan muuttaville näytetään keskisormea tyyliin "Mouhijärveltä tuleva yksityisautoilija on tärkeämpi kuin sinä, keskustassa asuva ihminen".</p> <p>On surkuhupaisaa, kuinka näihin megalomaanisiin autohankkeisiin on varaa tuhlata per hanke aina 50 tai 100 miljoonaa euroa samalla keskustan asukkaiden elinympäristöä tuhoten, mutta sitten ei ole varaa esimerkiksi istuttaa Hämeenpuistoon uusia puita kaatuneiden ja kaadettujen puiden tilalle. Ei ole varaa rakentaa vihersiltaa Tammerkosken yli, eikä ole varaa rakentaa kunnollisia pyöräteitä keskustan korttelikaduille. Talvikunnossapidostakin tingitään puistoissa jalankulkuväylillä. Samalla rahalla mitä tämä eritasoliittymä ja autotunneli maksaisivat, rakennettaisiin uusi haara raitiotietä tai rakennettaisiin Tampereen rajojen sisälle kaikki ehdotetut ja tarvittavat lähijunaseisakkeet.</p>	<p>Asemakaavaan suunnittelu on käynnistetty kaupunginhallituksen 13.3.2017 tekemän päätöksen mukaisesti. Päätöksenteon pohjana oli vuonna 2017 laaditussa vaihtoehtotarkastelussa sekä sitä edeltäneissä suunnittelu- ja selvitysvaiheissa toteuttamiskelpoisimmaksi arvioitu Satakunnankadun vaihtoehto. Kaavaprosessin aikana on varmistunut, että maanalainen eritasoliittymä ja edelleen maanpäälliselle katuverkolle johtava ajotunneli muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden, jota ei ole mahdollista suunnitella toisistaan irrallisina hankkeina.</p> <p>Kaupungin strategisena tavoitteena on, että keskustan asukas- ja työpaikkamäärien merkittävästä kasvusta huolimatta maanpäällisen katuverkon liikennesuorite ja pintapysäköintiin varattujen alueiden määrä vähenee. Tavoitetilanteessa keskustan autopaikkojen määrä suhteessa asukkaiden ja työpaikkojen määrään olisi merkittävästi nykyistä alhaisempi. Tavoitteen toteutuminen luo edellytyksiä joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn kehittämiselle, henkilöautoliikenteen osuuden vähentämiselle sekä täydennysrakentamiselle ja elinympäristön laadulliselle kehittämiselle.</p> <p>Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin ja Kunkun parkin toteutuessa ajoneuvoliikenteen määrän arvioidaan kasvavan Satakunnankadulla Amuritunnelin suuaukon ja Hämeenpuiston välillä, Rantaväylän tunnelissa Näsikallion eritasoliittymästä länteen sekä Hämeenpuistossa Satakunnankadun ja Satamakadun välisellä katuosuudella. Ajoneuvoliikenteen määrän on arvioitu laskevan laajalla alueella, mm. Hämeenpuiston pohjoisosassa, Satakunnankadun länsipäässä, Sepänkadulla ja Paasikivenkadulla sekä Rongankadun sisäänajon ympäristössä.</p>	<p>Vaikutusarviointiraportin täydentäminen (yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa).</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Viiden tähden keskustan mainosslogan on, että keskustaan on päästävä kaikilla kulkumuodoilla. Miksi kuitenkin lähijunalla ei pääse keskustaan mistään Tampereelta? Yksityisautoilla pääsee joka puolelta, montaa eri vaihtoehtoa ja parkkipaikkoja on kymmeniä tuhansia. Tässä koko hankkeessa näkyy vain ja ainoastan autoilun ylivalta. Kaavassa ei ehdoteta vähennettäväksi yhtään parkkipaikkaa tai suljettavaksi yhtä ainutta autotietä, mutta molempia ehdotetaan lisättäväksi. Liikenne-ennusteissa mainostetaan kovasti, että liikenne vähenee esimerkiksi Hämeenpuiston pohjoispäässä, mutta jätetään mainitsematta, että se ei vähene Amuritunnelin takia vaan sen takia, että Särkänniemen kohdalta vähennetään kaistoja nykyisen kaavaluonnoksen pohjalta. Eli liikenne vähenee joka tapauksessa, ihan sama rakennetaanko Amuritunneli vai ei. Muutenkin on syytä ymmärtää, että liikennettä vähennetään vähentämällä autoinfran kapasiteettia, ei rakentamalla sitä lisää.</p>	<p>Liikenneverkon toimivuutta koskevien selvitysten ja simulointien mukaan yhteys Näsikallion eritasoliittymästä Kunkun parkkiin vähentää liikennettä keskustan kehäkadun sisäpuoliselta hitaan liikkumisen alueelta. Amuritunnelin yhteys vähentää liikennettä keskustan sisääntulokaduilta. Vireillä olevan asemakaavan nro 8663 (Särkänniemi ym.) liikenneselvityksen mukaan Paasikivenkatua Sepänkadun itäpuolella kehitetään hitaan liikkumisen alueena, jossa autoliikenteen nopeustaso on enintään 40 km/h. Ajokaistoja vähentämällä pyritään rauhoittamaan liikennettä ja vähentämään Paasikivenkadun houkuttelevuutta läpiajoon käytettävänä reittinä. Liikennemallin mukaan Paasikivenkadulle Särkänniemen kohdalle ennustettu liikennemäärän lasku johtuisi pääasiassa Näsikallion eritasoliittymän, Amuritunnelin, Kunkun parkin ja raitiotien yhteisvaikutuksina syntyvistä liikenteen pääsuuntien muutoksista, jotka osaltaan luovat edellytyksiä Paasikivenkadun ajokaistojen vähentämiselle.</p> <p>Vuoden 2040 liikenne-ennusteen mukaan liikennemäärän muutokset koskisivat aluetta, jolle sijoittuu nykytilanteessa noin 9000 asukasta. Liikennemäärän kasvun on arvioitu koskevan aluetta, jolla on nykytilanteessa noin 2000 asukasta. Muilla alueilla liikennemäärän on arvioitu laskevan tai muutos on ennusteen mukaan niin vähäinen, ettei olosuhde nykytilanteeseen verrattuna muutu. Alueilla, joilla ajoneuvoliikenteen määrän maanpäällisellä katuverkolla ennustetaan laskevan, myös ympäristöhaitat vähenevät.</p> <p>Maanalaisessa asemakaavassa käsitellään alueelle sijoituvia maanalaisia tiloja ja toimintoja. Asemakaava ei ole toteutus päätös, eikä asemakaavan hyväksyminen edellytä jatkosuunnittelun käynnistämistä.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>Maanpäällisen alueen pysäköintiä ja liikennejärjestelyitä koskeva päätöksenteko tapahtuu näitä koskevan suunnittelun yhteydessä. Kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumisen kannalta merkityksellisiä ovat mm. yleiskaavan, liikenteen yleissuunnitelmien ja katusuunnitelmien sekä nk. pysäköintipoliittikan yhteydessä tehtävät päätökset ja linjaukset, suuren pysäköintikapasiteetin omaavien maanpäällisten kiinteistöjen käyttötarkoitusten muutokset sekä muun uudis- ja täydennysrakentamisen yhteydessä hyödynnettävissä olevat pysäköinnin tehostamiskeinot. Lähijunaliikennettä tai muita koko kaupunkia tai kaupunkiseutua koskevia päätöksiä on mahdollista tehdä mm. maakunta- ja yleiskaavojen sekä alueellisten ja seudullisten kehittämisohjelmien, kaupunkirakenne- ja liikenneverkkosuunnittelun yhteydessä.</p>	
<p>Muistutus, yksityishenkilö 22.12.2020:</p> <p>Yleissuunnitelman (10/2020) luvussa 7.8 (Hankkeen kannattavuus) mainitaan, että VE2 (koko hanke) kustannukset on 56.9 Me ja hyödyt 85.2 Me, ja VE1 (pelkkä Näsikallion eritasoliittymä) kustannukset 26.6 Me ja hyödyt 57.8 Me. Näistä laskemalla vaikuttaa (erotus VE2 - VE1), että Amuritunnelin pois jättäminen on liiketaloudellisesti kannattavaa, koska kustannukset putoaa hyötyjen pienenemistä enemmän (kustannukset putoaa 30.3 Me ja hyödyt vähenee 27.4 Me). Yleissuunnitelman sivulla 57 kuitenkin mainitaan, että Amuritunnelin osahankkeen hyödyt kokonaishankkeesta ovat noin 37.1 Me, eikä erotuksena saatava 27.4 Me.</p> <p>Toivoisin vastausta seuraaviin kysymyksiin: - 1) Millä perusteella HK-laskelmissa valitaan mitkä kokonaishankkeen hyödyistä jyvitetään osahankkeelle (eli tässä tapauksessa Amuritunnelille) ja mitä ei?</p>	<p>Palautteen johdosta hankkeen yleissuunnitelmaan sisältyvän hyöty-kustannuslaskelman tulokset otettiin uudelleen tarkasteltaviksi.</p> <p>Liikenneviraston (nyk. Väyläviraston) ohjeeseen 13/2013 perustuva hyöty-kustannuslaskenta on liikennetaloudellisesta näkökulmasta tehtävää väylähankkeen hankearviointia, joka perustuu liikennemalleista saatujen liikenne- ja matka-aikasuoritteiden avulla laskettuihin hyötyihin. Hyödyt ovat yleisesti kustannussäästöjä, kuten ajoneuvo- ja onnettomuuskustannusten pieneneminen tai matka-ajan lyheneminen. Haittoja ovat vastaavasti kustannuslisät, esimerkiksi kunnossapito- tai päästökustannusten kasvu. Laskelma on puhtaasti liikennetaloudellinen arviointi, eikä siihen saa sisällyttää mm. taloudellisia heijastus- tai kerrannaisvaikutuksia, kuten vaikutuksia työllisyyteen, tietyn alueen kasvuedellytyksiin tai muutoksiin maan arvossa.</p>	<p>Yleissuunnitelman hyötykustannuslaskelman tarkastaminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>- 2) Mistä (suuruudeltaan merkittävä 9.7 Me) ero Amuritunnelille eri laskentatavoilla jyvitetävistä hyödyistä johtuu?</p> <p>- 3) Mitä (esimerkiksi) ovat sellaiset (positiiviset) hyödyt, jotka tässä laskentatavassa voidaan jyvittää kokonaishankkeesta Amuritunnelille (37.1Me osuus VE2 hyödyistä 85.2Me), mutta jotka eivät silti katoa jos Amuritunneli jätetään rakentamatta (VE1 hyödyt 57.8Me)?</p> <p>- 4) Onko Amuritunnelin pois jättäminen kokonaishankkeesta liiketaloudellisesti kannattavaa (kuten erotus VE2-VE1 osoittaa), vai onko se osahankkeena kannattava (kuten yleissuunnitelma sivulla 57 väittää)?</p>	<p>Laskelmassa vaikutusten (hyötyjen ja haittojen) arvioidut määrät kerrotaan eri kustannuslajeille määritetyillä yksikköarvoilla. Jos laskelman osoittamat hyödyt ovat investointia suuremmat, on hyöty-kustannussuhde (HK-suhde) yli yhden ja hanke on laskennassa arvioitujen rahamäärien vaikutusten osalta kannattava. Koska hankkeella voi olla merkittäviä laskelman ulkopuolelle jääviä vaikutuksia, alle yhden HK-suhde ei välttämättä merkitse kannattamatonta tai yli yhden HK-suhde kannattavaa hanketta.</p> <p>Yleissuunnitelman ja asemakaavan vaikutusten arviointiin sisältyvistä vaihtoehtoista (VE 0 – VE 3) jokainen on tarkasteltu erikseen sijoittelemalla liikennetarve-ennuste kutakin vaihtoehtoa kuvaavalle tie- ja katuverkolle, joka sisältää sekä maanpäälliset että maanalaiset väylät. Koska osahankkeita yhdistelemällä muodostuvien kokonaisuuksien taustalla on erilaiset liikenneverkot, ei eri vaihtoehtojen muodostuvia hyöty-kustannussuhteita voida suoraan verrata toisiinsa.</p> <p>Hyöty-kustannuslaskelman tarkastamisen yhteydessä ilmeni, että liikenneverkon kuvaus oli puutteellinen varsinaisten vaihtoehtojen rinnalla tarkastellussa tilanteessa, jossa Amuritunneli toteutuisi vasta Näsikallion eritasoliittymän ja Kunkun parkin jälkeen. Tässä laskelma ei huomionnut, että osa liikenteestä olisi jo siirtynyt pois maanpäälliseltä katuverkolta. Lopputuloksena Amuritunnelin vaikutus korostui ja liikenteen siirtymistä syntyneet hyödyt muodostuivat todellista suuremmiksi.</p> <p>Liikenneverkon kuvauksen tarkastamisen jälkeen varsinaisten hankevaihtoehtojen hyöty-kustannuslaskelman tulokset säilyivät ennallaan. Niiden lisäksi tarkastellussa tilanteessa, jossa Amuritunneli toteutettaisiin vasta Näsikallion eritasoliittymän ja Kunkun parkin jälkeen (ottamatta huomioon</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>rakentamisajankohtaa), Amuritunnelista muodostuvan osahankkeen hyöty-kustannussuhde laski 1,2:sta 0,9:ään.</p> <p>Jos Näsikallion ETL ja Kunkun parkki (VE1) toteutettaisiin ensin, laskelman mukaiset hyödyt olisivat 57,8 M€. Jos Amuritunneli toteutettaisiin näiden jälkeen (ottamatta huomioon rakentamisajankohtaa), olisivat Amuritunnelista saatavat hyödyt 27,4 M€ (85,2-57,8 M€).</p> <p>Hyötyjen muodostumista voidaan havainnollistaa tarkastelemalla rakentamisjärjestystä myös toisin päin. Jos toteutetaan ensin Näsikallion ETL ja Amuritunneli (VE3), tästä saataisiin hyötyjä 37,7 M€. Jos tämän jälkeen toteutettaisiin Kunkun parkki (ottamatta huomioon rakentamisajankohtaa), olisivat Kunkun parkista saatavat hyödyt 47,5 M€ (85,2-37,7 M€), eivätkä VE1;n yhteydessä esitetyt 57,8 M€.</p> <p>Tarkkoja osuuksia hyötyjen muodostumisesta koko hankekokonaisuuden (VE 2) sisällä ei ole laskettu. Asiantuntija-arviona on todettu, että koko hankekokonaisuuden hyödyistä noin kaksi kolmasosaa tulisi Kunkun parkista ja yksi kolmasosa Amuritunnelista.</p> <p>Laskelman mukaan hankkeen liikennetaloudellinen hyötykustannussuhde on korkeampi ilman Amuritunnelia, jolloin sen toteuttamatta jättäminen olisi kannattavaa. Tämä on kuitenkin vain liikennetaloudellinen näkökulma: varsinaisen ympäristövaikutusten arvioinnin mukaan Amuritunneli vaikuttaa hankekokonaisuuden muiden osien hyötyjen realisoitumiseen. Amuritunnelin puuttuminen toisaalta lisäisi liikennettä keskustan maanpäällisellä katuverkolla, ja toisaalta heikentäisi Kunkun parkin saavutettavuutta ja toimintaedellytyksiä. Alueilla, joilla ajoneuvoliikenteen määrän maanpäällisellä katuverkolla ennustetaan</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>laskevan, myös ympäristöhaitat vähenevät. Kaupungin strategisten tavoitteiden kannalta hankekokonaisuuden toteutumisen kautta syntyvät mahdollisuudet maanpäällisen alueen maankäytön ja elinympäristön laadulliselle kehittämiselle ovat erittäin merkittäviä.</p>	
<p>Lausunto, Kainuun ELY-keskus 5.1.2021:</p> <p>Tampereen Tammerkosken padot sijaitsevat rakennetussa kaupunkiympäristössä ja ne on sijoitettu niistä onnettomuuden sattuessa aiheutuvan vahingonvaaran perusteella patoturvallisuuslain (494/2009) 11 §:n mukaiseen luokkaan 1. Näsikallion maanalainen eritasoliittymä ja Amuritunneli kaavoitusohjelma tarkoittaa maanalaisten kallioalustojen rakentamista näiden patorakenteiden läheisyyteen, joten on ensiarvoisen tärkeää, että patoturvallisuusviranomaisen on pidetty osallisena kaavoitusprosessista ja tietoisena sen sisällöstä.</p> <p>Näsikallion eritasoliittymän ja Amuritunnelin louhintatyön alustavan ympäristöselvityksen mukaan seuraavissa vaiheissa laadittavassa varsinaisessa louhintatyön ympäristöselvityksessä määritellään tarkka katselmuksen alue sekä selvitysalue.</p> <p>Kainuun elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen patoturvallisuusviranomaisen katsoo, että hankkeesta vastaavan on hyvissä ajoin ennen louhintatöiden aloittamista patorakenteiden lähialueella oltava yhteydessä Tampereen Sähkölaitos Oy:öön patoturvallisuuden huomioimiseksi. Hankkeesta vastaavan on yhdessä padonomaistajan kanssa laadittava Tammerkosken Yläkosken padoille louhintatyön aikainen tarkkailuohjelma (patoturvallisuuslaki 13 §), koska louhintaa voidaan pitää patoturvallisuusasetuksen (319/2010) 8 §:n tarkoittamana erityisenä rasituksena. Patoturvallisuusviranomaisen tekee päätöksen asiakirjojen hyväksymisestä patoturvallisuuslain 14 §:n mukaisesti.</p>	<p>Patoturvallisuusviranomaisella on ollut mahdollisuus osallistua asemakaavan ja siihen liittyvien selvitysten valmisteluun koko kaavaprosessin ajan.</p> <p>Nähtävillä olleessa louhintatyön alustavassa ympäristöselvityksessä todettiin mm. lausunnossa mainittu tarkkailuohjelman laatimisen tarve ja aikataulu sekä lukuisia muita louhintatyön suunnittelussa ja toteutuksessa huomioitavia määräyksiä ja ohjeita.</p> <p>Kaavavaiheessa laadittava alustava selvitys ei määrittele hankkeen toteutusvaiheessa laadittavan varsinaisen louhinnan ympäristöselvityksen sisältöä tai selvitysalueen laajuutta. Toteutusvaiheessa louhintaurakoitsijan toimesta laadittavan selvityksen yhteydessä mm. selvitysalueen rajausta sekä rakennusten perustamistapaa ja käyttötarkoitusta koskevat tiedot tarkastetaan viranomaisohjeita ja toteutusvaiheen tilannetta vastaaviksi. Kaupunki ja hankkeen toteuttajat ovat yhteydessä patoturvallisuusviranomaisiin, patojen omistajiin sekä muihin ao. viranomaistahoihin, kun hankkeen toteutukseen tähtäävän suunnittelun käynnistäminen tulee ajankohtaiseksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Tarkkailuohjelmaehdotus tulee toimittaa hyväksyttäväksi patoturvallisuusviranomaiselle vähintään kaksi kuukautta ennen louhintatöiden aloittamista.</p>		
<p>Lausunto, Tampereen Sähkölaitos Oy 8.1.2021:</p> <p>Tampereen Sähkölaitos Oy vastaa osaltaan Tammerkosken patoturvallisuudesta sekä veden juoksutuksesta koskessa. Pyydämme tulemaan huomioiduksi kosken lähialueen maan alaisten osien kaavoituksessa ja suunnittelussa sekä Tammerkosken mahdollisten tulevien vesireittien rakentamisvarauksissa. Yhteisellä suunnittelulla takaamme parhaan mahdollisimman turvallisuustason alueella.</p> <p>Oleellimmat asiat ovat:</p> <p>1.Vahinkovaaraselvityksessä 31.3.2013 olevien havaintojen huomioiminen tulevassa suunnittelussa ja toteutuksessa ja täten vahinkovaaraselvityksen päivittäminen vastaamaan tulevaa tilannetta. Vahingonvaaraselvitykseen liittyen TKS on aiemmassa lausunnossaan v. 2016 tuonut esille, että P-Hämpin Ronganramppi sijaitsee padoista laaditun vahingonvaaraselvityksen (31.10.2013) perusteella Tammerkosken Yläkosken ja Keskiputouksen voimalaitosten patojen vahingonvaara alueella ja tehdyn vahinkovaaraselvityksen mukaan häiriö-, tulvajuoksutus- tai patomurtumatilanteessa vettä virtaa Keskiputouksen läntisen ja itäisen muurin yli rikkoen rakennusten alimpia ikkunoita ja vettä virtaa myös Rongankadun liittymästä Hämpin parkkiin ja sitä kautta yhteys tulisi olemaan myös tuonne uusiin kalliotiloihin.</p> <p>2.Louhinnan aikaisen tarkkailuohjelman laatiminen, jossa pitää huomioida patomuurien ja voimalaitosten turbiinikammioiden katselmoinnit sekä siirtymä- ja tärinämittaukset tehostetussa tarkkailuohjelmassa.</p> <p>3.Toimitetuissa hankesuunnitelman aineistossa selvitysalueen ulkopuolelle on jätetty mm.</p> <p>- Palatsinraitinsilta</p>	<p>Tampereen Sähkölaitoksella on ollut mahdollisuus osallistua asemakaavan ja siihen liittyvien selvitysten valmisteluun koko kaavaprosessin ajan.</p> <p>Verkatehtaankadulle sijoittuva P-Hämpin Rongan ramppi ei sisälly tämän asemakaavan suunnittelualueeseen. Vuoden 2013 patojen vahingonvaaraselvityksen aineistot toimitettiin kaavan laatijan käyttöön kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen. Aineiston perusteella kaavan vaikutusten arviointia ei ollut tarpeen täydentää. Kaavan valmistelun aikana patoturvallisuusviranomaisen on todennut mm., että vahingonvaaraselvityksen päivittämisen tarvetta harkitaan yhteistyössä padonomistajan kanssa. Vahingonvaaraselvityksen päivittäminen ei liity kaavoitukseen ja vahingonvaara-alueelle voidaan rakentaa, kunhan patorakenteita ei vahingoiteta.</p> <p>Nähtävillä olleessa louhintatyön alustavassa ympäristöselvityksessä todettiin mm. lausunnossa mainittu tarkkailuohjelman laatimisen tarve ja aikataulu sekä lukuisia muita louhintatyön suunnittelussa ja toteutuksessa huomioitavia määräyksiä ja ohjeita.</p> <p>Lausunnon kohdassa 3 viitataan samanaikaisesti nähtävillä olleen kaavan nro 8437 hankesuunnitelmaan ja louhintatyön alustavaan ympäristöselvitykseen. Lausunnon johdosta kaavan nro 8437 selvityksen liitekarttoja tarkastettiin siten, että huomioitavien kohteiden karttaa on helpompi verrata tähän kaavaan liittyvän louhintatyön alustavan ympäristöselvityksen sisältöön.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>- Palatsinraitin sillan ylävirran puolella olevat kaupungin museomuurit ja kotkakallio (nämä eivät ole patorakenteita mutta ovat ikänsä puolesta ”heikoin lenkki” jossa on kaatumis/romahtamisriski)</p> <p>- Tampella tulvauoman puoleinen muuri</p> <p>- puolet Keskikosken voimalaitoksesta</p> <p>- Vapriikin rakennuksen pohjoisenpään nurkka</p> <p>TKS:n mielestä ja patoturvallisuus huomioiden pitää selvitysalueita tarkentaa siten, että em. rakenteet otettaisiin jo ikänsäkin puolesta selvitysalueen sisälle.</p> <p>4.TKS:n mielestä em. asiat kannattaa läpikäydä ja selvittää ennen varsinaisen suunnittelun alkua patoviranomaisen ja patojen omistajien sekä pelastuslaitoksen kanssa koska silloin on jo toteutuksen alussa tiedossa toteutussuunnittelussa huomioonotettavat asiat, jotka kuitenkin ovat merkittäviä koko Tammerkosken turvallisuuden kannalta.</p> <p>5. Näsinkallion aluetta suunniteltaessa sekä alueen maanalaista kaavaa valmisteltaessa pyydämme huomioimaan Tammerkosken veden juoksutuksessa pitkällä tulevaisuudessa mahdollisesti rakennettavat vesireittien muutokset. Kaupungin kasvaessa vaihtoehdot ovat vähissä ja mietitty yksi tuleva vaihtoehto veden virtauksen siirtäminen maan alaiseen vesitunneliin. Tämä on nykyisellään erittäin kallis ratkaisu, mutta jostakin vesi on joka tapauksessa aina johdettava. Näsi- ja pyhäjärvien pinnan säätely tulee hoitaa pitkälle satojen vuosien taakse, joten tätä mahdollisuutta ei kannata sulkea pois, vielä kun se maan alaisten rakenteiden vähyyden vuoksi on rakennettavissa. Mikäli joskus tunneliin päädytään järkevänä ratkaisuna, tulisi Näsinkalliolta säilyttää tilamahdollisuus vesitunnelien louhintaa varten.</p>	<p>Kaavavaiheessa laadittava alustava selvitys ei määrittele hankkeen toteutusvaiheessa laadittavan varsinaisen louhinnan ympäristöselvityksen sisältöä tai selvitysalueen laajuutta. Toteutusvaiheessa louhintaurakoitsijan toimesta laadittavan selvityksen yhteydessä mm. selvitysalueen raja- ja rakennusten perustamistapaa ja käyttötarkoitusta koskevat tiedot tarkastetaan viranomaisohjeita ja toteutusvaiheen tilannetta vastaaviksi.</p> <p>Asemakaavassa on pyritty esittämään hankkeen yleissuunnitelman ja kaavavaiheen selvitysten yhteydessä tunnistetut kalliorakentamisen keskeiset reunaehdot siten, että kaava ei tarpeettomasti rajoita toteutusvaiheen yksityiskohtaisessa suunnittelussa ratkaistavia asioita, kuten yhdyskuntateknisen huollon järjestelyitä. Kaupunki ja hankkeen toteuttajat ovat yhteydessä patoturvallisuusviranomaisiin, patojen omistajiin, pelastuslaitokseen sekä muihin ao. viranomaistahoihin, kun hankkeen toteutukseen tähtäävän suunnittelun käynnistäminen tulee ajankohtaiseksi.</p> <p>Sähkölaitokselta saatiin lausunnon antamisen jälkeen alustavia luonnoksia lausunnon kohdassa 5 mainitusta vesitunnelista. Luonnosten perusteella vesitunneli on ajateltu louhittavaksi syvälle Tammerkosken alapuoliseen kalliooperään välillä Palatsinraitin silta - Ratinan suvanto. Tämän kaavan alueelle sijoittuisi vesitunnelin pohjoispäästä Näsikallion suuntaan haarautuva pienempi kalliotunneli, jonka tarkoituksena lienee toimia rakentamisen aikaisena työtunnelinä. Luonnoksesta ei kuitenkaan ilmene mihin korkeusasemaan tämä tunneliosuus sijoittuisi, tai sitä miten tunnelin linjauksessa on huomioitu alueella jo olemassa olevat kalliotilat (Rantaväylän ajo-, tekniikka- ja työtunnelit sekä Nääshalli), Rantaväylän tunnelin</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>voimassa oleva maanalainen asemakaava sekä maanalaisen maantien tieoikeudesta sekä suoja- ja selvitysvyöhykkeistä johtuvat rajoitukset. Näistä muodostuvien reunaehtojen huomioimisen ohella esitetyn kaltainen vesitunneli tulisi todennäköisesti edellyttämään laajaa hankekohtaista vaikutusarviointia ja tarkempiin suunnitelmiin perustuvan maanalaisen asemakaavan laatimista. Tälle nyt laaditun maanalaisen kaavan ei nähdä muodostavan estettä: maanpäällisistä asemakaavoista poiketen samalla alueella voi olla samanaikaisesti voimassa useita maanalaisia asemakaavoja.</p>	
<p>Lausunto, Pirkanmaan ELY-keskus 12.1.2021 (kaavat nro 8437 ja 8676):</p> <p>Pirkanmaan ELY-keskus antaa yhden yhteisen lausunnon otsikon asemakaavaehdotuksista, koska valtatie 12 Rantatunneliin sijoittuva Näsikallion eritasoliittymä, Amuritunneli sekä Kunkun parkki muodostavat toiminnallisen kokonaisuuden. Kunkun parkin (asemakaava nro 8437) ajoneuvoliikenteen sisäänkäynnit on tarkoitus järjestää valtatie 12 Rantatunneliin rakennettavasta Näsikallion erotasoliittymästä sekä Hämpin parkkiin johtavan Tammerkosken alle sijoittuvan yhdystunnelin kautta. Asemakaava nro 8676 mahdollistaa Näsikallion eritasoliittymän ja eritasoliittymään kytkeytyvän Amuritunnelin (katutunneli), josta on yhteys maanpäälliseen katuverkkoon Satakunnankadulle.</p> <p>Valtatie 12, Rantatunneli: Pirkanmaan ELY-keskuksella ei ole varsinaisesti huomautettavaa lausunnolla olevista asemakaavaehdotuksista, mutta ELY-keskus tuo uudelleen esiin maanalaisten hankkeiden kokonaisuuden jatkosuunnittelussa ja toteuttamisessa huomioitavia asioita. Kommentit on valmisteltu yhteistyössä maantieverkon omistajan tehtävistä vastaavan Väyläviraston kanssa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi. Kaupunki on yhteydessä Pirkanmaan ELY-keskukseen, Väylävirastoon ja muihin ao. viranomaistahoihin, kun hankkeen toteutukseen tähtäävän suunnittelun käynnistäminen tulee ajankohtaiseksi. Varsinainen louhinnan ympäristöselvitys, johon mm. rakennusten perustamistapaa ja käyttötarkoitusta koskevat tiedot tarkastetaan toteutusvaiheen tilannetta vastaavaksi, laaditaan louhintaurakoitsijan toimesta. Muiden asemakaavaa seuraavia suunnitteluvaiheita ja hankkeen toteuttamista koskevien kommenttien osalta viitataan Pirkanmaan ELY-keskuksen valmisteluvaiheen lausuntoon ja siihen annettuun vastineeseen.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<ul style="list-style-type: none"> • Tampereen kehätien sisäpuolisten sisääntuloteiden, mukaan lukien valtatie 12, palvelutasosta ja palvelutason tavoitteista valmistui selvitys vuoden 2019 alussa. Lähtökohtana on, että valtatie 12 on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) ja liikenne- ja viestintäministeriön asetuksen (933/2018) mukainen pääväylä, jonka palvelutasoluokka on I. Näsikallion eritasoliittymää käsitellään siten maanteiden pääväyläverkon eritasoliittymänä. • Näsikallion eritasoliittymän rampit, tunnelin ylittävä väylä (=silta) sekä ramppiliittymien kiertoliittymät ovat hallinnollisesti maantietä. Amuritunnelin katu sekä Kunkun P-hallin yhteys liittyvät siis maantiehen. Tämä siksi, että eritasoliittymän liikenne on täysin tunnelinpitäjän eli valtion hallinnassa. • Kunkun parkin yhteys on suora liittymä maankäyttöön. • Kunkun parkki on myös oma rakennuksensa ja samalla itsenäinen paloturvallisuuskohde. • Jos Rantatunneli tai eritasoliittymän ramppiliittymät joudutaan sulkemaan, on Amuritunnelin ja Kunkun parkin toimittava itsenäisesti. Näsikallion eritasoliittymän ja Amuritunnelin, jossa mukana myös Kunkun parkin kulkuyhteys, yleissuunnitelmassa esitettiin Amuritunnelin ja Kunkun parkin ajoyhteyden välille nk. varareittiin varautumista. Varareitin pääasiallinen funktio olisi poikkeustilanteessa käytettävä kiertoliittymän ohittava yhteys pysäköintilaitoksen ajoyhteyden ja Amuritunnelin välillä mahdollistaen edellä kerrotun Amuritunnelin ja Kunkun parkin itsenäisen Näsikallion eritasoliittymästä irrallisen toiminnan. Varareitin tarve tulee selvittää tarkemman suunnittelun ja turvallisuusasioiden ja –analyysien perusteella. Huomioitavaksi tulevat mm. tunneliviranomaisen Traficom ja turvallisuusviranomaisen määräykset (Pelastuslaitos) sekä muut rakentamismääräykset. Lausunnolla olevat asemakaavaehdotukset mahdollistavat varareitin toteuttamisen. • Kunkun parkin yhteyttä Näsikallion eritasoliittymästä ei voida toteuttaa ilman Amuritunnelia, 		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>eritasoliittymästä on oltava yhteys myös maanpäälliseen katuverkkoon. Amurintunneli on siten toteutettava ensin tai yhdessä Kunkun parkin rakentamisen kanssa. Tämä tarkoittaa sitä, että Amurintunnelin toteuttamisen suunnittelua pitää jatkaa Kunkun parkin suunnittelun edetessä.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kunkun parkin ajoyhteyden ennen ensimmäistä pysäköintialuetta on oltava riittävän pitkä, jotta ajoneuvojen jono ei ulotu eritasoliittymän kiertoliittymään. Erilaiset liikennetilanteet tulee simuloida. • Amurintunnelin ja Kunkun parkin tekniset järjestelmät eivät saa tukeutua Rantatunnelin järjestelmiin, vaan niiden on toimittava itsenäisesti irrallaan tunnelin järjestelmistä. Rantatunnelin, Amurintunnelin ja pysäköintilaitoksen turvallisuuden ja toiminnallisuuden varmistamisen edellyttämä järjestelmien ja operoinnin ja valvonnan yhteensovitus on varmistettava jatkosuunnittelussa. • Näsikallion eritasoliittymä vaatii ns. poikittaisen savunpoiston, joka on itsenäinen ja Rantatunnelin savunpoistojärjestelmästä erillinen järjestelmä. Samoin Amurintunneli ja Kunkun parkki edellyttävät erillisen savunpoisto- ja ilmanvaihtojärjestelmän. Näiden savunpoistojärjestelmien ja myös tunneleiden ilmanvaihtojärjestelmien sekä muiden teknisten järjestelmien suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä yhteensovittamiseen Rantatunnelin järjestelmien kanssa tulee varautua niin tilavarauksena kuin rakentamiskustannuksissa. • Jatkosuunnittelussa merkittävässä asemassa ovat tunneliturvallisuuden asettamat reunaehdot. Niitä ovat mm. tekniset järjestelmät, tietekniset ratkaisut (esim. pituuskaltevuudet) ja liikenteellinen toimivuus. Rantaväylän tunnelin turvallisuuskonsepti on päivitettävä ennen Näsikallion eritasoliittymän tiesuunnittelun aloittamista. • Liikenne- ja viestintävirasto, Traficom on lakisääteinen tietunnelien hallintoviranomainen, joka tulee kytkeä kiinteästi mukaan Näsikallion eritasoliittymän ja siihen liittyvien kalliotilojen suunnitteluun (mm. turvallisuuskonsepti ja muut tunneliturvallisuuteen liittyvät asiat). 		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<ul style="list-style-type: none"> • Rantatunnelin teknisten järjestelmien ja liikenteenhallintajärjestelmien osalta omistaja on Fintraffic Tie Oy (ent. Intelligent Traffic Management Finland Oy), joka tulee myös kytkeä jatkosuunnitteluun kiinteästi mukaan. • Näsikallion eritasoliittymän ja muiden maanalaisten tilojen sekä näiden Rantatunnelille aiheuttamien muutosten, ml. tekniset järjestelmät (mm. savunpoisto- ja ilmanvaihtojärjestelmät, liikenteen ohjaus ym.), suunnittelu- ja rakentamisvastuu on Tampereen kaupungilla Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Tampereen kaupungin välille tehtävän suunnittelusopimukseen perustuen. • Mahdollisen Näsikallion eritasoliittymän tiesuunnitelman suunnitteluperusteet tulee valmistella edellä kerrottujen asioiden pohjalta. <p>Muita kaavaan liittyviä asioita: Pirkanmaan ELY-keskus korostaa, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuskannan läheisyydessä maanalaisten tunnelien ja tilojen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomioita rakennusten perustamistapojen selvittämiseen ja rakennustoimenpiteiden toteuttamistapaan.</p>		
<p>Lausunto, Pirkanmaan liitto 14.1.2021 (kaavat nro 8437 ja 8676):</p> <p>Pirkanmaan liitto on tutustunut Tampereen maanalaisten asemakaavojen (Näsikallion maanalainen eritasoliittymä ja Amuritunneli sekä Kunkun parkki) ehdotuksiin. Pirkanmaan liitto toteaa, että molemmat maanalaisten asemakaavojen ehdotukset tukevat sekä Pirkanmaan maakuntakaavan että liikennejärjestelmäsuunnitelman toteutumista.</p> <p>Molempien asemakaavaehdotusten yleismääräyksissä on ansiokkaasti kiinnitetty huomiota mm. arvokkaisiin kulttuuriympäristöihin sekä arkeologisiin kohteisiin liittyviin selvitystarpeisiin ja rajoituksiin.</p> <p>Kaavamääräystä olisi tarkoituksenmukaista täydentää "laatuvaatimuksiin" -sanalla, joka ohjaa mahdollisten uusien,</p>	<p>Lausunnon johdosta kaavojen yleismääräyksiä täydennettiin lausunnossa esitetyllä tavalla.</p>	<p>Yleismääräyksen täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kaupunkikuvassa näkyvien teknisten rakenteiden suunnittelua laadukkaiden ratkaisujen löytämiseen. Niin ikään Kunkun parkin kaavamääräyksissä on todettu, että alueelle saa rakentaa mm. maanpinnalle johtavia tekniikkakuiluja. Mikäli myös Näsikallion maanalaisen eritasoliittymän ja Amuritunnelin alueella tarvitaan vastaavia rakenteita, voi ko. maininta olla tarpeen myös tämän asemakaavan määräyksissä.</p>		
<p>Lausunto, Pirkanmaan maakuntamuseo 15.1.2021:</p> <p>Maakuntamuseo on aiemmin antanut lausunnot hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (Dnro: 13/2018), yleissuunnitelmaluonnoksesta (Dnro: 152/2018) sekä valmisteluaineistosta (Dnro: 691/2018). Näsikallion eritasoliittymän ja Amuritunnelin maanalaisen asemakaavan vaikutukset kulttuuriympäristöön keskittyvät Satakunnankadulle rakennettavan ajorampin sekä Puuvillatehtaankadun ja Mustanlahdenkadun kulmaan sijoittuvan nousukuilun alueille. Viimeisimmässä lausunnossaan maakuntamuseo totesi hankkeen yhteydessä laaditun kulttuuriympäristöselvityksen perusteella, että muutokset kyseisillä alueilla eivät uhkaa Hämeenpuiston valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön tai Amurinlinnan korttelin kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä. Pirkanmaan maakuntamuseolla ei ollut kaavaratkaisusta huomautettavaa. Kaavaselostus oli lausuntoa annettaessa vielä kesken, eikä maakuntamuseo ottanut kantaa sen sisältöön.</p> <p>Pirkanmaan maakuntamuseo on tutustunut Näsikallion eritasoliittymän ja Amuritunnelin maanalaisen kaavan ehdotusvaiheen aineistoihin ja katsoo, että kaava on kulttuuriympäristön arvojen osalta hyväksyttävissä.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>