

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

## § 362

### **Nekalantien jalkakäytävä ja pyörätie välillä Lokintaival - Kuokkamaantie**

TRE:4469/10.03.02/2023

Valmistelija / lisätiedot:

Sivenius Jouni

#### **Valmistelijan yhteystiedot**

Vanhempi erikoissuunnittelija Mikko Kielo, puh. 050 532 1029, etunimi.  
sukunimi@tampere.fi

#### **Lisätietoja päätöksestä**

Hallintosihteeri Hanna Sandström, puh. 040 750 1876, etunimi.  
sukunimi@tampere.fi

#### **Päätös**

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

#### **Päätösehdotus**

Nekalantien jalkakäytävän ja pyörätien katusuunnitelma nro 1/22063 välillä Lokintaival – Kuokkamaantie hyväksytään kustannusarvioineen muistutuksesta huolimatta seuraavin muutoksin:

Liikenteenohjausta on täydennetty mm. muuttamalla ajoratamerkintöjen sijoittelua sekä lisäämällä pyöräilijöistä varoittavia lisäkilpiä liikennemerkkien yhteyteen.

Suunnitelmakehityksessä on esitetty myös uusien hulevesiviemärilinjojen kaivantoalueet pintamateriaalien ennallistamisen osalta.

Nekalantien etelän puoleisen jalkakäytävän ja pyörätien kunnossapitoluokaksi määrätään A+.

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

#### **Perustelut**

Nekalantien jalkakäytävän ja pyörätien katusuunnitelma nro 1/22063 välillä Lokintaival – Kuokkamaantie, XXIII (Viinikan) ja XXIV (Nekalan) kaupunginosissa.

Hankkeen tavoitteena on toteuttaa yhtenäinen korkealuokkainen jalankulun ja pyöräilyn pääreitti Nekalantien varteen. Suunniteltu Lokintaipaleen ja Kuokkamaantien välinen osuus on enää ainoa puuttuva osa Hervannan baanan nimellä kutsuttua pyöräilyn pääreittikonaisuutta.

Hervannan baana on laadukas Viinikasta Hervantaan johtava pyöräilyn pääreitti, joka oli viime valtuustokauden tärkein pyöräilyinvestointi ja oli kirjattuna myös pormestariohjelmaan. Yhdyskuntalautakunta hyväksyi

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

17.9.2019 baanän yleissuunnitelman välillä Viinikka-Korkinmäki jatkosuunnitteluun. Suunnitelma pohjautuu hyväksytyyn Hervannan baanän yleissuunnitelmaan ja suunnitelmaehdotuksessa on esitetty mm. väylän tuleva sijainti, korkeusasema sekä pintavesien kuivatus.

Osana Hervannan baanän hankenimellä kutsuttua pyöräilyn pääreittihanketta toteutetaan Nekalantien eteläreunaan jalankulun ja pyöräilyn pääreitti. Suunnitelmien lähtökohtana on ollut säilyttää olemassa oleva puusto Nekalantien varrella, ja nykyisten katupuiden sijainnista johtuen muutostöiden toteutustapa vaihtelee eri katuosuuksilla. Pyörätietä ei voida toteuttaa kaikkialla jalkakäytävän yhteyteen leventämällä nykyistä yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää.

Lokintaipaleen ja Viinikanpuiston välisellä osuudella jalankulun ja pyöräilyn erottaminen toisistaan edellyttää Nekalantien eteläreunassa sijaitsevan nykyisen noin 2,50–3,50 metrin levyisen yhdistetyn pyörätien ja jalkakäytävän leventämistä. Tällä osuudella suunnitellun jalkakäytävän leveys on 2,00–2,66 metriä ja kaksisuuntaisen pyörätien leveys on 2,40–2,50 metriä. Jalkakäytävän ja pyörätien leveyden lisäksi väylän kokonaisleveyteen vaikuttaa kulkumuotojen erottelemisen sekä ajoradan ja pyörätien väliin toteutettavan välikaistan leveys. Kulkumuotojen erottelemisen on suunniteltu toteutettavan 0,28 metrin levyisellä kahden betonikiven erotuskaistalla ja pyörätie erotetaan ajoradasta 0,50–0,75 metrin levyisellä välikaistalla.

Viinikanpuiston ja Kuokkamaantien välisellä osuudella pyöräilyreitti toteutetaan vastaavasti ajoradan ja nykyisen puurivin väliin, mikä edellyttää nykyisin noin 9,40 metrin levyisen ajoradan kaventamista 6,80 metrin levyiseksi. Ajoradan eteläreunaan toteutetaan 2,40 metrin levyinen kaksisuuntainen pyörätie, joka erotetaan ajoradasta 0,50 metrin levyisellä välikaistalla. Samalla Nekalantien eteläreunassa puurivin ulkopuolella sijaitseva noin 2,80 metrin levyinen nykyinen yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä muutetaan pelkäksi jalkakäytäväksi.

Katualueilla pintavesien kuivatus hoidetaan hulevesiviemäröinnillä, jota täydennetään tarvittavilta osin. Lisäksi osa kadun varren kiinteistöistä on tiedustellut mahdollisuutta liittyä hulevesiverkostoon mm. kiinteistön salaojaremontin yhteydessä. Tästä johtuen katutöiden yhteydessä Nekalantielle rakennetaan myös uutta hulevesiverkostoa Erätien ja Viinikanpuiston väliselle osuudelle. Huleveden runkolinjojen toteuttamisen yhteydessä kadun eteläpuolen kiinteistöille sekä kadun pohjoispuolelle kiinteistölle Nekalantien 41 rakennetaan myös talohaarat valmiiksi, mihin ko. kiinteistöjen hulevedet voidaan jatkossa johtaa.

Kohde sisältyy Tampereen kaupungin kaupunkiympäristön palvelualueen vuoden 2024 vuosisuunnitelmaan, ja rakennustyöt pyritään aloittamaan keväällä 2024.

Nekalantien katutöiden ja Kurjenpuiston puistokäytävän kustannusarvio on yhteensä noin 677 800 euroa (53 €/m<sup>2</sup>).

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

Katusuunnitelmaehdotus on ollut julkisesti nähtävillä 2. – 16.10.2023 ja katusuunnitelmaehdotusta vastaan on tehty yksi muistutus.

#### *Muistutus*

Tampereen polkupyöräilijät ry on muistutuksessaan esittänyt suunnitelmaa muutettavan seuraavilta osin:

- Baanatasoisen pyöräilyväylän leveyden tulisi olla suunnitteluohjeiden mukaisesti 4,0 metriä.
- Erityisesti Viinikanpuiston ja Kuokkamaantien välisellä osuudella vain 2,4 metrin levyinen pyörätie on leveytensä puolesta ongelmallinen, koska pyöräliikenteen suunnitteluohjeiden mukaisesti jalankulusta fyysisesti erotellun kaksisuuntaisen pyörätien minimileveys tulisi olla 3,0 metriä.
- Suunnittelun itäpäässä ajoradan toisen ajokaistan voisi sijoittaa pohjoisen puoleisen puurivin pohjoispuolella nykyisen kevyen liikenteen väylän kohdalle, jolloin pyörätielle vapautuisi lisätilaa puurivien väliin.
- Katutilan uudelleen jäsentämisellä tulisi pyrkiä kasvattamaan lumitiloja, joita katutilassa on paikoittain liian vähän.
- Hulevesikaivojen sijoittamista pyörätielle tulisi välttää.
- Kadun poikkileikkausta tulisi muuttaa niin, että hulevedet eivät valuisi pyörätien yli.
- Pyöräilyn pääreiteillä tulisi käyttää aina kauttaaltaan punaista väriasfalttia.
- Erityisesti liittymäalueilla ylijatkettu pyörätie tulisi toteuttaa siten, etteivät liittymäalueella tapahtuvat korkeuseromuutokset vaikuttaisivat pyörätien tasaisuuteen.
- Vähäliikenteiset poikkikadut tulisi sulkea autoliikenteeltä Nekalantien pyörätien turvallisuuden parantamiseksi.
- Jokipohjantien liittymä tulisi myös muuttaa vastaavanlaiseksi ylijatketuksi pyörätieksi kuin muidenkin poikkikatujen liittymät ovat esitetty toteutettavan. Lisäksi pyörätiellä ei saisi olla liittymäalueella ylimääräisiä mutkia poikittaisen kevyen liikenteen väylän odotustilan kiertämisen vuoksi.
- Jokipohjantien liittymäkaarteita tulisi jyrkentää, koska loiva kaarresäde mahdollistaa liian kovat ajonopeudet liittymässä kääntyessä.
- Lokintaipaleen liittymäaluetta tulisi muuttaa siten, että lännestä saapuvan autoliikenteen liittymäkulma vaikuttaisi käytettyihin ajonopeuksiin nykyistä enemmän. Lisäksi Lokintaipaleen liittymässä pyöräilyn pääreitit linjauksen tulisi noudattaa Lokintaipaleelle jatkuvan ajokaistan geometriaa.
- Pyörätien mitoitusnopeuden tulisi olla suunnitteluohjeiden mukaisesti 45 km/h.

*Vastine*

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

Tampereen polkupyöräilijät ry on kritisoinut katusuunnitelman mukaisia ratkaisuja monesta näkökulmasta. Suurin osa muutosesityksistä liittyy liikenneväylien mitoittamiseen vuonna 2020 julkaistun pyöräliikenteen suunnitteluohjeessa esitettyjen ohjearvojen mukaisesti, ja mitoituksessa on edellytetty käytettävän baana-luokituksen mukaisen pyörätien suunnitteluarvoja.

Hankkeen *Hervannan baana* -työnimi on sinällään harhaanjohtava, koska Viinikasta Hervantaan johtava pyöräilyreitti on toiminnalliselta luokituksestaan pyöräilyn pääreitti. Reitin tähän mennessä toteutetut osuudet ovat mitoitettu pääsääntöisesti aiemmin voimassa olleen, vuonna 2014 julkaistun jalankulun ja pyöräilyn suunnitteluohjeen mukaisesti käyttäen pyöräliikenteen pääreitit mitoitusarvoja. Aiemman suunnitteluohjeen mukaisesti pyöräilyverkon kolmitasoinen toiminnallinen luokitus koostui pää-, alue- ja paikallisreiteistä. Vasta myöhemmin vuonna 2020 julkaistuissa pyöräliikenteen suunnitteluohjeissa pyöräilyverkon toiminnallista luokitusta on laajennettu erittäin korkealuokkaisten laatureittien osalta baana-luokituksella. Nykyisin voimassa olevien suunnitteluohjeiden mukaisesti kaksisuuntaisen pyörätien leveydelle on annettu omat leveyssuosituksensa väyläluokitukselta riippuen, ja pääreiteillä pyörätien päällysteen leveyden tulisi olla 3,0 metriä ja baanoilla 4,0 metriä 1500–2500 pyöräilijän vuorokausiliikennemäärillä.

Valitettavasti käytettävissä olevan katutilan puitteissa sekä kohteen olemassa olevien reunaehtojen asettaminen rajoitteiden vuoksi suurimpaa osaa vaatimuksien mukaisista ratkaisuista ei ole mahdollista toteuttaa. Pyörätien leventäminen kasvattaisi osaltaan aurattavia alueita ja samalla pienentäisi lumitilana hyödynnettäviä alueita. Lisäksi katutilan tulisi olla viihtyisä ja nykyiset katupuut tulee säilyttää, mikä asettaa omat rajoitteensa liikenneväylien käytettävissä olevalle tilalle olemassa olevien puurivien välissä. Katualueiden tilanahtauden vuoksi kaikkien toimintojen yhteensovittaminen edellyttää monelta osin kompromissien tekemistä.

Suurin ongelma on jätkikäteen toteuttaa nykyiseen katutilaan voimassa olevien suunnitteluohjeiden laatuvaatimukset täyttäviä väyläkokonaisuuksia, koska käytettävissä olevien tilavarauksien puitteissa katutilan leveys ei yksinkertaisesti riitä. Nykyisissäkin katurakenteissa mm. riittävien lumitilojen osalta ollaan tyyppillisesti jo kriittisillä rajoilla, ja väyläinfran parannushankkeissa lähtökohtaisesti on tarvetta kasvattaa aurattavia liikenneväyläalueita entisestään, ja tämä edellyttää käytössä olevista vähäisistä lumitiloista tinkimistä. Tällaiset liikenneväylien osalta täysimääräisesti mitoitetut väyläratkaisut voisivat toimia vielä sulan maan aikaan, mutta talvikunnossapidon osalta ne ovat täysin mahdottomia ylläpitää väylien laatutason nostamisen myötä yhä kiristyvien kunnossapidon laatuvaatimuksien mukaisessa kunnossa.

Yhtenä epäkohtana on nostettu esille pyörätiellä sijaitsevien kaivojen kansistot, mitä tulisi välttää niiden päällysteeseen aiheuttamien epäjatkuvuuskohtien vuoksi. Jätkikäteen toteutettava pyörätie tulee

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

sijoittumaan osittain olemassa olevien hulevesiviemärilinjojen päälle, ja vain osa pyörätielle sijoittuvista hulevesikaivoista voidaan poistaa käytöstä ja purkaa pois. Toisaalta olemassa olevat maanalaiset johtosekä putkilinjat asettavat omat reunaehdonsa, minkä vuoksi uusiakin hulevesiviemärinlinjoja joudutaan sijoittamaan myös tulevan pyörätien kohdalle Lokintaipaleen ja Viinikanpuiston välisellä osuudella.

Kadun poikkileikkausta on esitetty muutettavan siten, että etenkin lumien sulamisvedet eivät valuisi pyörätielle ja yöpakkasten myötä jäätyessä aiheuttaisi vaarallisen liukkaista kohtia pyörätielle. Lokintaipaleen ja Viinikanpuiston välisellä osuudella ylärinteen puoleisen jalkakäytävän kallistaminen ulospäin ei ole mahdollista lukuisten tontti- ja katuliittymien vuoksi. Lisäksi jalkakäytävän sivukaltevuuden muuttaminen ulospäin viettäväksi edellyttäisi sivuojan toteuttamista jalkakäytävän ulkoreunaan, ja hulevesien kiinnittämiseksi sivuojusta tulisi hulevesiviemäröintiä lisätä useampaan kohtaan, mikä lisäisi hankkeen kustannuksia oleellisesti. Vastaavasti Viinikanpuiston ja Kuokkamaantien välisellä osuudella jalkakäytäväksi muutettava väylä on pääsääntöisesti tulevaa pyörätietä alempana, joten tällä osuudella merkittäviä hulevesiongelmia ei tule olemaan lumivallien sulamisvesien osalta.

Usein pyörätien toteuttaminen korkeammalle ympäröiviin rakenteisiin nähden on hyvin vaikeaa, ja sulamisvesien virtaaminen viereiselle pyörätielle on hyvin vaikea estää pelkästään kadun pintakallistuksin, koska liikennealueiden reunaan auratut lumivallit ovat huomattavasti korkeampia väylän pintakallistuksin saavutettaviin korkeuseroihin nähden. Sulamisvesiongelmia esiintyisi silloinkin, vaikka pyörätie olisi yksistään toteutettu penkereelle, jos lumia ei olisi aurattu riittävän etäälle luiskaan pyörätien ulkopuolelle. Lisäksi ongelmana on, ettei väylän reunassa ole tyypillisesti riittävästi tilaa aurata lumia 1–2 metrin etäisyydelle väylän reunasta, ja kunnossapitokaluston työlevyydet eivät myöskään mahdollista tätä kerta-aurauksella. Sulamisvesiongelma on haasteellinen ja vuonna 2020 julkaistussa pyöräliikenteen suunnitteluohjeissakaan siihen ei ole esitetty hyviä ratkaisuja mm. kadun poikkileikkauksien muodossa.

Suunnitelmissa on esitetty käytettävän väriASFALTointia yhdyskuntalautakunnan hyväksymien käyttöperiaatteiden mukaisesti kohdissa, joissa pyörätien erottuvuutta on tarkoituksenmukaista korostaa. Pyöräilyn pääreittien päällystäminen kokonaan punaisella väriASFALTilla nostaisi kohteiden rakennuskustannuksia oleellisesti, koska väriASFALTti maksaa noin 2,5 kertaa enemmän normaaliin ASFALTtipäällysteeseen verrattuna. Pyörätien päällystetyypin muuttaminen punaiseksi lisää pyörätierakenteen kokonaiskustannuksia arviolta noin 15 %. Nekalantien kaltaisissa pintatyöurakoissa kustannusvaikutus on vielä huomattavasti suurempi uusittaessa ainoastaan katurakenteiden ylimpiä rakennekerroksia, missä ASFALTtipäällysteiden suhteellinen osuus kokonaisuudesta on suurempi. Näin merkittävät kustannuserot pitäisi ottaa huomioon jo kohteiden määrärahoituksessa, koska sillä olisi vaikutusta myös vuosittain toteutettavien kohteiden kokonaismäärään.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

Muistutuksessa esitetään, että pyörätie toteutetaan mahdollisimman tasaisena. Erityisesti liittymäalueilla pyörätiessä esiintyy tyypillisesti korkeusvaihtelua, kun pyörätie liittyy poikittaisen kadun korkeustasoon. Lisäksi reunakivilinjoilla on pituussuuntaista korkeusvaihtelua, kun mm. tonttiliittymien ja kadun ylityspaikkojen kohdalla alaslasketun osuuden reunakivinäkymä poikkeaa linjaosuuden täyskorkeasta näkymästä. Nämä korkeuserot pyritään tyypillisesti tasoittamaan ajoradan ja pyörätien tai jalkakäytävän väliin sijoittuvalla välikaistalla, mutta Nekalantiellä tilanahtauden puolesta kohteeseen ei ole mahdollista toteuttaa korkeuserojen tasoittamisen kannalta riittävän leveää välikaistaa. Tästä johtuen kohteessa käytetään normaalia pienempää reunakivinäkymää suurimmalta osin linjaosuuksilla sekä pidempää alaslaskuosuutta reunakivilinjan näkymän muutoskohdilla, jotta pituussuuntaiset korkeuserovaihtelevuudet olisivat viereisellä pyörätiellä mahdollisimman loivia. Normaalisti reunakivilinjojen korkeuserot tasoitetaan 1,0 metrin matkalla, mutta Nekalantiellä katuliittymissä muutosmatkana käytetään 2,0 metriä ja tonttiliittymissä 1,5 metriä.

Nekalantien pyörätien turvallisuuden parantamiseksi on esitetty poikkikatujen sulkemista autoliikenteeltä, mutta tämä on hyvin haasteellista pelkin ajokieltomerkein. Liikenneyhteyden ollessa fyysisesti mahdollista pyöräilyn ja jalankulun vuoksi, ajokieltoja tulnaisiin rikkomaan jatkuvasti. Poikkikatujen sulkeminen lisäisi myös läpiajoliikennettä pientaloalueen tonttikaduille, jos Nekalantielle pääsisi vain muutamasta kohdasta. Ylijatkettujen pyöräteiden turvallisuuden lisäämiseksi poikittaisille sivukaduille rakennetaan hidasteet.

Jokipohjantien liittymä on esitetty myös toteutettavan samantyyppisenä ylijatkettuna pyörätienä kuin vähäliikenteisienkin poikkikatujen liittymät tai vähintäänkin liittymän kaarresäteitä pienennettävän ajonopeuksien hillitsemiseksi. Jokipohjantie on luonteeltaan alueellinen kokoojakatu, jolla on säännöllistä linja-autoliikennettä muista Nekalantien poikkikaduista poiketen. Jokipohjankadun liikennemäärät ovat huomattavasti suuremmat kuin suunnittelualueella sijaitsevien muiden poikkikatujen. Liikenneolosuhteiltaan Jokipohjantien liittymä on rinnastettavissa mm. Kuokkamaantien liittymään, joka on myös toteutettu samalla tavoin normaalina T-liittymänä.

Jokipohjankadun liittymä on mitoitettu telilinja-auton ajouramallien mukaan, ja raskaan liikenteen tilantarpeen vuoksi kaarresäteitä ei ole mahdollista muuttaa tiukemmiksi. Lisäksi liittymäalueella pyörätie kiertää Jokipohjankadulta tulevan poikittaisen kevyen liikenteen väylän odotustilan, jotta katua ylittävät pyöräilijät ja jalankulkijat eivät odottaisi vuoroaan pyörätiellä ja haittaisivat Nekalantien pääreittiä pitkin pyöräileviä.

Lokintaipaleen liittymästä on tullut palautetta aiemminkin, että kaupungin suunnasta saapuvat autoilijat eivät noudata väistämisvelvollisuuttaan Nekalantietä ylittäviin pyöräilijöihin nähden. Hervannan baana erkanelee liittymässä Nekalantieltä Lokintaipaleen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

suuntaan, ja autoilijoiden on ennalta kohtalaisen vaikea havaita, onko pyöräilijä jatkamassa matkaansa suoraa Nekalantietä vai kääntymässä Lokintaipaleelle. Lisäksi ongelmaa korostaa Lokintaipaleen autoliikenteen osalta yksisuuntainen osuus, minkä vuoksi liittymään ei tule Lokintaipaleelta autoja, joita Nekalantietä kulkevien tulisi myös väistää ko. liittymässä kääntyessään oikealle. Ongelman ratkaisemiseksi suunnitelmassa on esitetty asennettavan tynnyhidaste ennen Nekalantien ylittävää suojatietä, minkä vuoksi autoilijoiden pitää jatkossa alentaa nopeuttaan poikittaiselle pyörätielle saapuessaan.

Toiminnalliselta luokitukseltaan pääreitit mukaisen pyörätien mitoitusnopeutena tulisi käyttää 40 km/h ja tiiviisti rakennetulla alueella voidaan käyttää myös 30 km/h arvoa. Mitoitusnopeus vaikuttaa suoraan pyörätien kaarresäteen minimiarvoihin linjaosuudella, ja 40 km/h mitoitusnopeudella minimikaarresäde on 55 metriä ja 30 km/h mitoitusnopeudella 30 metriä. Lisäksi rakennetulla alueella risteyksien läheisyydessä minimikaarresäteenä voidaan käyttää 10–20 metriä. Nekalantiella on tiukimmilla paikoilla käytetty 30 metrin ja väljemmillä paikoilla 60 metrin minimikaarresäteitä, jotka noudattavat suunnitteluohjeiden mukaisia minimikaarresäteiden arvoja.

#### **Tiedoksi**

Muistuttaja, Mikko Kielo, Timo Seimelä, Petri Keivaara, Tapio Lindström, Lassi Jokinen

#### Liitteet

- 1 Liite Yla 19.12.2023 Nekalantie Sijaintikartta
- 2 Liite Yla 19.12.2023 Nekalantie Katujärjestelypiirustus 1 22063 1
- 3 Liite Yla 19.12.2023 Nekalantie Katujärjestelypiirustus 2 22063 2
- 4 Liite Yla 19.12.2023 Nekalantie Katujärjestelypiirustus 3 22063 3
- 5 Liite Yla 19.12.2023 Nekalantie Pituusleikkaus KS 22063 4
- 6 Liite Yla 19.12.2023 Nekalantie Poikkileikkaukset KS 22063 5
- 7 Liite Yla 19.12.2023 Kurjenpuiston puistokäytävä Leikkaukset PS 22063 6
- 8 Liite Yla 19.12.2023 Muistutus Tampereen polkupyöräilijät ry

#### **Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle**

Pöytäkirja asetetaan nähtäväksi 22.12.2023 kaupungin internetsivuille [www.tampere.fi](http://www.tampere.fi)

Päätös on lähetetty sähköpostilla 22.12.2023

#### **Muutoksenhakuviranomaisen**

Hämeenlinnan hallinto-oikeus

Tampere  
22.12.2023

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

Jonna Koivumäki  
Hallintosihteeri



Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

## Valitusosoitus

§362

## Valitusosoitus

### Valitusosoitus

Tähän päätökseen haetaan muutosta hallintovalituksella.

### Valitusoikeus

Tähän päätökseen saa hakea muutosta se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen).

Viranomaisella on lisäksi valitusoikeus, jos laissa niin säädetään tai jos valitusoikeus on viranomaisen valvottavana olevan julkisen edun vuoksi tarpeen.

### Valitusviranomainen

Valitus tehdään Hämeenlinnan hallinto-oikeudelle:

Hämeenlinnan hallinto-oikeus  
Raatihuoneenkatu 1  
13100 Hämeenlinna  
faksi: 029 56 42269  
sähköposti: hameenlinna.hao@oikeus.fi

Valituksen voi tehdä myös hallinto- ja erityistuomioistuinten asiointipalvelussa osoitteessa <https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

### Valitusaika

Valitus on tehtävä **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

### Tiedoksisaanti

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, 7 päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana. Yleistiedoksiannossa tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä ilmoituksen julkaisemisesta kaupungin verkkosivuilla. Jos ilmoitus julkaistaan kaupungin verkkosivujen lisäksi myös sanomalehdessä, katsotaan tiedoksiannon tapahtuneen kuitenkin seitsemäntenä päivänä ilmoituksen julkaisemisesta verkkosivuilla. Tiedoksisaantipäivää ei lueta määräaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, saa tehtävän toimittaa ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

### Valituskirjelmä

Valituskirjelmässä, joka on osoitettava valitusviranomaiselle, on ilmoitettava

- valittajan nimi, kotikunta, postiosoite ja puhelinnumero
- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä osin päätöksestä valitetaan ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

- vaatimuksen perusteet
- mihin valitusoikeus perustuu, jos valituksen kohteena oleva päätös ei kohdistu valittajaan

Valituskirjelmään on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta valittamalla, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain (808/2019) 32 §:ssä säädetään.

### **Valituskirjelmän toimittaminen**

Valituskirjelmä on toimitettava valitusajan kuluessa valitusviranomaiselle.

Valituskirjelmän tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukiolon päättymistä. Valituskirjelmän lähettäminen postitse tai sähköisesti tapahtuu lähettäjän omalla vastuulla.

### **Oikeudenkäyntimaksu**

Hallinto-oikeudessa valituksen käsittelystä perittävä oikeudenkäyntimaksu on 270 euroa. Mikäli hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, oikeudenkäyntimaksua ei peritä. Maksua ei myöskään peritä eräissä asiaryhmissä eikä myöskään mikäli asianosainen on muualla laissa vapautettu maksusta. Maksuvelvollinen on vireillepanija ja maksu on valituskirjelmäkohtainen.