

Linnainmaa, uusi katuyhteys, asemakaava nro 8982

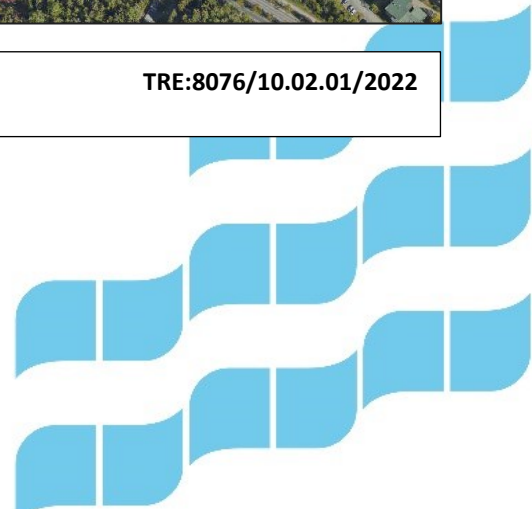
Asemakaavamuutoksen selostus



Asemakaava nro **8982**

TRE:8076/10.02.01/2022

2.5.2024, tark. 3.6.2024, täyd. 27.8.2024



Linnainmaa, uusi katuyhteys

ASEMAKAAVA NRO 8982

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 2.5.2024 päivättyä ja 3.6.2024 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 8982. Muutoksella muodostuu katualuetta ja erityisaluetta. Asian hyväksyminen kuuluu Yhdyskuntalautakunnan toimivaltaan.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava koskee:

Tampereen kaupungin Linnainmaan kaupunginosan korttelia nro 5820.

Asemakaavalla muodostuu:

Tampereen kaupungin Linnainmaan kaupunginosan korttelissa nro 5820
katu- ja erityisaluetta.

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus,
kaavoitusarkkitehti Pekko Sangi.

Diaarinumero:

TRE:8076/10.02.01/2022, pvm 23.11.2022

Vireille tulo:

2.5.2024

Kaavan nimi ja tarkoitus

Linnainmaa, uusi katuyhteys, asemakaavamuutos.
Asemakaava numero 8982.

1 TIIVISTELMÄ

1.1 Uusi katuyhteys ja suojaviheralue

Asemakaavalla mahdollistetaan uuden katuyhteyden rakentaminen Aitolahdentien ja Piettassenkadun välille Linnainmaan keskustassa. Tämä mahdollistaa sujuvat ja turvalliset katuyhteydet, jotka huomioivat auto- ja joukkoliikenteen sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen tarpeet Linnainmaan keskustassa tilanteessa, jossa raitiotie ja linja-autoliikenteen vaihtopysäkki Mäentakusenkadulla on toiminnassa. Uudella Hennalankaari -nimisellä katuyhteydellä mahdollistetaan ajoneuvoliikenteen suuntautuminen toivotusti uudelle kadulle, mikä palvelee alueen kaikkia liikennemuotoja sekä Linnainmaan keskustan joukkoliikenneterminaalin ympäristön liikenteellistä kokonaisratkaisua. Liikenteellisen ratkaisun lisäksi tavoitteena on alueella tunnistettujen luontoarvojen turvaaminen ja säilyminen soveltuvilla asemakaavamääräyksillä.

1.2 Asemakaavaprosessin vaiheet

Aloitus- ja valmisteluvaihe

Asemakaavan valmisteluaineisto - osallistumis- ja arviointisuunnitelma, kaavaluonnos, selostus ja selvitysaineisto - olivat nähtävillä 2.5.-23.5.2024 sekä lähetettiin tiedoksi osallisille. Valmisteluaineistosta saatiin palautetta asemakaavan ohjausryhmältä (kaupungin eri viranomaiset, toimialat ja liikelaitokset), 3 viranomaiskommenttia sekä 4 yksityistä mielipidettä.

Yleiskaavoitus totesi yleisesti Linnainmaan suunnitellun raitiotien sekä sen sujuvan liikennöinnin vaativien toimenpiteiden olevan yleiskaavan mukaista. Tampereen Raitiotie Oy totesi, että Lamminrahkan raitiotiehaaran yleissuunnitelmatasolla tutkitut varaukset on otettava huomioon tämän asemakaavan valmistelussa. Viheralueet ja hulevedet -yksikkö suositteli kevyttä hulevesitarkastelua ja hulevesien hallinnan ratkaisuksi esimerkiksi kevyttä kuivatussuunnitelmaa. Ympäristönsuojelu pyysi täsmentämään ja syventämään luonnonmonimuotoisuuden kannalta ekologista yhteyttä, liito-oravaa sekä raitiotietä kuvaavaa osuutta kaavaselostuksen vaikutusten arvioinnissa sekä tarkastelemaan vaikutuksia sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä.

Pirkanmaan liitto totesi, että sillä ei ole valmisteluvaiheesta lausuttavaa. Pirkanmaan maakuntamuseo totesi, ettei sillä ole hankkeesta huomautettavaa. Pirkanmaan ELY-keskus totesi, että sillä ei ole valmisteluvaiheesta lausuttavaa, mutta kommentoi, että VT12:n alustavien tarkastelujen perusteella kaava-alueen

kohdalla nykyinen valtatie 12 tiealue on riittävä ja että ELY-keskus haluaa olla aktiivisesti mukana hulevesi- ja kuivatusjärjestelyjen muutosten suunnittelussa myös jatkossa.

Muistutuksissa nousivat esiin Aitolahdentien ja Hennalankaaren risteykseen osoitettujen liikennevalojen vaikutus Aitolahdentien liikenteeseen, yleisesti Linnainmaan katusuunnitelmien vaikutukset kaava-alueen ulkopuolisen Lahtomäenkadun liikenteeseen sekä uuden Hennalankaaren ajoyhteyden vaikutus ajoneuvoliikenteen kasvuun mm. Piettasenkadulla ja liikennemelun lisääntyminen paikallisesti. Tampereen seudun polkupyöräilijät nosti esiin mm. liikennevalo-ohjatun risteuksen pyöräilyyn liittyvän -varustelu- ja laatutason sekä kaava-alueen ulkopuoliselle Piettasenkadulle sijoittuvan pyöräilyn aluereitin kehitystarpeet.

Ehdotusvaihe

Asemakaavaa on tarkistettu mm. kaavaluonnoksesta tulleen palautteen ja tarkentuneen suunnittelun myötä kaavaehdotukseksi. Asemakaavaehdotus siihen liittyvine aineistoineen oli nähtävillä sekä lähetettiin tiedoksi osallisille 13.6.-27.6.2024. Kaavaehdotuksesta jätettiin kaksi viranomaislausunto ja kolme muistutusta.

Pirkanmaan liitto totesi, että sillä ei ole kaavaehdotuksesta lausuttavaa. Pirkanmaan ELY-keskus totesi, että kaavassa on onnistuttu suojelemaan merkittävimmät luontoarvot viheralueina ja erillisillä suojelumerkinnoilla.

Muistutuksissa esitettiin Aitolahdentien ja Hennalankaaren suunnitellun liikennevaloristeyksen vaihtoehtoisena ratkaisuna liikenneympyrää, ehdotettiin Hennalankaaren ja VT12:n moottoriliikennetiejakson välille suuntaisliittymiä sekä kommentoitiin uuden katualueen nimitystä.

Muistutuksissa esitetyt ratkaisut eivät ole toteuttamiskelpoisia ja/tai sijoittuvat kaava-alueen ulkopuolelle.

Kaavaehdotuksesta saadun palautteen pohjalta ei ole tehty muutoksia kaavakartalle.

Hyväksyminen

Asemakaavaa esitetään hyväksyttäväksi Yhdyskuntalautakunnassa 27.8.2024.

Asemakaavaa voidaan lähteä toteuttamaan sen saatua lainvoiman.

1.3 Asemakaavan toteuttaminen

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan heti sen saatua lainvoiman. Asemakaavamuutos on Pirkkala-Linnainmaa -raitiotiehankeeseen liitännäishanke ja kaava liittyy raitiotien aikataululliseen suunnitteluun ja toteutukseen olennaisesti.

Maankäytösopimukset tehdään ennen kaavan hyväksymistä.

2 SISÄLLYS

Asemakaavamuutoksen selostus	1
1 Tiivistelmä	3
1.1 Uusi katuyhteys ja suojaviheralue.....	3
1.2 Asemakaavaprosessin vaiheet	3
1.3 Asemakaavan toteuttaminen	5
2 Sisälllys	6
1 LÄHTÖKOHDAT	9
1.1 Selvitys suunnittelualueen oloista.....	9
1.1.1 Asemakaava-alue sijaitsee Linnainmaan keskustassa.....	9
1.1.2 Luonnonympäristö	9
1.1.3 Rakennettu ympäristö	12
1.1.4 Väestö ja palvelut	14
1.1.5 Maanomistus.....	14
1.2 Aiemmin tehdyt suunnitelmat	15
2 ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	16
2.1 Kaavan rakenne	16
2.1.1 Mitoitus	16
2.1.2 Palvelut.....	16
2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet	16
2.2.1 Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet.....	16
2.2.2 Tavoitteiden toteutuminen	17
2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset	17
2.3.1 Korttelialueet.....	17
2.3.2 Muut alueet.....	17
2.4 Nimistö	19
3 KAAVAN VAIKUTUKSET.....	19
3.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	19
3.1.1 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen	19
3.1.2 Vaikutukset sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin	19
3.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	19
3.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin.....	22

3.3.1	Lahokaviosammal.....	22
3.3.2	Liito-orava.....	24
3.3.3	Ohjeellinen ekologinen yhteys	25
3.4	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen	27
3.4.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen	27
3.4.2	Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen	29
3.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, rakennettuun ympäristöön ja kulttuuriperintöön.....	29
3.5.1	Kaupunkikuva, maisema ja rakennettu ympäristö.....	29
3.5.2	Kulttuuriperintö.....	29
3.6	Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset)	29
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	30
4.1	Asemakaavamuutoksen käynnistäminen.....	30
4.2	Asemakaavamuutoksen tavoitteet	30
4.2.1	Tavoitteiden tarkentuminen kaavaprosessin aikana	30
4.3	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot.....	30
4.4	Osallistuminen ja vuorovaikutus.....	31
4.5	Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana	31
4.5.1	Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen	31
4.5.2	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen	31
4.5.3	Ehdotusaineistosta saatu palaute ja niiden huomioon ottaminen	32
4.5.4	Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset nähtävilläolon jälkeen.....	32
5	KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET	32
5.1	Liito-oravaselvitys ja luontoarvojen yleiskuvaus.....	33
5.2	Linnainmaan liikenteelliset toimivuustarkastelut ja simuloinnit	33
6	KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET	33
6.1	Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta (C)	33
6.2	Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta (C)	33
6.3	Asemakaava.....	34
6.4	Raitiotiehen liittyvä suunnittelu ja päätökset	35
6.5	Kaupungin sitoumukset ja strategiat.....	36
6.6	Tonttijako ja pohjakartta.....	36
7	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	37
7.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	37

7.2	Toteuttaminen ja ajoitus	37
7.3	Toteutuksen seuranta	37
8	LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA.....	37
8.1	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista.....	37

1 LÄHTÖKOHDAT

1.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

1.1.1 Asemakaava-alue sijaitsee Linnainmaan keskustassa

Suunnittelualue sijaitsee Linnainmaan kaupunginosassa noin 7 km itään keskustasta. Se rajautuu pohjoisessa Lahdentiehen (Valtatie 12), idässä Piettasenkatuun, etelässä Keskon päivittäistavara-kaupan suuryksikköön (Citymarket) ja lännessä Aitolahdentien katualueeseen. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 1,5 ha ja se käsittää osan nykyisestä korttelista 5820. Suunnittelualueelle sijoittuu nykyisin kaupan pysäköinnin ja tavaraliikenteen sisäinen ajoyhteys sekä pienialainen kuvio sekapuustoa osin rinteisessä valtatie 12:n vastaisessa maastossa Piettasenpuiston (VL) alueella.

1.1.2 Luonnonympäristö

Alue sijaitsee kallioisella metsäselännteellä

Suunnittelualue on eteläosaltaan asfalttipäällysteistä Citymarketin pysäköinnin ja tavaraliikenteen sisäistä ajoaluetta ja pohjoisosaltaan osittain rinteessä olevaa valtatie 12:n vastaista sekapuustoista aluetta. Piettasenpuiston itäosa on erittäin kulunutta tuoreen kankaan kuusimetsää, länsiosa on kosteampaa ja rehevämpää lehtomaisen kankaan sekametsää. Pienialaiset pirstaloituneet metsäkuviot ovat muodostuneet osin valtatie ja osin ympäröivän rakentamisen johdosta. Ne ovat muuttuneita sekä paikoin voimakkaasti kuluneita. Metsänpohja on paikoin hyvin roskaista.

Valtatien pengerrysten ja tasatun pysäköintialueen väliin jää pienialainen jäännös vanhempaa puustoista aluetta, joka on jäännös vuonna 2009 rakennetun kauppakeskuksen paikalla sijainneesta metsästä. Alueelta on havaintoja liito-oravasta 2000-luvun alusta ja sen on todettu olevan liito-oravan elinympäristöä vuoden 2016 selvityksessä soveltuen liito-oravalle vähintään kulkuyhteytenä. Piettasenpuisto ja sen itäpuolinen viherkaistale ovat osa ohjeellista ekologista yhteyttä sekä erittäin uhanalaisen lahokaviosammalen ydinaluetta (havainnot 2021). Piettasenpuiston itäosaan Piettasenkadun tuntumaan sijoittuu kaksi rauhoitettua vuorijalavaa (havainnot 2023).



Kuva 1: Yleisnäkömä kauppakeskuksen parkoitusalueen edustalta kohti koillista, etualalla nuorta puustoa, taka-alalla pienialainen jänne vanhempaa paikalla sijainneen metsän puustoa (Tampereen kaupunki, 2024).



Kuva 2: Yleisnäkömä kuusimetsästä polkuineen alueen kuivemman maanpohjan osalta (Tampereen kaupunki, 2024).



Kuva 3: Näkymä suunnittelualueen länsipäästä, vasemmalla VT12 sillalla Aitolahdentien yllä, oikealla tontin sisäinen ajoyhteys ja Citymarketin takaseinustaa (Tampereen kaupunki, 2024).



Kuva 4: Näkymä tontin sisäisen ajoyhteyden päästä kohti luodetta, vasemmalla laitospalvelurakennus, oikealla Piettasenpuisto (Tampereen kaupunki, 2024).



Kuva 5: Näkymä Piettasenkadulta kohti Piettasenpuistoa, vasemmalla laitospalvelurakennus (Tampereen kaupunki, 2024).

Suunnittelualue sijoittuu savimaan ja kalliomaan reunalle. Maasto nousee alueen länsireunalla jyrkästi kauppakeskuksen pinnantasauksen seurauksena ja paikalla on nähtävissä maaperän hiekkamoreeni. Piettäsenuiston keskellä on teräväpiirteistä kalliota lahokaviosammalhavainnon (2021) tuntumassa. Kallion ympäristön metsänpohja on voimakkaasti kulunutta. Hulevedet virtaavat maastossa vapaana valtatie 12:n alittavasta rummusta alueen läpi kohti etelää ja kauppakeskuksen pysäköintialueen vastaista ojaa, josta ne ohjautuvat edelleen kauppakeskuksen pysäköintialueen alapuoliseen putkistoon.



Kuva 6: Viistoilmakuva suunnittelualueesta kohti pohjoista (Blom, 2021).

1.1.3 Rakennettu ympäristö

Yhdyskuntarakenne

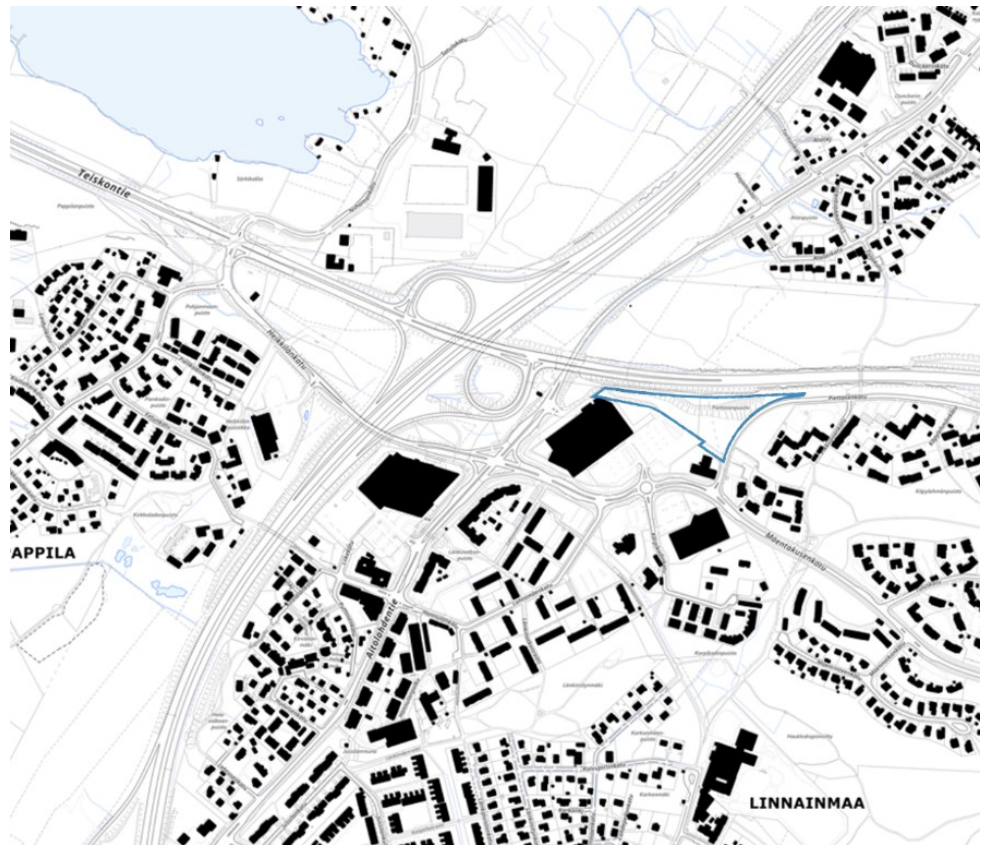
Linnainmaa on suhteellisen nuori kaupunginosa, jonka rakentaminen alkoi 1970-luvulla. Suunnittelualue sijaitsee Linnainmaan keskustassa, jossa pääasiallinen asuinrakennuskanta koostuu 3-6-kerroksisista 1980-luvun ja uudemmista kerrostaloista. Alueella on suuria liike- ja palvelurakennuksia ja monet palveluista sijoittuvat päivittäistavarakaupan suuryksikköjen yhteyteen. Suunnittelualueen eteläpuoliset liike- ja laitospalvelurakennukset on rakennettu 2010-luvulla. Linnainmaan rakennettu ympäristö on verrattain väljää, sekoittunutta ja puustoista, samaan aikaan pysäköintikenttiä on paljon.

Linnainmaan yhdyskuntarakenne tukeutuu ajoneuvoliikenteeseen sekä paikallisiin palveluihin. Linnainmaan halki kulkee linja-autoliikenteen runkolinjoja Mäentakusenkatua pitkin ja matka-aika julkisella liikenteellä

keskustaan kestää noin 18 minuuttia. Mäentakusenkadulle suunnitellaan raitiotietä, Citymarketin kohdalle raitiotien liityntäpysäkkiä ja valtatie 3:n länsipuoliselle tontille raitiotievarikkoa, liityntäpysäköintiä sekä uimahallia.

Alueen pohjoispuolella on noin 4 metriä suunnittelualueita korkeammalle sijoittuva valtatie 12, jonka liittymäalue sijaitsee suunnittelualueen luoteispuolella. Valtatietä ympäröivät suoja-alueet ovat puustoisia metsäkaistoja. Liikennemelua on pääväylien varsilla paljon.

Linnainmaan alueella on edelleen jonkin verran rakentamatonta maata pääosin pirstaloituneina metsäkuvioina ja pysäköintialuekäytössä.



Kuva 7: Suunnittelualue sijaitsee Linnainmaan keskustassa (Tampereen kaupunki, 2024).

Liikenne

Linnainmaa sijaitsee valtateiden 9 ja 12 risteyskohdassa, josta liikenne Linnainmaalle ohjautuu Heikkilänkadun kautta. Valtatie 12 on rakennettu 1980-luvun lopulla. Linnainmaan keskustasta on Tampereen keskustaan linnuntietä noin 7 km. Alueen läpi kulkevat Aitolahdentie ja Mäentakusenkatu, ja näiden risteys on erittäin vilkas. Mäentakusenkadulla vuorokausiliikenne on vuoden 2021 laskennan mukaan noin 7100 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Pyöräliikenteen seudullinen pääreitti kulkee Heikkilänkadulta Aitolahdentielle pohjoiseen. Pyöräliikenteen pääreitti kulkee Mäentakusenkatua. Lisäksi verkostoa täydentävät alue- ja paikallisreitit.

Linnainmaa on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, alueen kautta kulkee kymmenkunta linja-autoreittiä ja Mäentakusenkadun bussipysäkkien nousumäärät ovat suuret.

Suunnitellun raitiotielinjan jatkaminen TAYS:lta Linnainmaalle tulee muuttamaan liikennejärjestelyjä merkittävästi, ja Mäentakusenkatu on tarkoitus muuttaa joukkoliikennepainotteiseksi kaduksi välillä Aitolahdentie – Lahtomäenkatu. Autoliikenteen sujumisen turvaamiseksi tarvitaan tuolloin uusi katuyhteys Aitolahdentieltä Mäentakusenkadulle. Tämä asemakaavamuutos mahdollistaa uuden katuyhteyden rakentamisen.

Tekninen huolto

Asemakaava-alue on teknisen huollon piirissä.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Alueen liikenteestä aiheutuu pienhiukkaspäästöjä. Tampereen ilmanlaatumallinnuksen (2011) mukaan alueella ei kuitenkaan ole suuria ongelmia typpidioksidin tai hengitettävien hiukkasten osalta.

Tampereen kaupungin meluselvityksen (2022) mukaan alueen liikennemelun keskiäänitaso nousee välille 50 - 60 dB.

Suunnittelualueen maapohja on paikoin hyvin roskaista.

Liito-oravan elinolosuhteita on turvattu suunnittelualueella voimassa olevassa asemakaavassa määräyksellä sl-6: alueen osa, jolla liito-oravan elinolosuhteiden ja kulkureittien turvaamiseksi tulee säilyttää ja istuttaa lajiltaan liito-oravalle suotuisaa puustoa.

1.1.4 Väestö ja palvelut

Linnainmaalla asuu noin 6600 asukasta (2022). Alueella on yhtenäiskoulu ja kolme päiväkotia. Alueelle suunnitellaan kaupunginosan ensimmäistä uimahallia yhdessä rakennettavan raitiotievarikon yhteyteen.

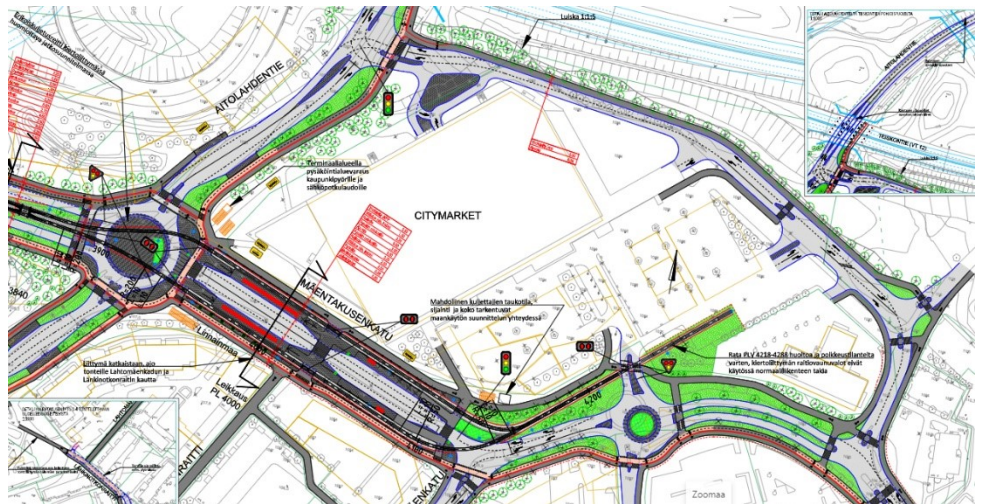
1.1.5 Maanomistus

Suunnittelualue on kaupungin omistuksessa.

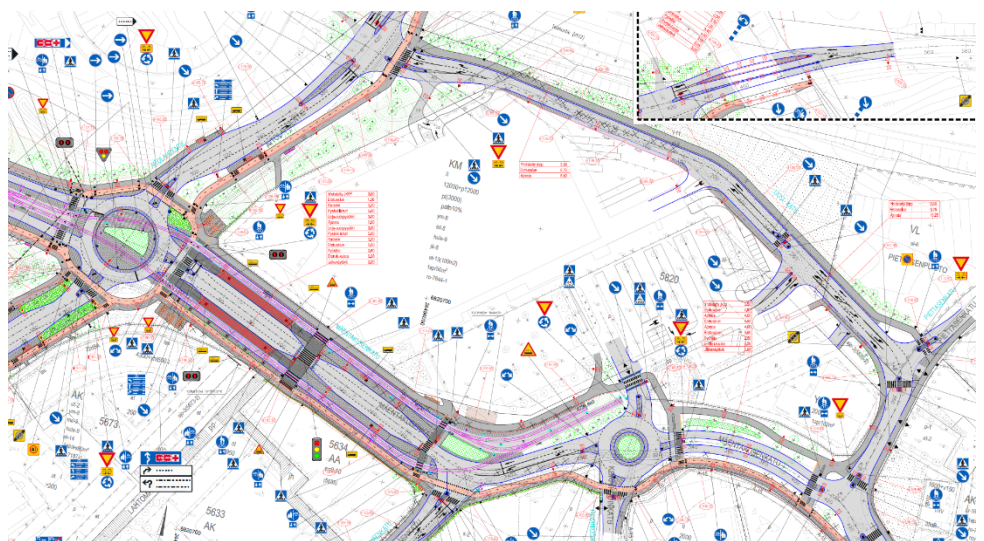
1.2 Aiemmin tehdyt suunnitelmat

Asemakaavamuutoksen tarve nousi esiin Pirkkala – Linnainmaa - raitiotiehanke suunnittelussa. Linnainmaan vaihtopysäkki sijoittuu Mäentakusenkadulle, jolloin katuosuus Aitolahdentien ja Lahtomäenkadun välillä muutetaan joukkoliikennepainotteiseksi kaduksi. Uusi katuyhteys tarvitaan, jotta auto- ja joukkoliikenteen toimivuus sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuus voidaan turvata Linnainmaan keskustassa.

Katusuunnitelmaluonnoksessa esitetty tonttiliittymä Piettasenkadun ja Hennalankaaren risteyksessä on poistettu katusuunnitelmaehdotuksesta. Ehdotuksessa Hennalankaaren itäpähän on lisätty saareke kaistojen väliin.



Kuva 8: Raitiotien hankesuunnitelman aikainen näkemys Linnainmaan keskustan katujärjestelyistä (Ramboll, WSP, Tampereen Raitiotie Oy, 2022).



Kuva 9: Katusuunnitelmaluonnos (PirLi -raitiotieallianssi, toukokuu 2024).

Linnainmaan keskustan kehittämistä on tutkittu vuonna 2018 valmistuneen Koilliskeskuksen kehittämissuunnitelman avulla. Suunnitelmaa toteutetaan erillisillä asemakaavahankkeilla, joiden aikataulusta ei vielä tässä vaiheessa ole tarkempaa tietoa.

Suunnittelualueen eteläpuolinen tontti on rakentunut KM-alueidensa (Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön) osilta voimassaolevan asemakaavan 7844 mukaisesti (vahvistettu 24.10.2007). Asemakaavassa KM -alueelle osoitettua pj-1 -merkinnän mahdollistavaa polttoaineen jakeluasemaa ei ole toteutettu.

2 ASEMAKAAVAN KUVAUS

2.1 Kaavan rakenne

Nykyisen tontin **5820/1** koillisosasta muodostetaan uuden katuyhteyden tarvitsema **katualue** ja Piettasenpuistoon liitettävä **erityisalue (suojaviheralue EVS)**.

2.1.1 Mitoitus

Asemakaavamuutosalueen pinta-ala on **1,5599 ha**. Katualueen pinta-ala on **5628 m²** ja erityisalueen EVS pinta-ala on **9971 m²**. Asemakaavalla ei muodostu uutta rakennusoikeutta. Katualueen mitoitus perustuu vallitseviin mitoitusnormeihin.

2.1.2 Palvelut

Asemakaava ei muuta Linnainmaan palveluita.

2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

2.2.1 Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet

Tavoitteena oli mahdollistaa uuden katuyhteyden rakentaminen Linnainmaalle, jotta voidaan turvata autoliikenteen toimivuus ja julkisen liikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn tarpeet, sujuvuus ja turvallisuus myös raitiotien rakentamisen jälkeen.

Liikenteellisen ratkaisun lisäksi tavoitteena on alueella tunnistettujen luontoarvojen turvaaminen ja säilyminen soveltuvilla asemakaavamääräyksillä.

2.2.2 Tavoitteiden toteutuminen

Tavoitteiden ennustettu toteutuminen on esitetty luvussa 3.4.1.

2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnyt ja määräykset

Asemakaavamerkinnyt ja määräykset ovat täydellisinä kaavakartalla.

2.3.1 Korttelialueet

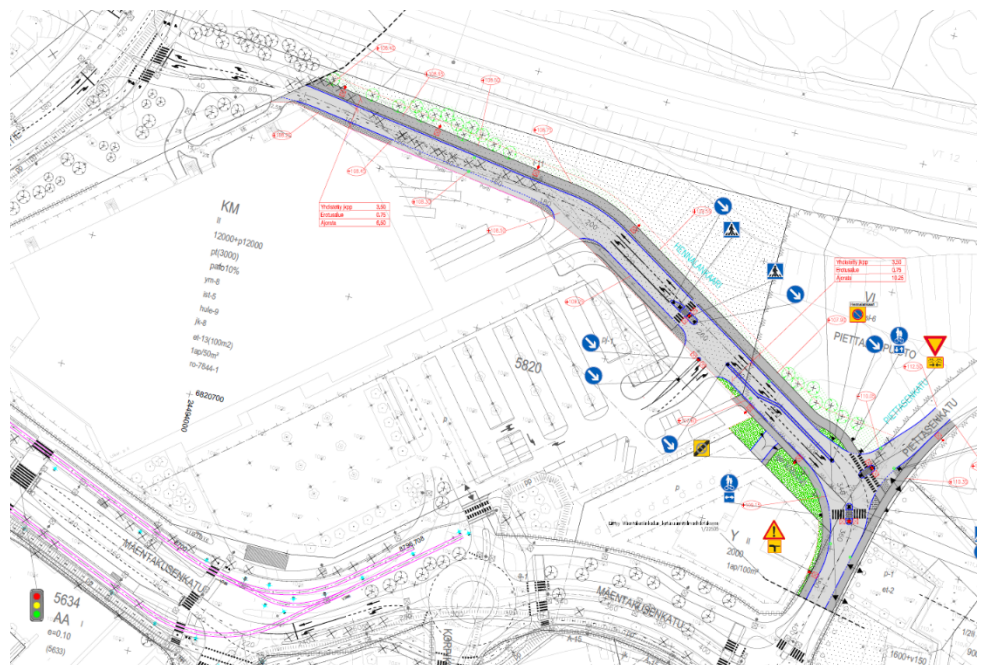
Asemakaavamuutoksella ei muodostu uusia korttelialueita.

2.3.2 Muut alueet

Katualueet

Uutta katuyhteyttä varten on asemakaavassa osoitettu Hennalankaari -niminen katualue, jolta on osoitettu kaksi asiakasliikenteen ajoneuvoliittymää eteläpuolisen kauppakeskuksen (Citymarket) pysäköintihalliin, yksi asiakasliikenteen ajoneuvoliittymä kauppakeskuksen paikoitusalueelle ja yksi liittymä eteläpuolisen laitospalvelurakennuksen tontille. Lisäksi katualueelta on tavaraliikenteen ajoyhteys kauppakeskuksen lastauslaiturialueelle. Katualueen pohjoisreunalla ajokaistojen vieressä kulkee 3,5 m leveä yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä. Ajoneuvoliikenteen kaistoille on varattu 3,25 ... 3,5 m tilaa. Katualueen yli osoitetaan keskikorokkeella varustettu suojatie. Katualueen länsipäässä Aitolahdentien risteykseen osoitetaan liikennevalot osana Aitolahdentien katusuunnitelmaa. Katualue ulottuu kaavamuutosalueen ulkopuolelle suunnittelualueen itäreunalla. Katualueen laajuus kaavassa on 5628 m². Asemakaavassa katualueen yläpuolelle osoitetaan 13 m leveä varaus sillalle katualueen itäpäähän. Kadun itäreunalle sijoittuu kallioita.

Kuva 10: Hennalankaaren
11.6.2024 päivätty katusuunnitelmaehdotus
(PirLi- raitiotieallianssi, 2024).



Viheralueet

Valtatie 12:n varressa kaava-alueella oleva puustoinen alue on asemakaavassa liitetty osaksi viereistä **Piettasenkulman EVS-suojaviheraluetta** (entinen VL, Piettasenpuisto). Suojaviheralueen puusto säilytetään uuden katualueen ulkopuolelle jääviltä osin ja puustoa istutetaan lisää mm. liito-oravan kulkureittiä varten.



Kuva 11: Kosteaa ja varjoista kohta Piettasenpuistossa (Tampereen kaupunki, 2024).

2.4 Nimistö

Asemakaava-alueelle sijoittuva uusi katuyhteys on saanut asemakaavassa nimen **Hennalankaari**. Nimi viittaa Takahuhdin Jussilan/Toivolan mailla sijainneeseen Hennala -nimiseen suoalueeseen. Nimen kaari -loppu viittaa kadun muotoon.

Asemakaava-alueelle osoitettu EVS -suojaviheralue on saanut asemakaavassa nimen **Piettasenkulma**. Nykyisessä asemakaavassa vastaava virkistysalue on Piettasenpuisto. Nimettävä alue sijaitsee Piettasenkadun mutkassa, ”kulmassa”, ja sen lähistöllä on sijainnut aikanaan Piettanen -niminen niittyalue.

3 KAAVAN VAIKUTUKSET

3.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

3.1.1 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Asemakaavalla mahdollistetaan uuden katuyhteyden rakentaminen Aitolahdentien ja Piettasenkadun välille. Katuyhteyden odotetaan parantavan Linnainmaan keskustan liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta: liikkumisen eri kulkutavat ohjataan aiempaa paremmin omille väylilleen osana liikenteellistä kokonaisratkaisua.

Uudelle katualueelle suuntautuvasta liikenteestä aiheutuu melua. Suoritetun laskennallisen tarkastelun perusteella melun ohjearvoja ei ylitetä kohteen merkityillä leikki- ja oleskelualueilla vuoden 2040 ennustetilanteessa eikä tieliikenteestä aiheutuva melutaso ylitä päiväajan keskiäänitason ohjearvoa 55 dB lähiympäristön tarkastelluilla pihoidilla.

3.1.2 Vaikutukset sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

Asemakaavalla ei ole vaikutuksia sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin.

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

Maaston muokkaaminen ja uuden katuyhteyden rakentamisen kuluttaa luonnonvaroja. Työmaatoiminnot ja lisääntyvä liikenne rakentamisen aikana synnyttävät pienhiukkasia ja pölyä.

Raitiotien rakentamisen kannalta välttämättömän katuyhteyden voidaan katsoa vähentävän hiilidioksidipäästöjä pitkällä aikavälillä kaupunkilaisten lisätessä julkisen liikenteen (raitiotie) käyttöä vaihtoehtona autoilulle.

Katualueen kohdalta joudutaan kaatamaan puita, mikä toisaalta pienentää paikallista hiilinieluksi soveltuvaa metsäalaa. Vaikutusta kompensoidaan asemakaavamääräyksellä sl-18, joka mahdollistaa alueelle uutta puustoa.

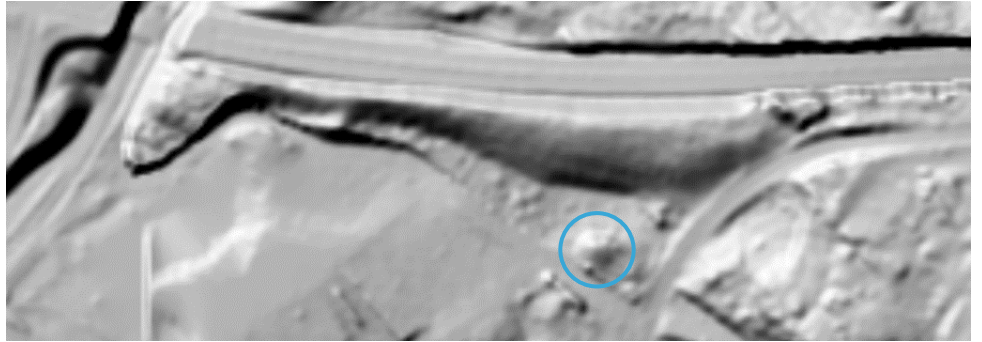
Liikenteen vähentyessä voidaan odottaa myös sen tuomien ympäristöhäiriöiden (melu, ilmanlaatu) vähenevän joukkoliikennepainotteiseksi muuttuvalla Mäentakusenkadulla ajoneuvoliikenteen siirtyessä käyttämään Hennalankaarta. Vastaavasti melu lisääntyy ja ilmanlaatu heikkenee uuden katuyhteyden ympäristössä.

Muodostuvan katualueen pohjoislaidalle rakennetaan kadun suuntainen painanne. Suojaviheralueen välittämät sekä siellä muodostuvat hulevedet ohjataan katualueen pituusleikkauksen profiilin mukaisesti suotuisiin suuntiin. Nykytilanteessa suunnittelualueen hulevedet laskevat kohti länttä VT9:n sekä Heikkilänkadun ali. Tuleva katualue kokoaa hulevesiä myös valtatie 12:n pohjoispuolisesta ympäristöstä. Lähtökohtaisesti hulevettä tulee muodostumaan suunnittelualueella aiempaa enemmän rakennetun pinnan lisäyksen johdosta. Katualue sijoittuu notkelmaan paalujen 278 ja 301 välissä, mikä joudutaan huomioimaan hulevesisuunnittelussa.

Uuden katualueen linjaus viistää teräväpiirteistä kalliota Piettasenpuiston alueella, minkä johdosta kalliota joudutaan louhimaan katualueen kohdalta. Osa louhitusta kiviaineksesta saattaa kuitenkin soveltua katualueen kantaviin tai jakaviin maakerroksiin sekä täyttöihin.



Kuva 12: Piettasenpuiston keskelle sijoittuvaa teräväpiirteistä kalliota (Tampereen kaupunki, 2024).



Kuva 13: Korkeusmallin rinnevarjoste suunnittelualueesta, Piettasenpuiston kallion sijainti ympyröity (Maanmittauslaitos, 2023).



Kuva 14: Kulunutta metsänpohjaa Piettasenpuiston kallion edustalla (Tampereen kaupunki, 2024).

3.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

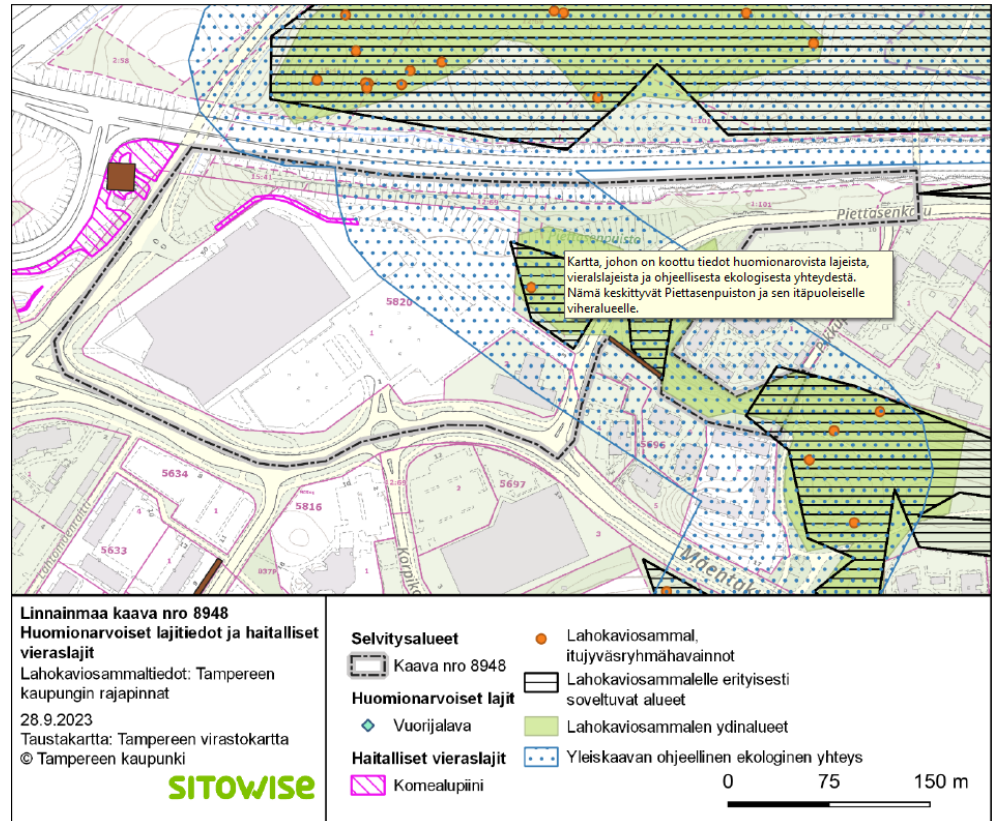
3.3.1 Lahokaviosammal

Valtatie 12:n lähiympäristön metsäkaistaleille sijoittuu useita erittäin uhanalaisen lahokaviosammalen ydinalueita. Näistä saarekemaisesti levittäytyneistä ydinalueista yksi lehtomainen 2,8 hehtaarin kokonaisuus sijoittuu valtatie 12:n eteläpuolelle. Kyseisen ydinalueen kokonaispistemäärä on 8, mikä vastaa Tampereen lahokaviosammalselvitys 2021:n laajaan pisteytykseen perustuvassa merkittävyysluokituksessa merkittävää ydinaluetta (8-10 pistettä). Kyseinen ydinalue ulottuu itäpäästään Piettasenkadun yli Piettasenpuistoon tälle asemakaavamuutosalueelle hieman alle puolen hehtaarin verran. Tälle alueelle on asemakaavassa osoitettu suojaviheralue (**EVS**) sekä lahokaviosammalen ydinalueen osalle suojelumerkintä **luo-4**. Tälle <0,5 ha:n suuruiselle alueelle sijoittuu yksi lahokaviosammalen ityjyväryhmähavainto vuodelta 2021. Kyseisen ityjyväryhmän kasvupaikaksi on merkitty hieskoivun kanto. Saman ydinalueen muut lahokaviosammalen ityjyväryhmähavainnot (6 kpl) sijoittuvat Piettasenkadun itäpuolelle asemakaavamuutosalueen ulkopuolelle. Ainoa kaava-alueella havaittu lahokaviosammalen ityjyväryhmä sijoittuu suunnitellun katualueen ulkopuolelle luo-4 -alueelle, minkä johdosta kaava-alueella ei tuhota havaittuja lahokaviosammalen ityjyväryhmiä.

Asemakaavamuutoksella kavennetaan lahokaviosammalen kyseistä 2,8 ha:n ydinaluetta noin 750 m², mikä vastaa alle 3% ydinalueen pinta-alasta. Ydinaluetta viistävä katualue on suunniteltu minimimitoituksella tarpeellisten toimintojen (auto-, jalankulku- ja pyöräliikenne) perusteella ja sen vaikutus ydinalueeseen on pyritty pitämään niin pienenä kuin mahdollista.

Lahokaviosammalen ydinalueen vähäiselle heikentämiselle haetaan **yleispoikkeamista luonnonsuojelulaista lahokaviosammalen suojelusta**. Poikkeamistarve perusteluineen on kuvattu tämän asemakaavan 8982 selostuksen sivuilla 22-23.

Asemakaavamuutosalueella ei esiinny muita uhanalaisia tai suojeltuja kasvilajeja tai luonnonsuojelulain tai vesilain luontotyyppejä.



Kuva 15: Huomionarvoisten lajien havainnot ja haitallisten vieraslajien havainnot selvitysalueella. Kartalla on osoitettu myös lahokaviosammalalueet ja havainnot vuodelta 2021 sekä yleiskaavan liitekartalla osoitettu ohjeellinen ekologinen yhteys (Sitowise, 2023).

Yleispoikkeamisen perustelut:

Suotuisan suojelutason säilyttäminen

Asemakaavaratkaisun toteuttamisella ei arvioida olevan merkittäviä haitallisia vaikutuksia lahokaviosammalen elinvoimaisuuteen tai suotuisan suojelun tasoon Tampereella tai valtakunnallisesti. Tampereen lahokaviosammalselvityksen (2021) yleiskaavan viherverkoston alueista saatujen tulosten perusteella lahokaviosammalen suojelun taso Tampereen kantakaupungissa on tällä hetkellä suotuisa, eikä lajilla ole häviämisuuhkaa. Lisäksi arvioitiin, että kartoittamattomilla, lahokaviosammalle soveltuvilla tai erityisen soveltuvilla alueilla esiintyy lajia samassa suhteessa kuin Tampereen lahokaviosammalselvityksessä kartoitetuilla alueilla.

EVS-alueelle liito-oravaa varten osoitettava merkintä **sl-18** tulee säilyttämään alueen puustoisena, mikä edesauttaa myös lahokaviosammalen elinolosuhteita.

Säilyttäminen ei ole mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia, muuta tyydyttävää ratkaisua ei ole

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen (MAL-sopimus) tavoitteena on luoda edellytykset kaupunkiseudun kestäväälle kasvulle ja liikennejärjestelmän tarvetta vastaavalle kehittämiselle. Tavoitteena on edistää vähähiilistä ja kestävää yhdyskuntarakennetta sekä rakentamista ja lisätä kestävää liikkumista ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi.

MAL-sopimusten keskeisenä lähtökohtana ovat mm. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Pirkkala-Linnainmaan raitiohaaran toteuttamisella on merkittävä rooli Tampereen kaupunkiseudun kuntien ja valtion välisen MAL-sopimuksen tavoitteiden sekä valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) saavuttamisessa. Raitiotien rakentamiseen ja asemakaavan 8982 toteuttamiseen liittyy keskeisiä VAT:n sisältämiä kestävästä yhdyskunnan tunnusmerkkejä kuten: merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Ilman uuden katuyhteyden kytkeytymistä osaksi eri liikkumismuotojen tarpeisiin vastaavaa liikenteellistä kokonaisratkaisua Linnainmaan raitiotien ratahaaran päätepysäkin ympäristössä, sen liikenteellinen toimivuus ei ole mahdollista.

3.3.2 Liito-orava

Piettasenpuisto on liito-oravalle soveltuvaa ympäristöä, joskin metsikkönä Piettasenpuisto on nykytilassaan pienialainen: se on jääne vuonna 2009 rakennetun kauppakeskuksen paikalla sijainneesta ja suunnittelualueelle levittäytyneestä metsästä. Jäljellä oleva korkeaksi kasvanut latvuspeitteisen puuston vyöhyke on paikalla varsin kapea ja harva.

Suunnittelulueelta on havaintoja liito-oravasta 2000-luvun alusta. Liito-orava ei ainakaan tällä hetkellä käytä aluetta aktiivisesti eikä liito-oravan pesinnästä alueella ole merkkejä. Piettasenpuistoon johtaa kulkuyhteys idästä. Lajilla on mahdollisuus liikkua Lahdentien ylitse tien pohjoispuolella sijaitsevalle elinalueelle, joskin yhteys on heikohko erityisesti Lahdentien eteläpuolen puuston ollessa matalahkoa. Liito-oravan yhteys etelästä pohjoiseen heikko, pohjoisesta etelään parempi. VT12:n pohjoispuolella liito-orava havaitaan säännöllisesti.

Asemakaavamuutoksella kavennetaan kulkuyhteyttä alueilla, joilla on tällä hetkellä merkintä sl-6: alueen osa, jolla liito-oravan elinolosuhteiden ja

kulkureittien turvaamiseksi tulee säilyttää ja istuttaa lajiltaan liito-oravalle suotuisaa puustoa. Liito-oravalle suotuisa yhteys turvataan jatkossa asemakaavalla muodostettavan suojaviheralueen (Piettasenkulma) koko pituudelta osoittamalla sinne merkinnän sl-6 korvaava merkintä **sl-18**: tärkeä liito-oravan kulkuyhteytenä säilytettävä ja kehitettävä alueen osa. Liito-oravan elinolosuhteiden ja kulkureittien turvaamiseksi alueella tulee säilyttää ja istuttaa lajiltaan, kooltaan ja tiheydeltään liito-oravalle suotuisaa puustoa. Asemakaavamääräyksen vaikutus liito-oravan elinolosuhteisiin on lyhyellä aikavälillä vähäinen (pieni puusto) mutta pitkällä aikavälillä puuston kasvaessa vahvistava.

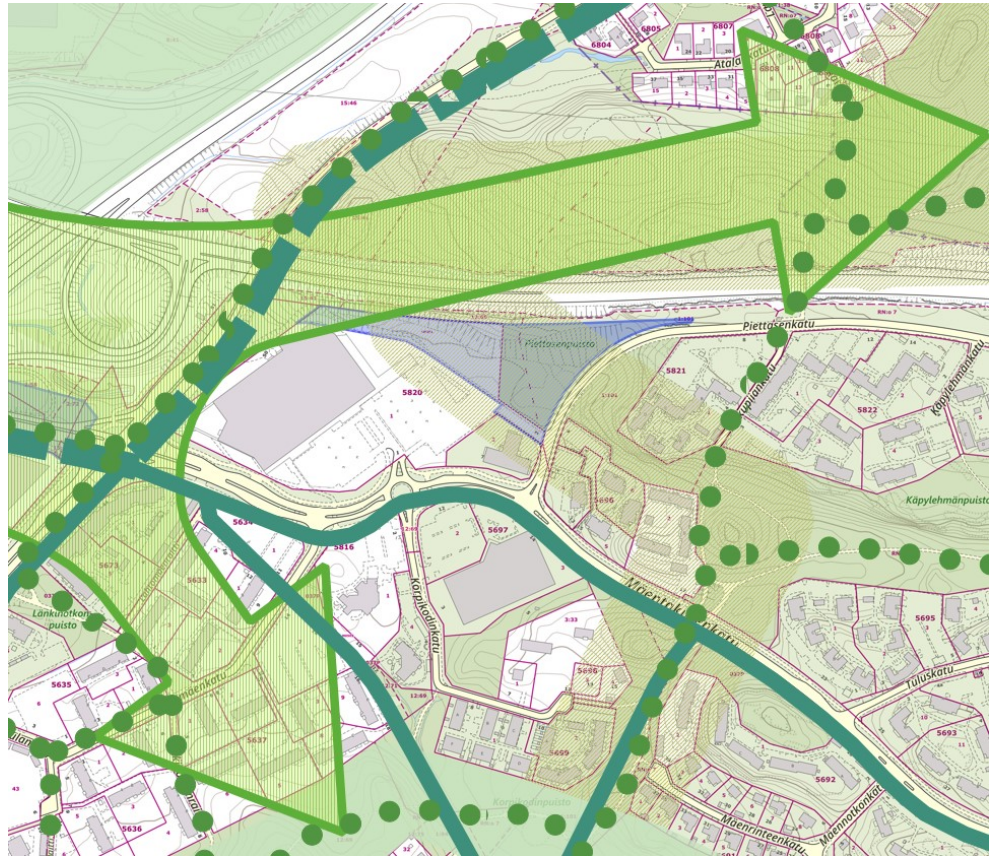
Liito-oravan kulkuyhteyden etelä-pohjoissuuntaiseen vahvistamiseen voisi olla mahdollista vaikuttaa kaava-alueen pohjoispuolisen valtatie 12:n alueella. Kaava-alueen puusto jatkuu katkeamattomasti valtatie 12:n alueella penkereen päällä valtatie 12:n ollessa penkerettä alemmalla korkeustasolla. Puusto on matalahkoa myös VT12:n alueella.

3.3.3 Ohjeellinen ekologinen yhteys

Kantakaupungin vaiheleiskaavan (valtuustokausi 2017 – 2021) ohjeellisen ekologisen yhteyden kaavamääräys: Yhteydellä on merkitystä eliölajien liikkumiselle ja luonnon monimuotoisuuden säilymiselle. Ekologisen yhteyden jatkuvuus ja kytkeytyminen keskuspuistoverkostoon tulee turvata. 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. Ekologinen yhteys on turvattava maisemaa muuttavien maanrakennustöiden, puiden kaatojen tai muiden näihin verrattavien toimenpiteiden yhteydessä. Maisemaa muuttava maanrakennustyö, puiden kaataminen tai muut näihin verrattavat toimenpiteet ovat luvanvaraisia kuten MRL128 §:ssä on säädetty.

Yleiskaavan viherverkkokartalla on tunnistettu viherverkon kehittämistarve valtateiden yli, jota voitaisiin kehittää esim. valtateiden kattamisella. Tässä asemakaavamuutoksessa on valtatie 12:n viereisestä sijainnista huolimatta hankalaa edistää tätä tavoitetta. Kaava-alueen ulkopuolisella valtatie 12:n alueella on mahdollista vaikuttaa ekologisen yhteyden vahvistamiseen pitkällä aikavälillä.

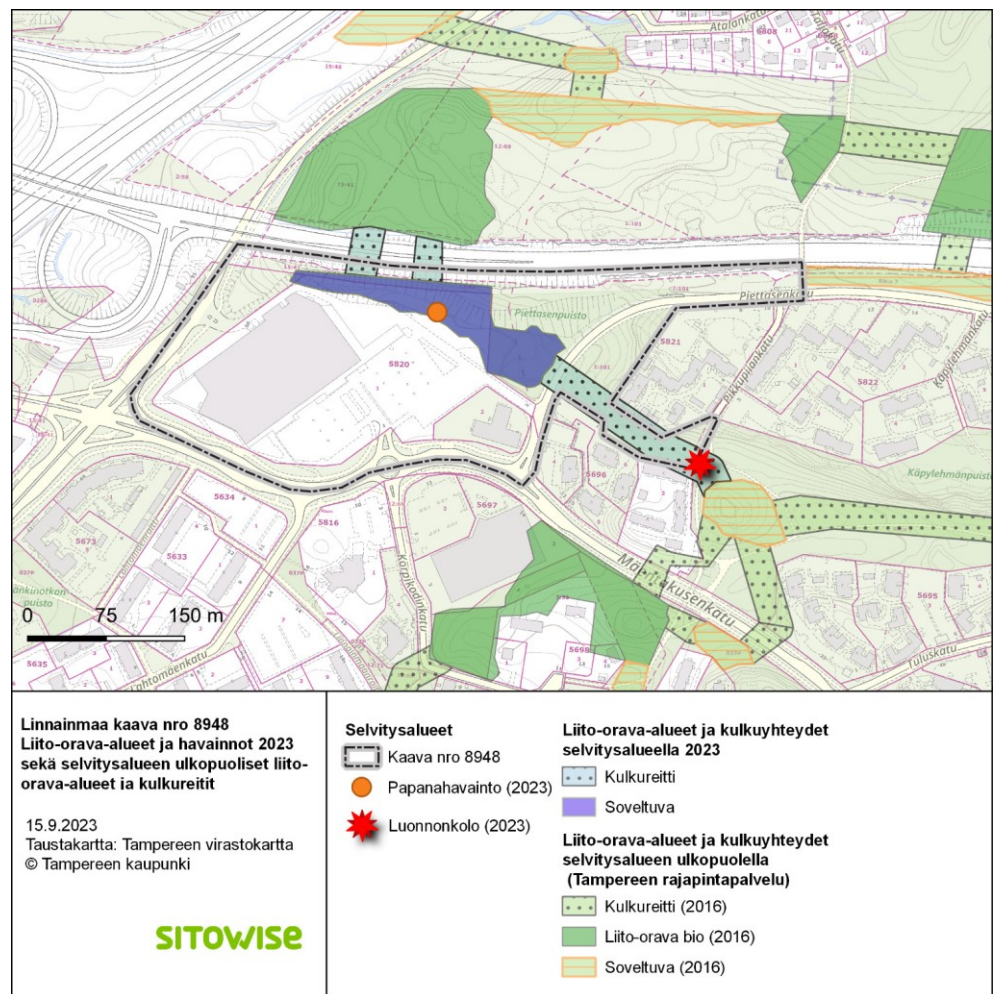
Hulevesien hallinnan ratkaisuilla suunnittelualueella voi olla suotuisa vaikutus osalle ekologisen yhteyden lajistosta: mm. lahokaviosammal menestyy kosteassa pienilmastossa ja vaatii pitkän lahoppuujatkumon.



Kuva 16: Ekologiset yhteydet suunnittelualueen ympäristössä ja ympärillä, Kantakaupungin yleiskaavat 2040 ja valtuustokausi 2017-2021, kartta 2: Viherympäristö ja vapaa-ajan palvelut (Tampereen kaupunki, 2024).



Kuva 17: Kantoja Piettäsensuiston kallion tuntumassa (Tampereen kaupunki, 2024).



Kuva 18: Liito-oravahavainnot, kolopuut sekä liito-orava-alueet ja kulkuyhteydet 2023 selvitysalueella. Selvitysalueen ulkopuoliset liito-orava-alueet perustuvat aikaisempaan Tampereen kaupungin aineistoon (Sitowise, 2023).

3.4 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen, liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen

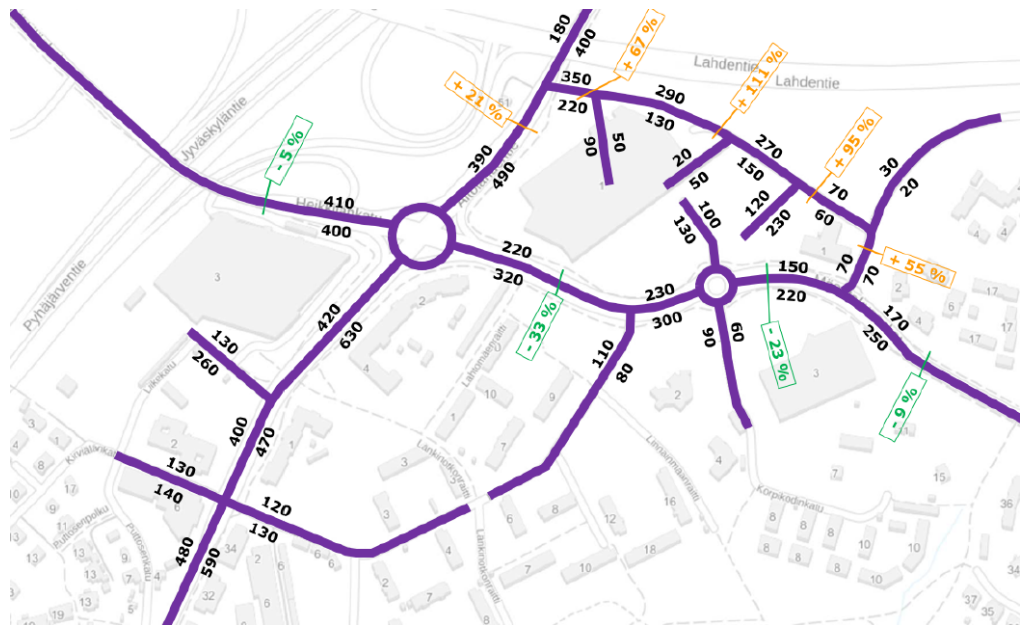
3.4.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen

Asemakaavamutoksella on maankäytöllisesti vähäinen vaikutus yhdyskuntarakenteeseen (osa uudesta katualueesta toimii jo nykytilanteessa ajoalueena), mutta osana raitiotiehen tukeutuvaa liikenteellisen järjestelmän kokonaisratkaisua vaikutus yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen on suuri.

Uudella kiertävällä katuyhteydellä liikenne toimii erittäin hyvin, vaikka Mäntäkusenkätkä muutettaisiin joukkoliikennekaduksi Aitolahdentien ja Lahtomäenkadun välillä sekä välitilanteessa että lopputilanteessa.

- Kadun eri liittymien keskimääräiset viiveet ovat hyvin lyhyitä ja eri liittymähaarojen jonot ovat enimmilläänkin vain muutaman auton mittaisia. Väli- ja lopputilanteen välillä ei käytännössä ole havaittavia eroja.
- Pisimmät jonot muodostuvat Aitolahdentien liittymään. Uudella kadulla valoissa jonottavat autot saattavat huipputunnin aikana satunnaisesti estää pysäköintihallista ajon vasemmalle kohti Aitolahdentietä.

Vuonna 2024 tehtyjen toimivuustarkastelujen mukaan pohjoinen uusi katuyhteys vähentää Mäentakusenkadulla liikennettä vaihtopysäkin kohdalla kolmanneksen nyky määrästä. Myös Heikkilänkadun liikennemäärä vähenee hieman nykyisestä. Vastaavasti liikennemäärä Piettäsenskadulla kasvaa. Kasvava liikenne aiheuttaa liikennemelun äänitason kasvua.



Kuva 19: Liikenteen suuntautuminen Linnainmaan keskustassa, kun uusi katuyhteys on toteutettu (Toimivuustarkastelujen liikenne-ennuste, 2040 iht tarkennettu, Linnainmaan toimivuustarkastelut, Pirkkala – Linnainmaa -allianssi, 2024).

Kaupunginhallituksen kokous 4.3.2024

Linnainmaan aluekeskukseen, Mäentakusenkadulle suunniteltu ratikka- ja bussiliikenteen välinen vaihtopysäkki on erittäin merkittävä Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmälle. Tällä raitiotielinjan päätepysäkillä kohtaa ratikkalinja keskustasta Linnainmaalle ja bussilinjat Linnainmaan aluekeskukseen ympäröiviltä alueilta Kangasalta, Vatialasta, Sorilasta, Hervannasta, Vehmaisista, Atalasta ja Ojala-Lamminrahkan alueilta.

Linnainmaan aluekeskuksen katuverkon liikenteelliset toimivuustarkastelut osoittavat, että uusi Mäentakusenkadun kanssa rinnakkainen katuyhteys

on ensiarvoisen tärkeä ajoneuvoliikenteen ja joukkoliikennejärjestelmän toimivuudelle.

3.4.2 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Asemakaavamuutoksella on vaikutusta korttelin hulevesien hallintaan sekä avo-ojien sijaintiin: painanteen asemointi siirtyy katualueen myötä nykyistä pohjoisemmaksi. Nykytilanteessa avo-ojan hulevedet ohjataan eteläpuolisen Citymarketin tontin pysäköintialueen alitse.

3.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, rakennettuun ympäristöön ja kulttuuriperintöön

3.5.1 Kaupunkikuva, maisema ja rakennettu ympäristö

Kaavaratkaisulla on vähäinen vaikutus kaupunkikuvaan ja maisemaan. Alue on nykytilassaan voimakkaasti rakennettua ympäristöä sekä metsäisiltä osiltaan alueellisesti pirstaloitunutta. Alueen jo valmiiksi harva korkeiden puiden rivistö pienenee katualueen paikalta poistettavan puuston seurauksena, kunnes tilalle istutettava puusto kasvaa korkeammaksi.

3.5.2 Kulttuuriperintö

Suunnittelualueelle ei sijoitu kulttuuriperintökohteita.

3.6 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittämiseen (yritysvaikutukset)

Asemakaavasta seuraa osaltaan välillisiä 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.

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.

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 autosaaeutettavuudessa ja pysäköintijärjestelyissä tapahtuu heikennystä, asiakasmäärän ja liikevaihdon odotetaan laskevan, vaikka raitiotie toisikin uusia asiakkaita.

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

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen

Kaavamuutos kuulutettiin vireille 2.5.2024.

4.2 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden katuyhteyden rakentaminen Aitolahdentien ja Piettasenkadun välille. Tämä mahdollistaa sujuvat ja turvalliset katuyhteydet, jotka huomioivat auto- ja joukkoliikenteen sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen tarpeet Linnainmaan keskustassa tilanteessa, jossa raitiotie ja linja-autoliikenteen vaihtopysäkki Mäentakusenkadulla on toiminnassa. Lisäksi tavoitteena on alueella tunnistettujen luontoarvojen turvaaminen ja säilyminen.

4.2.1 Tavoitteiden tarkentuminen kaavaprosessin aikana

Asemakaavamuutoksen alkuperäiset tavoitteet ovat säilyneet: asemakaavalla toteutetaan ylempien kaavatasojen ja tehtyjen suunnitelmien tavoitteita. Alueella tunnistetut luontoarvot, kuten ekologinen yhteys ja sen vahvistaminen, otetaan huomioon asemakaavamääräyksillä sl-18 ja luo-4. Linnainmaan raitiotienhaaran jatkamiseen kaava-alueen kautta kohti Lamminrahkaa varaudutaan si-merkinnällä katualueen kohdalla.

4.3 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Kaavamuutoksen ratkaisuista on esitetty yksi asemakaavaehdotus, johon liittyy keskeisesti Yhdyskuntalautakunnalle 27.8.2024 hyväksyttäväksi esitettävä katusuunnitelma.

4.4 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Hennalankaaren uutta katuyhteyttä on esitelty suunnittelun aikana Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien yleisötilaisuuksissa 9.11.2023 ja 11.3.2024 Koilliskeskuksen kirjastossa sekä 17.4.2024 Kaupin kampuksen Arvo-rakennuksessa Linnainmaan haaran raitiotien varren asemakaavojen ja katusuunnitelmien yleisötilaisuudessa.

5.4.2024 päivätyössä PirLin karttapalautekyselyssä Hennalankaarta koskevista kommentteista annettiin palautetta mm. ryhmittymisestä, suojateistä ja pyöräilyn ajolinjoista.

Asemakaavaa valmisteltaessa järjestettiin erillisneuvotteluja eri kaupungin organisaatioiden kanssa. Kaavatyötä on ohjannut erillinen ohjausryhmä, joka on antanut palautetta ja hyväksynyt asemakaavan ratkaisut.

Aloitus- ja valmisteluvaiheen aineistosta kerättiin palautetta 2.5.-23.5.2024 ja ehdotuksesta 13.6.-27.6.2024 kaavan nähtävilläolon aikana.

4.5 Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana

Ehdotuksen asemakaavakartta on täydentynyt nimistön osalta sekä muuttunut kaavamääräysten osalta luonnoksen asemakaavakarttaan nähden: **EVS** -alue on saanut nimen **Piettasenkulma** ja katualueen yläpuolelle on osoitettu merkintä **si**: siltaa varten varattu alueen osa.

4.5.1 Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen

Kaavan valmisteluaineisto on laadittu Tampereen kaupunkiympäristön suunnittelussa.

4.5.2 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen

Palaute, palautteen vastineet sekä toimenpiteet on kuvattu tarkasti palaute- ja vastineraportissa, palautteen tiivistelmä on kuvattu luvussa 1.2. Asemakaavaprosessin vaiheet.

Asemakaavaehdotuksen valmisteluaineisto on täydentynyt luonnoksen valmisteluaineistoon nähden seuraavilla asiakirjoilla:

- Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arviointi, WSP Finland Oy 22.3.2024
- Karttapalautekyselyn yhteenvetoraportti, Tampereen Ratikan Pirkkala-Linnainmaa -allianssi 5.4.2024
- Meluselvitys, Hennalankaari ja Piettasenkatu, Tampereen Ratikan Pirkkala-Linnainmaa -allianssi 7.6.2024

- Hulevesiselvitys, Ramboll Finland Oy 7.6.2024, täyd. 16.8.2024
- Aloitus- ja valmisteluvaiheen palaute- ja vastineraportti, 11.6.2024

4.5.3 Ehdotusaineistosta saatu palaute ja niiden huomioon ottaminen

Palaute, palautteen vastineet sekä toimenpiteet on kuvattu tarkasti palaute- ja vastineraportissa, palautteen tiivistelmä on kuvattu luvussa 1.2. Asemakaavaprosessin vaiheet.

Muistutuksissa esitetyt ratkaisut eivät ole toteuttamiskelpoisia ja/tai sijoittuvat kaava-alueen ulkopuolelle.

Hyväksyttäväksi esitettävä valmisteluaineisto on täydentynyt ehdotuksen valmisteluaineistoon nähden seuraavilla asiakirjoilla:

- Ehdotusvaiheen palaute- ja vastineraportti, 27.8.2024

4.5.4 Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset nähtävilläolon jälkeen

Kaavaehdotuksesta saadun palautteen pohjalta ei ole tehty muutoksia kaavakartalle.

5 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET

Asemakaavatyön yhteydessä ja sitä edeltäneiden tehtyjen suunnitelmien osana on laadittu seuraavat selvitykset ja suunnitelmat:

- Liito-oravaselvitys ja luontoarvojen yleiskuvaus, Sitowise 28.9.2023
- Linnainmaan vaihtopysäkin lisätarkastelut, Ramboll Finland Oy 9.3.2023
- Linnainmaan Citymarketin ympäristön lisätarkastelut, simuloinnit, Ramboll 27.4.2023
- Linnainmaan toimivuustarkastelut -raportti, Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 15.2.2024
- Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arviointi, WSP Finland Oy 22.3.2024
- Karttapalautekyselyn yhteenvetoraportti, Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 5.4.2024
- Katusuunnitelma (katujärjestely, tyyppileikkaukset), Yla 27.8.2024
- Meluselvitys, Hennalankaari ja Piettasenkatu, Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 7.6.2024
- Hulevesiselvitys, Ramboll Finland Oy 7.6.2024, täyd. 16.8.2024

5.1 Liito-oravaselvitys ja luontoarvojen yleiskuvaus

Selvityksen lahokaviosammalta koskeva sisältö sekä asemakaavaratkaisun vaikutukset lahokaviosammaleeseen on kuvattu luvussa 3.3.1 Lahokaviosammal.

Selvityksen liito-oravaa koskeva sisältö sekä asemakaavaratkaisun vaikutukset liito-oravaan on kuvattu luvussa 3.3.2 Liito-orava.

5.2 Linnainmaan liikenteelliset toimivuustarkastelut ja simuloinnit

Selvityksen sisältöä ja tuloksia sekä asemakaavaratkaisun vaikutukset liikenteeseen on kuvattu luvussa 3.4.1.

6 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET

Asemakaava on voimassa olevan maakuntakaavan sekä voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

6.1 Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta (C)

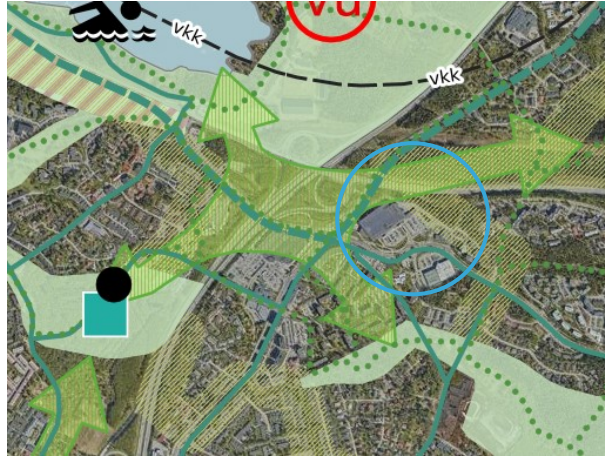
Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kokouksessaan 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017. Maakuntakaavan hyväksymispäätös tuli lainvoimaiseksi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 24.4.2019. Maakuntakaavassa 2040 kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C).

6.2 Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta (C)

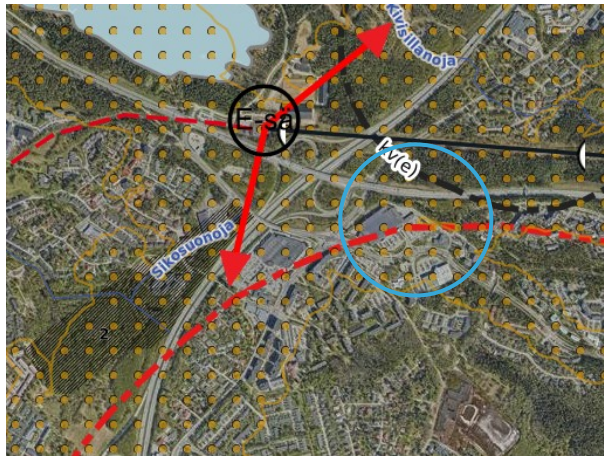
Kantakaupungin yleiskaava 2040 tuli voimaan 20.1.2020 annetulla kuulutuksella. Yleiskaavassa alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C). Suunnittelualue on lisäksi osa Koilliskeskuksen aluekeskusta.



Kuva 20:
Kantakaupungin
yleiskaavat 2040 ja
valtuustokausi 2017-
2021, kartta 1:
Yhdyskuntarakenne.
Suunnittelualue
ympyröity.



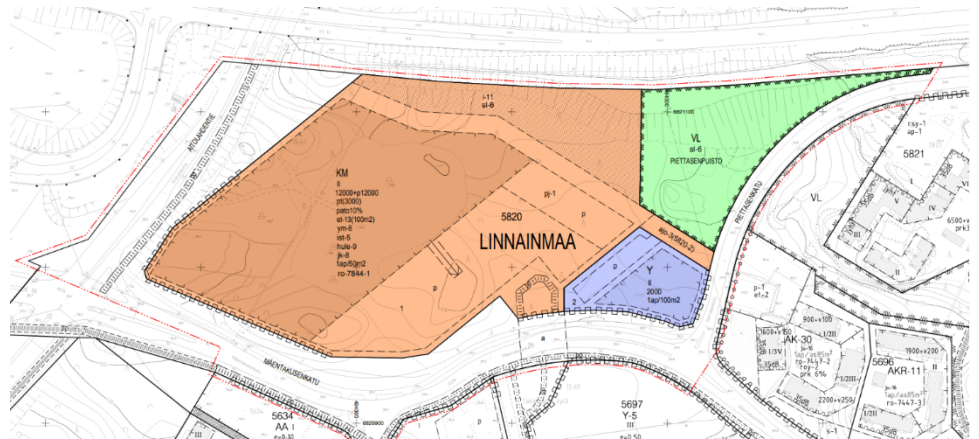
Kuva 21: Kantakaupungin yleiskaavat 2040 ja valtuustokausi 2017-2021, kartta 2: Viherympäristö ja vapaa-ajan palvelut (mm. ohjeellinen ekologinen yhteys). Suunnittelualue ympäröity.



Kuva 22: Kantakaupungin yleiskaavat 2040 ja valtuustokausi 2017-2021, kartta 4: Kestävä vesitalous, ympäristöterveys ja yhdyskuntatekninen huolto. Suunnittelualue ympäröity.

6.3 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa asemakaava nro 7844 (vahvistettu 24.10.2007), joka muodostuu liikerakennusten korttelialueesta (KM), lähivirkistysalueesta (VL) sekä yleisten rakennusten korttelialueesta (Y). Asemakaava muodostaa katualueiden ympäröimän korttelin 5820 johon kuuluu sisäinen ajoyhteys. Asemakaavakartalla on liito-oravaa varten merkintä sl-6: Alueen osa, jolla liito-oravan elinolosuhteiden ja kulkureittien turvaamiseksi tulee säilyttää ja istuttaa lajiltaan liito-oravalle suotuisaa puustoa. Kaavakartalle on osoitettu pysäköimispaikkoja (p) sekä varaus polttonesteen jakeluasemalle (pj-1).



Kuva 23: Voimassa oleva asemakaava numero 7844.

6.4 Raitiotiehen liittyvä suunnittelu ja päätökset

Raitiotiejärjestelmän suunnittelu ja Pirkkala-Linnainmaa raitiotielinjaus

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 mm. valtateiden 12 ja 9 raitiotiesiltojen ratkaisuperiaatteista. Raitiotien seudullista suunnittelutyötä on koordinoanut vuoden 2022 alusta lähtien Tampereen Raitiotie Oy.

Kaupunginvaltuuston päätös 24.4.2023

Tampereen ja Pirkkalan valtuustot päättivät 24.4.2023, aloittaa Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnittelun välittömästi hankesuunnitelman perään. Toteutussuunnitteluvaihe on alkanut lokakuussa 2023. Toteutussuunnittelun aikana laaditaan varsinaiset katusuunnitelmaehdotukset, jolloin kuntalaisilla ja eri toimijoilla on edelleen mahdollisuus osallistua raitiotien suunnitteluun.

Kaupunginvaltuusto 24.4.2023 Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien hankesuunnitelman hyväksymisen yhteydessä päätti, että ”Linnainmaan joukkoliikenneterminaalien toteutuksessa tutkitaan toteutussuunnitteluvaiheessa ratkaisuja, joilla varmistetaan henkilöautoliikenteen sujuvuus Mäentakusenkadulla ja samalla varmistetaan joukkoliikenneterminaalien toimivuus.”

6.5 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 kehitettävillä asemanseuduilla 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 tukeutuvalla liikkumisella luodaan edellytyksiä.

Raitiotie lisää liikkumista joukkoliikenteellä, mikä edistää Tampereen ilmastotavoitteiden toteutumista.

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.

6.6 Tonttijako ja pohjakartta

Alueella ei ole voimassaolevaa tonttijakoa. Pohjakartta on Tampereen kaupungin paikkatiedon laatima ja se on tarkistettu vuonna 2024.

7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavakarttaan liittyy Hennalankaaren toteuttamista kuvaava katusuunnitelma, jota esitetään hyväksyttäväksi Yhdyskuntalautakunnassa 27.8.2024.

7.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan heti sen saatua lainvoiman. Maankäyttösopimukset tehdään ennen kaavan hyväksymistä.

7.3 Toteutuksen seuranta

Asemakaavan seurantalomake on selostuksen liitteenä.

8 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavakartta, 2.5.2024, tarkistettu 3.6.2024
- Asemakaavan seurantalomake 27.8.2024
- Katusuunnitelma (katujärjestely, tyyppileikkaukset), Yla 27.8.2024
- Aloitus- ja valmisteluvaiheen palaute- ja vastineraportti, 11.6.2024
- Ehdotusvaiheen palaute- ja vastineraportti, 27.8.2024

8.1 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Liito-oravaselvitys ja luontoarvojen yleiskuvaus, Sitowise 28.9.2023
- Linnainmaan vaihtopysäkin lisätarkastelut, Ramboll Finland Oy 9.3.2023
- Linnainmaan Citymarketin ympäristön lisätarkastelut, simuloinnit, Ramboll 27.4.2023
- Linnainmaan toimivuustarkastelut -raportti, Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 15.2.2024
- Teiskontien hankekorin kokonaisvaikutusten arviointi, WSP Finland Oy 22.3.2024
- Karttapalautekyselyn yhteenvetoraportti, Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 5.4.2024
- Meluselvitys, Hennalankaari ja Piettasenkatu, Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi 7.6.2024
- Hulevesiselvitys, Ramboll Finland Oy 7.6.2024, täyd. 16.8.2024