

MUSTALAHDEN SATAMAN YLEISSUUNNITELMA

12.4.2024, luonnos

Työryhmä

Tampereen kaupunki, ohjausryhmä:

Raija Tevaniemi, Tuomas Salovaara, Mirjam Larinkari,
Mikko Siitonen, Noora Kumpulainen, Jukka Rantala, Heljä
Aarnikko, Timo Seimelä, Miia Hinnerichsen, Helen Mettälä,
Henri Lievonen, Saana Karala

Yleissuunnitelman laatija: WSP Finland Oy

Arto Kaituri, Tuomas Vuorinen, Heini Myllyoja, Rory
Nichol, Tuula Koistinen, Matias Ylipukki, Petra Niskanen

| | |
|-------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Yleissuunnitelman sisältö | 3 |
| 2. Lähtökohdat ja tavoitteet..... | 4 |
| 2.1 Sataman historia ja arkeologinen perintö | |
| 2.2 Satama-alueen historia osana uutta venesatamaa | |
| 3. Sidosryhmien haastattelut | 7 |
| 4. Toiminnot ja palvelut | 8 |
| 4.1 Saapuminen alueelle | |
| 4.2 Esteettömyys alueella | |
| 4.3 Venesatama, risteilylaivat ja perinnelaivat | |
| 4.4 Monitoimiaukio, julkinen sisäpiha ja kulkeminen Särkäsillalle | |
| 5. Sataman infra ja tekniikka | 13 |
| 5.1 Älysatama | |
| 5.2 Valaistus | |
| 6. Lähteet ja kuvatiedot..... | 14 |
| 7. Liite: Asemapiirustus 5/22586/1..... | 14 |

1. Yleissuunnitelman sisältö

Tämä yleissuunnitelma koskee Tampereen Mustalahden sataman suunnittelua. Suunnittelualue rajautuu nykyisen Mustalahden sataman lisäksi eteläisen rantatörmän kävelylaituriin sijoitettaviin venelaitureihin ja vierasvenepaikoihin. Mustalahden satama-alue on maakuntakaavassa osoitettu maakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Satama ja sen alkuperäinen tavaramakasiini ovat osa maamme sisävesiliikenteen historiaa. Yleissuunnitelma on laadittu vuorovaikutteisen prosessin kautta sekä tiiviissä yhteistyössä tilaajan ohjausryhmän kanssa. Yleissuunnitelmassa olevien puiden, istutusten, toimintojen, valaisinten, kalusteiden ja varusteiden sijaintipaikat, mallit ja määrät ovat ohjeelliset ja ne tarkentuvat rakennussuunnittelun aikana. Satama-alueella on suojeltuja kohteita ja vedenalaisia muinaisjäännöksiä, joten muutostöiden yhteydessä tulee huolehtia siitä, että suojelukohteet ovat kaikkien siellä toimivien tiedossa.

Kuva1. Mustalahden alue nykytilassaan.

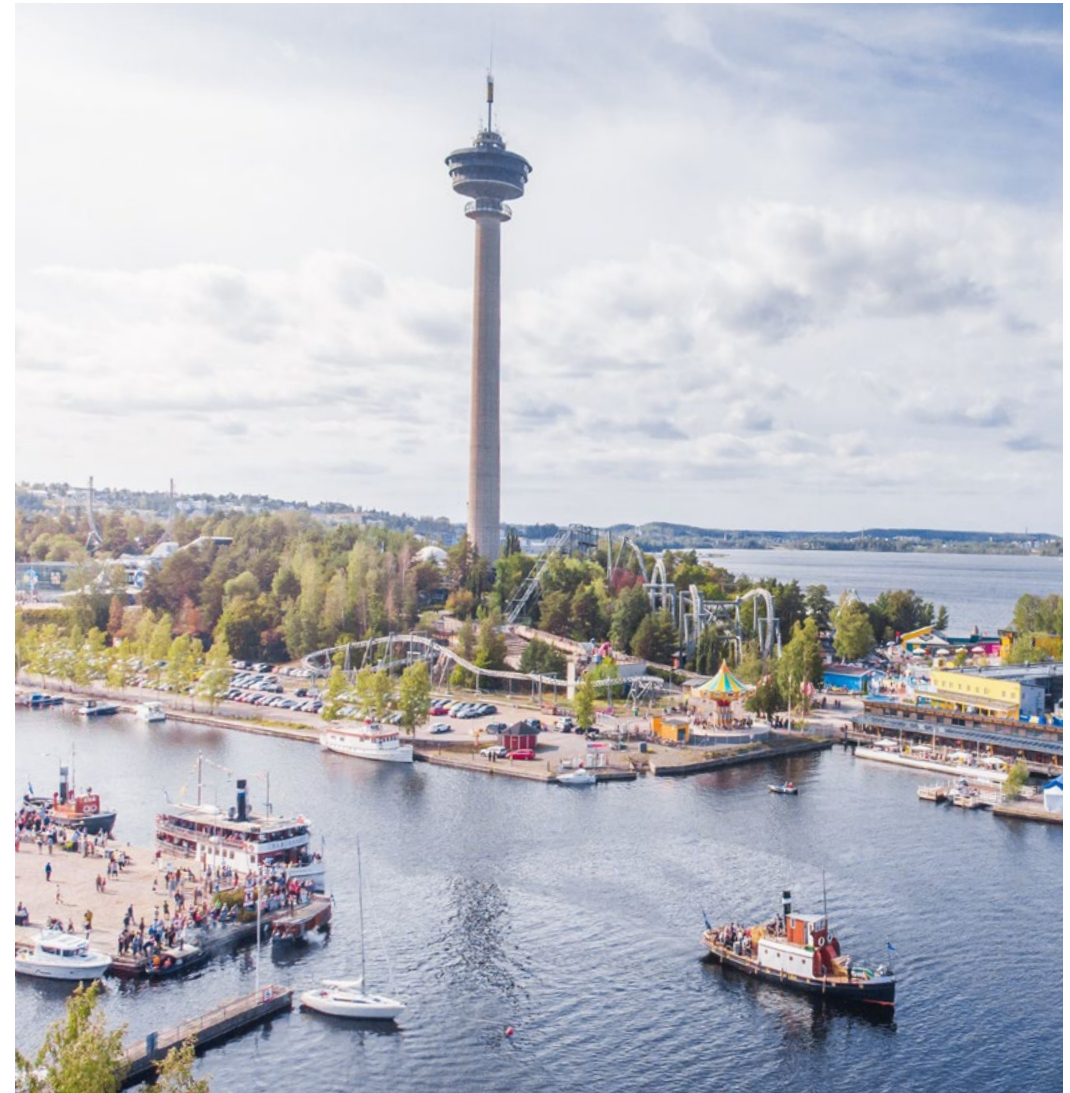
2. Lähtökohdat ja tavoitteet

Kokemäenjoen vesistöön kuuluvan Näsijärven Mustanlahden venesatama on kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti tärkeä alue. Alueen kaupunkiympäristön rikkaus ja erityislaatuinen kaupunkikuva perustuu luonnonympäristöön ja rakennetun ympäristön monimuotoisuuteen. Koillisessa avautuu laaja Näsinselkä, etelässä sataman yhteyttä keskustaan rajaa Paasikivenkatu ja rautatie, idässä kohoaa Näsinkallio ja pohjoisen puolella on rajana Särkänniemi ja Tampereen tunnetuin nähtävyys Näsinneula. Näsijärven reittiä pitkin pääsee Ruovedelle, Vilppulaan ja Virroille saakka.

Mustalahti toimii pienvenesatamana, jota käyttävät liikennöivät alukset sekä huviveneilijät. Satamassa on vierasvenepaikkoja ja pieni kotisatama. Satamaympäristö on kesätapahtumiin keskittyvä, ja siellä on vanhoja kivilaitureita ja alkuperäinen suojeltu tavaramakasiini, jossa on ravintola-kahvilatoimintaa. Satama-alueella tulee kiinnittää erityistä huomiota kulttuurihistoriallisesti arvokkaan höyry- ja matkustajalähtöliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseen. Historialliselta satama-alueelta haetaan nykyään myös elämyksellisyyttä. Tapahtumien mahdollistaminen sekä palvelut ovat olennaisia alueen kehittämisen kannalta. Ympäri vuotista käyttöä tulee suosia.

Satama-alueen suunnittelussa on ollut merkityksellistä sovittaa alueen toiminnot yhteen alueeseen liittyvien suunnitelmien kanssa. Näitä ovat mm. Paasikivenkadun ja Näsinaukeen suunnitelmat, eteläinen Mustanlahdentörmän puistosuunnitelma, jalankulku- ja pyöräreitistö Mäntinrantaan, keskustaan ja Ranta-Tampellaan sekä Särkänniemen ja Särkänniemen kehityssuunnitelmat. Julkista autopysäköintiä ei osoiteta sataman alueelle. Asemakuvassa esitetyt pysäköintipaikat ovat erikoisluvalla mm. henkilökunnan ja liikuntaesteisten paikkoja.

Suunnittelun yhtenä merkittävänä osa-alueena on ollut sidosryhmätyö alueen toimijoiden ja käyttäjien kanssa. Siinä on huomioitu palveluntuottajien risteily- ja ravintolatoiminta, venesataman toiminta sekä satama-alueen harrastus- ja virkistystoiminta. Lisäksi yhtenä suurena käyttäjäryhmänä tulevat olemaan Särkänniemen alueen käyttäjät, kun Särkänniemen muodostuu yksi pääreiteistä alueelle.



Kuva 2. Näkymä ilmasta

2.1 Sataman historia ja arkeologinen perintö

Mustalahden satama on ollut yksi vesiliikenteen solmukohtia Tampereella, ja siellä on ollut satamatoimintaa yli 180 vuotta. Pohjoissatama (Mustalahden satama) oli 1840-luvulta lähtien Tampereen tärkein puunkuljetusväylä ja kuului kaupungin Näsijärven puoleisten rantojen varhaisiin merkittäviin toimijoihin. Mustalahden laivattiin mm. halkoja, tiiliä ja tukkeja sekä kauppatavaraa. Alueesta kehittyi vähitellen myös matkustajaliikenteen keskus ja satamassa käytiin myös torikauppaa. Satama oli suojainen, mutta ahdas, joten purjealuksia ja halkojaa-aloja jouduttiin ankkuroimaan lahden suulle.

Höyrylaivaliikenne alkoi Näsijärvellä 1850-luvulla ja kesällä 1870 Näsijärvellä liikennöi jo 19 höyryalusta ja 11 purjelaivaa sekä saman verran proomuja. Pohjoissatama oli Näsijärven reitin puutavaraliikenteen pääsatama. Pohjoissatamassa alkoi uusi vaihe 1800–1900-lukujen vaihteessa. Mustalahden puisten möljiä ja rantasiltojen tilalle rakennettiin vuosina 1893–94 kivinen rantalaituri ja aallonmurtaaja. 1800-luvun puolivälistä toimineen olutpanimon rakennukset purettiin vuonna 1904, ja samalla niemeä pidennettiin nykyiseen mittaan täytemaalla sekä louhintajätteillä. Sataman uudistustyöt valmistuivat vuonna 1909.

Mustalahden puinen satamamakasiini valmistui vuonna 1915. Makasiinirakennus on säilyttänyt rakennushistorialliset piirteensä ja kaupunkikuvallisen asemansa satamamiljöössä ja nykyisin rakennuksessa toimii kesäravintola. Kahvila-kioskina toimivan puurakennuksen alkuperäistä käyttötarkoitusta ja rakennusvuotta ei tiedetä varmaksi, mutta sen vanha puoli on nähtävästi rakennettu ennen vuotta 1915, jolloin tavaramakasiini valmistui. 1930-luvun kuvissa rakennuksen luoteissivulla on jo veranta, jolta on nykyisin sisäänkäynti kahvilaan. (Lähde: Särkänniemen alueen rakennusinventointi -Täydennysinventointi raportti, täydennetty 5.4.2018)

Mustalahden ja Kortelahden alueelle on Särkänniemen kaavavaiheessa, asemakaava nro 8663, tehty arkeologinen vedenalaisinventointi. Särkänniemen puolella, nykyisen tankkauslaiturin vieressä, havaittu suurehko puisen aluksen hylky on kiinteänä muinaisjäännoksenä suojeltava kohde. Todennäköisesti alus on rakennettu ennen 1850-lu-

kua ja uponnut reilusti yli 100 vuotta sitten. Noin 30 metriä tästä hylystä koilliseen sijaitsee noin 16,5 metriä pitkä ja 5 metriä leveä purjealuksen hylky. Alus on todennäköisesti rakennettu ennen 1850-lukua ja uponnut yli 100 vuotta sitten.

Särkänniemen kärjen edustalla oleva massiivinen hirsiarokki liittyy todennäköisesti sataman redi- eli ankkuripaikkaan. Ennen kuin laiturimetrejä rakennettiin lisää Kortelahauteen, kaikki alukset eivät mahtuneet kiinnittymään pienen sataman laitureihin. Arkku on voinut olla myös niemen kärjessä 1920-luvulle saakka toimineen Särkänsaaren sahan puutavaran tai alusten kiinnityspaikka. Mustalahden satama-altaassa sijaitsee myös mahonkisen salonkiveneen hylky. 5,5 metriä pitkä ja noin 2 metriä leveä veneen runko vaikuttaa muodoltaan 1900-luvun alkuvuosikymmenten salonkiveneeltä, ja on mahdollista, että kyseessä on kauppaneuvos Haarlan huvivene, jonka tiedetään uponneen Mustalahden noin 1900-luvun alkupuoliskolla. (Lähde: Tampereen Mustalahti ja Kortelahti sekä Onkiniemen ja Särkänniemen ranta - Arkeologinen vedenalaisinventointi, projektinro F-15:2017, 13.10.2017)



Kuva 3 Edelleen liikennöivä höyrylaiva s/s Tarjanne

2.2 Satama-alueen historia osana uutta venesatamaa

Edelleen liikennöivien höyrylaivojen paikat ovat keskeisesti kivilaiturin kyljessä. S/s Tarjanteen paikka säilyy nykyisellään, ja sen perään sijoitetaan kaksi muuta höyrylaivaa: s/s Näsijärvi II ja s/s Visuvesi. Laivapaikkojen yhteyteen sijoitetaan esimerkiksi laivojen ja sataman historiasta sekä arkeologisten kohteista kertovat info-rakenteet ja mahdolliset digitaaliset ääniopasteet.

Vuosina 1919–1920 valmistuneita laiturin kiveysalueita säilytetään, samoin rantamuuria reunustavaa kiveystä. Rakennusinventoinnin sivulla 44 todetaan: ”Erilaiset luonnonkivipinnat luonnehtivat Mustanlahden satamaympäristöä. Laitureiden pintoja on ladottu nupu- ja mukulakivistä, kun taas tukimuureissa on käytetty suuria graniittikvaadereita.”

S/s Kurun ja s/s Pohjolan kunnostettujen höyrykoneiden vitriinit voidaan saneerata, ja lisätä niihin kohdevalaistus, äänimaisema ja efektiivistä vesihöyryä. Näin koneet saadaan taas eloon ja kiinnostaviksi.

Yksi sataman säilytettävistä rakenteista on vuosisadan alkupuolelta säilynyt ristikkorakenteinen valaisinpylväs, jossa on valaistu kello. Valaistuksen saneeraus tulee toteuttaa ajan henkeä kunnioittaen. Rakenne voi olla itsenäinen, eikä sen tarvitse noudattaa alueen muita valaisinvalintoja.

Makasiinirakennuksen alkuperäistä käyttötarkoitusta ilmentävä ulkomuoto ja säilynyt arkkitehtuurityyli todistavat sataman vilkkaasta rahti- ja reitiliikenteestä höyrylaivakaudella 1900-luvun vaihteessa. Rakennus odottaa kunnostusta, jonka yhteydessä on hyvä toteuttaa rakennuksen julkisivuvalaistus, jolla nostetaan tyylikkää arkkitehtoniset muodot esiin.

Alueen materiaali-, kaluste- ja valaisinvalintojen tulee olla laadukkaita ja tukea tyyllisesti kokonaisuutta. Alueelle sopii **steampunk** henkeä mukailevat materiaalivalinnat ja rakenteiden sekä kalusteiden yksityiskohdat, jotka tukevat alueen historiaa ja omaleimaisuutta. Steampunk on 1800-luvun esteetiikkaa ja tieteellisteknologista kehitystä kunnioittava tyyli. Steampunkissa kuvataan usein vaihtoehto historian hengessä maailmaa, jossa sähkön sijaan teknologista huippua edustaakin höyryvoima.



Kuva 4 s/s Kurun höyrykone



Kuva 5 s/s Tarjanteen infopilari



Kuva 6 ristikkorakenteinen valaisinpylväs



Kuva 7 sataman mukulakivipintaa

3. Sidosryhmien haastattelut

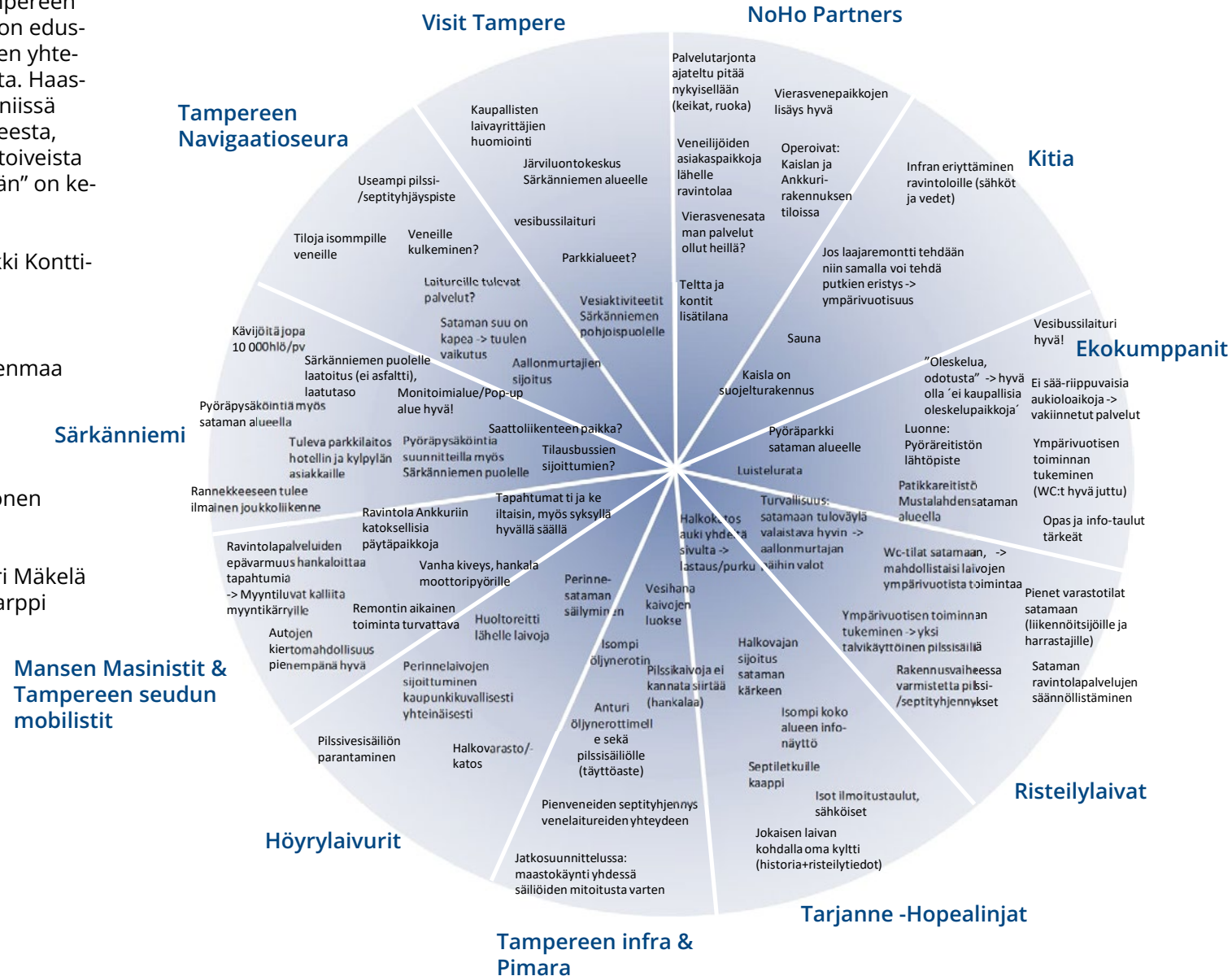
Mustalahden sataman sidosryhmähaastatteluihin koottiin alueella toimivat yrittäjät, tapahtumajärjestäjät, Tampereen matkailun edistäjät sekä sataman käyttäjien ja huollon edustajat. Haastattelut käytiin pääosin tapaamalla ryhmien yhteyshenkilöt. Osa haastatteluista tehtiin Teamsin kautta. Haastattelut pidettiin suunnitelmaluonnoksen äärellä, ja niissä keskusteltiin sidosryhmien alueen käytön nykytilanteesta, ongelmakohdista ja tulevaisuuden tavoitteista sekä toiveista uudistuvalla satamalle. Viereiseen "toiveiden kenttään" on kerätty haastatteluissa esiin nousseita pääkohtia.

Satamien esteettömyyteen liittyen haastateltiin Heikki Konttinen Eseko Finland Oy:stä.

SIDOSRYHMÄT:

Risteilylaivat: Nottbeck, Rosendahl, Intti / Antti Varhenmaa
 Ekokumppanit Oy / Olli Vakkala
 Perinnelaivat / Mikko Manka
 Kitia / Henri Lievonen, Jani Kiiskilä
 NoHo Partners Oyj / Tanja Virtanen
 Mansen Masinistit ry / Matti Hartikainen, Jukka Peltonen
 Pimara Oy / Antti Ukonjärvi
 Tampereen seudun mobilistit ry / Martti Piltz
 Särkänniemi Oy / Miikka Seppälä, Ville Aarresuo, Kari Mäkelä
 Tampereen navigaatioseura ry / Marko Leino, Esa Karppi
 Tampereen infra / Petri Kujala
 Tarjanne – Hopealinjat Oy / Jari Niemi
 Visit Tampere Oy / Jari Ahjonharju

Sidosryhmien "Toiveiden kenttä"



4. Toiminnot ja palvelut

4.1 Saapuminen alueelle

Mustalahden satamaan saavutaan pääosin julkisilla, pyöräillen, sähköpotkulaudoilla tai kävellen. Särkänniemen ratikkapysäkiltä on 700 metrin kävelymatka satamaan. Linja-autojen pysäkki on Paasikivenkadulla sataman kohdalla. Pyöräilijät saapuvat keskustan suunnasta Näsiäukeen kautta tai Paasikivenkadun kautta. Satamassa on pyöräpysäköintipaikkoja satama-alueen palveluiden käyttäjille. Kävelijät saapuvat keskustan suunnasta Näsiäukeen kautta, lounaasta ratikkapysäkiltä ja osa rantareittiä pitkin Mältinrannan suunnasta. Särkänniemen vierailijat tulevat pääosin kulkemaan Mustalahden sataman läpi keskusaukion ja monitoimiaukion kautta Särkänsilälle ja kohti Särkänniemen pääporttia.

Satama-alueelta löytyy 14 alueen toimijoille varattua autopysäköintipaikkaa ja kaksi LE-pysäköintipaikkaa. Pysäköintipaikkojen edustalla on tila saattopaikalle, niin takseille kuin yksityisillekin saattajille. Auto liikenne perustuu lähialueen pysäköintipaikkoihin sekä tulevaan Kunkun parkkiin. Vesiliikennettä saapuu niin vierasvenesatamaan, pienvenesatamaan sekä risteilyvenesatamaan. Tulevaisuudessa tavoitellaan myös vesibussiliikennettä.

4.2 Esteettömyys alueella

Satamassa on esteettömiä reittejä ja rakenteita, jotka mahdollistavat pyörätuolilla liikkuvien ja muiden liikuntarajoitteisten henkilöiden kulun. Historiallisten mukulakiveysten yhteyteen lisätään esteetön kulkuosuus ja katutiloihin ohjaavat raidat sekä laiturirakenteen yhteyteen suojarakenne, joka estää tahattoman rullaamisen veteen. Laituriratkaisut tulee suunnitella siten, että niihin on helppo nousta, ja niistä on helppo poistua mm. ramppien ja kaiteiden avulla. Suunnitelmaan on määritetty LE-venepaikkoja viisi kappaletta sekä vierailijoille kaksi LE-venepaikkaa. Satamapalveluihin kuuluvat esteettömät wc- ja suihkutilat sekä LE-pysäköintipaikkoja veneilijöitä varten. Valaistuksessa tulee huomoida esteettömyysvaatimukset mm. korko- ja kontrastieroissa, häikäisy pisteiden minimoimisessa sekä valaistuksen tasaisuudessa.



Kuva 8 Näkymä kaupunkiin Näsinneulasta



Kuva 9 Makasiinirakennuksessa toimivan Ravintola Kaislan terassi



Mustalahden satama YS havainnekuva itään

Havainnekuva 1 Näkymä pienvenesatamaan

4.3 Venesatama, risteilylaivet ja perinnelaivat

Nykyiset venelaiturit poistetaan Kortelahden pohjukasta ja Mustanlahdentörmälle rakennetaan uusi venesatama. Venesatamaan on suunniteltu neljä kappaletta kelluvia pistolaitureita ja yksi laituri on sijoitettu tulevan aallonmurtajan kylkeen. Pistolaitureiden leveys on 3,4 metriä ja sijaintien etäisyydet laiturin keskilinjasta keskilinjaan ovat noin 40 metriä. Laitureissa on 3-4 metriä leveitä venepaikkoja yhteensä 82 kappaletta ja kannelliset venepuomit ovat 6-8 metriä pitkiä. Laitureille tulee 12-metriset käyntisillat, jotka varustetaan kaitein ja portein. Käyntisillojen päätteisiin sijoitetaan pelastusvälinepylväät ja turvaportaat.

Mustanlahdentörmän rantaan sijoitetaan 23 kappaletta kolme metriä leveää venepaikkaa. Osa paikoista varataan vuokraveneille. Liikuntaesteisten venepaikkoja on viisi ja kaksi liikuntaesteisten vierasvenepaikkaa. Loput paikoista on vierasveneille, joista osa varustetaan sähkölatauspistein.

Huolto laitureille tapahtuu satama-alueelta huoltokärryin, joilla kuljetetaan tarvikkeet laituriapaikoille ja siitä edelleen veneisiin. Huoltokärryille sijoitetaan kaksi pysäkkipaikkaa: toinen satama-alueelle LE-pysäköintipaikkojen yhteyteen ja toinen puistoalueelle laitureiden yhteyteen.

Sataman rantamuurissa säilyy perinne- ja risteilylaivoille varattuja kulkikiinnityspaikkoja. Mitoituksessa on otettu huomioon nykyiset seitsemän alusta: höyrylaivat s/s Tarjanne, s/s Näsijärvi II ja s/s Viisuvesi, nykyaikaiset alukset m/s Rosendahl, m/s Nottbeck, m/s Intti ja m/s Jalo. Jokaisessa paikassa on omat pilssi- ja septityhjennyspisteet sekä sähkö- ja vesipisteet.

Särkänniemen puoleiseen rantamuriin vaarataan paikat isoille vierasaluksille ja tuleville liikennöitsijöille. Myös nämä paikat varustetaan pilssi- ja septityhjennyspistein. Särkänniemen puoleiselta rannalta poistetaan nykyinen polttoainejakelu ja rantamuriin sijoitetaan yhteyslaituri mm. tulevaa vesibussiliikennettä varten. Yh-

teyslaiturin viereen sijoitetaan toinen yleinen septi- ja pilssityhjennys ja toinen on sataman rantamuurin päädystä. Satama-alueelle on toivottu myös kanoottien rantautumiseen tarkoitettua paikkaa, joka voidaan sijoittaa mahdollisen pienveneiden vierasvenelaiturin yhteyteen Kortelahden pohjukan puolelle.

Itäpuolelle satama-aluetta sijoitetaan uusi huoltorakennus parantamaan satamapalveluita. Rakennuksen yhteydessä on myös liikentaesteisten tarpeet huomioiden mitoitettuja yleisiä, ympärivuotisia wc:t. Huoltorakennuksessa on sataman käyttöön tarkoitettu suihku ja jätehuone. Jätehuoneeseen on varattu tilat myös ravintolan tarpeisiin. Liikennöitsijöiden ja perinnelaivojen toimintaa varten rakennuksessa on varastotilat ja rakennuksen päädystä ilmoitustaulu.



Suunnitellun huoltorakennuksen pohjakuva

4.4 Monitoimiaukio, julkinen sisäpiha ja kulku Särkäsillalle

Nykyisin satama-alue on päällystetty pääosin asfaltilla ja mukalakeivyksellä. Alueen keskustassa sijaitsee suojeltu puinen makasiinirakennus ja puinen kahvilarakennus. Satama-alueen länsipuoli on materiaalien ja toimintojen osalta pääasiassa asfalttipintaista pysäköintialuetta ja kulkuväyliä. Alueen itäosa on suurelta osin historiallisen mukalakeivyyksen peittämä. Itäosan historialliset arvot ovat säilyneet paremmin johtuen mm. edelleen liikennöivistä perinnelajoista sekä historiallisista kivimateriaaleista. Alueen puusto on terijoenalavia, terveleppii- ja pilaritervaleppiä.

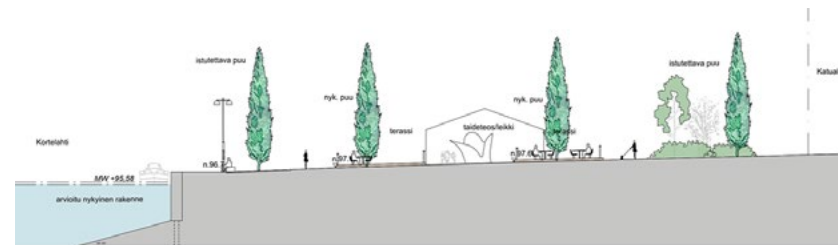
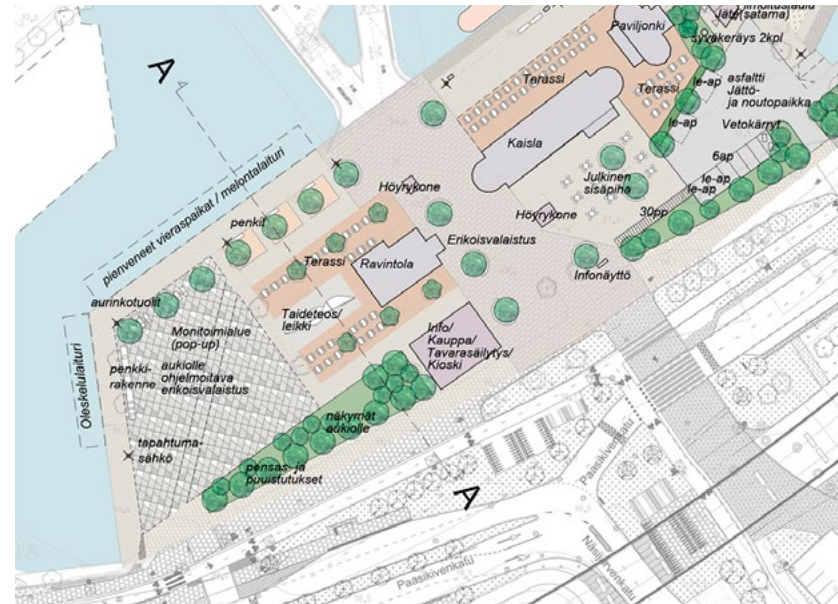
Suunnitelman tavoitteena on muodostaa vahva yhteys suunnitellun Särkäsillan, satama-alueen ja kaupungin välille sekä säilyttää tonttialueiden arvokas historiallinen ilme, nykyinen lauttaliikenne ja virkistysmahdollisuudet. Länsipuolelle luodaan vahva ja ainutlaatuinen tilakokonaisuus tukemaan uusia toimintoja ja tapahtumia muodostamalla uusi korkeatasoinen julkinen tila, jossa kävijät voivat nauttia ja viettää aikaa.

Pääkävely-yhteys Paasikivenkadulta ja Tampereen keskustasta sijoittuu keskeisesti satama-alueelle. Keskiosuudelle on esitetty uutta ympärivuotiseen käyttöön tarkoitettua info- ja kioskirakennusta, olemassa olevien ravintolarakennusten ruokailuterasseja sekä uutta julkista pihatilaa. Polkupyöräpysäköinti ja infonäyttö sijoittuvat tälle alueelle. Infonäytössä kerrotaan sataman ja lähialueen toiminnoista ja tapahtumista. Puihustukset, historialliset höyrykoneet ja erikoisvalaistus täydentävät alueen luonnetta.

Monitoimiaukion moderni luonne on vastakohta alueen itäiseen, historialliseen puoleen. Aukiolle tulee huomiota herättävä pintakuviointi, joka antaa aukiolle ainutlaatuisen luonteen ja näkyy tulevan hotellin kerroksiin sekä Paasikivenkadun suuntaan. Aukiolla on runsaasti tilaa järjestää tapahtumia ja erilaisia pop-upeja. Oleskelua ja seurustelua tukevat aukion reunalle sijoitettavat penkkiryhmät ja lepotuolit sekä mahdollinen oleskelulaituri. Terrassialueen yhteyteen voidaan sijoittaa uusi leikkittävä taideteos, joka vahvistaa monitoimiaukion ainutlaatuisuutta ja modernia luonnetta. Aukiotilan erikoisvalaistus lisää pimeän ajan elämyksellisyyttä. Suunnitelma lisää alueen ympärivuotista käyttöä ja monitoimiaukio voidaan hyödyntää talvikaudella esim.

luisteluratana tai jääveistospuistona.

Ravintolan ympärillä säilytetään olemassa olevat pilaritervalepät ja lisätään kasvillisuutta vahvistamaan modernia geometrista estetiikkaa. Puiden kapea muoto mahdollistaa selkeät näkymät satama-alueen läpi Särkäsillalle. Kohteen historiallinen itäpuoli säilytetään materiaaleiltaan nykyisen kaltaisena. Tärkeimpiä päivityksiä ovat uudet penkit, puut ja luonnonkivistä tehdyt esteettömät kulureitit, jotka yhteensovitetaan nykyisiin materiaaleihin sopiviksi.





Mustalahden satama YS havainnekuva itään jättö- ja noutopaikalta

Havainnekuva 2 Näkymä itään jättö- ja noutopaikalta

5. Sataman infra ja tekniikka

Nykyisin satamatekniset palvelut sisältävät mm. laivapaikkojen pilssi- ja septi-tyhjennyspisteet sekä sähkö- ja vesipisteet. Pumpputekniikassa ei nykyisellään ole täyttymisestä varoituksen antavaa tekniikkaa. Nykyisen tekniikan kunto tulee tarkistaa ja tehdä tarvittavat tarkemittaukset ennen jatkosuunnittelun aloittamista. Ravintolalla ja satamalla on yhteinen infratekniikka, jonka käyttö talviaikaan ei nykyisellään ole mahdollista.

Suunnitelma eriyttää ravintolan ja sataman infratoiminnot, jotta molemmat palvelut voivat toimia itsenäisinä. Satama-alueelle lisätään kaksi yhteiskäyttöistä septi- ja pilssipistettä, joissa on eristetyt putket. Parannus pidentää vuosittaista veneily- ja risteilykautta. Venelaitureiden osuudelle on huomioitu satamatekniikan lisäksi kameravalvonnan, valaistuksen ja älysataman vaatimat tarpeet.

Särkänniemen puolelta poistuu nykyinen polttoainejakelu, alueelle tulee yhteyslaituri, rantamuriin sijoitettavien laivapaikkojen satamatekniikka päivitetään ja lisätään toinen satama-alueen yhteiskäyttöisistä septi- ja pilssityhjennyspisteistä. Nämä toimenpiteet rajautuvat satama-altaaseen aivan sm-5 merkinnällä osoitetun kiinteän muinaisjäännöksen (hylky) viereen. Vaikka purettavat rakenteet sijaitsevat maalla, niiden purkaminen saattaa aiheuttaa kajoamis-/vahingoittumisriskiä pohjassa olevalle hyllylle, jonka rauhoitus on otettava tarkasti huomioon näitä suunnitelmia tehtäessä ja toteutettaessa. Purkamisen tavasta ja toteuttamisesta tulee esittää suunnitelma Pirkanmaan Maakuntamuseolle.

Nykyinen satamatekniikka poistetaan tulevan monitoimiaukion puolelta. Monitoimiaukiolle tarvitaan tulevaisuudessa tapahtumasähköpisteitä sekä erikoisvalaistuksen vaatima tekniikka. Uudet huolto- ja info/kioskirakennukset tulevat olemaan ympärivuotisessa käytössä.

5.1 Älysatama

Älysatama parantaa turvallisuutta, tehostaa sataman toimintaa sekä käytettävyyttä. Älykkäillä palveluilla tuotetaan alueelle informaatiota, kuten sääennusteet ja sataman toimintojen tiedotus, sähkö- ja vesipisteiden seuranta sekä hoidetaan aluevalvontaa. Älysatama voi tarjota online-varausjärjestelmiä ja mobiilisovelluksia, joiden avulla veneilijät voivat varata laituripaikan etukäteen tai käyttää sähkölatauspistettä. Järjestelmään kytketyt anturit voivat mitata vedenkorkeutta ja aallokkoa auttaen veneilijöitä tekemään turvallisia päätöksiä satamaan saapumisesta.

5.2 Valaistus

Nykyinen valaistus perustuu korkeaan pylväsvalaistukseen, jossa purkauslamppujen valo leviää laajasti valottaen myös toiminnallisen alueen ulkopuolisia alueita. Valaistusta uudistettaessa valon leviämistä vesialueelle tulee välttää mm. oikealla valaistuksen mitoituksella, tasolasilisen valaisinmallin käytöllä ja valaisinten optiikkavalinnoilla. Erityistä huomiota tulee kiinnittää valaistuksen muodostamiin vesipeileihin vastarannalta katsottaessa ja suunnittelussa tulee huomioida saapuminen järveltä satamaan.

Alueen pimeän ajan tavoitteena tulee olla toiminnallinen, tunnelmallinen ja turvallinen kaupunkikuva. Elämyksellisyyden lisääminen erikoisvalaistuksen keinoin tukee monitoimiaukion toimintatarkoitusta ja keskusosan luonnetta sekä johdattavuutta Särkän sillalle. Valollinen yhteys tulee yhteensovittaa sillan dynaamisen erikoisvalaistuksen kanssa.

Kohdevalaistuksella on hyvä nostaa esiin alueen historiallisia yksityiskohtia ja arkkitehtuuria. Vuosisadan alkupuolelta säilyneen ristikkorakenteisen valaisinpylvään valaistussaneeraus tulee toteuttaa ajan henkeä kunnioittaen itsenäisenä kokonaisuutena. Venesataman valaistus tulee yhteensovittaa älyratkaisujen, alueen sähkötarpeiden ja esteettömyyden tarpeiden kanssa. Satama-alue toimii hyvin esim. osallistavan valotaideteoksen sijoituspaikkana. Hyvin suunniteltu valaistus luo houkuttelevan ja tunnistettavan pimeän ajan tunnelman satama-alueelle.



Kuva 10. Nykyisten laivapaikkojen tekniikka

6. LÄHTEET JA KUVATIEDOT

Lähteet:

Särkänniemen alueen rakennusinventointi -Täydennysinventointi raportti, täydennetty 5.4.2018

Tampereen Mustalahti ja Kortelahti sekä Onkiniemen ja Särkänniemen ranta - Arkeologinen vedenalaisinventointi, projektinro F-15:2017, 13.10.2017

Kuvatiedot:

Kansi: Visit Tampere, Laura Vanzo, 2017, Mustalahti ja Särkänniemi

Kuvituskuva: Visit Tampere, Laura Vanzo, 2018, Mustalahti

Kuva 1. <https://kartat.tampere.fi/oskari/>

Kuva 2. Visit Tampere, Laura Vanzo, 2017, Mustalahti ja Särkänniemi

Kuva 3: Visit Tampere, Laura Vanzo, 2020, Mustalahti

Kuva 4: WSP, Rory Nichol, 2023, Mustalahti

Kuva 5: WSP, Rory Nichol, 2023, Mustalahti

kuva 6: WSP, Rory Nichol, 2023, Mustalahti

Kuva 7: WSP, Rory Nichol, 2023, Mustalahti

Kuva 8: Visit Tampere, Laura Vanzo, 2020, Mustalahti

Kuva 9: WSP, Heini Myllyoja, 2023, Mustalahti

Havainnekuva 1: WSP, Tuomas Vuorinen, 2024

Havainnekuva 2: WSP, Tuomas Vuorinen, 2024

Kuva 10: WSP, Heini Myllyoja, 2023, Mustalahti

7. LIITE

Yleissuunnitelma, asemapiirustus piir.no. 5/22586/1