

# ASEMAKAAVAEHDOTUKSEN ASETTAMINEN UUDELLEEN NÄHTÄVILLE, VT 12, RANTAVÄYLÄN TUNNELI, MAANALAINEN OSUUS, KAUPUNGINOSAT I, IV, VIII JA IX, MAANALAINEN ASEMAKAAVA, KAAVA NO 8156.

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 27. päivänä marraskuuta 2008 päivättyä, 4.6.2009 ja 7.12.2010 ja 17.5.2011 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 8156. Asian hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

## TIIVISTELMÄ

### Kaava-alueen sijainti ja luonne

Kaava on osa Rantaväylän VT 12 tunnelin asemakaavatyötä. Varsinainen maanalainen tunneliosuus tehdään kaavanumerolla 8156 ja länsipään eritasoliittymän edellyttämät asemakaavan muutokset kaavanumerolla 8305 ja itäpään 8306.

Kaava-alue sijaitsee Onkiniemenkadun länsipuolelta Soukanlahdenkadun itäpuolelle ulottuvalla 2,3 kilometriä pitkällä kallio-osuudella Tampereen ydinkeskustan pohjoispuolella. Tunnelilinjaus kulkee Armonkallion Kaarikadun, Tampellan esplanadin, Tammerkosen yläpadon, Näsipuiston, Tallipihan, Näsijärvenkadun, Sepänkadun rautatiesillan ja Onkiniemen linjalla. Kaava-alue käsittää vain maanalaista kaava-alueita.

### Kaavan tavoitteet

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Rantaväylän tunnelin maanalaisen osuuden rakentamisen osana Rantaväylän VT12 tiesuunnitelmakokonaisuutta elinympäristön laatua parantaen ja ympäristö- ja turvallisuusnäkökohdat huomioiden.

### Kaavaprosessin vaiheet

Aloitteen asemakaavan muuttamisesta on tehnyt Tampereen kaupunki / Kaupunkiympäristön kehittäminen / Maankäytönsuunnittelu. Alkuperäisen tunnelikaavan nro 8156 diaarinumero on KKA: 3555/2006, pvm.19.4.2006.

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto päätti kokouksessaan 24.4.2006, että Tampellan ranta- ja välialue, ns. Ranta-Tampella ja Kekkosentien (Rantaväylän tunneli välillä Naistenlahti-Santalahti) pitkä tunneli merkitään asemakaavoitusohjelmaan vuosien 2007 – 2008 kaavoituskohteiksi ja että kohteiden perustamista kaupungin strategisiksi hankkeiksi ryhdytään valmistelemaan.

Aluerajaus, osallistumis- ja arviointisuunnitelma, Ranta-Tampellan alueen alustavat kehittämisvaihtoehdot, niiden pohjalta laadittu YVA-selvitys ja Asemakaavan vaikutusarviointi olivat nähtävillä 28.9.-19.10.2006.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 15.8.2007, että Rantaväylän asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua jatketaan kaupungin keskustan liikenneosayleiskaavan mukaisesti siten, että

valtatie 12 toteutetaan niin sanotun pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti <http://193.111.93.11/ktweb/>

Vuonna 2008 alkoi tiesuunnitelman laadinta. Yhtäaikaisesti Tampereen kaupunki aloitti asemakaavojen tarkistamisen ja maanalaisen asemakaavan laadinnan.

Tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja alustavat luonnokset oli nähtävillä 28.3.- 18.4.2008 välisen ajan Palvelupiste Frenckellissä, os. Frenckellinaukio 2 B. Tunnelin suunnittelun ja asemakaavatyön aloittamisesta oli yleisötilaisuus 3.4.2008 Frenckellin palvelupisteessä.

Alustavat luonnokset asemakaavatarpeista ja korjattu osallistumis- ja arviointisuunnitelma olivat nähtävillä 28.11.- 31.12.2008.

Kaavahanke tuli vireille 19.4.2006 ja kaavahankkeen jakaminen kolmeksi asemakaavaksi 4.5.2009

Alustava esittely yhdyskuntalautakunnalle 5.6.2009.

Asemakaavan 8156 luonnos oli yhdessä tunnelin päiden eritasoliittymien asemakaavojen 8305 ja 8306 kanssa nähtävillä 05.06. - 14.08.2009. Samanaikaisesti niistä pyydettiin lausunnot. Nähtävilläoloaikana tulleet mielipiteet ja lausunnot vastineineen ja vaikutuksineen kaavaan on erillisenä liitteenä vastineluettelossa.

Yleisötilaisuus 11.6.2009 asemakaavaluonnoksista

Sekä tiesuunnitelman että asemakaavojen laadinta ja tarkistaminen keskeytettiin, kun Hämeenlinnan hallinto-oikeus katsoi Pirkanmaan ympäristökeskuksen vaatimuksen lakisääteisen ympäristövaikutusten arvioinnin (YVA) laatimisesta hankkeen toteuttamisen edellytykseksi.

YVA -ohjelma oli nähtävillä 15.10.- 18.11.2009.

1. Yleisötilaisuus 21.12.2009 YVA -ohjelmasta
2. Yleisötilaisuus 12.3.2009 YVA -selvityksestä

YVA -selostus oli nähtävillä 15.4. -14.6.2010

YVA-menettelyssä tarkasteltiin aiemmissa suunnitelmavaiheissa toteuttamiskelpoisimmaksi arvioidut kehittämisehdot. YVA-menettely päättyi Yhteysviranomaisen Pirkanmaan ELY-keskuksen lausuntoon YVA:sta 15.7.2010.

Yleisötilaisuus pidettiin 22.9.2010 ratkaisun yleissuunnitelmasta.

Väylän tiesuunnittelua, johon tunnelikin sisältyy, on jatkettu yleissuunnitelman valmistelulla ja tieläin mukainen Yleissuunnitelma oli nähtävillä 15.11.- 14.12.2010. Yleissuunnitelma on Liikennevirastossa hyväksyttävänä.

2.12.2010 Yleisötilaisuus asemakaavanvaiheesta ja asemakaavaluonnoksiin tulevista muutoksista.

Yleissuunnitelman ja esityksen jatkosuunnitteluun valittavasta kehittämisvaihtoehdosta hyväksyy Liikennevirasto. Jos päätös puoltaa pitkän tunnelivaihtoehdon valitsemista, täydennetään vuoden 2009 lopussa koottua tiesuunnitelman esikopiota tarpeellisilta osin ja asetetaan loppuun valmisteltu tiesuunnitelma hyväksyttäväksi. Tätä ennen Tampereen kaupunki saattaa loppuun sekä tunnelin maanalaisen asemakaavan 8156 laatimisen että itä- ja länsipään eritasoliittymien edellyttämien asemakaavamuutosten tarkistamisen (asemakaavakartat 8305 ja 8306).

Asemakaavaehdotus 8156 jätettiin Yhdyskuntalautakunnan kokouksessa 14.12.2010 pöydälle ja kokouksessa 28.12.2010 lautakunta hyväksyi ehdotuksen asetettavaksi nähtäville. Kaavaehdotus oli nähtävillä 30.12.2010-31.1.2011. Tänä aikana kaavaehdotuksesta jätettiin 8 muistutusta. Viranomaislausuntoja jätettiin kolme.

Muistutusten ja lausuntojen perusteella ja Rantaväylän tiesuunnitelman kehittymisen myötä asemakaavaehdotusta 8156 on tarkistettu seuraavasti:

- ilmanvaihtotunnelia varten ohjeellinen varaus
- kaavamääräyksiä tarkistettu
- tontti IX-954-3 merkitty maanpäällisten tonttien listaan, joiden alueella maanalainen asemakaava on voimassa.

Muistutusten, lausuntojen huomiot ja tiesuunnitelman eteneminen on tuonut asemakaavaan pienehköjä tarkistuksia ja uuden ilmanvaihtotunnelille osoitetun pohjoiseen suuntautuvan maanalaisen varauksen. Vaikka kyseinen ratkaisu on ollut tiesuunnittelussa esillä ja sen ilmanlaadun hallinnan kannalta merkittävä, ei se ole ollut aiemmin varauksena asemakaavassa. Tästä syystä on katsottu tarpeelliseksi asettaa asemakaavaehdotus uudelleen nähtäville.

#### Asemakaavan keskeinen sisältö

Asemakaava määrittelee maantien kalliotunnelin linjauksen likimääräisen sijainnin ja korkeusaseman siis sen millä kohtaa maan alla maanalainen asemakaava on voimassa. Maanpäälliseen kaavaan ei ole tarpeen tehdä muutoksia. Asemakaava määrittelee myös tunnelin toteuttamistapaa suhteessa maanpäälliseen rakentamiseen ja olosuhteisiin. Muutoksen tavoitteena on mahdollistaa Rantaväylän tunnelin maanalaisen osuuden rakentamisen. Asemakaavaluonnosta 8156 on lausuntojen, mielipiteiden, YVA-prosessin ja tiesuunnittelun perusteella muutettu lisäämällä elinympäristöön vaikuttavien ympäristötekijöiden muun muassa ilmanlaadun huomioimista tunneliratkaisujen toteuttamisessa ja seurannassa. Lisäksi on tunnelin keskelle merkitty varaus keskustaan suuntautuvalla Näsinkallioon sijoittuvalla liittymälle ja nyttemmin siis myös maanalaisen ilmanvaihtotunnelin varaus.

#### Asemakaavan toteuttaminen

Uuden maanalaisen yleisen maantien muodostaminen edellyttää asemakaavan hyväksymisen jälkeen tiesuunnitelman hyväksymistä ja tietoomitusta sekä maanvaihoista sopimista valtion ja Tampereen kaupungin välillä.

## 1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

### 1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee:

Maanalaisen asemakaavan maanalaisen liikenneväylän ja sen 15 metriä leveään suojavaikkeen alueen yläpuolelle sijoittuvat seuraavat tontit, joiden maanpäällisiä asemakaavoja ei muuteta:

I kaupunginosa (Finlaysonin alueen pohjoisosa)

korttelin 1 tontti 18

korttelin 3 tontti 2,5,7,8

korttelin 4 tontti 1 ja 23

korttelin 6 tontit 2,42,43 ja 44

korttelin 462 tontti 3

IV kaupunginosa (Amurin pohjoisosa)

korttelin 36 tontti 1

korttelin 38 tontit 10, 14 ja 15

korttelin 42 tontti 1

korttelin 46 tontti 1

korttelin 54 tontti 1

korttelin 58 tontti 1

korttelin 61 tontti 1

korttelin 64 tontti 1

VIII kaupunginosa (Onkiniemen eteläosa)

korttelin 800 tontit 30, 32, 33 ja 34

IX kaupunginosa (Armonkallion keskiosa)

korttelin 130 tontti 3

korttelin 133 tontit 5 ja 16

korttelin 134 tontit 18, 19, 20, 21 ja 22

korttelin 135 tontit 1 ja 2

korttelin 137 tontit 58, 59 ja 70

korttelin 138 tontit 2, 3, 4, 6, 30, 32 ja 44

korttelin 139 tontit 34, 35, 36 ja 37

korttelin 141 tontit 3, 4, 49 ja 51

korttelin 142 tontit 1, 2, 3 ja 73

IX kaupunginosa (Kanta-Tampellan keskiosa)

korttelin 961 tontti 2 ja 3

korttelin 962 tontti 1

korttelin 964 tontti 4

korttelin 965 tontti 1

korttelin 966 tontti 1

korttelin 953 tontit 2 ja 3

korttelin 954 tontti 2 ja 3

korttelin 955 tontti 4

korttelin 956 tontti 3

ja yleinen alue 109G Pellavantori

Asemakaavan muutoksella ja tonttijaolla muodostuu:  
Maanalaista kalliotunnelin maantiealuetta.

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön kehittäminen, maankäytönsuunnittelu, asemakaavasuunnittelu, projektiarkkitehti Jouko Seppänen.

Dno: Alkuperäisen tunnelikaavan nro 8156 diaarinumero on KKA: 3555/2006, pvm.19.4.2006.

Tilaaajan verkkonumero: 4012493.

Tuottajan verkkonumero: alkuperäinen 4010022.

Kaavahanke tuli vireille 19.4.2006 ja kaavahankkeen jakaminen kolmeksi asemakaavaksi 4.5.2009 maanalaisen asemakaavan edetessä alkuperäisellä numerolla.

## 1.2 Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijaitsee kaupunginosien I (Finlaysonin pohjoisosan ympäristö), IV (Amurin pohjoisosa), VIII (Onkiniemen eteläosa) ja IX (Kanta-Tampellan ja Armonkallion keskiosat) alueella 2,3 kilometrin pituisena maan alla tunnelin katon ollessa korttelialueiden alla 17-23 metrin syvyydessä ja lattian 25-32 metrin syvyydessä nykyisen maanpinnan alapuolella.

## 1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

Vt 12, Rantaväylän tunnelin maanalaisen asemakaavan laatiminen kalliotunneliosuudelle, kartta no 8156.

Aloitteen asemakaavan muuttamisesta on tehnyt Tampereen kaupunki / Kaupunkiympäristön kehittäminen / Maankäytönsuunnittelu. Alkuperäisen tunnelikaavan nro 8156 Diaarinumero on KKA: 3555/2006, pvm.19.4.2006. Terp verkkonro 4010022.

Rantaväylän tunnelihanke eritasoliittymiseen ja teknisine ratkaisuihin on Tampereen kaupungin ja Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen yhteishanke, jossa vetovastuu on Tampereen kaupungilla.

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto päätti kokouksessaan 24.4.2006, että Tampellan ranta- ja välialue, ns. Ranta-Tampella ja Kekkosentien (Rantaväylän tunneli välillä Naistenlahti-Santalahti) pitkä tunneli merkitään asemakaavoitusohjelmaan vuosien 2007 – 2008 kaavoituskohteiksi ja että kohteiden perustamista kaupungin strategisiksi hankkeiksi ryhdytään valmistelemaan.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 15.8.2007, että Rantaväylän asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua jatketaan kaupungin keskustan liikenneosayleiskaavan mukaisesti siten, että valtatie 12 toteutetaan niin sanotun pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti <http://193.111.93.11/ktweb/>

## 1.4 Luettelo asiakirjoista

Tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma 5.6.2009  
Asemakaavakartta 27.11.2008, tark. 4.6.2009 ja 7.12.2010 ja  
17.5.2011

Maanpäälliset asemakaavat  
Asemakaavan selostus  
Asemakaavan selostuksen liitelomake  
Vastineluettelo  
Muistutusvastineluettelo  
Lausuntovastineluettelo

#### 1.5 Luettelo liiteasiakirjoista

Selostukseen liittyen on laadittu kaavoittajan toimesta seuraavat liiteasiakirjat:

- ote Pirkanmaan 1. maakuntakaavasta
- ote Tampereen Keskustan osayleiskaava 1995
- ote Tampereen Keskustan liikenneosayleiskaavasta 2005
- ote Santalahden osayleiskaavasta 22.2.2006
- Tiesuunnitelma
- Tiesuunnitelman pituusleikkaus
- Tiesuunnitelman poikkileikkaus
- Ranta-Tampellan asemakaavaehdotus 8333

#### 1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Tampere Ranta-Tampella: osa 1 Kaavoituksen edellytykset, YVA-selvitys ja osa 2 asemakaavan vaikutusarviointi 21.6.2000, Tampereen kaupunki, Tampere 2000

Kekkosentien tunnelin asemakaava-alueen kasvistoselvitys, Huhtikuu 2009, Tampereen kaupunki, Kari Korte

Tiesuunnitelmat - Tiesuunnitteluun liittyviä julkaisuja:

Paasikiventien yleissuunnitelma välillä Santalahti-Näsin silta, Tampereen kaupunki, Tampereen Viatek Oy, Tampere 1990

Tampereen Rantaväylän (vt 12 ja kt 65) kehittämisselvitys, Tampereen kaupunki, Tiehallinto Hämeen tiepiiri, Ylöjärven kaupunki, Insinööritoimisto A-tie Oy, Tampere 2004

Rantaväylän tunneli, esisuunnitelma, Tampereen kaupunki, Tiehallinto Hämeen tiepiiri, Insinööritoimisto A-tie Oy, 2004

Valtatie12 Rantaväylän tunneli, tiesuunnitelma, luonnos 15.12.2009, Tiehallinto, Tampereen kaupunki, Sito Oy ja Pöyry Oyj, Tampere 2009

24.11.2008 SITO Oy  
Vt 12 Rantaväylän tunnelin tiesuunnitelman meluselvitys,

Tampereen kaupunki, Tiehallinto, Sito Oy, 2009

Rakentamisaikaiset haitat:

Kiviaineksen läjitys Näsijärveen 6.3.2009, Pöyry Environment oy  
Kalliorakentaminen, Jannis Mikkola Sito Oy 31.3.2009

Tampereen Rantaväylän tunneli, Kallioperän rakennettavuusselvitys,  
26.6.2009, Tampereen kaupunki, Tiehallinto Hämeen tiepiiri, Sito Oy  
ja Pöyry Infra Oy, Espoo 2009

Pohjavesitarkastelu, Pohjaveden tarkkailuohjelma 26.2.2009, Pöyry  
Environment oy

YVA-prosessi:

Tampereen Rantaväylä (valtatie 12) välillä Santalahti-Naistenlahti,  
ympäristövaikutusten arviointimenettely, Ympäristövaikutusten  
arviointiselostus ja täydennysmuistio (15.7.2010), Tampereen  
kaupunki, Pirkanmaan ELY-keskus, Sito Oy ja Pöyry Oyj, 2010

Ympäristökeskuksen edellyttämiä 11.9.2008:

Ilmanlaatutarkastelu Päästöjen leviämistarkastelu Typpidioksidit  
30.10.2008 Pöyry Infra -> Tampereen Rantaväylän tunnelin  
ilmastointivaihtoehtojen vaikutukset alueen typpidioksidipitoisuuksiin,  
Tampereen kaupunki, Tiehallinto Hämeen tiepiiri, Ilmatieteenlaitos,  
Pöyry Infra Oy, Helsinki, 30.10.2008

Ilmatieteenlaitos, Ilmanlaatuvaikutusten arviointi:

26.3. 2009 -> Tampereen tunnelihankkeen ilmanlaatuvaikutusten  
arviointi, ppt-esitys

Pienhiukkasselvitys 10.2.2009 Ilmatieteen laitos

9.4.2009 Tampereen Rantaväylän tunnelin vaikutus alueen  
pienhiukkaspitoisuuksiin

20.5.2009 -> Vt12 – Rantaväylän tunneli, Tampere, tiesuunnitelma,  
Yhteenveto ilmanlaatuselvityksistä 20.5.2009, Tampereen kaupunki,  
Tiehallinto Hämeen tiepiiri, Ilmatieteenlaitos, Pöyry Infra Oy, 2009

Patoturvallisuus:

Tammerkosken padon korjataan ennen tunnelin louhimista. ->

Tammerkosken patojen vahingonvaaraselvitys, PR Vesisuunnittelu  
Oy, 15.3.2007

Lausunto Tampereen Rantaväylän (vt12) välillä Santalahti-  
Naistenlahti-hankkeen ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta,  
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Ympäristö ja  
luonnonvarat vastuualue 2010.

Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti-Naistenlahti,  
Yleissuunnitelma, Tampereen kaupunki, Pirkanmaan ELY-keskus,  
Sito Oy ja Pöyry Oyj, 2010

Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti-Naistenlahti,  
Tiesuunnitelman esikopio 31.3.2011 Sito Oy ja Pöyry Oyj.

Ilmanlaatuselvitys 6.5.2011, Ilmatieteenlaitos, Pöyry, SITO.

Asemakaavehdotusta 8156 koskevat:  
Muistutukset  
Lausunnot

### 3 LÄHTÖKOHDAT

#### 3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

##### 3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Kaava-alue sijaitsee Tampereen Näsijärven rannan tuntumassa. Nykyisellään Paasikiven-Kekkosentien osuus sijaitsee ahtaassa rautatien ja rannan välisessä uomassa ja on Rantaväylän ruuhkaisinta osuutta. Liikennemäärien lisääntyessä 1960-luvulla suunniteltiin aikaisemmin keskustan ja Pispalan eteläpuolelle suunniteltu valtakunnallisesti merkittävä seudullinen pääväylä 1970-luvun alussa nykyisen Rantaväylän kohdalle. Liikennemäärät, liikennekuormitus, melu- ja ilman epäpuhtaudet ovat jatkuvasti lisääntyneet ja edelleen kasvussa. Väylän estevaikutus kaupungin keskustan ja Näsijärven rannan välissä on jatkuvasti vaikeutunut ja vähentänyt keskustatoimintojen kehittämismahdollisuuksia Näsijärven suuntaan. Kalliotunneliosuus sijoittuu Näsijärven etelärannan Tahmelasta, Pyynekiltä Aitolahteen ulottuvalle kalliojaksolle, joka on padonnut Näsijärven altaan eteläreunastaan niin, että matalimmasta kalliokohdasta Mältinrannassa on muodostunut Tammerkosken suuaukko ja Tampereen merkittävin tunnusmerkki. Tämän kalliojakson tunnettuja kallio-osuuksia ovat: Onkiniemen kallio, Näsinkallio, Herrainmäki, Pumpulinmäki ja Armonkallio. Tunneliväylän ja sen suojavyöhykkeen yläpuolella on 65 pääasiassa asuinkerrostalojen tonttia ja osia katualueista mm. Soukanlahdenkatu, Kaarikatu, Tampellan esplanadi, Näsijärvenkatu ja Onkiniemenkatu.

##### 3.1.2 Luonnonympäristö

Kaava-alueella on vähän luonnontilaista ympäristöä. Alueen puusto on pääasiassa puistoistutuksia ja kerrostalotonttien pihapuustoa sekä katupuustoa. Kaava-alueelle ei sijoitu selvitysaineiston ja Tampereen kaupungin paikkatietojärjestelmän perusteella merkittäviä luontoarvoja, joten kaava-alueen luontoarvot eivät aseta rajoitteita rakentamiselle, joka ei ulotu kaava-alueen kohdalla maanpinnalle.

Maaperä on kalliota, jonka päällä on voimakkaasti muokattuja maalajeja.

##### 3.1.3 Rakennettu ympäristö

Varsinaisen tunnelin yläpuolella on tällä hetkellä 39 kivirakenteista asuinkerrostaloa, joiden kerrosluvut vaihtelevat 3-12 kerrokseen ja 6 1-2 kerroksista puutaloa. Rakennuskanta on pääosin 1960-luvun jälkeen rakennettua. Finlaysonin tallipihan alueella viisi ja Armonkallion Kaarikadun ja Soukanlahdenkadun kulmassa niin ikään kaksi on 1800-luvun lopussa rakennettua 1-2-kerroksista puutaloa. Tampellan alueella tunnelin yläpuolelle sijoittuu yksi melko uusi 6-kerroksinen liike- ja toimistotalo ja maanalaisia pysäköintitiloja. Rakennettuun ympäristöön liittyy kulttuuriympäristöarvoja mm.



Tammerkosken kansallismaisemaa. Merkittävin rakennettu kohde tunnelin päällä on Tammerkosken patorakenteet. Niiden korjaussuunnitelmat ovat valmistuneet keväällä 2009 ja ne tullaan perusteellisesti korjaamaan ennen tunnelin rakentamista.

#### 3.1.4 Maanomistus

Kaava-alueen maanpäällisen osan katualueet ja puistoalueet sekä tallipihan ja tontin VIII-800-30 maa-alueen omistaa Tampereen kaupunki. Muut tontit ovat yksityisten asunto- tai kiinteistöosakeyhtiöiden omistuksessa.

#### 3.1.5 Luonnonsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Tampereen kaupungin paikkatietojärjestelmän ja tehtyjen selvitysten mukaan kaava-alueella ei ole luonnonsuojelullisia arvoja. Maanalaisen asemakaavan voimassaoloalueelle ei ole odotettavissa elinympäristöön vaikuttavia ympäristöhäiriöitä. Maanalainen alue on voimakkaan liikenteen aiheuttaman melun ja ilmanlaatuvoimituksen aluetta. Maantiealueella eivät ohje- tai raja-arvot ole voimassa. Tunnelirakentamisella voi olla vaikutuksia pohjavesiolosuhteisiin. Tätä varten on ohjelmoitu seuranta.

Suunnittelualueen tuntumasta on tehty havaintoja maamme yleisimmistä lepakkolajista, pohjanlepakosta. Vesisiipasta on vanhempia havaintotietoja Naistenlahden alueelta. Talvella 2010 tehdyn maastokäynnin perusteella hankealueella ei ole edellä esitettyjen lisäksi kohteita, jotka voisivat olla erityisen merkittäviä lepakoille. Suunniteltujen väyläratkaisujen alueet ovat pääasiassa avointa ympäristöä, jossa on yksittäisiä istutettuja puita tai puuryhmiä. Erityisiä lepakkojen suosimia laajempia puustoisia ympäristöjä ei ole.

Rantaväylän asemakaavoituksen pohjatyönä on tehty Kekkosen tien tunnelin asemakaava-alueen kasvistoselvitys (04/2009). Selvityksen mukaan tutkimusalue ei ole kasvilajistoltaan erityisen merkittävä. Alue on ollut jo kauan ihmisen vaikutuspiirissä, eikä luonnontilaista luontoa enää löydy. Alueella on kuitenkin runsaasti kasvillisuutta, joka koostuu osittain alkuperäisistä ja osittain ihmisen vaikutuksesta alueelle siirtyneistä kasvilajeista. Huomionarvoisimpia Naistenlahdessa, Santalahdessa ja Näsinkalliolla havaittuja kasvilajeja ovat litulaukka, kyläkellukka, ratakrassi, keltaängelmä ja vuorijalava. Edellä mainituista vuorijalavalla ja kyläkellukalla on jonkin verran luonnonsuojelullista arvoa. Muut mainitut lajit ovat tyypillisiä rata- ja joutomaa-alueilla esiintyviä lajeja, joita tavataan myös muualla Tampereen alueella. Santalahden alueelta on löydetty lisäksi mm. volganpernaruohton ja ketokäenmintun ainoat Tampereella todetut kasvupaikat. Lisäksi on havaittu ketokaunokin toinen Tampereella oleva esiintymä. Vuorijalava on luontaisilla kasvupaikoillaan rauhoitettu ja luokiteltu vaarantuneeksi lajiksi. Tampere ei kuulu vuorijalavan luontaiseen kasvuympäristöön, mutta laji on löytänyt otollisen kasvuympäristön Naistenlahden ja Santalahden ratapenkoilta. Esiintymää ei voi pitää sen luonnonsuojelullisen statuksen osoittamassa arvossa. Vuorijalavaa esiintyy myös istutettuna Näsinkalliolla. Kyläkellukka on määritelty alueellisesti uhanalaiseksi lajiksi, mutta vain Tampereen pohjoisella osa-alueella. Laji saattaa olla luontaista alkuperää, mutta siirtynyt ihmisen mukana tahattomasti nykyiselle paikalleen.

## 3.2 Suunnittelutilanne

### 3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

#### 3.2.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Kaava-alueen keskeinen ominaisuus on valtakunnallisesti merkittävä liikenneväylä VT-12, jonka osa Paasikiven- ja Kekkosentie on. Kaava-alueella tulee ottaa huomioon seuraavat valtioneuvoston vuonna 2000 päättämät Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet: toimiva aluerakenne, eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu, toimivat yhteysverkot ja energiahuolto.

#### 3.2.1.2 Maakuntakaava

Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotuksessa, jonka valtioneuvosto on vahvistanut 29.3.2007, Rantaväylä Paasikiven – Kekkosentien osalta on osoitettu sellaiseksi maakunnan yhdyskuntarakenteen kannalta merkittäväksi yhtenäiseksi tieosaksi, jonka kunto, liikennetarve tai ympäröivä maankäyttö edellyttää tien rakentamista moottoritieksi.

#### Suunnittelumääräys:

Tien parantamisessa on otettava huomioon tien liikenteellinen merkittävyys, maankäyttö ja ympäristö.

Maakuntakaavan selostuksessa todetaan: ”Maakuntakaavassa Tampereen rantaväylä on esitetty merkittävästi parannettavana tieyhteytenä eikä kaavakartassa ole esitetty edellä mainitun kehittämisselvityksen vaihtoehtoja. Maakuntakaava mahdollistaa kumman tahansa ratkaisun toteuttamisen ( pitkä tunneli tai Onkiniementunneli ja Ranta-Tampellassa pintaratkaisu). Maankäytöllisistä syistä liitto pitää pitkän tunnelin sisältämää päävaihtoehtoa parempana ratkaisuna.”

#### 3.2.1.3 Yleiskaava

Tampereen kantakaupungin yleiskaava

Yleiskaava on vahvistettu 12.12.2000. Yleiskaava ei koske kaupungin keskustaa, jolle on laadittu osayleiskaava.

Tampereen keskustan osayleiskaava 1995.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Tampereen keskustan osayleiskaava 1995:n 4.1.1995.

Tunnelin toteuttaminen ei edellytä muutoksia tunnelin maanpäälliseen maankäyttöön. Naistenlahden liittymän alue on lähes kokonaan liikenne- (L), rautatieliikenne- (LR) ja katualuetta sekä vähäiseltä osalta Tunturikadun pohjoispuolen lähivirkistysaluetta (VL).

Santalahden liittymän alue on lähes kokonaan liikennealuetta, koska keskustan osayleiskaavassa on huomioitu Onkiniemen tunneliksi nimetty hanke kaavavarauksella. Vähäiseltä osin tunneli eritasoliittymineen on yksityisten palvelujen ja hallinnon aluetta (PK). Tunnelilinjauksen pohjoispuolelle varattu leveä suojaviheralue on poistunut vuonna 2001 vahvistuneen asuinkerrostalokaavan 7494 toteutumisen myötä.

Keskustan liikenneosayleiskaava

Kaupunginvaltuusto hyväksyi Keskustan liikenneosayleiskaavan oikeusvaikutteisena 18.1.2006. Lainvoimaiseksi osayleiskaava tuli 2.3.2006 julkaistulla kuulutuksella.

Keskustan liikenneosayleiskaavan yleistavoitteita ovat mm.:

- Keskustan liiketoiminnan tukeminen
- Keskustan vetovoiman kehittäminen ja pyrkimys käytön helppouteen
- Keskustan viihtyvyyden ja turvallisuuden parantaminen
- Varautuminen kaupunkiseudun väestön kasvuun
- Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen

Keskustan liikenneosayleiskaavan suunnittelutavoitteet ovat:

- Keskustapalvelujen saavutettavuuden parantaminen katuverkkoa jäsentämällä ja edistämällä ohittavan liikenteen suuntautumista keskustaa sivuaville pääväylille.
- Keskustan jalankulutilaa lisätään ja jalankulkuympäristön kaupunkikuvaa ja liikenneturvallisuutta parannetaan.
- Määritellään keskusta-alueen pysäköintiperiaatteet.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan.
- Keskustan pyöräily-yhteyksiä parannetaan.
- Huoltoliikenne otetaan huomioon erityisesti kevyen liikenteen alueilla.
- Luodaan korkealuokkaista katutilaa.
- Uudistuvat alueet kytketään toimivasti keskustan liikenneverkkoon: mm. Ratina, Ranta-Tampella ja Ratapihankadun varsi.

Keskustan liikenneosayleiskaavan keskeisimpiä pääverkkomuutoksia on Paasikiven-Kekkosentien toimivuuden parantaminen Rantaväylän tunnelilla, ns. Tampellan pitkällä tunnelilla. Rantaväylä on kaupunkiseudun sisääntuloväylä niin idästä kuin lännestäkin. Se on myös osa valtakunnallista päätieverkkoa. Tarve väylän kehittämiselle lähtee sen ruuhkautumisongelmista ja häiriöherkkyydestä erityisesti työmatkaliikenteen huipputunteina.

Keskustan liikenneosayleiskaavan esittämä ratkaisu Paasikiven- ja Kekkosentien tulevasta linjauksesta on pitkätunneli. Keskustan monipuoliseksi saavuttamiseksi kuuluu valittuun liikenneratkaisuun myös Ratapihankatu, jota kautta tunnelin itäinen suuaukko on helposti saavutettavissa.

#### 3.2.1.4 Muut aluetta koskevat suunnitelmat

Paasikiventien yleissuunnitelma välillä Santalahti – Näsinsilta 1990 (Tampereen kaupunki), Vuonna 1990 valmistuneessa yleissuunnitelmassa Paasikiventien liikenteellisten ongelmien ratkaisuksi esitettiin nk. Onkiniemen lyhyttä tunnelia ja eritasoliittymää Mustalahden satama-alueelle.

Tampereen Rantaväylän (vt 12 ja kt 65), kehittämisselvitys 2004 (Hämeen tiepiiri...), Rantaväylän pitkä tunneli Santalahdesta Naistenlahteen sisältyy Tampereen Rantaväylän kehittämisselvitykseen 2004. Selvityksessä valittiin Rantaväylän kehittämismalliksi ns. kaupunkiväylä eli mahdollisimman katumainen ratkaisu, jossa on sekä liikennevalo- että eritasoliittymiä. Selvityksessä todetaan, että Rantaväylä on tärkeä Tampereen seudun liikenneverkon osa. Sen kehittäminen kaupunkiväylänä

läntisen kehämoottoritien parina edesauttaa monin tavoin koko kaupunkiseudun kehitystä.

Rantaväylän tunnelin, esisuunnitelma 2004 (Tampereen kaupunki...) Kehittämisselvityksen rinnalla laadittiin esisuunnitelma Santalahden ja Naistenlahden välisestä tunnelista. Esisuunnitelman tarkoituksena oli varmistaa tunnelin tekninen toteuttamiskelpoisuus.

Esisuunnitelman perusteella Paasikiventien läntinen osuus Santalahden eritasoliittymään asti suunnitellaan levennettäväksi 3+3-kaistaiseksi. Tunnelissa ajokaistoja on 2+2, mutta turvallisuuden ja häiriötilanteiden varalta tunneli rakennetaan 3+3-kaistaiseksi. Kummallekin ajosuunnalle rakennetaan rakenne- ja turvallisuussyistä oma tunneliputkensa. Erityistä huomiota tunnelin suunnittelussa kiinnitetään sen liikenneturvallisuuteen. Tammerkosken ylittävä Näsinsilta jää ajoneuvoliikenteen käyttöön kokoojakatuluonteisena yhteytenä.

Tunnelin päihin esisuunnitelmassa esitettiin eritasoliittymät Santalahden ja Naistenlahden kohdalle. Santalahden eritasoliittymää koskeva asemakaava nro 7494 on vahvistettu 13.9.2001. Lännestä tultaessa liikenne ohjataan keskustaan Santalahden eritasoliittymästä Sepänkadun ja Mustalahdenkadun kautta. Idästä lähestyttäessä Kekkosen tieltä pääsee nykyistä sujuvammin keskustaan uuden Naistenlahden eritasoliittymän ja Ratapihankadun kautta. Tätä reittiä tulee todennäköisesti käyttämään osittain myös lännestä keskustan itäosiin suuntautuva liikenne.

Vt 12, Rantaväylän tunneli, Tampere, tiesuunnitelman esikopio joulukuu 2009 (Hämeen tiepiiri ja Tampereen kaupunki), Tunnelin esisuunnitelmassa määritetyt ratkaisut tarkennettiin vuosina 2008–2009 maantielain mukaisen tiesuunnitelman laatimisen yhteydessä. Tiesuunnitelmassa tunnelin päihin suunniteltiin ilmanvaihdon piiput konehuoneineen sekä muutettiin jonkin verran tunnelin tasausta ja linjausta erityisesti Tammerkosken itäpuolisella osuudella. Eritasoliittymien suunnitelmia täydennettiin esisuunnitelmasta puuttuneilla katuyhteyksillä. YVA-menettelyn käynnistyttyä tiesuunnitelman laatiminen keskeytettiin loppuvuodesta 2009 ja siihen mennessä laadittu tiesuunnitelma-aineisto koottiin esikopiosarjaksi.

Tampereen Rantaväylä (valtatie 12) välillä Santalahti – Naistenlahti – ympäristövaikutusten arviointimenettely 2010 (Tampereen kaupunki ja Pirkanmaan ELY-keskus), Hämeenlinnan hallinto-oikeuden 29.6.2009 päivätyn päätöksen mukaisesti hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettely (YVA) aloitettiin loppukesästä 2009. Arviointimenettely päättyi heinäkuussa 2010 yhteysviranomaisen lausuntoon ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta. YVA-menettelyssä tarkasteltiin neljää vaihtoehtoa: tien säilymistä nykyisellään, tien kevyttä parantamista tasossa, Onkiniemen tunnelia ja liittymien korvaamista eritasoliittymillä sekä tunnelia Santalahdesta Naistenlahteen. YVA-menettelyssä korostuivat erityisesti pitkän tunnelivaihtoehdon rakentamisen aikaiset vaikutukset, Tammerkosken patoturvallisuus ja alueellinen eriarvoistuminen tunnelin suuaukoilla.

Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti–Naistenlahti,

yleissuunnitelma 2010 (Tampereen kaupunki ja Pirkanmaan ELY-keskus) YVA-menettelyn jälkeen on laadittu maantielain mukainen yleissuunnitelma, jossa Rantaväylän kehittämiskäytökseen valittiin pitkä tunneli Santalahden ja Naistenlahden välille.

Yleissuunnitelmassa on esitetty varaus tunnelin keskelle, joka mahdollistaa myöhemmässä vaiheessa toteutettavan liittymän rakentamisen liikenteen jo ollessa tunnelissa. Varaukseen liittyy Santalahden eritasoliittymän vaihtoehtoisia toteuttamistapoja.

Ranta-Tampellan asemakaavoitus: Tunnelin rakentaminen liittyy tietyiltä osin Ranta-Tampellan asemakaavoitukseen. Ranta-Tampellan yleissuunnitelman 8300 Suunnittelujaosto hyväksyi asemakaavoituksen pohjaksi 29.11.2010. Ranta-Tampellan yleissuunnitelmaratkaisu perustuu maanalaisen asemakaavan 8156 ja liittymäkaavojen 8305 ja 8306 ratkaisuihin. Asemakaavaehdotus nro 8333 oli nähtävillä 17.02.-21.03.2011 ja siitä jätettiin 6 muistutusta.

#### 3.2.1.5 Asemakaava

Tämän maanalaisen asemakaavan kaava-alueella varsinaisen kalliotunnelin päällä olevia asemakaavoja ei muuteta, joten näiden osalta asemakaavat pysyvät nykyisellään. Muutostarvetta ei synny, koska maanalaisella osalla ei tunnelista tule yhteyksiä tai rakenteita maan pinnalle.

#### 3.2.1.6 Rakennusjärjestys

Tampereen kaupungin rakennusjärjestyksen on kaupunginvaltuusto hyväksynyt 6.9.2000.

#### 3.2.1.7 Tonttijako

Maanalainen asemakaava ei vaikuta maanpäällisiin kiinteistömuodostuksiin eikä näin ollen edellytä muutoksia tonttijakoihin.

#### 3.2.1.8 Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin kaupunkimittauksen laatima ja se on tarkistettu v. 2010.

#### 3.2.1.9 Rakennuskiellot

Kaava-alueella ei ole rakennuskieltoa. Koska kaava-alueella maanalainen asemakaava on vireillä, tarkoittaa se kuitenkin maanpäällisen rakentamisen seurantaa ja mahdollista kieltämistä, jos rakentamisen on tarkoitus ulottua maanalaisen asemakaavan syvyyteen muodostaen riskin suunnitellun tunnelin rakenteille.

## 4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

### 4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

VT-12, Rantaväylän tunnelin on keskeinen osa keskustan liikenneosayleiskaavaa. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Keskustan liikenneosayleiskaavan oikeusvaikutteisena 18.1.2006.

Lainvoimaiseksi osayleiskaava tuli 2.3.2006 julkaistulla kuulutuksella.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 15.8.2007, että Rantaväylän asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua jatketaan kaupungin keskustan liikenneosayleiskaavan mukaisesti siten, että valtatie 12 toteutetaan niin sanotun pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti <http://193.111.93.11/ktweb/>. Tunnelin toteuttaminen edellyttää maanalaisen asemakaavan laatimista.

Maantielainmukainen yleissuunnitelma Rantaväylän kehittämiskäytösistä on asetettu nähtäville 15.11.2010 – 14.12.2010 väliseksi ajaksi. Yleissuunnitelma sisältää ehdotuksen jatkosuunnitteluun valittavasta kehittämissuunnitelmasta. Yleissuunnitelman ja ehdotuksen hyväksymisestä päättää Liikennevirasto. Päätös yleissuunnitelman hyväksymisestä tehdään kesällä 2011. Jos suunnittelua päädytään jatkamaan ehdotuksen mukaisesti ja jatkosuunnitteluun valitaan edelleen pitkä tunneli-vaihtoehto, on tarpeenmukaista edelleen jatkaa tiesuunnitelman sekä asemakaavojen laatimista ja tarkistamista ratkaisun mukaisesti.

#### 4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Aloitteen asemakaavan muuttamisesta on tehnyt Tampereen kaupunki / Kaupunkiympäristön kehittäminen / Maankäytönsuunnittelu.  
Alkuperäisen tunnelikaavan nro 8156 diaarinumero on KKA: 3555/2006, pvm.19.4.2006.

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto päätti kokouksessaan 24.4.2006, että Tampellan ranta- ja välialue, ns. Ranta-Tampella ja Kekkosentien (Rantaväylän tunneli välillä Naistenlahti-Santalahti) pitkä tunneli merkitään asemakaavoitusohjelmaan vuosien 2007 – 2008 kaavoituskohteiksi ja että kohteiden perustamista kaupungin strategisiksi hankkeiksi ryhdytään valmistelemaan.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 15.8.2007, että Rantaväylän asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua jatketaan kaupungin keskustan liikenneosayleiskaavan mukaisesti siten, että valtatie 12 toteutetaan niin sanotun pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti <http://193.111.93.11/ktweb/>

Aluerajaus, osallistumis- ja arviointisuunnitelma, Ranta-Tampellan alueen alustavat kehittämissuunnitelmat, niiden pohjalta laadittu YVA-selvitys ja Asemakaavan vaikutusarviointi olivat nähtävillä 28.9.-19.10.2006

Tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 28.3.-18.4.2008 välisen ajan Palvelupiste Frenckellissä, os. Frenckellin aukio 2 B. Tunnelin suunnittelun ja asemakaavatyön aloittamisesta oli yleisötilaisuus 3.4.2008 Frenckellin palvelupisteessä.

23.8.2007 Pirkanmaan ympäristökeskus teki päätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) soveltamisesta Rantaväylä-hankkeeseen. Tampereen kaupunki valitti päätöksestä Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen, joka hylkäsi valituksen 30.6.2009. Tampereen kaupunginhallitus päätti 27.7.2009, ettei Hämeenlinnan

hallinto-oikeuden päätökseen haeta muutosta. YVA-menettely pantiin vireille 13.10.2009 ja se päättyi yhteysviranomaisen lausuntoon 15.7.2010.

Maantielainmukainen yleissuunnitelma Rantaväylän kehittämiskäytösistä on asetettu nähtäville 15.11.2010 – 14.12.2010 väliseksi ajaksi. Päätös yleissuunnitelman hyväksymisestä tehdään kesällä 2011. Yleissuunnitelma sisältää ehdotuksen jatkosuunnitteluun valittavasta kehittämiskäytösistä. Yleissuunnitelman ja ehdotuksen hyväksymisestä päättää Liikennevirasto. Jos suunnittelua päädytään jatkamaan ehdotuksen mukaisesti ja jatkosuunnitteluun valitaan pitkä tunneli-vaihtoehto, jatketaan edelleen tiesuunnitelman sekä asemakaavojen laatimista ja tarkistetaan ratkaisun mukaisesti.

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto päätti kokouksessaan 4.10.2010, että jos tunneli rakennetaan, suunnittelujaosto kannattaa keskustan liittyä varautumista kaavoituksessa.

### 4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

#### 4.3.1 Osalliset

Hankkeen osallisuuteen on merkitty seuraavat tahot:

- aikaisemman suunnitteluvaiheen osallisyhmän jäsenet,
- suunnittelualueen ja sen naapurialueiden maanomistajat,
- vaikutusalueen asukkaat, alueen yritysten työntekijät ja asioijat, vaikutusalueen elinkeinonharjoittajat, Pirkanmaan kiinteistöyhdistys, Tampere-Seura, Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys,
- Pirkanmaan ympäristökeskus -> Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualue
- Pirkanmaan liitto,
- Tiehallinto -> Liikennevirasto
- Pirkanmaan Maakuntamuseo,
- Tampereen Kihlakunnan poliisilaitos,
- Tiehallinnon Tampereen tiepiiri -> Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualue
- kaupungin eri toimialat: kaupunkiympäristön kehittäminen (kaavatyön tilaaja) viranomaisyksikköineen, kiinteistötoimi, Tampereen Aluepelastuslaitos, hyvinvointipalvelut + tilaajaryhmän kehittämis- ja suunnittelupalvelu, kulttuuritoimi, liikuntatoimi, elinkeinotoimi, liikennelaitos, viranomaispalvelut, kaupunkirakentaminen, tietotekniikkakeskus,
- Tampereen liikelaitokset: Tampereen Sähkölaitos (kaukolämpö, maakaasu), Tampereen Sähköverkko Oy, Tampereen Vesi
- Gasum Oy, TeliaSonera Finland Oy, Elisa Oy,
- Ranta-Tampella projekti
- sekä muut ilmoituksensa mukaan.

#### 4.3.2 Vireilletulo

Kaavahanke tuli vireille 19.4.2006 ja kaavahankkeen jakaminen kolmeksi asemakaavaksi 4.5.2009

#### 4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Nähtävillä olon ja viranomaisyhteistyön lisäksi on pyritty olemaan yhteydessä jokaiseen maanomistajaan, jota kaavahanke suoranaisesti koskee. Suunnittelun aloitusyleisötilaisuus pidettiin 3.4.2008 Palvelupiste Frenckellissä. Yleisötilaisuudessa asukastyöpajaan ilmoittautuneiden osallisten kanssa järjestettiin työpaja 9.6.2008 Metsokirjastossa ja 3.11.2008 Sampolan kirjastossa. Alustavista kaavaluonnoksista ja sen hetkisistä tiesuunnitelmista selvityksineen pidettiin yleisötilaisuus valtuustosalissa 2.12.2008. Lisäksi pidettiin kohdennetut maanomistaja-asukastilaisuudet valtuustosalissa 30.3.2009 tunnelin päissä asuville ja 31.3.2009 maanalaisen tunnelilinjan päällä oleville. Asemakaava- ja tiesuunnitelmaluonnoksia esiteltiin avointen ovien tapahtumassa Frenckellin palvelupisteessä 11.6.2009.

Asemakaavatilanne on ollut esillä myös hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn ja yleissuunnitelman laadinnan aikana järjestetyissä yleisötilaisuuksissa. Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn aikana järjestettiin kaksi yleisötilaisuutta, ensimmäinen 21.12.2009 Museokeskus Vapriikissa ja toinen 12.3.2010 Työväenmuseo Werstaalla. Yleissuunnitelman aikana järjestettiin yleisötilaisuus 22.9.2010 Tampereen valtuustosalissa.

Asemakaavatyön jatkamisesta järjestettiin yleisötilaisuus 2.12.2010 Tampereen valtuustosalissa.

Mielipiteissä on esitetty seuraavia muutoksia ja ehdotuksia:

#### YLEISÖTILAIUUUS 3.4.2008 FRENCKELLIN PALVELUPISTE

Ilmastonmuutos huomioitava.

Hanke-Yva prosessi käyntiin.

Tuetaan tunnelirahoilla joukko- ja kevyttäliikennettä.

Kevyenliikenteen nykyinen rannassa kulkeva yhteys säilytettävä.

Joukkoliikenteelle ja kiskoliikenteelle varattava kaavoihin tilaa.

Tunnelin päälle jäätävä läpikulkureitti.

Särkänniemen pysäköintialueet ja liikenteen ohjaaminen huomioitava.

Naistenlahden voimalaitoksen polttoaineen saanti huomioitava.

Ruuhkasuunnan mukaan vaihtuvat kaistat käyttöön.

Maanpäällinen ratkaisu vakavaan harkintaan.

Uusi väylä radan varteen.

#### ASUKASTYÖPAJA 9.6.2008 METSO, LUENTOSALI 2

Rautatie tunneliin.

Rautatien kattaminen.

Bussikaistat tielinjauksen yläpuolelle.

Tunnelin suuaukot voisi kattaa Santalahdessa, maanpäällinen tila käyttöön ja saaste ja melu hallintaan.

Pitäisi tehdä selvityksiä viheraluetarpeista puuston ja kasvillisuuden tilasta.

Hanke-YVA tehtävä.

Onkiniemen korttelin läpi kulkeva kevyenliikenteen väylä johdettava muualta.

Satama-alueelle tulevat korkeat kuljetukset huomioitava.

Poistoilmapiippuihin suodattimet.



Särkänniemen pysäköintialueiden ja liikenteen huomioiminen.  
Tunneliin pääseminen mahdollisimman helpoksi Tampellan alueelta.  
Koko katuverkko suunnitteluun mukaan.  
Tunnelin rakennuttua harkittava tarkoin nykyisen väylän poistamisen seurauksia.  
Tärinävaikutuksen laajuus huomioitava louhinnassa.  
Tunneliin voisi tuoda päivänvaloa ja liikennepsykologialla positiivisuutta.  
Haarlan mutkan asukkaita häiritsee junan ja liikenteen melu ja Särkänniemen pysäköintiliikenne.  
Eritasoliittymä mahdollisimman alas, sillan kansi nykymaantason.  
Tunnelin ja eritasoliittymän väli olisi hyvä kattaa.  
Onkiniemen korttelin kevyenliikenteen paras paikka olisi autokatosten takana Paasikiventien vieressä.  
Santalahden eritasoliittymä kiertoliittymäksi.  
Naistenlahden kaukalo on huonosti tuulettuva.  
Tunneli parantaa Näsijärven rannan käyttömahdollisuuksia Naistenlahdessa.  
Armonkallio voi rauhoittua entisestään.  
Tunnelista haara Hämeenpuistoon ja pelastustie.  
Ratapihankatu kauemmaksi Soukanlahdenkadusta.  
Naistenlahden eritasoliittymän välien maisemointi puilla.  
Hämeenpuiston rooli tunneliratkaisuissa, ei saa jäädä sijaiskärsijäksi.  
Keskustaan ohjautuvaa liikennettä ohjattava Pispalan valtatielle.  
Tunnelilinjaus siirrettävä rakennusten alta kohti rantaa.  
Murskeen kuljetuksen aiheuttamat haitat minimoitava.  
Meluarvoissa huomioitava rautatie ja maantieliikenne.

#### TAMPEREEN PURSISEURA 20.8.2008

Veneiden kuljetusyhteydet rantaan turvattava ja pelastuslaitokselle venenosturiin.  
Uusi yhteys rantaan aallonmurtajan kohdalta.  
Rantapromenadi Näsijärven rantaan, mutta ei junnujen laiturien tielle.  
Veneitä tuodaan teleillä ja suurempia kuorma-autoilla.  
100m<sup>2</sup> rakennusoikeus oltava mahdollista käyttää.  
Satamatoimiston itäpuolella tärkeä kevyenliikenteen yhteys Lapinniemeen.  
Louhetta tarvittaisiin aallonmurtajan vahvistamiseen.

#### 3.11.2008 ASUKASTYÖPAJA PÄÄKIRJASTO METSO LUENTOSALI 2

Hanke-YVA-tarkastelu.  
Tievarauksen huomioiminen Ranta-Tampellassa.  
Päästölaskelmien erillispistetarkastelu osoitteen tarkkuudella.  
Piippujen poistoilman suodattaminen ja kolmas piippu.  
Hiilidioksidi ja pienhiukkaspäästön mukaan tarkasteluun.  
Lähtökohdiksi päästötarkasteluissa mahdollisesti 2010 kiristyvät ohjeavot.  
Simppoonkadun ajoyhteyksien korvaaminen ja Haarlan kiinteistön ajoyhteydet.  
Olevat liikennemäärätiedot mukaan tarkasteluihin.  
Varaueloskäytävät tunneliin.  
Työnaikaiset haitat, räjäytystöiden vaikutukset rakennuksiin ja asumiseen.

Tunnelin länsipään kattaminen ja kattamisen rahoittaminen maankäyttöä tehostamalla.  
Tunneliin ajon tasauksen laskeminen.  
Särkänniemen matkailuliikenteen haitat ja huomioiminen.  
Ratapihankadun vaikutukset liikenteellisesti, melun ja päästöjen osalta.  
Ratapihankadun kattaminen.  
Naistenlahden voimalaitoksen ja tunnelin pienhiukkaspäästöjen yhteisvaikutus.  
Ilmanlaatumittarit tunneliin ja suuaukoille –seuranta.  
Naistenlahdenkadun ja Välimaankadun liittymän vaarallisuus huomioitava.  
Tunturikadun itäpään kaksisuuntaistaminen.  
Tampellan alueen tulevat kulkureitit.  
Kevyenliikenteen yhteydet.  
Rakennusten perustukset selvitettävä riittävällä tarkkuudella.  
Maanalaisen kaavan laatiminen koko keskustan alueelle.  
Tunnelin rakentaminen pikaratikan käyttöön.

#### YLEISÖTILAISUUS 2.12.2008 VALTUUSTOSALISSA

Kalliokatto riittäväksi etenkin itäpäässä.  
Kalliipuristusvoiman ehkäisy.  
Hämeenpuiston kohdalle tunneliin liittymä.  
Tunnelin keskelle yhteys tunnelista maan pinnalle turvallisuuden vuoksi.  
Naistenlahden voimalan suurjännitemuuntamon huolto.  
Kilpaileva suunnitelma tunnelille.  
Kansi tunnelin suuaukon päälle Onkiniemessä.  
Kaistoja tunneliin lisää.  
Kolmas piippu tunnelin keskelle.  
Tunnelista kansanäänestys.  
Hanke-Yva avoimesti käyntiin.  
Tunneliasia esiteltävä tunnelialueen maanomistajille.  
Tunneli turvalliseksi.  
Syntyvän louheen arseenipitoisuudet selvitettävä.  
Varautuminen tunnelirakentamisen haittoihin mm melu ja tärinä.  
Tunnelialueen kiinteistöjen mahdollinen arvonlasku huomioitava.  
Rantaväylä voitaisiin rakentaa nykyisen radan viereen säästäisi kustannuksia.  
Magneettijunan rakentaminen Tampereelle olisi tunnelia parempi vaihtoehto.  
Kaupunki voisi mitata vertailulukuja päästölaskelmille.  
Tehkää mieluummin kolmas kaista ja poistakaa liikennevalot.  
Tunnelin suun kattaminen Onkiniemessä ja kannen rakentaminen, kustannukset takaisin rakennusoikeuden myynnillä.  
Kannen maisemoinnilla melu- ja saastepäästöt vähenisivät ja asumisviihtyisyys lisääntyisi.  
Arvioitava voiko Onkiniemessä enää asua, jos lapset sairastavat astmaa.  
Tarkastelu Kalevan Prismalta Nokian liittymään asti.  
Hiilidioksidin, monoksidin ja pienhiukkasten määrien muuttuminen tulee selvittää.  
Ranta kaikkien asukkaiden käyttöön ei asuinpihoiksi.  
Ramppi tunnelista Hämpin parkkiin.  
Suora bussiyhteys Lielahdesta Tayssiin.  
Sepänkadun liittymään vain lisää kaistoja, ei tunnelia.

## 28.11.-31.12.2008 ALUSTAVIEN ASEMAKAAVALUONNOSTEN NÄHTÄVILLÄOLON MIELIPITEET

Tunneli itäpäästä Teiskontielle asti Petsamonkin voisi palauttaa.  
Tunnelin länsipää eritasoliittymään asti ratkaisisi Onkiniemen uuden  
asuntoalueen päästöongelmat.

Haarlan tehtaan lisärakennusoikeudella tunnelin suuaukon  
kattaminen Onkiniemessä ja autopaikkoja kannelle.

Poistoilmahormista Haarlan liiketilojen mainostorni Onkiniemessä.

Haarlankatu nykyisen Onkiniemen asuntoalueen autokatosten  
taakse.

Eritasoliittymät nykyisen maanpinnan tasoon etteivät ne haittaa  
näkymiä ja melukin olisi paremmin hallittavissa.

Keskustaan maanalainen kaava.

Paasikiventien linja Aspinniemen ympäri poistaa tunnelitarpeen.

Maanalaiset liittymät Hämeenpuistoon ja pysäköintilaitoksiin.

Vuoripuristusriski huomioitava.

Hanke-YVA-tarkastelu on tehtävä.

Louheen sijoittaminen veteen edellyttää typpipitoisuuden nousun  
hallintaa.

Korkeiden rakennusten massa ja käyttäytyminen huomioitava  
louhinnassa ja kalliorakentamisessa.

Minimissään 7 metrin kalliokatto on liian pieni.

Maksimaaliset riskit huomioitava kalliorakentamisessa.

Rakennuttajan tulee asettaa raja-arvot turvariskeistä luotettavalle  
tasolle ja valvoa, ettei raja-arvoja ylitetä raportoinen koko työn ajan.

Tulisi olla sekä tunneli että Rantaväylä.

Tampellan tunneli korvattava Amurin sillalla tai tunnelilla tai niiden  
yhdistelmällä.

Paasikiventieltä uusi ramppi Kuninkaankadulle.

Tikkutehtaan kohdalla huomioitava Santalahden osayleiskaavan  
mukainen rakentaminen.

Suunnittelun pohjaksi maksimi tai minimimäärät, joilla kyseinen  
kohde kannattaisi rakentaa.

Kolme kaistaa molempiin suuntiin olisi toimiva, jos kolmea kaistaa ei  
rakenneta tulee liikennettä ohjata tunneliin tullessa liikennevaloin.

## KOHDENNETTU TUNNELIN PÄIDEN ASUKASTILAISUUS

30.3.2009 VALTUUSTOSALISSA

## KOHDENNETTU YLEISÖTILAISUUS TUNNELINPÄÄLLÄ

OLEVILLE 31.3.2009 VALTUUSTOSALISSA

Tunnelin suuaukoilla tunnelin kannen pidentäminen sekä länteen  
että itään päästöjen vähentämiseksi.

Yhteys Hämpin parkkiin, haarautuva tunneli kuten Tukholmassa.

Tunneli Näsijärvenkadulla pois asuntojen alta rautatien alle.

Uusi tie siltana Kekkosen tien päälle.

Silta keskustan ohi Näsijärveen.

Mikä on tunnelin tai Naistenlahden voimalan onnettomuustilanteessa  
vaihtoehtoreitti tunnelille.

Päästöjen pitoisuuksia vielä alemmaksi.

Tunnelin suuaukko itäpäässä paremmin tuulettuvaan paikkaan.

Poistoputki myös tunnelin puoliväliin.

Rakentamisaikainen ja louhinnan pöly hoidettava pois.

Estettävä epäpuhtauksien virtaaminen ratapihan kanjoniin.

Tunnelin ja rakennusten väliin enemmän tilaa.

Mältinrannan sillan rakentamisen vaikutus tunnelin rakentamistarpeeseen.  
Pohjaveden turvaaminen tunnelia rakennettaessa.  
Louheenkuljetushaitat minimiin.  
Kaikkien rakennusten erityisolosuhteet huomioitava tunnelin rakentamisessa.

AS. OY. NÄSIPUISTON HALLITUKSEN JÄSENEEN PEKKA WELLING KYSYMYKSIÄ 25.3.2009

1. Miten maanalainen rakennuskaava vaikuttaa kiinteistöjen maanalaiseen rakentamisen mahdollisuuteen? Voimmeko esimerkiksi laajentaa maanalaista autohalliamme tai ottaa kiinteistöjemme alapuolelta maalämpöä?
2. Lunastaako kaupunki kiinteistöjen alla olevan maa-alueen? Kenen omaisuutta on kiinteistömme alta louhittu kallio?
3. Korvaako kaupunki ja jos niin miten, lunastamistaan maanalaisista alueista kiinteistöille aiheutuneet menetykset?
4. Sijaitseeko tunnelilinjaus geologisesti ns. siirrosalueella, jossa on yleisesti laadultaan epätasaista ja ruhjeista materiaalia?
5. Mitä koostumukseltaan maaperä ja kallio ovat eri kiinteistöjen alapuolella ja kuinka tarkasti se on tutkittu?
6. Onko kallio tasalaatuista ja lujuusominaisuuksiltaan erittäin hyvin soveltuvaa materiaalia tunnelin louhimiseksi kriittisellä asuinalueella?
7. Kuinka syvällä tunnelin pitää kulkea, että yläpuoliset rakennukset ovat turvassa kaikissa olosuhteissa ja mikä on turvakerroin kallion laatuun ja rakennuksien lujuuksiin suhteutettuna?
8. Emme usko, että tunnelilinjauksen poikittaiskairauksilla on pystytty ottamaan kattavia näytteitä kallion laadusta. Näytteet antavat tietoa vain näytteen laadusta ei koko kallioalueesta. Tutkitaanko ja varmistetaanko kallion laatu myös tunnelin suuntaisesti ennen louhintaa talojen alta ja jos, niin kuinka?
9. Miten se on varmistettu, että tunnelityömaalla ei tapahdu hallitsematonta sortumaa ennen kuin tunneli on tuettu?
10. Mitenkä tunneli tuetaan sortumien varalta? Valetaanko tunneliin kauttaaltaan vesitiiviiseen teräsbetonivaippaan?
11. Räjähdyksien voima mitä todennäköisimmin aiheuttaa rakennuksille vaurioita. Mitataanko räjähdysten voimaa rakennuskohtaisesti?
12. Miten kaupunki vastaa, takaa ja toteuttaa sen, ettei räjäytyksistä aiheudu vaurioita rakennuksille? Tehdäänkö ennen työmaan alkua em. korvausvastuista kirjalliset sopimukset eri kiinteistöjen ja kaupungin välillä?
13. Jos räjähdysvoimaa mitataan niin kuinka ja miten maksimiarvo asetetaan?
14. Kun asetettu maksimi arvo ylitetään, miten ylityksiin reagoidaan? Suljetaanko työmaa?
15. Jos, ja kun räjäytykset aiheuttavat rakennuksiin vaurioita, niin miten ne tutkitaan ja korvataan?
16. Mitenkä osakehuoneistojen ja kiinteistöjen aleneva hintataso, varsinkin työn kestäessä 4-5 vuotta, korvataan?
17. As. Oy:mme on suunnittelemassa maanalaisen 86 auton autohallin peruskorjausta ja sen yläpuolella olevan pihakannen uusimista. Ottaen huomioon 2009 valtion myöntämän 10 %:n korjausavustuksen ja mahdolliset autohalliimme ja pihakanteen tunnelityön aiheuttamat vauriot. Avustuksen edellytyksenä on, että työ täytyy aloittaa vuonna 2009 ja valmistua 2010.

Pitäisikö remontti mielestänne suorittaa ennen vai jälkeen tunnelityömaan?

18. Onko rakennuksien omistajien syytä olla myös yhteydessä omiin vakuutusyhtiöihinsä todetakseen kiinteistöjen tilan ja -arvon ennen ja jälkeen tunnelityömaan?

19. Tuleeko tunneliin turvallisuusjärjestelmiä kuten, hätäpoistumistiet, ilmastointi- ja sprinklerijärjestelmät ja valvontakamerat ja kuinka kattavat.

20. Onko Kaupunki/Tiepiiri 140 milj. euron tunnelinkustannuslaskelmassaan huomionnut kaikki oleelliset tunneliin liittyvät kustannukset ja muut liikenneyhteyksien aiheuttamat lisärakentamiskustannukset.

21. Kuka tai ketkä ovat ne henkilöt ja päättäjät, jotka vastaavat henkilökohtaisesti ja asemansa valtuuttamana näiden rakennuksien ja asukkaiden ja turvallisuudesta?

AVOINTENOVIEIN TILAISUUS PALVELUPISTE-FRENCKELLISSÄ  
11.6.2009 KLO 14.00-19.00

Vuoripuristusvoima eli kalliorakenteen kestävyys tunnelien ympärillä  
Ilmanvaihdon puhallussuunta: miksi ei pystysuuntaan EU-standardien mukaisesti?

Pakokaasupäästöjen leviäminen piipuista niiden lähialueille  
Louhinnan aiheuttama tärinä, murskekuljetusten liikenne hallintaan  
Tunnelissa tapahtuvien onnettomuuksien aiheuttamat ongelmien ehkäisy

Keskustan liikenteen lisääntyminen ja tukkeutuminen ennakoitava.

Muiden suunnitteilla olevien alueiden, kuten Ranta-Tampellan ja Ratapihankadun, yhteyksien huomioon ottaminen liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi

Nykyisen ajoyhteyden säilyminen Ranta-Tampellan kautta  
Hanke YVA:n käsittelyn tilanne

Tunnelin rakentamisen aikataulu.

Särkänniemeen kulkuyhteys ja asiakkaiden pysäköinti

Miten ja minne liikenne ohjataan onnettomuuden sattuessa tunnelissa?

Kuinka paljon pakokaasuja poistavat laitteet tulevat käyttämään energiaa?

Santalahden rannassa tulisi säilyttää matonpesupaikat ja virkistys- ja koiranulkoilutus alueet.

Santalahden maisemia ei saisi peittää korkeilla melusuojuuksilla.  
Pohjolankadun liikenne lisääntyy Naistenlahden eritasoliittymän rakentamisen jälkeen.

21.12.2009 YVA – SUUNNITELMANÄYTTELY, Museokeskus Vapriikissa

Lasketaanko muiden vaihtoehtojen kustannukset yhtä tarkasti kuin pitkästä tunnelista?

Ranta-Tampellan maankäytön mahdollisuudet vaikuttavat myös muiden kuin pitkän tunnelin vaihtoehdon kannattavuuteen. Onko Ranta-Tampellan maankäyttöratkaisu suunniteltu muiden vaihtoehtojen osalta? Jos ei, niin eikö pitäisi?

Nykyisen tien kattamisen uskottiin olevan selvästi tunnelin rakentamista halvempaa.

Miten otetaan huomioon maisema nykyiseltä tieltä? Kauniit järvinäköalat ja Särkänniemi tulisi ottaa huomioon.

Miten varmistetaan ja YVA-menettelyssä arvioidaan, että louhinnan aikaisten räjäytykset eivät aiheuta vaurioita tunnelin päällä oleviin rakenteisiin?

Eikö vaihtoehdoissa 1 ja 2 olisi mahdollista kehittää Santalahden liittymää tiiviimmäksi jolloin jäisi sillä alueella aluetta kaupunkirakentamiseen?

Epäiltiin kustannusarvioiden pitävyyttä. Tuotiin esille, että vaikutukset kaupungin talouteen voivat nousta ja monien mielestä nousevatkin ennalta arvaamattoman korkeiksi.

12.3.2010 YVA - YLEISÖTILAISUUS, Työväenmuseo Werstas.

Onko nykytilaa kuvaavassa vaihtoehdossa otettu huomioon Paasikiventielle suunnitellut joukkoliikenteen lisäkaistat? Rantaväylän liikennemääriä ja ennusteita on verrattu valtateiden keskimääräisiin arvoihin, vaikka kyse on osittain kaupungin kadusta. Eikö vertailua pitäisi tehdä vastaavien teiden tilanteeseen, esimerkiksi kehä I pääkaupunkiseudulla?

Miksi perusvaihtoehtojen kehitysehdotuksia esittävällä listalla ei näy Rantaväylä-liikkeen ehdotusta Onkiniemen eritasoliittymästä?

Mihin perustuvat liikennemääräennusteet ja arviot liikenteen jakautumisessa tulevaisuudessa mm. alavaihtoehto 2B:n tapauksessa?

Mitä lähtötietoja on käytetty väestöennusteissa?

Onko typpidioksidi- ja altistumismallinnusten raja-arvoina käytetty vuoden 2010 alusta voimaan astuneita EU-suosituksia 24-tunnin ja huipputuntien raja-arvoiksi? Jos ei, niin miksi?

Miten kallion räjäyttämisen aiheutuvaa pölyä ja räjähdyskaasuja käsitellään?

Miten huomioidaan louheen poiskuljetuksen aiheuttamat pölyongelmat?

Miten varmistetaan, etteivät räjäytykset laajenna rakennuksissa jo mahdollisesti valmiina olevia halkeamia ja heikennä rakenteita?

Kenellä on vastuu halkeamien korjaamisesta?

Eivätkö vaihtoehtoon 2 sisältyvät eritasoliittymät muodosta merkittävää maisemahaittaa?

Puretaanko kosken yli kulkeva betonisilta, mikäli päädytään vaihtoehtoon 2?

Aiheuttaako tunnelin rakentaminen muutoksia Näsijärven pinnan tasoon?

Vaikuttaako tunnelin rakentaminen pohjavesien pinnan alenemiseen niin merkittävästi, että sillä olisi vaikutusta läheisten rakennusten pohjavesikaivoissa vallitsevaan tilanteeseen?

Miten suunnittelussa tullaan huomioimaan kaupunkilaisten esittämät ideat?

Onko alavaihtoehto 2B varmasti varteenotettava vaihtoehto? Eikö se ole kaikkein kallein toteuttaa ja toiminnaltaan onnettomuusalttiin?

Onko se turvallisempi kuin vaihtoehto 2?

Eikö liikennelaskelmiin voisi liittää tietoa väylän maksimivälityskyvystä ja arvioida vasta sen perusteella, milloin uudet kehittämiskäytökset ovat aiheellisia?

Onko ajateltu kiertoliittymien rakentamista pitkään tunnelivaihtoehtoon eritasoliittymien tilalle? Eritasoliittymät eivät sovi kaupunkiympäristöön.

Miksi ilmanlaadun vaikutusten arviointi on tehty vuodelle 2020 eikä vuodelle 2030, kuten muut ennusteet? Onko ilmanlaatumallinnuksia

tarkoitus tehdä vielä vuodelle 2030?

Eikö pitkän tunnelin poistoilmapiippuihin voisi asentaa sellaiset

katalyysaattorit, jotka puhdistaisivat päästöt kokonaan?

Kuinka laajalla alueella tunneliräjähdykset vaikuttavat rakennuksiin?

Miten tunneliräjähdykset vaikuttavat patoturvallisuuteen?

Onko missään muualla olemassa pitkän tunnelivaihtoehdon kaltaista tunnelia, johon olisi toteutettu suunnitellun kaltainen ilmanvaihto ja päästöjen ohjaus?

Miten rata- ja kiskoliikenteen kehittämismahdollisuudet ja kasvavan kaupunkiseudun merkitys on tässä huomioitu?

Vaihtoehdossa 1 on Mustanlahteen suunniteltu kahden tien kulkeminen päällekkäin. Tällainen ratkaisu tuhoaa maiseman.

Pölyämistä ajatellen pintavaihtoehdot ovat huonompia kuin tunnelit, sillä esimerkiksi avoväylillä tehtävistä kunnossapito- ja päällystystöistä aiheutuu huomattavasti enemmän pölyvaikutuksia.

Rautatien kehittäminen pitää saada nyt samalla vauhtiin.

Ilmastonmuutos on otettava hankkeessa paremmin huomioon.

Joukkoliikenteen kehittämiseksi ei tehdä Tampereella mitään.

Kaupungin ja VR:n yhteistyö ei toimi, mikä on käsittämätöntä.

Otettaisiinpa mallia pääkaupunkiseudulta.

Valtatien 12 olisi siirrettävä kokonaan ohikulkutielle. Ohjataan liikenne liikennemerkein sekä idästä että lännestä kiertämään ohikulkutien kautta.

Rantaväylän ongelmat ratkaistaan sillä, että liikennevalot asetetaan ajan tasalle ja ajonopeus suhteutetaan oikein.

Yksi ratkaisu on erottaa asutus Rantaväylästä suojausrakentein.

22.9.2010 YLEISSUUNNITELMA, YLEISÖTILAISUUS, Tampereen valtuustosalii.

Säästetäänkö hankkeessa liikenneturvallisuuden kustannuksella?

Onko turvallisuustarkastelun kohdalla otettu huomioon, että esimerkiksi valtatie 1 Turku-Helsinki maantietunnelissa on tapahtunut lukuisia liikenteeltä sulkemisia ja ainakin kaksi ajoneuvopaloa?

Maankäytön kehittäminen tulisi poistaa vertailutekijöistä.

Vertailutekijöistä olennaisia ovat vain kaupunkikuvan säilyttäminen, turvallisuus ja kustannukset.

Vertailutekijöistä puuttuu Naistenlahden lämpövoimalan raaka-aineiden saannin turvaaminen. Tunnelin eritasoliittymä poistaa Naistenlahden voimalaitokseen johtavat raiteet.

Tunnelissa ei näe maisemia. Autoilijan näkemä maisema pitää ottaa yhdeksi vertailutekijäksi.

Päästövertailuissa pitää ottaa huomioon päästöjen jakautuminen paikallisesti Rantaväylän alueella. Yritetäänkö laaja-alaisella tarkastelulla väärillä todellisilla vaikutuksilla?

Vertailutekijät ovat kaikki hyviä, mutta tärkeimpänä ovat maankäytön kehittämismahdollisuudet.

Keveyden liikenteen väylien kehittämisedellytykset ovat tärkeitä huomioida.

Vertailutekijät ovat ristiriitaisia, kuten esimerkiksi saman otsikon alla keskustan saavutettavuus ja väylän häiriöherkkyys.

Kustannusvertailuun pitää ottaa mukaan käyttökustannukset, elinkaarikustannukset.

Vertailutekijöistä puuttuvat rakentamisen aikaiset haitat. Miten varustaudutaan mahdolliseen talojen sortumavaaraan ja painumien

välttämiseen?

Vertailutekijäksi on otettava rakentamis- ja ylläpitokustannukset. Meluvaikutusten arvioinnissa pitää ottaa huomioon eri kulkumuotojen yhdessä aiheuttama melu, esimerkiksi autoliikenteen lisäksi myös raiteilla kulkeva tavaraliikenne aiheuttaa melua.

Vertailutekijöiden kesken pitäisi olla painotus näkyvissä? Miksei sitä ole arvioitu?

Vaikuttavuuden arvioinnissa on otettu huomioon juuri oikeita asioita tulevaisuuden näkökulmasta. Ratkaisulla mahdollistetaan mm.

Santalahden asuinalueen kehittäminen.

Miten kustannusarvioihin voi luottaa? Mitä kustannuksiin sisältyy?

Millä osuudella valtio tulee osallistumaan kustannuksiin? Mitä tapahtuu, jos kustannukset nousevat?

Kustannustekijöissä tulee ottaa huomioon nykyisten väylien ja siltojen jäännösarvot.

Rakentamiskustannuksia tärkeämpää on arvioida elinkaarikustannuksia. Esimerkiksi laitteiden huolto-, ylläpito- ja käyttökustannukset on otettava huomioon.

Kustannuslaskelmissa ei ole huomioitu pitkän tunnelin jatkokehitysehdotusten tuottamaa lisäkustannusosuutta ja näihin liittyviä lisäkustannuseriä esimerkiksi telematiikasta – lisäyksillä kokonaiskustannuksissa ollaan jo lähellä 280 M€. Miten urakkatarjouksissa pidetään huolta siitä, etteivät todelliset kustannukset ylitä arvioita?

Onko kustannustilannetta verrattu Ruotsin Göta-tunnelin tapaukseen? Göta-tunnelin arvio oli 150 M€ ja toteutuma 350 M€.

Miten voi pitää paikkansa, että laskelmien mukaan pitkä tunneli vähentää merkittävästi Rantaväylän häiriöherkkyyttä?

Ovatko päästöarviot yhteismitallisia koko alueelta?

Päästövaikutuksia pitäisi arvioida myös paikallisesti. Miten esimerkiksi maastonmuodot on otettu huomioon laskennassa?

Ei voi pitää paikkansa, että päästöjä tulisi pitkässä tunnelivaihtoehdossa vähemmän kuin muissa – kyse on vain pistemäisemmästä kuormituksesta.

Vertailuja on tehty YVA:n vaihtoehtojen perusteella, mutta vaihtoehtoihin on tullut muutoksia ja lisäyksiä, kuten nyt esillä ollut keskivaiheen ratkaisu. Muutosten myötä YVA ja vaikutusten vertailu eivät voi olla enää päteviä ainakaan keskusta-alueen osalta. Eikö nyt jouduta tekemään uusi YVA?

Lisäksi esitettiin kannanottoja:

tunnelihankkeen perumisen puolesta

Näsinpuistoon ja Hämeenpuistoon ohjautuvien päästöjen huomioonottamiseksi suunnittelussa.

kansanäänestyksen järjestämisestä siitä päättämiseksi toteutetaanko koko hanketta

laajamittaisen kansalaiskyselyn järjestämisestä aiheesta

hankkeesta uudelleen äänestämisestä valtuustossa

erinäisten vaihtoehtojen liikenteen sujuvuutta parantavien kehittämiskäytösien puolesta

tulevan Ranta-Tampellan alueen saattamisesta kaupunkilaisten

vapaaseen käyttöön – ei pelkästään suljetuksi asuinalueeksi

siitä, että liikenneosayleiskaavassa on manipuloitu pintavaihtoehdot näyttämään huonoilta ja pitkä tunnelivaihtoehto hyvältä

sen puolesta, että kerrotaan yleisölle vaikutustarkasteluihin

osallistuneen asiantuntijaryhmän kokoonpano -> esittelijät kertoivat



ryhmän kokoonpanon  
siitä että, kaupunki on v. 2000 laatinut Ranta-Tampellan maankäytön  
kehittämisen mahdollisuuksista erillisen arvion, jossa on päädytty  
aivan toisenlaisiin tuloksiin kuin nyt on esitetty  
ratkaisujen korvaamisella uudella Pyhäjärveltä Santalahteen  
ulottuvalla tunnelilla  
vain toisen tunneliputken ja maanpäällisten lisäkaistojen  
rakentamista kustannusten ja rakentamisen aikaisten haittojen  
minimoimiseksi  
Tukholman Södra Länken -tunnelin kustannuskehityksen ottamisesta  
mukaan vertailuun

## 2.12.2010 YLEISÖTILAISUUS ASEMAKAAVOITUKSESTA, Tampereen valtuustosali

Pyydettiin julkisia puheenvuoroja ja käytiin keskustelua seuraavista  
aiheista:

Yleisö on esittänyt useita vaihtoehtoisia ratkaisuja, mutta vaikuttaa  
siltä, ettei niillä ole merkitystä hankkeen etenemiseen.

Kansalaisnäkökulmasta on tuntunut siltä, että hanketta viedään vain  
päämäärätietoisesti eteenpäin välittämättä esitetyistä näkemyksistä.  
Kaavoituksen pysäyttäminen vaikuttaa olevan enää ainoa jäljellä  
oleva keino estää tunnelin toteuttaminen. Eikö tunnelin suunnittelu  
olisi järkevää pysäyttää siihen saakka kunnes kaavojen hyväksymi-  
sestä päätetään?

Täällä on tuotu selkeästi esiin, miksi tunnelin rakentaminen on  
perusteltua. Onko kuitenkaan tarkasteltu vaikutuksia energian-  
kulutukseen, Näsijärven vedenpinnan korkeuteen, veden  
pumpppaukseen yms. ja verrattu niitä vaihtoehtoisiin ratkaisuihin?  
Käyttökustannukset ovat yleissuunnitelman mukaan pitkässä  
tunnelissa noin 2 miljoonaa euroa ja lyhyessä 1 miljoonaa euroa.  
Miksi valtiolla on intressiä ottaa osaa 45 miljoonan edestä tähän  
yhteensä noin 200 miljoonaa maksamaan hankkeeseen, kun on  
tiedossa, että väylän parantaminen olisi mahdollista tehdä yhtä  
hyvin 45 miljoonan euron summalla vain poistamalla tasoristeykset?  
Miksei valtio maksa koko hanketta? Eikö Ranta-Tampellaa jo  
rakenneta valtion subventiolla?

Miksi valtatie 12 pitää kulkea keskustan läpi, miksi se ei voi olla  
kaupungin ohittavalla osuudella valtatie 9 tapaan?

Miksi sillä ei nyt olekaan vaikutusta, että hankkeen kustannukset  
ovat nousseet alkuperäisestä arvioidusta summasta? Eikö kyse ole  
merkittävästä kustannusten noususta? Eikö sen pitänyt tarkoittaa  
sitä, että hankkeen toteuttaminen otetaan uudelleen harkintaan?

Miten suunnitelmien tarkentuminen voi olla perusteena  
kustannusten nousulle? Onko valtion puolelta saatu sitoutuminen  
kohenneeseen kustannusarvioon riittävällä varmuudella? – Eikö  
valtion rahoista päätä eduskunta?

Hankkeen toteuttamiseen ja ratkaisuihin on liittynyt paljon  
epävarmuutta, mutta siitä huolimatta suunnittelua on jatkettu. Eikö  
olisi asiallista viedä asia uudestaan valtuuston päätettäväksi?  
Valtuusto on v. 2011 budjetin käsittelyssä päättänyt hankkeen  
vuoden 2011 suunnittelurahasta äänin 25–40. Vastustajat ovat  
vapaita vaikuttamaan edustajiin, jotka näin ovat päättäneet.  
Oliko niin, että Rantapihankadun pitäisi olla valmis ennen tunnelin  
toteuttamista?

Tunnelin suunnittelu vaikuttaa melko keskustalähtöiseltä. Sillä on  
kuitenkin selvästi kytkentöjä muuallekin, kuten Naistenlahden uuden

asuinalueen toteuttamiseen ja yhtäjaksoisen kevyen liikenteen väylän toteuttamiseen Santalahden ja Naistenlahden välille. Eikö vaikutuksia ja mahdollisuuksia kannata tarkastella keskustaa laajemmalla perspektiivillä?

Naistenlahden tunnelisuuaukon ympäristön kehittäminen on tärkeää. Voisivatko kansirakenteet olla mahdollisia ratkaisuja? Voiko tunnelia jatkaa ja painaa alemmaksi läntisellä suuaukolla? Mihin perustuu liikenteen parempi sujuvuus tunnelissa muihin vaihtoehtoihin verrattuna?

Minkä kiinteistöjen alueille joudutaan kajoamaan?

Miksei ratkaisuja etsitä kehittämällä kehätietä?

Asemakaavan 8156 luonnos oli yhdessä tunnelin päiden eritasoliittymien asemakaavojen 8305 ja 8306 kanssa nähtävillä 05.06. - 14.08.2009. Samanaikaisesti niistä pyydettiin lausunnot. Nähtävilläoloaikana tulleet mielipiteet ja lausunnot vastineineen ja vaikutuksineen kaavaan on erillisenä liitteenä vastineluettelossa.

Asemakaavaehdotuksen 8156 kuulutuksen 30.12.2010 jälkeen on järjestetty kolme neuvottelua kolmen eri maanomistajan kanssa. Niiden maanomistajien, joiden kotipaikka on Tampereen kaupungin ulkopuolella on järjestetty seuraavat esittelytilaisuudet: 24.3.2011 Varma, joka omistaa tontit I-1-18 ja I-6-1 ja 2 sekä 31.3.2011 Jukka Tarvainen, joka omistaa osuuden tontista IX-141-51. Lisäksi esittelytilaisuus on järjestetty 19.4.2011 As Oy Koskilehmukselle, joka omistaa tontin IX-954-3. Tarkoitus oli varmistaa, että tieto yhtiölle on mennyt suunnitteluhankkeesta ja asemakaavasta. Tontin numero puuttui kaavaehdotuksen kartasta, kohdasta, jossa kerrotaan tontit, joiden alla maanalainen asemakaava tulee olemaan voimassa. Jokaisessa tilaisuudessa asianomaisilla oli mahdollisuus tutustua suunnitelmiin ja kaavakarttaan. Kaikki maanomistajat hyväksyivät allekirjoituksillaan asemakaavan eikä heillä ollut siitä huomautettavaa.

Asemakaavasta 8156 jätettiin 8 muistutusta. Muistutuksissa pääsääntöisesti esitettiin tunnelihankkeesta luopumista ja niin sanotun pintavaihtoehdon toteuttamista ja siksi kaavahankkeiden palauttamista uudelleen valmisteluun. Muistutusvastineista ja muistutusten vaikutuksesta asemakaavaan on laadittu erillinen 17.5.2011 päivätty vastineluettelo.

#### 4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana pyydettiin myös asianomaisten eri viranomaistahojen lausunnot ja asiaa esiteltiin Tampereen kaavoituksen ja Pirkanmaan ympäristökeskuksen välisessä työneuvottelussa 13.2.2008 ja 27.8.2008. Ympäristökeskuksen näkökulmasta tässä kaavassa tärkeitä asioita ovat mm. ilmanlaatu ja maanomistukseen liittyvät kysymykset.

7.11.2007 lausunnossaan Ratahallintokeskus edellyttää, että kaavasunnittelussa otetaan huomioon Naistenlahden seisonta- ja huoltoraiteiston käyttötarpeet tulevaisuudessa. Lausunnossaan 18.10.2006 Tampereen Sähköverkko oy huomiota Tammelan

puistokadun pään 110 kV:n kaapeliin ja Santalahden 110 kV:n ilmajohtoon.

Ympäristövalvonta kiinnittää lausunnossaan 2.11.2006 huomiota tunnelin suuaukkojen läheisyyden meluntorjuntaan ja päästöihin leviämismallein sekä kevyenliikenteen sujuvien yhteyksien turvaamiseen tunnelin suuaukkojen yhteyteen rakennettavien ramppijärjestelyjen yhteydessä.

Tiedote 24.8.2007 (Dnro PIR-2004-R-5-53) Pirkanmaan ympäristökeskus

Tampereen rantaväylän tunnelihankkeeseen tulee soveltaa YVA-menettelyä (Pirkanmaa 24.8.2007)

Tampereen kaupunginvaltuusto on päättänyt, että rantaväylän asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua jatketaan niin sanotun pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti. Pirkanmaan ympäristökeskus on antanut 23.8.2007 päätöksen, että tunnelihankkeen ympäristövaikutukset tulee arvioida YVA-lain mukaisesti. Ympäristökeskuksen päätöksessä todetaan, että tunnelin kautta kulkeva liikennemäärä olisi merkittävä, noin 41 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Tältä osin hanke on rinnastettavissa YVA-asetuksessa mainittuihin pitkiin monikaistaisiin liikenneväyliin, vaikka tunneliosuus onkin vain 2,3 km pitkä. Hanke sijaitsee Tampereen keskustassa, ja esisuunnitelman mukaan se sivuaa maanalaisia tiloja ja alittaa kerrostaloja, asuinalueita, kulttuurihistoriallisia rakennuksia, Pohjanmaan radan kahdesti sekä Tammerkosken. Tammerkosken kohdalla on otettava huomioon patoturvallisuus sekä välilliset riskit Tammerkosken kansallismaisemalle ja sen rakennetulle kulttuuriympäristölle. Tunnelin liikenne saattaa aiheuttaa melu- ja ilmanlaatuongelmia tunnelin suuaukkojen kohdalla tiheästi asutulla keskusta-alueella. Näiden seikkojen perusteella Pirkanmaan ympäristökeskus päätyi siihen, että ympäristövaikutusten arviointi on tarpeellinen. Arviointimenettely tukee alueen asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua. Sen aikana tullaan kuulemaan yleisön näkemykset asiasta.

Tampereen kaupungin apulaispormestarin päätöksellä 21.09.2007, Dno YPA:/ 664 /620/2007 Tampereen kaupunki vaatii, että Pirkanmaan ympäristökeskuksen päätös kumotaan ja että Hämeenlinnan hallinto-oikeus päättää, että Tampereen Rantaväylän tunnelihankkeeseen ei sovelleta ympäristövaikutusten arviointimenettelyä annetun lain (10.6.1994/468) mukaista ympäristövaikutusten arviointimenettelyä. Asiassa aiemmin lausumansa lisäksi Tampereen kaupunki toteaa perusteluinaan seuraavaa: 1. Pirkanmaan ympäristökeskuksen päätös on annettu laissa säädetyn määräajan jälkeen. 2. Oikeusvaikutteinen keskustan liikenneosayleiskaava määrää Valtatie 12 sijainniksi tunnelin välillä Santalahti-Naistenlahti. Kustantajan liikenneosayleiskaavan laatimisen yhteydessä on selvitetty, että ns. Tampellan pitkän tunnelin sisältävä vaihtoehto on ympäristövaikutuksiltaan positiivisin. 3. Tampereen Rantaväylän tunnelihanke ei aiheuta laadultaan ja laajuudeltaan, myös eri hankkeiden yhteisvaikutukset huomioon ottaen, merkittäviä haitallisia ympäristövaikutuksia eikä se täten ole ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain 4.2 §:ssä tarkoitettu hanke. Asian käsittely on vielä Hämeenlinnan hallinto-oikeudessa kesken. Päätös on odotettavissa kesäkuun 2009 aikana.

Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen hylkäsi Tampereen kaupungin valituksen 30.6.2009. Tampereen kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 27.7.2009, ettei Hämeenlinnan hallinto-oikeuden päätökseen haeta muutosta. YVA-menettely pantiin vireille 13.10.2009 ja se päättyi yhteysviranomaisen lausuntoon 15.7.2010.

Asemakaavasta 8156 jätettiin kolme lausuntoa. Pirkanmaan liitto ilmoitti, ettei se anna lausuntoa. Tampereen ympäristönsuojelulla ei ollut kaavaan huomautettavaa. Pirkanmaan Maakuntamuseo ja Pirkanmaan Elinkeino, Liikenne- ja ympäristökeskus esittivät lausunnoissaan asianmukaisia huomioita muun muassa ilmanlaadun hallinnasta, tunnelikatton riittävydestä ja Tampellan masuunin muinaisjäännöksen huomioimisesta. Suunnittelun edetessä patoturvallisuuden näkökohta on ollut esillä ja siksi on tunnelin linjausta laskettu niin, että kalliokatto kosken kohdalla olisi riittävä. Tammerkosken kohdalla tunnelikatton paksuus on yli 15 metriä.

#### 4.4 Asemakaavan tavoitteet

##### 4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Aloitteentekijän ja tilaajan tavoitteena on luoda samanaikaisesti tapahtuvan tiesuunnittelun mukaisille väyläratkaisuille asemakaavalliset puitteet. Se tarkoittaa varsinaiselle maanalaiselle tunnelille maanalaista asemakaavaa ja tunnelin päiden eritasoliittymille maanpäällisten asemakaavojen muutokset.

Keskeisenä tavoitteena on Tampereen keskusta-alueen liikennejärjestelmien parantaminen, Paasikiven-Kekkosentien ympäristökuormituksen vähentäminen, ruuhkien vähentäminen ja Näsijärven rannan vapauttaminen kaupungin keskustan kaupunkirakennetta eheyttävään maankäyttöön keskustan uuden liikenneosayleiskaavan mukaisesti.

Tavoitteena on lisäksi Tampereen sisääntulokohdissa kaupunkikuvallisesti ja –rakenteellisesti tärkeän alueen saavutettavuuden parantaminen eri suunnista aluetta lähestyttäessä. Tärkeätä on vielä vähentää tunnelin ja eritasoliittymien rakentamisaikaa häiriötä sekä tunnelin käytön aiheuttamia elinympäristöön kohdistuvia päästöjä ja lisätä viihtyvyyttä koko tunnelin ja sen eritasoliittymien läheisyydessä.

Kaavan laatijan tavoitteena on selvittää hankkeelle asetettujen tavoitteiden toteuttamismahdollisuudet ja –edellytykset kaava-alueella, sekä laatia tehtyjen selvitysten ja havaintojen pohjalta kaava-alueen koskeva asemakaavaehdotus.

##### 4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

###### Osallisten tavoitteet

Keskeisiksi tavoitteiksi ovat nousseet ilmanlaatukysymykset erityisesti pienhiukkasten vaikutuksen pienentäminen ja rakentamisen aikaisten häiriöiden minimoiminen. Louhinnan aiheuttavat rakenteelliset vauriot tulee huolellisella valmistelulla, selvityksillä, ohjeistuksilla ja seurannalla ennaltaehkäistä. Tunnelista tulee tehdä turvallinen.

###### Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Asemakaavan on mahdollistettava tunneliratkaisuun liittyvien kakkien osien toteuttamismahdollisuus ihmisten elinolosuhteiden merkittävästi heikentymättä kaavan tarkoitus huomioon ottaen.

Rantaväylän tunneli on seudullisesti erittäin merkittävä hanke. Ohjaamalla keskustan ohittava liikenne keskustaa sivuaville pääväylille parannetaan keskustan palvelujen saavutettavuutta, mikä osaltaan mahdollistaa sujuvan liikenteen läpi kapean keskustakannaksen. Kokonaisuutena ratkaisu vähentää liikenteen ympäristöhaittoja. Huomattava merkitys tunneliratkaisulla on myös Näsijärven ranta-alueen saavutettavuudelle, sillä nykyisin Kekkosentie katkaisee luontevan ulkoilu- ja virkistysyhteyden kaupungin keskusta-alueen ja Näsijärven ranta-alueen väliltä.

YVA-menettelyn yhteydessä nousi esiin tunnelin keskelle sijoittuvasta suuntaisliittymästä itään päin. Tämä on vaihtoehtotarkastelussa 2B. Tampereen keskustan kehittämistyön yhteydessä on korostettu myös täydellisen eritasoliittymän tarvetta tunnelista keskustaan.

Tiesuunnitelman kehittyessä on noussut esiin uusi ratkaisu Näsipuiston kallion sisään. Tampereen keskustan kehittämisen ja maanalaisen rakentamisen kannalta tunnelin keskelle sijoittuva eritasoliittymä on merkityksellinen. Tunnelin molemmissa päissä tapahtuvan ilmanlaadun hallinnan kannalta on Näsipuiston sisään sijoittuvalla myös työtunnelina toimivalla ilmanvaihtotunnelilla tärkeä osuus. Selvitysten mukaan tuon ilmanvaihtotunnelin kautta tunnelin keskeltä ulospuhallettava ilma vähentää tunnelinpäissä olevilla piipuilla 75% vähennetystä tunnelin ilman epäpuhtauksista länsipäässä Onkiniemessä vielä 32% ja itäpäässä Naistenlahdessa 16%. Ilmanvaihtotunnelin ulostuloaukko sijoittuisi Mustanlahden kohdalla Paasikiventien varressa olevan rautatien kallioseinään. Tuohon kohtaan puhalletut tunnelin päästöt kuormittavat vain vähän liikenteen tuulettamaa aluetta eikä asutusta on lähellä.  
(VT 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti-Naistenlahti, Tiesuunnitelma 2011, Ilmanlaatuselvityksen yhteenveto 6.5.2011, Ilmatieteenlaitos, Pöyry, SITO.)  
(Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti-Naistenlahti, Tiesuunnitelman esikopio 31.3.2011 Sito Oy ja Pöyry Oyj.)

#### 4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

##### 4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Tunneliratkaisun vaihtoehdot Ranta-Tampellan alueella havaittavine vaikutuksineen on käyty läpi Ranta-Tampellan kaavoituksen edellytykset, YVA-selvitys ja asemakaavan vaikutusarviointi 21.6.2000 -raportissa. Tarkastelussa oli mukana A. 0-(puisto-)vaihtoehto, B. Pintavaihtoehto, C. Kansivaihtoehto, D. Lyhyt-tunneli- ja E. Pitkä tunneli -vaihtoehto. Tarkastelussa eri näkökulmien kannalta edullisimmaksi ratkaisuksi todettiin E. Pitkä tunneli -vaihtoehto.

Keskustan liikenneosayleiskaavan vaihtoehtotarkasteluissa vaihtoehtoja olivat: Ve1. Kekkosentie maanpinnalla, eritasoliittymät ja

Paasikiventiellä Onkiniemen tunneli, Ve2. Kekkosentiellä Tampellan tunneli ja Paasikiventiellä Onkiniemen tunneli, Ve3. Kekkosentiellä Tampellan pitkä tunneli Naistenlahdesta Santalahteen, Ve4. Pyynikin tunneli, Kekkosentiellä eritasoliittymät ja tunneli Eteläpuistosta Santalahteen. Keskustan liikenneosayleiskaavassa päädyttiin Rantaväylän pitkän tunnelin ratkaisuun.

Tiehallinnon teettämässä Tampereen Rantaväylä (VT12 ja KT65) Ylöjärvi, Tampere Kehittämisselvityksessä 2004 vaihtoehtoina olivat: Ve 0+, Nykyinen väylä kevyesti paranneltuna, jossa Rantaväylä pysyy pääosin nykyisellään pintaratkaisuna, Ve1, korkealuokkainen pääväylä, jossa Rantaväylästä muodostetaan sujuva, nopea, eritasoliittyminen varustettu kaupunkimootoritiemäinen väylä (pitkätunneli tai Onkiniemen tunneli ja avoväylä mikäli ensisijaiseksi valittua pitkää tunnelia ei voida rakentaa), Ve 2 kaupunkiväylä, jossa Rantaväylästä on pyritty muodostamaan mahdollisimman katumainen ratkaisu (pitkä tunneli tai Onkiniemen tunneli ja osittain katettu avoväylä mikäli ensisijaiseksi valittua pitkää tunnelia ei voida rakentaa). Suunnitteluryhmä päätyi Ve 2 kaupunkiväylään.

Tampereen Rantaväylä (valtatie 12) välillä Santalahti–Naistenlahti, ympäristövaikutusten arviointimenettelyssä oli tarkasteltavana neljä vaihtoehtoa. Vaihtoehdossa 0 Rantaväylä pysyy nykyisellään. Vaihtoehdossa 0+ Rantaväylää parannetaan nykyisellä paikallaan kevyin liittymäratkaisuin. Vaihtoehdossa 1 toteutetaan Onkiniemen lyhyt tunneli ja liittymät korvataan eritasoliittymillä. Vaihtoehdossa 2 toteutetaan pitkä tunneli Santalahdesta Naistenlahteen ja tunnelin päihin eritasoliittymät. YVA-menettelyn jälkeisessä maantielain mukaisessa yleissuunnitelmassa päädyttiin vaihtoehdon 2 mukaiseen ratkaisuun. Yleissuunnitelmaan sisältyy varaus tunnelin keskelle toteutettavasta liittymästä, johon liittyy Santalahden eritasoliittymän vaihtoehtoisia toteuttamistapoja.

Tämän asemakaavan vaihtoehtotarkastelussa ei tarkastella enää ratkaisuja, joista on aiemmissa suunnitteluvaiheissa luovuttu.

Tunnelin asemakaavamuutoksiin liittyvät vaihtoehdot ovat YVA-selvityksessä esillä olleet vaihtoehdot:

#### 0-vaihtoehto

Tunnelia ei rakenneta ja tilanne suunnitellun tunnelin ja eritasoliittymien kohdalla säilyy entisellään. Rantaväylän ruuhkat säilyvät ja ennusteen mukaan lisääntyvät. Väylän ympäristökuormitus, melu, värinä, ilman epäpuhtaudet lisääntyvät, väylän kaupunkirakennetta hajottava vaikutus säilyy ja lisääntyy. YVA-tarkastelun kehitetty pintavaihtoehto 0+ ja vain Onkiniemen lyhyen tunnelin sisältänyt vaihtoehto 1 eivät niin ikään ole vertailussa mukana, koska YVA-tarkastelussa niiden ominaisuudet huomioon ottaen ne eivät toteuta pitkän tunnelin mukanaan tuomia kokonaisetuja, eivätkä siten ole tämän asemakaavan tavoitteiden mukaisia.

#### 2-Vaihtoehto

Tunnelin päissä on eritasoliittymät ja ilmanvaihdon piiput konehuoneineen. Tunnelin keskelle toteutetaan varaus, joka mahdollistaa myöhemmässä vaiheessa liittymän tai

ilmanvaihtopiipun toteuttamisen. Santalahden eritasoliittymä on tiesuunnitelman esikopion 12/2009 mukainen.

#### 2B-Vaihtoehto

Tunnelin päissä on eritasoliittymät ja ilmanvaihdon piiput konehuoneineen. Lisäksi tunnelin keskellä on nk. Näsinkallion suuntaisliittymä, jossa on yhteys tunnelista idästä Näsijärvenkadulle ja Näsijärvenkadulta tunneliin idän suuntaan. Tunnelin keskivaiheen suuaukko sijoittuu Nääshallin nykyisen pääsisäänkäynnin kohdalle. Nääshallin sisäänkäynti rakennetaan uuteen paikkaan. Vaihtoehdossa Santalahden eritasoliittymä on toteutettavissa kevennettynä ratkaisuna siten, että eritasoliittymässä ei ole rampeja tunneliin ja tunnelista, Haarlankatu on sijoitettavissa tunneliin johtavan rampin paikalle ja Näsijärven rantavyöhykkeellä eritasoliittymän tilantarve on vaihtoehtoja 2 ja 2C pienempi.

#### 2C-Vaihtoehto

Vaihtoehdon 2 mukainen ratkaisu, jossa tunnelin keskellä on ilmanvaihdon piippu konehuoneineen. Piippu sijoittuu Näsinpuiston ympäristöön.

#### 2D-Vaihtoehto

Tunnelin päissä on eritasoliittymät ja ilmanvaihdon piiput konehuoneineen. Lisäksi tunnelin keskellä on nk. Näsinkallion eritasoliittymä, jossa on yhteydet Näsijärvenkadulta Rantaväylän tunnelin molempiin liittymis- ja erkanemissuuntiin. Tunnelin keskivaiheen suuaukko sijoittuu Nääshallin nykyisen pääsisäänkäynnin kohdalle. Nääshallin sisäänkäynti rakennetaan uuteen paikkaan. Vaihtoehdossa Santalahden eritasoliittymä on toteutettavissa kevennettynä ratkaisuna siten, että eritasoliittymässä ei ole rampeja tunneliin ja tunnelista, Haarlankatu on sijoitettavissa tunneliin johtavan rampin paikalle ja ramppien päissä on kiertoliittymät. Vaihtoehto edellyttää Näsijärven rantavyöhykkeellä vaihtoehtoja 2, 2B ja 2C vähemmän tilaa, mutta tilantarve Simppoonkadun suuntaan ja Haarlan tehtaan viereisestä tontista muita vaihtoehtoja suurempi.

Vaihtoehdon 2D alavaihtoehtona on, että eritasoliittymästä on erillinen ilmanvaihdon pystykuilu Näsinpuiston ympäristöön. Kuilu johtaa ilmastointipiippuun.

Kaikissa em. vaihtoehdoissa 2A, 2B, 2C ja 2D Naistenlahden eritasoliittymä toteutetaan saman periaatteen mukaisesti.

#### 4.5.4 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Tavoitteena on mahdollisimman hyvä ja toteutettavissa oleva tunneliratkaisu. 0-vaihtoehto on tärkeä, jotta uuden tunneliratkaisun mukanaan tuoma muutos ja mahdolliset edut tai haitat olisivat todennettavissa. Kaavan tavoitteen kannalta tilanteen säilyttäminen nykyisellään ei ole tavoite.

Vaihtoehto 2 täyttää kaavalle asetettavat tavoitteet ja mahdollistaa varautumisen tulevaisuuden uusiin tavoitteisiin. Näsinkallion suuntais-/eritasoliittymä (vaihtoehdot 2B ja 2D) avaavat uusia mahdollisuuksia Tampereen keskustan maankäytön ja toimintojen

kehittämiseksi ja lisäävät uutena yhteytenä myös keskustan liikennejärjestelmien kehittämismahdollisuuksia. Mikäli päästötarkastelut tai keskustan kehittämisselvityksen myötä nähdään tarpeelliseksi tunnelin keskelle toteuttava liittymä tai ilmanvaihtopiippu, tarvitaan tällöin lisäksi uusi maanpäällinen asemakaavamuutos Näsinpuiston ympäristössä.

4.5.5 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset  
Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto päätti kokouksessaan 24.4.2006, että Tampellan ranta- ja välialue, ns. Ranta-Tampella ja Kekkosentien (Rantaväylän tunneli välillä Naistenlahti-Santalahti) pitkä tunneli merkitään asemakaavoitusohjelmaan vuosien 2007 – 2008 kaavoituskohteiksi ja että kohteiden perustamista kaupungin strategisiksi hankkeiksi ryhdytään valmistelemaan.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 15.8.2007, että Rantaväylän asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua jatketaan kaupungin keskustan liikenneosayleiskaavan mukaisesti siten, että valtatie 12 toteutetaan niin sanotun pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti <http://193.111.93.11/ktweb/>

KAUPUNGINVALTUUSTO päätti 15.11.2010 äänin 25-40, että Rantaväylän tunnelin suunnitteluun varattu 500 000 euron määräraha säilytetään talousarviossa, joka tarkoittaa asemakaavasunnittelun ja tiesuunnittelun jatkamista.

## 5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

### 5.1 Kaavan rakenne

#### 5.1.1 Mitoitus

Maanalaisen asemakaavan aluerajaus on mitoitettu tunnelin tiesuunnitelmaluonnosten perusteella niin, että tunneli on toteutettavissa alueelle kallion tukemis- ja vahvistamistoimenpiteineen. Varsinaisen tunnelin ympärille on varattu 15 metrin suoja-alue. Tunneli on sijoitettu niin syväälle, että riittävä kalliokatto on saavutettavissa joka kohdassa ja kuitenkin tunnelin ajoväylien viedot ovat luontevia. Tunnelin päiden asemaan on vaikuttanut myös ilmastomuutoksen uhkan mukanaan tuoma Pirkanmaan ympäristökeskuksen arvio Näsijärven etelärannan tulvavesikorkeuksista.

#### 5.1.2 Palvelut

Kaavan mahdollistamat uudet liikennetkaisuut lisäävät merkittävästi eri toimintojen saavutettavuutta. Tampereen kaupungin keskustan kohdalla liikenteeltä vapautuvat alueet mahdollistavat Näsijärven ranta-alueen asumis-, kulttuuri- ja virkistystoimintojen kehittämisen ja monipuolistamisen jalankulkuetäisyyden päässä keskustan monipuolisista palveluista.

### 5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen



Laadukkaasti toteutettuna uudet liikenne- ja liittymäjärjestelyt saattavat nostaakin alueen arvoa. Liikenteen kuormitus vähenee Haarlan mutkan tienoissa, mutta liikenteen kuormitus lisääntyy selvästi tunnelin suuaukon lähellä. Avoväylällä liikenteen päästöjä ei juuri ole mahdollista hallita. Tunneli mahdollistaa ilman epäpuhtauksien ohjaamisen ja näin ratkaisuun liittyvä piippu mahdollistaa laskelmien mukaan 75% tunnelin ilman epäpuhtauksien ohjaamisen niin korkealle sellaisiin ilmakerroksiin, joista paikallisia suuria pitoisuuksia ei muodostu. Liikenteen melu on niin ikään tunnelissa hallittavissa ja myös liittymissä alas painuvissa tunneliluiskissa, koska meluseinät rakentuvat osaksi väylän reunarakenteita. Maan päälle ja siltarakenteisiin suunnitellut meluseinät edellyttävät onnistuakseen korkeata esteettistä ja innovatiivista laatua. Kaiken kaikkiaan kaava luo väylälle toteutusmahdollisuuksia, joiden ympäristön laatua koskevat kriteerit toteutuvat vasta rakennussuunnittelu- ja toteutusvaiheessa käytettävissä olevien taloudellisten mahdollisuuksien mukaan. Kaavakarttaan on lisätty ohjeellinen maanalaiselle ilmanvaihtotunnelille osoitettu varaus. Katso kohta 4.4.2 Prosesin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen. (Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti-Naistenlahti, Tiesuunnitelman esikopio 31.3.2011 Sito Oy ja Pöyry Oyj.)

### 5.3 Aluevaraukset

Kaava-alueen pinta-ala on kokonaisuudessaan 181 740 m<sup>2</sup>, johon on lisätty 17.5.2011 tarkistuksessa ilmanvaihtotunnelin varaus, jolloin kaava-alueen kooksi on muodostunut 191 460 m<sup>2</sup>.

#### 5.3.1 Korttelialueet

Kaavaan ei sisälly korttelialueita.

Maanalaisen asemakaavan maanalaisen liikenneväylän ja sen 15 metriä leveän suojavyöhykkeen alueen yläpuolelle sijoittuvat seuraavat tontit, joiden asemakaavoja ei muuteta, mutta joiden alla kaavan osoittamassa kohdassa ja korkeusasemissa maanalainen kaava on voimassa ja joissa paikoissa asetetaan rajoitteita tunnelin säilymiselle tukirakenteineen:

I kaupunginosa (Finlaysonin alueen pohjoisosa)

korttelin 1 tontti 18

korttelin 3 tontti 2,5,7,8

korttelin 4 tontti 1 ja 23

korttelin 6 tontit 2,42,43 ja 44

korttelin 462 tontti 3

IV kaupunginosa (Amurin pohjoisosa)

korttelin 36 tontti 1

korttelin 38 tontit 10, 14 ja 15

korttelin 42 tontti 1

korttelin 46 tontti 1

korttelin 54 tontti 1

korttelin 58 tontti 1

korttelin 61 tontti 1

korttelin 64 tontti 1

VIII kaupunginosa (Onkiniemen eteläosa)

korttelin 800 tontit 30, 32, 33 ja 34

IX kaupunginosa (Armonkallion keskiosa)

korttelin 130 tontti 3

korttelin 133 tontit 5 ja 16  
korttelin 134 tontit 18, 19, 20, 21 ja 22  
korttelin 135 tontit 1 ja 2  
korttelin 137 tontit 58, 59 ja 70  
korttelin 138 tontit 2, 3, 4, 6, 30, 32 ja 44  
korttelin 139 tontit 34, 35, 36 ja 37  
korttelin 141 tontit 3, 4, 49 ja 51  
korttelin 142 tontit 1, 2, 3 ja 73  
IX kaupunginosa (Kanta-Tampellan keskiosa)  
korttelin 961 tontti 2 ja 3  
korttelin 962 tontti 1  
korttelin 964 tontti 4  
korttelin 965 tontti 1  
korttelin 966 tontti 1  
korttelin 953 tontit 2 ja 3  
korttelin 954 tontti 2 ja 3  
korttelin 955 tontti 4  
korttelin 956 tontti 3  
ja yleinen alue 109G Pellavantori

### 5.3.2 Maantie- ja katualueet

VT-12, Rantaväylän tunnelin maanalainen osuus varsinainen kalliotunneli merkitään suoja-alueineen Kallion sisään sijoittuvaksi maantien tunneliksi (ma-LT-2). Alue on merkitty Maantien liikennetunnelille ja sen aputiloille valtion ja kaupungin tarpeisiin varatuksi maanalaiseksi tilaksi suojavyöhykkeineen (ma-v/k). Väylälle on merkitty Maanalaisen tunnelin likimääräinen asema (ma-tunn) ja Maanalaisen tilan lattiataason / kattotason likimääräinen korkeusasema (+00.00/+00.00) sekä sen ulkopuolelle Liikennetunnelin lujitus- ja suojavyöhyke, jolle tienpitäjä saa ulottaa maanalaisia kallioankkureita tai vastaavia lujitusrakenteita. Tälle vyöhykkeelle ei saa tehdä kallion louhintaa eikä mittavaa maankaivua ilman tienpitäjän suostumusta (ma-lt-sv).  
Toimenpiderajoitus: liikennetunnelin yläpuolisella kortteli-, katu- tai virkistysalueella tunnelin kalliokattoon kajoavia toimenpiteitä, kuten porakaivoja tai maalämpöjärjestelmiä, ei saa tehdä ilman tienpitäjän suostumusta (ma-lt-tr). Lisäksi kaavaan on merkitty seuraavat yleismääräykset: Kallioon louhittavat tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niiden rakentamisesta tai käytöstä aiheudu haittaa rakennuksille, rautatieliikenteelle tai maanalaisille tiloille. Maanalaisten tilojen sijoittamisessa ja rakentamisessa on vastaavasti otettava huomioon rautatieliikenteen aiheuttamat vaikutukset. Maantien tunnelin alueeseen kuuluvat liittymävaraukset sekä sen tarvitsemat pelastus-, valvonta-, huolto- ja tekniset tilat suojavyöhykkeineen. Maantien tunnelia suunniteltaessa ja toteutettaessa on erityisesti otettava huomioon turvallisuus, selkeys ja valoisuus. Maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava turvallisesti ja viranomaismääräyksien mukaan siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa maan päällä oleville rakennuksille, tärinäherkille toiminnoille, maanalaisille tiloille tai rakenteille, teknisille verkostoille eikä patoturvallisuudelle. Väylä on suunniteltava siten, ettei se aiheuta haitallista tärinää tai runkomelua alueen nykyiselle maankäytölle. Rakentaminen ei saa aiheuttaa rakennuksille, kasvillisuudelle tai vedenhankinnalle haitallista pohjavedenpinnan alenemista eikä pohjaveden laadun

huononemista. Seurannalla on varmistettava ilmanlaadun olevan riittävän hyvä asumiseen ja oleskeluun tarkoitetuilla alueilla. Maantien tunneliin tulee toteuttaa automaattinen sammutusjärjestelmä.

Noin sadan metrin välein kaavakarttaan on merkitty tunnelin maanalaisen katon ja lattian likimääräinen korkeusasema. Tunnelin keskivaiheilla Tammerkosken alapuolella kaava-alue on muuta varausta leveämpi. Tälle alueelle sijoittuvat tunnelin matalampaan kohtaan sijoittuvat pumppaamotilat ja muita pelastusyhdykäytäviä leveämpi ajoneuvoyhdykäytävä pelastus- ja huoltoajoneuvoja varten. Levityskohdassa on myös varaus Näsinkallioon mahdollisesti sijoitettavalle liittymälle keskustaan. Tämä liittymävaraus mahdollistaa sekä itään päin suuntautuvan suuntaisliittymän että täydellisen eritasoliittymän. Liittymän sallivat nuolet on merkitty kaavakarttaan.

Kaavakarttaan on lisätty ohjeellinen maanalaiselle ilmanvaihtotunnelille osoitettu varaus. Katso kohta 4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen. (Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti-Naistenlahti, Tiesuunnitelman esikopio 31.3.2011 Sito Oy ja Pöyry Oy).

Tunnelin itäpäässä tunnelialue on myös leveämpi. Kaava-alueeseen on otettu itäpäähän ilmanvaihtoon liittyvän ilmanvaihtotunnelin tilatarve. Molemmissa päissä tunnelia varsinaiset ilmanvaihtokonehuoneet ilmastointipiippuineen ja tarvittavat teknistenlaitteiden tilat sijoittuvat maan-alaisen tunnelin kaava-alueen ulkopuolelle molempien päiden eritasoliittymien kaavojen 8305 ja 8306 kaava-alueille. Myöskään kalliotunnelin ulkopuoliset betonitunneliosuudet eivät kuulu tähän asemakaavaan.

#### 5.3.4 Teknisenhuollon tarpeet

Tunnelikaavojen alueella on vesijohtolinjoja, viemäriinjoja, maakaasulinjoja, kaukolämpölinjoja ja 110 kV:n maakaapeli- ja ilmajohtolinjoja. Näiden uudet tarvittavat linjavaraukset laiteasemineen on esitetty tunnelin päiden asemakaavoissa 8305 ja 8306. Turvallisuus- ja huoltonäkökohdat eivät puolla tunnelin toimintaan liittymättömien johtojen sijoittamista Rantaväylän tunneliin.

#### 5.3.5 Muut määräykset

Kaava-alueelle on lisätty elinympäristön laatuun tunnelihankkeen toteuttamisessa erityistä huomiota kiinnittäviä yleismääräyksiä. Väylä on suunniteltava siten, ettei se aiheuta haitallista tärinää tai runkomelua alueen nykyiselle maankäytölle. Rakentaminen ei saa aiheuttaa rakennuksille, kasvillisuudelle tai vedenhankinnalle haitallista pohjavedenpinnan alenemista eikä pohjaveden laadun huononemista. Seurannalla on varmistettava ilmanlaadun olevan riittävän hyvä asumiseen ja oleskeluun tarkoitetuilla alueilla.

Kaavakarttaan on lisätty seuraavat yleismääräykset:

Tietunnelin paikallisesti aiheuttamaa ilmalaadun heikkenemistä vaikutuspiirissä olevilla asuntoalueilla tulee seurata ja hallita niin, ettei ilmanlaatu merkittävästi huonone. Ilmanlaatu näillä alueilla ei saa tunnelin aiheuttaman päästökuormituksen vuoksi ylittää ilmanlaadusta annettuja raja-arvoja.

Tunnelin suuaukkojen läheisyydessä ei saa tehdä sellaisia kaivutöitä, jotka aiheuttavat Näsijärven vedenpinnan kohotessa mahdollisen tulvariskin. Maanpinnan korkeustaso tulee olla vähintään +98.00 (vuoden 2010 korkeusmäärittelyn mukaisella) korkeustasolla siten, että kauempaakaan mahdollinen tulvavesi ei pääse purkautumaan tunneliin.

Tunnelin suuaukkojen ja eritasoliittymien maisemallisiin, kaupunkikuvallisiin ja tekijöihin ja kulttuuriympäristöjen läheisyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Ratkaisuja suunniteltaessa ja toteutettaessa on pyrittävä korkeatasoiseen ympäristön laatuun.

#### 5.4 Kaavan vaikutukset

##### 5.4.1 Vaikutukset ihmiseen ja ihmisen elinolosuhteisiin

Vaikutuksia on käsitelty perusteellisesti laaditussa Rantaväylän tunnelin YVA-selvityksessä. Tunnelikaavan keskeinen negatiivinen vaikutus ihmisten elinolosuhteisiin tunnelin päällä on tunnelin rakentamisaikaisia: louhimisesta aiheutuvat runkomelu ja täriä. Nämä koetaan häiritsevinä ja siksi louhinnan toteuttamisen vaikutusten vähentämiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota. Keskeistä on louhintatapa ja ajankohta. Tunnelin rakentamisen jälkeen tunnelin päällä asuville ja toimiville ei enää tule haittavaikutuksia. Kumipyöräliikenteen aiheuttama mahdollisesti runkomeluna tuntuva täriä ei tunnelien vaikutuksia mitanneissa selvityksissä ulotu paksun kalliokaton vuoksi maan päälle. Tunnelin maanpäällisellä osalla myös nykyisen Paasikiven-Kekkosentien liikennemelu- ja ilman epäpuhtaudet vähenevät selvästi. Kaupungin keskusta-alueella liikennemelun väheneminen on Näsijärven rannassa huomattavaa. Nykytilanteesta melukuormitus kaavan esittämällä melusuojausratkaisulla tulee vähenemään. Ilman epäpuhtauksien suhteen tilanne myös muuttuu siellä missä liikenne vähenee vähenevät myös päästöpitoisuudet. Kaiken kaikkiaan kaavan esittämällä ratkaisulla tunnelin ja sen ilmakehätietoratkaisulla ilman laatu tulee yleisesti keskusta-alueella parantumaan. Suurimmat pitoisuudet niin typenoksidien kuin pienhiukkastenkin osalla lisääntyvät huomattavasti hyvin paikallisesti tunneleiden suuaukkojen kohdalla, vaikka ilmanvaihtopiipuilla on tarkastelujen mukaan saatavissa tunnelin päästöistä 75% pois tunnelin suuaukoilta. Raja-arvot ylittyvät aivan suuaukkojen kohdalla alhaalla ympäröivää maanpintaa alempana ja liikennealueella, jolla raja-arvot eivät ole voimassa. Pitoisuudet lientyvät hyvin nopeasti etäännyttyä ajoradasta ollen asuinpihoilla jo hyvin ohjearvojen alapuolella. Avoimella väylällä ilmanlaadun parantaminen on kiinni ajoneuvokaluston kunnosta, polttoainepäästöistä ja väylän pinnoitteesta ja hiekoituksesta. Tunneli ja sen ilmanvaihto mahdollistaa 2,3 kilometrin matkalla liikenteen päästöjen hallitsemista. Toistaiseksi ilmanvaihtopiippuihin ei ole mahdollista saada taloudellista ja toimintavarmaa suodatinjärjestelmää. Ratkaisu kuitenkin mahdollistaa päästöjen mahdolliset puhdistamisen tekniikan kehittyessä.

Kohdassa 4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen on esitetty Nasinpuiston sisään suunnitellun ilmanvaihtotunnelin myönteistä vaikutusta ilman epäpuhtauksien hallinnassa tunnelin molemmissa päissä lähellä olevaa asutusta. Tiesuunnitelman kehittyessä on noussut esiin uusi ratkaisu

Näsinpuiston kallion sisään. Tampereen keskustan kehittämisen ja maanalaisen rakentamisen kannalta tunnelin keskelle sijoittuva eritasoliittymä on merkityksellinen. Tunnelin molemmissa päissä tapahtuvan ilmanlaadun hallinnan kannalta on Näsinpuiston sisään sijoittuvalla myös työtunnelina toimivalla ilmanvaihtotunnelilla tärkeä osuus. Selvitysten mukaan tuon ilmanvaihtotunnelin kautta tunnelin keskeltä ulospuhallettava ilma vähentää tunnelinpäissä olevilla piipuilla 75% vähennyksestä tunnelin ilman epäpuhtauksista länsipäässä Onkiniemessä vielä 32% ja itäpäässä Naistenlahdessa 16%. Ilmanvaihtotunnelin ulostuloaukko sijoittuisi Mustanlahden kohdalla Paasikiventien varressa olevan rautatien kallioseinään. Tuohon kohtaan puhalletut tunnelin päästöt kuormittavat vain vähän liikenteen tuulettamaa aluetta eikä asutusta on lähellä. (VT 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti-Naistenlahti, Tiesuunnitelma 2011, Ilmanlaatuselvityksen yhteenveto 6.5.2011, Ilmatieteenlaitos, Pöyry, SITO.) (Valtatie 12 (Tampereen Rantaväylä) välillä Santalahti-Naistenlahti, Tiesuunnitelman esikopio 31.3.2011 Sito Oy ja Pöyry Oyj.)

Lisäksi ratkaisu parantaa yleisesti Tampereen keskusta-alueen eri toimintojen saavutettavuutta. Tunneli tuo myös uuden vaihtoehdoisen kulkureitin keskusta-alueelle. Tunneli avaa Näsinjärven rannan kehittämisen osaksi aktiivista kaupungin keskustaa. Paikallisesti nykyisten Paasikiven-Kekkosentien nykyisten liittymien tuntumassa asuvien tai toimivien automatkareitit tulevat muuttumaan.

#### 5.4.2 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Kaavalla ei ole vaikutusta tunnelin päällä oleviin rakennettuihin rakennuksiin tai rakenteisiin. Tämä edellyttää asianmukaisia varmennustoimenpiteitä tunnelia louhittaessa. Tunnelin rakentaminen tulee rajoittamaan kalliorakentamista kaava-alueella. Patoturvallisuus edellyttää, että Tammerkosken nykyisin peruskorjauksissa olevat padot tulee rakentaa ajanmukaiseen kuntoon valmiiksi ennen louhintatöiden aloittamista.

#### 5.4.3 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavan myötä luontoympäristö ei ole muuttumassa. Keskeisin vaikutus on kalliolouhinnalla ja louheen sijoituksella. Jos louhetta sijoitetaan läheisille vesialueille Näsinjärven rantaan Ranta-Tampellaan tai Santalahteen tulee louhetäytöt tehdä asianmukaisin luvun ja tarvittavin suojaustoimin, ettei louheesta mahdollisesti liukenevia haitta-aineita pääse viranomaisen ohjeiden ja määräysten vastaisesti vesistöön. Louhinnan yhteydessä myös pohjaveden hallintakysymys on oleellinen. Sitä varten on hankkeelle tehty pohjaveden tarkkailuohjelma, jolla seurataan rakentamisen pohjavedelle aiheuttamia muutoksia ja ryhdytään tarvittaviin toimenpiteisiin.

#### 5.4.4 Muut vaikutukset

Vaikutus delfiineihin: Ennen louhinnassa tapahtuvaa laukaisua annetaan delfinaariolle varoitus radiopuhelimella, jolloin delfiinien päät nostetaan veden pinnan yläpuolelle. Näin on toimittu mm. Koskiseikkailun ja Half Pipen rakentamisen yhteydessä. Tampellan alueen louhintatyöt eivät ole vaikuttaneet Särkänniemeeseen asti. Särkänniemi oy 7.10.2008.

#### 5.4.5 Yleiskaavallinen tarkastelu

Koska asemakaavan sisältövaatimukset ovat yleiskaavan vaatimuksia suppeampia, on tässä tuotu esiin tunneliratkaisu yleiskaavan sisältövaatimusten valossa.

Yleiskaavan sisältövaatimukset Mrl 39§ 2mom mukaan ovat seuraavat:

1. Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys:

Tunneliratkaisu tuo uuden liikenneväylän Tampereen keskustan liikennemahdollisuuksiin. Se sujuvoittaa Rantaväylän liikennettä, koska se vähentää väylältä 6 valoliittymää ja tuo uusilla eritasoliittymäratkaisuilla sujuvan liittymisen kaupungin muuhun katuverkkoon. Tunnelin toteuttaminen on kallis investointi ja siksi Tiehallinnon ja Tampereen kaupungin yhteishanke. Se kuitenkin luo uusia mahdollisuuksia kehittää Tampereen kaupungin keskustan ja Näsijärven rannan välistä tamperelaisille tärkeätä aluetta. Tunneli yhdessä Ratapihankadun kanssa mahdollistaa keskustan liikenneosayleiskaavan mukaisen keskustan liikenteen kehittämisen ja keskustan saavutettavuuden ja keskustasta poispääsyn parantamisen. Ekologisen kestävyuden näkökulmassa painavat mahdollisuudet liikenteen ympäristökuormituksen hillintä ja maa-alan vapauttaminen liikenteeltä kaupungin keskustan laajentumisalueeksi keskustan monipuolisten palveluiden läheisyydessä.

2. Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö:

Tunnelin rakentaminen mahdollistaa keskustan toimintojen kehittämisen ja täydentämisen olemassa olevien palveluiden läheisyydessä.

3. Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus:

Tunneli mahdollistaa Näsijärven rannassa liikenteeltä ja sen kuormitukselta vapautuvan alueen keskusta-asumisen uusia ratkaisuja kävely-yhteyden päässä keskustan palveluista.

4. Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen, sekä energia-, vesi-, ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonarvojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla:

Rantaväylän nykyisellään jatkuvasti lisääntyvä ympäristökuormitus ja estevaikutus poistuvat. Tampereen keskustan kohdalla Näsijärven ranta-alueen vapautuminen mahdollistaa keskustan laajentamisen uusin mahdollisuuksin, joka avaa myös mahdollisuuden kevyenliikenteen yhteyksien ja laadun parantamiseen.

Liikennealueen pienentyminen ja muuttuminen mahdollistaa myös kunnallisteknisten verkostojen sijoittamisen uusien tarpeiden mukaisesti.

5. Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen ympäristöön:

Kaavaratkaisulla keskustan kehittämismahdollisuuksia ja toimintoja rajoittava liikenneväylä voidaan sijoittaa maan alle, jolloin maan päälle jäävää kaupunkirakennetta voidaan kehittää eri väestöryhmät huomioiden turvallisempaan, terveellisempään ja viihtyisämpään suuntaan.

#### 6. Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset:

Tunneliratkaisun ja keskustan liikenneosayleiskaavan tavoitteena on liikenneongelmien vähentäminen ja sujuvuuden sekä liikenneympäristön selkeyden parantaminen. Elinkeinoelämän liikkumismahdollisuudet ruuhkien vähentyessä tulevat parantumaan ja keskustan laajentaminen Näsijärven rantaan avaa yritystoiminnalle uusia mahdollisuuksia.

#### 7. Ympäristöhaittojen vähentäminen:

Jatkuvasti laajenevalla avoväylällä liikenteen jatkuvasti lisääntyessä ei ole juurikaan mahdollisuuksia hallita liikenteen ympäristökuormitusta ja suuren liikenneväylän kaupunkirakennetta eristävää vaikutusta. Tunneli mahdollistaa ympäristökuormituksen hallinnan maan alla. Samalla ratkaisu vapauttaa keskustan tuntumassa laajat alueen väylän vaikutuksilta. Uusi ratkaisu mahdollistaa myös liikenteen haittojen hallintaa tunnelin päissä.

#### 8. Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen:

Rantaväylän sijoittaminen maanalle antaa uudenlaisia mahdollisuuksia vaalia Tampereen kulttuurimaisemia ja Näsijärven rantamaisemaa sekä jäljellä olevia luontoarvoja.

#### 9. Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys:

Koska vilkkaan liikenneväylän läheisyydessä viheralueiden luonne on lähinnä suojaviheralue, mahdollistaa väylän sijoittaminen maanalle virkistykseen soveltuvien alueiden lisäämisen liikenteeltä vapautuvalla alueella.

#### Asemakaavan sisältövaatimukset

Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään.

Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

#### 5.5 Ympäristön häiriötekijät

Ympäristön häiriötekijöitä on käsitelty edellä kohdassa 4.5.1 mainituiden selvitysten vaikutusten arvioinneissa erityisesti Rantaväylän tunnelin YVA-selvityksessä..

Meluntorjunnan osalta ennustetilanteeseen nähden meluntorjunta vaikuttaa seuraavasti:

#### Nykytilanne 2008

Hankkeen itäosassa Naistenlahden alueella merkittävimmät tieliikenteen ympäristömelun ohjearvojen ylitykset ovat Soukanlahdenkadun kerrostalojen valtatie 12 tienpuoleisilla julkisivualueilla, sekä Naistenlahdenkadun itäpuoleisilla kerrostaloalueilla. Kriittisin kohta on Soukanlahdenkadun kerrostaloalue, jossa alueen pohjoispuolelta kulkevalta valtatieltä kantautuu kerrostaloalueen sisäpiha-alueelle yli 55 dB melutasoja. Soukanlahdenkadun kerrostalojen valtatiepuoleisilla julkisivuedustoilla melutasot ovat kaikkialla yli 55 dB ja huonoimmillaan yli 65 dB. Valtatien nykyisen, lähellä rantaviivaa kulkevan linjauksen johdosta valtatie aiheuttama ympäristömelu kantautuu esteettömästi vesialueen yli Naistenlahden pohjoispuolelle Lapinniemenrantaan.

Santalahden alueella valtatie aiheuttamat meluhaitat ulottuvat etelässä Pispalan harjun pientaloalueelle, lievinä päiväajan yli 55 dB ylityksinä valtatiepuoleisilla alueilla. Suunnittelualueen länsiosassa valtatie eteläpuolelle kohdistuvat meluhaitat ovat päiväajalla yli 60 dB, kohdistuen pääasiallisesti alueen toimitilakiinteistöihin ja yksittäisiin asuinrakennuksiin. Merkittävä meluhaitta aiheutuu valtatie pohjoispuolen virkistysalueelle, jossa tieliikenteen päiväajan melutasot ylittävät selvästi 55 dB ohjearvon. Simppoonkadun asuinkäytössä olevat kerrostalot ovat nykytilanteessa tyydyttävästi suojattuna, sisäpihan melutasojen ollessa hieman yli 45 dB päiväajalla. Tämän tiesuunnitelman melumallinnuksissa ei ole otettu huomioon alueen raideliikennettä ympäristömelulähteenä.

#### Ennustetilanne 2030, ei meluntorjuntaa

Naistenlahdessa suunnitellun eritasoliittymän tiejärjestelyt muuttavat tieliikenteen meluvaikutuksia merkittävästi. Kekkosentien liikenne siirtyy suunniteltujen tiejärjestelyjen seurauksena tunneliin, jonka suuaukko tulee Soukanlahdenkadun itäpuolelle. Eritasoliittymän pohjois- ja eteläpuolelle rakennetaan kiertoliittymäjärjestelyt, jotka yhdessä alentuneen valtatie tasauksen kanssa rajoittavat valtatie tieliikenteen melun leviämistä ympäröiville alueille. Soukanlahdenkadun pohjoisosissa uusien tiejärjestelyiden seurauksena vähenevät liikennemäärät vähentävät kerrostaloalueiden sisäpihoille leviävää melua. Toisaalta uuden tunnelin suuaukon myötä Soukanlahdenkadun itäosassa kerrostalojen tienpuoleisilla julkisivuilla melutasot nousevat selkeästi, mikäli meluntorjuntaa ei rakenneta. Naistenlahden vesialueella sekä Lapinniemenrannassa melutasot pienenevät, kun tieliikenteen melun leviäminen alueelle rajoittuu. Tunturikadun asuinkerrostalojen valtatiepuoleisella alueella melutasot pienenevät valtatie tasauksen laskemisen johdosta.

Santalahdessa suunnitellun eritasoliittymän sekä tunnelin suuaukon rakentaminen Simppoonkadun itäpään eteläpuolelle kasvattavat tieliikenteen aiheuttamia melutasoja valtatie pohjoispuolisilla alueilla. Erityisesti Santalahden eritasoliittymästä länteen päin suuntautuva vilkasliikenteinen (keskimääräinen vuorokausiliikenne



13 900 ajoneuvoa) ramppi lisää valtatie pohjoispuoleisen virkistysalueen rampin lähialueille kohdistuvaa meluhaittaa. Santalahden eritasoliittymän eteläpuoleisella Pispalan harjun alueella yleinen melutilanne pysyy suunniteltujen tiejärjestelyjen seurauksena lähestulkoon nykytilanteen kaltaisena, joskin paikoitellen on huomattavissa lieviä melutasojen nousuja muuallakin kuin valtatie välittömässä läheisyydessä.

#### Ennustetilanne 2030, suunniteltu meluntorjunta

Naistenlahdessa uusiin tiejärjestelyihin liittyvä meluntorjunta koostuu Soukanlahdenkadun varteen, valtatie tunnelin suuaukon päälle sijoitettavasta 2,5 metriä korkeasta meluaidasta sekä Rauhanniementien itäpuolelle ja valtatie eteläpuolelle sijoitettavasta 2-3 metriä korkeasta meluaidasta, jolla on pyritty muodostamaan yhdessä maaston kanssa Tunturikadun asuinkerrostaloja melulta suojaava estekokonaisuus 113-114 metrin harjakorkeuteen merenpinnasta. Lisäksi ajoyhteys valtatieltä Tammelan Puistotielle katkaistaan, sijoittamalla kohdille kolme metriä korkea meluvalli. Meluntorjunnalla saavutetaan yleisen melutilanteen paraneminen niin, että Tunturikadun asuinkerrostalojen valtatiepuoleiset alueet ovat päiväajalla selvästi alle 50 dB ja Soukanlahdenkadun alueella asuinrakennusten tienpuoleisilla julkisivualueilla melutasot eivät ylitä päiväajalla 55 dB.

Santalahdessa meluntorjunnan painopiste on tässä hankkeessa valtatie pohjoispuolisilla alueilla. Pääasiallisina tavoitteina pidettiin suunnittelutyössä suojata ranta-alueen virkistysalue sekä Simppoonkadun asuinrakennukset. Simppoonkadun asuinrakennusten kohdalla pelkän autokatoksen rakennusmassa ei riitä suojaamaan toivotulla tavalla asuinalueita, joten katoksen päälle on suunniteltu noin 2,1 metriä korkea seinäosuus. Meluntorjuntaa täydennetään Simppoonkadun länsipäähän, valtatie pohjoispuolelle sijoitettavalla 3,5 metriä korkealla meluseinäosuudella, joka ulottuu autokatoksen lomituksesta aina eritasoliittymään asti. Tuloksena koko Simppoonkadun alue saadaan suojattua päiväajalla alle 55 dB ohjearvon sekä yöajalla alle 45 dB. Santalahden ranta-alueen virkistysalueen meluntorjunta koostuu eritasoliittymästä länteen lähtevän rampin kaidelinjaan sijoitettavasta kaksi metriä korkeasta, osin läpinäkyvästä melukaiteesta, jota seuraa länteen päin neljä metriä korkea meluvalliosuus. Meluvallin jälkeen ranta-alueen ja pienvenesataman meluntorjunta täydentyy kolmen metrin korkuisella meluseinäosuudella, joka voidaan osittain suunnitella läpinäkyväksi, näin ollen säilyttäen näköyhteys Näsijärvelle. Meluntorjunnan tuloksena saavutetaan valtatie pohjoispuolella tilanne, missä virkistysalueella esiintyvät päiväajan tieliikenteen melutasot ovat alle 55 dB ohjearvon.

#### 5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Merkinnot ja määräykset on esitetty selostuksen kohdassa 5.3.2.

#### 5.7 Nimistö

Kadunnimitoimikunta päätti kokouksessaan 7.12.2010 rantaväylän tunnelin nimeksi Rantatunneli.

## 6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

### 6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Rantaväylän tunnelihankkeesta on SITO Oy ja Pöyry Environment Oy laatinut tiesuunnitelmaluonnokset, joita valmistellaan tiesuunnitelmaksi.

Tunnelihankkeesta on laadittu tiesuunnitelman esikopio. Rantaväylän kehittämistä koskien on myös toteutettu YVA-menettely ja hankkeesta on laadittu maantielain mukainen yleissuunnitelma, joka oli nähtävillä 15.11.–14.12.2010. Yleissuunnitelma on liikennevirastossa hyväksyttävänä ja päätös tulee kesällä 2011. Edellä mainitut suunnitelmat ja niihin liittyneet selvitykset ovat laatineet Sito Oy ja Pöyry Oyj Tampereen kaupungin ja Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri-vastuualueen toimeksiannosta.

### 6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa liikenne- ja katualueiden osalta välittömästi asemakaavan ja asemakaavamuutosten tultua lainvoimaiseksi. Kaavan toteuttaminen edellyttää tarvittavien rahoitusratkaisuiden, maankäytösopimusten ja toteuttamispäätösten tekemistä. Tiesuunnitelma on mahdollista hyväksyä vasta asemakaavan vahvistuttua. Sen jälkeen tunneliratkaisusta kokonaisuudessaan tehdään tarvittavat rakennussuunnitelmat ja yleisen tien tietoimitus.

### 6.3 Toteutuksen seuranta

Tiesuunnitelmaan tulee sisältymään laajat seurantatoimet YVA-tarkastelun yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman valmistelun sekä turvallisuusasiakirjojen määrittelemänä. Seuranta koskee muun muassa: pohjavettä, painumia, louhintaa, louheen käsittelyä, tunnelin päästöjä, patoturvallisuutta, tunneliturvallisuutta jne.