



15.1.2015

**TESOMAN RAUTATIEKORTTELI, KAAVA NRO 8527
MUISTIO VIRANOMAISNEUVOTTELUSTA**

Aika 17.12.2014 klo 12.30- 15.40

Paikka Frenckellin virastotalo, kokoustila Strömmer

OSA 1: Hankkeen esittely

Paikalla:	Riikka Rahkonen	Tampereen kaupunki, kake/masu/aka
	Leena Strandén	Pirkanmaan ELY -keskus
	Minna Huttunen	Pirkanmaan ELY -keskus
	Elina Viitanen	Pirkanmaan ELY -keskus
	Ruut-Maaria Rissanen	Pirkanmaan liitto
	Hanna Djupsjöbacka	Pirkanmaan liitto
	Jouni Juuti	Liikennevirasto
	Ville Kandell	Ramboll Oy, edusti Liikennevirastoa valtakirjalla
	Tomi Anttila	Trafi
	Auri Halinen	Trafi
	Pekka Mutikainen	Pirkanmaan pelastuslaitos
	Hanna Montonen	Tampereen kaupunki, kake/masu/yks
	Raija Mikkola	Tampereen kaupunki, kake/masu/yks
	Antonia Sucksdorff	Tampereen kaupunki, kake/masu/yks
	Marjatta Salovaara	Tampereen kaupunki, kake/ysu
	Heljä Aarnikko	Tampereen kaupunki, kake/yysu
	Heli Toukonieniemi	Tampereen kaupunki, kito
	Juha-Pekka Häyrynen	Tampereen kaupunki, kake/joukkoliikenne
	Tanja Koivumäki	Tampereen kaupunki, tiry
	Matti Lehtonen	Pirkanmaan Osuuskauppa
	Tommi Kärkelä	NCC Rakennus Oy
	Jari Seppälä	NCC Rakennus Oy
	Jukka Aalto	Arkkitehtitoimisto AR-Vastamäki Oy
	Marko Aitio	Arkkitehtitoimisto AR-Vastamäki Oy
	Antti Soisalo	Destia Oy
	Timo Huhtala	A-Insinöörit
	Ville Rajakallio	SATO
	Maarit Suomenkorpi	Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy

1. Neuvottelun tarkoitus ja järjestäytyminen, osallistujat

Riikka Rahkonen avasi kokouksen ja totesi, että kyseessä on maankäyttö- ja rakennuslain mukainen asemakaavoituksen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu. Riikka Rahkonen toimi kokouksen puheenjohtajana ja Antonia Sucksdorff sihteerinä. Osallistujat esittäytyivät. Pirkanmaan ELY -keskuksen toivomuksesta kokous jaettiin kahteen osaan; hankkeen esittely ja viranomaisneuvottelu. Viranomaisneuvottelussa olivat paikalla vain viranomaiset ja kaupungin edustajat.



15.1.2015

2. Kaavoitushankkeen lähtökohdat

Riikka Rahkonen esitteli hankkeen taustaa ja lähtökohtia. Muutos koskee korttelin Ristimäki-3805 tontteja 3, 4 ja 5 sekä katu- ja puistoaluetta. Asemakaavamuutoksen päätarkoitus on käyttötarkoituksen muutos päivittäistavarakaupalle ja asumiselle sekä rakennusoikeuden lisääminen.

Matti Lehtonen kertoi, että kaavamuutoksen hakijan tavoitteena on liike- ja asuinrakentamisen kokonaisuuden mahdollistaminen alueelle. Tavoitellaan noin 4000 k-m² liiketilaa josta noin 3000 k-m² käytettäisiin päivittäistavarakaupan sijoittamiseksi alueelle. Asumisen osalta tavoite on noin 13 000 k-m².

Riikka Rahkonen kertoi, että kaupungin tavoitteena on Tesoman aluekeskusta vahvistava kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja viihtyisä korttelikokonaisuus, joka lisää alueen palvelutarjontaa ja asumisen mahdollisuuksia. Varaudutaan myös lähijunaseisakkeen mahdolliseen toteuttamiseen. Tavoitteena on myös ajoneuvo- ja kevyen liikenteen järjestelyjen toimivuus ja turvallisuus sekä ympäristöhäiriöiden hallinta.

Selvitetään mahdollisuudet Vanamonkujan leventämiseen ja Tesoman valtatie kaventamiseen korttelin kohdalla.

Maarit Suominen esitteli kaavoitustilannetta, Raija Mikkola yleissuunnitelman tilannetta ja Riikka Rahkonen kertoi kaava-alueen ympäröivistä ajankohtaisista hankkeista. Tanja Koivumäki esitteli Oma Tesoma -hanketta.

3. OAS -vaiheen selvitykset

Maarit Suomenkorpi esitteli aikaisempia sekä Tesoman yleissuunnitelman yhteydessä laadittuja lukuisia selvityksiä. Hän kertoi lisäksi kaavaprosessin yhteydessä laadituista selvityksistä jotka ovat tärinä- ja runkomeluselvitys, pohjatutkimus, liikenneselvitys ja ongelma-analyysi, ympäristömeluselvitys ja siihen liittyvät lisätarkastelut, maaperän pilaantuneisuusselvitys ja puhdistustarpeen arviointi, rakennusten haitta-aineselvitys sekä asbesti- ja haitta-ainekartoitus.

Keskusteltiin Tesoman valtatie kaistojen määrästä. Todettiin, että kaistojen vähentämistä on käsitelty yleissuunnitelman yhteydessä ja että se on kaupungin tavoite. Tähänastisissa keskusteluissa Yleisten alueiden suunnittelun kanssa on todettu, että kadun itäpuolella on vähemmän johtolinjoja ja enemmän maankäytöllistä potentiaalia kavennuksen hyödyntämiseen.

4. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadun palautteen tiivistelmä

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 5.6. -26.6.2014 välisen ajan. Nähtävilläoloaikana saapui seitsemän lausuntoa ja 13 mielipidettä. Yhdistyksistä palautetta jättivät Suomen Rautatie-matkustajat ry sekä Kaupunginosayhdistys Tesoma-seura ry. Maarit Suomenkorpi esitteli saatua palautetta. ELY -keskus esitti kommentissaan asumisen ja kaupan paikkojen vaihtamista, mikä olisi ympäristöhäiriöiden näkökulmasta toimivampi ratkaisu.

Yleisesti esille nousseita asioita palautteissa olivat mm:

-rakennusten korkeuden sekä asuin- ja liikepinta-alojen mitoitus, mielipiteitä tiiviin rakentamisen puolesta ja vastaan

-rakennusten liittyminen ympäristöön mm. Vanamonkatu (mittakaava, materiaali)

-ominaispiirteiden säilyttäminen, näkymät viheralueille, ulkoilyyhteyksien säilyminen



15.1.2015

- kävely-ympäristön ja kevyen liikenteen korostaminen, yhteydet mm. Mediapoliikseen
- liikennemäärän lisääntyminen, sujuvuus ja liikenneturvallisuus
- vaarallisten aineiden kuljetukset, melu ja tärinä, polttoaineenjakuaseman riskit
- lähijunaseisakkeen toteuttaminen otettava kaavan tavoitteeksi.

5. Tuoreet selvitykset ja laaditut suunnitelmavaihtoehdot

Seisakeselvitys

Antti Soisalo esitteli seisakeselvitystä, jonka tavoitteena on ollut selvittää seisakkeen tilanvaraus. Selvityksessä on otettu huomioon lisäraide nykyisen raiteen pohjoispuolella. Laiturit olisivat 3 - 4 metriä nykyistä maapintaa korkeammalla. Tarvitaan uusi silta Tesoman valtatie yli ja nykyinen Vanamonkadun alikulku pitäisi korvata uudella alikululla. Paikoitusmitoitus on 42 + 5 liityntäpysäköintipaikkaa sekä 60 katoksellista pyöräpaikkaa.

Kysymyksiä ja keskustelua seisakeselvityksestä

- Voidaanko selvityksessä esitettyä aluevarausta käyttää pysäköintiin seisakkeen toteututtua? (Riikka Rahkonen, Tampereen kaupunki, Maankäytön suunnittelu)
- Lisäraiteelle ja seisakejärjestelyille varatun tilan hyödyntäminen ennen seisakkeen toteutumista sovitaan seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Lähtökohtaisesti aluevarausta voi hyödyntää esimerkiksi pysäköintialueena, puiston tai jalankulun ja pyöräilyn yhteytenä. Alue tulee olla helposti muutettavissa sille varattuun käyttöön, joten kiinteitä rakenteita sille ei saa sijoittaa. Tämä tulee varmistaa laadittavana olevassa asemakaavassa radan pohjoispuolella ja myöhemmin myös radan eteläpuolella, kun tämän alueen kaavoitus etenee. Rata- ja väyläalueen aluevarausta voidaan käyttää pysäköintiin myös seisakkeen toteutumisen jälkeen, mikäli näin Liikenneviraston kanssa neuvotellen sovitaan. (Antti Soisalo, Destia)
- Asiasta on keskusteltu Liikenneviraston kanssa ja siltä pohjalta laadittu luonnokset. (Tommi Kärkelä, NCC)
- Hankkeiden hyvin erilaiset toteuttamisaikataulut muodostavat ongelman. (Minna Huttunen, ELY)
- Melusuojaustarpeen ja vaiheittaisen toteuttamisen huomioon ottaminen suunnittelussa on tärkeää. (Marjatta Salovaara, Tampereen kaupungin ympäristönsuojelu)

Vaihtoehtotarkastelut

Alueelle on laadittu useita vaihtoehtotarkasteluja sekä hakijan arkkitehtikonsultin että kaupungin kaavakonsultin toimesta, lisäksi Maankäytön suunnittelu on laatinut oman tarkastelunsa. Vaihtoehtoja käytiin läpi työpajassa 14.8.2014 ja jatkoon valittiin kaksi vaihtoehtoa. Merkittävä valintakriteeri oli, että korttelin pitää olla rakennettavissa vaiheittain.

Maarit Suomenkorpi esitteli vaihtoehtoa, jossa asuminen on alueen länsiosassa ja liiketoimintatilat itäosassa, Tesoman valtatie puolella. Jukka Aalto esitteli kaavamuutoksen hakijan vaihtoehtoa alavaihtoehtoineen; ennen seisakkeen toteutumista ja sen jälkeen. Keskusteltiin mm. mitoituksesta, kulkumuotojakaumasta, pyöräilyn ja jalankulun turvallisuudesta, huoltoliikenteestä ja vaiheistamisesta. Todettiin, että tarkastelu kävely- ja pyöräilyreittien verkostosta on tehty Tesoman yleissuunnitelman yhteydessä ja että aineisto olisi hyvä liittää tämän kaavan valmisteluaineistoon.

Melumallinnukset

Timo Huhtala kertoi, että ympäristömeluselvitys tehtiin toukokuussa 2014. Piha-alueiden melu osoittautui ongelmalliseksi. Nyt on tehty lisätarkasteluja yöajan melusta kaavamuutoksen hakijan vaihtoehdossa. On tutkittu melusteiden sijoittamista rata-alueen pohjois- ja eteläpuolelle. Melusteet parantaisivat melutilannetta oleellisesti laajalla alueella.



15.1.2015

Ville Kandell totesi, että seisakkeella ei voi olla meluestettä. Timo Huhtala esitti, että melueste voidaan toteuttaa laiturikatoksena jonka takaseinä toimii meluesteenä. Vaihtoehtoisesti tukimuuri voi toimia meluesteenä. Elina Viitanen kysyi saadaanko melu hallintaan Tengbomin vaihtoehdossa. Timo Huhtala arvioi, että meluntorjunta onnistuu myös siinä vaihtoehdossa vaikka sitä ei ole vielä tutkittu.

Elina Viitanen totesi, että asuntojen suojaamisen kannalta melueste on oleellinen. Hän kysyi mitä tapahtuu, jos rautatiealue ei kehity mutta asunnot toteutuvat. Kuka toteuttaa meluesteet ja milloin? Niitä tarvitaan ennen kuin asumista voidaan toteuttaa alueelle. Minna Huttunen totesi, että periaatteessa se, joka vastaa uudesta maankäytöstä, huolehtii myös meluesteestä. Marjatta Salovaara totesi, että vastuu uuden raiteen toteutumisesta on Liikennevirastolla mutta se voi olla jopa 20 vuoden päästä. Otetaanko huomioon tuleva raide alueen suunnittelussa? Joudutaanko siirtämään meluestettä? Juha-Pekka Häyrynen kysyi voiko matala melueste jäädä raiteiden väliin kun pohjoinen raide on toteutunut? Todettiin, että se on periaatteessa mahdollista.

Keskustelussa todettiin, että mikäli kortteli ja seisake toteutettaisiin yhtä aikaa, ei tarvittaisi niin suurta aluevarausta radalle. Korttelin ja rata-alueen välistä rajaa ei voida kuitenkaan mitoittaa tässä vaiheessa tulevaisuutta ennakoiden tarkasti tukimuuriin.

Keskusteltiin asuntojen avautumisesta hiljaiselle puolelle. Ympäristönsuojelun ja ELY -keskuksen näkemyksen mukaan tavoitteena pitää olla, että jos päivämelu ylittää 55 dB, niin asuntojen pitää avautua hiljaiselle puolelle. Timo Huhtala totesi, että 65 dB ylittyy vain ensimmäisissä kerroksissa Tesoman valtatie ja Tesomankadun risteyksen tuntumaan esitetyssä rakennuksessa.

OSA 2: Viranomaisneuvottelu

Paikalla:	Riikka Rahkonen	Tampereen kaupunki, kake/masu/aka
	Leena Strandén	Pirkanmaan ELY -keskus
	Minna Huttunen	Pirkanmaan ELY -keskus
	Elina Viitanen	Pirkanmaan ELY -keskus
	Ruut-Maaria Rissanen	Pirkanmaan liitto
	Hanna Djupsjöbacka	Pirkanmaan liitto
	Jouni Juuti	Liikennevirasto
	Ville Kandell	Liikennevirasto
	Tommi Anttila	Trafi
	Auri Halinen	Trafi
	Pekka Mutikainen	Pirkanmaan pelastuslaitos
	Hanna Montonen	Tampereen kaupunki, kake/masu/yks
	Raija Mikkola	Tampereen kaupunki, kake/masu/yks
	Antonia Sucksdorff	Tampereen kaupunki, kake/masu/yks
	Marjatta Salovaara	Tampereen kaupunki, kake/ysu
	Heljä Aarnikko	Tampereen kaupunki, kake/yysu
	Juha-Pekka Häyrynen	Tampereen kaupunki, kake/joukkoliikenne
	Tanja Koivumäki	Tampereen kaupunki, tiry



15.1.2015

6. Viranomaisten kommentit

Pirkanmaan liitto:

Hanna Djupsjöbacka totesi, että Tesoman alakeskuksen kehittäminen on tavoite sekä voimassa olevassa että valmisteilla olevassa maakuntakaavassa. Tesoman alueen suunniteluku on 4000 uutta asukasta vuoteen 2040 mennessä. Esillä olevista vaihtoehdoista hän totesi, että asumisen laatu on myös maakuntakaavoituksen näkökulmasta tärkeää. Asumisen osoittaminen korttelialueen itäreunaan johtaa siihen, että se jää erilliseksi saarekkeeksi.

Pirkanmaan ELY –keskus:

Elina Viitanen korosti myös asumisen laatua sekä liikenne- ja asumisympäristöjen yhteensovittamista. Keskeisiä kysymyksiä tässä hankkeessa ovat myös lähijunaliikenne, palvelut ja kaupunkikuva suhteessa pientaloalueeseen. Suunnittelualueen läntinen puoli nähtäisiin mielellään kevyen liikenteen ja jalankulun laatualueena. Huolto- ja ajoneuvoliikenne olisi syytä sijoittaa muualla. Alueelle suunnitellaan monimuotoista toimintaa ja paljon kerrosalaa ja nyt on syytä kysyä onko riittävästi tilaa kaikelle hoitaa nämä kaikki asiat hyvin. ELY -keskus korosti alueen toiminnallisuutta. Kaavakonsultin vaihtoehdossa on omat kokonaisuudet asumiselle, liiketoiminnalle ja kevyelle liikenteelle. Elina Viitanen esitti, että kylmäasema väistyisi. Sen tilalle voitaisiin tutkia asuinrakentamista. Pysäköintiä voitaisiin osoittaa Tesoman valtatievarteen, mutta se edellyttäisi kunnan liittymää Tesoman valtatieltä.

Minna Huttunen totesi, että kevyen liikenteen yhteydet kiertoliittymästä tontin lävitse junaradan alikululle sekä Vanamonkadulta Tesomankadun ylitse Tesoman liikekeskukseen ovat tärkeitä ja ne tulee suunnitella turvallisiksi ja laadukkaiksi. Kulku länsipuoliselle asuinalueelle ei myöskään saa vaikeutua. Asutus häiriintyy, jos liikerakennuksen liikenne ja huolto järjestetään länsireunaan. Hän totesi lisäksi, että pelastusreitit ja korkotasot pitää tutkia. Liikennevirastolta tulee varmistaa, miten rata-alueen varaus on syytä merkitä kaavaan (osaksi korttelialuetta vai rautatiealueeksi).

Liikennevirasto

Liikenneviraston kanta on esitetty jälkikirjoituksena muistion lopussa.

Tampereen kaupunki, Joukkoliikenne:

Juha-Pekka Häyrynen totesi, että nykyiselle raiteelle, sen eteläpuolelle voi toteutua seisake jo noin 5 – 10 vuoden päästä, mutta junien vuoroväli ei tule olemaan tiheä vielä silloin. Tämä on nurinkurinen tilanne, koska lähijuna olisi tehokas julkinen kulkumuoto. Tämä on ensimmäisiä isompia asemakaavoja joka edesauttaa sitä, että päästään lähijunaliikenteen osalta kohti rakennemallin 2030 tavoitteisiin. Suunnittelussa on otettava huomioon, että alueen rooli voi muuttua pitkällä aikavälillä. Lähijunaliikenne ei kuitenkaan tule lisääntymään jos eivät muiden kuntien (Nokia, Sastamala) ratkaisut kehity samanaikaisesti. Joukkoliikennetarjontaa pidetään jo nykytilanteessa hyvänä Tesomalla. Vireillä oleva kaavahanke ei sinänsä edellytä joukkoliikennetarjonnan lisäämistä.

Vanamonkadun liittymän järjestelyt kaavamuutoksen hakijan vaihtoehdossa eivät vaikuta toimivilta. Kevyen liikenteen osalta jalankulkua ja pyöräilyä pitää tarkastella erikseen. Yksi mahdollisuus olisi ohjata pyöräily Vanamonkatua pitkin ja jalankulku tontin lävitse.



15.1.2015

Tampereen kaupunki, Yleisten alueiden suunnittelu:

Heljä Aarnikko esitti, että asumisen ja kaupan pysäköinti olisi osittain yhteistä. Hän ei pitänyt kevyen liikenteen ratkaisua kaavamuutoksen hakijan vaihtoehdossa laadukkaana ja riittävän turvallisena. Myös pihajärjestelyt vaativat vielä työstämistä. Hän kysyi miksi ei kaupan piha ja pysäköintialue voisi olla Tesoman valtatie puolella. Tässä tapauksessa katualuetta voitaisiin hyödyntää kääntymiskaistoihin.

Tampereen kaupunki, Tilaajaryhmä, Oma Tesoma –hanke:

Tanja Koivumäki piti asumisen sijoittamista nykyisen asutuksen läheisyyteen, korttelin länsipuolelle, parempana vaihtoehtona. Asukaspalautteen perusteella huolto- ja asiakasliikennettä ei kannata osoittaa kaavamuutoksen hakijan esityksen mukaisesti, koska se häiritsisi Vanamonkadun nykyisiä asukkaita ja saattaisi johtaa kaavavalitukseen. Kylmäasemasta on myös saatu myönteistä palautetta. Osa asukkaista kokee, että asemaa tarvitaan juuri tässä kohdassa.

Tampereen kaupunki, Ympäristönsuojelu:

Marjatta Salovaara totesi, että paikka on haastava ympäristöhäiriöiden takia. Tavoite on, että valtioneuvoston asettamat ohjearvot alitetaan. Ei ole oikein tuoda kaupan asiakas- ja huoltoliikenne Vanamonkatua pitkin häiritsemään länsipuolella olevia nykyisiä asukkaita. Asumisen tuominen kauemmaksi kahdesta häiriötekijästä on parempi vaihtoehto. Kylmäaseman toiminnalle on lupa rekisteröintimenettelyn kautta, joten ympäristönsuojelulla ei ole keinoja vaikuttaa käyttötarkoitukseen. Melusteiden toteuttamiseen pitää sitoutua jos alue ryhdytään rakentamaan.

Tampereen kaupunki, Maankäytön suunnittelu:

Riikka Rahkonen kertoi, että asemakaavoituksessa on keskusteltu vaihtoehdoista. Todettiin, että molemmissa vaihtoehdoissa on hyviä ja huonoja puolia. Kaavakonsultin suunnitelmassa hyvänä pidettiin mm. asema-aukiota, liikenteen ja huollon järjestelyjä Tesoman valtatie puolella ja asumisen sijoittamista kauemmaksi katumelusta. Huonona pidettiin isoa avointa aluetta liikenneympyrän tuntumassa, siihen pitäisi luoda laadukasta kaupunkitilaa. Kevyen liikenteen pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden kaikki varret on osoitettu pysäköinnille ja reitti kaupan ovelle ei ole sujuva vaan se risteytyy halliin ajon kanssa. Liikerakennus on kaupunkikuvallisesti haastava ja asuintalomassojen sijoittelu on epätyypillinen Tesomalle luoden suuren kontrastin puutaloalueen viereen. Kaavamuutoksen hakijan vaihtoehdosta todettiin, että Vanamonkadun kevyen liikenteen yhteys on merkittävä ja se on ratkaistava laadukkaasti. Ratkaisua Vanamonkadun liikennejärjestelyihin on tutkittu pitkään, mutta esitetyssä vaihtoehdossa kevyen liikenteen ja ajoneuvoliikenteen risteämisingelma on edelleen ratkaisematta. Hakijoille on esitetty, että myös muita talotyyppisiä pitäisi tutkia ja että asuntojen pitäisi avautua pääasiasiassa pihan puolelle. Työn jatkosuunnitteluun voidaan poimia hyviä elementtejä molemmista vaihtoehdoista. Tornitalon sijoittamista kiertoliittymän tuntumaan olisi syytä tutkia. Kaavoituksesta ja viranomaisneuvottelusta saadut kommentit puoltavat liikerakennuksen sijoittamista suunnittelualueen itäosaan.

Keskusteltiin pysäköintinormista. Hanna Montonen totesi, että asuintalojen osalta rakenteellinen pysäköinti pitäisi olla tässä mahdollista ja sitä pitäisi tutkia. Todettiin, että asumisen ja opiskelija-asumisen osalta suunnitelmat ovat valmisteilla olevan pysäköintinormin mukaisia, mutta kaupan osalta pysäköinti on ylimitoitettu uuteen normiin nähden. Liityntäpysäköintipaikkojen määrää voisi myös tarkistaa ottaen huomioon seisakkeen merkitys nykytilanteessa. Paikkoja voitaisiin lisätä, mikäli junien pysähtymisväli tihenee. Silloin radanvarren pysäköinti korttelialueella voitaisiin toteuttaa kahdessa tasossa.



15.1.2015

Raija Mikkola totesi, että hakijan esittämissä suunnitelmissa liikenneyhteyksiä on tähän mennessä ratkottu lähinnä teknisellä - ja mitoitustasolla. Erityisesti pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden osalta reittien sujuvuus ja ympäristön laatu vaativat vielä kehittämistä.

7. Jatkoimenpiteet

Suunnitteluryhmän palaveri järjestetään tammikuussa 2015. Tesomalaisille ei ole vielä esitelty aineistoa, se tapahtuu seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

ELY -keskus lausuu asemakaavasta luonnosvaiheessa. Aineisto toimitetaan myös Liikennevirastolle luonnosvaiheessa mahdollista lausuntoa varten.

8. Muut asiat

Muita asioita ei ollut.

9. Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 15.40.

.....

Jälkikirjoitus:

Liikenneviraston kanta aluetarpeesta on Destian aluevaraussuunnitelman mukainen.