

# TAMPERE

## RANTA-TAMPELLA

Osa 1: KAAVOITUKSEN EDELLYTYKSET, YVA-SELVITYS

Osa 2: ASEMAKAAVAN VAIKUTUSARVIOINTI

Tiivistelmä 21.6.2000



Kuva: Lentokuva Vallas Oy

SUUNNITTELURYHMÄ

# **RANTA-TAMPELLA**

## **Kaavoituksen edellytykset, YVA-selvitys**

### **Asemakaavan vaikutusarviointi**

Tiivistelmä 21.06.2000

Tämä on tiivistelmä Ranta-Tampellan kaksiosaisesta vaikutusarviointiraportista (21.6.2000). Raportti on yleisön nähtävillä Frenckell'in palvelupisteessä (Puutarhakatu 2). Samassa paikassa voi myös tutustua muuhun suunnittelumateriaaliin sekä mm. erillisselvityskansioon, johon on koottu Ranta-Tampellan vaikutusarvioinnin aikana (v. 1999-2000) tehdyt erillisselvitykset, viranomais- ja yritystahojen kannanotot sekä yleisön esittämät mielipiteet.

#### **Ranta-Tampellan alue**

Ranta-Tampellaksi nimetty alue muodostui 1900-luvun vaihteen ja ensimmäisten vuosikymmenten aikana suurelta osaltaan Näsijärven etelärannan täyttömaa-alueena osaksi vanhaa Tampellan teollisuustonttia. Alueen nykytilaan ovat vaikuttaneet rautatien rakentaminen 1890-luvulla, teollisuusalueen laajeneminen rautatien pohjoispuolelle, Kekkosentien rakentaminen 1970-luvulla ja teollisuuden levittäytyminen vielä senkin pohjoispuolelle.

Kanta-alueensa kiinteänä osana Ranta-Tampella on ydinkeskustan laajenemisaluetta. Se on myös Tammerkosken rantojen maisemaa välittömästi jatkava ranta-alue. Ranta-alueen maisemallinen eheyttäminen ja toiminnallinen sekä kaupunkikuvallinen kytkeminen ympäristöönsä Tampereen ja sen keskustan omaleimaisia piirteitä vahvistamalla on jäänyt liikenneväylien rakentamisen jälkeen tällä tärkeällä keskusta-alueella huolehtimatta. Em. syistä Ranta-Tampellaa koskevilla toimenpiteillä on suuri merkitys sekä kaupunkirakenteen että keskustan kaupunkikuvan kannalta.

#### **Kaavoituksen edellytykset –selvitys ja asemakaavan vaikutusarviointi**

Kaupunginvaltuusto päätti 13.1.1999, että Tampellan väli- ja ranta-alueen maankäytön suunnittelun selvitystyö käynnistetään ja, että selvitystyölle varataan aikaa vuoden 2000 alkuun. Maaliskuun 13. päivänä 2000 kaupunginhallitus päätti Ranta-Tampellan asemakaavoituksen käynnistämisestä laaditun *"Ranta-Tampellan kaavoituksen edellytykset"* –selvitystyön (YVA-selvitys) pohjalta. Asemakaavatyön ensimmäisenä vaiheena on laadittu *vaikutusarviointi*, joka yhdessä em. YVA-selvityksen kanssa ja sitä täydentäen muodostaa pohjan asemakaavatyön loppuunsaattamiselle.

Kaavoituksen edellytykset –selvityksen ja asemakaavan vaikutusarvioinnin tavoitteena on ollut selvittää tulevan maankäytön periaatteet ja luoda valmiudet sellaisen maankäyttösuunnitelman laatimiselle Ranta-Tampellan alueelle, jolle alueen tuleva uudelleenkaavoitus voidaan perustaa. Vaikutusarvioinnit ovat kartoittaneet ne mahdollisuudet, joita Tampellan väli- ja ranta-alue tarjoaa Tampereen keskustan kehittämistavoitteita toteuttavalle maankäytölle. Samalla on selvitetty kaavoitustyön edellytykset, lähtökohdat tulevan maankäytön tavoiteasettelulle sekä suunnitelmiin vaikuttavat rajoitukset.

## Vaihtoehdot

Kaavoituksen edellytyksien selvittämiseksi Ranta-Tampellan yhteistyö- ja suunnitteluryhmät valitsivat neljä alustavaa vaihtoehtoluonnosta: A. Puisto, B. Pinta, C. Kansi ja D. Tunneli. Yksikään luonnoksista ei ole valmis suunnitelma alueen kaavoituksen pohjaksi, vaan vaihtoehdot auttavat suunnittelukohteen mahdollisuuksien ja ominaisuuksien kartoittamisessa sekä vaikutusten arvioinnissa.

YVA-selvityksen laatimisen yhteydessä todettiin, että Tunneli –vaihtoehdon (D) pohjana ollut nk. lyhyt liikennetunneli ei ollut kaikilta osin – erityisesti taloudellisesti ja ympäristöllisesti - tyydyttävä ratkaisu, ja tämän vuoksi oli syytä selvittää liikennetunnelin linjauksen viemistä Armonkallion itäpuolelle siten, että tunnelin suuaukko sijoittuu Naistenlahden voimalaitokselle vievää rautatietä varten louhittuun kallioleikkaukseen. Tämä uusi tunnelilinjaus merkitsi myös uuden maankäyttöratkaisun suunnittelua. Laadittu uusi suunnitelma on nimetty vaihtoehdoksi E ”Pitkä tunneli –vaihtoehto”.

Laaditussa YVA-selvityksessä todettiin, että Kansi- ja Tunneli –vaihtoehdot (C ja D) ovat selvästi vaikutuksiltaan edullisempia kuin Puisto- ja Pinta –vaihtoehdot (A ja B), joten jatkosuunnittelussa on kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti keskitytty Kansi- ja Pitkä tunneli –vaihtoehdojen tarkempaan tutkimiseen ja niiden keskinäiseen vertailuun.

Seuraavassa taulukossa on esitetty rakentamisen määrää kuvaavat luvut kustakin vaihtoehdosta. Luvut ovat likimääräisiä, alustaviin maankäyttökaavioihin liittyviä laskelmia, jotka tarkentuvat asemakaavatyön seuraavassa vaiheessa. Asemakaavatyön pohjaksi valitun vaihtoehdon tarkemman suunnittelun yhteydessä tutkitaan kyseisen maankäyttövaihtoehdon toteuttamiskelpoinen rakennusoikeus, kun mukana arvioinnissa ovat kaupunkikuvalliset ja muut ympäristölliset tekijät sosiaalisten ja taloudellisten tekijöiden ohella. Selvitystyö aloitettiin ennen maankäyttö- ja rakennuslain voimaantuloa, joten rakennusoikeuslaskelmat on laadittu vanhan rakennuslain mukaisten laskentaperusteiden pohjalta.

Vaihtoehdot	A. Puisto	B. Pinta	C. Kansi	D. Tunneli	E. Pitkä tunneli
* Asuntoja k-m <sup>2</sup>	-	54 800	91 300	157 500	130 000
* Liike- ja toimistotilaa k-m <sup>2</sup>	90 000	127 200	47 500	17 500	20 000
<b>Yhteensä, k-m<sup>2</sup></b>	<b>90 000</b>	<b>182 000</b>	<b>138 800</b>	<b>175 000</b>	<b>150 000</b>
* Asuntoja	-	750	1 200	2 100	1700
* Asukkaita	-	1 600	2 700	4 600	3 700
* Työpaikkoja	3 000	4 250	1 600	600	700

## Johtopäätökset

”Ranta-Tampellan kaavoituksen edellytykset” –selvityksessä todettiin, että Kansi- ja Tunneli –vaihtoehdot ovat selvästi edullisempia kuin Puisto- ja Pinta –vaihtoehdot. Tästä syystä asemakaavan vaikutusarviointi on perustunut Kansi –vaihtoehdon (C) ja Pitkä tunneli -vaihtoehdon (E) vertailuun. Kansi- vaihtoehdon maankäyttökaavio ja kuvasovite. Pitkä tunneli -vaihtoehdon maankäyttökaavio ja kuvasovite.

Vaikutusarvioinnin keskeiset tulokset ja johtopäätökset ovat:

### *Ympäristölliset vaikutukset*

- **Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva**

Kansi –vaihtoehtoon (C) verrattuna on Pitkä tunneli –vaihtoehto (E) kaupunkirakenteellisten ja –kuvallisten vaikutusten kannalta selvästi edullisempi. Kansi –vaihtoehdon heikkouksia ovat erityisesti kansirakenteen tuottamat korkeuserot ja pääosin tästä johtuvat kaupunkikuvalliset ongelmat. Vaihtoehdossa syntyy maanalaisia tiloja jopa kolmeen kerrokseen ja kaupunkikuvaa leimaa betoninen, 'kova' yleisilme. Yhdessä Kekkosen tien kanssa kansirakenne korkeuseroineen muodostaa voimakkaan kaupunkirakenteellisen elementin, joka erottaa rantavyöhykkeen kaupunkikeskustasta.
- **Kansallismaisema**

Tammerkosken kansallismaisema-alueen kehittämisen näkökulmasta Pitkä tunneli –vaihtoehto (E) on parempi, sillä vaihtoehdossa Koskenniskan molemmat rannat saadaan puistokäyttöön ja lisäksi Näsinsillat voidaan korvata kansallismaisemaan paremmin soveltuvalla kevyen liikenteen sillalla.
- **Näsijärven täyttö**

Pitkä tunneli –vaihtoehdossa ei toteuteta laajaa Näsijärven täyttöä ja, koska vaihtoehdossa täyttöalue varataan puistolle, täyttöön liittyvät ympäristölliset ja teknis-taloudelliset ongelmat ovat vähäiset ja hallittavissa. Kansi –vaihtoehdossa täyttömäärä on suurempi kuin Pitkä tunneli -vaihtoehdossa ja täyttö saattaa edellyttää pohjan ruoppaamista.

### *Yhdyskuntataloudelliset vaikutukset*

- **Kokonaistaloudellinen näkökulma**

Sekä Kansi että Pitkä tunneli -vaihtoehdot ovat molemmat yhdyskuntataloudellisesti (kokonaistaloudellisesti) edullisia, erityisesti alhaisten liikennekustannusten ansiosta. Tunneliratkaisussa Kekkosen tien maapohja vapautuu rakentamisalueeksi, millä on huomattava taloudellinenkin merkitys.
- **Kunnallistaloudellinen näkökulma**

Kaupungin kannalta Pitkä tunneli –vaihtoehdon edullisuus verrattuna muihin kantakaupungin asuntorakentamisalueisiin määräytyy kaupungin mahdollisen tunnelirakentamiseen liittyvän kustannusosuuden perusteella. Kun taloudellisissa tarkasteluissa on mukana kaikki Pitkä tunneli –vaihtoehdon toteuttamiseen liittyvät kustannukset, on syytä todeta, että vertailu kaupungin muihin asuntorakentamisalueisiin ei ole täysin oikeutettua, koska:

  - 1) liikennetunneli ei ole ainoastaan Ranta-Tampellaa palveleva investointi vaan koko Tampereen keskustan kehittämiseen liittyvä ratkaisu.
  - 2) Pitkä tunneli -vaihtoehdossa rakennetaan koko kaupungin keskustaa, sen rantaa ja siihen liittyviä, varsinaista suunnittelualuetta huomattavasti laajempaa aluetta palvelevia julkisia ulkotiloja
  - 3) sijainnista johtuen Ranta-Tampellan alueella ympäristörakentamisen laatutaso ja kustannukset ovat selkeästi korkeammat kuin ydinkeskustan ulkopuolella.

## Vaikutukset ihmiseen

### □ Ranta-alueen virkistyskäyttö

Kansi –vaihtoehdossa (C) rantavyöhykkeelle ei synny sellaista puistoaluetta, jolla olisi merkitystä koko keskustaa palvelevana julkisena ulkotilana. Pitkä tunneli –vaihtoehdossa (E) koko Ranta-Tampellan rantavyöhyke noin kilometrin matkalla saadaan aktiiviseen virkistyskäyttöön ja ranta on kaikkien kaupunkilaisten käytössä. Armonkallion kohdalle rakennetaan kanava ja ranta-alueelle korkealuokkainen puisto. Ulkoilu- ja virkistyskäyttömahdollisuudet paranevat oleellisesti koko keskustan sekä erityisesti Tampellan lähi-alueen asukkaiden kannalta.

### □ Liikenteen melu- ja päästöhaitat

Ranta-Tampellan alueelle kohdistuvat liikenteen melu- ja päästöhaitat ovat Pitkä tunneli –vaihtoehdossa (E) huomattavasti vähäisemmät kuin Kansi –vaihtoehdossa (C). Liikennetunneli parantaa myös Armonkallion ja Lapinniemen melutilannetta merkittävästi nykyisestä.

## Yhteenveto

Kun vertaillaan kaikkia tutkittuja vaihtoehtoja A - E ja tarkastelussa on mukana kaikki vertailutekijät sekä arvioidut vaikutukset – ympäristölliset, yhdyskuntataloudelliset ja sosiaaliset vaikutukset – voidaan todeta, että Pitkä tunneli –vaihtoehto (E) on kokonaisvaikutuksiltaan edullisin.

Vaihtoehto on ainoa, joka täyttää sekä kaupunkirakenteelle että kaupunkikuvulle keskustan suunnittelutavoitteissa asetetut kriteerit. Korkealaatuinenkaan rakentaminen ei saa aikaan kaupunkikuvallisesti hyväksyttävää toteutusta vaihtoehdossa C eikä muissakaan vaihtoehdoissa. Pitkä tunneli -vaihtoehto perustuu liikennetunneliin, jonka rakentamiskustannukset ovat laadittujen selvitysten perusteella noin 280 mmk. Tunnelin rakentaminen ajoittuu koko alueen toteuttamisen alkuvaiheeseen, joten investointi muodostaa huomattavan ”kynnyskustannuksen”. Tunnelin rahoituksen järjestäminen on vaihtoehdon toteuttamiskelpoisuuden kannalta keskeinen kysymys. Liikennetunneli ei kuitenkaan palvele vain Tampellan aluetta, vaan on koko Tampereen keskustan kannalta merkittävä kaupunkirakenteellinen ja kaupunkikuvallinen ratkaisu. Kekkosen tie, jonka liikennemäärä tulevaisuudessa on yli 50 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, erottaa ranta-alueen muusta kaupunkirakenteesta ja on myös maisemallinen ja kaupunkikuvallinen häiritsevä tekijä. Lisäksi Kekkosen tien melu- ja päästöhaitat ovat erityisesti Armonkallion, Lapinniemen ja Tampellan asukkaiden kannalta huomattavat.

Liikennetunnelin myötä poistuvat Kekkosen tien aiheuttamat kaupunkirakenteelliset ja –kuvalliset sekä liikenteen meluun ja päästöihin liittyvät haitat. Samalla keskusta laajenee luontevasti Näsijärven rantaan saakka ja tunnelin myötä palautuu välitön toiminnallinen yhteys järven ranta-alueille. Tunnelin toteuttaminen tukee näin Tampereen perinteistä identiteettiä ja ratkaisulla on huomattava merkitys koko keskustalle, sen kaupunkikuvan kehittymiselle ja viihtyisyydelle.

Yhteenvetotaulukko kaikkien viiden tutkitun vaihtoehdon merkittävimmistä vaikutuksista.

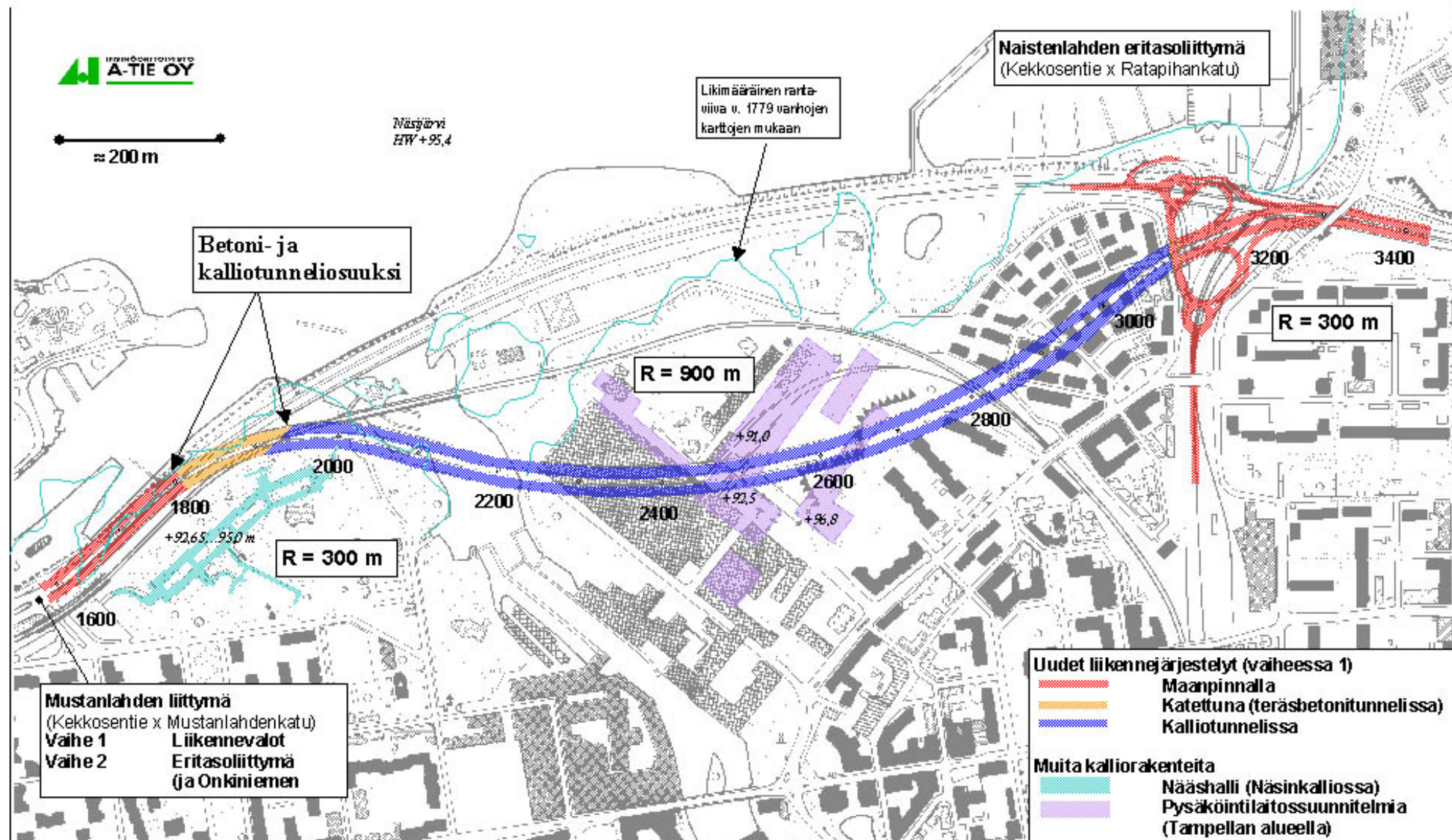
# Ranta-Tampella

Paasikiven-Kekkosentie (valtatie 12), Tampere

Ideasuunnitelma 2000

PITKÄ TUNNELI VÄLILLÄ MUSTALAHTI-NAISTENLAHTI

"Tampellan tunneli"





[Pitkä tunneli välillä Mustalahti - Naistenlahti](#)

[Ranta-Tampella](#)

---

[Palaute](#) | [Tampereen kaupunki](#)

Luotu 19.6.2000 | Päivitetty 21.6.2000

[Satu Lepistö](#)