


Pirkkala-Linnainmaa -raitiotie
Toteutussuunnitelma

TAMPEREEN RATIKAN PIRKKALA-LINNAINMAA - RAITIOTIEN TOTEUTUSSUUNNITELMAN LAUSUNNOT

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyysivät sidosryhmiltä lausuntoa Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelmasta 16.9.-4.10.2024 klo 12.

Lausunnon jättivät seuraavat tahot:

Autoliitto, Tampereen seudun osasto ry
Citycon Finland Oy
Elenia Verkko Oyj
Elisa Oyj
Härmälänrannan Asunto- ja Kiinteistöyhtiöt Vanaja, Nalle, Kontio, Sisu ja Jyry
Kangasalan kaupunki
K Auto Retail Oy Tampere
Kesko Oyj
Kiinteistö 837-28-5599-2
Kiinteistöosakeyhtiö Hatanpään valtatie 48
Kiinteistöosakeyhtiö Pirkkalan Kukkatalo
Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry
Lidl Suomi Ky
Metso Finland Oy
Pirkan Opiskelija-asunnot Oy
Pirkanmaan ELY-keskus
Pirkanmaan hyvinvointialue
Pirkanmaan liitto
Pirkanmaan maakuntamuseo
Pirkanmaan pelastuslaitos
Pirkanmaan Yrittäjät ry ja Pirkkalan Yrittäjät ry
Pirkkalan seurakunta
Sisä-Suomen poliisilaitos
Tammer-Golf ry
Tampereen ev.lut. seurakuntayhtymä
Tampereen kaupunkiseutu
Tampereen lasten parlamentti
Tampereen Messu- ja Urheilukeskus Oy



Tampereen Messut Oy
Tampereen nuorisovaltuusto
Tampereen Seudun Keskuspuhdistamo Oy
Tampereen Seudun Polkupyöräilijät ry
Tampereen yliopisto
Liikenne- ja viestintävirasto
Tukes
Valtatie 30 kiinteistöt
Ylöjärven kaupunki
Ympäristöministeriö (sähköpostiviesti 30.9.2024; ei lausuttavaa)

Tampere, 28.09.2024

Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön palvelualue
Raitiotien kehitysohjelma

Lausunto Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta

Autoliiton Tampereen Seudun osasto ry kiittää tilaisuudesta saada antaa lausunto Pirkkala – Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelmasta. Pidämme hyvänä, että lähtökohtaisesti tarkastellaan tie- ja raideliikenteen yhdistämistä tehokkaasti toisiinsa Pirkkala – Tampereen keskusta - Linnainmaa alueella.

Luonnosaineistosta pyydyt kommentit

1. Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala-Linnainmaa -allianssin toteutussuunnitelmasta?

Toteutus tulee vaikuttamaan tuhansien jäseniemme sekä muiden autoilijoiden toimintaan ja liikkumiseen. Suunnitelma on suurelta osin laadittu siten, että raitiotien tarvitsema tila on otettu pois autoliikenteeltä. Erityisesti Hatanpää – Härmälä suunnalla nyt nelikaistainen pääväylä tullaan kaventamaan kaksikaistaiseksi hidaskaduksi, tämä vaikuttaa suuresti kadun välityskykyyn. Toteutuksessa tulisi huomioida nykyistä paremmin myös autoilu ja muut tienkäyttäjät, uskomme lopputuleman olevan siten kaikkia paremmin palveleva.

Henkilöautojen liityntäpysäköinnille tulee määrittää selkeät ja riittävän tilat useisiin kohden raitiotien reittiä, kuten polkupyörille ja sähköpotkulaudoille on tehty.

2. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala-Linnainmaa -raitiotiellä toimintaan tai yleisesti?

Vaikutusarvioinnissa on otettu laajasti kantaa ympäristöön ja raitiotien vaikutukseen asukkaiden viihtyvyyteen, jopa golfkenttään, joka tässä hankkeessa on vain marginaalinen tekijä.

Mielestämme raitiotien varren kaavoitusta ja näiden alueiden muita liikennejärjestelyjä ei ole riittävässä määrin huomioitu. Esimerkiksi Härmälässä, Nuolialantiellä, viherrakentamista vähentämällä sekaliikennekadun osuus olisi vältettävissä.

Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie risteyksestä on tehtävä eritasoristeys. Nykyiselläänkin erittäin tukkoinen ja vaikea risteys tulee vaarantamaan liikenneturvallisuuden sekä seisauttamaan liikenteen täydellisesti. Tämä tulee vaikuttamaan Tampereen keskustan saavutettavuuteen muilla liikennevälineillä ja siten sen vetovoimaisuuteen. Pidemmällä aikavälillä se näkyy palvelurakenteen ja yritystoiminnan muutoksena. Palveluntarjoajat, kivijalkakauppiat siirtyvät pois keskustasta, kaikilla liikennemuodoilla helposti saavutettavaan sijaintiin.

2 (3)

Tärkeiden pääväylien ja risteysten liikennevirrat ja välityskyky tulee kyetä turvaamaan raitiotien rakentamisen aikana sekä sen valmistuttua, vähintään nykyisellään. Suomen autokanta on kasvanut viimeisen vuosikymmen aikana n 1% vuodessa, ja kasvu jatkuu. Auton voimanlähde voi muuttua mutta autoilusta luopuminen ei ole näköpiirissä. Siksi raitiotien suunnittelussa ja toteutuksessa tulisi siis huomioida lisääntyvä autokanta ja tehdä suunnitelmat siten, että kaikki liikkuminen on turvattu jatkossakin.

Raitiotien ja muun joukkoliikenteen tulisi täydentää toisiaan, ei niin, että molemmat kulkevat samaa reittiä.

3. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Autoliiton Tampereen seudun osasto haluaa olla antamassa lausuntoja väliaikaisten liikennejärjestelyjen toteutukseen.

Autoliikenteen sujuvuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota rakentamisen aikana ja väliaikaisia liikennejärjestelyjä suunniteltaessa. Nyt rakentaminen tapahtuu yhdessä Tampereen ja sen liikenteen kannalta tärkeimmässä ja vilkkaimmassa risteyksessä sekä pääväylällä.

Evästyksset Pirkkala – Linnainmaa – raitiotien jatkosuunnitteluun?

Muun joukkoliikenteen reitit tulee suunnitella täydentämään raitiotien käyttöä. Liityntäpysäköinnin tulee olla ilmainen tai sisältyä joukkoliikenteen lippuun, kuten Helsingissä., Siten autoilijoita saataisiin houkuteltua käyttämään joukkoliikennettä. Raitiotien läheisyydessä olevien ostoskeskusten pysäköintialueiden/tilojen käytöstä ja kehittämisestä liityntäpysäköintiin pitää keskustella yrittäjien kanssa.

Toivomme jatkosuunnitelmissa otettavan esille raitiotien jatkamista Pirkkalan lentoasemalle asti.

Kuitenkin ymmärrämme erittäin hyvin Pirkkalan nihkeää suhtautumista Raitiotien rakentamiseen.

Autoliiton Tampereen seudun osasto haluaa myös tulevaisuudessa olla mukana lausumassa edustamamme yhteisön mielipiteen Tampereen ja koko Pirkanmaan liikennesuunnitelmiin ja toteutuksiin.

Yhteystiedot:

Autoliitto, Tampereen Seudun osasto ry,
C/O P. KaihoniemiAlanen
(henkilötiedot poistettu)
Al-Tampere@al-tampere.fi

Tampere, 28.09.2024

Pentti Kaihoniemi
puheenjohtaja

Lassi Latvanne
vpj

Marko Somero
hallituksen jäsen

Citycon Finland Oy

Lausunto Pirkkala- Linnainmaa- raitiotien toteutussuunnitelmasta

1. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala– Linnainmaaraitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

- Opastus sekä liikkeiden logistiikan ohjaukseen tulee kiinnittää huomiota. Liikaa opastusta ei voi olla. Meidän kannata on kriittistä huolehtia, että liikkeet saavat tuotteensa normaalisti myyntiin sekä asiakkailta on mahdollisuus tulla myös autolla Koskikeskukseen.
- Kyseessä on pitkä projekti ja Hatanpään & Tampereen valtatie risteyksen opastus ja sujuvuus on erityisen tärkeä koko liiketoiminnalle Ratinan suvannon alueella.
- Tiedottaminen kiinteistöjen omistajille säännöllisesti sekä matalalla kynnyksellä, jotta me voimme viestiä omille sidosryhmillemme aikataulussa.
- Toivon myös nopeaa reagointia palautteisiin sekä selkeitä viestintälinjoja.
- Summa summarum: Tiedotus ja opastus tärkeimpiä asioita.

4.10.2024

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki
ja Pirkkalan kunta

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta

Olemme käyneet läpi raitiotien vaikutukset Elenian verkkoon sekä muutostarpeet. Elenia on tehnyt yhteistyössä allianssin kanssa suunnitelmat Elenian verkkoon tehtävistä muutoksista. Alustavat suunnitelmat sekä alustavan kustannusarvion olemme lähettäneet nähtäväksi allianssille.

Elenian verkkoon tehtäville muutostöille sekä uusien liittymien rakentamiselle on varattava riittävä aikataulu (4–5 kk tilauksen tekemisestä).

Pyydämme pitämään Elenian ajan tasalla hankkeen aikatauluista.

Tarvittaessa lisätietoja tai lausuntopyyntöjä voi tiedustella seuraavilta tahoilta:
verkkolausunnot@elenia.fi, (henkilötiedot poistettu)

Ystävällisin terveisin

Elenia Verkko Oyj
Kunnonhallinta

Salla Mäntylä Kunnossapitoinsinööri
(henkilötiedot poistettu)

17.9.2024

Tampereen kaupunki
Pirkkalan kaupunki
Tampereen raitiotie Oy

16.9.2024

Pirkkala-Linnainmaa raitiotien hankesuunnitelman lausunto

Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista hankesuunnitelmaan.

Alueella on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita, joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia niiden riittävästä suojauksesta.

Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto.

Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§).

Lisätietoja asiasta antaa verkontuki@elisa.fi

Ystävällisin terveisin
Elisa Oyj
Implementation

Mika Björkqvist
Project manager



Härmälänrannan Asunto- ja Kiinteistöyhtiöt Vanaja, Nalle, Kontio, Sisu ja Jyry

Tämä lausunto koskee Tampereen Raitiotien lausuntopyynnön kohtaa:

b) Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?

Allekirjoittaneet asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöt antavat tämän lausunnon koskien Härmälänrannan tulevan raitiotiepysäkin sijainnin aiheuttamiin seurauksiin meidän hallussamme olevalle piha-alueelle.

Suunitelman mukainen raitiotiepysäkki sijoittuu Härmälänrannan pääväylästä Valmetinkadusta katsoen kaupunkiin päin Nuolialantie 61-67 kohdalle. Tästä seuraa, että suuri osa jalankulusta raitiotien pysäkillä ja pysäkiltä tulee oikaisemaan pihamme läpi käyttäen Nuolialantie 60 kohdalla pihallemme johtavia väyliä. Tämä merkittävästi lisääntyvä läpikulku tulee varsinkin ilta-aikaan aiheuttamaan pihallemme rauhattomuutta, häiriökäyttäytymistä, ilkkua ja roskaamista. Tavoitteenhan pitäisi olla, että jalankulku pysäkillä/pysäkillä kulkisi käyttäen Härmälänrannan katujen jalkakäytäviä. Estääksemme tämän ei-toivottavan pihamme kautta kulkemisen olemme suunnitelleet, että Nuolialantielta piha-alueellemme tulevat väylät suljettaisiin aidalla ja lukittavilla porteilla (avaimet piha-alueen yhtiöiden asukkailla). Toiveemme on, että piha-alue voisi pysyä rauhallisena oleskelupaikkana pihapiirin asukkaille ja varsinkin asukkaiden lapsille.

Muilta osin allekirjoittaneet yhtiöt suhtautuvat raitiotiehankeeseen pelkästään positiivisesti.

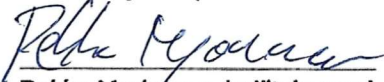
Raitiotiepysäkki joudutaan siis meistä riippumattomista syistä sijoittamaan siten, että siitä tulee aiheuttamaan taloyhtiöillemme kohtuutonta haittaa ja kustannuksia. Siksi katsomme, että Tampereen Ratikan tulee rakennuttaa meille ko. piha-alueen aidat ja portit.

Asunto Oy Härmälänrannan Vanaja, Valmetinkatu 2 ja Nuolialantie 60



Tapani Rintanen, hallituksen pj,

Asunto Oy Tampereen Härmälänrannan Nalle, Lentovarikonkatu 8A ja 14B



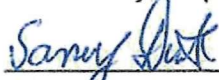
Pekko Marjomaa, hallituksen pj,

Kiinteistö Oy Tampereen Härmälänrannan Kontio, Lentovarikonkatu 6A ja 16B



Pekka Komulainen, hallituksen pj

Kiinteistö Oy Tampereen Härmälänrannan Sisu, Lentovarikonkatu 10

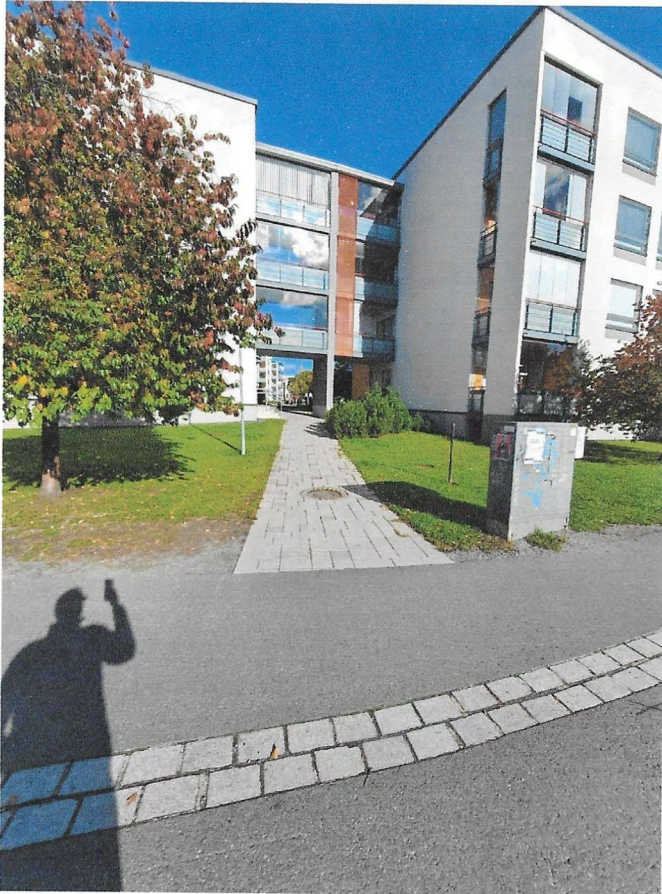


Samy Dits, Sato isännöitsijä,

Asunto Oy Härmälänrannan Jyry Lentovarikonkatu 2



EISA SAHO HALLITUKSEN
JÄSEN



KLA/963/01.02/2024

267 § LAUSUNTOPYYNTÖ PIRKKALA-LINNAINMAA-RAITIOTIEN TOTEUTUSSUUNNITELMASTA

Tekninen keskus, elinympäristöjohtaja Sirkku Malviala ja hallintojohtaja Jonna Sillman-Sola 26.9.2024

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyytävät lausuntoa 16.9.2024 kirjaamoon toimitetulla kirjeellä Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta ja sen liitteistä. Lausuntoaika on 16.9.–4.10.2024 klo 12.

Tampereen ja Pirkkalan valtuustot päättivät raitiotien toteutussuunnitteluun ryhtymisestä huhtikuussa 2023. Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi on suunnitellut raitiotietä TAYS Keskussairaалalta Kaupin kampuksen nykyiseltä päätepysäkiltä Linnainmaan aluekeskukseen sekä Sorin aukiolta nykyiseltä päätepysäkiltä Tampereen Hatanpään ja Härmälän sekä Pirkkalan Partolan aluekeskuksen kautta Pirkkalan Suupan kuntakeskukseen.

Tavoitteena on, että Tampereen kaupunginvaltuusto ja Pirkkalan kunnanvaltuusto voivat lokakuussa 2024 päättää suunnitteluvalmiuden puolesta, Pirkkala–Linnainmaa-allianssin laatiman toteutussuunnitelman pohjalta, raitiotien rakentamisen aloittamisesta, rakentamisen laajuudesta ja mahdollisesta raitiotieradan vaiheittain toteuttamisesta. Tarkoitus on, että rakentaminen alkaisi tämän vuoden puolella, mikäli valtuustot päättävät, että rakennustöihin voidaan ryhtyä. Raitiotien toteuttamisen osalta valmistaudutaan vaiheittaiseen rakentamiseen.

Kangasalan kaupungilta pyydetään lausuntoa seuraaviin asioihin:

- a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?
- b) Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?
- c) Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Kangasalan kaupungin lausunto

- a) Kangasalan kaupunki katsoo, että Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelma on olennainen osa koko Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman mukaisen kestävä kasvun kokonaisuutta. Raitiotien laajentamisella on keskeinen rooli laadukkaan ja kestävä joukkoliikenteen lisäämisessä Tampereen kaupunkiseudulla. Toteutussuunnitelmassa on esitetty kolme eri vaihtoehtoa raitiotien toteuttamiseksi. Kangasalan kaupunki toivoo toteutettavan vaihtoehdon, jossa Linnainmaan ratahaara rakennetaan ilman vaiheistusta suoraan Linnainmaalle asti.
- b) Kangasalan kaupunki pitää ehdottoman tärkeänä, että lausunnon kohteena olevat rataosuudet rakennetaan valtaosin suunnitellussa aikataulussa, koska etenkin Linnainmaan ratahaara on ratkaisevan tärkeä Kangasalan voimakkaasti rakentuvalle uudelle Lamminrahkan kaupunginosalle.

Raitiotien vaikutukset Lamminrahkan suuntaan ja kehittymiselle ovat yleisesti positiiviset. Laajentuessaan edelleen Lamminrahkaan raitiotie parantaa alueen saavutettavuutta ja sujuvoittaa liikennöintiä tiivistyvässä kaupunkirakenteessa sekä lisää lähialueiden vetovoimaa niin asukkaiden kuin yritystenkin näkökulmasta. Toimivat, nopeat ja laadukkaat liikennetkaisu- ja ratkaisut ovat sujuvan arjen perusta.

- c) Raitiotien rakentamisen aikaisia haitallisia vaikutuksia ympäristöön tulee estää ja lieventää käytettävissä olevin keinoin. Rakennustöiden aiheuttamista tulevista muutoksista liikennejärjestelyihin ja liikenteen sujuvuuteen on hyvä tiedottaa aktiivisesti etukäteen yli kuntarajojen.

Toimivalta

Kangasalan hallintosääntö 6 §, jonka mukaan kaupunginhallitus käyttää kaupungin puhevaltaa

Oheismateriaali

Lausuntopyyntöaineisto <https://www.tampereenratikka.fi/pirkkala-linnainmaa-raiotien-toteutussuunnitelman-lausuntopyynto/>, joka sisältää seuraavat:

- Pirkkala–Linnainmaa-raiotien toteutussuunnitelma ja sen liitteet
- Toteutusvaiheen yleisaikataulu
- Katusuunnitelmakartat
- Alustavat työnaikaiset liikennejärjestelysuunnitelmat
- Viestintä- ja vuorovaikutussuunnitelma
- Ympäristösuunnitelma
- Ympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointi

Kaupunginjohtaja 26.9.2024

Kaupunginhallitus päättää antaa selosteessa todetun lausunnon Pirkkala-Linnainmaa-toteutussuunnitelmasta Tampereen Raitiotie Oy:lle, Tampereen kaupungille ja Pirkkalan kunnalle.

Kaupunginhallitus 30.9.2024 § 267

Kaupunginhallitus hyväksyi kaupunginjohtajan esityksen.

Tiedoksi: Tampereen Raitiotie Oy, elinympäristöjohtaja Sirkku Malviala

MUUTOKSENHAKUOHJEET**OIKAISUVAATIMUS****Muutoksenhakukiellot**

Seuraavista päätöksistä ei saa tehdä kuntalain 136 §:n mukaan oikaisuvaatimusta eikä kunnallisvalitusta, koska päätös koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa: pykälät **263 - 269**

Koska päätöksestä voidaan tehdä kuntalain 134 §:n mukaan kirjallinen oikaisuvaatimus, seuraaviin päätöksiin ei saa hakea muutosta valittamalla: pykälät

Oikaisuvaatimusoikeus

Kaupunginhallituksen päätöksiin, pykälät , tyytymätön voi tehdä kirjallisen oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä kuntalain 137 §:n 1 mom:n mukaan se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (asianosainen), sekä kunnan jäsen.

Oikaisuvaatimusviranomainen

Viranomainen, jolle oikaisuvaatimus tehdään:

Kangasalan kaupunginhallitus
Kunnantie 1, PL 50
36201 Kangasala
telefaksi: (03) 5655 3050
sähköposti: kirjaamo@kangasala.fi

Oikaisuvaatimusaika

Oikaisuvaatimus on tehtävä oikaisuvaatimusviranomaiselle neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä yleisessä tietoverkossa. Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon, jollei muuta näytetä, seitsemäntenä päivänä kirjeen lähettämisestä, 3 päivän kuluttua sähköpostin lähettämisestä, saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Päätös on annettu postin kuljetettavaksi _____.

Päätös on lähetetty sähköpostitse 2.10.2024.

Päätös on luovutettu asianosaiselle _____.

Tiedoksiantopäivää tai sitä päivää, jona päätös on asetettu nähtäväksi, ei lueta määräaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä tai muu sellainen päivä, jona työt virastoissa on keskeytettävä, saa tehtävän toimittaa ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Oikaisuvaatimuksen sisältö

Kaupunginhallitukselle osoitettavassa oikaisuvaatimuksessa on ilmoitettava

- päätös, johon haetaan muutosta
- miltä kohdin päätökseen haetaan muutosta ja mitä muutoksia siihen vaaditaan tehtäväksi
- perusteet, joilla muutosta vaaditaan
- muutoksenhakijan nimi ja kotikunta
- postiosoite ja muut yhteystiedot (esim. sähköpostiosoite), joihin asiaa koskevat ilmoitukset muutoksenhakijalle voidaan toimittaa

- jos muutoksenhakijan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos oikaisuvaatimuksen laatijana on muu henkilö, myös tämän henkilön nimi ja kotikunta

Kirjallinen oikaisuvaatimus on muutoksenhakijan, laillisen edustajan tai asiamiehen allekirjoitettava.

Oikaisuvaatimukseen on liitettävä

- päätös, johon haetaan muutosta, alkuperäisenä tai jäljennöksenä
- todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisesta
- asiakirjat, joihin valittaja vetoaa, jollei niitä ole jo aikaisemmin toimitettu viranomaiselle.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Oikaisuvaatimuksen voi lähettää postitse, lähetin välityksellä tai telefaksina. Postiin oikaisuvaatimus on jätettävä niin ajoissa, että se ehtii perille oikaisuvaatimusajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Jos oikaisuvaatimus lähetetään telefaksina, on alkuperäinen oikaisuvaatimus toimitettava oikaisuvaatimusviranomaiselle viipymättä. Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Tämä pöytäkirja on ollut edeltäpäin ilmoitettuna aikana **4. päivänä lokakuuta 2024** kangasala.fi-verkkosivuilla yleisesti nähtävänä, todistaa

Jonna Sillman-Sola
pöytäkirjanpitäjä

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta

24.9.2024

K Auto Retail Oy Tampere

- a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?
- Toteutussuunnitelma ei hyödytä yrityksemme liiketoimintaa, koska asiakkaamme saapuvat ja lähtevät meiltä autoillen. Näemme suuren huolen siitä, että toteutus tulee haittamaan merkittävästi liiketoimintaamme. Suurin liikenne tontillemme tapahtuu klo. 07:30 – 9:00 ja 15:30 – 17:00 eli pahimpiin ruuhka-aikoihin.
- b) Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti rakentamisen aikana??
- Suurin ongelma suunnitelmassa on Hatanpään valtatie Lokomonkadun ja Lahdenperänselän välisen osuuden sekä näiden liittymäjärjestelyt. Näkemyksemme mukaan kääntyminen Hatanpään valtatieltä Lahdenperänselälle ja toisinpäin tulee ruuhkautumaan huomattavasti, koska kääntyminen tapahtuu yhdeltä kaistalta yhdelle kaistalle. Näemme, että Lokomonkadulta Hatanpään valtatielle kääntyminen ruuhka-aikaan on mahdotonta, koska Hatanpään valtatie tulee ruuhkautumaan entisestään Lahdenperänselän risteykseen. Tämä tulee ruuhkauttamaan myös Lokomonkadun.
- c) Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon
- Toisen puolen kevyenliikenteen väylän muuttaminen henkilöautoliikenteelle välillä Hatanpään puistikujat ja Lahdenperänselä.
 - Hatanpään valtatieltä Lahdenperänselälle kääntyminen pitää tapahtua henkilöautojen osalta kahdelta kaistalta kahdelle kaistalle.
 - Onko mahdollista saada Lokomonkadulta kulku Lahdenperänselälle Käyttöauton pihan kautta?
 - Rakentamisen aikana piha-alueitamme ei saa käyttää tavarain tai ajoneuvojen varastointiin tai säilyttämiseen.
 - Selkeä opastus mahdollisista poikkeavista liikennejärjestelyistä riittävän kaukaa, että ruuhkat pystyttäisiin välttämään.

Juha Illukka

huoltopäällikkö

Heikki Korhonen

varaosapäällikkö

Tomas Friman

myyntipäällikkö Audi

Ismo Hytti

myyntipäällikkö

hyötyautot

Marko Solkinen

myyntipäällikkö

vaihtoautot

TAMPEREEN RAITIOTIE OY, TAMPEREEN KAUPUNKI JA PIRKKALAN KUNTA

KESKON LAUSUNTO PIRKKALA–LINNAINMAA-RAITIOTIEN TOTEUTUSSUUNNITELMASTA

Tampereen kaupungin ja Pirkkalan kunnan raitiotiehankkeesta on valmistunut toteutussuunnitelma, josta Keskolta on pyydetty lausuntoa. Kesko kiittää mahdollisuudesta ja esittää lyhyenä lausuntonaan seuraavaa:

- a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?
- Raitiotien imago ja rakentamisaikaiset hyödyt ovat merkittävät.
 - Kokonaisuutena ja pitkällä aikavälillä Tampereen seutu tarvitsee kasvaakseen ja kehittyäkseen toimivan joukkoliikenteen.
- b) Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?
- Rakentamisaikaiset haitat yritysten liiketoimintaan otetaan huomioon, erityisesti asiointiliikenne ja –pysäköinti sekä varmistetaan, että huoltoliikenne toimii koko ajan
 - Linnainmaan osalta Mäentakusenkatu on pidettävä kaikille liikennevälineille mahdollistavana katuna kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti
 - Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie risteys vaatii toteutusvaiheessa erityishuomiota
- c) Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?
- Yrityksistä, Raitiotie Oy:stä, Tampereen kaupungista ja Pirkkalan kunnasta koostuva työryhmä, jossa käydään koko toteutusajan vuoropuhelua.
 - Kohdassa b esiintuotu rakentamisaikaiset haitat yritysten liiketoimintaan otetaan huomioon, erityisesti asiointiliikenne ja –pysäköinti sekä varmistetaan, että huoltoliikenne toimii koko ajan

Kunnioittavasti

Kesko Oyj
Jari Alanen

LAUSUNTO PIRKKALA-LINNAINMAA -RAITIOTIEN TOTEUTUSSUUNNITELMASTA

Kiinteistön 837-28-5599-2 (jäljempänä Kiinteistö) omistajien edustajana lausun seuraavaa.

Toteutussuunnitelman mukaan raitiotie on suunniteltu kulkemaan Kiinteistön pohjoispuolta siten, että linjaus kaartaa idän puolelta Kiinteistön läpi.

Kiinteistön aluetta on käytetty mm. vaihtoautopihana. Suunniteltu raitiotielinjaus pienentää pihaa ja estää liikenteen Kiinteistöllä sijaitsevan rakennuksen takaa kokonaan.

Rakennuksen käytettävyys heikkenee, mikäli raitiotie viedään näin läheltä rakennusta. Rakennuksen suunnittelussa, perustuksissa ja rakenteissa ei ole huomioitu vieressä kulkevaa raitiotietä ja sen aiheuttamaa tärinää tai melua.

Raitiotielinjauksessa tulee huomioida tiivis yhdyskuntarakentaminen raitiotien varteen ja kiinteistönomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimus nykyistä paremmin. Suunniteltu raitiotielinjaus haittaa ehdotetulla sijainnilla huomattavalla tavalla Kiinteistön käyttöä ja tiivistä yhdyskuntarakentamista raitiotien varteen Kiinteistön kohdalla.

Ratkaisuehdotuksena on raitiovaunulinjauksen siirtäminen vähintään 20 – 30 m pohjoisemmaksi, jotta Kiinteistön alue pysyy käytettävänä eivätkä olemassa oleva rakennuskanta kärsi vahinkoja. Sama lopputulos saavutettaisiin myös sillä, että kaarre alkaisi myöhemmin. Linjauksen siirtämisellä estetään olennaisten haittojen aiheutuminen kiinteistölle ja tuetaan kiinteistönomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta. Siirtämisellä tuettaisiin myös tiivistä yhdyskuntarakentamista raitiotien varteen pidemmältä matkalta.

Ystävällisin terveisin



Antti Malinen
asianajaja, VT
antti.malinen@actas.fi

KOY Hatanpäänvaltatie 48

4.10.2024

33900 Tampere

Mika Nurminen

mika@wnj.fi

p. 040-77 999 90

Lausunto Pirkkala -Linnainmaa raitiotiehankkeessa

Kysymykset

Nro. 1

Yleisesti ottaen, se vaatinee vielä melkoisesti harkintaa yksityiskohtien osalta.

Kiinteistömme kohdalla (Hatanpäänvaltatie 48) toteutussuunnitelma on parantunut ensimmäisistä versioista. Meitä edelleenkin huolestaa Hatanpäänvaltatien ruuhkautuminen etenkin etelän suuntaan.

Toivottavasti ratkaisussa parannetaan myös alueen hulevesijärjestelmää joka on ollut suuri ongelma alueella.

Hatanpään valtatie varrella on nykyisin viheralueita (nurmikkoa, pensasaitoja, puustoa) ja tämän puistomaisen ilmeen säilyttäminen on tärkeää jatkossakin. Myöskin nykyisiä isoja puita katoaa katukuvasta useita ja haluaisimme kiinnitettävän niiden korvaamiseen huomiota.

Nro 2.

Huoli on ratikan tulonkin jälkeen liikenteen ruuhkautumisesta Hatanpäänvaltiellä ja myös Lokomonkadulla, jonne liikennettä väistämättä ohjautuu ja suuntautuu.

Marginaalista hyötyä on henkilökunnan osalta uuden kulkuyhteyden myötä.

Nro 3.

Huomioitavaa rakentamisen aikana, tarpeet

Kun rakentaminen tapahtuu Hatanpään valtatiellä, välillä Lahdenperänkatu-Hatanpäänkatu, niin Hatanpään valtatie itäpuolen kiinteistöjen liikenne ohjautuu osittain tai täysin Lokomonkadulle. Tästä muodostuu potentiaalisesti merkittävä haitta sekä liikekiinteistöjen henkilöliikenteelle (henkilökunta ja asiakkaat) että erityisesti tavaraliikenteelle (raskas liikenne), koska Lokomonkadun liikenne tukkeutuu helposti ja lisäksi päättyy kummastakin päästä rakennettavalle alueelle. Tämä tulee ottaa huomioon rakentamisen ajan liikennejärjestely suunnittelussa ja erityisesti suunniteltujen liikenneympäroiden toteutuksessa ja toimivuudessa.

24.9.2024

Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien hankesuunnitelman ohjausryhmä

Vastaus lausuntopyyntöön Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelmaan

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyytävä lausuntoa Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelmasta ja sen liitteistä (sähköposti Ville-Mikael Tuominen, kehitysjohtaja Tampereen Raitiotie Oy, 16.9.2024 ja <https://www.tampereenratikka.fi/pirkkala-linnainmaa-raitiotien-toteutussuunnitelman-lausuntopyynto/>) 4.10.2024 mennessä.

Vastaamme Kiinteistö Oy Pirkkalan Kukkatalon osalta esitettyihin kysymyksiin (a-c) lausuntopyyntöaineistosta.

- a) *Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala-Linnainmaa -allianssin toteutussuunnitelmasta?*

Vastaus: Raitiovaununlinjaus lohkaisee korttelista 1604 koilliskulmaa Naistenmatkantien ja Kaartotien risteyksestä. Samoin suunniteltu uusi Mustimäentien katulinjaus lohkaisee korttelista 1604 lounaiskulmasta osan.

Oman kiinteistömme osalta tuemme toteutussuunnitelmaa.


- b) *Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala-Linnainmaa -raitiotiellä toimintaanne tai yleisesti?*

Vastaus: Näemme, että vaikutukset mm. Partolan alueen kehittymiseen ovat suotuisat. Raitiotien toteutuminen mahdollistaa alueen monipuolistuvan kehityksen, mm. asumisen mahdollisuudet ja olosuhteet parantuvat kulkuyhteysien parantumisen myötä. Tällä on positiivinen vaikutus myös liike-elämän kehittymiseen.

- c) *Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?*

Vastaus: Olemme omalta osaltamme yhteistyöhalukkaita raidelinjan ja sen ympäristön kehittämiseksi. Rakennusaikaiselle yhteensovittamiselle uusien liittymien ja raidelinjan rakentamisen yhteydessä tulee tarpeita. Liikennöinti mahdollisesti rakennusvaiheessa olevalle kiinteistölle tulee varmistaa.

Kiinteistö Oy Pirkkalan Kukkatalo



Hannu Koivunemi

4.10.2024

Tampereen Raitiotie Oy
Kehitysjohtaja
Ville-Mikael Tuominen

Viite: Tampereen Raitiotie Oy, Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmat 16.9.2024

KIINTEISTÖLIITTO PIRKANMAA RY:N LAUSUNTO

Kiinteistöliitto Pirkanmaasta

Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry on kiinteistönomistajien edunvalvoja ja kiinteistöalan asiantuntijaorganisaatio Pirkanmaalla. Yhdistykseen kuuluu lähes 3 400 jäsenkiinteistöä, pääasiassa asunto-osakeyhtiötyyppisiä asuinkerros- ja rivitaloyhtiöitä, joissa asuu yli 180 000 pirkanmaalaista. Jäsenistöön kuuluu sekä omistus- että vuokratalokiinteistöjä. Yhdistys on valtakunnallisen Suomen Kiinteistöliiton jäsenyhdistys.

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelmat ovat huomattavan laaja kokonaisuus. Suunnitelmien mukainen raitiotieverkoston laajentaminen on linjassa Tampereen kaupungin keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman sekä pysäköintipolitiikan ja lisä- ja täydentämiskäytön tavoitteiden kanssa.

Yleisesti voitaneen todeta, että kiinteistönomistajien kannalta tärkeimmät huomioonotettavat asiat ovat yleinen turvallisuus työmaan aikana (työmaa-alueen rajaaminen ja asiattomien pääsyn estäminen työmaa-alueelle, työmaa-alueen liikennöinti jne.), vähintäänkin kohtuullisesti onnistuva pääsy omalle kiinteistölle ja sieltä pois (autoillen, pyöräillen ja jalkaisin) sekä selkeät väylien puhtaana- ja kunnossapitovastuut alueella työmaan aikana ja myös raitiotien valmistuttua.

Liite 1. Toteutusvaiheen yleisaikataulusta ei lausuttavaa.

Liite 2. Katusuunnitelmapaketoista ei lausuttavaa.

Liite 3. Alustavat työnaikaiset liikennejärjestelysuunnitelmat: Linnainmaan haara kulkee pääosin sairaala-alueelta lähdettyään metsässä ja golfkentän alueella ennen saapumistaan Koilliskeskuksen alueelle. Pirkkalan haara sen sijaan kulkee jo tälläkin hetkellä ajoittain ruuhkautuvilla alueilla ja tulee vaikuttamaan Linnainmaan haaran rakentamista enemmän esimerkiksi työmatkaliikenteeseen keskustaan (autoilu, julkiset, pyöräily ja jalankulku) sekä asiointiin työmaa-alueen lähellä olevissa kiinteistöissä.



Liikennejärjestelysuunnitelmien perusteella vaikuttaa siltä, että kulkua kiinteistöille on ainakin kohtuullisesti koetettu turvata, vaikka rakentamisen aikana haittaa varmasti koituukin. Härmälänranta vielä keskeneräisenä ja edelleen rakentuvana alueena on ”pussin perällä”, ja vaihtoehtoisia kehitettäviä kulkuyhteyksiä alueelle kannattaa mahdollisuuksien mukaan lisätä.

Liite 6. Viestintä ja vuorovaikutussuunnitelma: Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelman lausunnot on pyydetty laajalta taholta ja myös usealta asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöltä. Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry:ltä ei lausuntoa ole pyydetty, vaikka lausuntopyyntöjen vastaanottajissakin on useita Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry:n jäsentaloyhtiöitä. Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry haluaakin muistuttaa, että yhdistys tavoittaa, paitsi välittömästi raitiotien vieressä sijaitsevat jäsenkiinteistöt, myös raitiotien rakentamisen vaikutusalueella sijaitsevat jäsenkiinteistöt esimerkiksi kuukausittaisella jäsenille tarkoitetulla sähköisellä uutiskirjeellä. Kiinteistöliitto Pirkanmaa ry tekee mielellään viestinnällistä yhteistyötä Tampereen Raitiotie Oy:n kanssa. Tehokasta viestintää kiinteistönomistajille tarvitaan esimerkiksi katujen puhtaana- ja kunnossapitovastuiden muutoksista ratatöiden aikana.

Liitteet 7 ja 8. Ympäristösuunnitelma ja Ympäristövaikutusten arviointi: Pirkkala-Linnainmaa raitiotiehanke edellyttää louhintatöitä useassa rataverkon kohdassa. Räjätystöiden osalta Kiinteistöliitto Pirkanmaa haluaa korostaa vaikutusalueen kiinteistöjen huolellisen etukäteiskatselmoinnin merkitystä. Aiemmissa suurissa infrahankkeissa on syntynyt monia vaikeita kiistatilanteita vahingoista, joita on epäilty räjäytystöiden tärinän aiheuttamiksi. Kaikkien osapuolten etu on se, että hankailta ja tulkinnallisilta selvittelyiltä vältytään.

KIINTEISTÖLIITTO PIRKANMAA RY

Jorma Koutonen
toiminnanjohtaja

Kaisa Kettunen
neuvontainsinööri

Lausunto Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelmasta / Lidl Suomi Ky

- a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?

Toteutussuunnitelma vaikuttaa huolellisesti valmistellulta ja huomioivan hankalimmatkin liikenteelliset yhtymäkohdat. Joillain alueilla autoilu muuttuu aiempaa hankalammaksi.

- b) Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?

Linnainmaalla pysäkkien osuminen myymälämme kohdalle on positiivinen asia ja helpottanee autottomien asiointia myymälässämme. Liikennejärjestelyt tuskin aiheuttavat liikenteellistä tulppaa, joten kokonaisvaikutukset jäänee Linnainmaalla positiivisiksi.

Toinen, linjan vaikutusalueelle jäävä, myymälämme sijaitsee Pirkkalan Partolassa. Siellä positiiviset vaikutukset ovat pienemmät, koska pysäkki jää myymälässämme asioiville turhan kauas. Emme usko saavamme linjasta juurikaan positiivisia vaikutuksia. Uudet liikennejärjestelyt ovat toivon mukaan toimivat, koska muutoin vaikutukset saattaavat olla jopa negatiiviset. Yleisesti koko Partolan alueen autoliikenne hieman hankaloituu ja alueen pysäköintipaikat vähenevät. Kaupallisesta näkökulmasta autoliikenteen hankaloituminen herättää huolta, koska alue on tunnettu helposta saavutettavuudestaan autoilla.

- c) Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Hartain toive on säilyttää turvallinen ja sujuva asiakasliikenne jokaisen toimijan palveluihin koko projektin ajan. Väliaikaisratkaisuisissa tulisi kuulla toimijoita ajoissa. Lyhetkin katkot tai haitat ovat kaupallisten kiinteistöjen omistajille kalliita.

Tampereen Raitiotie Oy
Hämeenkatu 14 C 17 (keskustatoimisto)
33100 Tampere
Kehitysjohtaja Ville-Mikael Tuominen

Toimitetaan osoitteen <https://tampereen-raitiotie-lv.creamailer.fi/survey/ejsfnsczssawo> kautta

METSO FINLAND OY:N LAUSUNTO PIRKKALA-LINNAINMAA-RAITIOTIEN TOTEUTUSSUUNNITELMASTA

Viite: Tampereen Raitiotie Oy:n lausuntopyyntö Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta,
16.9.2024

Pyydämme ystävällisesti huomioimaan tässä lausunnossa esitetyt seikat Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnittelusta. Toimitamme lausunnon yhteydessä selvyyden vuoksi myös aineistoa, jota olemme aiemmin toimittaneet hankkeen suunnittelijoille.

Hankeasioiden osalta Metso Finland Oy:n ("**Metso**") yhteyshenkilönä toimii Asko Sydänmäki

1. Liikennejärjestelyt

Pyydämme huomiomaan liikennejärjestelyitä koskevissa sekä työnaikaisissa että lopullissa suunnitelmissa sen, ettei Metso Finland Oy:n ("**Metso**") tavaraliikenne keskeydy missään vaiheessa. Raskaan ajoneuvoyhdistelmän (ks. liite 1; toimitettu aiemmin) tulee mahtua kulkemaan välillä Metson tehdasalue (Lokomonkatu 3)-HKI-moottoritie. Ajoneuvoyhdistelmän kulkemisessa tulee erityisesti huomioida yhdistelmän kääntösäteet, maavara ja suurin korkeus kuormattuna.

Mikäli tavaraliikenteemme liikennejärjestelyihin tulee hankkeen aikana muutostarpeita, pyydämme olemaan Metsoon yhteydessä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, jotta pystymme tarvittaessa vaikuttamaan toteutettaviin muutoksiin. Lisäksi pyydämme ilmoittamaan mahdollisten muutosten voimaantuloajoista mahdollisimman hyvissä ajoin, jotta niistä ei aiheudu haittaa tavaraliikenteelle.

2. Pumppaamon jäähdytysvesilinjat

Pyydämme Metson tehdastoiminnassa hyödynnettävien pumppaamon jäähdytysvesilinjojen osalta huomiomaan niiden sijainnit sekä keskeytyksettömän toimivuuden koko hankkeen aikana. Tarvittaessa voimme keskustella mahdollisten muutosten tekemisestä linjoihin kesällä lyhyessä ajassa, kuitenkin enintään kahdessa viikossa. Tiedossamme olevat jäähdytysvesilinjojen sijainnit on esitetty liitteessä 2 (toimitettu aiemmin).



3. Sähkönsyöttö

Pyydämme, ettei Metson tehdasalueen sähkönsyöttöön aiheutuisi missään vaiheissa häiriöitä. Jos häiriöitä tulee kuitenkin tästä huolimatta hankkeen tietoon, pyydämme olemaan Metsoon yhteydessä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

Tampereella, 3. päivänä lokakuuta 2024



Pasi Vuorinen
VP, Tampere Plant
Metso Finland Oy

Liite 1 Raskas ajoneuvoyhdistelmä
Liite 2 Jäähdytysvesilinjojen sijainti

1. Pirkan Opiskelija-asunnot Oy - POAS on tutustunut Pirkkala-Linnainmaa -allianssin toteutussuunnitelmaan ja kannattaa sen toteuttamista.
2. Pirkkala-Linnainmaan suunnitellulla raitiotiellä on useita positiivisia vaikutuksia toimintaamme. Suunnitellun raitiotien vaikutusalueella asuu jo nyt merkittävä määrä opiskelijoita ja nuoria työssäkäyviä. POASilla on Pirkkala-Linnainmaa -allianssin Pirkkalan Partolan reitin vaikutusalueella alueella yhteensä yli 370 asuntoa Hatanpäällä ja Härmälässä.

Näissä asunnoissa asukkaat ovat opiskelijoita, jotka hyötyvät sujuvista liikenneyhteyksistä yliopiston ja TAMKIn kampuksille. Etenkin opiskelijat käyttävät ratikkaa liikennevälineenä. Linnainmaan reitin vaikutusalueella Ruotulassa on yli 330 POASin asuntoa, joissa asuu tällä hetkellä yli 520 asukasta. Asukkaissa on opiskelijoita ja nuoria työssäkäyviä. Sekä Ruotulassa, Kissanmaalla että Hatanpäällä meillä on käynnissä kiinteistökehityshankkeita, joiden myötä asukkaiden määrä raitiotien vaikutusalueella tulee entisestään kasvamaan.

POAS on sitoutunut Tampereen kaupungin tavoitteeseen hiilineutraalisuudesta vuoteen 2030 mennessä. Oma toimintamme on jo lähes hiilineutraalia, ja kannustamme myös asukkaitamme aktiivisesti vähentämään omia päästöjään. Ratikka on ympäristöystävällinen ja hiilidioksidipäästöjä vähentävä liikennemuoto, ja se tukee tavoitteitamme kohti hiilineutraalista asumisesta.

3. Toivomme, että Pirkkala-Linnainmaan raitiotien pysäkkien sijoittelussa huomioidaan reitin varrella olevat opiskelija-asuntokohteet. Pysäkkien oikeanlaisella sijoittelulla maksimoidaan ratikan potentiaalinen käyttäjämäärä. Sujuva ratikkayhteys vähentää yksityisautoilua ja liikennerruuhkia alueella, sekä parantaa asukkaidemme joukkoliikenneyhteyksiä keskustaan, korkeakouluihin ja palveluihin. Ratikka lisää alueen vetovoimaa ja kasvattaa asukasmäärää.



Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki,
Pirkkalan kunta

Lausuntopyyntö 16.9.2024

Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelma

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyytävät Pirkkala-Linnainmaan -raitiotien toteutussuunnitelmasta ja sen liitteistä Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen lausuntoa. Tässä lausunnossa tuodaan esiin sekä liikenne- ja infrastruktuuri -vastuualueen että ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueen kannanotot.

Yleistä

ELY-keskus on ollut mukana raitiotien yleissuunnitelmavaiheessa ja osallistuminen jatkui edelleen hankesuunnitelman ohjausryhmässä ja tätä kautta suunnitelmissa on jo otettu hyvin ELY-keskuksen näkökulmia huomioon. Lisäksi ELY-keskus on ollut mukana raitiotien toteutussuunnitelmajärjestelyssä sekä kommentoinut suunnitelmia prosessin kuluessa.

ELY-keskus on osallistunut raitiotiehen liittyvien kaavahankkeiden viranomaisyhteistyöhön sekä lausunut erikseen kaavoitusprosessien kuluessa. ELY-keskuksen näkemykset ja valvottavaksi kuuluvat seikat ovat tätä kautta välittyneet myös raitiotien suunnitteluun. ELY-keskus korostaa, että raitiotien rakentamiseen tähtäävien katusuunnitelmien hyväksymisen edellytyksenä on, että niiden maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat päivitetään niiltä osin kuin raitiotien suunnitelmat poikkeavat voimassa olevasta kaavoista. Asemakaavojen tulee olla hyväksytyjä ennen katusuunnitelmien hyväksymistä.

Raitiotie tukee myönteisellä tavalla kestävän kaupunkirakenteen kehittämistä ja tätä kautta myös ilmastotavoitteiden saavuttamista ja edistää osaltaan kestävän liikkumisen mahdollisuuksia ja MAL-sopimuksen mukaisia tavoitteita. Suunnittelussa olevan yhteysvälin ja sen saavutettavuusalueen maankäytön kehittäminen perustuu vahvasti raitiotien toteutumiseen, sujuvaan ja tehokkaaseen joukkoliikenteeseen. Osaltaan raitiotie edistää siihen liittyvän tehokkaan alueidenkäytön kehittämistä; tässä korostuvat kaavoituksessa tehtävät ratkaisut ja niiden ajoittaminen. ELY-keskus pitääkin tärkeänä, että asuin- tai työpaikkarakentamisen potentiaali saadaan täysimääräisesti käyttöön alueilla, joissa se ei ole ristiriidassa nykyisten asukkaiden joukkoliikennepalvelujen kehittämisen kanssa.

Pirkanmaan ELY-keskus katsoo, että raitiotiejärjestelmän laajentamisella voidaan jossain määrin leikata maantie- ja katuverkon liikennemäärien kasvua. Raitiotien lähialueen alueidenkäytön suunnittelussa ja toteuttamisessa tuleekin priorisoida kestävien kulkumuotojen olosuhteiden kehittäminen alueille mm. laadukkaiden väylien, sujuvien ja turvallisten yhteyksien ja matkaketjujen sekä myös pysäköintipolitiikan keinoin. Myös raitiotien hyvällä saavutettavuudella kauempaakin voidaan vähentää henkilöautosuoritetta. Tämä edellyttää raitiotien rakentamisen yhteydessä sujuvien matkaketjujen toteutumista houkuttelevilla ja turvallisilla jalankulku- ja pyöräily-yhteyksillä ja riittävästi liityntäpysäköintialueilla sekä eri joukkoliikennevälineiden reittien ja aikataulujen yhteensovittamisella.

Pirkanmaan ELY-keskus pitää lausunnolla olevaa Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelmaa ja sen liitteitä riittävän selkeinä, sisällöllisesti pääosin kattavina ja ko. hanketta ja sen suunnitteluprosessia sekä myös liikennöinnin aikaista toimintaa hyvin kuvaavina. Hankkeelle ja sen prosessille päätettyjä arvoja; avoimuus, innovatiivisuus, vastuullisuus, laatu, luottamus ja yhteistyö; ELY-keskus pitää hyvin tavoiteltavina. Myös allianssihankeelle asetetut tavoitteet; positiivinen julkisuuskuva, pitävä tavoitekustannus ja aikataulu, rakentamisen aikaisten haittojen minimointi ja erinomainen tiedonhallinta; on valittu hyvin. Kehitys- ja toteutusvaiheiden avaintulosalueiden mittarit painoarvoineen avaavat hyvin edellä kerrottuja tavoitteita ja mahdollistavat tulkinnan siitä, mikä vaikutus eri osa-alueilla on koko hankkeen tavoitteiden toteutumiseen. ELY-keskus katsoo, että pääosin asetetut arvot ja tavoitteet ovat toteutuneet tähän mennessä Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien suunnitteluprosessissa. Jatkossakin tulee huolehtia ja seurata arvojen ja tavoitteiden toteutumista raitiotien suunnittelu-, rakentamis- ja käyttövaiheissa.

Pirkanmaan ELY-keskuksen ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueen kannanotot toteutussuunnitelmasta

Ilmasto

Raitiotie mahdollistaa tiiviin alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittymisen ja joukkoliikenteen kehittämisen ja sen voidaan siten katsoa tukevan Tampereen kaupungin ja Pirkkalan kunnan hiilineutraaliustavoitteita rakentamisaikaa pidemmällä aikajänteellä.

Ilmastovaikutusten arvioinnissa on tarkasteltu hiilijalanjälkeä sekä ilmastomuutokseen sopeutumista sekä esitetty rakentamiseen liittyviä ilmastovaikutuksia lieventäviä toimenpiteitä. Hankkeen ilmastovaikutukset on pyritty huomioimaan myös suunnitteluun sisältyvissä vaihtoehtotarkasteluissa.

Ilmastovaikutusten arvioinnista ilmenevät päästöjen laskennalliset osatekijät, rakentamisen aikaiset päästöt ja elinkaaren aikaiset päästöt. Arviointia olisi hyvä vielä jatkossa täydentää siten, että muodostuvan hiilijalanjäljen merkittävyyttä tarkasteltaisiin kaupunkien ja kaupunkiseudun hiilineutraalisuustavoitteisiin nähden. Raitiotiekokonaisuutta ottaen huomioon jo sen toteutuneet osat ja tulevaisuudessa toteutettavat jaksot olisi hyvä myös käsitellä ilmastovaikutusten arvioinnissa.

3.10.2024

Arvioinnista olisi hyvä myös ilmetä missä määrin pidemmän aikavälin aluerakenteen ja joukkoliikenteen kehityksen ja kulkutapajakauman muutosten katsotaan vaikuttavan myönteisellä tavalla hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen.

Jatkon suhteen tulee velvoittaa, että tässä suunnitteluvaiheessa esille nostetut hankkeen ilmastovaikutusten pienentämistoimenpiteet myös toteutetaan. Koska kyseessä on merkittävä rakennushanke, on tarpeen kasvihuonekaasupäästöjen osalta tarkastella myös niitä päästöjä, jotka eivät sisälly Väylän laskentamalliin. Erityisesti näitä ovat elinkaaren aikaiset päästöt ja näiden lievennyskeinot.

Melu, tärinä, runkomelu

Vaikutusten arvioinnin mukaan raitiotieliikenteen yksinään tuottamat melutasot eivät aiheuta melutasojen ohjearvojen ylityksiä Pirkkalan tai Linnainmaan ratahaaroilla ja raitiotieliikenteen vaikutus kokonaisuutena on katsottu vähäiseksi. Raitiotien ei yksinään ole näistä lähtökohdista katsottu edellyttävän erillisiä meluntorjuntatoimenpiteitä. Yhdeksi raitiotien suunnittelun tavoitteeksi on kuitenkin asetettu asuin- ja elinympäristön laadun parantaminen, mikä tulee edelleen huomioida melunhallinta sekä runkomelu- ja tärinänhallinta ratkaisuja suunniteltaessa.

Melutasojen kasvu raitotiehaaroilla johtuu arvioinnin mukaan lähes yksinomaan suuremmista liikennemääristä ennustetilanteessa. Verrattuna nykytilanteeseen raitiotieliikenteen ja muun tie- ja raideliikenteen yhdessä aiheuttamat melutasot ovat noin 1–2 dB korkeampia ennustetilanteessa. Melu kuitenkin ylittää paikoin rakennusten julkisivuilla 70 dB tason, mikä edellyttää melunhallintaratkaisuja.

Ympäristösuunnitelmassa (liite 7) esitetään rakentamisen aikaan vaadittavat toimenpiteet ja vaikutusten arviointiraportissa (liite 8) kaavoissa tarpeelliseksi katsotut määräykset ulkovaipan äänieristysvaatimuksista, jolloin arvioidaan asetuksen mukaisten vähimmäisvaatimusten asuintiloissa alittuvan. Myös vireillä olevissa kaavoissa on tunnistettu tarpeita antaa määräyksiä melun hallinnan ohella tärinästä ja runkomelusta.

Kaavoissa annettavat määräykset asettavat vaatimuksia rakennusten toteuttamiseen ja tämän ohella vaatimuksia myös radan perustamisessa tehtäviin ratkaisuihin. Mm. Linnainmaan ratahaaralla rakentamattomien alueiden suunnittelun yhteydessä on melunhallinnan ohella tunnistettu tarpeita runkomelun ja tärinän hallintaan. Kaavoihin sisällytetyt raitiotien suunnitteluun vaikuttavat yleismääräykset on tarpeen huomioida ja ne tulisi runkomelun ja tärinän osalta myös sisällyttää raitiotien ympäristövaikutustenarviointiin. Katusuunnitteluvaiheessa tunnistetut runkomelun/tärinä vaimentamista edellyttävät kohteet olisi hyvä esittää myös arviointiraportin kartalla.

Luonto

3.10.2024

Alasjärven länsipuolella, Kaupinlaakson asemakaavan nro 8931 alueella on tehty uusia havaintoja viitasammakoista ja sudenkorennoista. Nämä uudet havainnot on syytä päivittää Liitteeseen 8 - Ympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointi.

Liito-oravan kulkuyhteydet ja ylityspaikat tulee huomioida turvaamalla latvusyhteydet puustoistutuksilla sekä tarvittaessa rakenteellisilla ratkaisuilla kuten hyppypuilla. Rakentamisen yhteydessä tulee varmistaa, että liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei hävitetä tai heikennetä. Kulkuyhteydet tulee turvata myös rakentamisen aikana. Liito-oravan kulkuyhteyksiä ja elinympäristöjen tilaa tulee seurata ja tarvittavia toimenpiteitä päivittää hankkeen edetessä.

Vuonna 2024 toteutetussa liito-oravakartoituksessa havaittiin Nuolialan kohdalla 2 kpl kolopuita. Alueelta on liito-oravan jätöshavaintoja aikaisemmilta vuosilta. Viimeaikaisen oikeuskäytännön (KHO 2451/2023, EUT C/477/19) mukaan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikat ovat suojeltuja myös asumattomissa lajille soveltuviissa elinympäristöissä, mikäli lajia on aikaisemmin tavattu kyseisestä elinympäristökuviosta, ja mikäli on riittävän todennäköistä, että laji voi palata alueelle. ELY-keskuksen tulkinnan mukaan olemassa olevat kolopuut ovat tulkittavissa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi, joita ei saa hävittää tai heikentää (luonnonsuojelulaki 78 §). Kolopuut ja niiden välitön lähiympäristö tulee säilyttää. Mikäli kolopuita tai niiden lähiympäristön puustoa on tarpeen kaataa, tulee poikkeuslupaa liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikan hävittämiseksi tai heikentämiseksi.

Komperinmäen kohdalla puustoinen viheryhteys Naistenmatkantien yli pohjois-eteläsuunnassa on häviämässä, sillä suunnitelmien perusteella puustoinen metsäkaistale pellon ja tien välissä Naistenmatkantien pohjoispuolella häviää. Myös Lentäjänkadun ja Naistenmatkantien risteyksen alueelle sijoittuva viheryhteys heikkenee. Em. viheryhteydet on määritelty seudullisen viherverkoston osaksi (Tampereen kaupunkiseudun viherrakenne -selvitys 2019), ja on tärkeäksi mm. liito-oravan liikkumisen kannalta. Viheryhteyksien säilyminen on syytä huomioida mahdollisuuksien mukaan säilytettävänä puustona tai korvaavin puustoistutuksin.

Linnainmaan ratahaaralla esiintyy runsaasti lahokaviosammalta. Sitä esiintyy erityisesti Kaupinlaakso I:n kaava-alueella, jossa on myös sille määriteltyä esiintymisen ydinaluetta. Ydinaluetta on myös Hennalankaaren uuden katuyhteyden kaava-alueella Piettasenpuistossa. Vaikutusten arvioinnissa todetaan, että lahokaviosammalten runsauden takia Kaupinlaakso I:n, raitiotiesiltojen (kaava 8933) sekä Hennalankaaren uuden katuyhteyden (kaava 8932) asemakaavassa selostetaan luonnonsuojelulaista poikkeaminen yleispoikkeamisena, mikä on mahdollista ELY-keskuksen harkinnan mukaisesti. Vaikutusten arvioinnissa tulee myös kuvata mitkä hankkeen vaikutukset lahokaviosammalten esiintymiin, erityisesti ydinalueisiin ovat ja miten ydinalueita pyritään säilyttämään.

Vihilahden etelärannan lehtoalueelta on tehty havaintoja luonnonsuojelulain mukaisesti rauhoitetuista kynäjalavista. Rauhoitetun kasvin hävittäminen on luonnonsuojelulain 74 §:n mukaan kielletty. Mikäli hankkeen yhteydessä on tarpeen kaataa puustoa Vihiojan rannoilta, tulee ennen puiden kaatamista varmistaa, että kaadettavat puut eivät ole rauhoitettuja kynäjalavia.

Vuorijalavia ja kynäjalavia, esiintyy myös Kaupinlaakso I:n kaava-alueella. Ensisijaisesti rauhoitetut jalavat tulisi säästää. ELY-keskus katsoo kuitenkin, että jos kaikkia jalavia ei voida säästää jalaviin on sovellettavissa luonnonsuojelulain kohta 82 § - Yleispoikkeus eräistä rauhoitussäännöksistä: " Poiketen siitä, mitä 70 ja 74 §:ssä säädetään, aluetta saa käyttää maa- ja metsätalouteen tai rakennustoimintaan ja rakennuksia sekä laitteita tarkoituksensa mukaisesti. Tällöin on kuitenkin vältettävä vahingoittamista tai häiritsemästä rauhoitettuja eläimiä ja kasveja, jos se on mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia." Poikkeusta ELY-keskukselta ei tällöin tarvitse hakea, vaan riittää että kaavaselostuksesta ilmenee perusteet sille, ettei kaikkia lajien esiintymiä voida suojella ilman merkittäviä lisäkustannuksia.

Maaperän haitta-aineet

Pirkkala-Linnainmaan hankealueella toteutettujen maaperätutkimusten yhteydessä on todettu paikoin kohonneita haitta-ainepitoisuuksia. Maaperässä todetut haitta-aineet ovat pääasiassa metalleja, polyaromaattisia hiilivetyjä (PAH-yhdisteet) sekä öljyhiilivetyjä, joita esiintyy pistemäisesti tai pienehköinä alueina eri puolilla hankealuetta.

Hatanpään alueella kohonneet haitta-ainepitoisuudet johtuvat pääasiassa vanhasta teollisesta historiasta ja alueelle läjitetystä jätejakeita sisältävästä täyttömaasta. Lisäksi maaperän on todettu sisältävän useassa näytepisteessä myös rakennusjätettä.

Linnainmaan alueella kohonneet haitta-ainepitoisuudet johtuvat pääosin haitta-ainepitoista täyttömaasta, joita on todettu nykyisen golfkentän alueella sekä Jyväskylätien ja Heikkiläntien risteyksen alueella rampin läheisyydessä. Heikkiläntien lähellä hankerajan läheisyydessä on todettu myös kohonneita öljyhiilivetytypitoisuuksia, jotka johtuvat todennäköisesti polttoaineen jakelutoiminnasta.

Härmälän alueen maaperässä ei ole tutkimuksissa todettu kohonneita haitta-ainepitoisuuksia, mutta Härmälänojan sedimentistä otetussa näytteessä on todettu kohonneita sinkkiä ja öljyhiilivetytypitoisuuksia. Lisäksi Härmälässä hankealueen läheisyydessä sijaitsee useita vanhoja maaperän kunnostuskohteita ja maaperän tilan tietojärjestelmään (MATTI) koottuja kohteita, joiden läheisyydessä kohonneiden haitta-ainepitoisuuksien esiintyminen on mahdollista.

Pirkkalan alueella maaperässä on paikoin hyvin korkeita arseenipitoisuuksia, jotka johtuvat pääosin kivilajin luontaisista

arsenipitoisuuksista. Arseenin ja koboltin pitoisuudet maaperässä Tampereen seudulla ovat luontaisesti koholla, ja arseenin suurin suositeltu taustapitoisuusarvo Geologian tutkimuskeskuksen taustapitoisuusrekisterin mukaan on noin 15–26 mg/kg riippuen maalajista. Tutkimuksissa todettiin suositellun taustapitoisuusarvon (SSTP) ylittäviä arseenipitoisuuksia lähinnä pintamaamurskeessa. Korkein mitattu murskeen arseenipitoisuus ylitti jopa vaarallisen jätteen pitoisuusrajan. Lisäksi Pirkkalan hankealueella todettiin paikoin hieman kohonneita metalli- ja öljyhiilivetypitoisuuksia. Hankerajan läheisyydessä on havaittu myös polttoaineen jakelutoiminnasta peräisin olevia kohonneita öljyhiilivetypitoisuuksia.

Tutkimuksissa todetut kohonneet haitta-ainepitoisuudet eivät aiheuta merkittäviä riskejä nykytilanteessa, mutta ne tulee ottaa huomioon työn suunnittelussa sekä rakentamisen aikana. Haitta-aineita sisältävät massat tulee sijoittaa ainoastaan luvanvaraisille alueille, joissa ne eivät aiheuta haittaa tai vaaraa ympäristölle. Myös luontaiset arseenipitoisuudet tulee ottaa huomioon, mikäli ne ovat hyvin korkeita.

Hankealueella on tutkittu maaperän pilaantuneisuutta kahdessa vaiheessa, hankesuunnittelun aikana sekä kehitysvaiheen pohjatutkimusten yhteydessä. Lisäksi käytettävissä on ollut muiden alueella tehtyjen ympäristötekniisten tutkimusten ja kunnostusten tietoja.

ELY-keskuksen näkemyksen mukaan alueella suoritettut tutkimukset ovat tässä vaiheessa riittävät. Hankealueella suoritettavasta pilaantuneiden massojen kaivamisesta ja mahdollisesta hyödyntämisestä hankealueella, tulee laatia Pirkanmaan ELY-keskukselle ympäristönsuojelulain (527/2014) 136 §:n mukainen ilmoitus pilaantuneen maaperän ja pohjaveden puhdistamisesta. Ilmoituksessa tulee esittää tarkemmat suunnitelmat työn toteuttamisesta kuten mm. työnaikaisesta näytteenotosta sekä pilaantuneilla alueilla syntyvien kaivantovesien käsittelystä.

Vesistö, hulevedet

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu hyvin hankkeen vaikutuspiiriin kuuluvia vesistöjä. Pirkanmaan ELY-keskus muistuttaa, että suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida laki vesien- ja merenhoidon järjestämisestä sekä vesipolitiikan puitedirektiivi, jonka mukaan pintavesien tilaa ei saa heikentää.

Ympäristöön kohdistuvissa haitoissa on huomioitu hyvin rakentamisen aikaisten hulevesien hallintaan liittyvät seikat. Keskeistä on, että hulevesiä tarkastellaan valuma-alueittain riittävän laajasti ja hulevesien hallinnan toteuttamisesta tehdään suunnitelma ennen rakentamiseen ryhtymistä.

ELY-keskus näkee tärkeänä, että rakentamisen aikaisten hulevesiratkaisuiden mitoittamisessa huomioidaan ilmastonmuutoksen aiheuttama lisä rankkasateissa. ELY-keskus suosittelee, että ilmastonmuutoksen aiheuttamana lisänä käytetään +30–40 % nykytilaan nähden.

ELY-keskus pitää hyvänä asiana, että rakentamisen aikaista vedenlaadun seurantaan tullaan tekemään useassa kohteessa.

Louhinnassa tai maamassojen kaivuussa, tulee ottaa huomioon alueella esiintyvät mustaliuskehavainnot ja sen mahdolliset ympäristövaikutukseton tarpeen selvittää, sillä mustaliuskeainesta voi esiintyä myös alueen maaperässä laajemmalla alueella kuin niiden tunnetuissa kallioperäesiintymissä.

GTKn laatiman mustaliuskeoppaan (Loukola-Ruskeeniemi ym. 2023: https://tupa.gtk.fi/raportti/arkisto/81_2023.pdf) mukaan ”*karkeana yleistyksenä moreenimaa-alueilla (kartta-aineistossa esitetyille) mustaliuskeviivoille voidaan asettaa noin sadan metrin vyöhyke, jossa mustaliuskeainesta voi esiintyä.*”

Mustaliuskealueilla riskiä aiheuttavat maankäytön muutokset, joissa mustaliusketta sisältävää kallio- ja/tai maaperää paljastetaan niin, että mustaliuske altistuu ilmakehän hapelle ja vedelle tuottaen hapanta, metallipitoista valuntaa. Tällaista riskiä aiheuttavia toimintoja ovat mm. kuivatushankkeet, joissa alennetaan pohjaveden pintaa, kalliokiven louhinta ja murskeen käsittely, rakentaminen ja kiviainesten ottaminen, maankaivuu ja -käsittely sekä maa-ainesten jatkokäyttö. Mustaliuskealueilla ja potentiaalisilla mustaliuskealueilla tapahtuvissa rakennushankkeissa tulee varautua ajoissa happamuutta tuottavien maa-ainesten esiintymiseen riittävällä suunnittelulla. Lisäksi tulee huomioida myös rakentamisen aikaiset ja rakentamisen jälkeen tarvittavat varotoimenpiteet. Rakennushankkeiden osalta mustaliusketutkimuksissa noudatetaan kansallisen HaSu-oppaan ohjeistusta (Autiola ym. 2022: [Happamien sulfaattimaiden kansallinen opas rakennushankkeisiin \(vesi.fi\)](#)).

Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuurivastuualueen kannanotot raitiotien suunnitelmista

Pirkanmaan ELY-keskuksen L-vastuualue on useaan kertaan kommentoinut Pirkkala-Linnainmaan -raitiotien suunnitelmia. Annetut kommentit ja ohjeet on pääosin huomioitu raitiotien suunnittelussa. Seuraavana L-vastuualue tuo esiin joitain nostoja raitiotien rakentamisen vaikutuksista maanteihin ja ohjeita jatkosuunnitteluun sekä raitiotien ja siihen liittyvien muiden hankkeiden toteutukseen. Nostot liittyvät sekä raitiotien että tulevan alueidenkäytön sekä sen katujen suunnitteluun ja rakentamiseen.

Pirkkalan raitiotiehaara

Vaikka Pirkkalan ratahaaralla raitiotie sijoittuukin kaduille, liikenteelliset vaikutukset ulottuvat myös maantieverkolle. Raitiotien mukanaan tuomien katuverkon kapasiteettimuutosten vuoksi sekä etenkin raitiotien rakentamisen aikana lyhytmatkaista Tampereen ja Pirkkalan välistä ajoneuvoliikennettä hakeutuu jo nyt ruuhkaiselle ja häiriöherkälle

3.10.2024

Tampereen läntisellä kehätiellä (valtakunnallisiin pääväyliin kuuluva valtatie 3). Raitiotien rakentamisen aikana maantieverkolla ei ole todennäköisesti toteutumassa sellaisia parantamistoimenpiteitä, joilla Läntisen kehätien kapasiteettia ja toimivuutta voidaan merkittävästi parantaa. ELY-keskus katsoo, että raitiotien rakentamisen aikaisilla liikennejärjestelyillä tulee mahdollistaa riittävä kapasiteetti Nuolialantiellä sekä ohjata lyhytmatkaista liikennettä myös Sarankulmankadulle - Ilmailunkadulle. Haasteena tällä reitillä tulevat olemaan Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen tapahtumien ajankohdat, minkä vuoksi tapahtumien liikennejärjestelyjen suunnitelmia tulee päivittää huomioimaan niin raitiotien rakentamisaika sekä myös lopputilanteen mukaisen katuverkon rajoitteet. Joka tapauksessa lähtökohtana tulee olla Läntisen kehätien riittävän toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen niin raitiotien rakentamisen kuin käytönkin aikana.

Linnainmaan raitiotiehaara

Valtateiden 12 ja 9 lähialueen suunnittelussa ja toteuttamisessa tulee huomioida teiden kuuluminen liikenne- ja viestintäministeriön asetuksella määrittelemään valtakunnalliseen pääväyläverkkoon. Liikenteellisen merkityksensä perusteella molemmat valtatie kuuluvat pääväylien luokittelun mukaiseen palvelutasoluokkaan I, joilla on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus, liittymien määrä on rajoitettu ja liittymät eivät saa merkittävästi haitata pääsuunnan liikennettä. Vaikka raitiotien rakentaminen taittaakin jossain määrin seudullisen henkilöajoneuvoliikenteen määrien kasvua, tulee valtatie 12, Teiskontien liikennemäärä lähivuotina kasvamaan. ELY-keskus katsoo, että Teiskontien riittävä toimivuus ja turvallisuus tulee taata jatkossakin valtakunnallisena pääväylänä huomioiden lisäksi TAYS:n sijoittuminen tien varrelle. Tie on myös merkittävä seudun asiointia ja elinkeinoelämää palveleva Tampereen sisääntulotie.

Raitiotie edellyttää maanteille eritasojärjestelyjä, joten jaksolle on suunniteltu valtatie ylittävät sillat. Nykyiselle maantiealueelle sijoituessaan raitiotie on edellyttänyt asemakaavamuutoksia ja myöhemmin myös yleisten alueiden mittaustoimituksia tiealueen muuttamisesta raitiotiealueen katualueeksi / joukkoliikennekäytäväksi.

Raitiotie sijoittuu mm. siltojen kohdalla niin lähelle valtateita, että on tarve sijoittaa sekä maanteiden että raitiotien rakenteita ja varusteita toistensa alueille. Tämä onkin jo mahdollistettu asemakaavamääräyksin mm. Rahjukosken raitiotiesillan tuntumassa. Kun raitiotie sijoittuu valtateiden lähialueelle, tulee jatkosuunnittelussa tarkastella raitiotien vaikutukset myös teiden kunnossapidolle ottaen huomioon myös kuivatusjärjestelyihin tulevat muutokset. Esimerkiksi kapeissa kohteissa lumitilat pienenevät ja viherhoidon tasoa saatetaan haluta nostaa poiketen normaalista tieympäristön hoidon tasosta. Tampereen kaupungin tulee tällöin varautua ottamaan vastuuta, jos maantien kunnossapito- ja hoitokustannukset nousevat. Mm. tiealueen supistumisesta johtuvat lumien kuljetukset muulle ovat Tampereen kaupungin vastuulla.

Pirkanmaan ELY-keskus on linjannut, että Teiskontien nopeusrajoitus Arvo Ylpön kadun ja Alasjärven välillä on 60 km/h, mikä pitää huomioida raitiotien ja katuliittymien kaistajärjestelyjen sekä valo-ohjauksen suunnittelussa. Raitiotien, katuliittymien ja Teiskontien varren alueidenkäytön jatkosuunnittelussa tulee vielä tehdä suunnitelmat yhteistyössä PIRELY L-vastuualueen kanssa nykyisten Teiskontiellä olevin katuliittymien kaistajärjestelyjen parantamistarpeista, uuden Irjalankadun nelihaaraliittymän kaistajärjestelyistä sekä Teiskontien ja raitiotiekadun valo-ohjauksen yhteensovittamisen mahdollisuuksista.

Sekä Teiskontien että TAYS:n alueen liikenteen toimivuuden turvaamiseksi Pirkanmaan ELY-keskuksen L-vastuualue edellyttää, että Arvo Ylpönkadun liittymään Teiskontielle toteutetaan kaksi vasemmalle kääntyvien kaistaa, joka edellyttää myös Arvo Ylpönkadulle kahta vastaanottavaa kaistaa vasemmalle kääntyville. Näiltä osin hankesuunnitelman liitteenä olevassa Arvo Ylpönkadun katusuunnitelmassa on ristiriita em. tavoitteiden osalta.

Raitiotievarikon kortteliin sijoittuvan liikeympäristöalueen saavutettavuuden turvaamiseksi Heikkilänkadun liittymässä on hyvä varautua Teiskontiellä nykyisen idästä vasemmalle kääntyvän kaistan jatkamiseen, jos liittymän kapasiteetti ei tulevaisuudessa riitä.

Pirkanmaan ELY-keskuksen L-vastuualue on alustavasti katsonut, että em. Teiskontien suunnitelmat voidaan tehdä rakentamissuunnitelmana. Lähtökohtaisesti tämä edellyttää tierakenteiden sijoittumista tiealueelle. Raitiotiestä ja alueidenkäytöstä aiheutuvien parantamistarpeiden suunnittelu ja toteuttaminen on Tampereen kaupungin vastuulla. Myös uusien valtatie 12 ja 9 ylittävien siltojen suunnittelu- ja toteuttamisvastuu on Tampereen kaupungilla. Siltojen ja muiden valtateiden rakenteiden muutosten toteuttaminen edellyttää Pirkanmaan ELY-keskuksen L-vastuualueen ja kaupungin välistä sopimusta. Valtatiet ylittävät sillat tulevat Tampereen kaupungin omistukseen.

Alasjärven kohdalla raitiotien eteläpuolelle sijoittuva seudullisen jalankulku- ja pääpyöräilyväylän geometria tulee toteuttaa vastaavan tasoisena kuin jo Tampereen keskustan suunnasta itään jatkuva jo rakennettu ja osittain tällä hetkellä rakenteilla oleva väylä. ELY-keskuksen tavoitteena on, että Kuntokadun ja Heikkilänkadun välillä jkpp-väylä kulkisi tulevaisuudessa Teiskontien maantietalueen, LT-alueen ulkopuolella ja muutettaisiin kokonaan kaupungin omistukseen.

Teiskontielle tehdyn aluevaraussuunnitelman mukaan tavoitteena on korvata nykyiset suojatieyliitykset nykyisen raitiotiepäätepysäkin ja Heikkilänkadun välillä alikuluilla, jotka vähentävät tien estevaikutusta sekä parantavat raitiotiepysäkkien saavutettavuutta erityisesti Teiskontien eteläpuolelta. Alikulut parantavat myös valoliittymien välityskykyä. Alikulut tulee huomioida Teiskontien suunnitelmissa sekä katusuunnitelmissa ja alikulkujen toteuttamista tulee pyrkiä edistämään raitiotien rakentamisen yhteydessä. Nykyisen raitiotien päätepysäkin kohdalle sijoittuvan alikulun suunnittelu ja rakentaminen sisältyykin tekeillä olevaan vuosien 2024-2027

3.10.2024

MAL-sopimukseen, johon sisältyy myös Tenniskadun kohdan alikulun suunnittelu. Kaupinlaakso II:n kohdalle esitetyn Teiskontien alikulun toteuttaminen on Tampereen kaupungin vastuulla, muiden alikulkujen rakentamisen voidaan katsoa parantavan raitiotien ja Kaupin virkistysalueiden saavutettavuuden ja liikenneturvallisuuden parantumisen lisäksi myös Teiskontien sujuvuutta.

Raitiotiesiltojen ja raitiotielinjan rakenteita sekä Alasjärven kohdalla liito-oravien kulkureitin parantamiseksi hyppytolppia voi sijoittua valtateiden 12 ja 9 tiealueille ja niiden rakentamisella on etenkin rakentamisaikana vaikutuksia valtateiden liikenteeseen. Siltojen välitukien ja em. tolppien sekä muiden mahdollisten rakenteiden sijainnissa suhteessa valtateihin on huomioitava Väyläviraston ohjeet tarvittavista suojakaiteista. Valtatiet ylittävien siltojen rakentamisen aikana valtateillä 12 ja 9 linjaosuudella tulee lähtökohtaisesti olla käytössä 2 + 2 -kaistaa, valtatiellä 9 raitiotiesilta ylittää myös rampeja, jotka tulevat myös olla käytössä rakentamistyön aikana.

Liittymäkohtaisissa tarkasteluissa tulee selvittää Tenniskadun ja Irljalankadun kohdalla olevan Teiskontien ja raitiotien välisen yhdyskadun / orren ja niille tulevien tonttiliittymien sijainnin vaikutus Teiskontien liittymien valo-ohjauksen toimivuuteen. Orsille sijoittuvat tonttiliittymät voivat heikentää Teiskontien valo-ohjauksen toimivuutta ja edellyttää Teiskontien kaistojen parantamista / jatkamista. Lähtökohtana tulee olla tonttiliittymien sijoittuminen riittävän kauas Teiskontiestä, ohjeen mukainen etäisyys tulisi olla 60 metriä.

Teiskontie on osa suurten erikoiskuljetusten verkkoa (SEKV), jossa mitoittavan ajoneuvon ulottumavaatimukset ovat 7 x 7 x 40 metriä. Tämä edellyttää raitiotiesillalle korkeusvaatimuksen 7,5 metriä, ERIKU-reitti voidaan kuitenkin hoitaa käyttäen toista ajorataa, jolloin toisella ajoradalla silta voi olla matalampi. Jatkosuunnittelussa on suunniteltava erikoiskuljetusreitin ajoradan vaihto ja sen edellyttämät mahdolliset muutokset Teiskontien rakenteissa. Valtatiellä 9 mukaan lukien rampeilla ylittävän uuden sillan kohdalla tulee toteutua nykyisen ohjeistuksen mukaan alikulkukorkeutta vähintään 5,2 metriä. Alasjärven eritasoliittymän kehittämistavoitteet ja sen vaikutus rampeihin on huomioitava suunnittelussa.

Linnainmaalla valtatie 12 eteläpuolelle rakennettavan kadun Hennalankaaren kohdalla on valtatie alittaa tien ja tien pohjoispuolen metsäalueen kuivatusta palveleva kuivatusrumpu ja rummusta vedet johdetaan nykytilanteessa laskuojaa pitkin tulevan Hennalankaaren katualueen kohdalle. Tekeillä olevassa valtatie 12 (Alasjärvi-Huutijärvi) tiesuunnitelmassa lähtökohtana on ollut säilyttää tällä kohdalla kuivatusjärjestelyt nykyisellään. Uuden katuyhteyden, Hennalankaaren rakentamisen vuoksi kuivatusjärjestelyjä on tarve muuttaa ja vedet johtaa alustavasti Alasjärven eritasoliittymän suuntaan ja sieltä edelleen valtatie 9 alitse tulevan raitiotievarikkokorttelin kautta Heikkilänkatu alittaen etelän suuntaan. Kuivatusjärjestelyjen muutoksen suunnittelu ja toteuttaminen on

3.10.2024

Tampereen kaupungin vastuulla mahdollisesti tarvittavan valtatie 12 tienpitäjän luvan tai sopimuksen perusteella.

ELY-keskuksen L-vastuualue ei ota tässä vaiheessa kantaa esitettyihin raitiotien ja siihen liittyvien katujen rakentamisen aikaisiin liikennejärjestelysuunnitelmiin, mutta rakentamisvaiheen lähestyessä L-vastuualue toivoo voivansa vaikuttaa työn aikaisiin järjestelyihin niiltä osin, kun niillä on vaikutusta Teiskontien liikenteeseen. ELY-keskus on jo antanut ohjeita valtateiden 12 ja 9 ylittävien siltojen rakentamisaikaisten järjestelyjen osalta. Näitä ohjeita tarkennetaan mm. tehtävissä sopimuksissa, kun siltojen rakentaminen on ajankohtaista.

Yhteistyömahdollisuudet raitiotien jatkosuunnittelussa

ELY-keskus katsoo, että raitiotien, uuden alueidenkäytön, Teiskontiellä olevien katuliittymien ja niiden kaistajärjestelyjen sekä Teiskontien suuntaisen jkpp-väylän ja alikulkujen suunnittelua tulee tehdä edelleen kiinteässä yhteistyössä ELY-keskuksen, Tampereen kaupungin, Tampereen Raitiotie Oy:n sekä Raitiotieallianssin kesken.

Pirkkala-Linnainmaan raitiotien rakentamisen yleisaikataulun mukaan huhtikuusta 2028 alkaen Linnainmaan ratahaaran (lohko 3) vaiheessa 2 kohdistuu valtateihin 12 ja 9 merkittäviä rakentamistoimenpiteitä, jotka edellyttävät em. suunnitelmia ja niiden perusteella tehtyjä sopimuksia. Mutta jo 1. rakentamisvaiheessa tulee Arvo Ylpönkadun ja mahdollisesti myös Tenniskadun liittymäalueita parantaa sekä toteuttaa nykyisen raitiotien päätepyssäkin kohdan alikulku Teiskontielle. Lisäksi ELY-keskus katsoo, että etenkin Tenniskadun kohdan alikulun toteuttamista raitiotien rakentamisaikataulussa tulee edistää.

Tämä lausunto on valmisteltu yhteistyössä Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne- ja infrastruktuuri- ja ympäristö- ja luonnonvarat -vastuualueilla.

Tämä asiakirja on sähköisesti hyväksytty viraston sähköisessä asianhallintajärjestelmässä. Asian on esitellyt Liikenteen alueidenkäyttövastaava Minna Huttunen ja ratkaissut Yksikön päällikkö Harri Vitikka.

Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan viimeisellä sivulla.

Tiedoksi (USPA)

Pirkanmaan ELY-keskus: Mari Rajala, Pauliina Pelkonen, Esa Hoffrén, Paula Piirainen, Tapio van Ooik, Mira Niemelä, Sini Heikkilä, Juha Sammallahhti, Janne Lintilä, Harri Vitikka, Tero Haarajärvi, Sami Ruski, Arto Luoma, Jarkko Peurala, Antti Laine

3.10.2024

PIRELY/17789/2022

Tämä asiakirja PIRELY/17789/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument PIRELY/17789/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Huttunen Minna 03.10.2024 16:18

Ratkaisija Vitikka Harri 03.10.2024 16:20

Pirkanmaan hyvinvointialue
PL 272, 33101 Tampere
etunimi.sukunimi@pirha.fi
pirha.fi

Vastaus lausuntopyyntöön
4.10.2024

Vastaus lausuntopyyntöön Pirkkala-Linnainmaa -raitiotie toteutussuunnitelmasta

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyytävät lausuntoa Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta ja sen liitteistä 16.9.–4.10.2024 välisenä aikana.

1. Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala-Linnainmaa -allianssin toteutussuunnitelmasta?

Pirkkala-Linnainmaa raitiotielinjan toteutussuunnitelma on kokonaisuutena kannatettava hanke ja seudun joukkoliikennepalveluiden merkittävä kehitysaskel. Hyvinvointialueen näkökulmasta nimenomaan laajin ja lopullinen toteutusvaihe on se, mihin ensisijaisesti tulee pyrkiä.

Hyvinvointialueen palveluiden käyttäjät ja hyvinvointialueen työntekijät ovat merkittäviä käyttäjäryhmiä seudun joukkoliikenteessä, ja raitiotiehanke tulee vaikuttamaan tuhansien päivittäisten sotekohteissa liikkuvien arkeen. Hankkeen merkittävyyttä korostaa esteettömän ja helppokäyttöisen joukkoliikenteen tarjonnan laajentuminen Tampereella ja Pirkkalassa.

Hyvinvointialueelle selkeästi merkittävin raitiotien vaikutusalueen kohteista on Tays keskussairaala, jossa raitiotieliikenteen käyttöönotto tapahtui jo edellisessä vaiheessa. Raitiotie on lisännyt alueen joukkoliikenteen käyttöä, mutta potentiaalia on edelleen käyttäjämäärien kasvuun järjestelmän laajentuessa.



Hankkeen yhtenä haasteena tunnistammekin nimenomaan Linnainmaan suunnan linjan kapasiteetin riittävyyden tulevaisuudessa, sillä ruuhkatuntiliikenteessä on jo nykyisin satunnaisia ongelmia. Hankkeen yhteydessä liikennöinnin vuoroväliin ei esitetä muutoksia, joten ruuhkaliikenteen osalta merkittävää kasvuvaraa ei enää ole. Hankkeessa tulisikin varautua myös Linnainmaan suunnan osalta kapasiteetin kasvattamiseen joko vuorovälin tihentämisen tai suurempien junayksiköiden muodossa. Tällä hetkellä raitiotieliikenteen ruuhkavuorot eivät toteuta esteettömän liikenteen tavoitetasoa ruuhkaisuuden vuoksi.

2. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala-Linnainmaa -raitiotiellä toimintaanne tai yleisesti?

Lopputilanteen vaikutukset

Parhaimmillaan raitiotiejärjestelmän laajentaminen lisää joukkoliikenteen käyttöä koko kaupunkialueella ja helpottaa laajan käyttäjäjoukon päivittäistä liikkumista ja asiointia. Samalla kuitenkin vaihdollisten joukkoliikennematkojen osuus todennäköisesti lisääntyy, kun raitiotie toimii syöttävänä runkoyhteytenä. Vaihtoyhteyksien sujuvuudesta, helppoudesta ja nopeudesta tuleekin huolehtia osana raitiotieliikenteen laajentamista. Joukkoliikenteen palvelutason laskeminen nykytilanteeseen verrattuna voi tarkoittaa negatiivisia vaikutuksia nykyisten käyttäjien osalta.

Hyvinvointialueen asiakasliikenteen näkökulmasta juuri esteettömän ja helppokäyttöisen joukkoliikenteen laajentaminen on ensisijaisen tärkeää. Raitiotieliikenteen vaikutukset nähdään osittain negatiivisina juuri Pirkkalan ratahaaralla Hatanpään alueella, missä raitiotiepysäkit jäävät suunnitellusti liian kauas Hatanpään sairaalakampuksen sote-palveluista. Raitiotiejärjestelmä ei siis pelkästään tarjoa riittävän hyvää joukkoliikenteen palvelutasoa Hatanpään sairaala-alueelle, vaan järjestelmää tulee täydentää bussiliikenteen avulla. On kuitenkin nähtävissä, ettei bussiliikenne Hatanpään sairaala-alueelle tule olemaan nykyistä sujuvampaa, vaan huolena on, että alueen joukkoliikenteen palvelutaso ja kilpailukyky suhteessa autoiluun laskee.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Raitiotiejärjestelmän rakentamisen aikaiset vaikutukset ovat merkittäviä ja pitkäkestoisia, useita vuosia. Mikäli Linnainmaan (ja Pirkkalan) suunnan raitiotie tehdään kahdessa vaiheessa, tarkoittaa se rakentamisen aikaisten vaikutusten pidentymistä. Hyvinvointialueen toiminnan näkökulmasta kriittisin vaikutusalue on juuri Kaupin kampuksen rakentamisvaihe. Tays keskussairaalan asiakas-, henkilökunta-, ambulanssi- ja huoltoliikenne tarvitsevat sujuvan ja kaikissa vaiheissa toimivan ajoneuvoliikenteen yhteyden rakentamisalueena olevan Arvo Ylpön kadun ja Lääkärintien kautta. Lisäksi alueella liikkuu paljon bussiliikennettä mm. Kaupin kampuksen liityntäpysäkillä. Liityntäbussiliikenteen määrä ei suunnitelmien mukaan vähene ennen kuin raitiotieyhteys toteutuu Linnainmaalle asti. Tämä voi osoittautua ongelmalliseksi mm. vuosien 2029-2032 aikana, jolloin Tays uudistamisohjelman laaja työmaa asemoituu Kaupin kampuksen raitiotiepysäkin välittömään läheisyyteen.

Nykyiset Arvo Ylpön kadun ja Teiskontien liittymäalueen liikennejärjestelyt ruuhkautuvat säännöllisesti arjen huipputunteina, joten ko. katujen riittävästä sujuvuudesta tulee varmistua myös pitkien rakentamisvaiheiden aikana, jolloin uhkana on liikenteen jumiutuminen ja toimintavarmuuden kärsiminen. Työnaikaisten liikennejärjestelysuunnitelmien kuvauksissa kaistojen vähennykset ja kavennukset vaikuttavat joka tapauksessa negatiivisesti alueen liikenteeseen koko rakentamisen ajan.

Jalankulun reitit on linjattu työnaikaisten liikennejärjestelysuunnitelmien mukaan kiertämään osan työmaa-alueista liian pitkiä matkoja. Työnaikainen jalankulun yhteys Kaupin kampuksen ratikkapysäkillä yliopiston Arvo-rakennukseen suuntaan ei ole riittävän sujuva Pirhan henkilökunnan pysäköintialueen kautta eteläpuolitse kiertävänä, vaan todellisuudessa käyttäjät oikaisevat työmaiden läpi tai ajoratoja pitkin. Lisäksi jalankulun yhteys Tenniskadun nykyiseltä pysäköintialueelta keskussairaalalle tulee olla riittävän sujuva kaikissa vaiheissa, sillä pysäköintialue on Pirhan työmatkaliikenteen käytössä.

3. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Työnaikaisten vaikutusten merkittävyyden ja erityisesti Kaupin kampuksen alueen liikenteen herkkyyden vuoksi esitämme, että alueen liikennejärjestelyjen sujuvuutta seurataan hankkeen toimesta säännöllisesti. Myös hankkeen vaikutuksista tiedottaminen julkisesti on tärkeää liikkumisen kokonaishallinnan näkökulmasta. Esitetystä vuorovaikutussuunnitelmasta ei selvästi ilmene Pirkanmaan suurimman sairaanhoidon palvelukeskitymän (Tays keskussairaala) rooli ja huomiointi vuorovaikutuksen kokonaisuudessa. Tiedotuskanava palautemahdollisuuksineen olisi hyödyllinen ja auttaisi kehittämään työnaikaisten järjestelyjen turvallisuutta ja sujuvuutta. Tayskartta -palvelu on keskussairaalan alueen asiointiliikenteen pääasiallinen (ajantasainen) opastuskanava, ja voisi mahdollisesti toimia apuna myös pitkäkestoisten työnaikaisten järjestelyjen opastuksessa, mikäli hanketiedot saadaan jaettua koordinoitusti.

Yhteistyötarpeita raitiotiejärjestelmän rakentamisen aikana lisää se, että Tays keskussairaalan uudistamisohjelman rakentamisvaiheet menevät ajallisesti päällekkäin raitiotien rakentamisen kanssa. Kyse on aikavälistä 2025-2030. Työmaaliikenne keskussairaalan rakentamishankkeiden osahankkeissa on ajoittain vilkasta ja liikenteen vaikutukset näkyvät erityisesti Arvo Ylpön kadulla ja Lääkärintiellä.

Hatanpään alueella suunnitellut raitiotiejärjestelmän rakentamisen työnaikaiset vaikutukset tulevat myös olemaan merkittävät, kun ajoneuvoliikenteen kaistoja vähennetään ja väyliä kavennetaan nykyisestä. Aluetta palvelevan joukkoliikenteen sujuvuudesta ja riittävästä palvelutasosta tulee huolehtia myös rakentamisen aikana. Raitiotien rakentamisen kanssa samanaikaisesti Hatanpään alueen täydennysrakentaminen jatkuu pysäköintipaikkojen vähentämisen kustannuksella. Palveluiden saavutettavuus ei saa kuitenkaan kokonaisuutena heiketä samalla kun sairaalakampusten asiointimäärien ja palvelutarpeen ennustetaan kasvavan.

/0

Pirkanmaan liiton lausunto Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelmasta

Päätös

Pirkanmaan liitto kiittää lausuntopyyntöä jättää asiasta seuraavan lausunnon:

a. Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?

Pirkanmaan liitto toteaa, että Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteutussuunnitelma on kattava ja yksityiskohtainen kuvaus raitiotien seuraavan vaiheen toteuttamisesta ja toteutuksen eri vaihtoehtoista A, B ja C. Toteutussuunnitelmassa esitetyt ratkaisut ovat linjassa pitkäjänteisessä suunnitteluprosessissa sekä alueellisessa yhteistyössä sovittujen linjausten ja tavoitteiden kanssa.

Riippumatta siitä, mihin toteutusvaihtoehtoon hankkeessa päädytään, tulee raitiotie muuttamaan liikennejärjestelmää merkittävästi myös pysäkkien varsinaisen vaikutusalueen ulkopuolella. Matkaketjujen, vaihtoyhteyksien ja liityntäliikenteen näkökulmasta ulottuvat raitiotien vaikutukset laajoihin osiin kaupunkiseutua ja maakuntaa. Erityisiä tällaisia solmukohtia tulevat Pirkkala–Linnainmaa -reitillä olemaan esimerkiksi Linnainmaan pääte pysäkki ja vaihtoterminaali, Pappilan pysäkki liityntäpysäköinteen sekä Pirkkalan päässä Partola.

Pirkanmaan liitto toteaa, että erityisesti yllä mainitut solmukohdat ovat raitiotiejärjestelmän toimivuuden kannalta erityisen tärkeitä. Linnainmaan ja Pappilan kohdalla toteutussuunnitelman ratkaisut tukevatkin solmukohdan luonnetta hyvin. Sen sijaan Partolan kohdalla huomionarvoista on erillisen liityntäpysäköinnin puuttuminen. Erityisesti mikäli toteutukseen päätyy vaihtoehto, jossa raitiotietä ei jatketa Suuppaan asti, tulee Partolan merkitys myös henkilöautoliitynnässä olemaan suuri. Asia on noteerattu myös Pirkanmaan maakuntakaavassa. Pirkanmaan liitto kehottaa tarkastelemaan mahdollisuuksia huomioida liityntäpysäköinti Partolan kohdan suunnittelussa vielä nykyistä tarkemmin.

Vaiheittain toteutus johtaisi vaihtoehdon B tapauksessa siihen, että myös Niihaman pysäkillä tulisi väliaikaisesti olemaan merkittävä rooli Linnainmaan suunnan väliaikaisena pääte pysäkinä. Toisin kuin Partolassa, ei Niihaman osalta ole esitetty vaihtoehtoisia suunnitelmia vaihtoehdoille A, B ja C. Näin ollen

vaihtoehdon B toteutuminen johtaisi tilanteeseen, missä idän suunnassa ei olisi muutamaan vuoteen (2028–2031) mahdollisuutta luontevaan henkilöautoliityntään. Tilanne korjautuisi Niihama-Linnainmaa jatkeen avautuessa liikenteelle 2031.

Viitaten yllä todettuun, kannustaa Pirkanmaan liitto vaihtoehdon B toteutuessa tarkastelemaan mahdollisuuksia väliaikaisen liityntäpysäköinnin toteuttamiseen Niihamaan ”siirtymävaiheen” (2028-2031) ajaksi. Kaupinlaakson alueen rakentamisen käynnistyminen voi toisaalta vaikeuttaa liityntän sujuvaa toteuttamista, mutta toisaalta alueen muu rakentuminen antaa luontevan perusteen kaupunkikuvallisesti epäesteettisenkin ja selkeästi väliaikaisen (esim. työmaita nopeasti väistävä hiekkaparkki) toteuttamiselle. Pirkanmaan liitto arvioi, että kyseessä olisi parhaimmillaan hyvin kustannustehokas, itäisen Tampereen ja ympäryskuntien saavutettavuutta merkittävästi parantava ratkaisu.

b. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintanne tai yleisesti?

Pirkkala-Linnainmaa -raitiotie täydentää ja kehittää toteutuessaan kaupunkiseudun ja maakunnan liikennejärjestelmää merkittävällä tavalla. Liikenteelliset vaikutukset ovat laajat ja ulottuvat Tampereen ja Pirkkalan lisäksi useisiin naapurikuntiin. Raitiotieverkoston laajenemisesta aiheutuviin vaikutuksiin sisältyy myös merkittävä määrä aluerakenteellisia, taloudellisia, sosiaalisia ja imagollisia muutoksia. Kaikki nämä vaikuttavat osaltaan myös Pirkanmaan liiton toimintaan, erityisesti maakuntakaavoitukseen ja liikennejärjestelmätyöhön.

c. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Raitiotien rakentaminen sijoittuu erityisesti Pirkkalan suunnassa erittäin keskeisille työmatka- ja arkiliikenteen pääväylille, joille on rajallinen määrä vaihtoehtoisia reittejä. Rakentamistoimet tulevat väistämättä aiheuttamaan vähintään hetkellisiä häiriöitä liikenteelle, aiheuttaen ruuhkautumista ja sujuvuusongelmia. Pirkanmaan liitto kannustaa paitsi rakentamistoimien huolelliseen suunnitteluun ja toimeenpanoon, myös aktiiviseen ja kattavaan ohjeistukseen ja viestintään.

PL/388/03.07.01/2024

03.10.2024

Sivu 3 (4)

Päätöksen peruste

Hallintosäätö pykälä 150 Maakuntakaavoitus

Selostus

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyytävät lausuntoa Pirkkala–Linnainmaaraitiotien toteutussuunnitelmasta ja sen liitteistä 16.9.–4.10.2024 välisenä aikana.

Tampereen ja Pirkkalan valtuustot päättivät raitiotien toteutussuunnitteluun ryhtymisestä huhtikuussa 2023. Tampereen Raitian Pirkkala–Linnainmaa -allianssi on suunnitellut raitiotietä TAYS Keskussairaalaalta Kaupin kampuksen nykyiseltä päätepysäkiltä Linnainmaan aluekeskukseen sekä Sorin aukiolta nykyiseltä päätepysäkiltä Tampereen Hatanpään ja Härmälän sekä Pirkkalan Partolan aluekeskuksen kautta Pirkkalan Suupan kuntakeskukseen.

Tavoitteena on, että Tampereen kaupunginvaltuusto ja Pirkkalan kunnanvaltuusto voivat lokakuussa 2024 päättää suunnitteluvaiheen puolesta, Pirkkala–Linnainmaa-allianssin laatiman toteutussuunnitelman pohjalta, raitiotien rakentamisen aloittamisesta, rakentamisen laajuudesta ja mahdollisesta raitiotieradan vaiheittain toteuttamisesta. Tarkoitus on, että rakentaminen alkaisi tämän vuoden puolella, mikäli valtuustot päättävät, että rakennustöihin voidaan ryhtyä. Raitiotien toteuttamisen osalta valmistaudutaan vaiheittaiseen rakentamiseen.

Kysymykset lausuntopyyntöaineistosta

- a. Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?
- b. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintanne tai yleisesti?
- c. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Lisätietoja

Suunnittelujohtaja Ruut-Maaria Rissanen

(henkilötiedot poistettu)

PL/388/03.07.01/2024

03.10.2024

Sivu 4 (4)

Ote

Tampereen Raitiotie Oy

Tampereen kaupunki

Pirkkalan kunta

Asiakirjan diaarinumero: 773/2024

Päivämäärä: 11.10.2024

Otsikko: Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutus suunnitelma

Allekirjoittajat:

<i>Nimi</i>	<i>Allekirjoitettu tunnisteella</i>	<i>Allekirjoituspäivä EE(S)T</i>
Vadim Adel	Vahva	2024-10-11 15:47
Anna Katariina Lyyra-Seppänen	Vahva	2024-10-11 15:49



Tämä dokumentti sisältää:

- Etusivun
- Alkuperäisen dokumentin (tai dokumentit)
- Sähköiset allekirjoitukset. Nämä eivät ole asiakirjan sivuilla nähtävillä, mutta ovat sähköisesti liitettynä.



Tämä tiedosto on sinetöity digitaalisella allekirjoituksella, joka toimii asiakirjan eheyden takaajana. Asiakirjamuoto tukee pitkäaikaista säilytystä.

Allekirjoitettu asiakirja alkaa seuraavalta sivulta >



Tampereen Raitiotie Oy
Ville-Mikael Tuominen



Lausuntopyyntönnö 16.9.2024

PIRKKALA–LINNAINMAA-RAITIOTIEN TOTEUTUSSUUNNITELMA

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyytävät Pirkanmaan maakuntamuseon lausuntoa Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta ja sen liitteistä. Tampereen ja Pirkkalan valtuustot päättivät raitiotien toteutussuunnitteluun ryhtymisestä huhtikuussa 2023. Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa-allianssi on suunnitellut raitiotietä TAYS Keskussairaalaalta Kaupin kampukselta Linnainmaan aluekeskukseen sekä Sorin aukiolta Tampereen Hatanpään ja Härmälän sekä Pirkkalan Partolan aluekeskuksen kautta Pirkkalan Suupan kuntakeskukseen. Toteutussuunnitelmaan sisältyy lisäksi Hermiankadun kaksoisraide ja Hervannan nykyisen varikon laajennus.

Pirkanmaan maakuntamuseo on antanut aikaisemmat lausunnot hankkeen Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelman luonnoksesta DIAR: 261/2020 (28.5.2020); Tampereen seudullisen raitiotiehankkeen YVA-päätösasiasta DIAR: 336/2020 (23.6.2020) sekä Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien hankesuunnitelman luonnoksesta DIAR: 988/2022 (1.2.2023). Tutustuttuaan hankkeen katusuunnitelmiin sekä Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa-allianssin ympäristösuunnitelmaan ja ympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointiin alueellinen vastuumuseo toteaa seuraavaa.

Tampereen linja-autoasema - Pirkkala

Ympäristösuunnitelmaan ja vaikutustenarviointiin on asianmukaisesti kirjattu reitin varteen sijoittuvat rakennetun ympäristön valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävät arvoalueet. Myös niiden arvolle keskeisiä ominaispiirteitä on tuotu onnistuneesti esiin. Kaupunkikuvallisten vaikutusten kannalta herkimvät sekä toisaalta eniten muutoksia kokevat alueet on myös tunnistettu. Kulttuuriympäristön ja maiseman osalta vaikutustenarviointia on tarkennettu toteutussuunnitelmavaiheessa. Vaikutukset katupuustoon ja sitä kautta kaupunkikuvaan on yleisellä tasolla huomioitu riittäväällä tavalla. Hatanpään puistokujan kartanoaikaista lehtikuusikujannetta ei kuitenkaan ole mainittu tai muutoin huomioitu. Maakunnallisesti arvokkaan Haikan asuinalueen, tanssilavan ja kartanon alueen sisällä muutoksia kohdistuu katusuunnitelman mukaan Keskuskadun ja Lentäjänkadun risteuksen alueelle, jossa sijaitsevat liike- ja asuinrakennukset yhdessä 1940–50-luvun puiston kanssa on määritelty arvoalueen rakennuskulttuurin ydinalueeksi. Maakuntamuseo toteaa, että näiltä osin annettuja tietoja tulee vielä täsmentää ja vaikutustenarviointia tarkentaa.

Pirkkalassa Naistenmatkantien eteläpuolella, paaluvälillä 7800-7900 jalkakäytävä luiskineen tulisi suunnitelman mukaan ulottumaan muinaismuistolain rauhoittaman kiinteän muinaisjäännöksen *Kirkkoveräjä* (mj-tunnus 604010017) alueelle, sen pohjoisosaan. Kiinteän muinaisjäännöksen pohjoisreunaa on tutkittu ja kohteen rajausta täsmennetty keväällä 2024 tehdyssä arkeologisessa tarkkuusinventoinnissa (Heilu Oy), jonka esiraportti on toimitettu maakuntamuseolle.

Kiinteän muinaisjäännöksen ja sen suoja-alueen kaivaminen, peittäminen, muuttaminen, vahingoittaminen ja muu niihin kajoaminen ilman muinaismuistolain nojalla annettua lupaa on kielletty (MML 1 ja 4 §). Kirkkoveräjän kiinteän muinaisjäännöksen huomioon ottamisesta raitiotiehankkeessa on 22.8.2024 käyty muinaismuistolain 13 §:n mukainen neuvottelu, jossa on todettu, että hankkeen tarkoituksenmukainen toteuttaminen edellyttää osittain kajoamista muinaismuistolain rauhoittamaan kiinteään muinaisjäännökseen. Kajottava osa (rakennuksen jäännös C tulisijoiheen muinaisjäännösalueen luoteiskulmassa, ks. liite 2) on merkitty neuvottelumuistion liitekarttaan. Neuvottelutuloksen mukaan hanke voidaan toteuttaa ja rakentaminen aloittaa sen jälkeen, kun muinaisjäännöskohteessa on suoritettu riittävät arkeologiset tutkimukset. Museovirasto arvioi tutkimusten riittävyyden tutkimuksen suorittajan laatiman alustavan tutkimusraportin perusteella. Muinaismuistolain 11 §:n tarkoittamaa kajoamislupaa ei siten ole tarpeen erikseen hakea. Arkeologiset tutkimukset tilaa ja niiden kustannuksista vastaa Pirkkala-Linnainmaa-raitiotieallianssi. Valitulla arkeologisten tutkimusten suorittajalla on oltava muinaismuistolain 10 §:n mukainen tutkimuslupa, jonka myöntää Museovirasto.

Edellä mainitun muinaismuistolain 13 §:n tarkoittaman neuvottelun muistio liitteineen tulee liittää raitiotien toteutussuunnitelmaan. Molempien tutkimusten (tarkkuusinventoinnin ja pelastuskaivauksen) lopulliset raportit tulee toimittaa paitsi Museovirastolle myös Pirkanmaan maakuntamuseolle.

Maakuntamuseo huomauttaa, että kiinteän muinaisjäännöksen rajoja ei ole merkitty katusuunnitelmaan (L8 Naistenmatkantie yhdistetty). Suunnitelmaa on tältä osin täydennettävä. Muinaisjäännösalueen raja on merkittävä tarkkuusinventoinnin esiraportin karttaan 9 merkityn suoja-alueen rajan mukaisena (ohuempi vaaleanpunainen viiva oheisessa karttaliitteessä 2). Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa on asianmukaisesti todettu, että jotta jäännökseen kohdistuvalta peittämiseltä tai vaurioittamiselta voidaan välttyä, tulee muinaisjäännös merkitä sekä suunnitelmakarttoihin että maastossa ennen rakentamisen alkamista (s. 50).

Pelastuskaivausten ulkopuolelle jäävä, säilytettävä muinaisjäännösalueen osa tulee tutkimusten jälkeen aidata rakennustöiden ajaksi, eikä sitä saa käyttää esimerkiksi varastointiin tai läjitykseen. Hankkeen ympäristösuunnitelman (s. 25) mukaan "arkeologisen tutkimuksen jälkeen muinaismuistokohteen rajat merkitään selkeästi maastoon ja tarvittaessa tehdään fyysisiä esteitä, joilla varmistetaan jäljelle jäävän muinaismuistokohteen säilyminen vahingoittumattomana".

Arkeologisia tutkimuksia voidaan tehdä vain lumettomissa olosuhteissa, sulan maan aikana. Tutkimuksissa tulee noudattaa Suomen arkeologisten kenttätöiden laatuohjeita (2020) ja muita Museoviraston ohjeita. Hyväksytty raportti tallennetaan Museoviraston sähköiseen asianhallintajärjestelmään ja julkaistaan palvelussa <https://>

asiat.museovirasto.fi/. Tutkimusraporttien tiedot tallennetaan myös muinaisjäännösrekisteriin, jonka tietoja voi selata kaikille avoimessa Kulttuuriympäristön palveluikkunassa www.kyppi.fi. Verkossa julkaistava raportti ei saa sisältää yksityishenkilöiden henkilötietoja. Lisätietoja tutkimusten tilaamisesta ja suorittamisesta saa maakuntamuseolta. Tämä lausunto on liitettävä tutkimusta koskevaan tarjouspyyntöön.

Hankkeen ympäristövaikutusten arvioinnissa Kirkkoveräjän kiinteän muinaisjäännöksen osalta todetaan myös virheellisesti, että Naistenmatkantien eteläpuolella olevan kevyenliikenteenväylän laita "oli aikaisemmissa tutkimuksissa luiskattu ja alueen pohjoisreuna vaikutti tuhoutuneelta." Todellisuudessa kohteessa ei ole aikaisemmin suoritettu inventointia isompia kajoavia tutkimuksia, vaan muinaisjäännösalueen pohjoisreunaa on muokattu ja luiskattu aiemmissa maankäyttöhankkeissa ilman tarvittavia arkeologisia toimenpiteitä ja muinaismuistolain mukaista lupaa. Virheellinen tieto on korjattava arvioinnin tekstissä.

Lännempänä katusuunnitelmaan sisältyy uuden tieliittymän rakentaminen Naistenmatkantieltä pohjoiseen, Kirkkokadulle. Kirkkokatu on historiallisen Pirkkala-Hatanpää-maantielinjan (kirkkotien) osa, joka on tallennettu muinaisjäännösrekisteriin kulttuuriperintökohteena nimellä *Pirkkala-Hatanpää Haikka* ja tunnuksella 1000044631. Kohde on merkitty Naistenmatkan, Haikan, Killon, Loukonlahden, Pakkalankulman ja Pereen asemakaavan muutoksen ja laajennuksen ehdotukseen /s-merkinnällä, johon liittyy yleismääräys: *Kirkkokadun katualue/s: Historiallinen tielinja. Tien linjaus ja suhde ympäristöön tulee säilyttää. Tavanomaiset tien (kadun) hoito- ja kunnostustyöt ovat sallittuja. Suuremmista tien (kadun) linjausta ja sen rakenteiden muuttamista koskevista suunnitelmista tulee neuvotella alueellisen vastuumuseon kanssa.*

Katusuunnitelman mukaan Kirkkokatu muuttuu asfaltoiduksi noin 30 m matkalla kulttuuriperintökohteen länsipäässä, uuden liittymän kohdalla, mikä tarkoittaisi historialliseen tiehen liittyvien kulttuuriympäristöarvojen osittaista menettämistä. Historialliseen tielinjaan voi liittyä myös arkeologisesti merkittäviä maanalaisia tierakenteiden jäännöksiä, joiden huomioonottaminen voi edellyttää hankkeeseen liittyvien kaivutöiden arkeologista valvontaa. Suunnitelman kyseisestä osasta ja arkeologisen valvonnan laajuudesta/kohdistamisesta on neuvoteltava maakuntamuseon kanssa. Asiaa koskeva merkintä/ohje on lisättävä suunnitelmaan.

Naistenmatkantien pohjoispuolella, kiinteistön Rantaniityntie 26 (604-408-1-105) pihapiirissä sijaitsevan toisen kulttuuriperintökohteen, *Naistenmatkan* kiviaidan (muinaisjäännöstunnus 1000020976) välittömään läheisyyteen, sen eteläpuolelle on katusuunnitelmaan merkitty pysäkkiin liittyvä kiveys ja tukimuuri. Maakuntamuseo huomauttaa, että kiviaitaa ei ole merkitty katusuunnitelmaan. Rakenteen säilymisen turvaamiseksi sen tarkka sijainti on syytä mitata maastossa ja merkitä katusuunnitelmaan; rakennustöiden ajaksi kiviaita tulisi merkitä maastoon/aidata.

Hankkeen ympäristösuunnitelman lukua 10 *Arkeologinen kulttuuriperintö* on syytä täydentää em. kulttuuriperintökohteita koskevilla tiedoilla ja ohjeilla.

Kaupin kampus - Linnainmaa

Raitiotiehankeksen ympäristövaikutustenarvioinnissa (s. 49) kuvataan Linnainmaan ratahaaran alueen arkeologista kulttuuriperintöä. Selostuksen sisällöstä poiketen rai-

tiotielinjauksen läheisyyteen ei Linnainmaan ratahaaralla sijoitu nk. muita kulttuuriperintökohteita; ratahaaran lähistöllä sijaitsevat kohteet ovat joko kiinteitä muinaisjäänöksiä, löytöpaikkoja tai muita kohteita. Maakuntamuseo esittää, että Linnainmaan ratahaaran arkeologista kulttuuriperintöä käsittelevän kappaleen otsikko muutetaan muotoon "Linnainmaan ratahaaran arkeologinen kulttuuriperintö".

Ratahaaran läheisyyteen sijoittuu seitsemän arkeologista kohdetta: kiinteä muinaisjäänös *Heikkilänpuisto* (1000036686) Heikkilänkadun eteläpuolella, *Alasjärven* rautakautisen keihäänkärjen löytöpaikka (1000044510) Alasjärven eteläpuolella, *Toimelankadun* kivikautinen irtolöytöpaikka (1000046447) Tenniskeskuksen eteläpuolella sekä nk. muut kohteet *Kaupin kivirakenne 1* (1000046445) ja *Myllypellon rajamerkki* (1000044576).

Ratalinjauksen läheisyydestä on kesällä 2024 tehty kaksi uutta muinaisesinelöytöä: Tenniskeskuksen länsipuolelta, Myllypellon alueelta mahdollinen rautainen veitsi/nuolenkärki (muinaisjäänösrekisterin kohde *Myllypelto*, 1000053204) sekä Alasjärven eteläpuolelta Pappienkalliolta musketinkuulia (muinaisjäänösrekisterin kohde *Pappisenkallio*, 1000053205). Uusien löytöpaikkojen sijainti käy ilmi lausunnon liitekartasta 1. Pirkanmaan maakuntamuseo on tarkastanut löytöpaikat 9.10.2024. Tarkastuksessa ei löytöpaikoilta havaittu merkkejä kiinteästä muinaisjäänöksestä tai muista arkeologisista kulttuuriperintökohteista. Raitiotiehankkeen yhteydessä huomiointia vaatii siis edellä mainituista arkeologisista kohteista vain Heikkilänpuiston kiinteä muinaisjäänös, joka on huomioitu vaikutustenarvioinnissa riittävällä tavalla. Loput kohteista eivät ole suojelukohteita.

Katusuunnitelman mukaan kiinteä muinaisjäänös *Heikkilänpuisto* (1000036686) sijoittuu suunnittelualueen ulkopuolelle, mutta välittömään läheisyyteen. Kohde tulee ottaa huomioon muinaismuistolain mukaisesti raitiotien rakentamisen yhteydessä. Tieto kohteesta tulee olla kaikkien alueella toimivien tiedossa. Maan kaivaminen ja läjittäminen sekä maanpinnan rikkominen ilman lupaa on kiellettyä muinaisjäänösalueella. Työkoneiden ajolinjat tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle suojelukohteesta. Muinaisjäänösalueetta ei saa käyttää rakennusjätteen, -tarvikkeiden, työkoneiden tms. varastointiin.

Kaupin kampus - Linnainmaa -välillä hanke tulee vaikuttamaan alueen kaupunkikuvan erityisesti Rahjukosken sillan rakentamisen myötä. Hankkeen vaikutukset on tältä osin asianmukaisesti huomioitu toteutussuunnitelmassa eikä Pirkanmaan maakuntamuseolla ole siitä rakennetun ympäristön ja maiseman arvojen osalta huomautettavaa.

Yleistä

Suunnitteluaineistossa todetaan yleisinä periaatteina, että suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristöjen, kaupunkikuvan ja maiseman erityispiirteet ja sovitettava uudet rakenteet huolellisesti niihin. Erityistä huomiota tulee kiinnittää pysäkkien ja niiden ympäristön, uusittavien puukujanteiden sekä suurempien rakennelmien ja rakenteiden, kuten siltojen, tukimuurien ja sähkönsyöttöasemien suunnitteluun ja toteutukseen. Ympäristösuunnitelman mukaan jokaiselle työmaalohkolle laaditaan ennen rakentamisen aloittamista oma, yleistä suunnitelmaa tarkentava ja konkreettiset

toimenpiteet sisältävä ympäristöohje. Pirkanmaan maakuntamuseo näkee nämä toimintaperiaatteet kulttuuriympäristön arvoja turvaavana ja siten myönteisinä.

Täydennetyt katusuunnitelmat pyydetään lähettämään nähtäväksi Pirkanmaan maakuntamuseolle.

Kulttuuriympäristöpäällikkö

Anna Lyyra-Seppänen

Tutkija

Vadim Adel

LIITTEET: Liitekartta 1 Liitekartta 2: ote Kirkkoveräjän kiinteän muinaisjäännöksen tarkkuusinventoinnin esiraportista (Heilu Oy, 2024)

Tiedoksi: Henna Puisto, Tampereen Raitiotie Oy; Museovirasto/Kulttuuriympäristöpalvelut; Pirkanmaan ELY-keskus/Y-vastuualue/Yhdyskunnat ja luonto; Pirkanmaan liitto

VA/a-ll/kl/va/mm/k-ml

Kehitysjohtaja Ville-Mikael Tuominen
Tampereen Raitiotie Oy

Viite Lausuntopyyntö 16.9.2024

Asia: LAUSUNTOPYYNTÖ PIRKKALA-LINNAINMAA-RAITIOTIEN TOTEUTUS-
SUUNNITELMASTA

Pirkanmaan pelastuslaitos kiittää sille osoitetusta Pirkkala-Linnainmaa- raitiotien toteutussuunnitelman lausuntopyynnöstä.

Pelastuslaitos ei tässä lausunnossa ota kantaa kaikkiin yksityiskohtaisiin suunnitteluratkaisuihin, vaan pelastuslaitos esittää, että ne tarvittavilta osin tarkastettaisiin yhdessä allianssin ja pelastuslaitoksen edustajien kesken erikseen sovittavissa tilaisuuksissa. Toteutussuunnitelmasta Pirkanmaan pelastuslaitos lausuu yleisenä huomiona seuraavaa:

Raitiotien työaikaiset järjestelyt tulisi järjestää siten, että sammutus- ja pelastusjärjestelyt mukaan lukien ajoyhteys pihaan sekä pelastusteiden nostopaikat toteutuisivat vähintään seuraavissa rakennuksissa:

- Hatanpään valtatie 11,
- Hatanpään valtatie 24,
- Hatanpään puistokuja 27-29,
- Hatanpään valtatie 50-54,
- Nuolialantie 60 ja
- Tuiskunkatu 2.

Lisätietoja

Johtava palotarkastaja Tapio Stén,

Lausunto

Pirkanmaan Yrittäjät ry

Kehräsaari, B-rappu, 2. krs, 33200 TAMPERE

pirkanmaa@yrittajat.fi

p. (03) 251 6500

Pirkkalan Yrittäjät ry

pirkkalan@yrittajat.fi

Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelma

Pirkanmaan Yrittäjät ja Pirkkalan Yrittäjät kiittävät mahdollisuudesta lausua Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmaan liittyen.

Hankkeen yleisarvio ja vaikutukset pk-yrityksiin

Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteuttaminen voi parantaa joukkoliikenteen yhteyksiä Tampereen ja Pirkkalan välillä, mikä voi osaltaan vahvistaa yritysten toimintaedellytyksiä ja lisätä alueen vetovoimaisuutta pitkällä aikavälillä. Hanke tukee alueellista kasvua ja voi tuoda uusia asiakasvirtoja erityisesti niille yrityksille, jotka sijaitsevat lähellä tulevia raitiotiepysäkkejä. Useiden arvioiden mukaan raitiotie voi luoda uusia mahdollisuuksia ja houkuttaa alueelle lisää asiakkaita. Tampereen kehysalueella asiakkaat ovat perinteisesti liikkuneet pääosin omilla autoillaan. Raitiotien myötä alueesta voi tulla houkuttelevampi myös julkisen liikenteen käyttäjille. Erityisesti palvelualueiden ja ravintoloiden yrittäjät ovat toiveikkaita raitiotien tuomista mahdollisuuksista. Raitiotie tarjoaa myös pk-yritysten henkilöstölle paremmat kulkuyhteydet, mikä parantaa työmatkaliikenteen sujuvuutta ja voi helpottaa työntekijöiden houkuttelua. Lisäksi liikenteen sujuvuus ja parantunut yhteys voi nostaa kiinteistöjen arvoa, mikä luo potentiaalisia mahdollisuuksia kiinteistökehitykselle.

Vaikka monet Pirkkalassa toimivat yrittäjät näkevät raitiotien tuovan alueelle uusia asiakkaita ja lisää elinvoimaa, rakentamisaikaan liittyvät haasteet ja epävarmuudet aiheuttavat huolta. Monille yrittäjille suurin huolenaihe on raitiotielinjan rakentamiseen liittyvät pitkäaikaiset katutyöt ja niistä seuraavat liikennejärjestelyt sekä muut mahdolliset haitat. Rakennusvaihe kestää pitkään ja tilapäiset sulut sekä kiertotiet vaikeuttavat asiakkaiden pääsyä liikkeisiin. Tämä on erityisen haastavaa pienyrittäjille, joilla ei ole suurta puskuria mahdollisten asiakaskatoon liittyvien tappioiden kattamiseksi. Yrittäjille on elintärkeää, että asiakkaat pääsevät helposti asioimaan yrityksiin ja siksi onkin keskeistä varmistaa, että hankkeen aikana yrityksille aiheutuvat haitat jäävät mahdollisimman pieniksi. Rakentamisen aikataulun venyminen voi aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia ja pitkittää haittoja yrityksille, joten aikataulujen pitävyyteen on syytä kiinnittää erityistä huomiota.

Viestinnällä on keskeinen rooli haittojen minimoinnissa ja onkin tärkeää, että yrittäjät saavat ajantasaista ja ennakoivaa tietoa rakennusajan eri vaiheista. Etenkin mahdollisista kiertoreiteistä tehtävä ennakoiva liikenteenohjaukseen tähtäävä viestintä nousee keskeiseen rooliin myös asiakasohjauksen näkökulmasta. Yrittäjille on tärkeää tarjota selkeät kanavat, joista he saavat ajantasaista tietoa ja voivat antaa palautetta rakentamisen aikaisista vaikutuksista. Rakennusvaiheessa on huomioitava myös isojen tapahtumien, kuten erilaisten messujen, aiheuttamat ruuhkapiikit sekä korostunut tarve sujuvaan ja ennakoivaan ohjaukseen. Laadukas riskienhallintaprosessi tukee kokonaisuudessaan hankkeen onnistumista ja haittavaikutusten minimointia.

Raitiotiehanke on investointi, joka tuo alueelle pitkällä tähtäimellä lisää asukkaita ja asiakkaita. Rakennusaikana viestinnällä on keskeinen rooli, jotta asiakkaat löytävät poikkeusjärjestelyistä huolimatta yritysten palvelujen ääreen. Raitiotien rakentaminen on pitkäaikainen investointi alueen tulevaisuuteen.

Yhteistyömahdollisuudet ja rakentamisen aikaisten vaikutusten hallinta

Pirkanmaan Yrittäjät ja Pirkkalan Yrittäjät toimivat mielellään viestinvälittäjänä yrittäjien suuntaan. Voimme toimia myös tietoa kokoavana tahona ja välittää kootusti yrittäjien kanssa keskusteluissa esiin nousseita teemoja. Yrittäjät toivovat kunnalta ja rakennusurakoitsijoilta tiivistä yhteistyötä ja säännöllistä vuoropuhelua. Rakennustöiden aikaiset tiedotteet, selkeät opasteet ja asiakkaita helpottavat ratkaisut, kuten tilapäiset parkkipaikat ja kiertotiet, voivat olla ratkaisevia tekijöitä siinä, miten hyvin yritykset selviytyvät rakennusajasta. Osallistumme lisäksi mielellämme erilaisiin sidosryhmätilaisuuksiin. Toivomme, että meihin ollaan hankkeen tiimoilta matalalla kynnyksellä yhteydessä.

26.9.2024

PIRKKALAN SEURAKUNNAN VASTAUS LAUSUNTOPYYNTÖÖN PIRKKALA-LINNAINMAA-RAITIOTIEN TOTEUTUSSUUNNITELMASTA

Pirkkalan seurakunta kiittää lausuntopyynnöstä ja on mielellään osa Pirkkala-Linnainmaa-raitiotiehankkeen sidosryhmiä.

Pirkkalan seurakunta suhtautuu neutraalisti Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien rakentamiseen. Seurakunnan jäsenistössä on keskenään ristiriitaisia suhtautumistapoja raitiotien rakentamiseen. Seurakunta kehottaa ottamaan huomioon raitiotien rakentamiseen liittyvät pirkkalalaisten toiveet ja huolet.

Pirkkala-Linnainmaa-raitiotiellä on merkitystä Pirkkalan seurakunnan tulevaisuudelle. Raitiotien rakentaminen Tampereelta Pirkkalaan yhdessä tai kahdessa vaiheessa tulee todennäköisesti vahvistamaan Pirkkalan kunnan vetovoimaa ja elinvoimaisuutta sekä kasvattamaan kunnan väkilukua nykyisestä. Pirkkalan kunnan elinvoimaisuus ja väkiluvun kehitys vaikuttavat suoraan seurakunnan jäsenkehitykseen, talouteen ja elinvoimaisuuteen.

Suunniteltujen raitiotiepysäkkien sijoittelu on Pirkkalan seurakunnan toiminnan näkökulmasta tarkoituksenmukainen. Seurakunta huomauttaa, että mahdollisen raitiotien toteutuksessa kattavaan joukkoliikenteeseen ja raitiotien syöttöliikenteeseen tulee kiinnittää huomiota. Pirkkalan seurakunta toivoo, että raitiotieliikenteen toteuttaminen ei heikennä Pirkkalan muun joukkoliikenteen kehittämistä, kuten Pirkkalan seurakunnan pitkään kaipaamaa yhteyttä Vanhalle kirkolle ja Pappilan alueelle.

Pirkkalan seurakunta pitää tärkeänä, että raitiotien suunnittelussa huomioidaan hankkeen vaikutukset ympäristöön. Tiiviin rakentamisen lisäksi väljemmälle rakentamiselle ja asumiselle tulee olla sijaa. Seurakunta toivoo, että Pirkkalan kirkon kulttuurillisesti merkittävä ympäristö säilyttäisi nykyisen perusluonteensa raitiotien rakentamisesta ja muun rakentamisen tiivistämisestä huolimatta.

20.09.2024

POL-2024-136887

Tampereen Raitiotie Oy
Tampereen kaupunki
Pirkkalan kunta

Lausuntopyyntö 16.9.2024

Sisä-Suomen poliisilaitoksen lausunto koskien Pirkkala-Linnainmaan -raitiotien toteutussuunnitelmaa

Sisä-Suomen poliisilaitos lausuu pyynnöstä seuraaviin kysymyksiin:

Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala-Linnainmaa -allianssin toteutussuunnitelmasta?

Sisä-Suomen poliisilaitoksella ei ole tähän kysymykseen lausuttavaa.

Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala-Linnainmaa -raitiotiellä toimintanne tai yleisesti?

Poliisilaitoksen näkemyksenä on, että rakentamisvaiheessa sillä on vaikutusta poliisilaitoksen ympäristössä oleviin liikennejärjestelyihin ja liikenteen ruuhkautumiseen Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie risteyksessä. Myös poliisin hälytysajoneuvojen liikkumiseen rakentamisella voi olla vaikutuksia. Kuitenkin valmistuessaan raitiotiellä voi olla poliisin henkilöstön omilla autoilla tehtävää työmatkaliikennettä vähentävä vaikutus.

Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Sisä-Suomen poliisilaitos toivoo, ettei hälytysajoneuvojen kulku Hatanpään valtatielle poliisilaitoksen sisäpihalta keskeydy töiden takia. Mikäli keskeytyksiä tulee, niin poliisilaitos toivoo, että keskeytykset ovat mahdollisimman lyhytaikaisia ja niistä tiedotetaan poliisilaitosta hyvissä ajoin.

Lisäksi poliisilaitos haluaisi tiedon, mikäli Hatanpään valtatie 14 - 16 kohdalla (linja-autoasemaa vastapäätä) oleva sisäpiha ei olisi poliisin henkilökunnan pysäköintikäytössä työmaan johdosta.

Poliisipäällikkö

Mikko Masalin

Apulaispoliisipäällikkö

Antero Rytkölä

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 20.09.2024 klo 12:28. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaimosta.

Tammer-Golf ry:n lausunto: Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssin toteutussuunnitelma

Tammer-Golf ry on vuonna 1965 perustettu tamperelainen urheiluseura. Tammer-Golf kuuluu Suomen Golfliittoon ja on Suomen Golfliiton jäsenseura numero 10. Seuran toiminta alkoi virallisesti vuonna 1969 seuran ”omalla”, suolle ja pelloille talkootyöllä raivatulla 9-reikäisellä kentällä Ruotulassa. Kenttä laajeni Tampereen edelleen ainoaksi 18-reikäiseksi kentäksi vuonna 1987. Tammer-Golf ja sen vapaaehtoisuuteen perustuva seurayhteisö on pitänyt yllä seuratoimintaa 59 vuoden ajan ja tätä haluamme jatkossakin vaalia.

Seuran panostukset kentän kehittämiseen ovat vuosien varrella pitkälle toistakymmentä miljoonaa euroa. Golfseura on maksanut lisäksi kaupungille vuokraa kentän alueesta koko vuokrasopimuksen keston ajan. Junioritoimintamme on valtakunnallisesti tunnustettua ja strategiamme kärjessä on junioritoiminnan laadun parantaminen sekä juniorien pelaamisen kohtuuhintaisuuden varmistaminen. Tämä on varmistettu mm. sillä, että Tammer-Golfissa alle 16-vuotiaat juniorit pelaavat ilman velvoitetta suorittaa pelikausimaksua. Lisäksi huomionarvoista seurayhteisömme osalta on, että Tammer-Golf oli vuonna 2023 Golfliiton Vuoden Golfyhteisö -rankingissa kolmen parhaan joukossa. Tammerin henki tunnustetaan siis myös jäsenistömme ulkopuolella.

Seurassa on yli 2300 jäsentä eli yli neljännes Tampereella asuvista n. 9000 Golfliiton jäsenestä. Vuonna 2024 Tammer-Golfin kentällä on pelannut lähes 4000 eri pelaajaa. Kentällä pelataan keskimäärin n. 35 000 pelikierrosta kaudessa. Golfliiton tilastojen valossa Pirkanmaalle tulisi rakentaa 2-3 uutta 18-reikäistä kenttää, jotta keskiarvona olisimme muun Suomen tasolla.

Tammer-Golfin toiminnan tarkoitus on kirjattu sääntöihin seuraavasti:

”Tammer-Golf yhdistää eri sukupuolet ja ikäpolvet yhteiseen terveelliseen liikuntaan luonnossa. Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys ylläpitää golfkenttää Tampereen kaupungissa, järjestää valistus-, koulutus-, valmennus- ja kilpailutoimintaa sekä muutenkin pyrkii herättämään harrastusta golfurheiluun.”

TAMMER-GOLFIN MIELIPIIDE ESITETTYIHIN KYSYMYKSIIN:

1. Mitä mieltä olette Pirkkala-Linnainmaa -allianssin toteutussuunnitelmasta?

- a. Vaiheittain toteutettava rakentaminen (toteutussuunnitelman vaihtoehdot B. ja C.) ovat Tammer-Golfin tulevien vuosien toiminnan ja golfin peliedellytysten kannalta parempia kuin vaihtoehto A. Myös ensimmäisenä prioriteettina raitiotien laajentaminen Pirkkalan suuntaan on kannaltamme positiivinen asia.
- b. Pidempi toteutusaikataulu mahdollistaa kenttämme pelaamiseen 18-reikäisenä vuoteen 2027 ja mahdollisesti jopa vuokra-aikamme jälkeenkin (31.12.2029). Se tarjoaa myös realistisemman toteutusaikataulun Nurmi-Sorilan uuden kentän rakentamiselle sekä aikaa suunnitella ja toteuttaa 9-reikäinen siirtymävaiheen kenttä niille vuosille, kun raitiotietä alueella rakennetaan.

2. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala-Linnainmaa -raitiotiellä toimintaanne tai yleisesti?

- a. Raitiotielinjan rakentaminen läpi nykyisen golfkenttämme uhkaa koko seuramme olemassaoloa ja sen toiminnan tarkoitusta ylläpitää golfkenttää Tampereella. Toimintamme jatkamiseksi seuralle tulee osoittaa korvaava kenttä Nurmessa.
- b. Toteutussuunnitelma 2024-2028 aikana Kaupinlaakso I:n kohdalla vaikuttaa ensimmäiseksi nykyisen hiekkasiilomme siirtämiseen, jolle toivomme lisää aikaa ainakin kevääseen 2025 saakka. Rakentamisen aikaiseksi vaikutusalueeksi on merkitty osa nykyisistä parkkialueistamme, jotka kattavat tarpeemme jo nyt varsin niukasti ja jota käytämme yhdessä viereisen Tenniskeskuksen kanssa jakaen alueen esim. talvikaudella.
- c. Yleisesti raitiotien suunniteltu linjaus ja sen ympärille suunniteltu asutus golfkentän alueella vaikuttaa alueella esiintyvien EU-direktiivilajien levähdys- ja lisääntymispaikkoihin haitallisesti. Toivomme, että ratkaisut ko. lajien suojeluun golfkentän alueella rakentamisen aikana löytyvät ja ne voidaan toteuttaa yhteistyössä kanssamme (erityisesti uuden hulevesireitin suunnittelu ja toteutus).

3. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Koska Tammer-Golfin toive on pelata alueella mahdollisimman pitkään ja mahdollisimman montaa reikää, toivomme, että kenttämme kohdalla sekä raitiotien esi- että varsinainen rakentaminen tapahtuisi mahdollisimman myöhään. Vuokrasopimuksemme päättyy 31.12.2029.

Lopuksi: Tammer-Golfin ja koko Tampereen golffareiden kannalta paras ratkaisu olisi, jos pelaaminen Ruotulassa voisi jatkua myös raitiotien laajentumisen jälkeen. Tämä mahdollistuisi vähintään 9-reikäisellä kaupunkikentällä siitäkkin huolimatta, että raitiotien linjaus kulkisi nykyisen kenttäalueen yli. Raitiotien linjaus alkuperäisen yleiskaavan mukaisesti Teiskontien reunassa mahdollistaisi parhaiten myös tämän vaihtoehdon toteutumisen ja olisi siten Tammer-Golfin kannalta kaikkein toivottavin ratkaisu.

Tampereella 4.10.2024

Tammer-Golf ry:n hallitus

Tampereen ev.lut. seurakuntayhtymä

Lausunto koskien Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnittelua

Tampereen seurakuntayhtymä toteaa annettuihin kohtiin lausuntonaan seuraavaa:

- a) Suunnitelma on laadittu huolellisesti ja laadukkaasti. Tampereen seurakuntayhtymällä ei ole huomautettavaa itse suunnitelmasta. Rahoituksesta johtuva toteutuksen todennäköinen vaiheistuminen sekä tästä johtuva kustannusten nousu on kuitenkin valitettavaa. Seurakuntayhtymä kuitenkin toivoo, että suunniteltuun kokonaisuuteen sitoudutaan kerralla toteutuksen vaiheistuksesta huolimatta.
- b) Raitiotiellä on toteutuessaan kokonaisuutena merkittävä positiivinen vaikutus seurakunnan toimintaan parantaen myös seurakunnan kohteiden saavutettavuutta julkisen liikenteen välineillä. Iloitsemme myös raitiotien erityisen myönteisistä ympäristövaikutuksista liikennevälineenä.
- c) Tampereen seurakuntayhtymällä on nyt suunnitellun reitin varrella kohteina mm. Linnainmaan seurakuntakeskus sekä Härmälän kirkko. Seurakunnalla molempiin kohteisiin liittyy kehitystoiveita, joita pyritään edistämään kaavoituksen keinoin. Seurakuntayhtymä toivoo, että asemakaavoituksen resursointia priorisoidaan jatkossakin toteutuvan raitiotien vaikutusalueelle, kaavoitusta vaikutusalueella edistetään riittävän ennakoivasti ja kaavoituksen ratkaisuisa huomioidaan riittävällä tavalla raitiotien myötä tehostuva ja tiivistyvä kaupunkirakenne.

Tampereella 4.10.2024

Heikki Päätalo
kiinteistöjohtaja
Tampereen ev.lut. seurakunnat



Tampereen kaupunkiseudun kuntayhtymä
Kelloportinkatu 1 C
33100 Tampere
040 544 1591

Tampereen Raitiotie Oy
Ville-Mikael Tuominen
Hämeenkatu 14 C 17
33100 Tampere

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta

Tampereen kaupunkiseutu on vastaanottanut Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmaa koskevan lausuntopyynnön 16.9.2024. Pyyntö sisältää seuraavat kolme kysymystä:

- Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?
- Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala-Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?
- Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Tampereen kaupunkiseutu on vuonna 2006 perustettu kuntien omistama kuntayhtymä, jonka tehtävänä on tukea omistajakuntien keskinäistä yhteistyötä muun muassa kestävän kaupunkikehityksen edistämiseksi. Keskeisiä välineitä seutuyhteistyössä ovat seutustrategia, rakennesuunnitelmat, eri teemoista laadittavat selvitykset sekä MAL-sopimukset. Tampereen kaupunkiseutu kiittää Tampereen Raitiotie Oy:tä lausuntopyynnöstä ja vastaa pyynnössä esitettyihin kysymyksiin seuraavalla tavalla:

- Hanke on linjassa nykyisen seutustrategian *Vehreä metropolimme 2040* kolmen painopisteen: *Sujuva arki, Fiksu kasvu ja Maailmalle auki* kanssa ja toteuttaa ensimmäisessä rakennesuunnitelmassa (2010) asetettua pitkän aikajänteen tavoitetta muodostaa seudun kunnista yhtenäinen ja hyvin toimiva kaupunkiseutu. Välineinä tähän ovat kasvun kohdentaminen rakenteen sisään, keskustojen kehittäminen sekä seudullisen joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen. Myöhemmissä rakennesuunnitelmissa (2015 ja 2023) tavoitteen toteutusta on tarkennettu.

Vuonna 2018 laaditussa selvityksessä *Raitiotien tulevaisuuden suunnat Tampereen kaupunkiseudulla* tuotettiin tietoa raitiotien edellyttämästä maankäytöstä ja toteutuksen realismista. Selvitys puoltaa laajan raitiotieverkoston rakentamista, sillä se



mahdollistaa parhaalla tavalla rakennesuunnitelmassa asetetut liikenteelliset ja kaupunkikehitykselliset tavoitteet. Raitiotien tulevaisuuden suunnat -selvityksessä tutkittiin myös raitiotien toteutuksen vaiheistusta. Pirkkala-Linnainmaa-raiotien toteutussuunnitelma kattaa pitkälti vuonna 2018 määritellyn raitiotien seudullisen laajenemisen ensimmäisen vaiheen.

Tampereen kaupunkiseudun vuonna 2023 toteuttama *Joukkoliikenteen suuntaviivat* -selvitys määritteli joukkoliikenteellä tavoiteltavan kulkutapaosuuden sekä joukkoliikenteen strategiset kärjet. Raitiotie muodostaa yhdessä lähijunaliikenteen ja runkobussiyhteyksien kanssa seudullisen joukkoliikennejärjestelmän, jonka tehtävä on vastata liikenteen sosiaalisten, taloudellisten ja ekologisten tavoitteiden toteutumisesta.

- b) Yleisesti Pirkkala-Linnainmaa-raiotie toteuttaa edellisessä kohdassa esiin tuotua pitkän aikajänteen suunnitelmaa vahvistaa seudun yhdyskuntarakennetta joukkoliikennejärjestelmällä. Ensimmäisenä ylikunnallisena raitiotieyhteytenä kyse on merkittävästä etapista seudullisen kestävästä liikkumisen järjestelmän kehittämisessä sekä oleellisesta vaiheesta raideliikennejärjestelmän kokonaisuudessa, jonka on määrä kytkeä toisiinsa iso osa seudun kunnista. Hanke noudattaa seudulla tehtyjä MAL-sopimuksia ja viitoittaa tietä tuleville ylikunnallisille raitioyhteyksille.

Pirkkala-Linnainmaa-raiotien toteutussuunnitelma merkitsee Tampereen kaupunkiseudulle pitkäjänteisen seutuyhteistyön konkretisoitumista. Laajemmin asia vahvistaa seutuyhteistyön vaikuttavuutta ja merkitystä.

- c) Vaikka kyse on kahden kunnan alueelle toteutettavasta linjasta, raitiotiellä on vahvasti seudullinen merkitys. Raitiotien rakentamisessa kyse on kaikille seudun kunnille yhteisestä oppimisprosessista. Rakentamisvaiheen etenemisestä on tärkeää tiedottaa aktiivisesti muuta seutuyhteisöä Kaupunkiseudun valmistelu- ja päätöksentekorakenteiden kautta.

Ystävällisin terveisin,

Päivi Nurminen

seutujohtaja
Tampereen kaupunkiseutu

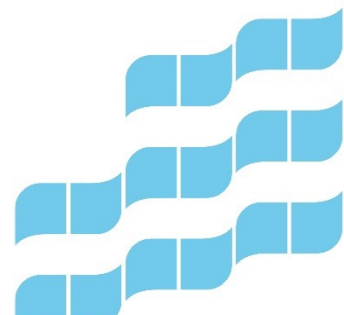
Lausunto Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelma

Kysymykset lausuntopyyntöaineistosta

1. Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?
2. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?
3. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Vastaus:

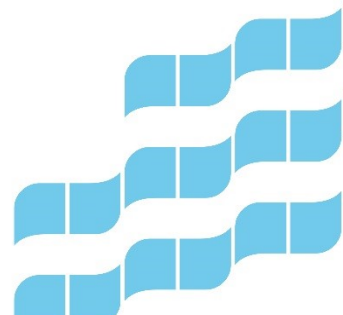
1. Idea ratikoista on hyvä, jos tosiaan vedet ja metsät voivat hyvin ja tekeminen olisi mahdollisimman ympäristöystävällistä. Ratikat ovat järkeviä tilan takia, joten idea on hyvä. Mielestämme hyvä sillä todella monen matkustaminen helpottuu. Helpottaa omaa ja muiden lasten elämää mitä nopeammin se tulee. Tulevaisuudessa alueen lapsilla on suora kyyti reitillä oleviin kouluihin.
2. Monien matkustaminen helpottuu. Pääsee itseksensä enemmän liikkumaan esimerkiksi harrastuksiin, joten vanhempien ei tarvitse kuskata. Julkisten kulkuvälineiden reittimuutokset vaikuttavat liikkumiseen. Osalle ne ovat parempia. Rakentaminen luo haasteita busseille ja autoille. Rakentaminen voi luoda häiriötä rakennusvuosina. Vaiheet välttävät kiirettä ja selkeyttää. Nopeasti rakennettuna hyödyttää eniten kaikkia ja alueiden. Ratikka tulee useamman käyttöön ja helpottaa arjen liikkumista esim. harrastuksiin
3. Tulisi ottaa huomioon se että jos työmaa tukkii teitä yms. Niin opastukset pitäisi olla selkeitä. On tärkeää huomioida ilmasto, ympäristö, vedet ja metsä! Ratikan ja joukkoliikenteen päästöttömyys on tärkeitä asioita. Tärkeä huomioida miten arjessa liikutaan kävellen, pyörällä ja autolla kun reittiä rakennetaan, että liikkuminen ja



kulkeminen olisi helppoa. Rakennusvaiheessa on tärkeää, että on suunniteltu hyvin kävelijöiden ja muun liikenteen reitit. Hyvä ilmoittaa rakentamisesta esim. lehtinen kotiin tai yleiselle ilmoitustaululle. Rakentamisessa pitää ottaa huomioon, että reitit ja rajat ovat selkeitä, että tietää miten alueella liikkuu

Tampereen lasten parlamentti 3.10.

Freija Gerdt
Netta Heino
Vella Heinonen
Sade Niemenmaa
Taika Nyberg
Lenni Salonen
Otto Tossavainen
Inu (Iida) Kangas
Linnea Vistbacka
Kielo Liukkonen
Elsi Linjama
Aakriti Reddy Maddhi
Kielo Ahola
Elsa Eränen
Hannah Särkkälä



Lausuntopyyntö Pirkkala- Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta

TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUS OY

Tässä kommenttimme kysymyksiinne:

1. Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?

- Itse suunnitelmaan meillä ei ole mitään erityistä kommentoitavaa. Toki olisimme toivoneet, että linjaus olisi päätetty kulkemaan Ilmailunkatua pitkin. Kaikkineen toivomme, että hanke toteutuu ja rakentamaan päästään pikaisesti. Meille luvattu korkeatasoinen kulkuyhteys Nuolialantieltä Tarmonkatua pitkin tänne messu- ja urheilukeskukseen kiinnostaa kovasti, sillä viime viikolla meille esitelty alustava suunnitelma oli kaukana korkeatasoisesta! Meille on luvattu ja ymmärtääkseni pormestariohjelmaan on kirjattu, että tuo yhteys on korkealaatuinen ja sitä myös vaadimme! Asia on meille tässä hankkeessa se kaikkein tärkein asia, jos toivotaan ratikan tuovan mitään lisäarvoa meille.

2. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?

- Kaikki riippuu tuosta, että miten korkeatasoinen kulkuyhteys pysäkiltä meille toteutetaan. Mikäli se toteutetaan luvatus mukaisesti, niin uskomme ja toivomme yhä useamman meidän tapahtumiimme tulevan ihmisen valitsevan kulkuvälineekseen ratikan. Mikäli tuota kulkuyhteyttä ei toteuteta luvatus mukaisesti, niin katsomme ratikan vaikutuksen olevan meille marginaalinen.

3. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

- Yhteistyö rakentamisen aikana on joka tapauksessa ensiarvoisen tärkeätä, että siinä pystyttäisiin huomioimaan meidän suurimpien tapahtumien järjestämisajankohdat. Pelkona on luonnollisesti työmaan aiheuttamat liikenneuhkat Hatanpään valtatie varrella varsinkin aina syys-lokakuun vaihteessa Alihankinta-messujen aikana sekä marraskuun puolessa välissä Suomen Kädentaidotmessujen aikana. Olisi tärkeätä päästä keskustelemaan näistä asioista kanssanne, kun aikataulut täsmentyvät rakentamisen ja sen vaiheiden osalta.
- Suurimmat tapahtumat tulisi ehdottomasti huomioida aikatauluissa!!!
- Minkälainen käsitys teillä on siitä, että kuinka paljon päivittäinen liikenne rakentamisen aikana siirtyy Nuolialantieltä Ilmailunkadulle? Ilmailunkatu on jo nykyisellään aivan liian tukossa ihan ilman meidän tapahtumiammekin, joten odotettavissa on pahimmillaan täysi katastrofi. Autojonot tuiki tavallisena arkipäivänä klo 15 jälkeen ylettyvät Naistenmatkantiien liikenneympyrästä aina Ilmailunkatua meidän pääsisäänkäyntimme ja Katsan tasolle asti (liki 1 km)! Mitä se on sen jälkeen, jos Nuolialantien liikennettä siirtyy vielä Ilmailunkadulle, joka on paljon mahdollista? Naistenmatkantiien liikenneympyrä on halkaisijaltaan valitettavasti aivan liian pieni ja sen kautta Naistenmatkantieta Pirkkalan suuntaan kulkee valtavasti autoja, jotka plokkaavat Ilmailunkadulta tulevien autojen pääsyn liikenneympyrään.

Ystävällisin terveisin,

TAMPEREEN MESSU- JA URHEILUKESKUS OY

Olli Tokoi

toimitusjohtaja

(henkilötiedot poistettu)

Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?

Tampereen Messujen toive oli, että linja kulkisi Ilmailunkatua pitkin. Toivomme, että rakentaminen hoidetaan niin, ettei se aiheuta haasteita asiakkaidemme liikkumiseen. Jo nyt, meillä on merkittäviä haasteita kasvavien asiakasmäärien ja liikenteen suhteen. Ongelma on luonnollisesti positiivinen, mutta asiakkaiden liikkuminen ei saa vaarantua, jotta kasvu jatkuu. Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksen tulovaikutus Tampereen alueelle on 90M€/v. Asiakkaidemme tyytyväisyydellä on siis merkittävä vaikutus alueen talouteen.

Meille on luvattu korkeatasoinen kulkuyhteys Nuolialantieltä Tarmonkatua pitkin. Viime viikolla meille esitellyt alustava suunnitelma ei vastannut luvattua. Pormestariohjelmassa on kirjattu, että tuo yhteys on korkealaatuinen. Odotamme siis, että asia korjataan. Tämä on meille kriittinen asia, jotta asiakkaamme hyötyvät ratikasta ja käyttävät jatkossa enemmän joukkoliikennettä.

2. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintanne tai yleisesti?

Lähtökohtaisesti ratikka lisää saavutettavuuttamme ja edistää joukkoliikennettä. Tavoitteiden toteutuminen edellyttää kuitenkin luvattua korkeatasoista kulkuyhteyttä pysäkillä. Huomioiden Suomen sääolosuhteet ja liike-elämän asiakkaidemme pukeutuminen ja varusteet, käytännössä korkeatasoisuus edellyttää kokonaan tai osin katettua yhteyttä. Mikäli se toteutetaan luvattun mukaisesti, niin uskomme yhä useamman meidän tapahtumiimme saapuvan asiakkaan valitsevan kulkuvälineekseen ratikan. Mikäli tuota kulkuyhteyttä ei toteuteta luvattun mukaisesti, niin katsomme ettei ratikan hyötyjä saavuteta.

3. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Yhteistyö rakentamisen aikana on erittäin tärkeää, että pystymme huomioimaan suurimpien tapahtumiemme järjestämisaikajankohdat ja asiakastyytyväisyyden. Alihankinta-messut järjestetään syys-lokakuun vaihteessa, Suomen Kädentaidot marraskuun puolella välissä. Erityisesti näiden massatapahtumien onnistuminen on kriittisen tärkeää meille, sekä koko talousalueelle. Olisi tärkeää päästä keskustelemaan näistä asioista kanssanne, kun aikataulut täsmentyvät rakentamisen ja sen vaiheiden osalta.

Riskinä on, että päivittäinen liikenne rakentamisen aikana siirtyy Nuolialantieltä Ilmailunkadulle. Ilmailunkatu on jo nykyisellään tukossa, joten vaihtoehtoisia reittejä autoilijoille on kehitettävä. Autojonot tavallisena arkipäivänä klo 15 jälkeen ylettyvät Naistenmatkantien liikenneympyrästä aina Ilmailunkatua meidän pääsisäänkäyntimme, ja Katsan tasolle asti (liki 1 km). Ehdotuksemme on, että rakentamisessa tulisi siis huomioida koko kaupunginosan liikennevirrat. Myös turvallisuus kävelijöille on taattava. Tämä onnistuisi kävely-yhteyksien kehittämisellä Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksesta Partolan liikekeskukseen. Naistenmatkantien liikenneympyrää on laajennettava. Autojen ohjausta vaihtoehtoisille reiteille lisättävä. Tavoitteet ratikalle ovat varmasti yhtenevät, joten toivomme aktiivista vuoropuhelua ja yhteistyötä rakentamisen aikana.

Ystävällisin terveisin

Tuomas Räsänen
Toimitusjohtaja
Tampereen Messut konserni

Tampereen nuorisovaltuuston lausunto Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta

Tampereen nuorisovaltuusto on saanut 16.9.2024 lausuntopyynnön raitiotien toteutussuunnitelmasta Pirkkalasta Sorin Aukiolle sekä Kaupin kampukselta Linnainmaalle.

Nuorisovaltuusto on pääosin tyytyväinen raitiotien toteutussuunnitelman suunnitteluprosessiin sekä sen lopulliseen sisältöön, mutta haluaa esittää siitä tässä lausunnossa muutamia tarkentavia huomioita.

Toteutussuunnittelussa on huomioitu riittävästi nuorten ja erityisesti oppilaitosten tarpeet, mistä nuorisovaltuusto antaa kiitokset kaupungille ja suunnittelijoille. Lisäksi pysäkkisuunnittelussa on osallistettu nuoria ja koulutuksen järjestäjiä ensimmäistä vaihetta paremmin.

Nuorisovaltuusto haluaakin painottaa raitiotieverkoston roolia kokonaisvaltaisen kestävyuden sekä monipuolisten liikkumismuotojen edistäjänä. Raitiotien laajentaminen Linnainmaalle sekä Pirkkalaan mahdollistaa kaupunkitilan kehittämisen kestäväen kehityksen periaatteiden mukaisesti. Erityisesti Härmälän sekä MediParkin alueiden kaavaratkaisut lisäävät katutilan viihtyisyyttä ja parantavat mm. hulevesien hallintaa.

Raitiotien laajentaminen Partolaan ja myöhemmässä vaiheessa Suppaan mahdollistaa myös Tampere-Pirkkalan alueen kehittämisen kestäväen kaupunkirakentamisen alueena.

Toteutusvaiheessa onkin kiinnitettävä huomiota erityisesti raitiotien ympärillä sijaitsevien alueiden kehittämiseen ja varauduttava myös liikennemäärien kasvuun tulevaisuudessa. Erityisesti Ruotulassa on voitava synkronoida raitiotien rakentamista alueen maankäytön ja viheralueiden suunnittelun kanssa.

Nuorisovaltuusto korostaa, että joukkoliikennejärjestelmä on kokonaisuus ja raitiotien ohella on kehitettävä myös lähijunaliikennettä erityisesti niillä alueilla, jonne raitiotietä ei olla lähitulevaisuudessa laajentamassa. Mahdollisten Vehmaisten ja Vatialan seisakkeiden toteutuessa on pystyttävä takaamaan sujuva liityntäliikenne Linnainmaalta kyseisten seisakkeiden välittömään läheisyyteen.

30% valtionosuudesta ei ole varmuutta MAL-kaudelle 2028-2031, joten rakentamisen sujuvasta jatkumisesta Suuppaan ja Linnainmaalle ei ole vielä takeita. Nuorisovaltuusto kantaa huolta talouden riskienhallinnan kokonaisuudesta erityisesti hankkeen osan B osalta, mikäli raitiotie päädyttäisiin rakentamaan vaiheittain Linnainmaalle ja Suuppaan. Lisäksi rakennusalan tilanne on otettava huomioon käyttäjämääräennusteiden laadinnassa.

Taloudellisesti vaiheittain rakentaminen aiheuttaisi myös yli 12 miljoonan euron lisäkustannukset muun muassa työmaiden uudelleenkäynnistämistarpeen vuoksi. Lisäksi Raitiotieallianssille kuuluvien menojen lisäksi vaiheistaminen pitäisi Nyssen Kaupin kampukselle operoimien bussilinjojen kustannukset lähes ennallaan, mikäli linjastomuutoksia ei tehtäisi.

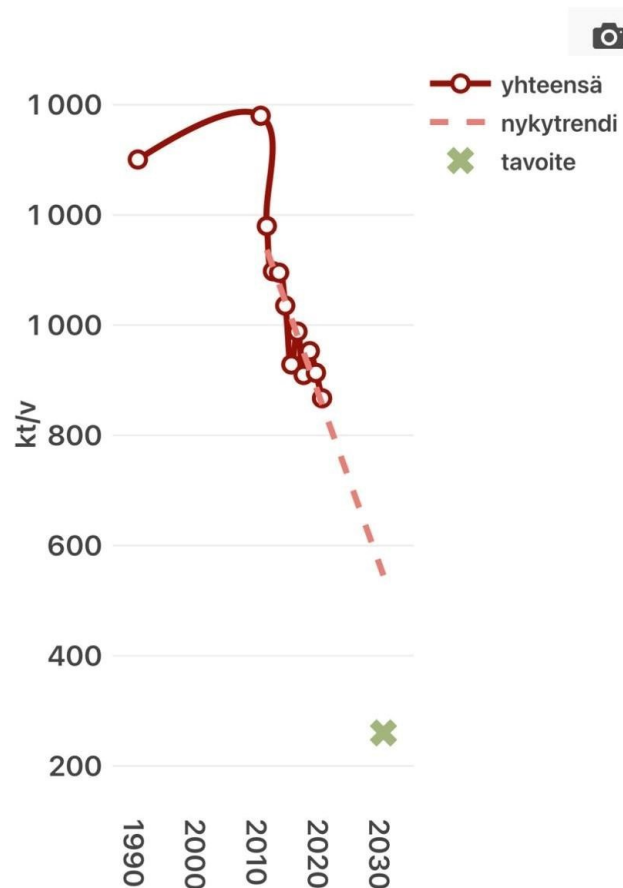
Liikenneturvallisuuteen on kiinnitettävää erityistä huomiota sekä rakentamisen aikaisissa että lopullisissa liikennejärjestelyissä. Nuorisovaltuusto katsoo, että liikenneturvallisuus paranee erityisesti Aitolahdentien ja Mäentakusenkadun risteykseen rakennettavan liikenneympyrän sekä Hatanpään valtatie ja Lahdenperänsäädän risteysjärjestelyiden myötä.

Sorin aukion uusi kääntöraide mahdollistaa Nokia Areenan massatapahtumien aikana laadukkaamman palvelutarjonnan, mutta nuorisovaltuusto korostaa, että on varauduttava myös lisävaunujen tilaamiseen ennakoivasti, mikäli lisävuorojen vuosittainen tarve kasvaa merkittävästi.

Keskustan raitiotieliikenteen turvaamiseksi nuorisovaltuusto katsoo, että Itsenäisyydenkadun vaihteen lisäksi myös Pyynikintorin vaihteen sähköistämisen selvittäminen olisi alueen oppilaitosten liikkuvuuden turvaamisen kannalta tärkeää, mikäli häiriötilanteessa Hämeenkadun länsipäässä ei pystyttäisi syystä tai toisesta liikennöimään.

Tampereen kaupungin hiilidioksidipäästöistä jopa 30 % syntyy liikenteestä. Tampereen kaupungin tarkastuslautakunta totesi vuoden 2023 arviointikertomuksessaan, että Tampere uhkaa erityisesti liikenteen osalta jäädä vuoden 2030 hiilineutraaliustavoitteestaan merkittävästi. Kestävän tulevaisuuden mahdollistamisen kannalta on välttämätöntä, että kaupunki investoi ilmastokestävään liikkumiseen sekä raitiotien laajentamiseen myös ympäryskuntiin.

Kasvihuonekaasupäästöt Tampereella



Kasvihuonepäästöjen kehitys Tampereella 1990-2023 (tampere.fi, 25.9.2024.)

Tampereen kaupungin päästöt ovat olleet laskussa vuodesta 2010 lähtien, mutta kaupunki uhkaa jäädä tavoitteestaan merkittävästi, mikäli erityisesti liikenteen päästöjä ei saada laskettua. Nuorisovaltuusto katsoo, että toteutussuunnitelmassa ja raitiotien kaavoitusprosessissa on huomioitu ennallistamistarpeet mm. jokien tai ojien osalta, mutta korostamme, että EU:n

ennallistamisasetuksen asettamien vaatimusten toteutumiseen erityisesti Kaupin ja Niihaman alueella on kiinnitettävä paremmin huomiota.

Lapsi- ja tulevaisuusvaikutusten arviointi on jäänyt puuttumaan suunnitelmasta täysin, vaikka kaupunki on sitoutunut tuottamaan merkittävistä hankkeista kyseiset vaikutusten arvioinnit. Nuorisovaltuusto moittii kaupunkia ja raitiotieallianssia puutteellisesta menettelytavasta ja korostaa, että tulevien laajennushankkeiden yhteydessä vaikutusten arviot on tehtävä.

Nuorisovaltuusto katsoo, ettei se pysty puuttellisten kustannus- tai vaihtoehtolaskelmien vuoksi ottamaan kantaa raitiotien vaiheistusvaihtoehtojen välillä, mutta kannattaa raitiotien laajentamista kokonaisuutena. Nuorisovaltuusto korostaa, että vaikka valtionosuutta ei tulisi, on Tampereen ja Pirkkalan valmistauduttava takaamaan rahoitus hankkeen jatkumiselle omista investointimenoistaan.

Tampereen nuorisovaltuusto kiittää lausuntopyyntöä ja on mielellään mukana raitiotien toteuttamisvaiheen jatkosuunnittelussa sekä raitiotietä ympäröivien alueiden kehittämisessä.

Lausunto on käsitelty ja hyväksytty Tampereen nuorisovaltuuston kokouksessa 26.9.2024.

Tampereen kaupungin nuorisovaltuuston puolesta,

Oliver Priimägi

Nuorisovaltuuston puheenjohtaja

Lisätietoja:

Oliver Priimägi

Tampereen nuorisovaltuuston puheenjohtaja
(henkilötiedot poistettu)

Eetu Hukkanen (lausunnon vastuuvastuuvalmistelija)

Tampereen nuorisovaltuuston 3. varapuheenjohtaja
(henkilötiedot poistettu)



3.10.2024

LAUSUNTO PIRKKALA-LINNAINMAA -RAITIOTIEN TOTEUTUSSUUNNITELMASTA

Yleisiä huomioita raitiotien toteutukseen Keskuspuhdistamon siirtoviemäreiden läheisyydessä

Keskuspuhdistamon siirtoviemäriinjat sijaitsevat Hatanpään valtatie, Lahdenperänselän risteysalueen, Nuolialantien ja Naistenmatkantien alueilla. Keskuspuhdistamon siirtolinjoja pitkin johdetaan Viinikanlahdesta ja Raholasta noin 100 000 m³ jätevettä vuorokaudessa.

Keskuspuhdistamon ja Tampereen Ratikan Pirkkala-Linnainmaa -allianssin kesken on tehty Keskuspuhdistamon rakennettujen linjojen ja allianssin suunnitelmien yhteensovittamista vuoden 2024 aikana. Kokouksista on laadittu muistiot, joissa toteutuksen yksityiskohdista ja periaatteista on sovittu. Nämä muistioiden kirjaukset tulee huomioida jatkosuunnittelussa.

Alle on tiivistetysti kerrottu Keskuspuhdistamon kannalta keskeisimmät periaatteet.

- Siirtoviemäriputkien päälle tai välittömään läheisyyteen ei saa sijoittaa kiinteitä rakenteita, jotka estävät putkilinjojen huollon tai mahdollisen vuototilanteen johdosta tehtävät korjaustoimenpiteet. Kiinteiden rakenteiden (esim. valaisimet) sijoittelussa noudatetaan yhteensovitusko- kous 4 muistion periaatteita.
- Siirtolinjojen päälle tai välittömään läheisyyteen ei saa istuttaa puita.
- Mikäli raitiotien rakentamisen yhteydessä havaitaan, että Keskuspuhdistamon siirtolinjojen peittosyvyys jää alle metriin, tulee putket lämpöeristää. Tästä tulee tapauskohtaisesti olla yhteydessä Keskuspuhdistamoon.
- Kun rakentamisen aikana Keskuspuhdistamon putkilinjoja tai kaivorakenteita joudutaan kaivamaan esiin, tulee niiden työnaikaisesta rakenteellisesta suojauksesta ja tukemisesta huolehtia. Tämän lisäksi on erityisen tärkeää estää putkilinjojen jäätyminen työskenneltäessä talvika- nana.
- Mikäli työnaikaista liikennettä joudutaan ohjaamaan putkilinjojen päälle, tulee varmistua putkilinjojen rakenteellisesta kestävyydestä.
- Mikäli rakentamisen aikana tehdään Keskuspuhdistamon linjojen kanssa risteäviä maanalaisia rakenteita, niiden dokumentaatio tulee toimittaa myös Keskuspuhdistamolle.

- Toteutuksessa tulee huomioida, että kaikki Keskuspuhdistamon linjat otetaan käyttöön syksyllä 2025, eikä rakentamistoimet saa vaarantaa putkilinjojen käyttöä. Tähän pitää kiinnittää erityistä huomiota Nuolialantien (Leirintäkatu-Sarankulmankatu välillä) kahdentamattoman viettoviemärin osuudella. Muut linjaosuudet ovat kahdennettuja, paineellisia ja käytännössä aina jätevettä täynnä.
- Jätevesien kääntöön liittyviä töitä tehdään loppukesästä 2025 Hatanpään valtatie ja Lahdenperänselän risteysalueella. Tällä alueella tehtävien töiden yhteensovittamisesta tulee sopia Keskuspuhdistamon kanssa.

Toivomme, että kaikista suunnittelun ja toteutuksen kuluessa esiin nousevista asioista, joilla saattaa olla vaikutusta Keskuspuhdistamon linjojen käyttöön, neuvotellaan yhteisesti.

Tampereen Seudun Keskuspuhdistamo Oy



Jukka Meriluoto
toimitusjohtaja



*Pirkkala–Linnainmaa-raitiotie
Toteutussuunnitelma*

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry kiittää lausuntopyyynnöstä ja tilaisuudesta saada lausua asiassa. Esitämme lausuntonamme seuraavaa:

Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?

Pidämme raitiotien toteutussuunnitelmaa hyvänä. Raitiotien rakentaminen on yleisesti ottaen positiivista myös pyöräliikenteen edistämisen kannalta. Tiivistyvä kaupunkirakenne mahdollistaa yhä useamman asiointimatkan hoitamisen polkupyörällä. Suunnitelman mukaiset pyöräliikenteen kehittämistoimet ovat niin ikään erittäin tervetulleita.

Yhtenä huolenaiheena haluamme nostaa esiin pyöräilyinfran rakennusaikataulujen sitomisen raitiotien aikatauluun. Monet pyörätiet reitin varrella ovat perusparannuksen tarpeessa jo nyt. Alustavien suunnitelmien mukaan esimerkiksi Teiskontien pyörätie tultaisiin rakentamaan vasta vuonna 2029. Kaikki viivytykset heikentävät pyöräilyn houkuttelevuutta. Olisi mielestämme kohtuullista, että eniten perusparannusta kaipaavat väylät rakennettaisiin mahdollisuuksien mukaan aikaistetusti, erillään raitiotien aikataulusta.

Nostamme lisäksi esiin toteutussuunnitelman liitteenä olleen Hermiankadun katusuunnitelman. Hermiankatu on pyöräliikenteen tavoiteverkossa luokiteltu pääväyläksi. 2,0 metrin leveys ei riitä asianmukaiseen liikkumiseen pääväylällä, vaan leveyttä pitäisi olla vähintään 3,0 metriä. Väyläviraston pyöräliikenteen suunnitteluopasta tulisi noudattaa myös muilta osin. Erityisenä ongelmana näemme myöskin, että Hervannan valtaväylän varteen aiemmin kaavailtu pyörätie ei vaikuta olevan tämän katusuunnitelman kanssa yhteensopiva. Suunnitelmat tulisi sovittaa yhteen, jotta tulevilta ongelmilta vältytään.

Toivomme, että rakentamisen aikaiset haitat tullaan minimoimaan. Poikkeusreittien tulee olla myös pyöräliikenteen osalta mahdollisimman sujuvia, suoria ja turvallisia.

Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?

Raitiotien rakentamisella on paljon positiivisia vaikutuksia pyöräliikenteeseen. Selkein parannus ovat uudet ja paremmat pyörätiet, jotka tekevät pyöräilystä turvallisempaa ja sujuvampaa. Raitiotien rinnalle rakennettavat pyörätiet tarjoavat pyöräilijöille entistä selkeämpiä ja helpommin seurattavia reittejä.

Kattava raitiotieverkosto tukee pyöräilyn ja julkisen liikenteen yhdistämistä, mikä kannustaa asukkaita siirtymään kestävämpiin liikkumismuotoihin. Vähenevä autoliikenne tekee pyöräilystä turvallisempaa. Raitiotien myötä tiivistyvä kaupunkirakenne tuo myös etuja pyöräliikenteeseen etäisyyksien lyhentyessä, mikä mahdollistaa yhä useamman matkan tekemisen polkupyörällä.

Joiltakin osin raitiotie myös heikentää pyöräilyn edellytyksiä. Esimerkiksi Hatanpään valtatiellä ja Nuolialantiellä katutilaa ei ole riittävästi, jotta laadukkaat pyöräliikennejärjestelyt olisivat mahdollisia kaikkialla. Paikoin pyöräliikenne on siirretty kokonaan raitiotien jommalle kummalle puolelle, mikä on pyöräilyn houkuttelevuuden kannalta negatiivista. Raitiotien estevaikutus on myöskin suurempi kuin ajoradan. Lisäksi liikenteen monimutkaistuminen tuo pyöräilijöille lisäriskejä, kun autoliikenteen lisäksi pitää osata huomioida raitioliikenne.

Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Rakentamisen edetessä haluaisimme päästä tutustumaan ja tarpeen mukaan myös vaikuttamaan pyöräliikenteen poikkeusjärjestelyihin jo suunnitteluvaiheessa. Voimme myös tuoda jäsenistömme kokemuksia järjestelyiden toimivuudesta esille.

Rakentamisen aikana tulee huomioida, että suurin osa rakentamisesta tapahtuu pyöräilyn pääreittien rinnalla. Pääväylillä kulkemisen tulee onnistua

poikkeusjärjestelyistä huolimatta myös esimerkiksi tavarapyörillä ja perävaunuilla. Poikkeusreiteillä kulkemisen tulee olla turvallista kaikkina vuoden- ja vuorokaudenaikoina. Pyydämme, että poikkeusjärjestelyiden ongelmakohtiin puututaan tarvittaessa, ja että järjestelyitä ollaan valmiina muuttamaan joustavasti mikäli ongelmia ilmenee. Poikkeusreittien käyttäjien palautetta tulee kuunnella.

Tampereella 3.10.2024

Tampereen seudun polkupyöräilijät ry
Heikki Kerppilä, puheenjohtaja
pj@tarakka.fi

Lisätiedot

Teemu Pääkkönen, liikenneryhmän puheenjohtaja
(henkilötiedot poistettu)

ATT: Lausuntopyyntö 16.9.2024/Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta, c/o Ville-Mikael Tuominen

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteuttamissuunnitelmasta

Kiitän tilaisuudesta ottaa kantaa Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien toteuttamissuunnitelmaan. Otan lausunrossani kantaa erityisesti raitiotiehen seudullisesti laajenevana järjestelmänä sekä osana erilaisia kehittämistarpeita palvelevana yhdyskuntarakenteena.

A - Toteuttamissuunnitelmasta yleisesti

Toteuttamissuunnitelman suurin ongelma on viestinnällinen ja samalla Tampereen Raitiotie Oy:stä tai suunnitelman laatijoista riippumaton. Hankkeen rahoitusjärjestelyt muuttuivat valtio-osapuolen MAL-sopimuksessa Tampereen kaupunkiseudulle osoittaman rahoituksen leikkauksen myötä. Siten tosiasiallinen tarve koota vaihteittain toteutettava rakentaminen erilaisiksi vaiheistuksen varianteista rakentuviksi vaihtoehtoiksi lisää toteuttamissuunnitelman monipolvisuutta ja tekee siitä paikoitellen hieman hankalasti avautuvan. Tämä johtuu siitä, että sinänsä loogisesta ja selväpiirteisestä vaihtoehdosta A (valmistautuminen koko välin Pirkkalan keskusta—Linnainmaa rakentamiseen) on tullut vallitsevissa olosuhteissa lyhyellä aikavälillä lähinnä teoreettinen.

Toteuttamissuunnitelmaa varjostaa tämän vaiheistuksen myötä (pikemminkin kuin sen seurauksena) kysymys Pirkkalan rataosion rakentamisvaiheesta Partolasta Suupalle. Suunnitelma ei sisällä vaihtoehtoa "B+", jossa raitiotie tuotaisiin Partolasta ulos ja jonkin verran Naistenmatkantietä länteen. Koska tällaisella hyvin perustellun oloisella vaihtoehdolla on korkean profiilin puolestapuhujansa, sen toteutettavuus olisi ollut hyödyllistä tuoda rakentamisvaihtoehtoja koskevaan keskusteluun. Erityisen perusteluksi vaihtoehdon tekee se, että sitä koskeva, päätöksentekoa pohjustava käsittely laajentaisi vaihtoehtoon B johtavaa ratkaisua näkymällä tuleviin Pirkkalan raitiotieosuutta koskeviin valintoihin. Tämä tuottaisi ennakoitavuutta ja tukisi Pirkkalan kunnan kesällä 2024 hyväksymää strategisen maankäytön suunnitelman toteuttamista.

Muilta osin toteuttamissuunnitelma on monipuolisesti laadittu. Rakentamisaikaisten yritysvaikutusten minimointi edellyttää jatkuvaa hyvää keskusteluyhteyttä yritysten ja yrittäjien suuntaan. Etenkin Pirkkalan suunta on monessa mielessä uniikki seudullisen raitiotien laajenemisen ja sen vaikutusten suhteen – tekeehän siinä raitiotiekunnaksi pieni toimija omista lähtökohdistaan merkittävän strategisen ja taloudellisen ratkaisun, jossa kunnan niin ikään omista käsissä olevat maankäyttöratkaisut toimivat välineinä saada raitiotien tuleva liikennöinti taloudellisesti vahvalle pohjalle.

B - Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien vaikutukset Tampereen yliopiston kannalta

Raitiotien välittömät vaikutukset yliopistolle ovat ilmeisimmät Linnainmaan rataosalla, jonka rakentuessa Kaupin kampuksen asema raitiotieverkolla muuttuu nykyistä keskeisemmäksi. Toteuttamissuunnitelman mukainen tuleva liikennöinti Linnainmaalta

ydinkeskustan, Hatanpään ja Partolan kautta Pirkkalaan on Kaupin kampuksella sijaitsevien toimintojen kannalta niin ikään erittäin kiinnostava. Yliopiston kannalta toistaiseksi kiinnostavin laajenevan raitiotieverkon piirissä oleva kehittämiskohde on ollut Hiedanranta, joka "palaa" toteuttamissuunnitelman mukaisessa liikennöinnissä takaisin linjan 3 varrelle.

Kuten kohdassa A esitetystä käy ilmi (ja kuten olen myös aiempaan suunnitelman lausuntovaiheeseen antamassani lausunnossa korostanut), etenkin Pirkkalan tekemä päätös ja sen erilaiset vaikutukset ovat poikkeuksellisen kiinnostava osa suunnittelu-, päätöksenteko- ja rakentamisprosessia. Se on erittäin kiinnostava myös kaupunkiseutuihin kohdistuvan suunnittelun ja kehittämistyön tutkimukselle. Toistankin jo aiemmin esittämäni näkemyksen siitä, että suunnittelu-, päätöksenteko- ja mahdollisen rakentamisprosessin erot ja yhtäläisyydet sekä niiden vaikutukset seudun ydinkaupungin alkupe- räisiin prosesseihin nähden kannattaa koostaa ja analysoida huolellisesti.

Ensimmäisenä Tampereen naapurikuntana raitiotiepäätöksen tekevä Pirkkala myös asettaa ankaraan käytännön testiin Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman kestävä liikuttamisen jäsentämät "kestävän kasvun laatukäytävät" ja niitä koskevan ajattelun: millaisia ovat näiden käytävien jatkamisen ja jatkumisen potentiaalit seudun ytimestä ulospäin? Raitiotien potentiaali nivoa tehokkaasti yhteen kestävästi rakennet- tua seudullista yhdyskuntarakennetta on suuri, minkä lisäksi strategisen maankäytön tasolla raitiotie itsessään on nivottavissa osaksi laajempaa ja laajemmin kestävää yh- dyskuntakehittämistä. Tämä tekee siitä liikennevälineenä erityisen ja asettaa samalla haasteen eri sektoreiden suunnitteluprosessien keskinäistä limittämistä vaikeuttaville hallinnon siilorajoille. Niiden vaikutuksia koskeva tutkimus kuuluu Tampereen yliopis- ton keskeisimpiin osaamisalueisiin.

C - Pirkkala-Linnainmaa -raitiotien rakentamisaika: yhteistyömahdollisuudet ja huo- mioitavat asiat

Tampereen yliopisto tutkii kestäviä yhdyskuntia, niissä tapahtuvaa liikkumista/mobili- teettiä ja liikunnallisuuden erilaisia vaikutuksia sekä saavutettavuutta erilaisten toimi- joiden ja toimintojen kannalta. Osaa näistä ilmiöistä tutkitaan myös laajenevan Linnain- maa-Pirkkala -raitiotien varrella olevalla Kaupin kampuksella. Tutkimuksen kannalta kiinnostavia yhteistyökohteita ovat ainakin seuraavat:

1. Kaupin kampusalueen kehittäminen sekä sen integrointi lähialueiden suunnit- telu- ja kehittämisprosesseihin (käytännön kehittämistyö, tutkimus, opinnäyt- teet);
2. Seudulliseksi laajeneva kestävä joukkoliikenteen ydinverkko ja sitä koskeva seudullinen (MAL) ja paikallinen päätöksenteko (yhteistyö Tampereen kaupun- kiseudun kuntien, seututoimiston ja Tampereen Ratikan Pirkkala-Linnainmaa - allianssin kanssa, tutkimus, opinnäytteet);
3. Kaupunkiseudun kehitysdynamiikat, erityisesti sisällöllisesti uusiutuvien ja uu- denlaisia tilallisia tarpeita ja preferenssejä synnyttävien elinkeinojen kannalta sekä rakentamisaikaiset yritysvaikutukset (tutkimus, opinnäytteet);
4. Erityisesti Partolan kaupallinen keskittymä monimuotoistuvana erilaisten kau- punkimaisten toimintojen alueena, samoin uuden Kaupinlaakson muotoutumi- nen (tutkimus, opinnäytteet).

Kaikkia näitä yhteistyöpotentiaaleja leikkaa tässä samoin kuin edelliseen suunnittelu-
vaiheeseen kohdistuneessa lausunnossani kysymys raitiotien vaikutuspiirin asukkaiden
mahdollisuuksista vaikuttaa käynnissä oleviin ja tuleviin kaupunkiympäristön muutok-
siin sekä perusmuotoista osallistamista strategisempiin tavoitteisiin, joita kuntalaisten
osallistumiselle tulisi asettaa.

Tampereella 4.10.2024



HT Ilari Karppi
Aluetieteen dosentti
Johtamisen ja talouden tiedekunta
Tampereen yliopisto

**Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja
Pirkkalan kunta**

Ville-Mikael Tuominen
Kehitysjohtaja
Tampereen Raitiotie Oy

Päiväys/Datum
04.10.2024
Dnro/Dnr

TRAFICOM/541707/04.04.05.03/2024
Viite/Referens
Lausuntopyyntö 16.9.2024

Liikenne- ja viestintäviraston lausunto Pirkkala-Linnainmaan raitiotien toteutussuunnitelmasta

Tampereen raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta ovat yhdessä pyytäneet lausuntoa Pirkkala-Linnainmaan -raitiotien toteutussuunnitelmasta. Suunnitelma tarkentaa vuonna 2021 valmistunutta Tampereen raitiotien seudullista yleissuunnitelmaa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom kiittää mahdollisuudesta lausua. Lausuntopyynnössä on pyydetty tuomaan näkemyksiä seuraaviin kysymyksiin:

1. Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala-Linnainmaa-allianssin toteutussuunnitelmasta?

Traficom on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota etenkin kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksiin ja eri liikennemuotojen kytkeytymiseen raitiotiejärjestelmään ja sen rakentamisen aikaisiin liikennejärjestelyihin. Lisäksi Traficom on lausunut ympäristövaikutustenarvioinnista meluun- ja ilmanlaatuun liittyen.

Kävely ja pyöräily

Kävelyn ja pyöräliikenteen mitoituksessa (poikkileikkaus) olisi hyvä tavoitella kokonaisuutena Jalankulun suunnitteluohjeen (Väylävirasto 34/2022) ja Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 18/2020) mitoituksivaatimuksia. Kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyjen laadukas toteutus pikaraitiotien rakentamisen yhteydessä luo kestäväälle liikkumiselle yhtenäistä kuvaa. Raitiotien pysäkeille saavutaan kuitenkin yleensä jalan tai pyörällä.

Katusuunnitelmien perusteella jalankulun ja pyöräliikenteen minimimitoitus täyttyy suurelta osin, mutta joissain kohdissa mitoitus alittuu pitkälläkin jaksolla (esim. jalkakäytäviä on 1,75 tai kapeampina, kaksisuuntaisia pyöräteitä 2,5 metrisinä tai kapeampina). Jaksojen verkollinen status ei käy suunnitelmasta ilmi, mutta suunnitteluohjeiden mukaan pyöräliikenteen pääreitillä kaksisuuntaisen pyörätien ohjeleveys on 3,0 m ja baanin 3,5 m. Jälkimmäinen arvo saavutetaan vain yksittäisissä kohdissa, vaikka osa yhteyksistä on selvästi tarkoitettu korkeatasoisiksi. Hermiankadulla kaksisuuntaisen pyörätien mitoituksiksi on esitetty vain 2,0m, mikä alittaa pyöräliikenteen suunnitteluohjeen minimimitoituksen (2,5m) selvästi, eikä mahdollista turvallista ja sujuvaa liikkumista pienilläkään pyöräliikenteen määrillä, kun yksittäisten pyöräilijöiden kohtaamistilanteissakin tila loppuu kesken. Jalkakäytävän minimileveys on 2,0 m, mutta suositeltavaa on pyrkiä

suunnittelun kohteena olevissa ympäristöissä laajasti 2,5 metriin.

Kävelyn ja pyöräliikenteen järjestelyjen laadukkuuteen kuuluu myös reittien jatkuvuus ja loogisuus. Pikaraitiotien rinnalla kulkevien reittien osalta tulee erityisesti välttää aiheuttamasta turhaa raitiotien ylitystarvetta. Esimerkiksi Hatanpään valtatie itäpuolinen reitti katkeaa ja aiheuttaa tällaisen ylitystarpeen pyöräliikenteelle.

Risteyskohdissa on raitiotien varrella useimmiten valo-ohjaus, mikä on raitiotien toimivuuden kannalta välttämätöntä. Kuitenkin risteyksissä tulisi huomioida, että valo-ohjauksessa saattaa olla vikatilanteita, jolloin risteysten tulisi toimia loogisesti ja ohjata oikeaan toimintaan myös ilman valo-ohjausta. Muutenkin risteyksissä tulisi välttää kävelyn ja pyöräliikenteen epä johdonmukaisia reitityksiä. Erityisesti kiertoliittymien pitäisi toimia loogisesti ja turvallisesti ohjaten eri suunnista lähestyvien pyöräilijöiden näkökulmasta. Kiertoliittymissä varoitusvalojen tyyppi näyttäisi vaihtelevan eri liittymissä, mikä voi olla käyttäjän kannalta hämmentävää liikennepäristön loogisuuden ja ennakoitavuuden näkökulmasta.

Molemmilla ratahaaroilla kiertoliittymien suunnittelussa tulisi hakea nykyistä turvallisempia ratkaisuja (esimerkiksi yliajettavia kiveyksiä tai ylityskohtien korotuksia hyödyntäen), jotta ratkaisut tukevat kiertotilasta poistuvien ajoneuvojen kuljettajien väistämisvelvollisuutta suojateiden ja pyörätien jatkeiden kohdalla. Esitetyissä suunnitelmissa kiertotilasta poistuvan liikenteen nopeuden on mahdollista kasvaa, mikä heikentää turvallisuutta edellä mainituissa kohdissa. Lisäksi kiertoliittymissä kiertotilan kavennuksen mitoitus olisi hyödyllistä pohtia uudelleen, laajempi kiertotilan kavennus tunnetusti madaltaa kiertotilassa käytettäviä nopeuksia parantaen kiertoliittymien turvallisuutta ja sujuvuutta, kun liikkujien toiminnan ennakointi helpottuu.

Yleisesti ottaen molempien ratahaarojen osalta tulisi risteysjärjestelyitä tarkastella uudelleen liikenteellinen kokonaisuus huomioiden ja pohtia sitä, miten moottoriajoneuvoliikenteen järjestelyt vaikuttavat esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuuteen. Esimerkiksi olisi hyvä pohtia valo-ohjaamattomissa risteyksissä ylijatkettujen jalkakäytävien ja pyöräteiden hyödyntämistä turvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi olisi tärkeää pyrkiä tiivistämään sivuhaarojen risteys suuaukkoja niin, että jalankulun ja pyöräliikenteen ylitysmatkat eivät kasva tarpeettoman suuriksi, eivätkä risteysjärjestelyt mahdollista esimerkiksi oikealle kääntymistä turvallisuuden kannalta liian korkealla nopeudella. Myös kääntyvien lisäkaistojen määrää olisi perusteltua tarkastella uudelleen, monissa risteyksissä lisäkaistojen esittäminen ei vaikuta kokonaisuus huomioiden perustellulta. Sujuvuuden lisäyksen ei pitäisi mennä turvallisuuden varmistamisen edelle.

Raitiotien ylityskohdat on suunnitelmissa pääasiassa esitetty valo-ohjattuina toteutettaviksi. Suunnitelmissa on kuitenkin joitakin suojateitä ja pyöräliikenteen ylityskohtia, joihin ei ole esitetty valo-ohjausta. Näiden ylityskohtien valo-ohjausta tulisi tarkastella uudelleen tai vähintäänkin valo-ohjaamattomissa ylityskohdissa tulisi pyrkiä korostamaan jalankulkijoiden ja pyörällä liikkuvien väistämisvelvollisuutta toteuttamalla ylityskohtaan kiskojen väliselle alueelle huomiovärillä korostettuja ratikkasymboleita. Erityisesti pysäkkilaiturin päähän sijoitettuna (Naistenmatkantie) valo-ohjaukseton ylityskohta aiheuttaa merkittävän turvallisuusriskin. Nuolialantielle on merkitty linjaosuudelle kaksi valo-ohjattua

suojatietä (pl 3330 ja 4600), joille on merkitty suojatiemerkinä myös raitiotien kiskoja yli. Jalankulkijalle luodaan tällöin odotus siitä, että suojatietä lähestyvä raitiovaunu antaa jalankulkijalle tietä. Linjaosuudella tästä aiheutuu valo-ohjauksen mahdollisessa vikatilanteessa riski vaunun korkean nopeuden ja pienen hidastuvuuden vuoksi.

Pyöräpysäköintijärjestelyt tulisi tarkistaa kauttaaltaan. Linnainmaan ratahaaralla pyöräpysäköintiä on esitetty esimerkiksi Linnainmaan päätepysäkin yhteyteen pyöräliikenteen suunnitteluohjeesta poikkeavalla mitoituksella (sekä telineiden välisen etäisyyden että käsittelytilojen osalta), mitoitus olisi erittäin tärkeää korjata suunnitteluohjeen mukaiseksi, jotta esitetty ja todellinen käytännössä hyödynnettävä kapasiteetti vastaavat toisiaan. Lisäksi liityntäpysäköintiä tulisi pysäköinnin keston ja luonteen vuoksi tarjota ensisijaisesti katettuna. Katetun pyöräpysäköinnin määrä suunnitelmissa on kovin vähäinen ja sitä olisi ympärivuotisen käytettävyyden nimissäkin tarpeen lisätä. Linnainmaan ratahaaralle myös Lääkärinkadun ja Toimelankadun sekä Alajärven länsipuolelle olisi tarpeen esittää pyöräpysäköintiä. Pirkkalan ratahaaralla pyöräpysäköinnin mitoitus vastaa pyöräliikenteen suunnitteluohjetta, mutta katetun pyöräpysäköinnin määrää olisi perusteltua lisätä sekä osoittaa pyöräpysäköintiä myös Partolan pysäkin yhteyteen.

Suunnitelmille olisi suotavaa toteuttaa erillinen jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteisiin keskittyvä auditointi suunnittelun ulkopuolisen tahon toimesta, jotta yksityiskohtaisemmatkin huomiot suunnitelmien kehittämistarpeista saadaan mukaan suunnitteluun.

Keskeisimmissä joukkoliikenteen solmupisteissä (esimerkiksi Mäentakusen ja Partolan solmut) voisi tasapainottaa laatutasoa raitiotiepysäkkejä vastaavaksi myös bussipysäkkien osalta (pysäkkikatokset) sekä kiinnittää huomiota pyöräliitynnän laatutasoon ja kapasiteettiin.

Linnainmaan ratahaaralla voisi tarkastella, tulisiko autoille toteuttaa seudullisen liityntäpysäköintiselvityksen lopputulemaa tukevaa liityntäpysäköintiä mahdollistaen matkaketjut valtatie 12 suunnasta saapuville? Nyt raitiotieliikenteelle liikennemerkein osoitettua liityntäpysäköintiä on esitetty Alasjärven länsipuolelle, jolloin sijainti on hyvin etäällä raitiotiepysäkeistä ja palvelee lähinnä Teiskontien varren bussipysäkkejä.

Työnaikaiset liikennejärjestelyt

Yleisesti ottaen työnaikaisten liikennejärjestelyiden suunnittelulle tulisi asettaa selkeät tavoitteet eri kulkumuotojen priorisoinnista ja käsittelystä töiden aikana. Nämä tavoitteet on ehdottoman tärkeää myös viestiä sidosryhmille, jotta sidosryhmät voivat ottaa myös priorisointiin kantaa.

Lisäksi tulisi kiinnittää huomiota lausuntovaiheen aineistojen tulkittavuuteen ja saavutettavuuteen. Työnaikaiset järjestelyt olisi julkisessa aineistossa tarkoituksenmukaisempaa kuvata ns. reittikarttoina, joissa eri kulkumuotojen reitit olisi kuvattu viivoina aluevarausten sijaan. Työnaikaiset järjestelyt vaikuttavat hyvin merkittävästi sellaisten ihmisten arkeen, joilla on liikkumista vaikeuttavia rajoitteita. On hyvä pohtia, ovatko aineistot sellaisia, että kaikki halukkaat pystyvät aineistoihin tutustumaan tai niiden sisällön sisäistämään riittävän yksityiskohtaisesti.

Traficom pyytää varmistamaan, että väliaikaisissa liikennejärjestelysuunnitelmissa

on otettu huomioon riittävän leveät kaistat autoilijoille, siten että esimerkiksi hälytysajoneuvot pääsevät tarvittaessa kulkemaan esteettä. Mikäli autoilijoiden käytössä olevat väylät jäävät liian ahtaiksi tai suppeiksi, voivat välttämättömät ohitustilanteet muodostua haastaviksi. Käytönaikaiset riskit tulisi ottaa huomioon jo suunnitteluvaiheessa.

Traficom pyytää kiinnittämään huomiota lisäksi siihen, että liikenteenohjaus otetaan riittävästi huomioon eri työvaiheiden edetessä ruuhkien välttämiseksi sekä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden edistämiseksi.

Raitiotiettyömaa tuo muutoksia autoliikenteen kaistoihin koko työmaan ajalle Hatanpään ja Tampereen valtatie vilkasliikenteiseen risteyskohtaan. Risteysalueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Tampereen linja-autoasema. Traficom pyytää kiinnittämään risteyskohdan liikennejärjestelyissä erityistä huomioita linja-autoliikenteen sujuvuuden varmistamiseen.

Raitiotiettyömaa vaikuttaa myös jalankulun ja pyöräliikenteen reitteihin. Väliaikaisreiteillä tulee huomioida pyöräliikenteen verkollinen hierarkia myös väliaikaisratkaisuiden mitoituksessa sekä järjestelyissä. Seudullisilla pääreiteillä liikkuminen tulisi pystyä takaamaan sujuvasti ja turvallisesti myös rakentamisen aikana. Eri kulkumuodoille varatun tilan mitoitukseen tulisi ottaa kantaa jo alustavissa suunnitelmissa.

Varsinkin Sorin aukio-Partolan välin työmaa-alueet sijoittuvat tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen. Traficom pyytää kiinnittämään huomiota jalankulun ja pyöräliikenteen reittien jatkuvuuteen ja tasavertaisiin mahdollisuuksiin teiden ylityksiin. Lausuntomateriaalin perusteella kävelijöiden ja pyöräilijöiden mahdollisuudet mm. Hatanpään valtatie, Nuolialantien ja Naistenmatkantien ylittämiseen kaventuvat merkittävästi. Käytännössä saavutettavuutta heikentävät ratkaisut johtavat ajoratojen kautta oikaisuun, mikä ei ole liikenneturvallisuuden kannalta tavoiteltavaa. Traficom pitää hyvänä vuorovaikutussuunnitelmassa esitettyä ennakkoviestintää liikennejärjestelyistä ja palautekanavien aktiivista hyödyntämistä. Mikäli reittejä joudutaan katkaisemaan tai kierrättämään, tulisi tästä ilmoittaa kyltein myös varhaisessa vaiheessa eri suunnista saapuvilla reiteillä.

Lausuntopyynnössä esitettyjen materiaalien perusteella ei ole mahdollista arvioida lopullisten ratkaisujen esteettömyyttä. Väliaikaiset jalankulkureitit tulee toteuttaa mahdollisimman esteettömästi, sopivilla kaltevuuksilla ja pintamateriaaleilla, jossa pyörätuolin, rollaattorin tai lastenvaunujen kanssa kulkeminen on sujuvaa. Reiteillä ei tulisi olla yllättäviä esteitä tai tolppia näkövammaisten huomioimiseksi. Reittien esteettömyyttä tulee olla mahdollista ylläpitää myös talvella. Väliaikaisten reittien rakentamiseen ja kunnossapitoon olisi hyvä soveltaa yhtäläisiä periaatteita esteettömyyden näkökulmasta ja hyödyntää vuorovaikutussuunnitelmassa mainittuja vanhus- ja vammaisneuvostoja reittien arviointiin. Reittien suunnittelussa voi huomioida myös Väyläviraston ohjeita eri liikkujaryhmien huomioimiseen tilapäisissä liikennejärjestelyissä: <https://vayla.fi/palveluntuottajat/turvallisuus/eri-liikkujaryhmien-tarpeita>

Ympäristövaikutusten arviointi

Traficom toteaa, että meluun ja ilmanlaatuun liittyvät selvitykset vaikuttavat olevan pääosin asianmukaiset, kuitenkin huolta herättää se, että ennustetilanteessa raitiotieliikenteen ja muun tie- ja raideliikenteen yhdessä aiheuttamien melutasojen arvioidaan olevan noin 1–2 dB korkeampia verrattuna nykytilanteeseen.

Selvityksessä todetaan, että melutasojen kasvu raitotiehaaroilla johtuu lähes yksinomaan suuremmista tieliikennemääristä ennustetilanteessa. Tässä kohdin jää jossain määrin epäselväksi, minkä tieliikenteen kasvuun tässä viitataan: autoliikenteen vai raideliikenteen kasvuun, vai molempiin? Epäselväksi myös jää, missä määrin raitoliikenne tässä kohdin korvaisi autolla tehtäviä matkoja, jolla olisi vaikutusta myös melutilanteeseen.

2. Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä toimintaanne tai yleisesti?

Traficom näkee, että Pirkkala-Linnainmaa raitiotien kehittäminen tukee Tampereen kaupunkiseudun tavoitteita kestävästä liikkumisesta edistämiseksi ja on osa seudun pitkäjärjestelmän ja vaiheittaista kehitystä kohti raidepainotteista joukkoliikennejärjestelmää.

Traficom vastaa raitiotiehankkeiden rahoituksesta valtionavustuksin. Valtio (talouspoliittinen ministeriövaliokunta) on puoltanut Tampereen kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL-) sopimusehdosta vuosille 2024-2027, ja valtioneuvosto käsittelee asian loppuvuodesta. MAL-sopimusehdotuksen mukaan valtio sitoutuu Pirkkala-Linnainmaa raitiotien suunnittelun ja toteuttamisen 1. vaiheen eli Partola-Niihama -yhteysvälin toteutuksen rahoitukseen sopimuskaudella 2024-2027. Seudun omiana tavoitteina on, että Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien vaihe 2 Partola-Suuppa ja Niihama-Linnainmaa rakentaminen ajoittuu vuosille 2028–2031.

Valtionavustusta haettaessa tulee toimittaa Traficomiin hankearviointiraportti, joka on laadittu Traficomien kaupunkiraiteiden hankearvioinnista laaditun ohjeen mukaisesti. Hankearviointi ei sisällynyt lausuntopyyntöön materiaaliin. Traficom kommentoi hankearviointia erikseen.

3. Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Traficom pyytää, että Tampereen raitiotie Oy pitää viraston ajan tasalla rakentamisen aikaisista vaiheista ja sen etenemisestä Pirkkala–Linnainmaa -raitiotien osalta. Traficomien vastuulle kuuluvat liikenteen käytännön järjestelyihin liittyvät turvallisuuskysymykset ja käytännön luvitukset tulevat eteen myöhemmässä toteutusvaiheessa.

Frösén Nina
Johtaja

Saarinen Taina

Erityisasiantuntija

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom) 4.10.2024. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa sähköisiä allekirjoituksia tukevalla lukijaohjelmalla tai Traficomin kirjaamosta.

Tampereen Raitiotie Oy
Kauhakorvenkatu 2, 33720 TAMPERE
2802791-8

Lausunto Tukes 10172/03.00.02/2024

Asia

Tukesin lausunto Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta

Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyytävät lausuntoa Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta ja sen liitteistä. Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa -allianssi on suunnitellut raitiotietä TAYS Keskussairaualalta Kaupin kampuksen nykyiseltä pääte pysäkiltä Linnainmaan aluekeskukseen sekä Sorin aukiolta nykyiseltä pääte pysäkiltä Tampereen Hatanpään ja Härmälän sekä Pirkkalan Partolan aluekeskuksen kautta Pirkkalan Suupan kuntakeskukseen.

Lausuntopyynnössä esitetyt kysymykset lausuntopyyntöaineistosta:

- Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotientoteutussuunnitelmasta?
- Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintaanne tai yleisesti?
- Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Lausunto

Tukes on tutustunut yllä mainittuun lausuntopyyntöön. Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) näkökulmasta. Suunnittelualueella sijaitsee Tukesin valvonnassa oleva vaarallisten kemikaalien laajamittaista käsittelyä ja varastointia harjoittava laitos Tevo Lokomo. Laitoksen toiminnan laajuus on lupalaitos. Laitoksen merkittävimmät vaarat liittyvät palavien kaasujen varastointiin. **Tukesin näkemyksen mukaan raitiotien linjaukselle ei ole estettä**

kemikaaliturvallisuuslain (390/2005) näkökulmasta, käytössä olevien selvitysten ja valvontatietojen perusteella.

Raitiotien suunnittelussa ja rakentamisessa tulee varmistaa, että pelastustoimella säilyy riittävä pääsy kemikaalikohteisiin mahdollisissa onnettomuustilanteissa. Suunnittelualueella sijaitsevien maakaasun siirto- ja jakeluputkistojen osalta tulee huomioida maakaasuasetuksen (VNa 551/2009) mukaiset etäisyysvaatimukset rakennuksiin, rakenteisiin ja liikenneväyliin. Raitiotien rakentamisen riskienarvioinnissa tulee huomioida maakaasuputkien ylitykseen liittyvät riskit.

Lisätietoja lausunnosta

Lisätietoja antaa ylitarkastaja Anna Pääkkönen, (henkilötiedot poistettu)

Esittelijä: Anna Pääkkönen, Ylitarkastaja

Ratkaisija: Veikko Kujala, Ylitarkastaja

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti. Allekirjoittajan henkilöllisyyden ja allekirjoituksen ajankohdan voi varmistaa allekirjoitusta klikkaamalla ja asiakirjan aitous voidaan todentaa sähköisesti. Jos asiakirjaa muutetaan jälkikäteen, allekirjoitus ei ole enää kelvollinen. Sähköinen asiakirja on alkuperäiskappale, eikä allekirjoituksen oikeellisuutta voi varmistaa paperitulosteesta. Alkuperäisen sähköisen asiakirjan voi tarvittaessa pyytää Tukesin kirjaamosta.



Tämä asiakirja on laadittu ja allekirjoitettu sähköisesti.
Denna handling har upprättats och undertecknats elektroniskt. This
document has been digitally prepared and signed.

Turvallisuus- ja
kemikaalivirasto

Helsinki
PL 66
(Opastinsilta 12 B)
00521 Helsinki

Tampere
Yliopistonkatu 38
33100 Tampere

Rovaniemi
Valtakatu 2
96100 Rovaniemi

Vaihde 029 5052 000
www.tukes.fi
kirjaamo@tukes.fi
Y-tunnus 1021277-9

Lausunto koskien Pirkkala-Linnainmaa raitiotiesuunnitelmaa Hatanpään valtatiellä

Lausunnon esittäjä

Valtatie 30 on neljän kiinteistöyhtiön toimistokokonaisuus Tampereen Hatanpäällä. Rakennus on Tampereen suurin toimitilarakennus kokonaisaloina noin 55.000 m² toimisto- ja tuotekehitystiloja sekä noin 28.000 m² paikoitustiloja. Rakennuksessa työskentelee tai asioi päivittäin noin 2600 henkilöä käytössään noin 1200 autopaikkaa.

Valtatie 30 kiinteistöyhtiöt

Kiinteistö Oy Castellum Tampere HVT30 A
Kiinteistö Oy Castellum Tampere HVT30 B
Kiinteistö Oy Castellum Tampere HVT30 C
Kiinteistö Oy Castellum Tampere HVT30 Parkki

Lausunto koskien raitiotiesuunnitelmaa

Valtatie 30 toteaa tulleen raitiotiesuunnitelmaa laadittaessa hyvin kuulluksi. Kiinteistön esittämä raitiotien pysäkkisijainti sekä liittymäjärjestelyt on uusissa suunnitelmissa otettu hyvin huomioon, eikä kiinteistöllä ole näihin huomautettavaa.

Valtatie 30 toivoo kuitenkin vielä, että suunnitelmien yksityiskohtia voitaisiin edelleen läpikäydä suoraan yhdessä raitiotiesuunnittelijoiden kanssa.

Lausunto koskien raitiotien rakentamisen aikaista suunnitelmaa

Valtatie 30 esittää vakavan huolen liikennejärjestelyjen sujuvuudesta raitiotien rakentamisaikana. Lausunnolla halutaan kiinnittää huomio seuraaviin asioihin:

1. Raitiotien rakentaminen johtaa kolmivuotiseen jaksoon, jonka ajaksi tontin saavutettavuus oleellisesti heikkenee. Syynä on Hatanpään valtatie pitkien osuuksien kuristuminen kaksikaistaiseksi sekä nykyisiä selvästi heikommat liittymäjärjestelyt Valtatie 30:n ja sen naapurien kohdilla.

Noin puolet Valtatie 30:n käyttäjistä työskentelee turvasektorilla, jossa etätyöllä ei juuri voida kompensoida toimitilojen heikkoa saavutettavuutta. Järjestelyt onkin suunniteltava siten, että Valtatie 30:n saavutettavuus ei oleellisesti heikkene rakennustöiden aikana.

2. Jokikatu välittää oleellisen osan Valtatie 30:n ja sen naapuruston molemman suuntaisesta työmatkaliikenteestä. Sen liikennevirta aiheuttaa jo nykyjärjestelyin aamuliikenteen ruuhkautumista Viinikan entiselle liikenneympyrälle asti. Suunnitelma esittää kaikkiin vaiheisiin heikennyksiä Jokikadun käytölle.

Jokikadun sulkeminen johtaa ylikuormitukseen Hatanpään valtatie ja Tampereen

valtatien risteykseen. Jokikadun tulisikin säilyä käyttökelpoisena väylänä koko raitiotien rakentamisen ajan.

3. Valtatie 30:n, Rinta-Joupin ja Hatanpään teollisuustalon yhteisen liittymän kohdalle on useissa rakennusvaiheissa esitetty etelästä tulijoille tarpeeton liittymäkaista lännen puolelle. Liittymäkaista tulisi osoittaa idän puolelle palvelemaan toimitilarakennuksia.
4. Raitiotien rakentamissuunnitelma ei sisällä tietoja liikennevalojärjestelyistä. Liittymiin tarvitaan liikennevalo-ohjauksia kaikissa rakennusvaiheissa. Liikennevalosuunnitelma tulisikin saada nähtävillä sen ratkaisujen arvioimiseksi.
5. Vaiheen 5 pohjoisessa liittymässä ei ole kääntymismahdollisuutta keskustan suunnasta Valtatie 30:n pääsisäänkäynnille. Sellainen tarvitaan kaikissa vaiheissa mm. taksi- ja vierasliikennettä varten. Yleensäkin tarvitaan kaikissa vaiheissa molempiin liittymiin liikennöinnit molempiin suuntiin.
6. Puolustusvoimat on yksi Valtatie 30:n merkittävistä vuokralaisista. Kertausharjoitusten ja vastaavien tapahtumien yhteydessä liikennöidään paljon linja-autoilla. Mitoituksissa on huomioitava huoltoliikenteen lisäksi myös linja-autot.
7. Valtatie 30:n paikoitustalo toimii iltaisin ja viikonloppuisin Nokia Arenan tapahtumaparkkina. Opastukset tulee toteuttaa kaikissa vaihteissa siten, että paikoitustalo on aina helposti löydettävissä myös ilman paikallistuntemusta.

Yhteenveto

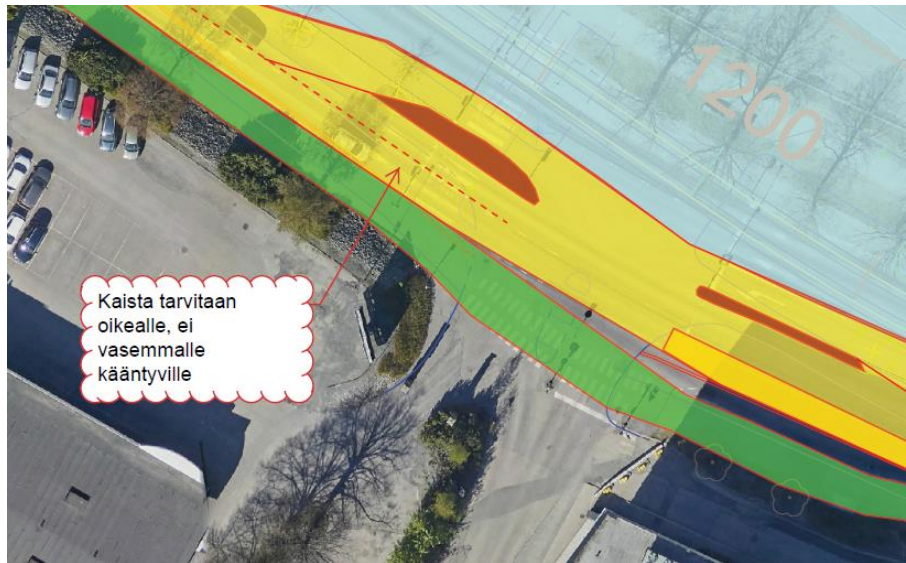
Raitiotien rakentamissuunnitelma esittää moniksi vuosiksi merkittäviä heikennyksiä Valtatie 30:n ja sen naapureiden saavutettavuudelle. Suunnitelmissa on useita kipupisteitä, joiden ympärillä tulee tehdä laajaa yhteistyötä työmaasuunnittelijoiden ja kadun varren kiinteistöjen kesken.

Jyväskylässä 4.10.2024

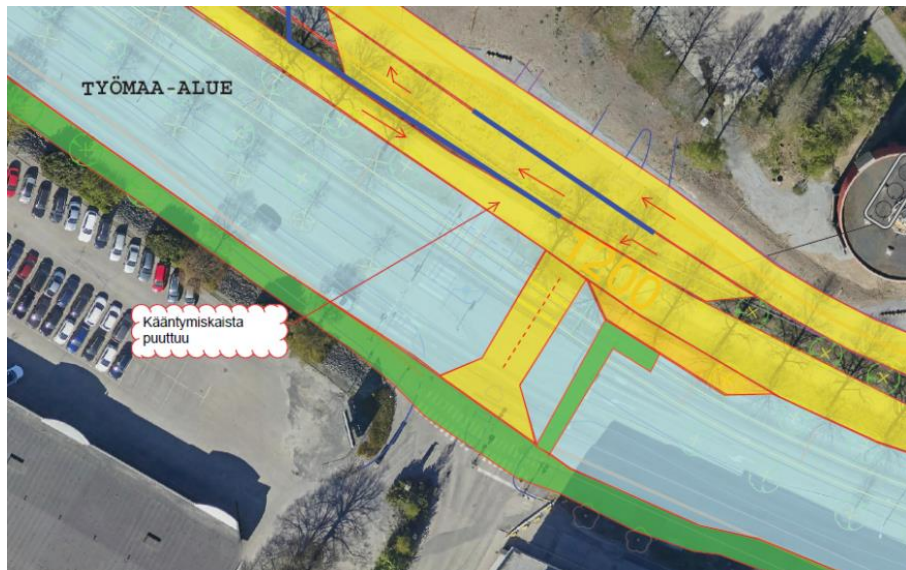
Kiinteistö Oy Castellum Tampere HVT30 A,
Kiinteistö Oy Castellum Tampere HVT30 B,
Kiinteistö Oy Castellum Tampere HVT30 C ja
Kiinteistö Oy Castellum Tampere HVT30 Parkki puolesta

Jukka Koivistoinen

Vaiheet 1 ja 2, kääntymiskaista tarvitaan toimitilarakennusten puolelle:



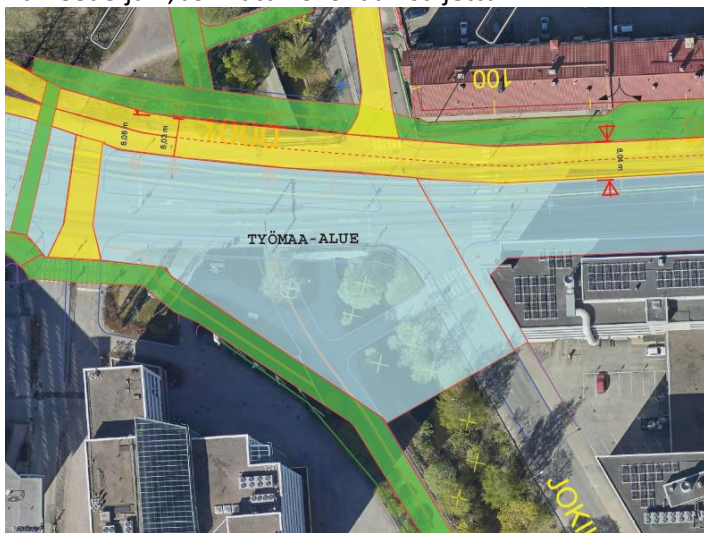
Vaiheet 3-5, puuttuva kääntymiskaista ja epäselvä muu kaistajärjestely



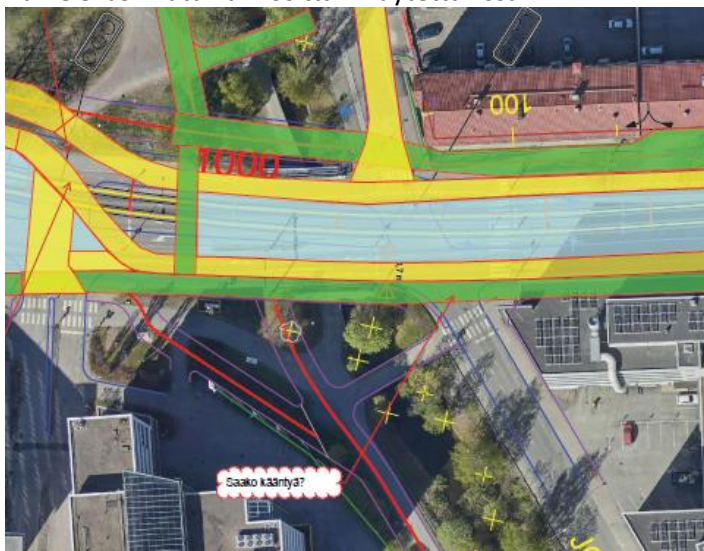
Vaiheet 1 ja 2, Jokikatu osittain suljettu



Vaiheet 3 ja 4, Jokikatu kokonaan suljettu



Vaihe 5. Jokikatu vain osittain käytettävissä



Asiakirjan ovat allekirjoittaneet

Nimi	Tunnistautuminen	Aika
ANTTI MIKAEL PIEVILÄINEN	Telia Tunnistus	03.10.2024 13:00:12 UTC+03:00



Tämä dokumentti on sähköisesti allekirjoitettu

Sisällys: - Kansilehti (1 sivu)
- Alkuperäinen dokumentti (4 sivua)

Kansilehden sivu 1/1

Lausunto Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta

Kaupunginhallitus 30.09.2024 § 270

410/08.01.00/2024

Valmistelija: Kehityspäällikkö

Seloste ja perustelut: Tampereen Raitiotie Oy, Tampereen kaupunki ja Pirkkalan kunta pyytävät 16.9.2024 päivättyllä lausuntopyynnöllä sidosryhmiltä lausuntoja Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta ja sen liitteistä. Lausunnot pyydetään jättämään perjantaihin 4.10.2024 klo 12 mennessä pdf-tiedostona Tampereen Ratikan verkkosivujen kautta.

Lausuntopyyntö

Tampereen ja Pirkkalan valtuustot päättivät raitiotien toteutussuunnitteluun ryhtymisestä huhtikuussa 2023. Tampereen Ratikan Pirkkala–Linnainmaa-allianssi on suunnitellut raitiotietä TAYS Keskussairaualta Kaupin kampuksen nykyiseltä päätepyssäkillä Linnainmaan aluekeskukseen sekä Sorin aukiolta nykyiseltä päätepyssäkillä Tampereen Hatanpään ja Härmälän sekä Pirkkalan Partolan aluekeskuksen kautta Pirkkalan Suupan kuntakeskukseen.

Tavoitteena on, että Tampereen kaupunginvaltuusto ja Pirkkalan kunnanvaltuusto voivat lokakuussa 2024 päättää suunnitteluvalmiuden puolesta, Pirkkala–Linnainmaaallianssin laatiman toteutussuunnitelman pohjalta, raitiotien rakentamisen aloittamisesta, rakentamisen laajuudesta ja mahdollisesta raitiotieradan vaiheittain toteuttamisesta. Tarkoitus on, että rakentaminen alkaisi tämän vuoden puolella, mikäli valtuustot päättävät, että rakennustöihin voidaan ryhtyä. Raitiotien toteuttamisen osalta valmistaudutaan vaiheittaiseen rakentamiseen.

Kysymykset lausuntopyyntöaineistosta

- a) Mitä mieltä olette lausuttavana olevasta Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelmasta?
- b) Millaisia vaikutuksia näette Pirkkala–Linnainmaa-raitiotiellä olevan toimintanne tai yleisesti?
- c) Millaisia yhteistyömahdollisuuksia ja -tarpeita näette omalta osaltanne Pirkkala–Linnainmaa-raitiotien mahdollisen rakentamisen aikana? Mitä mielestänne tulisi ottaa huomioon rakentamisen aikana?

Lausunto

- a) Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien toteutussuunnitelma edistää Tampereen raitiotien johdonmukaista laajentamista seudulliseksi joukkoliikennejärjestelmäksi. Toteutussuunnitelmassa on tarkennettu hankesuunnitelmavaiheessa laaditut alustavat katusuunnitelmat sekä määritetty kustannusarviot kolmelle eri toteutusvaihtoehdolle. Lisäksi on suunniteltu Hervannan raitiotievarikon laajennus ja nykyisen raitiotiejärjestelmän muutokset Hermiankadulla ja

Itsenäisyydenkadulla. Uuden raitiotieosuuden pituus on yhteensä noin 13,6 kilometriä ja sen varrelle sijoittuu 15 uutta ratikkapysäkkiä.

Ylöjärven kaupunki katsoo, että toteutussuunnitelma on laadittu asiantuntevasti ja riittävällä laajuudella. Aiemmin tehty Pirkkala-Linnainmaa-hankesuunnitelma on toiminut kehitysvaiheen suunnittelun lähtökohtana, ja sitä on täydennetty muun muassa mittavalla sidosryhmäyhteistyöllä ja ympäristövaikutusten arvioinnilla. Toteutussuunnitelmassa esitetty Hervannan raitiotievarikon laajentaminen vähintään

36 raitiovaunun tarpeisiin palvelee koko raitiotiejärjestelmää parantaen sen toimintavarmuutta.

Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien kehitysvaiheessa on hyödynnetty Tampereen Ratikan osien 1 ja 2 oppeja esimerkiksi materiaalivalintojen, kunnossapidettävyyden ja liikennöinnin osalta. Hyvin toiminutta allianssimallia on päätetty käyttää myös tämän rataosan suunnittelussa ja toteuttamisessa. Ylöjärven kaupungin näkökulmasta kertyneen tietotaidon hyödyntäminen on erittäin järkevää, sillä se mahdollistaa myös tulevien ratahaarojen osalta hyväksi todettujen ratkaisujen huomioinnin jo suunnittelun aikana. Pirkkala-Linnainmaa-raitiotie tuo Tampereen Ratikan suunnitteluun ja liikennöintiin uuden vaiheen, jossa on keskeisesti mukana Tampereen keskuskaupungin lisäksi myös muita kuntia. Yhteistyö Ylöjärven kaupungin, Tampereen kaupungin ja Tampereen Raitiotie Oy:n välillä tulee jatkossa tiivistymään suunnitellun Lielähti-Ylöjärvi-raitiotien hankesuunnitelman käynnistyessä.

- b) Pirkkala-Linnainmaa-raitiotie toteutetaan todennäköisesti kahdessa vaiheessa johtuen valtiontuen määrästä. Toteutussuunnitelmassa esitetyn tavoitteen mukaan raitiotieliikenne vaiheessa 1 väleillä Sorin aukio – Partola ja Kaupin kampus – Niihama voisi alkaa elokuussa 2028. Vaiheen 2 osuuden Niihama-Linnainmaa sekä mahdollisen osuuden Partola-Pirkkala (Suoppa) arvioitu valmistumisajankohta on tammikuu 2032. Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien rakentamisen vaiheistuksella on vaikutusta mahdollisen Lielähti-Ylöjärvi-raitiotien toteutussuunnittelun ja rakentamisen aikatauluun. Ylöjärven kaupunki pitää tärkeänä, että raitiotien seudullista laajentamista jatketaan määrätietoisesti ja aikatauluihin yhteisesti sitoutuen. Lielähti-Ylöjärvi-raitiotien hankesuunnitelman valmistelu on tavoitteena käynnistää viivytyksettä Pirkkala-Linnainmaa-raitiotien rakentamista koskevan päätöksenteon jälkeen. Ylöjärven kaupunki kehittää aktiivisesti maankäyttöä suunnitellun raitiotielinjan ympäristössä painottaen erityisesti Teivon-Mäkkylän noin 5 000 uuden asukkaan ja 500 uuden työpaikan kerrostalovaltaista aluetta.

Pirkkala-Linnainmaa-rataosien käyttöönoton jälkeen on tavoitteena liikennöidä kahta ratikkalinjaa: linjaa 1 Pirkkalasta Linnainmaalle ja linjaa 3 Lentävänniemestä Hervantaan. Rakentamisen mahdollinen vaiheistus ei vaikuta linjastorakenteeseen vaan linja 1 muutetaan kulkemaan keskustasta Lentävänniemen sijaan Pirkkalan suuntaan heti kun ensimmäiset uudet rataosuudet otetaan käyttöön. Linjoja liikennöidään 7,5 minuutin vuorovälillä, mutta eri pituisella raitiovaunukalustolla. Pidentetyt 47-metriset raitiovaunut sijoitetaan Lentävänniemen-Hervannan linjalle. Ylöjärveltä tullaan jatkossa

kulkemaan enenevässä määrin ratikalla Tampereen keskustan suuntaan Hiedanrannan vaihtoterminaalien kautta, ja näin ollen linjan 3 kasvatettu kapasiteetti ja tiheä vuoroväli nähdään positiivisena asiana.

- c) Raitiotie on osa Tampereen seudun joukkoliikennejärjestelmää (Nysse) ja bussilinjat sovitetaan raitiotien rakentamisen aikana yhteen uuden ratalinjan raitiotien kanssa. Pirkkala-Linnainmaa-raiotiehanke kestää useita vuosia. Samanaikaisesti sekä Tampereen että Pirkkalan alueella on käynnissä myös muita työmaita, jotka vaativat yhteensovittamista raitiotietöiden kanssa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset heijastuvat varsinaisen rakennusalueen lisäksi laajemmalle ympäristöön, mikä näkyy seudulla liikkujille tilapäisinä liikennejärjestelyinä ja väliaikaisina kulkureitteinä. Ylöjärven kaupunki pitää hyvänä, että seudullisestikin merkittävän ja liikenteellisesti haastavan Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie liittymän suunnitteluun ja työnaikaisiin liikennejärjestelyihin on kiinnitetty runsaasti huomiota Pirkkala-Linnainmaa-toteutussuunnitelmassa. Työnaikaisia liikennejärjestelyjä kehitetään neuvottelujen ja palautteen perusteella mahdollisimman toimiviksi ja turvallisiksi koko rakentamisvaiheen ajan.

Toimivalta:

Hallintosäätö § 87

Lisätietoja päätöksestä:

Kehityspäällikkö Mari Ruissalo, (henkilötiedot poistettu)

Liitteet:

Lausuntopyyntö

Lausuntopyynnön liitteet löytyvät oheisen linkin takaa:

<https://www.tampereenratikka.fi/pirkkala-linnainmaa-raiotientoteutussuunnitelman-lausuntopyynto/>

Esittelijä:

Vs. kaupunginjohtaja

Päätösehdotus:

Kaupunginhallitus päättää antaa Pirkkala-Linnainmaa-raiotien toteutussuunnitelmasta selosteosassa esitetyn lausunnon.

Päätös:

Keskustelun kuluessa Hannu Ruuska ehdotti, että lausunnon b) kohdan 2. kappaleen viimeinen virke ”Ylöjärveltä tullaan jatkossa kulkemaan enenevässä määrin ratikalla Tampereen keskustan suuntaan Hiedanrannan vaihtoterminaalien kautta, ja näin ollen linjan 3 kasvatettu kapasiteetti ja tiheä vuoroväli nähdään positiivisena asiana.” muutetaan kuulumaan seuraavasti: ”Mikäli Ylöjärvelle rakentuu raitiotie, niin tullaan jatkossa kulkemaan enenevässä määrin ratikalla Tampereen keskustan suuntaan Hiedanrannan vaihtoterminaalien kautta, ja näin ollen linjan 3 kasvatettu kapasiteetti ja tiheä vuoroväli nähdään positiivisena asiana.” Toni Kolehmainen kannatti Ruuskan ehdotusta.

Koska oli tehty vs. kaupunginjohtajan päätösehdotuksesta poikkeava kannatettu ehdotus, puheenjohtaja esitti suoritettavaksi äänestyksen nimenhuudolla siten, että ne, jotka kannattavat kaupunginjohtajan ehdotusta, äänestävät jaa. Mikäli ei voittaa, Ruuskan ehdotus tulee kaupunginhallituksen päätökseksi.

Äänestysesitys ja -tapa hyväksyttiin yksimielisesti.

Suoritetussa nimenhuutoäänestyksessä annettiin 8 jaa-ääntä (Ahonen, Haataja, Heikkilä-Halkola, Kiiskinen, Kotiranta, Lehti, Luojus, Stenman) ja 3 ei-ääntä (Kolehmainen, Ruuska, Sarvijärvi), joten puheenjohtaja totesi vs. kaupunginjohtajan ehdotuksen tulleen kaupunginhallituksen päätökseksi.

Otteen oikeaksi todistaa

3.10.2024

Antti Pieviläinen

Pöytäkirjanpitäjä

Ylöjärven kaupunki

Ote pöytäkirjasta

Kaupunginhallitus

§ 270

30.09.2024

Muutoksenhakuohje koskee pykälää: § 270

Muutoksenhakukielto

Päätökseen, joka koskee vain asian valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa kuntalain 136 §:n mukaan hakea muutosta.