



SANTALAHDEN OSAYLEISKAAVA

Hyvästyty kaupunginvaltuustossa 22.2.2006
Lainvoimainen 8.5.2008



Santalahden osayleiskaava Selostus

1. JOHDANTO	7
1.1 Tarkoitus ja oikeusvaikutukset	7
1.2 Osayleiskaava-alue	7
1.3 Suunnitteluorganisaatio ja työvaiheet vuorovaikutus-menettelyineen	8
2. LÄHTÖKOHDAT JA SELVITYKSET	13
2.1 Suunnittelutilanne.....	13
2.2 Maanomistus	18
2.3 Väestö.....	19
2.4 Rakennettu ympäristö.....	19
2.5 Luonnonympäristö ja maisema	21
2.6 Ympäristönsuojelu.....	22
3. TAVOITTEET	27
3.1 Maankäytön suunnittelun tavoitteet	27
3.2 Muut tavoitteet	27
4. MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT.....	33
4.0 Yleistä.....	33
4.1 Työpaikkavaihtoehto	33
4.2 Asumisvaihtoehto	35
5. SUUNNITELMAVAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....	43
5.1 Suunnitelmavaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointi.....	43
5.2 Suunnitelmavaihtoehtojen sosiaalisten vaikutusten arviointi.....	47
6. SUUNNITTELUVAIHTOEHTOJEN TILASTOT	51
6.1 Työpaikkavaihtoehto	51
6.2 Asumisvaihtoehto	51
7. TOTEUTUSVAIHTOEHDON VALINTA	55
7.1 Toteutettavan vaihtoehdon valinta	55
8 OSAYLEISKAAVA	59
8.1 Yleisperustelu ja –kuvaus, kokonaismitoitus	59
8.2 Rakennettu ympäristö.....	59
9. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....	71
9.1 Yleiskaavallinen tarkastelu.....	71
10. MUISTUTUKSET JA LAUSUNNOT JA NIIDEN VAIKUTUS KAAVAAN	79
10.1.Santalahden osayleiskaavaehdotus 2.5.2005 muistutukset.....	79
10.2. Santalahden osayleiskaavaehdotus 2.5.2005, lausunnot.....	83
10.3. Muistio: Santalahden osayleiskaavaehdotus, viranomaisneuvottelu 21.11.2005.....	97
11. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN JA.....	101
JATKOTOIMENPITEET	101
11.1 Asemakaavoitusohjelma	101
11.2 Muut toimenpiteet.....	101
12. SUUNNITELMAKARTAT JA PERUSSELVITYSLIITTEET	105
12.1 Suunnitelmakartat:	105
12.2 Perusselvitysliitteet:	105

1 JOHDANTO

1. JOHDANTO

Pispalan harjun pohjoisrinne on ollut alun perin harjua pitkin kulkenutta kuivaa, helppokulkuista maareittiä ja Näsijärven vesistön uittomahdollisuuksien varteen sijoittunutta 1800-luvun lopun teollisuusaluetta. Pispalan asutuksen perinne muodostui 1900-luvun alussa. Länsiosa Santalahtea, Rantakylä, oli osa tuota Pispalan pienimuotoista työväen asutusta. Itäosan teollisuustoiminnan yhteyteen oli 1800-luvun lopussa rakentunut yritysten johtohenkilöille huvilatyyppistä asutusta. 1980-luvun alussa Porin radan sähköistys ja Paasikiventien muuttuminen moottoritie-tyyppiseksi väyläksi muuttivat alueen luonnetta. Tuolloin suuri osa vanhan Rantakylän asutokannasta purettiin. Pyhäjärven ja Näsijärven väliset lukuisat kulkuyhteydet katkesivat. 1990-luvun alussa tätä, ympäröivästä kaupunkirakenteesta eristynyttä aluetta yritettiin tuloksetta muuttaa laadukkaaksi yritystoimintojen alueeksi. Alueelle ei ole yleiskaavassa eikä asemakaavoissa osoitettu asumista. Santalahden alue on perinteiltään teollisuuden ohella myös asuntoaluetta. Alue on osa Pispalan asumisen kulttuurimaisemaa, vaikka Santalahti onkin rajattu Pispalan rakennetun kulttuuriympäristön rajauksesta pois. Aluetta hallitsee Näsijärven läheisyys. Jyrkähkön rinteen ansiosta avarat järvinäkymät avautuvat vaikuttavasti. Santalahden ranta-alueelle on kehitymässä merkittävä venesatama, johon Särkänniemen läheisyys lyö leimansa. Alue on erinomaisen hyvin saavutettavissa autolla. Keskustan monipuolisiin palveluihin on parin kilometrin kävelymatka. Suunnitelmassa rataverkon hyödyntäminen joukkoliikenteessä on Santalahden sijoitettu seisake. Santalahden kohdalla Pispalassa useat päivittäiset palvelut ovat lähellä. Santalahden korttelialueelle on poikkeusluvalla 1990-luvun loppupuolella toteutettu uusi asuinkerrostalojen kortteli. Kaupunginhallitus teki 13.12.1999 aloituspäätöksen Santalahden alueen osayleiskaavan laatimisesta. Tavoitteena oli selvittää Santalahden työpaikka-alueen muuttamista pääosin asuinkäyttöön. Asumisvaihtoehto ja työpaikkavaihtoehto ovat selvitystyössä ja vaikutusten arvioinnissa kulkeneet rinnan. Suunnittelijaosto teki 22.12.2004 päätöksen valita asuntovaihtoehto osayleiskaavaehdotuksen pohjaksi. Koska Santalahden alueella on merkittäviä ympäristötekijöitä, on osayleiskaavatyön tarkastelujen pohjaksi laadittu melko yksityiskohtaiset korttelisuunnitelmat yksityisten tontinomistajien taholta osoittamaan uuden asuntoalueen ratkaisutapa, jolla hyvä elinympäristö alueella tietyn reunaehdoin on toteutettavissa. Alueelle olisi suunnitelman mukaan tulossa n.1800 asukasta. Osa alueesta on mahdollista toteuttaa myös työpaikkatoimintoina.

Osayleiskaavaehdotuksesta 2.5.2005 jätettyjen kolmen muistutuksen, lausuntojen ja 21.11.2005 pidetyn viranomaisneuvottelun perusteella kaavaan tehtiin lähinnä elin- ja kulttuuriympäristön laatua asemakaavatyössä varmistavia tarkasteluja ja niihin liittyviä vähäisiä tarkistuksia muun muassa rannan virkistysalueen laajentaminen ja Pölkkylänniemen alkuperäisen hiekkarannan säilyttäminen sekä osayleiskaavan liikennevaikutusten lisäselvityksiin perustuva Pispalan ja Näsijärven rannan välinen, eri toimintojen saavutettavuutta parantava kevyenliikenteen silta-yhteys. Tarkistukset on tehty kaava-asiakirjoihin, tähän selostukseen ja karttoihin.

1.1 Tarkoitus ja oikeusvaikutukset

Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja se sisältää pääpiirteet kaupungin maankäytöstä eri tarkoituksiin, kuten asuminen, elinkeinotoiminnot, virkistys ja liikenne sekä erilaiset yleiset tarpeet.

Oikeusvaikutteisuudesta seuraa, että yleiskaavan päätarkoituksena on olla ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä toimia rakentamisen ja muun maankäytön suunnittelemisen perustana. Oikeusvaikutteisuus tarkoittaa myös alueen rakentamista toimintoineen siten, ettei osayleiskaavan toteutuminen vaikeudu. Kaupunginvaltuusto hyväksyy oikeusvaikutteisen yleiskaavan.

1.2 Osayleiskaava-alue

Alue sijaitsee Paasikiventien varressa, n.2 kilometrin päässä Tampereen keskustasta länteen, Pispalan harjun pohjoisrinteellä, rautatien ja Näsijärven rannan välissä. Keskeinen suunnittelualue (10 ha) sijoittuu rautatien ja Rantatien väliselle alueelle. Koko suunnit-

nittelualue(81 ha)kattaa myös Paasikiventien ja Näsijärven ranta-alueen. Nykyinen tonttima on laajuudeltaan yhteensä 9 ha.(liite 1)

1.3 Suunnitteluorganisaatio ja työvaiheet vuorovai- kutus-menettelyineen

Santalahden osayleiskaavatyötä on valvonut ympäristölautakunta, joka on tehnyt päätökset työn välivaiheista. Suunnittelusta on vastannut kaavoitusyksikössä projektiarkkitehti J. Seppänen ja vaikutusten arvioinnista projektipäällikkö Samuli Alppi Maa ja Vesi oy:stä. Seppäsen lisäksi suunnitteluryhmään ovat kuuluneet yleiskaava-arkkitehti T. Hankonen, liikenneinsinööri R. Laaksonen ja kaavakonsulttia edustava Alppi Maa ja Vesi oy:stä. Liikennesuunnitteluosuudesta on vastannut J. Sivenius ja kunnallisteknisestä suunnittelusta R. Tevaniemi. Piirtämistehtävistä ovat vastanneet ensivaiheessa kaavoitusavustajat B. Helsing, M. Jokinen ja P. Palokangas sekä suunnittelija I. Soini ja loppuvaiheessa kaavoitusavustajat Elvi Hakola ja Tarja Kaasalainen.

Suunnittelutyötä on vuorovaihteisesti seurannut kahdeksan osallisen ryhmä. Asukasnäkökulmaa ovat edustaneet M. Hervaala, M. Kiviniemi ja V. Niskavaara, ympäristönsuojelunäkökulmaa M. Sillanpää, paikallisperinne- ja kulttuurinäkökulmaa S. Patjas, liikelämännäkökulmaa O. Soinila ja maanomistuskäkökulmaa J. Jussila ja M. Lahtinen. Ryhmä on kokoontunut 5 kertaa.

Alueella on pidetty kaksi yleisötilaisuutta ja kaksi asukaskyselyä, joista ensimmäinen sisälsi myös toimipaikkakyselyn (vuorovaiikutustilanteet on lihavoitu työvaiheluettelossa).

- Aloituspäätös	K H	13.12.1999
- O&a-suunnitelma nähtävillä		16.12.1999- 7. 1.2000
- Alustava viranomaisneuvottelu (1)		3. 1.2000
- Asukas- ja toimipaikkakysely		18. 1.2000
- Lähtökohta	lautakunta	22. 2.2000
- Yleisötilaisuus 1		23. 3.2000
- Yhteistyöryhmän perustaminen		23. 3.2000
- Osallisten kokous 1		29. 3.2000
- Osallisten kokous 2		19. 4.2000
- Osallisten kokous 3		30. 5.2000
- Vaihtoehtojen määrittely ja kehittäminen		
- 5 vaihtoehtoista kehittämissuunnitelmasta	lautakunta	6. 6.2000
- Vaikutustenarvioinnin testaus		
- Reunaehtojen määrittely		
- Osallisten kokous 4		17.10.2000
- Jatkovaihtoehtojen kehittäminen		
- Osallisten kokous 5		6.11.2000
- Kahden jatkovaihtoehtomallin esittely	lautakunta	7.11.2000
- Yleisötilaisuus 2		30.11.2000
- Vaihtoehdot nähtävillä		9.11.- 7.12.2000
- Asukaskysely uudessa asuinalueella		25. 1.2001
- Asumisen jatkokehittelyt alustavasti	lautakunta (uusi)	21. 3.2001
- Viranomaisneuvottelu (2)		6. 4.2001
- Lopullisten vaihtoehtojen vaikutusten arviointi ja viimeistely		
- Valintavaiheen esittely tiedoksi	lautakunta	8. 5.2001
- Jatkosuunnitelman valinta	KH(pöydälle ja pois listalta)	11. 5. 2001
- Jatkosuunnitelman valinta; siirto myöh.	KH	13. 8. 2001
- Osayleiskaavatyön ja tilanteen esittely	SUJA	2. 3. 2004
- Jatkotyövaihtoehdon valinta; asuminen	SUJA	22.12. 2004
- OYK /ehdotus 2.5.05 /asuminen	KH (9.5.05)	16. 5. 2005
- Yleisötilaisuus 3		9. 6. 2005
- OYK/ehdotus 2.5.05/ asuminen nähtävillä		26. 5. - 27. 6.2005
- Osallisten kokous 6, täydennetty		5. 9.2005
- OYK/ehdotus 2.5.05/ lausunnoilla (18.10.05 tuli viimeinen lausunto)		
- Viranomaisneuvottelu (3)		21.11.2005
- Muistutus- ja lausuntovastineet ja tarkistukset	KH	16. 1.2006
- Valtuuston hyväksymispäätös	KV	22. 2.2006

- Korkein hallinto-oikeus hylkäsi valitukset
- Santalahden osayleiskaava sai lainvoiman

22. 4.2008
8. 5.2008

2 LÄHTÖKOHDAT JA SELVITYKSET

2. LÄHTÖKOHDAT JA SELVITYKSET

2.1 Suunnittelutilanne

2.1.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Suunnittelualueella sijaitsee kaksi valtakunnallista väylää. Tielaitoksen toimikenttään kuuluu Paasikiventie vuodesta 1997 ja Ratahallintokeskuksen toimikenttään kuuluu rautatie vuodesta 1893. Tielaitos on Tampereen kaupungin kanssa yhteistyössä laatinut selvityksen valtateiden 3 ja 12 katujakson muuttamisesta yleiseksi tieksi. Tässä suunnitelmassa varaudutaan Paasikiventien ajokaistojen lisäämiseen kahdella ja Onkiniemen tunnelin rakentamiseen ramppirakenteineen. Ratahallintokeskuksen tavoitesuunnitelmiin kuuluu kolmannen raideparin rakentaminen nykyisten kiskojen viereen Santalahden puolelle. Lisäksi VR ja Tampereen kaupunki on 1980 tehnyt selvityksen, jossa on esitetty varaus rautatien ylittävälle Tikkutehtaan ja ns. Pispalan jalankulkuylikäytävälle. Valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin kuuluu näiden väylien osalta myös se, että yleisperiaatteena väylien aiheuttama ympäristökuormitus otettaisiin vastaan asuinalueiden ja väylien välisillä, riittävillä suojavyöhykkeillä.

Kaava-alueen vieressä sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä Pispalan kulttuuriympäristö.

Tarkastelu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden pohjalta

TOIMIVA ALUERAKENNE

Yleistavoitteiden mukaisesti kaavaratkaisu tukee aluerakenteen tasapainoista kehittämistä hyödyntämällä mahdollisimman hyvin olemassa olevia rakenteita ja edistämällä elinympäristön laadun parantamista. Kahden valtakunnan väylän välissä alue on jäänyt erilleen muusta kaupunkirakenteesta. Alue on jäänyt osittain rakentamattomaksi ja keskeneräiseksi. Kaupunkirakenteen kannalta on tärkeätä, että lähellä kaupungin keskustaa ja kaupunginosia yhdistävällä kapealla kannaksella kaupunkirakenne voidaan pitää ehyenä liikenneväylistä huolimatta. Valtakunnan väylien rooli on merkittävä. Läntisen ohitustien valmistumisen myötä Paasikiventien luonne Tampereen ohittavana ainoana moottoritietyyppisenä väylänä muuttuu. Rantaväylän kehittämistyössä on väylää voitu tarkastella Tampereen kaupunkirakenteen kannalta uudelleen. Rantaväylän kehittämisessä on valittu jatkokyöskentelyn pohjaksi ns. kaupunkiväylä ratkaisu, joka mahdollistaa myös väylään nähden poikittaisten, kaupunkirakenteen eheyttämisen kannalta merkittävien toimintojen toteuttamista.

EHEYTYVÄ YHDYSKUNTARAKENNE JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU

Alueen kaupunkirakennetta yhdistävät ratkaisut ovat yleistavoitteena olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämisen ja taajamien eheyttämistavoitteen mukaisia.

Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin. Kaava-alue sijaitsee lähellä keskustaa ja sen palveluita, Näsijärven ranta-maisemassa, osana Pispalan asumisen kulttuurimaisemaa ja lähellä kehittyvää järvimatkailun aluetta. Tavoitteena on kehittää aluetta tukeutumaan näihin paikallisiin muun muassa järvinäköaloja hyödyntäviin vahvuuksiin.

Valtakunnallisesti merkittävän Pispalan kulttuuriympäristön kannalta on tärkeätä parantaa alueella elinympäristön laatua palauttamalla alueen yhteydet Näsijärven rantaan ja palauttamalla Santalahden elinympäristön laadullisia tekijöitä 1980-luvulla puretun Rantakylän alueelle Pispalan harjun pohjoisrinteelle. Merkityksellistä on myös säilyttää alueen suomalaisen teollistumisen perinteeseen liittyviä ominaisuuksia kuten vanhoja teollisuusrakennuksia.

Olemassa olevan tehokkaan väylästäön varressa alue ei edellytä erillisiä uusien katujen rakentamisia.

Hanke raideliikenteen perustuvan joukkoliikenteen kehittämistä Tampereella tukee Santalahden alueen uusien toimintojen saavutettavuutta.

Elinympäristön laadun parantaminen edellyttää liikennemelun, -tärinän, ilman laadun, maaperän puhtauden ja voimalinjan läheisyyden vaikutusten huomioimisen alueen suunnittelussa.

KULTTUURI- JA LUONNONPERINTÖ, VIRKISTYSKÄYTTÖ JA LUONNONVARAT

Alueelle on ominaista liittyminen Pispalan harjun kulttuurimaisemaan, teollisuuskulttuurin etenkin uittokulttuuriin ja puunjalostusteollisuuden alkuvaiheisiin Suomessa ja maailman suurimmaksi sanottuun viime jääkauden muovaamaan harjumuodostelmaan. Harjumaisema on myös Näsijärven rantamaisemaa. Näiden tekijöiden lisäksi alueen kaavoituksessa on huomionarvoista erityisesti Näsijärven läheisyyteen liittyvä virkistyskäyttö. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet koskettavat Pispalan kulttuuriympäristöä. Vuoden 1993 Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät ympäristöt –julkaisussa mukana olevasta Pispalan valtakunnallisesti merkittävästä kulttuuriympäristöstä Santalahti on rajattu pois. Kulttuuriympäristön läheisyys on kuitenkin keskeisesti huomioitava myös Santalahden kaavoituksessa.

TOIMIVAT YHDYSKUNTAVERKOSTOT JA ENERGIAHUOLTO

Alue on saavutettavuudeltaan erinomainen valtakunnan väyliensä ansiosta. Kunnallistekniikka kaukolämpölinjoineen, maakaasuputkineen ja voimalinjoineen on erinomaisesti hyödynnettävissä. Näiden väylien ja verkostojen läsnäoloon liittyy myös alueen käyttöä rajoittavia ominaisuuksia.

LUONTO- JA KULTTUURIYMPÄRISTÖINÄ ERITYISET ALUEKOKONAISUUDET

Koska alueen merkittävintä luontoympäristöä edustavat rautatien varressa olevat pienet harjupuustoryhmät ja alueen päissä olevat suojaviheralueonteiset metsiköt, ovat alueen luontotekijät vähäiset. Tampereen kaupungin ympäristövalvonnan ympäristösihteeri Lasse Kososen, kaavoitusyksikön biologin Kari Korteen ja Tampereen kasvitieteellinen yhdistys ry:n puheenjohtaja Matti Kääntösen näkemysten mukaan Santalahdessa ei ole merkittäviä luonto- tai kasvillisuuskohteita.

2.1.2 Seutukaava / maakuntakaava

PIRKANMAAN 3. SEUTUKAAVA

Pirkanmaan 3. seutukaavan, jonka ympäristöministeriö on vahvistanut 6.6.1997 mukaan Santalahden tonttialue on jäänyt mittakaavasyistä ilman käyttötarkoituserkintää. Alue jää päärata-merkinnän ja valta- tai kantatie-merkinnän väliseksi viivaksi. Rannan puolelle on merkitty ohjeellinen seudullinen ulkoilureitti. Pölkylänniemen paikkeille on merkitty vieras- ja palvelusatama-merkintä. Ranta-alue on merkitty lähivirkistysalueeksi. (liite 2.)

PIRKANMAAN 1. MAAKUNTAKAAVAEHDOTUS 9.3.05

Pirkanmaan maakuntakaavaehdotus oli nähtävillä 1.9.-30.9.04. Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotuksen 9.3.2005 ja päätti saattaa sen ympäristöministeriön vahvistettavaksi. Maakuntakaavassa on Santalahteen merkitty rautatie ilman lisäraidevarausta, valtakunnallinen merkittävästi parannettava päätie Santalahden eritasoliittymiseen, ulkoilureitti, satama, voimalinja, maakaasunpääreitti sekä aluetta sivuva Pispalan valtakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö. (liite 3.)

2.1.3 Yleiskaava

KANTAKAUPUNGIN YLEISKAAVA 1998
KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA 1995

Koska 27.5.1998 valtuuston hyväksymän kantakaupungin yleiskaava 1998:n vahvistusprosessissa jätettiin Santalahden osuus osayleiskaavatyön vuoksi pois, ei sitä osaa yleiskaavasta ole ympäristöministeriö vahvistanut. Yleiskaavassa tonttialue on merkitty palveluvaltaisen yritystoiminnan alueeksi PK-3.(liite4) Alue varataan pääasiassa liike- ja toimistotiloille sekä niihin liittyville varastotiloille. Alueelle saa sijoittaa myös ympäristöön soveltuvaa muuta työpaikkatoimintaa. Alueelle ei saa sijoittaa kaupan suuryksiköitä eikä suuria yli 400 m² päivittäistavaramyymälöitä. Merkintä ei esitä tälle alueelle asumistoimintoja. Ranta-alueelle, nykyisen pienvenesataman kohdalle, on merkitty vesiliikenteen alue. Muu, kokonaan täyttömaata oleva ranta-alue on maiseman- ja luonnonhoitoalueeksi varattu lähivirkistysalue, kuten ranta, vesistön suoja-alue, harju, rinne, maisemapelto tai –niitty. Alueelle sallitaan vähäinen luonnonympäristön huomioonottava, yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Korttelialue on merkitty erittäin korkean radonin alueeksi.

Tikkutehtaanrinne –nimisestä kadusta itään päin alue kuuluu 4.1.1995 valtuuston hyväksymän keskustan osayleiskaava 1995:n vaikutuspiiriin.(liite 5.) Siinä tikkutehtaan tonttialue on merkitty yksityisten palvelujen ja hallinnon alueeksi. Alue varataan pääasiassa liike- ja toimistotiloille ja niihin liittyville varastotiloille, yksityisten hallintotoimien tiloille sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille työpaikkatoimintoille. Liikennealueella on huomioitu Onkiniemen tunnelin aluevaraus. Ranta-alue on lähivirkistysaluetta, joka sijoittuu arvokkaalle maisema- ja/tai luonnonalueelle. Vesialue on merkitty vesiliikenteen alueeksi.

Yleiskaavan kartassa 2, Viherverkko ja suojele on osa ranta-alueesta ja kaava-alueen läntinen metsärinne merkitty viheralueena säilytettäväksi alueeksi, kaupunkipuistoksi varatuksi lähivirkistysalueeksi. Kevyenliikenteen pääreitti on merkitty kulkemaan korttelialueen keskellä. Tukkitiet on merkitty merkittäviksi kohteiksi, joita koskevissa toimenpiteissä tulee ottaa huomioon niiden arvo.

KESKUSTAN LIIKENNEOSAYLEISKAVAEHDOTUS 18.10.2004

Keskustan liikenneosayleiskaavaehdotus 18.10.2004 oli nähtävillä 28.10. - 29.11.2004 välisenä aikana. Tavoite oli saada keskustan liikenneosayleiskaava valtuustoon syksyn 2005 aikana. Kaupunginvaltuusto jätti liikenneosayleiskaavan 12.10.2005 pöydälle. Liikenneosayleiskaava ulottuu Santalahden alueen itäpäähän Tikkutehtaanrinne -nimiseen katuun asti. Liikenneosayleiskaava vaikuttaa tietyiltä osin Santalahden alueeseen. Santalahden eritasoliittymä tikkutehtaan paikkeilla on esitetty symbolina, ympyränä. Paasikiventien eli rantaväylän tunneliratkaisu on esitetty linjaukseltaan ohjeellisena niin sanottuna pitkänä tunnelina Armonkalliolta Onkiniemeen. Liikenneosayleiskaavan ratkaisut perustuvat pitkälti Rantaväylän kehittämissuunnitelman kaupunkiväylämalliin. Paasikiventietä levennettäisiin 2+2 -kaistaisesta 3+3 -kaistaiseksi. Todennäköisesti joukkoliikenteen vuorot lisääntyvät ratkaisun myötä siten, että osa Pispalanvaltatie bussivuoroista siirtyy kulkevaan Santalahden editse. Raideliikenteen hyväksikäyttö on esitetty Santalahden kohdalla pikaraitiotien lisäratana Porin radan pohjoispuolella.

2.1.4 Asemakaava

Santalahden kortteli 1225 on 14.8.1992 vahvistetussa asemakaavassa nro 7122 merkitty liike-, toimisto-, teollisuus-, varasto- ja yleistenrakennusten korttelialueeksi (KTT-11). Korttelin 1008 tontit 16,17, 18, 19, 20 ja 21 on 7.1.1993 vahvistetussa asemakaavassa nro 7142 merkitty liike-, toimisto- sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi, josta 25% saadaan käyttää liike- ja toimistotiloiksi (KTTY-4). Tonttitehokkuusluku molemmissa kortteleissa on e=1,0. Kyseisestä alueesta itään päin Tikkutehtaanrinne –nimiseen katuun asti tontit 1008-9,10 ja 12 ovat 10.10.1979 vahvistettujen asemakaavojen nro 5551 ja 5552 mukaan tehdaskortteleita (TK), joihin saa rakentaa teollisuusrakennuksia. Rakennusoikeustulkinta asemakaavarekisterissä vaihtelee e=0,5-3,5. Kaavoilla 5551 ja 5552 on täysin samat laatimis- ja hyväksymispäivät. Kaavaan nro 5552 on kuitenkin tehty rakennusoikeutta määrittävä merkintä, että vain ½

tontin pinta-alasta saa käyttää rakentamiseen. Koska teollisuus- ja varastorakentaminen on yleensä yksi tai kaksikerroksista voi tonttitehokkuuslukumäärä tonteilla 1008-9 ja 10 olla $e=0,65 -2,4$ eikä 3,5. Vanha kattohuopatehdas tontilla 1008-2 on 10.10.1979 vahvistetun asemakaavan nro 5550 mukaan teollisuusrakennusten ja -laitosten korttelialuetta. Rakennuksen ylin korkeustaso saa olla enintään +123,5,(TT). Tonttitehokkuuslukumäärä asemakaavarekisterissä on $e=1,57$, mutta kaavan mukaan on mahdollista rakentaa vain kolmikerroksinen rakennus, jonka kerroksen ala on n.1020 m². Tämän mukaan tonttitehokkuusluku $e=1,2$ eikä siis 1,57. Geopalvelun tontti 1009-1 on 21.6.1984 vahvistetun asemakaavan nro 6126 mukaan liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K-7), $e=1,0$. VIII kaupunginosaan kuuluva Tikkutehtaan tontti 808-2 on 18.3.1976 vahvistetun asemakaavan nro 4858 mukaan yhdistettyjen teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta, jolle saa rakentaa myös vähäisiä konttorihuoneita (TTv), $e=0,5$. Paasikiventien liikennealueella on voimassa 12.7.1995 vahvistettu asemakaava nro 7303, jolla katualue muutettiin yleiseksi tieksi. Rautatien liikennealueella on voimassa useita asemakaavoja nro 4414, 6461 ja 7142, joissa on myös merkitty kevyenliikenteen eritasoratkaisut Ahjolan kohdalle, Breitensteininpolun kohdalle ja Tikkutehtaan rinteiden kohdalle sekä Pölkkylänniemen kohdalle. Ranta-alueella ovat voimassa 18.3.1976 vahvistettu asemakaava nro 4858 ja 3.12.1979 vahvistettu asemakaava nro 5476. Ranta-alueelle on merkitty istutettavaa puistoaluetta, uimalaitos tai -ranta, pysäköintialue, venevalkama ja vesialuetta sekä yleiselle jalankululle varattuja väyliä. (liitteet 6. ja 7.) Kaava-alueen tonttimäärä on yhteensä 90 214 m².

2.1.5 Liikenneverkko

Alueen pääväylät ovat valtakunnalliset Paasikiventie ja rautatie. Näiden väliin jää koko alueen korttelialue. Paasikiventien ja korttelialueen väliin jää tonttikatutyypinen Rantatie, jonka itäpäästä radanvarteen nousee Tikkutehtaanrinne -niminen katu. Tikkutehtaan kohdalta erkanee Paasikiventiestä valoliittymässä Simppoonkatu Onkiniemeen päin. Korttelialueen keskellä, uuden kerrostalokorttelin kohdalla on Paasikiventien ja Rantatien välisen valo-ohjattu liittymä. Sen kautta asuntokorttelista on hyvä yhteys Näsijärven rantaan. Seudullinen kevytväylä kulkee Rantatien jalkakäytävää pitkin. Tikkutehtaan kohdalla siitä erkanee alikulkutunnelin kautta yhteys Onkiniemeen. (liite 11.)

2.1.6 Poikkeusluvut

Uusi asuinkerrostalojen kortteli (tontit 1008-16, 18 ja 20) alueen keskellä on toteutettu ympäristölautakunnan YLA 26.9.1995 myöntämän poikkeusluvun perusteella (rakennusluvut nro 96-1136, 1137 ja 1138, päätös 12.11.1998). Korttelissa on edelleen voimassa liike-, toimisto- sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuus- ja varastorakennusten asemakaava nro 7142.

2.1.7. Maankäyttösopimukset

Maanomistajien ja kaupungin välillä ei ole suunnittelualueella maankäytön suunnitteluun liittyviä sopimuksia.

2.1.8 Rakennuskiellot

Maankäyttö- ja rakennuslain 53§ mukaan kunta voi määrätä rakennuskiellon alueelle, jolla asemakaavan laatiminen tai muuttaminen on vireillä. Kielto päättyy, kun alueelle laadittu uusi asemakaava saa lainvoiman. Kielto on voimassa enintään kaksi vuotta. Kunta voi kaavoituksen keskeneräisyyden vuoksi pidentää kieltoaikaa kaksi vuotta kerrallaan. Kokouksessaan 24.2.2004 ympäristölautakunta päätti (Dnro YPA:1716 /611/2004) rakennuskieltojen jatkamisesta. VIII-kaupunginosaan korttelin 808 tontti 2, Santalahden kaupunginosaan korttelin 1008 tontit 2, 8, 9 ja 10 ovat rakennuskiellossa 1.3.2006 asti. (liite 9.)

2.1.9 Aluetta koskevat suunnitelmat

2.1.9.1 RAUTATIEEN SÄHKÖISTYKSEN VUOKSI KORVATTAVAT YHTEYDET

Tampereen kaupunki ja VR/Tampereen ratapiiri laativat vuonna 1980 selvityksen "Silta-työryhmän loppuraportti Tampereen kaupunki Valtion raitatiet 27.08.1980" rautatien sähköistyksestä johtuvien tasoristeysten poistamiseksi ja korvaamiseksi silta- ja alikulkurat-

kaisuilla. Päiväyksellä 27.8.1980 hyväksytyssä piirustuksessa nro 16.590 on esitetty Tampere-Pori rataosuuden Tampereen kaupungin alueen tasoristeukset ja sillat. Sen mukaan Santalahden kaava-alueella oli tuolloin viisi luvatonta tasoristeystä, yksi poistettava tasoristeys sekä Pispalan ja Ahjolan alikäytävät. Suunnitelmassa esitetään poistuvia yhteyksiä korvaamaan pahvitehtaan kohdalle rautatien ylittävää Näsijärven jalankulkusiltaa sekä kattohuopatehtaan kohdalle Tikkutehtaan jalankulkusiltaa. Kaava-alueen matkalla ei rautatiealueelle ole toteutettu yhtään suunnitelmassa esitettyä kulkuyhteyttä. (liite 9.)

2.1.9.2 KOLMAS RAIDEPARI

Tampereen ratakampus on 9.10.1990 hyväksytyssä piirustuksessa ”Tampere-Lielahden kolmannen raiteen varaus km188+000m- km192+480m Alustava suunnitelma kolmannen raiteen sijoituksesta ja muutoksista nykyiseen kaksoisraiteeseen” on esitetty kolmannen raiteen sijoitus nykyisen kahden raiteen pohjoispuolelle, Santalahden puolelle 4-8 metrin päähän nykyisestä pohjoisimmasta raiteesta.(liite 9.)

2.1.9.3 SATAMA-ALUEEN KEHITTÄMINEN

Santalalahden kohdalla olevaa satama-alueita on laajennettu itään päin suuntautuvalla uudella aallonmurtajalla Teknisen toimen 16.6.1998 laatiman piirustuksen 5/12080 mukaisesti. Santalahden venesatamaa on tarkoitus kehittää järvimatkailun ja virkistykseen laajentuviin tarpeisiin erityisesti vastaamaan Mustalahden tilanahtauden asettamiin vaatimuksiin. Kaavoitusyksikössä on laadittu alustava suunnitelma Santalahden satama-alueen kehittämisestä.

2.1.9.4 RATAVERKON HYÖDYNTÄMINEN TAMPEREEN KAUPUNKISEUDUN JOUKKOLIIKENTEESSÄ

Liikenne- ja viestintäministeriö, Ratahallintokeskus, VR Osakeyhtiö, Pirkanmaan Liitto ja Tampereen kaupunki julkaisivat 13.1.2003 alustavan selvityksen Rataverkon hyödyntäminen Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteessä. Selvitystyötä on jatkettu eteenpäin. 28.5.2004 julkaistiin raideprojektin loppuraportti Raideprojektin raportti 2004. Raide-liikenneprojektin tarkoitus on luoda liikenteen kokonaisjärjestelmä Tampereen seudulle. Santalahden kohdalle on joukkoliikennejärjestelmä 2015 -kartassa esitetty ratkaisuna nykyistä rataverkkoa hyödyntävä osuus. Raideliikenneseisake on esitetty Pispalan seisakkeena Ahjolan kohdalle. Raportissa todetaan, että Haarlan mutkan kohdalla pikaraitiotien raiteet pääradan alitettuaan sijoittuvat nykyisten raiteiden pohjoispuolelle oheisen poikkileikkauksen mukaisesti. (poikkileikkauksessa on esitetty uudet kaksi kiskoparia nykyisten kahden raiteen viereen siten, että kiskoparien keskikohtaan etäisyys on 4,1 metriä) Uusia raiteita voidaan hyödyntää myös yhteiskäytössä. Reunimmaisen uuden raiteen rakentaminen vain pikaraitiotielle on perusteltua lähinnä pienemmän tilantarpeen ja pienempien rakentamiskustannusten johdosta. Pispalan kohdan seisake rakennetaan haulitornin kohdalle. Pispalan seisakkeen jälkeen pikaraitiotien Kalkun suunta erkaneeritasonsa pääradan poikki. Lentävänniemen ja Ylöjärven suunta jatkaa pääradan pohjoispuolella Lielahden ratapihalle.

2.1.9.5 RANTAVÄYLÄN KEHITTÄMINEN

Tiehallinto/Hämeen tiepiiri, Tampereen ja Ylöjärven kaupungit sekä Pirkanmaan liitto ovat teettäneet Tampereen Rantaväylä (vt12 ja kt65), Ylöjärvi, Tampere Kehittämisselvityksen, huhtikuu 2004. Vaihtoehtoisina väylämalleina oli ns. Korkealuokkainen pääväylä (moottoritietyyppinen, valtakunnallinen) ja Kaupunkiväylä (kaupunkirakenteen tehostummin huomioonottava). Suunnitteluryhmä valitsi Kaupunkiväylän kehittämisehdotukseksi ja jatkosuunnittelun pohjaksi. Ratkaisu tarkoittaa Santalahdessa lisäkaistoja Paasikiventielle, rinnakkaisyhteydet Rantatielle ja satamaan, kevyenliikenteen alikulut rantaluokalle, eritasoliittymän rakentaminen Onkiniemeen, nopeusrajoitus 60 km/t ja liittyminen Onkiniemen tunneliin.(liite 9.)

Selvityksessä todetaan, että rantaväylän tunnelin (Tampellan-Onkiniemen pitkän tunnelin) toteutuksen yhtenä edellytyksenä on, että läntinen kehätie (ohitustie) on valmis ennen parannetun Rantaväylän liikenteelle avaamista. Läntinen kehätie ja Rantaväylä toimivat parina, jossa kehätielle ohjataan valtakunnallinen pitkänmatkainen liikenne. Rantaväylä toimii kaupungin sisääntulotienä.

2.1.9.6 LÄNTINEN KEHÄTIE

Santalahden kehittämisen yhtenä tärkeimmistä edellytyksistä on pidetty kaupungin päätöksentekoelemissä läntisen ohitustien, kehätien toteuttamista. Rantaväylän selvityksessä todetaan, että keväällä 2004 julkaistussa ministeriötyöryhmän mietinnössä Läntisen kehätien toinen vaihe (Kalkusta Ylöjärvelle) ajoittuu vuoden 2008 jälkeen, jolloin tiejakso olisi valmis vuoden 2010 jälkeen. Rakenteilla oleva ensimmäinen vaihe Etelästä Kalkun liittymään asti valmistuu vuoden 2006 aikana.

2.1.9.7 RANTAVÄYLÄN TUNNELI

Rantaväylän pitkä tunneli tarkoittaa tunnelin rakentamista Naistenlahdesta Santalahden itäpäähän. Paasikiventien liikenteellisenä pullonkaulana on pitkään ollut Sepänkadun liittymä ja Haaran tehtaan kapea kohta, jossa väylän kapasiteettia ei ole voitu lisätä. 1980-luvulta asti on ns. Onkiniemen tunneli ollut suunnitteilla. Tampella-kilpailun yhteydessä esiin tullut Ranta-Tampellan kaupunkirakenteellinen yhdistäminen kaupungin keskustaan on edellyttänyt kansi- tai tunneliratkaisua. Näiden yhdistäminen ns. pitkäksi tunneliksi on esitetty sekä keskustan liikenneosayleiskaavassa että rantaväylän kehittämisselvityksessä.

2.1.10. Aluetta koskevat selvitykset

Maisemaselvitys 22.3.2000, Jaakko Pöyry infra / Maa ja vesi
Selvitys maaperän pilaantumisesta 22.5.2000, Scc Viatek Tampere
Meluselvitys nykyinen maankäyttö 15.3.2000, Scc Viatek Tampere
Meluselvitys alueen länsiosa 19.2.2001, Scc Viatek Tampere
Meluselvitys alueen itäosa 19.3.2001, Scc Viatek Tampere
Santalahden palveluselvitys kevät 2001, Jouko Seppänen ja aluekehitys
Tärinäselvitys, Santalahden alueen tärinämittauksia 6.2.2001 Insinööri-toimisto Geotesti oy
Santalahden alue, inventointi 2000, Kaavoitusyksikkö Arja-Liisa Järvineva
Santalahahti, Rakennusinventointi, 10.12.2000 Rakennuskulttuurityö Kivikenkä, Pauliina Tiusanen
Kaupunkirakenneselvitys 22.3.2000, Jaakko Pöyry infra / Maa ja vesi
Virkistysaluetarkastelu, Puistoalueiden mitoitus ja riittävyys 4.9.2000, Jaakko Pöyry infra/Maa ja vesi
Alustavien vaihtoehtojen merkittävimpien ympäristövaikutusten arviointi 5.11.2000, Maa ja vesi / Jaakko Pöyry infra
Asukas- ja toimipaikkakysely 18.1.2000, Jouko Seppänen ja Maa ja vesi /Jaakko Pöyry infra
Asukaskysely, uudisasukkaat 8.2.2001 aluekehitys
Santalahden OYK, Ympäristömeluselvitys 22.4.2005, Ramboll Finland oy
Santalahden osayleiskaavaehdotuksen liikenteelliset vaikutukset, marraskuu 2005, Ramboll Finland Oy

LAAJEMPIALAISET SELVITYKSET

Liikenne- ja viestintäministeriö, Ratahallintokeskus, VR Osakeyhtiö, Pirkanmaan Liitto ja Tampereen kaupunki, 13.1.2003 Rataverkon hyödyntäminen Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteessä.

"Siltatyöryhmän loppuraportti Tampereen kaupunki Valtion raitatiet 27.08.1980" .

Tiehallinto/Hämeen tiepiiri, Tampereen ja Ylöjärven kaupungit sekä Pirkanmaan liitto, Tampereen Rantaväylä (vt12 ja kt65), Ylöjärvi, Tampere Kehittämisselvitys, huhtikuu 2004.

Tampereen rataympäristöselvitys Vaihe 2 Toimenpideohjelma 31.3.2004.

Ilmatieteenlaitos Tampereen seudun typenoksidipäästöjen leviämislaskelmat vuosille 2000 ja 2020, Helsinki 7.11.2002.

2.2 Maanomistus

Asemakaavoitetun tonttimaan omistus ja hallinta jakaantuu uusien kerrostalotonttien lisäksi pääasiassa 7 yksityisen maanomistajan kesken. Tikkutehtaan tontin omistaa Tam-

pereen kaupunki. Rautatiealueen omistaa ratahallintokeskuksen kautta Suomen valtio. Rantatien, Breitensteininpolun ja Tikkutehtaanrinteen katualueen, alueen molemmissa päissä olevat viheralueet sekä ranta-alueen omistaa Tampereen kaupunki. Paasikiventien liikennealuetta hallitsee tieoikeudella Tiehallinnon kautta Suomen valtio. Osa vesialueesta on edelleen yksityisomistuksessa. (liite 8.)

VIII kaupunginosan tontin 808-2 omistaa kaupunki. Pekka Mäkisen perikunta omistaa rakennukset ja sillä on vuoteen 2025 asti n. 20 vuoden vuokraoikeus tonttiin. Santalahden kaupunginosan tontin 1009-1 omistaa kiint.oy Tikkutehtaankatu 3. Tontin 1008-2 omistaa kiint.oy Santalahdenrinne, tontin 1008-9, 10 ja 12 omistaa Kiinteistö oy Santalahden tontti ja Santalahden tontti oy. Tontin 1008-19 omistaa kiint.oy Rantatie 11 ja tontin 1225-6 kiint.oy Tampereen Pisparanta molemmissa pääomistajana Matti Lahtinen. Tontin 1008-17 omistaa As oy Tampereen villa Enqvist. Tontin 1008-16 omistaa SATO-asumisoikeus. Tontin 1008-18 omistaa Vatrotalot. Tontin 1008-20 omistaa as oy Kuuselankartano. Tontin 1008-21 omistaa Näsin pahviteollisuus oy:n konkurssipesä, jonka osalta tontin kehittämistä hoitaa Nordea pankki Suomi Oyj perintäosasto ja pesänhoitajana asianajotoimisto Jari Hytti ky. Tontit 1225-4 kiint.oy Pisparintorni, 1225-5 kiint.oy Tampereen Pisparinne, 1225-7, 8 ja 9 kiint.oy Näsjärvenranta omistaa pääomistajana Matti Lahtisen yhtiöt.

2.3 Väestö

Kaavatyötä aloitettaessa 2000 vuoden alussa alueella asui 65 henkilöä. Uuteen asuin-kortteliin on sittemmin muuttanut uusia asukkaita siten, että vuoden 2001 keväällä heitä on 282 asukasta.

Alueella oli siis tuolloin liki 350 asukasta. 26.4.2005 kaava-alueella oli 316 asukasta.

2.4 Rakennettu ympäristö

2.4.1 Kokonaisrakenne ja maankäyttö

Keskeisintä kaupunkirakenteen osalta on alueen täydellinen erottautuminen muusta kaupunkirakenteesta ja samalla sen vaikutus Pisपालan alueen erottajana Näsjärven rantayhteydestä. Aluetta lävistävien valtakunnanväylien suunnassa, itä-länsi-suunnassa, alueen rakenne muuhun kaupunkiinkin nähden on hyvinkin ehjä ja alueita yhdistävä.

Nykyinen käyttötarkoitus toimii alueella hyvän liikenneväylän varressa luontevasti. Alueen kehittämisessä oleellisinta on tonttialueen liittäminen toimivilla yhteyksillä rautatien eteläpuolelle Pisपालaan ja sen palveluihin sekä Näsjärven ranta-alueelle ja samalla huolehtia myös alueen sisäisen koko aluetta yhdistävän kevyenliikenteen yhteyden järjestämisestä. Rakennuskannan muodostavat: vanhaan asumiseen liittyvinä rakennuksina alueen keskivaiheilla olevat puiset huvilat ja pahvitehtaan viereiset pienet, puiset asuinrakennukset sekä aivan alueen länsipäässä olevat puiset entisen Rantakylän asuinrakennukset; uuteen asumiseen liittyvä uusi 4-6 kerroksisten kerrostalojen kortteli alueen keskivaiheilla; vanhaan teollisuuteen liittyvinä idästä päin lukien vanha, punatiilinen, kaksikerroksinen tikkutehdas ja sen toimintaan liittyvät varastorakennukset, punatiilinen, vanha, 2-4-kerroksinen kattohuopatehdas ja sen toimintaan liittyvät apurakennukset, vanha, punatiilinen, kolmikerroksinen paperitehdas ja sen ympärille rakentunut, nelikerroksinen, betonitiilinen teollisuus- ja asuinrakennus ja toimintaan liittyneet puiset varastorakennukset, entinen, kolmikerroksinen, rapattu luujauhotehdas nykyisin teollisuusniklaamo, betonirakenteiset kaarihallit ja peltiset kaarihallit, pahvitehtaan iso punatiilinen, 5-6 kerroksinen, sekalaisessa pienteollisuus käytössä oleva kiinteistö; uudempaa 70-80 lukua edustavat alueen keskivaiheilla oleva pesubetoninen, kaksikerroksinen entisen Vilasen tukun teollisuus-, toimisto- ja varastorakennus ja alueen länsipäässä oleva pesubetoninen, kolmikerroksinen entinen Ruuskasen tehdas, nykyinen Metsä-instituutti Silva.

2.4.2 Palvelut

Santalahdessa ei juurikaan ole asuntoalueen tarvitsemia päivittäisiä palveluja. Tällä hetkellä Santalahden alueen palvelut keskittyvät hankalan yhteyden päähän Pispalaan sekä automatkan päähän kaupungin keskusta-alueelle ja osittain myös Lielahteen. Kaikki keskustapalvelut ovat kuitenkin kohtalaisesti saavutettavissa, mutta runsaan kilometrin Pispalan tarjoamia palveluita kauempana. Santalahden tonttialue on länsipäästään 3 km:n ja itäpäästään 2 km:n päässä kaupungin ydinkeskustasta. Santalahden tonttialueelta löytyy vain ravintolapalveluja, harvahko joukkoliikennevuoro ja matonpesu- ja uimapaikka. Pispalasta löytyy runsaasti päivittäispalveluja 300-700 metrin päässä, mutta kulku sinne Ahjolan alikulun kautta on nykyisellään mahdoton liikuntarajoitteisille ja lastenvaunuille. Tämä osoittaa konkreettisesti, miten selvästi erillään Santalahti sijaitsee lähialueen asuimistoimintoihin liittyvästä kaupunkirakenteesta. Läheltä Pispalasta löytyisivät kuusinkermainen joukkoliikenteen volyyymi, koulu, kaksi päiväkotia, terveysasema, kirjastoauton pysäkki, kokoontumis- ja harrastetiloja, posti, kahvila, kampaamo jne. Muuten vastaavia palveluita löytyy lähimpänä Amurissa, Lielahdessa ja Hyhkyssä, jotka ovat runsaan kilometrin Pispalan palveluja kauempana. (liite 13.)

2.4.3 Yhdyskuntatekninen huolto

2.4.3.1 110 KV:n voimalinja

Aivan tonttialueen rajan vieressä kulkee 110 kV:n voimalinja. Sen säilyminen avojohtona alueella rajoittaa tonttimaan käyttöä asumistoimintoihin. (liite 12.)

2.4.3.2 Kaukolämpö

Paasikiventien rannan puolella kulkee koko suunnittelualueen matkan kaukolämpölinja. (liite 12.)

2.4.3.3 Maakaasu

Paasikiventien rannan puolella kulkee myös maakaasulinja. Aikaisemmin linja oli pääsyöttölinja Ylöjärven kautta pohjoiseen. Nyt on rakennettu korvaava linja Tampereen länsipuolelle. Maakaasulinja kuitenkin asettaa rajoituksia sen läheisyyteen rakennettaessa erityisesti ali- ja ylikulkujen kohdalla. (liite 12.)

2.4.5 Rakennuskulttuuri ja kulttuuriympäristö

ALUEEN LYHYT HISTORIA

Pispalan harjun pohjoisrinteelle on jääkauden jälkeinen Yoldianmeren muinaisranta jättänyt yli 8000 vuotta sitten porrastuksen, joka on nykyisen Pispalan valtatie paikkeilla. Tämä luonnon muovaama kulkuyhteys on ollut osa Laatokan alueelta Pohjanlahdelle ulottunutta, helppokulkuista, ainakin 3000 vuotta vanhaa, harjulta harjulle jatkunutta kulkuyhteyttä. Väylä esiintyy kuninkaankartastossa ja Bergiuksen melko tarkassa isojakokartassa vuodelta 1783. Harjun pohjoispuolen luonne kulkuyhteyksien paikkana on säilynyt. Puutavaran kuljetus vesireittejä myöten on perusta Santalahden itäpäähän 1870-luvulta alkaen syntyneelle teollisuudelle. Aluksi teollisuus asettui Tampereen rajan tuntumaan, mutta toisen kunnan, Pohjois-Pirkkalan, alueella. Tampereen kaupungin ja lähiseudun kartassa vuodelta 1887 esiintyy Tampereen ja Pirkkalan rajan, rajaportin, tuntumassa höyrysaha, paperitehdas ja luujauhotehdas. Ennen rautatien tuloa 1893 ranta-alueelle kuljettiin nykyiseltä Pirkankadulta erkanevaa Tipotietä pitkin.

Koska harju oli maaperältään vaikeasti viljeltävää mäntymetsää, ei harjulla ollut viljelyksiin liittyntä asutusta. Ala-Pispalasta poiketen Ylä-Pispalaan ja Santalahteen alkoi asutusta tulla vasta 1800-luvun lopussa Kyttälän alueen hajottamisen 1892 jälkeen. Santalahden asutus oli itäosassa teollisuuden johtohenkilöiden huvilatyyppistä asutusta. Länsiosan asutus oli pienimuotoista ja tiivistä Rantakylän asutusta. Perinteisen Pispalan asuinrakennustyyppistön mukaisen rakentamisen päävaihe sijoittuu 1910 ja 1930-lukujen väliin.

Vesistöjen välisen kannaksen ylittämiseksi rakennettiin harjun yli 1860 ja 1870-luvulla tukin uittoa varten punainen ja harmaa tukkitie. Ne purettiin vuoden 1935 loppuun mennessä. Näsijärven vesireitti, Pispalan valtatie, rautatie ja Tipotie ovat leimanneet Santalahden kulkuyhteyksien, tavarankuljetuksen, logistiikan ja niistä hyötyvän tuotantotoiminnan alueeksi. Asutus on pitkälti liittynyt teollisuustoimintaan ja tuotantoon muun Pispalan

asuntoalueluonteesta poiketen. Ei voida sanoa, että Santalahti olisi asuntoaluetta eikä teollisuusaluetta, vaan molempia lomittain ja vielä niin, että asutus on sijoittunut ylärinteelle ja tuotantotoiminta alarinteelle lähelle rantaa.

Rantaa alettiin täyttää vuoden 1945 asemakaavan perusteella Rantatietä, silloista Ylöjärvenkatua, varten virallisesti huhtikuussa 1960. Vuoden 1966 asemakaavan mukainen Rantatien suuntainen uusi Kehätie aiheutti toisen täyttöösaalon. Vuoden 1979 kaavalla Kehätie muutettiin Paasikiventieksi ja ranta-alueelle osoitettiin laguunimaisia virkistysaluetäyttöjä. Rautatien ja Näsijärven rannan väli on näin keskimäärin kaksinkertaistunut.

RAKENNUSKULTTUURIN VAALIMISEN LÄHTÖKOHTIA

Keskustan osayleiskaavassa 1995 on tikkutehdas määritelty asemakaavalla tai rakennussuojelulain nojalla suojeltavaksi. Kantakaupungin yleiskaava 1998:ssa on mainittu myös tukkuteiden erityinen arvo.

Rakennuskulttuurikirjassa tikkutehdas on merkitty rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi.

Asemakaavoissa vanhat rakennukset on yleisesti merkitty siten, että ne olisi mahdollista säilyttää. Erityisesti näin on menetelty Enqvistin ja Breitensteinin huviloiden kohdalla. Niitä ei kuitenkaan ole merkitty suojeltaviksi.

Santalahden rakennusinventointi 10.12.2000 -selvityksessä on Tikkutehdas, Yrjölän talo, Breitensteinin huvila, Pahvitehdas, Paasikosken talo ja tukkilaisten talo merkitty kolmella tähdellä eli niillä on rakennushistoriallista, historiallista ja maisemallista arvoa. Kattohuopatehdas, vanha paperitehdas ja entinen luujauhotehdas on merkitty kahdella tähdellä. Niillä on historiallista ja maisemallista arvoa. Enqvistin huvila on merkitty kahdella tähdellä. Sillä on rakennushistoriallista ja historiallista merkitystä. Maisemallinen merkitys on kadonnut uuden asuinkerrostalojen vuoksi. Santalahden tontin rapatut kaarihallit on merkitty yhdellä tähdellä. Niillä on rakennushistoriallista merkitystä. Santalahden tontit peltiset kaarihallit ovat niin ikään merkitty yhdellä tähdellä. Niillä on historiallista arvoa. Pahvitehtaan viereiset puutalot ja Silvan viereinen puutalo on merkitty yhdellä tähdellä. Niillä on historiallista merkitystä.

Näiden lisäksi osa kattohuopatehtaasta, entisestä paperitehtaasta ja luujauhotehtaasta sekä Enqvistin ja Breitensteinin huvilat on merkitty rakennetuiksi 1800-luvun puolella, mitä voidaan pitää jo sinällään merkittävänä säilyttämisarvoa määriteltäessä.

Inventoinnissa jatkotutkimuksia vaativia kohteita ovat Tikkutehtaan takaiset isot pulterikivet, alueen kivipengerrykset, tehtaiden, Breitensteinin huvilan ja rantakylän pikkutalojen lisädokumentointi sekä mahdolliset Santalahden seisakkeen lähistön venäläisten tekemät vallihaudat.

Museoviraston tutkijan Helinä Koskisen muistiossa (kohta 3.2.7 Museoviraston tavoitteet 3.4.2001) on pidetty teollisuusperinteen ja tukkilaisperinteen sekä Santalahden asutusperinteen ja rinnekiveyksien säilymistä alueella tärkeänä.

Santalahden alue kuuluu haulitornin ja haulitehtaan vaikutuspiiriin ja Pispalan harjumai-semaan. (liite 14.)

2.5 Luonnonympäristö ja maisema

Santalahden alue on osa arvokasta Pyynikin Pispalan harjumuodostelmaa. Santalahti on myös osa Näsijärven rantamaisemaa. Yli puolet alueen pinta-alasta on täyttömaata ja suurin osa muusta alueesta muokattua teollisuusaluetta, joten varsinaisen luonnonmuokaisen ympäristön osuus on melko vähäinen. Tärkeimmän elementin muodostavat lähellä radan vartta ja alueen molemmissa päissä sijaitsevat alkuperäisen harjukasvuston mäntypuustoiset alueet, joiden maaperää ei juurikaan ole muokattu.

Lännessä päin Paasikiventietä kaupunkia lähestyttäessä Pölkylänniemen kohta muodostaa luontoelementti-portin, jonka jälkeen varsinainen kaupunkimainen rakentaminen alkaa. (liitteet 15. ja 16.)

2.6 Ympäristönsuojelu

2.6.1 Kasvillisuuden ja eliöstön suojeleminen

Selvitystyön yhteydessä ei ole ilmennyt kasvillisuuden ja eläimistön suhteen erityisiä suojelemitarpeita.

Tampereen kaupungin ympäristövalvonnan ympäristösihteeri Lasse Kososen, kaavoitusyksikön biologin Kari Korteen ja Tampereen kasvitieteellinen yhdistys ry:n puheenjohtaja Matti Kääntösen näkemysten mukaan Santalahdessa ei ole merkittäviä luonto- tai kasvillisuuskohteita.

Pääasiassa radan varteen ja alueen molempiin päihin sekä Pölkylänniemeen sijoittuvan suhteellisen vähäisen alkuperäisen harjupuuston säilymiselle on kuitenkin tarpeen luoda edellytykset.

2.6.2 Liikennemelu ja -täriä

Liikennemelu on alueella erittäin ongelmallinen. Koko Santalahden kaava-alue ranta-alueineen on häiritsevän liikennemelun alaisena. Rautatien aiheuttaman tärinän mittaus- ja selvityksestä ilmenee, ettei raideliikenne aiheuta havaittavaa tai häiritsevää tärinää alueella.

Ranta-alue on nykyisellään melulle alttiina. Sen virkistysarvo on parannettavissa maastoin.

Korkeissa taloissa asuntokohtaiset parvekkeet edellyttävät erityisratkaisuja, koska maaston melusuojeleuksen jälkeenkin melutaso lähinnä rautatietä ja Paasikiventien puoleisissa ulkoseinissä on korkeimmillaan 72dB. Tampereen rataympäristöselvitys Vaihe 2 Toimenpiteohjelmassa 31.3.2004 Santalahti on todettu kohteeksi, jossa esitetään toimenpiteitä: meluongelman varmentaminen, melusuojeleuksen yleissuunnitelma, melusuojeleuksen rakennussuunnitelma, tonttikohtaiset toimenpiteet ja kiinteistöjen ääneneristyksen parantaminen. Tärinän osalta selvityksessä ei ole esitetty merkittävää tärinävaikutusta eikä tärinää vähentäviä toimenpiteitä.

2.6.2.1 MELUTARKASTELU

Melulaskennat on tehty 3d-maastomallin huomioivalla SoundPlan-laskentaohjelmalla, versio 6,2. Maastomalli on laadittu kaupungin numeerisen pohjakartan ja osayleiskaavan suunnitteluaineiston avulla. Tieliikenteen liikennemäärä- ja nopeustiedot perustuvat seudulliseen liikenne-ennusteeseen vuodelle 2020.. Nykyisten liikennejärjestelyjen lisäksi on tarkasteltu tilannetta, jossa ns. Tampellan pitkä tunneli ja Santalahden eritasoliittymä on toteutettu. Liikenteen nopeutena Paasikiventiellä on käytetty 60 km/t Rantatiellä ja Pispalan valtatiellä 50 km/t. Ennusteen mukaiset ajoneuvomäärät on Paasikiventiellä 50 130, Rantatiellä 6000 ja Pispalan valtatiellä 16 500 ajoneuvoa vuorokaudessa. Melutarkastelussa on käytetty asuinkorttelissa oleskelupihojen osalta A-painotetun ekvivalenttitason päiväohjearvona (klo 7-22) 55 dB ja yöohjearvona (klo 22-07) 50 dB. Uusilla alueilla yömelutaso saa olla enintään 45 dB, jota käytetään tässä korttelipihojen melutasotavoitteena. Sisällä melutaso päivällä ei saa ylittää 35 dB ja yöllä 30 dB. Sekä rautatien, että Paasikiventien lähellä melutaso on paikoin 72dB, joka edellyttää parvekkeilta erityisratkaisuja.

Koko kaava-alueella ohjearvojen mukaiset melutasot ylittyvät. Ohjearvojen puitteissa ollaan vain alueen uudessa, jo toteutetussa asuinkerrostalojen korttelissa. Myös ranta-alue on liikennemelun vaikutuksen alainen. (liite 18.)

Jotta riittävä melusuojeleus saavutetaan, on koko uudelle korttelialueelle muodostettava pääasiassa korttelirakenteella, rakennusmassoilla riittävästi melulta suojattu, kaikille asukasryhmille sovelias liikkumis- ja elinympäristö.

Paasikiventien nopeuden alentamisella 70:stä 60 km/h on melua vähentävä vaikutus. Uusin liikenne-ennuste ennustaa Paasikiventielle pienempiä liikennemääriä kuin aikaisempi, mikä myös vaikuttaa osaltaan liikennemelua vähentävästi.. Ratahallintokeskus ja tielaitos suhtautuvat kielteisesti liikenneväylien kuituttamiseen meluestein sekä melusuojeleuksen rakentamiseen liikennealueille. Rautatiealueelle on kuitenkin maanomistaji-

en taholta suunniteltu 1,5 m korkea siirrettävä meluaita. Meluidan toteuttaminen edellyttää sopimuksia maanomistajien, kaupungin ja ratahallintokeskuksen välillä, siksi melusuojaus on pyrittävä hoitamaan tonteilla.

2.6.2.2 TÄRINÄTARKASTELU

Insinööritoimisto Geotesti Oy:n 6.2.2001 laatiman tärinämittausraportin mukaan alueella raideliikenteen tärinän heilahdus on ollut suurimmillaan mittauspisteessä nro 1 (pahvitehdas) 0,75 mm/s, mittauspisteessä nro 2 (uusi asuinkortteli) 0,20 mm/s ja mittauspisteessä nro 3 (kattohuopatehdas) 0,25 mm/s. Liikennetärinöille ihmisen havaintokynnys taajuudesta riippuen on 0,1 – 0,3 mm/s. Epämiellyttävänä todettu tärinän heilahdusnopeus on 1 – 3 mm/s. Rakenteisiin vaurioita mahdollisesti aiheuttava heilahdusnopeus on yli 3 mm/s. VTT:n uusimman selvityksen Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokitukselta, VTT tiedotteita 2278, Espoo 2004 esittämien suositusten mukaan heilahdusnopeus tulisi uusilla alueilla olla alle 0,3 mm/s ja vanhoilla alueilla 0,6 mm/s.

2.6.3 Maaperän puhdistaminen

Selvityksen perusteella pahimmat ongelmat keskittyvät neljään kohtaan: Tikkutehtaan luoteiskulmaan, jossa on kevyttä polttoöljyä raja-arvot ylittävä määrä. Kattohuopatehtaan itäpäähän, jossa raja-arvot ylittyvät PAH -yhdisteiden osalta. Teollisuusniklaamon pohjoispuolelle on raja-arvot ylittäviä lukuisten eri aineiden pitoisuuksia. Pahvitehtaan voimalaitosrakennuksen edessä on raja-arvot ylittävä ilmeisesti maalikaatopaikka. Kahdella jälkimmäisellä ja ehkä kriittisimmällä alueella tullaan todennäköisesti rakentamaan maanalaista pysäköintiä, joten ongelma todennäköisesti poistuu tätäkin myötä. SCC-VIATEK-Tampere tekemän selvityksen Santalahden suunnittelualueen maaperän pilaantumisen 22.5.2000 mukaan lisäselvitettäviä kohteita ovat teollisuusniklaamon, automaalaamon, pienteollisuushallien, karbidivaraston, kattohuopatehtaan, puretun ja vielä jäljellä olevan muuntajan, pahvitehtaan, tikkutehtaan, ruutivaraston, polttoainejakeluasemien sekä haulitehtaan radan pohjoispuolella olevan ympäristöt.(liite 17.)

2.6.4 Radonalue

Alueen sijainti erittäin korkean radonin alueella huomioidaan kaupungin rakennusvalvonnan mukaan koko Tampereen alueella normaalirakentamistavoin alapohjien tuulettamisella. (liite 17.)

2.6.4 Ilmanlaatu

Ilmanlaatatarkastelu perustuu Ilmatieteenlaitoksen tekemään selvitykseen Tampereen seudun typenoksidipäästöjen leviämislaskelmat vuosille 2000 ja 2020, Helsinki 7.11.2002. Sen mukaan vuonna 2000 typpidioksidinvuorokausiohjearvo (70 µg/m³) verrannollinen pitoisuus ylittyy Santalahden tienoilla paikkapaikoin. Vuoden 2020 ennusteessa verrannollinen pitoisuuden ohjearvo ei enää ylity, vaan vain vähäisissä kohdissa esiintyy pitoisuuksia 60-70 µg/m³ ja pääosa alueesta asettuu 50-60 µg/m³ alueelle. Ympäristövalvonnan terveysinsinööri Ari Elsilän näkemyksen mukaan Santalahden alue on melko hyvin tuulettuva. (liitteet 19. ja 20.)

2.6.5 Pohjavesialue

Santalahti rajoittuu länsipäästään Pölkylänniemen kohdalta länteen päin alkavaan vedenhankinnan kannalta tärkeään pohjavesialueeseen.(liite 17.)

2.6.6 Turvallisuus

RATAYMPÄRISTÖSSÄ LIIKKUMISEN TURVALLISUUS

Sähköistetty rataympäristö ei ole jalankulkuympäristö.

Tampereen rataympäristöselvitys Vaihe 2 Toimenpideohjelma 31.3.2004 –asiakirjassa todetaan, että Pispalan haulitornin ympäristössä on luvattomia kevyenliikenteen ylityksiä ja rata on mutkaista. Luvattomien ylitysten estämiseksi tulisi yleisimmät ylityspaikat aidaa.

VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUS

Maanteitse tapahtuva vaarallisten aineiden kuljetus Tampereen ohi on ohjattu itäiselle ja läntiselle kehätielle. Paasikiventietä tehdään vain sellaisia kuljetuksia, joiden määränpää on kaupunkialueella.

Tampereen rataympäristöselvitys Vaihe 1 Lähdeaineisto ja nykytilan kartoitus 5.2.2003 – asiakirjassa kohdassa 8 käsitellään vaarallisten aineiden kuljetusta Tampereen alueen rautateillä. Toimenpideohjelmassa 31.3.2004 esitetään rautatiealueen aitaamista, kulkuyhteyden parantamista Ahjolan tunneliin, suojausta tarvitsevien alueiden tarkka määrittely ei ole esitetty vaarallisten aineiden kuljetukseen liittyviä toimenpiteitä Santalahden alueelle.

Rautatiet ovat turvallisin tapa hoitaa vaarallisten aineiden maakuljetuksia. Kemikaalikuljetukset tapahtuvat säiliövaunuissa, jotka ovat korkeintaan 77 m³ suuruisia yksiköitä. Kuljettavat kemikaalit saattavat joutua ympäristöön säiliövaunun venttiilin vuotaessa, säiliövaunun suistuessa kiskoilta tai kun säiliövaunu vuotaa ylitäytön vuoksi. Vaarallisten aineiden transiitokuljetusten turvallisuutta on nykyisin parannettu vaunujen täyttöasteen mittauksella, rakentamalla rataverkon eri osiin valvontapisteitä junan laakereiden lämpötilan, vaunujen säteilyn ja kaasupitoisuuden seuraamiseksi; tehostamalla vaunujen merkin-tää ja tarkastuksia sekä kuljetusasiakirjojen tarkastusta. Lisäksi vaarallisten aineiden kuljetukset lähtöpisteestä määräasemalle pyritään hoitamaan jatkuvana kuljetuksena ilman välisäilytyksiä.

Rataosuus	Pori	Seinäjoki
Räjähteet	-	180
Puristetut nesteytetyt ja paineenalaisina liuotetut kaasut	40 000	60 000
Palavat nesteet	26 000	23 000
Helposti syttyvät kiinteät aineet	660	990
Helposti itsestään syttyvät aineet		120
Veden kanssa kehittävät palavia kaasuja	-	-
Syttyvästi vaikuttavat aineet	4 000	1 000
Orgaaniset peroksidit	30	80
Myrkylliset aineet	23 000	7 000
Syövyttävät aineet	266 000	15 000
Muut vaaralliset aineet ja esineet	4 000	12 000

Helsingin ja Oriveden rataosuuksiin verrattuna helposti syttyvien aineiden, myrkyllisten aineiden ja orgaanisten peroksidien osuus on selvästi suurempi. Veden kanssa palavia kaasuja synnyttäviä 560% vähemmän. Palavia nesteitä ja syövyttäviä aineita puolet vähemmän, muita likimain saman verran.

Rataosuuksilla missään päin Suomea ei kuljeteta tartuntavaarallisia tai radioaktiivisia aineita.

Tampereen pelastuslaitoksen Pirkanmaan pelastustoimen palvelutaso 2005-2009, Tampere 2005 –julkaisussa todetaan, että liikenneministeriö on vaarallisten aineiden kuljettamisesta tiellä annetun asetuksen (146/92) 28§:n nojalla päättänyt, että Tampereen kaupungissa vaarallisten aineiden läpikuljetus on kielletty kieltomerkillä nro 318 ja lisäksi tiellä nro 849 merkittyjen pääteiden suunnissa seuraavasti: VT 9:ltä ja VT 12:lta ajo Alasjärven risteyksestä Teiskontielle; VT 3:lta ja VT 9:ltä ajo Lakalaivan risteyksestä Lempääläntielle; VT 12:lta ajo Pitkäniemen risteyksestä Raholan suuntaan; KT 65:ltä Vaasan suunnasta ajo Soppeenmäen risteyksestä Paasikiventien suuntaan. Tämän perusteella Paasikiventietä pitkin ei kuljeteta Tampereen läpikulkevia vaarallisia aineita. Rautatietä pitkin Santalahden kohdalla kuljetetaan julkaisun mukaan vaarallisia kemikaaleja 14 570 tonnia viikossa ja vaunumäärinä ilmoitettuna 331 vaunua viikossa. Lisäksi julkaisussa on mainittu maakaasun siirrosta aiheutuva turvallisuusriski. Santalahden kohdalla kulkee Paasikiventien rannan puolella maakaasulinja. Maakaasu on palava kaasua, joka suurina pitoisuuksina aiheuttaa myös tukehtumisvaaran. Ulkona tapahtuvan vuodon vaara-alue on paikallinen, koska maakaasu on ilmaa kevyempää ja nousee ylös.

3 TAVOITTEET

3. TAVOITTEET

3.1 Maankäytön suunnittelun tavoitteet

3.1.1 Aloituspäätös

Santalahden osayleiskaavatyön aloituspäätös tehtiin kaupunginhallituksessa 13.12.1999. Aloitustekstissä todetaan, että asuntoalueen sijoittaminen ympäristövaikutuksiltaan erittäin vaativaan paikkaan edellyttää asumisen erityisvaatimusten ratkaisemista. Samalla selvitetään kaavoitustyön edellytykset sekä tulevaa maankäyttöä koskevaan tavoiteasetteluun ja suunnitelmiin vaikuttavat rajoitukset. Ranta-alueella on sijaintinsa puolesta merkitystä uusien asuinkortteleiden lähivirkistysalueena. Yhteyksien järjestäminen ja pienvenesataman laajentaminen edellyttävät ranta-alueen tarkastelua suunnitelman osana. Osayleiskaava laaditaan uuden rakennuslain edellyttämän vuorovaikutteisen osallistumis- ja arviointisuunnitteluprosessin mukaisesti.

3.1.2 Ympäristökeskus

Ympäristökeskus (viranomaisneuvottelu 6.4.2001) on pitänyt tärkeänä riittävän selvitysaineiston aikaansaamista, jotta nykyisen kaavan mukainen työpaikkaratkaisun ja tavoitteellisen asumisratkaisun vaikutukset pystytään selvittämään ja arvioimaan onko löydettävissä riittävästi edellytyksiä alueen käyttötarkoituksen muuttamiseksi asuntoalueeksi. Tämä on selvitettävä mm seuraavin selvityksin: Liikennemelu- ja tärinäselvitys, maaperän liikaantumisselvitys, vaarallisten aineiden kuljetusselvitys, VR aluevaraus 3. raidetta varten, maakaasulinjan huomioiminen, kaukolämpölinjan huomioiminen, 110 kV voimalinjan vaikutuksen huomioiminen, rakennuskulttuuri- ja kulttuuriympäristöselvitys, suhde yleiskaavoitukseen, palvelutarveselvitys ja ilman laatuselvitys

3.1.3 Kaavoitus

- Kokonaisuuden toteutettavuus
- Korkealuokkainen asuinalue
- Alueen monipuolinen yhdistäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen
- Liikennemelun torjuminen tonteilla hyvällä korttelisuunnittelulla
- Maaperän puhdistaminen
- Erittäin korkean radonin huomioiminen
- 110kV:n voimalinjan magneettikentän vaikutuksen eliminoiminen
- Kylmän ilman taskujen syntymisen estäminen
- Riittävä päivänvalonsaanti
- Hyvin saavutettavia puistoja riittävästi
- Palveluita riittävästi ja hyvät yhteydet niihin
- 70 lapsen päiväkoti
- Nuorisotoimen toiminnolle tiloja
- Koko alueen kattavat hyvät sisäiset kevyenliikenteen yhteydet
- Vähintään kaksi helposti käytettävää poikittaisyhteyttä Pispalan - valtatieltä Näsijärven rantaan, siltoja ja tunneleita.
- Näsijärven rannan virkistysalueen parantaminen melusuojauksella
- Näsijärven horisontin näkyminen ehyenä Pispalan valtatieltä
- Harjumaisheman säilyminen kaupunkikuvassa
- Olemassa olevien maastomuotojen hyödyntäminen
- Vielä jäljellä olevan harjupuuston hyväksikäyttö ympäristön suunnittelussa
- Raideliikenteen mahdollisten tulevien tarpeiden huomioiminen
- Olemassa olevan rakennuskannan hyödyntäminen
- Alueen historian jatkumon säilyminen

3.2 Muut tavoitteet

3.2.1 Maanomistajien tavoitteet

- Koko tonttialue asuinkäyttöön
- Laadittujen suunnitelmien toteuttaminen

- Nykyisen asemakaavan mukainen tonttitehokkuusluku $e=1$
- Kaikki uudisrakentamattomat tontit asuntokerrostalokäyttöön
- Laadukas, edustava ja houkutteleva asuntoalue
- Hyvät aluetta palvelevat liikenneyhteydet mm eritasoliittymä Pölkkylänniemeen
- Voimalinja maakaapeliin
- Raideliikenteen melusuojaus kiskoja viereen
- Järvinäköalojen mahdollisimman monipuolinen hyödyntäminen
- Vanhentuneen rakennuskannan poistaminen
- Rakentajat mukaan ratkaisujen kehittämiseen
- Alue ei saa jäädä liikenteellisesti eristyksiin

3.2.2 Santalahden osallisryhmän kokouksissa 1-5 esittämiä tavoitteita

ASUKASNÄKÖKULMA

Rakentamisen tulisi olla Pispalan harjumaisemaan ja rinnettä hyödyntävään rakennusperinteeseen soveltuva. Päivittäistavarakauppa ja muita palveluita saatava alueelle. Toisen näkemyksen mukaan rapistuneet teollisuusrakennukset tulisi purkaa ja alueen ilme parantaa, toinen näkemys käyttäisi vanhoja rakennuksia hyödyksi. Pispalan ja Santalahden välille saatava kulkuyhteyksiä.

YMPÄRISTÖNSUOJELUNÄKÖKULMA

Kunnioittamalla mahdollisimman paljon maailman suurinta harjua tulisi toteuttaa mitta-kaavaltaan maltillinen, mutta laadukas käyntikortti Tampereen läntiseen sisääntuloon sitomalla 2000-luku taitavasti alueen menneisiin vaiheisiin tämän päivän vaatimuksia vastaavaksi. Jo rakennettu ympäristö kaavamuutoksen lähtökohdaksi. Yhteisöllisyyttä lisättävä, turvattuutta vähennettävä. Alkuperäistä luontoa jätettävä.

PAIKALLISPERINNENÄKÖKULMA

Alueen nykyinen käyttötarkoitus syytä säilyttää toimisto- ja teollisuuskäytössä. Liikenteen lisääntymiseen vastattava teiden kapasiteettia lisäämällä. Kevyenliikenteen yhteyksiä Pispalasta Näsijärven rantaan Paasikiventien ali ja uimaranta Pölkkylänniemeen. Näsijärven rantaan kevyenliikenteen väylä, jonka kautta pääsisi uittotunnelin suulle.

LIIKE-ELÄMÄNÄKÖKULMA

Alueen imagoa syytä kohottaa. Toimisto ja muutakin asumistoiminnan kanssa sopivaa työpaikkatoimintaa on syytä säilyttää alueella esimerkiksi informaatioteknologiaa, joka hyvin sopisi keskustan läheisyyden, liikenneyhteyksien ja alueen muiden laatutekijöiden vuoksi Santalahteen.

MAANOMISTUSNÄKÖKULMA

Alueella ei ole tulevaisuutta toimisto- ja teollisuusalueena. Siksi onkin oleellista melu- ja ympäristöprobleemien, järvinäköalojen, toimisto- ja pienteollisuustilojen ja asumisen yhteensovittaminen. Joukkoliikenneyhteydet ovat tärkeitä. Liikennöintiä alueella voisi tehostaa alueen länsipäähän rakennettavalla eritasoliittymällä. Paras ratkaisu olisi jos Paasikiventie voitaisiin Santalahden kohdalla pistää tunneliin. Kaikki maanomistajat haluavat edustavaa lopputulosta.

3.2.3 Asukas- ja toimipaikkakyselyssä esiin tulleita tavoitteita

Asukas ja toimipaikkakysely koko kaava-alueelta 18.1.2000

- 52% palvelut heikot
- 51% julkinen liikenne heikko
- 51% kevytliikenne kohtuullinen
- 90% kulttuuriympäristö hyvä tai kohtuullinen
- 40% ympäristöhäiriöiden osalta tilanne heikko
- 75% hyvä tai kohtuullinen asuin ympäristö
- 50% alue tulevaisuudessa asuntoalueena, 22% toimistoalueena, 15% nykyisellään, 15% muuna
- Hyvää: keskeinen sijainti, hyvät liikenneyhteydet, järven läheisyys, ympäristön rauhallisuus ja väljyys.
- Huonoa: liikenneväylien pöly ja melu, palveluiden puute, huonot yhteydet Pispalaan ja rantaan, epäsiisteys.

Asukaskysely uudessa asuinkorttelissa 25.1.2001

- 80% vastanneista, uusista asukkaista aikoo asua alueella ainakin 5-10 vuotta.

- Yli 60 % kokee vaaratilanteita liikenteessä muuten alue melko rauhallinen.
- Asuntoja, pienteollisuutta, pikkuputiikkeja tai hotelli vanhoihin tehdasrakennuksiin.
- Vältetään liikkumista pimeällä mm. Ahjolan alikululla, kevyenliikenteen-väylillä, tehdasalueella ja rannassa.
- Valaistusta selkeästi lisää tunneleihin, kevytväylille, rantaan
- N 60% ehdotti yhteyttä radan ali tai yli Pispalaan. Paasikiventien alikulku liikennevalojen kohdalle
- Lisää asukkaita, bussivuoroja, ruokakauppa, elintarvikekioski, pankkiautomaatti, asiamiesposti,
- Rantaan kävelykatu ja virkistysalue kuin Helsingin kaivopuisto, ei kuitenkaan ympäristöä häiritsevää toimintaa
- Rantapaviljonkeja ja ostoskuja
- Rantatieltä oma kaista Sepänkadulle
- Harrastusmahdollisuuksia

3.2.4 Yleisötilaisuudessa 23. 2. ja 30.11. 2000 esiin tulleita tavoitteita

- Lähikauppa entiseen Vilasen tukun taloon.
- Ns. katarinan hissi entisestä kattohuopatehtaasta rautatien yli Pispalan valtatielle.
- Tikkutehdas ja entinen paperitehdas suojeltava.
- Uimalaitureita Näsijärven rantaan ja pari pukukoppia.
- Tipotieltä kevyenliikenteen yhteys rautatien ali Santalahteen.
- Rantatieltä Paasikiventien rinnakkaisyhteys Sepänkadulle.
- Entinen Santalahden rautatiepysäkki palautettava.
- Paasikiventien ali noin 3 alikulkuväylää rantaan.
- Paasikiventien ja Rantatien välinen viherkaista säilytettävä.
- Vanhat rakennukset kunnostettava, omakotitaloja, uutta vain vanhan ehdoilla.
- Järven rantaan ei pitäisi rakentaa mitään.
- Lisää asukkaita - lisää palveluita.
- Suljetuilla pihilla kontrolli pelaa.
- Alue sopisi urheilu ja palloiluhalleille, melontaseuralle, surffausklubille jne

3.2.5 Sähköpostipalautteissa esiin tulleita tavoitteita 1.11 - 28.11.2000

- Uusien asukkaiden aiheuttama ajoneuvoliikenteen lisääntyminen Rantatien ja Paasikiventien liittymässä on otettava huomioon liikennesuunnittelussa.
- Rakennukset mahdollisimman matalia, etteivät pihat varjostu, erityisesti rannanpuolella rakennusten korkeus oltava max 3krs.
- Tulitikkutehdas saneerattuna taidetiloiksi.
- Tanssipaikka ei sovi alueelle, vaan mieluummin Rosendahlin eteen perinteiselle paikalle.
- Toimintoja voisi sekoittaa nykyistä enemmän.
- Lähivirkistysalueet rautatien puolelle suojaan talviviimalta ja Paasikiventien melulta.
- Miksi rannan puolta ei rakenneta samalla. Jos toimistovaihtoehto toteutuu on rannan virkistysalue turha.
- Paasikiventien kaistat riittämättömiä. Ennen muuta rakennustoimintaa tie pitäisi muuttaa kuusi- tai mieluummin kahdeksankaistaiseksi. Ainakin levenemistarpeeseen varauduttava.
- Ranta-alueelle tuhannelle asiakkaalle parkkipaikkoinen tanssi- ym. liikuntakeskus.

3.2.6 Vaalialoite 31.10.2000

Tanssilava Santalahden rantaan.

3.2.7 Museoviraston tavoitteet 3. 4. 2001

Muistio, Helinä Koskinen, museovirasto, rakennushistorian osasto.

Santalahden alue on teollisuuden ja sen varaan rakentuneen asutuksen muovaama harvinaisen laaja ympäristö. Sen teollinen historia näkyy yhä yhdyskunnan rakenteessa ja rakennuskannassa. Tuotanto- ja asuinrakennusten ohella alueen erityispiirteinä on sen historiallisten vaiheiden ja teollisen toiminnan maisemaan jättämät merkit (tiet ja niiden

pengerrykset, raja-aidat, Santalahden seisakkeen kivipengerrykset) sekä alueelle ominaiset tienvierustojen ja rinteiden kivipengerrykset.

Santalahden teollinen historia ja puunjalostusteollisuuden leimaama rakennettu ympäristö on mielenkiintoinen juonne tekstiili- ja kenkäteollisuuden kaupunkina tunnetun Tampereen teollisessa menneisyydessä. Alue on niin ikään havainnollinen esimerkki teollisuusyritysten hakeutumisesta 1800-luvun loppupuolella Tammerkosken vesivarojen ääreltä kaupungin laita-alueiden tuntumaan. Teollisia ympäristöjä on Tampereella siten muitakin kuin vakiintuneen aseman kansallismaisemana saavuttanut koskikeskusta.

Santalahden arvo historiallisena ympäristönä on toiminnan muutoksissa heikentynyt, mutta tästä huolimatta alueella on sille ominaista mökkiasutusta ja teollisuushistoriallisia kohteita, joiden säilyminen on perusteltua. Teollisen toiminnan jatkuminen ja työpaikkarakentaminen yhdessä asutokäytön kanssa tarjoaa luontevimmat mahdollisuudet olemassa olevan rakennuskannan säilymiselle. Uudisrakentaminen tulee mittakaavallisesti sovitaa Santalahden säilytettävään rakennuskantaan. Maankäytön suunnittelussa on otettava myös huomioon, että alue rajautuu Pispalan arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön.

On valitettavaa, että maankäytön suunnittelun suuntaa on jo sidottu poikkeusluvalla toteutetulla tehokkaalla asuntorakentamisella. Lisäksi alueen teollisuushistoriallisesti mielenkiintoisimmasta ja merkittävimmästä kohteesta, Näsin paperitehtaasta on sen vanhin tuotantorakennus jo purettu.

Suojeltavia teollisuushistoriallisia kohteita ovat ensisijaisesti tulitikkutehdas ja tehtaan tiilirakenteinen varasto, Näsin pahvitehdas pannuhuonerakennuksineen, Breitensteinin huvila, Enqvistin huvila ja tukkilaisten kämppänä ollut asuinrakennus tontilla 1225-4. Kattohuopatehtaan ja Santalahden paperitehtaan uudiskäyttömahdollisuuksia voitaisiin kuitenkin vielä selvittää. Mökkiläisasutuksen säilyminen mahdollisimman monilukuisena on suotavaa. Säilyttämisen suhdetta ja rakentamisen tehokkuutta soviteltaessa on otettava huomioon, ettei vanha rakennuskanta jää pelkkänä kuriositeettina uuden rakentamisen jalkoihin.

Maakuntamuseo on ilmoittanut kartoittavansa mahdollisesti säilyneet historiallisen ajan kiinteät muinaisjäänökset. Mahdollisiin tutkimus- ja suojelutoimenpiteisiin palataan tämän jälkeen.

3.2.8 Tavoitteiden täydentäminen ehdotuksen nähtävillä olon ja lausuntojen palauutteen perusteella

Kolmen muistutuksen, lausuntojen ja 21.11.2005 pidetyn viranomaisneuvottelun perusteella korostuivat tehtiin lähinnä elin- ja kulttuuriympäristön laatua asemakaavatyössä edellyttäviä tavoitteita. Rannan virkistysaluetta olisi tarpeen laajentaa. Pölkylänniemen alkuperäinen Santalahden hienoista hiekkarannoista jäljellä oleva hiekkaranta tulisi säilyttää uintikelpoisena hiekkarantana. Keskeisesti nousi vielä esiin esteettömän ja selkeän uuden kevyenliikenteen väylän toteuttamiseksi rautatien ja Paasikiventien yli Pispalan ja rannan väliin. Tällä olisi eri toimintojen saavutettavuutta parantava merkitys.

4 MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT

4. MAANKÄYTTÖVAIHTOEHDOT

4.0 Yleistä

Suunnittelun alkuvaiheessa tutkittiin viittä eri vaihtoehtoa.

Vaihtoehto 0.KAAVALLINEN NYKYTILANNE perustui nykyisen asemakaavan mukaiseen ratkaisuun, jota oli täydennetty uudella rakennetulla asuinkorttelilla. Asukkaita n. 200.

Vaihtoehto 1.NYKYINEN TONTTIALUE A NYKYISET SUUNNITELMAT perustui tuon hetken maanomistajilta saatuihin hahmotelmiin asuinalueista osalle tonttialuetta. Asukkaita n. 1300.

Vaihtoehto 1+.NYKYINEN TONTTIALUE B RINNETERASSOINTI perustui nykyisen tonttialueen muuttamiseen pienempijakoiseksi, mahdollisesti rinteeseen mukaan terassoituviksi asuinkortteleiksi. Keskelle korttelialuetta oli sijoitettu virkistysalue ja korttelialueet oli liitetty toisiinsa kevyenliikenteenväylillä ja Pispalan sekä rannan väliin oli sijoitettu kolme rautatiealuetta ja Paasikiventien katualueen lävistävää poikittaisyhteyttä. Asukkaita n.1300.

Vaihtoehto 2.LAAJENNETTU TONTTIALUE A PIENET KANNET perustui neljään kevyehköön kansirakennelmaan, joilla tonttialueiden piha-alueet liitettiin Paasikiventien yli suoraan rannan virkistysalueelle. Tällöin myös rannan puolelle tulee rakentamista ja Näsjärveen lisätäyttöä. Asukkaita n. 1900.

Vaihtoehto 2+. LAAJENNETTU TONTTIALUE B YHTENÄISKANSI perustui yhteen massiiviseen kansirakenteeseen alueen itäpäässä, jolloin Paasikiventien ylittävällä rakentamisella tultiin reippaammin ranta-alueelle. Asukkaita n.1900.

Vaihtoehtona Pispalan asukasyhdistys esitti alueen toteuttamista kaksikerroksisena pispalalaisena rakentamisena tonttitehokkuuslukuna $e=0,5$. Rautatie ja Paasikiventie kulkisi maan alla ja rakentaminen levittyisi näiden yli rantaan. Nykyisen uuden korttelin kohdalle rakennettaisiin rantaan ulottuva uusi keskus $e=2.0$ tehokkuudella. Rakennusoikeutta tulisi 88 000 k-m² ja asukkaita n.1600.

Näistä vaihtoehtoista tehtiin vaikutusten arviointitestaus. Tässä yhteydessä selvisi, että kansivaihtoehdot edellyttivät Paasikiventien pintakorkeuden alentamista ja sitä myötä myös Onkiniemen tunnelihankkeen toteuttamista. Onkiniemen tunneli kuuluu valtion tiebudjettiin, eikä sen tulosta valtion talousarvioon ole tietoa vielä tällä vuosikymmenellä, joten kansivaihtoehtojen ilmiselvä kalleus ja koko hankkeen siirtyminen epämääräiseen ajankohtaan tulevaisuudessa vaikuttivat siihen, että kansivaihtoehdot jätettiin ilmeisistä eduistaan huolimatta jatkotarkastelusta pois.

Työtä jatkettiin ensiksikin Vaihtoehto 0.KAAVALLINEN NYKYTILANNE pohjalta täydentäen sitä uuden asuinkorttelin viereisellä virkistysalueella ja poikittaisyhteyksillä Pispalaan. Toiseksi jatkettiin työtä yhdistämällä vaihtoehdot Vaihtoehto 1.NYKYINEN TONTTIALUE A NYKYISET SUUNNITELMAT ja Vaihtoehto 1+.NYKYINEN TONTTIALUE B RINNETERASSOINTI. Tässä vaiheessa kaikki maanomistajat tulivat kehitystyöhön mukaan. Tältä pohjalta suunnittelua jatkettiin kaikkien maanomistajien konsulttien suunnitelmia kehittäen siten, että suunnittelulle asetetut reunaehdot toteutuisivat erityisesti virkistysalueiden, kevyenliikenteen yhteyksien, ympäristöongelmien ja tonttien rajapintojen osalta. 0-vaihtoehdosta käytetään nimitystä **VAIHTOEHTO 0+ -**

TYÖPAIKKARAKENTAMINEN ja 1 yhdistettynä 1+-vaihtoehtoon käytetään nimitystä **VAIHTOEHTO 1 – ASUINRAKENTAMINEN**.

4.1 Työpaikkavaihtoehto

4.1.1 Suunnitelman toiminta- ja aluekohtainen selostus

Työpaikkavaihtoehto on voimassaolevien yleiskaavojen mukainen.

4.1.1.1 Maanomistus

Työpaikkavaihtoehdossa maanomistus pääsääntöisesti säilyy nykyisen kaltaisena rakennettua uutta asuinkorttelia varten merkittyä virkistysaluetta lukuun ottamatta.

4.1.1.2 Väestö

Alueen väestöpohjan muodostaa uuden asutokorttelin n. 250 asukasta ja viitisenkymmentä asukasta mm Engvistin huvilassa ja muualla työpaikka-alueella.

4.1.1.3 Asuminen

Asuminen sijoittuu pääasiassa rakennettuun uuteen asuinkortteliin. Jonkin verran asuntoja tulee säilymään myös työpaikka-alueilla. Työpaikka-alueille ei sallita uutta asuntorakentamista.

4.1.1.4 Elinkeinot, työpaikat

Nykyiset työpaikat on mahdollista säilyttää alueella niin kauan kuin on tarpeen. Työpaikkakortteleiden pinta-alaksi muodostuu n. 75 000 m². Nykyisen asemakaavan mukaisesti alueella säilyisi työpaikkakortteleiden rakennusoikeutta 75 000 k-em².

4.1.1.5 Kaupalliset palvelut

Työpaikkavaihtoehdossa ei sinänsä ole tarpeen sijoittaa alueelle asuinalueen tarvitsemia päivittäisiä kaupallisia palveluja. Palvelut saattavat hiukan lisääntyä, jos työpaikkarakentaminen lisääntyy siinä määrin, että työntekijöiden määrä saattaisi riittää monipuolisesti palvelevan kioskin hakeutumiseen alueelle. Satamatoimintojen kehittyminen saattaa tuoda alueelle uusia kaupallisia palveluja. Kaava ei salli kaupan suuryksiköiden sijoittamista alueelle.

4.1.1.6 Julkiset palvelut

Työpaikkavaihtoehdo ei edellytä myöskään julkisten palvelujen lisäämistä. Joukkoliikenne saattaa lisääntyä, jos työpaikkarakentaminen tuo alueelle uusia työpaikkoja vuorojen lisäämistä edellyttävän määrän. Uuden rakennetun asuinkorttelin kannalta on kuitenkin tärkeätä, että Ahjolan rautatiealikulun saavutettavuutta parannetaan nykyisestä, jotta sitä kautta voisi turvallisesti kulkea Pispalaan päin. Tämän lisäksi olisi paikallaan toteuttaa myös rautatien ylikulku Tikkutehtaanrinne -nimisen kadun kohdalla, koska Santalahdessa käydään nykyiselläänkin paljon töissä Pispalan valtatie joukkoliikenteen varassa käyttäen vaarallista ja kiellettyä rautatien ylittämistä.

4.1.1.7 Virkistysalueet

Työpaikkavaihtoehdossa on uudelle rakennetulle asuinkorttelille järjestettävä lähivirkistysalue. Sen luonteva sijainti on korttelin länsipuolella Breitensteinin huvilan ja Rantatien välissä. Virkistysalueen melusuojuuksesta Paasikiventien liikennemelua vastaan on huolehdittava suojarakenteilla.

4.1.1.8 Kevytliikenne

Myös Pispalan aikanaan menettämän Näsjärvi-yhteyden palauttamiseksi on tarpeen toteuttaa kevyenliikenteen siltayhteys rautatien yli Tikkutehtaanrinteen kohdalla ja samalla parantaa myös Ahjolan alikulun saavutettavuutta. Myös Pispalan kirkon kohdalla valmiina olevan entisen punaisen tukkujen rautatien alittavan tunnelin saavutettavuutta ja käyttöarvoa Pispalan puolelta on syytä lisätä. Pispalalaiset kaipaavat myös Paasikiventien alittavaa yhteyttä pienvenesatama-alueelle ja Pölkkylänniemeen. Lännessä päin Paasikiventien eteläpuolella olevan, seudullisen kevyenliikenteen väylän kautta ei ole pääsyä pienvenesatama-alueelle kuin vasta uuden asuntoalueen kohdalta valoristeyksestä.

4.1.1.9 Katu- ja liikenneverkko

Liikenneverkossa kannattaa tehdä samat liittymämuutokset kuin asumisvaihtoehdossakin: toisin sanoen muuttaa Rantatien länsipään liittymää siten, ettei se houkuttele ajamaan valo-ohjattuun liittymään Rantatien kautta. Työpaikkavaihtoehdonkin kohdalla täydessä laajuudessa toteutuessaan liikennemäärät lisääntyvät siinä määrin, että myös suuntaisliittymä Rantatieltä Paasikiventielle alueen itäpäässä on syytä toteuttaa. Liikennemelun vähentäminen Paasikiventien nopeutta alentamalla ei työpaikkavaihtoehdossa ole tarpeen. Onkiniemen tunnelin rakentamisen aiheuttaviin uusiin ramppi- ja liittymäjärjestelyihin sekä rannan puolen pienvenesataman liittymiin on syytä myös varautua.

4.1.1.10 Satama-alue

Satama-aluetta laajennetaan pienvenesataman aallonmurtaja- ja laiturirakenteita lisäämällä. Alueella on myös tarkoitus kehittää veneilyn palvelutarjontaa ja satama-alueen

aktiviteetteja nykyistä monipuolisempaan suuntaan. Työpaikkavaihtoehdossa satama-alueen saavutettavuutta Santalahden korttelialueelta ei ole katsottu välttämättömäksi kehittää.

4.1.1.11 Pysäköinti

Työpaikkavaihtoehto ei edellytä pysäköinnin järjestämistä kahdessa tasossa läheskään siinä laajuudessa kuin asumisvaihtoehto.

4.1.1.12 Kunnallistekniikka

Alue on valmiin kunnallistekniikan piirissä. Työpaikkavaihtoehdossa ei tarvitse 110 kV:n voimalinjaa siirtää maakaapeliin asumisvaihtoehdosta poiketen.

4.1.1.13 Merkittävät kohteet ja alueet

Santalahden rakennusinventoinnissa ja muissa lähteissä esiin tulleet säilyttämisen kannalta tärkeiden kohteiden arvo on huomioitava myös työpaikkavaihtoehdossa. Nykyiset työpaikkavaihtoehdon mukaiset asemakaavat mahdollistavat kaikkien merkittävien rakennusten säilymisen alueella. Yksikään kaava ei puolestaan edellytä säilyttämistä. Museonäkökulmasta työpaikkavaihtoehto on siinä mielessä merkittävä, että se mahdollistaa myös rakennusten ja teollisuusalueiden alkuperäisen käyttötarkoituksen säilymisen. Siinä vanhojen asuinrakennusten säilyminen on uhanalainen, koska paine alueen käyttötarkoituksen muuttamiseen on vähentänyt kiinnostusta olemassa olevan rakennuskannan kunnossapitämiseen.

4.1.1.14 Kaupunkikuva

Rakentumattomat alueen osat muuttavat rakentueessaan hyvin merkittävästi alueen kaupunkikuvaa. Rakennukset voivat olla 6-7 kerroksisia. Uusimmissa kaavoissa esiintyvä periaate, että rakennukset ovat kohtisuorassa rinnettä vastaan on Pispala-näkymien säilymisen kannalta myös rannasta katsottuna kaupunkikuvan ja erityisesti harjumaiseman hahmottumisen ja säilymisen kannalta tärkeitä. Työpaikkavaihtoehto mahdollistaa myös alueen alkuperäisen luonteen ja käyttötarkoituksen säilymisen alueen itäpäässä. Nykyiset asemakaavat eivät tue Santalahden seisakkeen säilyneitä kulttuurihistoriallisia maisemiarvoja, kuten kivipengerryksiä.

4.1.1.15 Ympäristönsuojelu

Alkuperäisen harjupuuston säilymiselle nykyiset asemakaavat eivät luo edellytyksiä. Työpaikkarakentaminen ei aseta ympäristölle niin suuria ympäristösuojellisia tavoitteita kuin asuinrakentaminen. Liikennemelu eikä maaperän likaantuminen aseta alueen käytölle kovinkaan suuria vaatimuksia ei myöskään voimalinja, joten työpaikkatoiminta ei edellytä mitään merkittäviä ympäristönsuojelutoimia, jos toiminta pysyy sellaisena, ettei se puolestaan aiheuta ympäristöön kuormitusta.

4.2 Asumisvaihtoehto

4.2.1 Suunnitelman toiminta- ja aluekohtainen selostus

Asumisvaihtoehto muuttaa valtuuston hyväksymää kantakaupungin yleiskaavaa 1998.

4.2.0.1 Asuntoalueeksi muuttamisen edellytykset

Santalahden alue on keskustan läheisyyden, hyvien liikenneyhteyksien, upeiden järvinäköalojen, Pispalan perinnemaiseman sekä sisävesitoimintojen läheisyyden vuoksi erinomainen asuntoalue. Näiden lisäksi alueella on myös asumista rajoittavia tekijöitä. Jotta Santalahden hyvät ominaisuudet olisivat hyödynnettävissä ja asuntoalueeksi muuttaminen mahdollista, on kuitenkin huolehdittava seuraavista asumisen edellytyksistä.

4.2.0.1.1 Tarvittavat sopimukset

Näiden asioiden ratkaisuisista, maanvaihoista ja –luovutuksista, toteuttamisista, aikatauluista ja kustannusjaoista on sovittava kaupungin, maanomistajien ja muiden asianomaisten tahojen kuten ratahallintokeskus, tiehallinto ja Gasum oy välillä ennen asumista edellyttävien asemakaavojen hyväksymistä alueelle.

4.2.0.1.2 Meluntorjunta

Lähtökohtana melutarkastelussa on valtioneuvoston ohjearvot enimmäisäänitasoista uusilla asuntoalueilla, vaikka yli puolet alueesta on ollut perinteisesti asuinkäytössä eikä uusien asemakaavojen mukainen työpaikkarakentaminen ole toteutunut. Pihaoleskelu-alueilla enimmäismelutaso saa olla päivällä enintään 55 dBA ja yöllä 45 dBA. Virkistysalueilla enimmäisarvot saavat olla päivällä 55 dBA ja yöllä 50 dBA. Samojen ohjearvojen puitteisiin tulee päästä myös lasitetuilla parvekkeilla, kun melulähteen vastakkaisella puolella on lasitus osittain avattuna. Muussa tapauksessa parvekkeet käsitellään viherhuoneina, jotka lasketaan asuintilojen kerrosalaan. Asuinhuoneissa melun enimmäisohjearvot ovat päivällä 35 dBA ja yöllä 30 dBA. Asemakaavatyön yhteydessä on varmistettava lisäselvityksin että ohjearvot toteutuvat selvästi. Koska on kyseessä uusi asuntoalue, ei juuri ja juuri ohjearvojen täyttymistä voida pitää riittävänä.

SCC-VIATEK-Tampere on laatinut koko alueesta lähtökohtamelutarkastelun ja tonttikoh-taisiin rakennussuunnitelmiin perustuvan meluselvityksen ratkaisuisista, joiden mukaisilla järjestelyillä pihaoleskelualueet ovat riittävästi melusuojattavissa. Valmisteluvaiheessa laadituissa tonttikohteisissa rakennussuunnitelmissa on lähdetty siitä, että rakennusmas-soilla ja siis pääsääntöisesti kokonaan tontin alueella pystytään hoitamaan piha-alueiden riittävä melusuojaus. Ratkaisu edellyttää kuitenkin myös, että rautatiealueelle, lähes koko asuntotoimintaan muutettavan alueen matkalla, tarvittaessa toteutetaan 1,5 metriä korkea meluseinä. Meluseinä on toteutettava niin, että se on siirrettävissä kolmannen raideparin tieltä pois siten, että melusuojaus säilyy eikä siirroista tai meluseinän sijainnista rautatie-alueella synny kustannuksia ratahallintokeskukselle. VIATEK on myös laatinut ”Parvekkeiden ääneneristys tieliikennemelua vastaan” –tarkastelun 29.3.01, jonka mukaisilla ratkaisuihin on toteutettava niiden alueiden asuntokohtaiset parvekkeet, joissa ohjearvot selvästi ylittyvät. Tarkastelun mukaan tietyntylaisella tiivistämisellä ja lasivahvuuksilla melu-taso on saatavissa parvekkeilla ohjearvojen mukaiseksi.

4.2.0.1.3 Maaperän puhdistaminen

SCC-VIATEK-Tampere on tehnyt selvityksen Santalahden suunnittelualueen maaperän pilaantumisen 22.5.2000. Selvityksessä on teollisuuden historiaan ja näytteiden ottoon perustuen esitetty riskialueet. Selvitykseen sisältyy myös lisätutkimusehdotus. Ennen rakentamisen aloittamista on huolehdittava maaperän puhdistamisesta ja likaantuneen maa-aineksen poiskuljettamisesta viranomaisten edellyttämällä tavalla. Lisäselvitettäviä kohteita ovat teollisuusnielaamon, automaalaamon, pienteollisuushallien, karbidivaraston, kattohuopatehtaan, puretun ja vielä jäljellä olevan muuntajan, pahvitehtaan, tikkutehtaan, ruutivaraston, polttoainejakeluasemien sekä haulitehtaan radan pohjoispuolella olevat ympäristöt.

4.2.0.1.4 Alueen liittäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen

Santalalahden tonttialueen erottaa muusta kaupunkirakenteesta täydellisesti etelässä Pispalaan ja sen palveluihin päin sähköistetty rautatie ja pohjoisessa Näsijärven rantaan ja sen virkistysalueisiin päin valtakunnallinen päätie, Paasikiventie. Keskeistä alueen toimimiseksi asuinalueena on alueen luonteva liittäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Näitä yhteyksiä varten on toteutettava uusi Tikutehtaan ylikulku, Ahjolan alikulun parantaminen, Pispalan alikulun parantaminen, Haarlan alikulun parantaminen ja uusi sataman alikulku tai niitä vastaavat muut ratkaisut. Lisäksi kortteleiden sisäosat on liitettävä toisiinsa, virkistysalueisiin ja Pispalan ja rannan välisiin poikittaisyhteyksiin alueen sisäisillä kevyenliikenteen väylillä.

4.2.0.1.5 Virkistysalueiden riittävyys

Sisäasiainministeriön kaavoitusohjeen 2/1975 mukaan asuntotonteille tulevien leikki- ja ulko-oleskelupaikkojen lisäksi on varattava korttelikohtaista leikki- ja oleskelualueita (lähipuisto, korttelipuisto) ainakin yksi vähintään 3500-4000 m² puisto 15 000 asuntokerrosalaneliometriä kohti. Laajemmin laskentaperiaatteena voidaan käyttää 25 m² korttelipuistoa/ 100m² asuntokerrosalaa. Korttelipuistosta tulisi 1500-2000 m² osoittaa leikkialueeksi. Ohjeen mukaan korttelipuiston tulee sijaita vähintään 150 m:n päässä asunnosta. Kantakaupungin yleiskaavassa on käytetty 200 m:n maksimietäisyyttä. Virkistysalueiden tulee saada riittävästi päivänvaloa ja olla asianmukaisesti melusuojattuja. Varsinaisella korttelialueella tulee olla kaksi lähivirkistysaluetta. Korttelialueen päissä olevat viheralueet toimivat hyvin ulkoilualueina muttei varsinaisina virkistysalueina, koska niiden melusuojaus ei ole toteutettavissa. Lähtökohtatilanteessa Näsijärven rannan laaja virkistysaluekin

on melualueella. Se saadaan kuitenkin kohtuullisilla maastotöillä riittävästi suojattua, jolloin tämän laajan alueen käyttöarvo on suuri.

4.2.0.1.6 Voimalinjan kaapelointi

Koska voimalinjan magneettikentän vaikutus vastaa vasta n.30 m:n päässä linjan keskeltä perusasunnon taustasäteilyn normaalitasoa, ei tämän lähemmäs ole syytä rakentaa uuden asuntoalueen asuntoja. Kapea tonttimaa-alue ei salli lisäkaventamista, siksi 110 kV:n voimalinja on korvattava maakaapelilla koko asuinkorttelin matkalla. Samalla poistuvat myös maisemaa hallitsevat voimalinjapylväät. Toimenpide tarkoittaa myös voimalinjan pääteaseman siirtämistä alueen itäpäästä ainakin rannan huoltoaseman länsipuolelle mieluummin peräti Pölkylänniemen länsipuolelle.

4.2.0.1.7 Liikennejärjestelyt

Nykyisen valoliittymän kapasiteetti ei tule riittämään. Siksi Rantatien ja Paasikiventien liittymäjärjestelyitä tulee kehittää. Rantatien länsipään suuntaisliittymä on syytä poistaa, koska saman asian ajaa valoristeyksen järjestely, jossa Rantatielle kääntyminen on vapaa. Alueen itäpäähän on tarkoituksenmukaista tehdä suuntaisliittymä keskustaan päin kaistalla, joka jatkuisi Sepänkadun sillalle asti. Koska Onkiniemen arvokkaasta tunnelihankkeen toteuttamisesta ei ole tietoa, on paikallaan toteuttaa ensimmäisessä vaiheessa niin sanottu Haarlan liittymä, joka parantaisi nykyisestä liikenteen sujuvuutta huomattavasti ja olisi vain pieni osa Onkiniemen tunnelijärjestelyiden kustannuksista. Asuntoalueen melusuojaus edellyttää myös alueen kohdalla Paasikiventein nopeusrajoituksen 70 kilometriä tunnissa alentamista 60 kilometriin tunnissa.

4.2.1.1 Maanomistus

Maanomistus on pääosin yksityisten hallussa. Kaavan toteutuminen edellyttää maanvaihtoja ja luovutuksia. Kevyenliikenteen väylät ja virkistysalueet siirtyvät kaupungille.

4.2.1.2 Väestö

N. 350 nykyisen asukkaan lisäksi alueelle tulisi uusia asukkaita n. 1 450, siis yhteensä n. 1 800 asukasta.

4.2.1.3 Asuminen

Korttelialueet on merkitty pääasiassa asuinkerrostalojen korttelialueiksi. Korttelialueen sisäisen mittakaavan muodostumiseksi jalankulkuympäristöön sopivaksi tulee korttelialueelle sisäisen kevyenliikenteen väylän tuntumaan sijoittaa myös kaksi-kolmikerroksista rakentamista.

4.2.1.4 Elinkeinot, työpaikat

Varsinaiseksi työpaikka-alueeksi on merkitty tikkutehtaan vanhojen rakennusten alue. Asumisvaihtoehtoon on sisällytetty työpaikkarakentamismahdollisuus sallimalla toimisto- ja liike- sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta muuta työpaikkatoimintaa alueen molempiin päihin sekä Rantatien varteen.

4.2.1.5 Kaupalliset palvelut

Rantatien varteen on mahdollistettu liike- ja toimistorakentaminen. Kevyenliikenteenyhteyksien parantamisella parannetaan myös jo olemassa olevien kaupallisten palveluiden saavutettavuutta etenkin Pispalan suunnassa.

4.2.1.6 Julkiset palvelut

Julkisille palveluille on mahdollistettu sijoittuminen korttelin sisäisille lähivirkistysalueille jääviin vanhoihin teollisuuskiinteistöihin. Rantatien varteen on mahdollistettu liike- ja toimistorakentaminen mahdollistaa myös julkisten palvelujen sijoittumisen Rantatien varteen. Kevyenliikenteenyhteyksien parantamisella parannetaan myös jo olemassa olevien julkisten palveluiden saavutettavuutta etenkin Pispalan suunnassa. Santalahden korttelialue tarvitsee täydessä laajuudessaan myös 70-80 lapsen päiväkodin.

4.2.1.7 Virkistysalueet

Korttelialueen itä- ja länsiosiin tulee toteuttaa lähivirkistysalueet riittävästi melulta suojattuina ja päivänvaloosaavina.

Lähivirkistysalueiden saavutettavuutta on parannettava korttelin sisäisiä kevyenliikenteen yhteyksiä luomalla.

Rannan melusuojuuksella parannetun virkistysalueen saavutettavuutta on niin ikään parannettava Paasikiventien alittavilla tai ylittävillä yhteyksillä

4.2.1.8 Kevytliikenne

Asuntoalueeksi muuttamisen edellytysten mukaisesti selvästi erottuvien, helppokäyttöisten, julkisluonteisten kevyenliikenteen yhteyksien järjestäminen Santalahdesta rautatien toiselle puolelle Pispalaan ja Paasikiventien toiselle puolelle Näsijärven rantaan sekä virkistysalueelta ja korttelista toiseen on välttämätöntä. Pispalan ja rannan välisiä kaupunkirakennetta yhdistäviä kevyenliikenteen yhteyksiä on oltava vähintään kaksi. Yhteyksien on oltava pyörätuoli- ja lastenvaunukelpoisia. Kevyenliikenteen yhteydet on esitetty tavoitetilanteen liikenneverkko -kartassa.

4.2.1.9 Katu- ja liikenneverkko

Liikenneverkossa kannattaa tehdä samat liittymämuutokset kuin työpaikkavaihtoehtosakin: Muuttaa Rantatien länsipään liittymää siten, ettei se houkuttele ajamaan valohjattuun liittymään Rantatien kautta. Kuten työpaikkavaihtoehtosakin liikennemäärät lisääntyvät siinä määrin, että myös suuntaisliittymä Rantatieltä Paasikiventielle alueen itäpäässä on syytä toteuttaa. Liikennemelun vähentäminen Paasikiventien nopeutta alentamalla 70:stä 60:een kilometriin tunnissa on asuntovaihtoehdossa tarpeen. Onkiniemen tunnelin rakentamisen aiheuttaviin uusiin ramppi- ja liittymäjärjestelyihin sekä rannan puolen pienvenesataman liittymiin on syytä myös varautua.

Koska Onkiniemen arvokkaasta tunnelihankkeen toteuttamisesta ei ole tietoa, on paikallaan toteuttaa ensimmäisessä vaiheessa niin sanottu Haarlan liittymä, joka parantaisi nykyisestä liikenteen sujuvuutta huomattavasti ja olisi vain pieni osa Onkiniemen tunnelijärjestelyiden kustannuksista.

Ajoneuvoliikenteen yhteydet on esitetty tavoitetilanteen liikenneverkko -kartassa. Ranta-alueella on myös varauduttu siihen, että Haarlan liittymästä on tarvittaessa mahdollisuus järjestää Paasikiventien rinnakkaistieyhteys satama-alueelle.

4.2.1.10 Satama-alue

Satama-aluetta laajennetaan pienvenesataman aallonmurtaja- ja laiturirakenteita lisäämällä. Alueella on myös tarkoitus kehittää veneilyn palvelutarjontaa ja satama-alueen aktiviteetteja nykyistä monipuolisempaan suuntaan. Asumisvaihtoehdossa satama-alueen saavutettavuutta Santalahden korttelialueelta parannetaan Paasikiventien alittavalla kevyenliikenteen alituksella satama-alueen kohdalla. Paasikiventien eteläpuolella kulkevalta seudulliselta kevyenliikenteen väylältä järjestyy näin myös hyvä ja turvallinen yhteys satama-alueelle.

4.2.1.11 Pysäköinti

Jotta asuntoalueelle on mahdollista järjestää riittävät ja valoisat piha-alueet on pysäköinti järjestettävä pihakannen alapuolisena maanalaisena pysäköintinä. Tähän maastomuoto antaa hyvän lähtökohdan. Näin myös piha-alueita on mahdollisuus nostaa nykyisestä asemastaan, jolloin pihojen valoisuusolosuhteet samalla paranevat.

4.2.1.12 Kunnallistekniikka

Alue on valmiin kunnallistekniikan piirissä. Asuntoratkaisun edellytyksenä on, että 110 kV:n voimalinja siirretään maakaapeliin koko asuntoalueen matkalta. Näin ollen myös pääteasema siirretään alueen itäpäästä ainakin rannassa olevan huoltoaseman länsipuolelle.

4.2.1.13 Merkittävät kohteet ja alueet

Santalahden rakennusinventoinnissa ja muissa lähteissä esiin tulleiden, säilyttämisen kannalta tärkeiden kohteiden arvo on huomioitava osayleiskaavaa seuraavissa asemakaavoissa. Museonäkökulmasta asuntovaihtoehto on siinä mielessä ongelmallinen, että se ei mahdollista teollisuusrakennusten ja -alueiden alkuperäisen käyttötarkoituksen säilymistä. Säilytettäväksi rakennuksiksi ja rakennelmiksi (sr) on merkitty tikkutehdas piippuineen ja ruutivarastoineen (kohde 1), Enqvistin huvila (kohde 2) sekä Breitensteinin huvila (kohde 3). Lisäksi karttaan on merkitty rakennukset tai rakennelmat, joiden lähtökohdana on suojelu tai uudiskäyttö. Näiden edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydes-

sä (sr-1). Tällaisiksi rakennuksiksi ja rakenteiksi on merkitty Geopalvelun talo entinen Yrjölän talo (kohde 4) kattohuopatehdas (kohde 5), sen viereinen pieni asuinrakennus (kohde 6), entinen paperitehdas ja sen piippu (kohde 7), entisen luujauhotehtaan piippu (kohde 8), pahvitehdas (kohde 9), pahvitehtaan voimalaitos rakennus (kohde 10), sen viereiset kaksi pientä vanhaa asuinrakennusta (kohde 11), Paasikosken talo (kohde 12) ja läntisimpänä tukkilaisten asuinrakennus (kohde 13). Myös Santalahden entisen seisakkeen kivimuurirakenteet (kohde 14) ja harmaan tukkitien rautatien alittava tunneli Ahjolan kohdalla (kohde 15) ovat tällaisia.

4.2.1.14 Kaupunkikuva

Tavoitteena on saada Santalahden asuntoalueesta laadukasta kaupunkikuvaa Tampereen läntisen sisääntuloväylän varrelle. Tavoitteena on pispalalaisittain elävä, mutta hallittu kokonaisuus. Harjumaiseman säilyminen kaupunkikuvassa ja Näsijärven rannasta ja järveltä katsottuna on tärkeitä. Tästä syystä Rantatien varteen muodostuva kokonaisuus ei voi olla muurimainen, vaan sen tulee koostua lyhyehköistä jaksoista, joiden välistä näkyy syvemmälle kortteliin rakennettu kerrostuma ja näin uudisrakenteen tulee nivoutua myös Pispalan rinteeseen. Santalahden rakennusten korkeutta säädellään vesikaton ylimmän tason määrityksillä siten, että Pispalan valtatieltä katsottuna Näsijärven horisonttinäkymä säilyy ehyenä, Pispalanharju-kadulta Pumpukkaivonkatua pitkin säilyy vapaa näkymä Näsijärven rantaan samoin kuin Pispalan keskuspaikasta Ahjolan vierestä Ahjolankatua pitkin, Ahjolan rautatiealituksen suulta säilyisi niin ikään näkymä Näsijärvelle ja Haulitehtaalta katsottuna Näsijärven horisontti säilyisi vapaana. Koska alue on väistämättä vaikeiden liikenneyhteyksien ja liikenneympäristöjen ympäröimä, on alueen sisälle luotava houkutteleva ja toimiva oleskelu- ja liikkumisympäristö. Siksi kaupunkikuvallisena tavoitteena on luoda alueen sisäisestä kevyenliikenteen yhteydestä alueen sisälle ajallisesti kerroksellinen, mittakaavaltaan kohtuullinen ja moni-ilmeinen elinympäristö, eräänlainen Santalahden sydän. Tässä pyrkimyksessä vanhojen rakennusten ja rakennelmien kuten piippujen ja kivipengerrysten säilyttäminen alkuperäisen alueen pääväylän, Tipotien tuntumassa mahdollisimman monipuolisena ja rikkaana on tärkeitä. Suunnittelussa on kiinnitetty myös huomiota kaupunkinäkökymien avautumiseen lännestä tullessa Pölkylänniemen jälkeen, haulitornin näkymiseen alueella sekä Paasikivientien ja rautatien näkymiin. Kaupungista päin tullessa Tikkutehtaanrinne –kadun tienoilla olevan vanha kaupungin ja entisen Pohjois-Pirkkalan pitäjän raja säilyisi kaupunkikuvassa edelleen selvästi hahmottuvana.

4.2.1.15 Ympäristönsuojelu

Ennen rakentamista asumistarkoituksiin tai vastaaviin on asianmukaisesti huolehdittava vanhan teollisuusalueen käyttötarkoituksen muuttamisesta seuraavasta maaperän perusteellisesta puhdistamisesta. Melusuojaus on hoidettava suunnittelun edetessä tehtävien meluselvitysten edellyttämällä tavalla. Merkittävä vanha harjupuusto säilytetään pääpiirteissään. Voimalinja kaapeloidaan asianmukaisin magneettikenttäeristyksin. Syksyllä 2001 valmistuvan Tampereen seudun ilmanlaadun tarkkailuun liittyvä pienhiukkaspäästöjen kartoitus saattaa vaikuttaa asemakaavavaiheessa alueen suunnitteluun liittyviin ratkaisuihin. Alue on erittäin korkeiden radonpitoisuuksien aluetta, joten se on otettava huomioon rakennusteknisessä suunnittelussa niin kuin muuallakin Pispalassa.

5 SUUNNITELMAVAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

5. SUUNNITELMAVAIHTOEHTOJEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

5.1 Suunnitelmavaihtoehtojen ympäristövaikutusten arviointi

Vaihtoehtojen valintavaiheen ympäristövaikutusten arvioinnissa on keskitytty 1) niihin vaikutuksiin jotka ovat kokonaisuuden kannalta keskeisimpiä ja 2) niihin vaikutuksiin joiden suhteen vaihtoehtojen eroa. Lisäksi painotus on niiden vaikutusten arvioinnissa, joille osayleiskaavatasoinen ratkaisu määrittelee toteutuksen niin ettei sitä voida myöhemmissä suunnitteluvaiheissa enää merkittävästi muuttaa.

Tässä tiivistelmässä keskitytään edellä juuri *keskeisimpiin* ja *vaihtoehtoja erottaviin* vaikutuksiin. Muiden MRA 1§:n mukaisten vaikutusten tarkempi kuvaus on liitteenä. Ympäristövaikutusten arviointi tarkentuu kaavan nähtävilläpidon yhteydessä saatavien lausuntojen kautta.

Alustavien vaihtoehtojen, joita on kuvattu tämän selostuksen kohdassa 4., ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä laadittiin 5.11.2000 päivätty vaikutusten merkittävyyden arviointimatriisi, jonka perusteella valittiin keskeiset ja vaihtoehtoja erottavat vaikutukset.

Merkittävyyden kannalta tarkastellut vaikutukset olivat MRA 1§:n mukaisesti:

Vaikutukset luonnonympäristöön

- Maa- ja kallioperä, Pinta- ja pohjavedet, Ilma ja ilmasto, Kasvillisuus ja eläimistö, Luonnon monimuotoisuus

Vaikutukset kulttuuriympäristöön

- Kaupunkikuva, Maisema, Rakennettu ympäristö, Kulttuuriperintö

Vaikutukset yhdyskuntaan

- Yhdyskuntarakenne, Yhdyskuntatalous, Liikenne

Vaikutukset ihmiseen

- Palvelut, Virkistys, Terveellisyys, Turvallisuus, Paikan identiteetti

Arviointimatriisin pohjalta todettiin mm. että vaikutukset kaupunkikuvaan, yhdyskuntatalouteen, turvallisuuteen ja terveellisyteen ovat merkittäviä ja vaihtoehtoja erottavia, kun taas vaikutukset luonnonympäristöön eivät ole kokonaisuuden kannalta niin merkittäviä, myöskään liikenne- ja ympäristö- ja paikallistalouden ratkaisussa ei ole merkittäviä eroja.

Seuraavassa on esitetty tiivistettynä ”työpaikkavaihtoehdon” ja ”asuinvaihto-ehdon” keskeiset positiiviset ja negatiiviset ympäristövaikutukset sekä vaihtoehtojen epävarmuuskijät.

5.1.1 Vaihtoehto 0+ ”TYÖPAIKKARAKENTAMINEN”

5.1.1.1 Positiiviset ympäristövaikutukset:

Kaupunkikuvallisesti vaihtoehto antaa mahdollisuudet kehittää aluetta ulko-asultaan siistimmäksi siten, että olemassa olevan teollisen rakennuskannan keskeiset osat säilyvät.

Yhdyskuntataloudellisesti edullinen ratkaisu, ei edellytä kustannuksiltaan kalliiden kevyen liikenteen yhteyksien rakentamista eikä myöskään varautumista palvelujen, kuten päiväkodin, rakentamiseen. Vaihtoehto mahdollistaa liike- ja toimistorakentamisen sekä mah-

dollisuuden ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomaan pienteollisuustoimintaan keskustan läheisyydessä hyvien kulku-yhteyksien lähellä. Alue voi toimia kasvavan liike- ja toimistorakentamisen laajenemisalueena.

Alueen ympäristöllisten ominaisuuksien osalta (sijainti kahden melulähteen välissä jyrkässä pohjoisrinteessä ja sisääntuloväylän varressa) työpaikkarakentaminen on luontevin vaihtoehto, joka ei edellytä asuinrakentamisen vaatimia investointeja kevyen liikenteen yhteyksiin, melusuojaukseen ja virkistysalueisiin.

Vaikuttaa ylläpitävästi alueen identiteettiin, tuotantovaltainen alue säilyy entisen kaltaisessa käytössä. Alueen turvallisuus voi parantua alueen siistiytymisen ja selkeytymisen myötä.

5.1.1.2 Negatiiviset ympäristövaikutukset

Vaikutukset maisemaan voivat olla negatiivisia, mikäli uusi työpaikka-rakentaminen toteutetaan suurimittakaavaisena.

Alueen turvallisuuteen voi vaikuttaa negatiivisesti, jos laajat alueen osat rakentuvat yksinomaan toimistoksi, jolloin menetetään nykyisessä tilanteessa oleva sosiaalinen kontrolli. Alueelle jo rakentunut asuinkortteli jää irralliseksi.

Alueen Pispalaa ja Näsijärveä kaupunkirakenteellisesti erottava vaikutus säilyy.

5.1.1.3 Epävarmuustekijät

Toteutumisen hitaus ja epävarmuus. Voimassa oleva asemakaava mahdollistaa työpaikkarakentamisen ja alueen maanomistajat ovat kehittäneet tähän perustuvia hankkeita, mutta alue ei ole alkanut toteutua.

Pysäköintialueiden sijoittuminen osin maantasoon voi muodostua maisemallisesti ongelmalliseksi.

5.1.2 1 –vaihtoehto ”ASUINRAKENTAMINEN”

5.1.2.1 Positiiviset ympäristövaikutukset:

Asuinrakentaminen parantaa kaupunkikuvallisesti alueen siisteyttä ja selkeyttä.

Yhdyskuntataloudellisesti positiivinen vaikutus on asuinrakentamisen sijoittumisella olemassa olevan tiestön, palvelujen, joukkoliikenteen ja kunnallistekniikan yhteyteen.

Alueen rakentamisen yhteydessä toteutettavat etelä-pohjoissuuntaiset kevyen liikenteen yhteydet parantavat koko vaikutusalueen yhteysverkostoa ja eheyttävät laajemminkin kaupunkirakennetta.

5.1.2.2 Negatiiviset ympäristövaikutukset:

Piha-alueiden valoisuuden, riittävien yhteyksien ja näkymien osalta ongelmaksi muodostuu meluntorjunnasta johtuva pääosin umpinainen rakennustapa. Melulta suojattujen kortteleiden ulkopuolinen alue on kauttaaltaan melualueita. Tonttipihoille voi muodostua suljetun rakennustavan vuoksi kylmän ilman taskuja.

Kaupunkikuvallisesti alue muuttuu suljetummaksi ja mahdollinen suuri-mittakaavainen rakentaminen poikkeaa mittakaavaltaan ja ulkonäöltään Pispalan rakentamistavasta. Asuinrakentaminen johtaa nykyisen rakennuskannan suurimman osan purkamiseen ja

mahdollisuudet säilyttää kulttuurihistoriallisesti merkittävää yhtenäistä teollisuusmiljöötä ovat heikkomat kuin työpaikka-vaihtoehdossa.

Yhdyskuntataloudellisesti merkittävä negatiivinen vaikutus on asumisen vaatimilla etelä-pohjoissuuntaisilla kevyenliikenteen alikuluilla, virkistysalueilla ja kunnallisteknisten linjojen siirrolla. Näiden rakentamiskustannukset ovat alueen ominaisuuksista (rinteiden jyrkkyys, kantavuusongelmat, pohjavesi) johtuen tavanomaista korkeammat.

Alueen korttelipuistojen ja muiden virkistysalueiden toteuttaminen siten, että ne vastaisivat vaadittuja valoisuuden ja melutason ohjearvoja vaatii erityistoimenpiteitä.

5.1.2.3 Epävarmuustekijät:

Santalahti ei ole sijaintinsa sekä melu- ja pienilmastollisten ongelmiansa vuoksi asuinrakentamiseen erityisen hyvin soveltuva alue. Mikäli asukaskunta muodostuu sosio-ekonomiselta asemaltaan yksipuoliseksi ja asukkaiden vaihtuvuus on suurta, alueella voi olla riski muodostua eristyneeksi ongelma-alueeksi.

Alue tulisi rakentaa vaiheittain siten, että kunkin vaiheen vaatimat sisäiset ja ulkoiset kevyen liikenteen yhteydet ja virkistysalueet toteutettaisiin yhdessä rakentamisen kanssa. Tämä on erityisen tärkeää mikäli koko alueen toteutumisesta ei ole varmuutta, muutoin osa yhteyksistä ja virkistysalueista voi jäädä toteutumatta.

Alueen sisällä melulta suojassa kulkevan kevyen liikenteen yhteyden toteutuminen jo rakennetun korttelin kohdalla on epävarmaa. Mikäli yhteyttä ei pystytä tyydyttävästi järjestämään alueen turvallisuus ja palvelujen saavutettavuus heikkenevät.

5.1.3 Vaihtoehtojen vertailu maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavan sisältötavoitteisiin.

Seuraavassa on tiivistetysti vertailtu miten työpaikka- ja asuinrakentamis-vaihtoehdot vastaavat maankäyttö- ja rakennuslain asettamia yleiskaavan sisältö-tavoitteita.

MRL 39§:n mukaan yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon :

- 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
- 2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
- 3) asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
- 4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaisen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;
- 5) mahdollisuudet turvalliseen terveelliseen ja eriväestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
- 6) kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
- 7) ympäristöhaittojen vähentäminen;
- 8) rakennetun ympäristön, maisema ja luonnonarvojen vaaliminen; sekä
- 9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

5.1.3.1 Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys.

Ei merkittäviä eroja vaihtoehtojen välillä. Asuinrakentaminen mahdollistaa asumisen osoittamisen lähelle kaupunkia hyvien kevyen- ja joukkoliikenteen yhteyksien lähelle ja siten tukee kaupungin tiivistämispyrkimystä. Työpaikkavaihtoehdon voidaan myös katsoa sopivan yhdyskuntarakenteeseen koska se monipuolistaa keskustan lähialueiden toimintoja ja on hyvin saavutettavissa Paasikiventien sisääntuloväylän vieressä. Ekologisen kestävyuden kannalta alue sijaitsee varjoisassa ja tuulisessa paikassa eikä siten ole esim. energiataloudellisesti erityisen edullinen .

5.1.3.2 Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö

Santalahden alue sijoittuu molempien vaihtoehtojen osalta hyvin olemassa olevien kunnallisteknisten verkostojen, tiestön ja joukkoliikenneyhteyksien varrelle. Asuinrakentamisvaihtoehdossa etelä-pohjoissuuntaiset kevyen liikenteen yhteydet ovat riittämättömät ja alueelle joudutaan tekemään merkittävät investoinnit alikulkuratkaisuihin. Rakennuttuaan nämä yhteydet palvelevat laajemmin kaupunkirakennetta.

5.1.3.3 Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus

Asuinrakentamisvaihtoehdossa Santalahden alueen päivähoito- ja koulupalvelut sijaitsevat lähellä Pispalan puolella. Näiden palvelujen sekä Pispalan valtatie joukkoliikenteen saavuttaminen edellyttää etelä-pohjoissuuntaisten kevyen liikenteen yhteyksien rakentamista. Asuinrakentamisen yhteydessä Santalahden toteutetaan yksi uusi päiväkotiyksikkö.

Kaupallisten palvelujen saavutettavuus alueella on heikko ja asiointi tapahtuu lähinnä Lielahdessa, keskustassa tai Amurissa. Näiden palvelujen saavutettavuutta parantavat hyvät itä-länsisuuntaiset kevyen- ja julkisen liikenteen yhteydet. Alueen rakentuminen asuinkäyttöön sekä Onkiniemen asutuksen laajeneminen luovat potentiaalia uusille kaupallisille palveluille alueella.

5.1.3.4 Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaisen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla.

Asuinrakentaminen vaatii työpaikkavaihtoehtoa suurempia investointeja. Etelä-pohjoissuuntaisten kevyen liikenteen yhteyksien rakentaminen vaatii voimakasta panostusta asuinrakentamisvaihtoehdossa. Asuinvaihtoehto vaatii myös 110 kV:n sähkölinjan siirtämistä maakaapeliin sekä mahdollisesti järjestelyjä maakaasuputken linjaukseen sähkölinjan leikkauskohdan ja alikulkujen kohdalla. Liikennetarkaisu on molemmissa vaihtoehdoissa sama ja perustuu uuteen liittymään alueen itäosassa. Joukkoliikenneyhteydet ovat molemmissa vaihtoehdoissa riittävät, mikäli yhteydet Pispalan valtatie joukkoliikenteen hyödyntämiseksi luodaan.

5.1.3.5 Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön.

Asuinrakentamisvaihtoehto sisältää selvästi enemmän riskejä. Ympäristön turvallisuuden ja terveellisuuden kannalta ehdoton edellytys on sen osalta alueen meluongelmien ratkaiseminen, kevyen liikenteen yhteyksien ja riittävien puistoalueiden rakentaminen.

Asuinrakentamisvaihtoehdossa korttelirakenne joudutaan melunsuojauksellisista syistä toteuttamaan työpaikkavaihtoehtoa umpinaisempana, jolloin alueesta tulee luonteeltaan suljettu. Tämä johtaa myös pihojen osittaiseen varjoisuuteen ja huonoon tuuletuvuuteen.

Asuinrakentamisvaihtoehdosta tehtyjen erillisten selvitysten mukaan meluongelma on ratkaistavissa asuinkortteleiden osalta eikä häiritsevää ääntä esiinny. Liikenneturvallisuuden osalta sekä rautatien että Paasikiventien osalta tullaan toteuttamaan kevyen liikenteen alikulut mikä parantaa alueen turvallisuutta. Toisaalta jo sinänsä rakentamisen sijoittaminen näiden ongelmien vaikutuspiiriin johtaa suurempiin riskeihin kuin vastaavan rakentamisen sijoittaminen olosuhteiltaan paremmin asumiseen soveltuville alueille.

Alueen läpi itä-länsisuunnassa korttelirakenteen sisällä kulkevan kevyen liikenteen yhteyden rakentuminen on alueen turvallisuuden ja palvelujen saavutettavuuden kannalta tärkeää. Jo rakennetun asuinkorttelin kohdalla yhteyden toteutuminen on kuitenkin epävarmaa. Yleisesti alueella on liikuntaesteisille ongelmana reittien paikoittainen jyrkkyys joka voi aiheuttaa ongelmia erityisesti talviaikana.

Työpaikkarakentamisvaihtoehto on tältä osin ongelmattomampi, se aiheuttaa toteutessaan ongelman lähinnä jo rakennetun asuinkorttelin liittymisessä ympäristöön. Tosin myös työpaikkavaihtoehdossa on varauduttu puiston osoittamiseen tämän korttelin yhteyden. Tällä hetkellä kyseisellä korttelilla ei ole lainkaan lähivirkistysaluetta. Työpaikkarakentamisvaihtoehdossa alueelle ei synny sosiaalista kontrollia.

5.1.3.6 Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset

Ei merkittäviä eroja vaihtoehtojen välillä. Alueelle ei olla kummassakaan tapauksessa sijoittamassa sellaisia palveluja, kuten vähittäistavarakaupan suuryksikköä, joilla olisi merkittävää vaikutusta kunnan elinkeinoelämään. Työpaikkavaihtoehto tarjoaa mahdolli-

suuden monipuolistaa keskustan lähialueiden toimitilarajontaa ja alue voi toimia toimistorakentamisen seuraavana laajenemisalueena. Tällä hetkellä toimitilakysyntää alueella ei juurikaan ole.

5.1.3.7 Ympäristöhaittojen vähentäminen

Ei merkittäviä eroja vaihtoehtojen välillä. Molemmat vaihtoehdot toteutuessaan parantavat alueen nykytilaa. Erityisesti asuinrakentamisvaihtoehdon osalta uudistuminen olisi todennäköisesti suhteellisen nopeaa. Alueelta poistuvat pienteollisuustoiminnot jotka voivat aiheuttaa ympäristöhäiriöitä, lisäksi uudisrakentamisen yhteydessä alueelta poistetaan saastunutta maa-aineista.

5.1.3.8 Rakennetun ympäristön, maisema ja luonnonarvojen vaaliminen.

Luonnonarvojen osalta vaihtoehdoilla ei ole juuri eroa. Erityisiä luonnonarvoja alueella ei ole, lukuun ottamatta lähinnä alueen päätyihin sijoittuvia jäänteitä harjumuodostumista. Mahdollisuudet pääosin teollisuusrakennuksista koostuvan vanhan rakennuskannan ja sitä kautta alueen kulttuurihistoriallisen ilmeen hyödyntämiseen osana uudisrakentamista ovat asuinrakentamisvaihtoehdossa työpaikkavaihtoehtoa heikkomat. Molemmat vaihtoehdot voivat olla maisemallisesti haitallisia, mikäli niihin sisältyy voimakkaasti Pispalan maisemasta ja rakennustavasta poikkeavaa rakentamista. Erityiset korkeat tornimaiset rakennusmassat ja laajat suljetut korttelit erottuvat selvästi rakeisuudeltaan pienemmästä lähiympäristöstä. Asuinrakentamisvaihtoehto on tämän kannalta ongelmallisempi, sillä melusuojauksellisista syistä korttelit joudutaan toteuttamaan umpinaisina Paasikiventien suuntaan, vaikka ne muutoin olisivat mittakaavaltaan ympäristöön soivia. Työpaikkavaihtoehdon vaikutus riippuu pitkälti uusien liike- ja toimistorakennusten massoitelusta. Molemmissa vaihtoehdoissa, mutta erityisesti asuinvaihtoehdossa Paasikiventien ja Pispalan välinen näkymä peittyy.

5.1.3.9 Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

Asumisvaihtoehdossa virkistysalueet saadaan saavutettavuudeltaan ja puistokohtaisilta pinta-aloiltaan riittäviksi, mutta riittävän asuinaluekohtaisen lähivirkistysalueiden yhteispinta-alan osalta joudutaan tukeutumaan rannan virkistysalueeseen, joka on saavutettavuudeltaan heikompi.

Rakennetun alueen sisään voidaan luoda kaksi melulta suojattua korttelipuistoa. Tikku-tehtaan edustalle sijoitetun kolmannen puiston melutasot ovat osin ohjearvojen yläpuolella. Tätä puistoa käytettäisiin kuitenkin ensisijaisesti pelikenttänä, kun taas leikkitoiminnot sijaitsisivat kahdella melulta suojatulla puistoalueella. Korttelin sisäänrakennettujen puistojen osalta ympäröivien rakennusten sijoittaminen ja rakennusmassojen koko voivat aiheuttaa ongelmia valoisuudessa.

Paasikiventien alikulut mahdollistavat Näsijärven rannan laajan virkistysalueen hyväksikäyttämisen. Asuinrakentamisvaihtoehdon yhteydessä tutkitaan myös mahdollisuus parantaa ranta-alueen melusuojauksia, jolloin sen virkistysarvo koko lähiympäristölle kasvaisi.

Työpaikkavaihtoehdossa ei muodostu ongelmia virkistysalueiden riittävyyden suhteen.

5.2 Suunnitelmavaihtoehtojen sosiaalisten vaikutusten arviointi

5.2.1 Vaikutukset elämäntapaan ja elämänlaatuun

Työpaikkavaihtoehdossa asumisen tarvitsema vapaa-ajan tarjonta suuntautuu edelleen muualle kaupunkiin. Jos laadukasta toimistorakentamista toteutetaan riittävästi, alue siistyy ja tulee viihtyisämmäksi. Teollisen perinteen on mahdollista säilyä asuntovaihtoehtoa paremmin. Paasikiventien väylä kevyenliikenteen väyliseen tarjoaa hyvät yhteydet kauempana oleviin toimintoihin.

Asumisvaihtoehto edellyttää yhteisten kokoontumistilojen saamista alueelle. Asuntorakentamisen myötä alue siistyy ja pysyy elävänä läpi vuorokauden. Kun meluntorjunta edellyttää kortteleiden jonkinasteista sulkemista melualueilta, korttelin sisäosat myös muuttuvat helpommin valvotuiksi.

Asumisen lisääntyminen edellyttää kevyenliikenteen yhteyksien parantamista lähiympäristöön, mikä monipuolistaa alueella toimimista. Teollisuuskulttuuri poistuu alueelta.

5.2.2 Vaikutukset yhteisöön

Työpaikkavaihtoehdossa asumisyhteisö jää eristäytyneeksi ja nykyinen asukas pohja jää yksipuoliseksi. Päiväsaikaan asiakasliikenne tuo vieraita ja rauhattomuutta alueelle.

Asumisvaihtoehdossa on tärkeitä, että nyt yhteiskunnan rahoittamien asuntojen lisäksi alueelle tulee kovanrahan tuotantoa ja näin monipuolisempaa väestöpohjaa. Palvelutarjonta kohonnee ainakin parantuvien yhteyksien myötä. Korttelien sisäinen alueita yhdistävä kevytväylä mahdollistaa monipuolisen, eriateisen yhteisöllisyyden verkoston.

5.2.3 Vaikutukset luontosuhteeseen

Työpaikkavaihtoehdossa lähivirkistysaluetta laajempien virkistysalueiden saavutettavuus säilyy huonona. Pieni asukas pohja ei nopeuta sataman kohdalle suunnitellun alikulun toteutumista. Myöskään pispalalaisten yhteys Näsijärvelle säilyy heikkona.

Asumisvaihtoehdossa Näsijärvi jo näköaloina on merkittävä. Lisäksi laajempi asukas pohja mahdollistaa yhteyksien parantamisen Pispalaan ja Pyynikille sekä Näsijärven rantaan. Korttelialueiden sisäinen virkistysalueita ja pihoja yhdistävä kevyenliikenteen yhteys mahdollistaa monipuolisen virkistysalueverkoston. Asuinkorttelipihojen rakentaminen ja rannan virkistysalueen melusuojaus laajentaa viihtyisyyttä muuten voimakkaassa meluympäristössä.

5.2.4 Väestölliset vaikutukset ja vaikutukset yksityisiin ja julkisiin palveluihin

Työpaikkavaihtoehdossa 350 asukkaan väestöpohja kuormittaa julkisia palveluita vain sen verran, että kyseiset palvelut saadaan vaivatta jo olemassa olevilta tahoilta toisin sanoen melko kaukaa. Julkisen liikenteen vuorotiheyttä tulee lisätä.

Asumisvaihtoehdossa väkiluvun kasvaminen 1800 asukkaaseen luo paineita perustaa alueelle ainakin yksi 70-80 lapsen päiväkoti. Lähipiirin palvelut kuormittuvat niin paljon, että niiden suunnittelussa on syytä ottaa varhaisessa vaiheessa väestömäärän kasvu huomioon. Mahdollisuudet palveluiden saamiseen alueelle joka tapauksessa paranevat nykyisestä. Julkisen liikenteen vuorotiheyttä tulee lisätä.

5.2.6 Turvallisuus

Työpaikkarakentamisen myötä alueen sosiaalinen kontrolli ei parane. Alueella liikkuu paljon väliaikaista ja vierasta väkeä. Työpaikka-alueet ovat työaikojen ulkopuolella autioita ja suurimittakaavaisena toteutettuna kolkkoja ja turvattoman oloisia. Työpaikkaliikenteen lisääntyessä liikenteen turvallisuus asukkaiden näkökulmasta ei todennäköisesti lisäänty.

Asuntorakentamisen myötä sosiaalinen kontrolli lisääntyy. Yksityisen, puolijulkisen ja julkisen rajat hahmottuvat selvästi. Sisäpihat muodostavat turvallista leikki- ja oleskeluympäristöä. Autojen liikkuminen korttelialueen sisäosissa on mahdollista muodostaa vähäiseksi. Turvalliset kevyenliikenteen yhteydet lähiympäristöön on mahdollista ja tärkeitä toteuttaa.

6 SUUNITTELUVAIHTOEHTOJEN TILASTOT

6. SUUNITTELUVAIHTOEHTOJEN TILASTOT

6.1 Työpaikkavaihtoehto

Asuinkortteleiden pinta-ala		12 500 m ²
Asuinkortteleiden korttelitehokkuus arvio	ek=	1,0
Asuinkortteleiden rakennusoikeus arvio		12 500 k-m ²
Työpaikkakortteleiden pinta-alat		75 000 m ²
Työpaikkakortteleiden korttelitehokkuus	ek=	1,0
Työpaikkakortteleiden rakennusoikeus		75 000 k-m ²
Lähivirkistysalueiden pinta-ala		2 500 m ²
Muiden virkistysalueiden pinta-ala		59 000 m ²
Korttelialueet ja lähivirkistysalueet yhteensä		90 000 m ²
Alueen asukasmäärä		350

6.2 Asumisvaihtoehto

Asuinkortteleiden pinta-ala		73 000 m ²
Asuinkortteleiden korttelitehokkuusarvio	ek=	0,9-1,2
Asuinkortteleiden rakennusoikeusarvio		73 000 k-m ²
Työpaikkakortteleiden pinta-alat		4 700 m ²
Työpaikkakortteleiden korttelitehokkuusarvio	ek=	1,0
Työpaikkakortteleiden rakennusoikeusarvio		4 700 k-m ²
Lähivirkistysalueiden pinta-ala		12 800 m ²
Muiden virkistysalueiden pinta-ala		59 000 m ²
Korttelialueet ja lähivirkistysalueet yhteensä		90 500 m ²
Alueen asukasmäärä		1 800

7 TOTEUTUSVAIHTOEHDON VALINTA

7. TOTEUTUSVAIHTOEHDON VALINTA

7.1 Toteutettavan vaihtoehdon valinta

Suunnitelmavaihtoehdot olivat vaikutusarvioineen esillä kaupungin päätöksentekoelemisissä useasti. Kokouksessaan 11. 5. 2001 kaupunginhallitus jätti jatkosuunnitelman valinnan pöydälle ja sittemmin pois listalta. 13.8.2001 kaupunginhallitus siirsi ratkaisun myöhemmän ajankohtaan. Suunnittelujaostossa 2. 3. 2004 Santalahden osayleiskaavatyön ja tilanteen esittely merkittiin tiedoksi. Keskeisenä perusteluna päätöksenteon lykkäämiselle oli eri vaiheissa vireillä olevat, mutta keskeneräiset merkittävät liikenneratkaisut. Suunnittelujaosto päätti 22.12.2004 valita vaihtoehdoista asumisvaihtoehdon Santalahden osayleiskaavan toteutuksen pohjaksi.

8 OSAYLEISKAAVA

8 OSAYLEISKAAVA

8.1 Yleisperustelu ja –kuvaus, kokonaismitoitus

Valmisteluvaiheessa alueelle tarkasteltiin rinnan kahta vaihtoehtoa, nykyisten kaavojen mukaista työpaikkavaihtoehtoa ja poikkeusluvalla asuinkerrostalojen korttelina toteutetun korttelin osan ja maanomistajien tavoitteiden mukaista asumisvaihtoehtoa. Keskeisenä tarkoituksena oli tarkastelulla selvittää voidaanko alue toteuttaa asuntoalueena paikan asumisperinteitä jatkaen ja voidaanko palauttaa alueen elinympäristön asumisen laatutekijöitä ehkäisemällä asumistoimintoja rajoittavia ympäristötekijöitä.

Alueen yleiskaavan valmisteluun liittyvässä päätöksenteossa asumista alueelle ei ole niinkään pidetty ongelmallisena, vaan Paasikiventien kuormitusta ja sen helpottamiseen liittyviä ratkaisuja. Selvityksiä ja päätöksiä on ollut valmisteilla Paasikiventien leventämisestä, rantaväylän kehittämisestä, Tampellan pitkästä tunnelista, keskustan liikenne-osayleiskaavasta, pikaraitiotie-mallista ja erityisesti läntisestä kehätiestä.

Tarkastelussa on mitoituksena käytetty korttelialueen nykyistä keskimääräistä tonttitehokkuuslukua $e = 1,0$. Sinänsä osayleiskaavaehdotuksessa ei ole otettu tarkempaa määrittystä rakennusoikeudesta. Asemakaavavaiheen tonttitehokkuuteen vaikuttaa muun muassa se, että virkistysalueiden ja katualueiden vuoksi varsinainen tonttimaa jonkin verran pienenee ja vanhaa rakennuskantaa säilytetään. Teollisuus-, toimisto- ja liikekorteileilta ei edellytetä pihaoleskelualueita. Asuntoalueella mitoituksena on käytetty 100 asutokerosalaneliömetriä kohden 10 m² yhtenäistä leikki- ja oleskelutilaa. Pysäköinti sijoitetaan muualle kuin maatasoon. Jäljelle jäävälle korttelialueelle tämä tarkoittaa noin $e = 1,2$ tonttitehokkuutta.

Rakentamistapaa osayleiskaava säätelee liitekartalla, jossa on määritelty korttelialueiden rakennusten maksimikorkeudet. (liite V) Tavoitteena on ollut Näsijärven horisontin näkyminen vapaana Pispalan valtatieltä katsottaessa. Lisäksi on esitetty rakennusten korkeusmäärittämisä kohtiin, josta Pispalasta päin on oleellisia näkymälinjoja Näsijärven rantaan.

8.2 Rakennettu ympäristö

8.2.1 Yleismääräykset

Lausuntojen ja muistutusten perusteella yleismääräyksiä on täydennetty ja määräysten kohdistumisen hahmottamiseksi jäsenetty kolmeen osaan: Kulttuuriympäristö ja kaupunkikuva, Asumisen edellytykset ja Rakentamisrajoitus.

Kulttuuriympäristö ja kaupunkikuva

Asemakaavoja muutettaessa on huomioitava kaava-alueen merkitys valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön läheisyydessä.

Alueen asumis- ja teollisuusperinteen erityisominaisuuksia tulee vaalia asemakaavatyön yhteydessä.

Asemakaavoja muutettaessa on osoitettava toimenpiteet, joilla Pispalan harjumaiseman, Näsijärven rantamaiseman ja rantaväylän puoleisen julkisivun kaupunkikuvaa ja ympäristöä parannetaan.

Asemakaavoituksen yhteydessä on huomioitava kattojulkisivun merkitys Pispalan ylärinteen näkyisiin.

Asumisen edellytykset

Alueen ottaminen asuinkäyttöön edellyttää elinympäristön laadun turvaamiseksi seuraavia toimenpiteitä, jotka on ratkaistava asemakaavatyön ja alueen toteuttamisen yhteydessä:

Korttelipihojen melusuojaus on toteutettava siten, että korttelirakenne toteuttaa ainakin tämän osayleiskaavan pohjana olevien korttelisuunnitelmien ja melutarkastelujen osoittaman melusuojauksen tason ja laajuuden.

Alue on liitettävä ympäröivään kaupunkirakenteeseen ainakin kahdella esteettömällä Pispalaa ja Näsijärven rantaa yhdistävällä kevyenliikenteen väylällä.

Alueen asemakaavoituksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota liikkumisesteettömyyteen.

Asuinkortteleiksi muutettavat alueen osat on yhdistettävä toisiinsa korttelialueen sisäisellä, riittävän laadukkaalla, esteettömällä ja melusuojatulla kevyenliikenteen yhteydellä.

Alueelle on toteutettava ainakin tässä osayleiskaavassa osoitetut virkistysalueet.

110 kV:n voimalinja Rantatien ja Paasikiventien välissä kaapeloidaan maahan tai siirretään yli 30 metrin päähän lähimmistä asuinrakennuksista.

Asuinkorttelien maaperä tulee puhdistaa osayleiskaavan liitteenä olevan puhdistussuunnitelman mukaisesti ympäristöviranomaisten edellyttämällä tavalla.

Parvekkeet, jotka ovat melutarkastelun perusteella yli 65 dB:n melualueella on toteutettava sellaisella ratkaisulla, että tuuletettavalla asuntokohtaisella ulko-oleskelutilalla alittuu 55dB:n melutaso.

Asemakaavoituksen yhteydessä on lisäksi täydennettävä melu- ja äärintarkasteluja sekä varmistettava maakaasu-, kaukolämpö- ja voimalinjan suojaetäisyydet ja linjausten yhteensovittaminen.

Korttelialueiden toteutuksessa on varmistettava korttelialueiden ilman laatuun liittyvä, riittävä tuulettavuus ja melusuojauksen toteutuminen rakentamisen eri vaiheissa.

Autojen pysäköintitilat on pääosin sijoitettava istutettavien pihatasojen tai rakennusten alle.

Rakentamisrajoitus

Yleiskaava-alueella tai sen osalla ei saa rakentaa niin, että vaikeutetaan yleiskaavan mukaisen asuntoalueen ja sen reunaehtojen toteutumista. Alueella on toteutumiseen asti voimassa MRL 43.3 §:n mukainen rakentamisrajoitus, kuitenkin enintään 5 vuotta.

8.2.2 Korttelialueet

Korttelialueet sijoittuvat nykyisten korttelien alueelle. Nykyisen korttelialueen kokonaispinta-ala pienenee korttelialueelle sijoitettavien uusien asuntokortteleita palvelevien virkistysalueiden verran 9 500 m² ja katu- ja liikennealueiden laajentumisen osalta 9 500 m². (liitteet I ja II)

AK, Kerrostalovaltainen asuntoalue. Nykyinen jo toteutettu asuntokortteli 1008-16,17,18 ja 20 sekä muiden tonttien radanpuoleiset osat merkitään kerrostalovaltaiseksi asuntoalueeksi, 34 200 m². Nämä korttelialueet sijoittuvat liikenteen melulta rauhoitettujen korttelipihojen ympärille.

AK-1, Kerrostalovaltainen asuntoalue. Alueelle saadaan sijoittaa myös asumista häiritsemättömiä yksityisten ja julkisten palvelujen, hallinnon, kaupan ja tuotantotoiminnan tiloja, 35 300 m². Muun kuin asuinkerrosalan määrä, laatu ja sijainti alueella tulee määrätä asemakaavoituksen yhteydessä. Nämä korttelialueet on osoitettu Rantatien varteen ja koko korttelialueen itä- ja länsipäihin. Tarkoituksena on mahdollistaa yritystoiminnan säilyminen ja mahdollisesti lisääntyminen alueella, siten, ettei sen toiminta aiheuta ristiriitaa asuintoimintojen kanssa.

Pääosin asuinkäyttöön esitettyjen korttelien pinta-ala on yhteensä 35 500 m². Jos työpaikkatoimintoja ei sijoiteta niitä salliviin asuinkortteleihin mitoituksen e=1,0 perusteella asuntokerrosalaa tulisi kaava-alueelle yhteensä 69 500 k-m², joka tarkoittaisi nykyisen

tonttimaan, 90 214 m², puitteissa tonttitehokkuuslukua $e = 60\,570 \text{ k-m}^2 / 90\,214 \text{ m}^2 = 0,77$.

TP, Työpaikka-alue. Työpaikka-alueelle ei voi sijoittaa muita kuin puhtaasti työpaikkatoimintaa palvelevia henkilökunnan asuntoja, 6 300 m². Korttelialue kattaa säilytettävän tikkutehtaan vanhojen rakennusten alueen ja pienen tontin Tikkutehtaanrinteen ja Rantatien liittymästä.

Korttelisuunnitelmissa esitettyjen ratkaisumallien rakennusoikeus säilytettävien rakennuksineen on karkeasti 97 000 k-m², joka nykytonttimaan puitteissa vastaa tonttitehokkuutta $e=1,08$. Koska yleiskaavaan luonnostelluista ratkaisumalleista ei voida laskea kaikkia rakennusoikeuteen laskettavia taloustiloja, yhteistiloja ja kellareissa rakennusoikeuteen laskettavia tiloja, voi rakennusoikeus asemakaavoituksen yhteydessä korttelimallien mukaisesti toteutettuna olla suurempikin.

Osayleiskaavan korttelialue on yhteensä 75 800 m². Kun nykyisin korttelialuetta ja tontteja on yhteensä 90 214 m², pienenee korttelialue katualueiden, rautatiealueen ja virkistysalueiden vuoksi n. 14 400 m²

Korttelialueen piha-alueet pyritään mahdollisimman laajasti ottamaan oleskelukäyttöön, koska virkistysalueita on alueen kokoon nähden varattu melko niukasti.

Yli yhden tonttitehokkuus edellyttää pysäköintiä tasoihin. Maan pinta on varattava piha-alueeksi. Maaperän puhdistaminen edellyttää melko mittavia maansiirtoja, joten maaston muokkaus tekee maan-alaisen pysäköinnin perustelluksi toteuttaa. Pysäköinti onkin tarkoitus sijoittaa pääosin muualle kuin maan päälle. Korttelisuunnitelmissa pysäköinti on suunniteltu Rantatien varteen sijoitettavien rakennusten alle, pihakannen alle ja jyrkkään rinteeseen sijoitettuihin rakennusten pimeisiin osiin suunniteltuihin pysäköintikerroksiin.

8.2.3 Viheralueet, virkistysalueet

Koska varsinaisella korttelialueella ei ole virkistysalueita, koska kaava-alueen päissä olevat metsäiset alueet ovat liikennemelun takia luonteeltaan suojaviheralueita ja koska Näsijärven rannan virkistysalueet ovat tulevista asuinkortteleista rajallisten yhteyksien vuoksi pääosin epäkäytännöllisen kaukana, on korttelialueelle esitetty kolme lähivirkistysaluetta kortteleita yhdistävän uuden kevyenliikenteen väylän ja poikittaiskevyenliikenteen yhteyksien varteen. Alueen keskivaiheille on osoitettu entisen Santalahden seisakkeen kohdalle lähivirkistysalue. Alueen itäpäähän Tikkutehtaanrinteen länsipuolelle on osoitettu virkistysalue entisen Engvistin paperitehtaan tienoille. Tikkutehtaan pohjoispuolelle on vielä osoitettu pieni lähivirkistysalue. Näiden lisäksi Paasikiventien rannan puolelle tehtävän meluvallin ansiosta Näsijärven rannan viheralue on mahdollista saada virkistysalueeksi. Myös Pölkylänniemeen on merkitty virkistysalue. (liitteet I ja II)

Santalahden seisakkeen puisto	3 000 m ²
Paperitehtaanpuisto	3 900 m ²
Tikkutehtaanpuisto	2 100 m ²
	<hr/>
	9 000 m ²
Näsijärven rantapuisto	64 800 m ²
Pölkylänniemi	12 500 m ²
	<hr/>
	77 300 m ²
Yhteensä	<hr/>
	86 300 m ²

Suojaviheralueiden kanssa Santalahden uuden asuntoalueen käytettävissä on viheralueita yhteensä 103 500 m² eli yli kymmenen hehtaaria.

Lausuntojen perusteella rannan viheraluetta on laajennettu lisäämällä satama-alueen täyttöjä niin, että virkistysalueet lisääntyvät 17 920 m². Pölkylänniemen alue erityisesti vanhan hiekkarannan alue on merkitty säilytettäväksi ympäristöksi.

8.2.4 Liikennealueet

Liikennealueiden aluevaraukset perustuvat Rantaväylän kehittämissuunnitelmiin ja rautatien lisäraiteen ja mahdollisen pikaraitiotien aluevarauksiin. (liitteet I, II ja III)

Paasikiventie on merkitty yleiseksi tieksi. Aluevarauksessa on huomioitu kaistojen suunniteltu lisääminen ja ramppivaraukset sekä suuntautuminen Onkiniemen tunneliin, 102 000 m². Rautatiealue on merkitty rautatien liikennealueeksi. Aluevarauksessa on huomioitu suunniteltu kolmas raidepari sekä pikaraitiotielle suunniteltu varaus, 56 100 m².

SATAMA-ALUE

Satama-alueen varauksessa on huomioitu alueen kehittäminen järvimatkailun laajennusalueena. Satama-alueelle on varattu 274 200 m² suuruinen alue. Satama-alueen tarkempi suunnittelu on varattu tapahtuvaksi asemakaavoitusvaiheen yhteydessä. Satama-alueelle on suunniteltu rakennettavaksi uusia laiturirakenteita, uutta aallonmurtajaa, veneiden nosto- ja laskupaikkoja sekä moottori ja purjeverneitä varten ja mahdollista ravintolalaitaivaa tai risteilevää matkustajalaitaivaa varten. Vierasvenesatamaan tarvitaan polttoaineenjakelupiste septitankkeineen, vesipisteineen ja wc-tiloineen. Alueelle on suunniteltu sijoitettavaksi tanssipaviljonki ja kahvila-ravintolatiloja, rantasauna, ulkogrilli ja valomajakka. Venetarvikevarastointia ja mahdollista myyntiä varten tarvitaan varasto- ja liiketilaa. Virkistysalue on ajateltu palvelevan pelinurmena, lintuharrastajien ja virkistyskalastajien rantana, uimarantana venevuokrauspaikkoineen, auringonotto- ja iltanuotiopaikkoineen, lasten leikkipaikkoineen ja virkistysreitteineen, siltoineen ja vesiaiheineen. Pysäköintialueita on suunniteltu veneilijöille, rannan toiminnoissa vierailijoille inva-paikkoineen, busseille ja veneiden talvisäilytykselle. Alueen korkeaan viimeistelyn tasoon, houkuttelevaan yleisilmeeseen ja näkymiin tulee kiinnittää huomiota. Alueen maisemaluonne Pispalaan, Paasikiventielle ja Näsijärvelle on merkityksellinen. Huoltoyhteyksien luontevuuteen ja turvallisuuteen sekä hengenpelastustoimien helppouteen tulee kiinnittää huomiota.

8.2.5 Katualueet

Katualueiden määrittely perustuu rantaväylän kehittämissuunnitelmiin, joita on tarkennettu liittymien ja ramppien osalta yhteistyössä A-tien kanssa. Katualueiden järjestelyssä on pyritty huomioimaan myös uuden korttelialueen pelastustiet ja rautatiealueen huoltotiet. (liitteet I, II ja III)

KADUT

Nykyinen Rantatie, Paasikiventien Tikkutehtaalta Sepänkadun suuntaan nouseva osuus ja Paasikiventien rannan puolelle suunniteltu rinnakkaistie on merkitty katualueeksi. Lisäksi Tikkutehtaanrinne, osa Breitensteinin polusta ja korttelialueen länsipäästä radanvarteen suunniteltu väylä on merkitty katualueeksi. Katualueita on merkitty yhteensä 62 100 m².

KEVYENLIIKENTEN VÄYLÄT

Kevyenliikenteen väylien merkitys alueen toimivuuden kannalta on merkittävä. Koska Pispalaan suuntautuva rinne on jyrkkä, on kevytväylien toteuttaminen mahdollisimman esteettöminä vaativa tehtävä. Koko alueen kaavan peruslähtökohta on luoda alueelle toimiva, houkutteleva kortteleita yhdistävä kevyenliikenteen yhteys. Yhteyden varteen sijoittuvat melulta suojatut korttelipihat, alueen kulttuuriperinteestä kertovat, mahdollisuuksien mukaan säilytettävät rakennukset ja kivirivinterit sekä Pyhäjärven ja Näsijärven yhdistävät uudet kevyenliikenteen poikittaisyhteydet. Rautatien ali kulkee nykyisin kaksi tunnelia Harjun kirkon kohdalla ja Ahjolan kohdalla. Nämä radanalitukset on tarkoitus hyödyntää ja toteuttaa niiden kautta Pispalasta kevyenliikenteen yhteydet rautatien ali Santalahden. Santalahden puolella näistä alikuluista tulevat kevyenliikenteen väylät yhtyvät Santalahden sataman kohdalla, johon on suunniteltu myöhemmin toteutettavaksi kevyenliikenteen alikulkusilta. Ahjolan kohdalla Pispalan puolella on kaksi päiväkotia, posti ja muita palveluita. Lyhyin ja ehkä edullisin kevyenliikenteen silta rautatien yli on esitetty Tikkutehtaan eteläpuolelle Tikkutehtaanrinteen eteläpäästä Pispalan valtatielle. Kyseisellä kohdalla Pispalan valtatiellä on valo-ohjattu suojatie ja siitä katu-yhteys Rajaportin saunan vieritse Pispalan koululle. (liitteet III ja 21)

Lausuntojen perusteella on painotettu Pispalan valtatie ja Näsijärven rannan välistä uutta esteetöntä kevyenliikenteen yhteyttä rautatien ja Paasikiventien yli Haulipuiston ja Breitensteinin polun paikkeilla. Ratkaisuun liittyy uusien rakennusmassojen sijoittaminen reitin varrelle siten, että niissä saadaan kuljetettua tarvittavat hissi- ja porrasyhteydet. Yhteys mahdollistaa myös entisen Santalahden seisakkeen helpon saavutettavuuden ja Paasikiventien 3+3 joukkoliikennekaistojen joukkoliikenne pysäkit.

8.2.6 Yhteystarpeet

POIKITTAISET YHTEYDET

Tampereen rataympäristöselvitys Vaihe 1, Lähtöaineisto ja nykytilan kartoitus 5.2.2003 – asiakirjassa koko Tampereen rataverkon osalla radanyliitystarve on merkitty vain Santalahden kohdalle.

Asuntoalueen elinympäristön laadun, kaupunkirakenteen eheyttämisen, uuden asuntoalueen liittäminen lähiympäristöön, palvelujen ja virkistysalueiden saavutettavuus, liikkumismahdollisuuksien lisääminen, Näsijärven ja Pyhäjärven välisen kannaksen yhteyksien palauttamisen, esteettömyyden vähentämisen ja liikkumismahdollisuuksien monipuolistaminen edellyttävät etenkin kevyenliikenteen yhteyksien rakentamista Santalahden alueelle. Lähtökohtana on ollut vähintään kahden käyttökelpoisen poikittaisyhteyden toteuttamisen kaava-alueelle. Toinen poikittaisyhteys tapahtuisi Rajaportin saunalta Tikkutehtaanrinteen kautta nykyistä Paasikiventien alitusta tai uutta eritasoliittymää hyväksikäyttäen Näsijärven rantaan ja toinen ”katarinan hissin”-tyyppinen yhteys Musankadun ja Harjunpääkadun puolivälistä Pispalan valtatieltä Haulipuiston läpi rautatien yli Breitensteininpolun kohdalta Rantatien ja Paasikiventien yli. Olevaa yhteyttä Ahjolan alikulun kautta Rantatielle on tarpeen kehittää. Samoin Länsi-Pispalaa ja Hyhkyä palveleva yhteys Harjun kirkon takana olevaa rautatien alikulkutunnelia hyödyntäen Paasikiventielle on tärkeä. Kun Paasikiventien tasauksia mahdollisesti myöhemmin muutetaan on tarpeen toteuttaa myös uusi alikulkusilta Näsijärven rantaan sataman kohdalta. (liitteet I, III ja 21)

ALUEEN SISÄISET YHTEYDET

Uuden asuntoalueen toimivuuden kannalta kortteleita yhdistävä helppokulkuinen, houkutteleva ja laadukas kevyenliikenteen yhteys on olennainen. Tämä yhteys on tarpeen saada toteutettua myös nykyisen jo toteutetun asuinkorttelin läpi. Yhteys on olemassa, mutta se kuuluu korttelin asuntoyhtiöiden tonttimaahan eikä voimassaoleva asemakaava tätä yhteyttä julkisena yhteytenä ole edellyttänyt.

8.2.7 Erityisalueet

Yhdyskuntateknisen huollon alueet. Nykyinen 110 kv:n voimalinjan pääteasema tikkutehtaan itäpuolella siirretään nykyisen venesataman länsipuolelle. Tätä varten paikkaan on sijoitettu Yhdyskuntateknisen huollon alue, ET, 1 980 m². (liite I) Voimalinjan pääteaseman sijaintia on lausuntojen perusteella tarkistettu niin, että koko alue sijoittuu täytettävälle maa-alueelle eikä veteen.

Suojaviheralueet. Varsinaisen korttelialueen itä- ja länsipään on sijoitettu suojaviheralueet, EV, 17 230 m². Näillä alueilla kasvaa nykyisin harjualueelle tyypillistä mäntymetsää. Alueet ovat virkistysalueiden luonteisia polkuineen. Liikennemelun vuoksi alueet on merkitty suojaviheralueiksi.

8.2.8 Vesialueet

Vesialueeksi on merkitty lähinnä lintutornin tienoon alue Näsijärven rannan tuntumassa. (liite I). Lausuntojen perusteella Pölkylänniemen itäranta on merkitty säilytettäväksi ympäristöksi ja uimarannaksi uimarannan vesialueineen. Santalahden suosituista laajoista hiekkarannoista on enää jäljellä vain tuo Pölkylänniemen hiekkaranta.

8.2.9 Suojelukohteet

Suojeltavaksi rakennukseksi tai rakennelmaksi (sr) on merkitty tontilla 108-808-2 tikkutehdas, 1925-6, (kohde nro1), siihen liittyvä piippu (h=+129.7), kulkusilta ja radanvarressa oleva tikkutehtaan toimintaan liittynyt ns. ruutivarasto sekä tontilla 221-1008-17 Enqvistin

huvila, 1800-luvun loppu?, (kohde nro2) ja tontilla 221-1008-21 oleva Breitensteinin huvila, 1800-luvun loppu?, (kohde 3). Tikkutehdas on jo keskustan yleiskaavassa merkitty säilytettäväksi. Enqvistin huvila liittyy konsuli, tehtailija Johan Waldemar Enqvistin toimintaan Santalahdessa ja Breitensteinin huvila puolestaan Näsin Pahvitehtaan toimintaan alueella. Molemmat huvilat ovat puurakenteisia. (liite I)

Rakennus tai rakennelma, jonka lähtökohtana on suojelu tai uudiskäyttö. Näiden edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä. Kohteet on merkitty merkinnällä sr-1. Näitä kohteita ovat:

Kohde 4, Tehtailija Matti Yrjölän yksityisasunto, 1956, nykyisin Geopalvelu oy:n toimitalo

Kohde 5, Santalahden kattuhuopatehdas, 1940,

Kohde 6, Pieni porttivahdin asuinrakennus, 1800-luvun loppu?

Kohde 7, Enqvistin paperitehdas, 1885?, ja sen piippu (h=+126.3)

Kohde 8, Luujauhotehtaan,1883?, piippu (h=+121.6) 1900-luvun alku?

Kohde 9, Näsin pahviteollisuus, Tehdasrakennus,1942,

Kohde 10, Pahvitehtaan pannuhuone, 1942,

Kohde 11, Pahvitehtaan työntekijöiden kaksi pientä asuinrakennusta, 1920-luku?

Kohde 12, Puutyö uran perustajan Paasikosken asuinrakennus, 1925?

Kohde 13. Tukkiilaisten asuinrakennus, 1920-30?, liittyy Rosenlewin tukkitiehen

Kohde 14, Santalahden seisakkeen kivirivintieri

Kohde 15, Harmaan tukkitien tunneli, Ahjolan kohdalla, Tukkitie purettu 1935.

Lausuntojen perusteella Pölkylänniemi ja erityisesti sen ainoa jäljelle jäänyt Santalahden hiekkarantojen osuus on merkitty säilytettäväksi ympäristöksi. Yleismääräyksissä on korostettu Pispalan kulttuurimaiseman ja Santalahden rakennusperinnön niin teollisuuskuin asutusperinteenkin arvojen huomioimista asemakaavoituksessa.

Osayleiskaavaan liittyy näkymätarkastelu kartta, jossa on määritelty rakennusten maksimikorkeusasemia, jotta Pispalan näkymien kannalta oleelliset näkymät säilyvät. Rajaportin linja tulee jatkossakin hahmottua. Pispalan harjulta näkymä Pumpukkaivonkadun portaita pitkin rantaan, Ahjolan alikulkutunnelin suulta ja Ahjolankadulta rantaan on tarkoitettu säilyä.

8.2.10 Johdot

Lausuntojen perusteella on yleismääräyksiin lisätty merkitä maakaasulinjan, voimalinjan ja kaukolämpölinjan suojaetäisyyksien ja riskien huomioimista asemakaavoituksen yhteydessä.

8.2.10.1 Maakaasulinja

Paasikiventien pohjoispuolella, Näsijärven rannassa kulkee maakaasuputki. Liikennejärjestelyjä, voimalinjan siirtoa tai kaapelointia ja Paasikiventien siltoja, alituksia tai pinnantasauksia tehtäessä maakaasulinjan siirtokustannukset ja toimintaedellytys tulee huomioida. Maakaasulinja nykyisellään on merkitty osayleiskaavakarttaan. (liite I)

8.2.10.2 Voimalinja

Paasikiventien ja Rantatien välissä kulkee 110 kV voimalinja ilmajohtona. Voimalinjan magneettikentän vaikutus ulottuu tonttialueelle. Koska Santalahden tonttialue on jo nykyisellään kunnolliseen korttelimuodostukseen melko kapea ei korttelialuetta ole haluttu kaventaa. Siksi ilmajohto on esitetty siirrettäväksi maakaapeliin Tikkutehtaan itäpuolella olevasta pääteasemasta Santalahden sataman länsiosaan asti. Tähän kohtaan on tarkoitus rakentaa uusi pääteasema. Voimalinjaa siirrettäessä tai kaapeloitaessa on huomioitava maakaasulinjan risteytyminen, pääteaseman ja linjan purku- ja rakentamiskustannukset ja se, että linjaa ei voida välttämättä kaapeloida niin suoraan kuin ilmajohtoa. (liite I ja 21)

8.2.10.3 Kaukolämpölinja

Pääkaukolämpölinja kulkee ranta-alueella maakaasulinjan vieressä. Uudet asuntokorttelit tulevat liittymään kaukolämpölinjaan. Kaukolämpölinjan täydentämisessä ja liitosvedoissa linja tulee risteämään maakaasulinjan ja suunnitellun maakaapeloidun voimalinjan kans-

sa, joista aiheutuu erityisratkaisuja. Kaukolämpölinjaa ei ole katsottu tarpeelliseksi merkittä osayleiskaavakarttaan.

8.2.11 Ympäristötekijöiden huomioiminen

8.2.11.1 Meluntorjunta

Korttelialueiden korttelisuunnitelmat on tehty melutarkastelun kanssa kiinteässä yhteistyössä. Insinööritoimisto Ramboll Finland oy on laatinut tarkastelusta Santalahden OYK:n Ympäristömeluselvityksen 22.4.2005. Sen mukaan korttelialueiden piha-alueet ovat päivämelun osalta hyvin ohjearvojen puitteissa. Yömelun osalta tilanne on niin ikään mittatarkkuuden puitteissa uudelta asuntoalueelta edellytettävien ohjearvojen mukainen. Korttelialueen itä ja länsipäässä yömelun ohjearvo saadaan hyvin toteutumaan, kun korttelialueiden rakennusten julkisivut ovat absorboivia ja sileitä, kiiltäviä seinä ja ikkunapintoja on vähän. Rakennusten seiniltä tullaan asemakaavoituksen yhteydessä sekä Paasikiventien että rautatien läheisyydessä edellyttämään normaalia tehokkaampaa ääneneristävyyttä. Myös parvekkeiden ratkaisut tulee olla sellaisia, että asuntokohtaisella ulko-oleskelutila, parveke tai sen osa on ohjearvojen (55dB) mukainen. Tätä varten on Insinööritoimisto Ramboll kehittänyt Santalahden jo toteutetun asuinkorttelin rakentamisen yhteydessä soveltuvia ratkaisuja, ”Parvekkeiden ääneneristys tieliikennemelua vastaan 29.3.2001”. Meluntorjunta on pääosin tarkoitus hoitaa korttelisuunnitelmissa esitetyn kaltaisilla rakennusmassoilla. Paasikiventien eteläpuolelle ei ole tarkoitus sijoittaa melusteitä. Sitä vastoin rautatien puolelle ne ovat tarpeen. Aikaisemmin suunniteltua rautatiealueelle, lähtökohtana koko korttelialueen matkalle, sijoitettavaa 1,5 metrin korkuista siirrettävää meluseinää ei ole tarkoitus sijoittaa muualle kuin aivan korttelialueen länsipäähän Ahjolan paikkeilla. Itäpään melusuojaus voidaan toteuttaa Tikkutehtaan kohdalla tontilla meluvaliin ja meluseinän yhdistelmällä ja kattohuopatehtaan kohdalla säilyttämällä kattohuopatehtaan radanpuoleinen seinä. Tikkutehtaan eteen suunniteltu pieni virkistysalue on tarkoitus suojata rakennusten, aidan ja maavallin yhdistelmällä. Näsijärven melko laaja virkistysaluekokonaisuus on suojattavissa maakaasulinjan rannan puolelle sijoitettavalla meluvaliilla. (liite IV) .

Korttelisuunnitelmien mukainen melusuojauksen merkitys ulottuu laajasti korttelialueen ulkopuolellekin. Kaavan vaikutuksia elinympäristön laadun parantamiseksi on myös se, että korttelialueen rakentaminen melusuojauksineen poistaa Paasikiventien melukuormitusta Pispalan valtatie eteläpuoliseltakin asuntoalueelta ja laajasti Näsijärven vesialueelta. Ohjearvojen puitteissa olevaa uutta aluetta kaava-alueelle tulee 7-10 hehtaariin lasketavasta ja toteutuksesta riippuen.

8.2.11.2 Radonin ehkäiseminen

Radonin torjunta hoidetaan normaali menetelmin tuuletettavin alapohjarakentein rakentamisen yhteydessä

8.2.11.3 Maaperän puhdistaminen

Maaperän puhdistaminen tulee tehdä ympäristökeskuksen, ympäristövalvonnan ja Viatek oy:n Santalahdesta tekemän puhdistussuunnitelman mukaisesti. Maaperän pilaantumista tulee asemakaavoituksen yhteydessä selvittää lisää ja täsmentää puhdistustoimenpiteitä.

8.2.11.4 Liikenteen aiheuttama ääni

Äänimittauksen perusteella raideliikenteen ääni alueella ei ole merkittävä. Asemakaavoituksen yhteydessä äänitarkastelua tulee täydentää.

8.2.11.5 Ilman laatu

Ilmanlaatuun tulee korttelialueiden jatkosuunnittelussa kiinnittää huomiota siten, ettei korttelialueelle pääse syntymään sellaisia ns. ilmataskuja joihin ilman epäpuhtaudet voisivat kerääntyä.

8.2.11.6 Vaaralliset kuljetukset

Asemakaavoituksen yhteydessä sekä Paasikiventien, että Porinradan vaarallisten kuljetusten vaikutuksen asemakaavoituksen tulee selvittää. Vaarallisten aineiden kuljetusta on esitelty kohdassa 2.6.6 Turvallisuus. Rautatien varteen on toteutettava huoltotie, jotta tarvittaessa pelastustoimet pääsevät helposti radan varteen. Koska rautatiealueelle on

varattu tilaa uusille kiskopareille, on korttelin 1009 tontin 1 Yrjölän vanhan asuinrakennuksen ja tontin 1008-2 kattuhuopatehtaan rakennuksen ja rautatiealueen väliin jäämässä melko kapea kulkuväylä. Tikkutehtaanrinne –nimistä katua pitkin on muuten helppo päästä radan varteen. Myös Engvistin huvilan kohdalla toteutetut meluseinät rajoittavat rautatiealueen leventämistä. Korttelialueen länsipäähän on merkitty uusi katuyhteys rautatien varteen Breitensteinin polkuun asti. Rautatiealueen eteläpuolella on katualuetta pelastuskäyttöön Ahjolan kohtaa lukuun ottamatta.

8.2.11.7 Virkistysalueiden riittävyys

Sisäasiainministeriön kaavoitusohjeen 2/1975 mukaan asuntotonteille tulevien leikki- ja ulko-oleskelupaikkojen lisäksi on varattava korttelikohtaista leikki- ja oleskelualuetta (lähipuisto, korttelipuisto) ainakin yksi vähintään 3500-4000 m² puisto 15 000 asutokerosalaneliömetriä kohti. Laajemmin laskentaperiaatteena voidaan käyttää 25 m² korttelipuistoa/ 100m² asutokerrosalaa. Korttelipuistosta tulisi 1500-2000 m² osoittaa leikkialueeksi. Ohjeen mukaan korttelipuiston tulee sijaita vähintään 150 m:n päässä asunnosta. Kantakaupungin yleiskaavassa on käytetty 200 m:n maksimietäisyyttä. Virkistysalueiden tulee saada riittävästi päivänvaloa ja olla asianmukaisesti melusuojattuja. Varsinaisella korttelialueella tulee olla kaksi lähivirkistysaluetta. Korttelialueen päissä olevat viheralueet toimivat hyvin ulkoilualueina, mutta eivät varsinaisina virkistysalueina, koska niiden melusuojaus ei ole toteutettavissa.

Virkistysalueet saadaan saavutettavuudeltaan ja puistokohtaisilta pinta-aloiltaan riittäviksi, mutta riittävän asuinaluekohtaisen lähivirkistysalueiden yhteispinta-alan osalta joudutaan tukeutumaan rannan virkistysalueeseen, joka on saavutettavuudeltaan heikompi. Tämä virkistysalue saadaan kohtuullisilla maastotöillä riittävästi melusuojattua, jolloin tämän laajan alueen käyttöarvo on suuri.

Rakennetun alueen sisään voidaan luoda kaksi melulta suojattua korttelipuistoa. Tikku-tehtaan edustalle sijoitetun kolmannen puiston melutasot ovat osin ohjearvojen yläpuolella. Tätä puistoa käytettäisiin kuitenkin ensisijaisesti pelikenttänä, kun taas leikkitoiminnot sijaitsisivat kahdella melulta suojatulla puistoalueella.

Paasikiventien ali- ja ylikulut mahdollistavat Näsijärven rannan laajan virkistysalueen hyväksikäyttämisen. Lausuntojen perusteella vahvistettu kevyenliikenteen poikittaisyhteys Pispalasta Näsijärven rantaan Breitensteinin polun kohdalta parantaa ranta-alueen saavutettavuutta.

Lausuntojen perusteella rannan virkistysaluetta on laajennettu satamaan päin suuntautuvilla vesialueen täyttöillä ja Pölkylänniemessä n.1,8 ha. Virkistysalueiden määrää tarkasteltaessa on tärkeää huomioida, että nykyisin yksityistä maata olevalla korttelialueella ei ole lainkaan virkistysalueita. Osayleiskaavassa korttelialueelle on osoitettu uutta virkistysaluetta 5,1m²/ tuleva asukas (9 000 m²). Näsijärven ranta-alueen kanssa virkistysaluetta kaava-alueella (77 300 m²) on 43 m² / tuleva asukas (Siihen liittyvää virkistysaluetta lisäksi kaava-alueen ulkopuolella 30 000 m²). Korttelialueen molemmissa päissä olevat suojaviheralueet (17 200 m²) mukaan lukien viheraluetta on 57 m² / asukas.


Vaikka asukasta kohden virkistysaluetta puhtaiden lähivirkistyspuistojen osalla on melko niukasti, lähtee alueen korttelirakenteen malli siitä, että kortteleiden pihat asettuvat kortteleita yhdistävän sisäisen kevyenliikenteen reitin varteen. Koska piha-alueilta autot tulee sijoittaa pääosin maanalaisiin tiloihin, ovat korttelipihat suurimmaksi osaksi varattavissa pihaoleskelukäyttöön. Tätä melulta suojattua piha-aluetta on koko korttelialueella n.15 000 m². (liitteet I, II ja 21)

8.2.11.8 Turvallisuus

Uudet poikittaisyhteydet parantavat rautatiealueen ja paasikiventien ylitysten turvallisuutta. RHK ja Tampereen kaupunki ovat tehneet aiesopimuksen turvallisuuden parantamiseksi mm. haulitehtaan tienoilla.

8.2.12 Osayleiskaavamerkinnot

Merkintöjen selitys

----	Osayleiskaava-alueen raja.
----	Osa-alueen raja.
AK	Kerrostalovaltainen asuntoalue.
AK-1	Kerrostalovaltainen asuntoalue. Alueelle saadaan sijoittaa myös asumista häiritsemättömiä yksityisten ja julkisten palvelujen, hallinnon, kaupan sekä tuotantotoiminnan tiloja. Muun kuin asuinrakennusalan määrä, laatu ja sijainti alueella tulee määrätä asemakaavoituksen yhteydessä.
TP	Työpaikka alue.
VL	Lähivirkistysalue.
VL-7	Lähivirkistysalue, joka sijoittuu arvokkaalle maisema- ja/tai luonnonalueelle. Alueelle sijoitettavat toiminnot tulee suojata liikenteen häiriötä vastaan. Alueelta saadaan asemakaavoituksen yhteydessä osoittaa korttelialue alueen tai ympäristön toimintoja palvelevalle rakennukselle.
VLK	Kaupunkipuistoksi varattu lähivirkistysalue. Alue varataan päivittäiseen yleiseen virkistys- ja ulkoilukäyttöön, kuten yleisille puistoille, pienille pallokentille ja leikkipuistoille. Alueella sallitaan yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Puiden kaataminen, kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttötöyt tai niihin verrattavat toimenpiteet ovat alueella luvanvaraisia kuten RakL 124a§:ssä on säädetty.
VLL	Luonnonmukainen lähivirkistysalue. Alue varataan ulkoilu-, liikunta- ja urheilutoiminnoille sekä luonnon kokemiseen laajoina pääosin luonnontilaisina aluekokonaisuuksina. Puiden kaataminen, kaivamis-, louhimis-, tasoittamis- ja täyttötöyt tai niihin verrattavat toimenpiteet ovat alueella luvanvaraisia kuten RakL 124a§:ssä on säädetty. Alueella sallitaan vähäinen luonnonympäristön huomioonottava yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.
LT	Yleisen tien alue.
LR	Rautatiealue.
LV	Vesiliikenteen alue.
ET	Yhdyskuntateknisen huollon alue.
EV	Suojaviheralue.
W	Vesialue.
	Uimaranta.
/s	Alue, jolla ympäristö säilytetään.
sr	Suojeltava rakennus tai rakennelma.
sr-1	Rakennus tai rakennelma, jonka lähtökohtana on suojelu tai uudiskäyttö. Näiden edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä.
—	Katu.
•••••	Kevyen liikenteen yhteys.
—(Z)—	Sähkölinja
—(K)—	Maakaasuverkosto
- x —	110-400kV sähkölinja Sähkölinja tulee sijoittaa maakaapeliin, joka on huomioitava ympäristöä koskeissa suunnitelmissa.
me	Alue, jonka asemakaavan laadinnan yhteydessä on tarvittaessa laadittava meluselvitys.
saa	Saastunut maa-aine puhdistettava.
lwv	Vesialueena säilytettävä venesatama-alueen osa, jolle saa sijoittaa aallonmurtajia ja venelaitureita.
lvpv	Alue, jolle saa sijoittaa veneily-, huvi- ja virkistyspalveluiden rakennuksia ja rakenteita sekä veneilyyn liittyvän polttoaineen jakelupisteen.
vllpa	Alue, jolle saa sijoittaa yleiseen pysäköintiin ja veneiden talvisäilytykseen liittyviä toimintoja.

9 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

9. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Vaihtoehtotarkastelussa kohdassa 5. on esitetty myös asuntoaluetta koskeva vaikutusten arviointi sosiaalisten vaikutustenkin osalta. Työpaikkavaihtoehdon kanssa esitetty tarkastelu avaa vaikutusten arvioinnille myös yleiskaavalliseen tarkasteluun liittyviä havaintoja. Koska ympäristövaikutusten arviointi perustuu pääosin samoihin näkökulmiin kuin yleiskaavan sisältövaatimukset, ei vaikutusten arviointia ole tässä yhteydessä esitetty erikseen. Kohdassa 5.2 on esitelty pääpiirteissään myös asuntoalueratkaisun sosiaaliset vaikutukset.

9.1 Yleiskaavallinen tarkastelu

9.1.1 Johdanto

Koska 27.5.1998 valtuuston hyväksymän kantakaupungin yleiskaava 1998:n vahvistusprosessissa jätettiin Santalahden osuus osayleiskaavatyön vuoksi pois, ei sitä osaa yleiskaavasta ole ympäristöministeriö vahvistanut. Yleiskaavassa tonttialue on merkitty palveluvaltaisen yritystoiminnan alueeksi PK-3. Keskustan vahvistamattoman osayleiskaavan merkintä Tikkutehtaan tontille on sama kuin muullekin tonttimaalle. Alueen yleiskaavallinen muuttaminen asuinalueeksi edellyttää yleiskaavallista tarkastelua. Seuraavassa tarkastellaan muutoksia Maankäyttö- ja rakennuslain yleiskaavalta vaadittavien sisältövaatimusten (MRL 39.2 mom kohdat 1-9) ja Kantakaupungin yleiskaavassa esitettyjen tavoitteiden näkökulmista. Tarkastelulla arvioidaan suunnitelman vaikutukset yleiskaavaan ja arvioidaan voiko ratkaisu aiheuttaa esteitä yleiskaavan tavoitteiden ja ratkaisujen toteuttamiselle

9.1.2 Yleiskaavallinen tarkastelu yleiskaavan sisältövaatimusten pohjalta

MRL 39.2 § kohta 1: Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;

Santalahden työpaikka-alue on jäänyt kaavojen mahdollistamalla tavalla toteutumatta. Alue on eräänlaista vajaakäyttöistä reuna-aluetta ja kaupunkirakenteesta irrallaan olevaa väli-aluetta. Kaksi valtakunnan väylää Paasikiventie ja rautatie vaikeuttavat yhdyskuntarakenteen toimivuutta Näsijärven ja Pyhäjärven välillä. Poikittaisyhteydet ovat Pispalan kulttuuriympäristön ja palveluiden saavutettavuuden kannalta tärkeitä. Alue on muilta osin hyvin saavutettavissa. Olemassa olevan kunnallistekniikan varressa alueen toteuttaminen valmiiksi on kaavataloudellisesti perusteltua. Alueen perustamiskustannuksia lisäävät kuitenkin maaperän puhdistaminen, meluntorjuntatoimet, kevyenliikenteen yhteyksien erityisesti tunnelien ja siltojen rakentaminen, virkistysalueiden rakentaminen ja voimalinjan kaapelointi. (liite 21.) Ekologisesti ehkä oleellisin on harjukasvillisuuden ja maaperän luonnollisten ominaisuuksien säilyttäminen tai palauttaminen. Merkittävien osa harju- puustosta jää suojaviheralueille ja siten säilyvät. Maaperää joudutaan voimakkaasti muokkaamaan erityisesti maaperän puhdistamisen ja maanalaisten pysäköintitilojen vuoksi. Nämä toimenpiteet toisaalta tukevat toinen toisiaan. Uusien virkistysalueiden ja asuntopihojen rakentaminen lisäänee alueen viherrakentamista ja lajien monimuotoisuutta.

MRL 39.2 § kohta 2: Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
Osayleiskaavaratkaisu perustuu monipuolisesti olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttöön. Pääväylästä on valmiina. Paasikiventie syöttää kokoojaliikennettä ja Rantatie ja Tikkutehtaanrinne tonttiliikennettä. Kaavassa on varauduttu väylien kapasiteetin lisäämiseen. Rautatiealuekin rajautuu tontteihin, joten raideliikenteen hyväksikäyttökin on luontevaa. Santalahden seisakkeesta tosin on jäljellä vain kivijalat. Rannan antamat imagolliset ja virkistykselliset mahdollisuudet uudelle asuntoalueen asukkaille ovat myös monipuoliset uimarannasta veneilyyn. Toisaalta poikittaisen kaupunkirakenteen eriytyneisyys edellyttää melko merkittäviä toimenpiteitä.

MRL 39.2 § kohta 3: Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
Osayleiskaava valmisteltaessa on aluetta tutkittu melko tarkoin korttelisuunnitelmilla, jotta asuinalueen laatuun vaikuttavia tekijöitä on voitu ratkaista jo yleiskaavatasolla. Erityisesti riittävän melusuojauksen osoittamisen kannalta se on ollut välttämätöntä. Korttelialueelle on osoitettu kolme lähivirkistysaluetta.
Korttelialueen sisälle on tavoitteena ollut muodostaa pihamelun osalta ohjeavot täyttävä monimuotoinen kortteliketju, jossa matala ja korkea mittakaava vuorottelevat, paikan vanhaa rakennuskantaa on säilynyt ja josta on näkymiä Pispalan kulttuurimaisemaan ja Näsijärvelle. Asuinalueen palveluiden kannalta on huomionarvoista, että Pispalan puolella on koulu, päiväkotia ja muita asuntoalueen palveluita kohtuullisen matkan päässä, kunhan riittävän esteettömät kulkuyhteydet toteutetaan kaavan edellyttämällä tavalla.

MRL 39.2 § kohta 4: Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;
Kevyenliikenteen yhteyksien parantaminen mahdollistaa alueen eteläosan pääsemisen osallisiksi Pispalan valtatie lukuisista bussivuoroista. Rantaväylän ja keskustan liikenneosayleiskaavan ratkaisussa myös Paasikiventien joukkoliikennevuoroja on suunniteltu lisättäväksi. Rataverkon hyväksikäyttösuunnitelmissa Santalahden on esitetty seisaketta. Rantatien ja korttelialueen välissä kulkee seudullinen pyörätie-kevyenliikenteen väylä. Palvelujen saavutettavuus ja kaupunkirakenteen eheyttäminen Pyhäjärven ja Näsijärven välillä sekä suunnitellun korttelialueen sisällä edellyttää merkittävää panostusta kevyenliikenteen väylien toteuttamiseksi välittömästi rakentamisen yhteydessä. (Liite 21.)

MRL 39.2 § kohta 5: Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
Koska liikennemelu on merkittävin elinympäristön laatuun vaikuttava tekijä, on korttelialueen suunnittelussa pyritty hyvinkin yksityiskohtaisilla korttelisuunnitelmilla varmistamaan se, että koko korttelialueelle on mahdollista toteuttaa ohjeavojen mukainen laaja pihaverkosto. Päivämelun osalta se onnistuu helposti. Koska liikennealueet ympärillä eivät täysin hiljene yöaikaankaan, on ollut tarpeen myös yömelun osalta osoittaa, että pihaverkoston riittävä melusuojaus on järjestettävissä. Korttelisuunnitelmat, jotka toteuttavat meluvaatimukset toteuttavat myös turvallisuuden ja terveellisyyden tavoitteita. Koska alue on paikoin melko jyrkkää pohjoisrintettä, on pihaverkoston ja virkistysalueiden riittävään päivänvalonsaantiin toteutusvaiheessa kiinnitettävä erityistä huomiota. Houkuttelevan korttelipihasarjan muodostaminen korttelialueen sisäpuolelle on tärkeää, jotta lapsille, vanhuksille ja muille, jotka joutuvat viettämään aikaa asuntoalueella, olisi laaja lähes kilometrin mittainen turvallinen, helppokulkuinen pihaverkoston käytettävissä.

MRL 39.2 § kohta 6: Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
Koska Santalahden korttelialueella suunnittelun alussa toimi yli 50 yritystä ja koska alue on kuulunut kaupungin työpaikka-aluevarantoon, on ollut tärkeää mahdollistaa yritystoiminnan jatkuminen alueella. Uudet asuintoiminnat eivät mahdollista nykyisenkaltaista, mahdollisesti ympäristöä kuormittavaa toimintaa. Merkittävä osa korttelialueesta on merkitty sellaiseksi, johon saa sijoittaa asuintoimintoja kuormittamattomia työpaikkoja. Koska alueen pohjoispuolella kulkee tehokas liikenneväylä ja aivan korttelialueen vieressä Rantatie, on alue hyvin saavutettavissa. Liikennealueen läheisyys vaikeuttaa asuintoimintojen sijoittamista aivan kadun varteen. Siksi on luontevaa mahdollistaa yritystoiminnan sijoittaminen edelleen Santalahden alueelle. Kun asumisen ja työpaikkatoimintojen liikenne ei merkittävästi kohtaa, on rinnakkainolo toteutettavissa.

MRL 39.2 § kohta 7: Ympäristöhaittojen vähentäminen;
Alueen palauttaminen asuinkäyttöön edellyttää ympäristöhaittojen merkittävää vähentämistä. Liikennemeluntorjunta kaavan osoittamalla tavalla on keskeisintä. Vanhana teollisuusalueena osa alueesta edellyttää huomattavia panostuksia maaperän puhdistamiseen. 110 kV:n voimalinjaa on siirrettävä tai se on sijoitettava maakaapeliin, jos aivan Rantatien varteen aiotaan rakentaa asumista. Koska alue on radonalue, on sen suojaukseen kiinnitettävä erityistä huomiota. Koska Santalahden alueella on kaupunkikuvallista merkitystä Näsijärvelle ja Paasikiventielle päin ja Pispalaan päin, on myös sillä merkitystä miten alueelle rakennetaan, jottei uuden asuntoalueen ilmeestä tule ympäristöhaitta.

MRL 39.2 § kohta 8: Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen; Alueelta tehdyn kulttuurimaisema- ja rakennusinventoinnin perusteella korttelialueella on kohteita, joiden säilyttäminen on pidetty lähtökohtana tonttien tarkempaa suunnittelua toteutettaessa. Niillä on myös merkitystä korttelialueiden imagolle ja piha-alueiden elinympäristön laadulle ja viihtyisyydelle. Vanhojen kerrostumien säilyttäminen tuo korttelialueisiin juurevuutta, paikan henkeä, kulttuurista sisältöä ja ajallista kerrostumaa. Koska Santalahti rajautuu suoraan valtakunnallisesti merkittävään Pispalan kulttuurimaisemaan ja on osa maailman suurimmaksi soraharjuksi sanottua luonnonmuodostumaa ja vielä osa Näsijärven rantamaisemaa, on alueen maisemakuvan muodostumisella ja säilymisellä laaja merkitys. Luonnonarvojen osalta on merkittävintä säilyttää kaavan mukaisesti vielä jäljellä olevia alueen alkuperäisen harjupuuston rippeitä.

MRL 39.2 § kohta 9: Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys; Virkistysalueiden määrää tarkasteltaessa on tärkeää huomioida, että nykyisin yksityistä maata olevalla korttelialueella ei ole virkistysalueita. Osayleiskaavassa korttelialueelle on osoitettu uutta virkistysaluetta 5,3m²/ tuleva asukas (9 000 m²). Näsijärven ranta-alueen kanssa virkistysaluetta kaava-alueella (86 300 m²) on 48 m² / tuleva asukas. Korttelialueen molemmissa päissä olevat suojaviheralueet (17 800 m²) mukaan lukien viheraluetta on 58 m² / asukas. Vaikka asukasta kohden virkistysaluetta on melko niukasti, lähtee alueen korttelirakenteen malli siitä, että kortteleiden pihat asettuvat kortteleita yhdistävän sisäisen kevyenliikenteen reitin varteen. Koska piha-alueilta autot tulee sijoittaa pääosin maanalaisiin tiloihin, ovat korttelipihat suurimmaksi osaksi varattavissa pihaoleskelukäyttöön. Tätä melulta suojattua piha-aluetta on koko korttelialueella n.15 000 m²

9.1.3 Yleiskaavallinen tarkastelu kantakaupungin yleiskaavan tavoitteiden pohjalta

Kantakaupungin yleiskaava 27.5.1998:n kohta 3.1 kaupunkirakennetta koskevat yleistavoitteet: Yleiskaavasuunnittelun tavoitteena on ehyt ja tiivis kaupunkirakenne Tampereen kaupungin strategiaan perustuen. Uusien teollisuus- ja työpaikka-alueiden sijoittelussa otetaan huomioon sujuvat yhteydet päätieverkkoon. Kantakaupungin täydentämiskäytöksi soveltuvat alueet rakennetaan. Osayleiskaava tiivistää kaupunkirakennetta luomalla mahdollisuuden rakentaa keskeneräinen alue valmiiksi ja vielä yhdistää alueen hajonnutta kaupunkirakennetta. Vaikka alueelta poistuu ympäristöä häiritsevää yritystoimintaa kaava luo myös runsaasti mahdollisuuksia työpaikkarakentamiselle.

Tavoite 1 (kohta 4.1, Asuminen;). Tavoitteena on kaikille kuntalaisille kohtuullinen asumistaso asumisvaihtoehtoiltaan monipuolisessa asuntokannassa. Uutena asuntoalueena lähellä keskustaa järvi- ja kulttuurimaisemassa alue tarjoaa uuden paikan asumiselle ja lisää ja monipuolistaa asuntotarjontaa.

Tavoite 2 (kohta 4.2, Elinkeinot;). Kaupungin kehittämisen yleistavoitteiden mukaan elinkeinopolitiikan päämääränä on yritystoiminnan ja elinkeinon toimintaedellytysten parantaminen ja elinkeinorakenteen monipuolistaminen. Koko Rantatien matkalle on osayleiskaavassa osoitettu mahdollisuus työpaikkarakentamiselle upeassa ympäristössä hyvien liikenneyhteyksien varrelta.

Tavoite 3 (kohta 4.3, Palvelut;). Kaupallisille ja julkisille palveluille järjestetään tilaa niin, että mahdollistetaan kantakaupunkialueen monipuolisten palvelujen kehittäminen. Alueen toteuttaminen lisää keskusta-alueen palveluiden käyttäjiä, koska alue sijoittuu kävely-yhteyden päähän ydinkeskustasta. Alueelle tulee sijoittumaan myös julkisia ja yksityisiä palveluita. Hyvät liikenneyhteydet ja työpaikkarakentamismahdollisuus antavat tälle mahdollisuuden. Alueelle on tarkoitus rakentaa ainakin päiväkotia.

Tavoite 4 (kohta 4.4, Virkistys;). Kantakaupungin jäsentävä vihaverkko muodostetaan alueista, jotka luonnontalouden, maiseman, virkistystoimintojen ja kaupunkikuvan

kannalta tulee säilyttää rakentamattomina. Kaava-alue ei asetu pääviherverkon varteen. Alueen toteuttaminen asuntoalueena edellyttää kuitenkin uusien lähivirkistysalueiden rakentamista ja Näsijärven rannan viheralueen suojaamista melulta. Tällöin tämä ranta-alue saa nykyisen liikennemelun alaisen suojaviheralueenteensa asemasta kehitettävään satama-alueeseen tukeutuvan monipuolisen virkistysalueen.

Tavoite 5 (kohta 4.5, Liikenne;). Yleiskaavan tavoitteena on sellainen liikenteellinen ratkaisu, jossa eri kulkumuodot niveltyvät tasapainoisesti ja joustavasti toisiinsa sekä palvelevat hyvin kaupunkilaisia ja yritysalamää. Santalahden uuden asuntoalueen kaavatyön valmistelussa keskeinen sija on ollut liikenteellisillä kysymyksillä. Kaava tukee tällä hetkellä vierillä olevia lukuisia hankkeita huomioimalla näissä esitetyt varaukset. Rantaväylälle on varattu kaistojen lisäämismahdollisuus ja rinnakkaisväylä rantaan. Rautatiealueelle on varattu tilaa kolmannelle raideparille ja pikaraitiotielle. Rantaväylän pitkää tunnelia ja siihen liittyviä ramppijärjestelyitä varten on osoitettu varaukset. Lisäksi alueen liittäminen uusilla kevyenliikenteen yhteyksillä Pispalaan ja Näsijärven rantaan sekä alueen eri korttelit toisiinsa, lisää alueen liikkumisen mahdollisuuksia. Myös satama-alueen ja järvimatkailun kehittämiseksi on luotu kaavallisia edellytyksiä.

Tavoite 6 (kohta 4.6, Ympäristöhoito ja -suojaus;). Päämääränä on kestävä kehitys turvaamiseksi säilyttää tai luoda terveellinen, viihtyisä ja virikkeitä antava elinympäristö sekä monipuolinen ja ekologisesti kestävä luonnonympäristö. Koska kaava-alueella on useita elinympäristön laatuun vaikuttavia tekijöitä, on kaavatyössä keskeinen lähtökohta ollut alueen positiivisten tekijöiden vahvistaminen ja ympäristökuormituksen vähentäminen niin, että uuden korttelialueen sisään muodostuu houkutteleva ja hyvä asuin- ja elinympäristö. Alueen tarkastelussa on normaalista yleiskaavatyöstä poiketen tehty hyvinkin tarkat korttelisuunnitelmat, jotta elinympäristön laatuksymyksiä on voitu riittävästi tarkastella ja kehittää.

Tavoite 7 (kohta 4.7, Yhdyskuntatekninen huolto;). Tavoitteena on turvata veden, sähkön, lämmön ja muun energian saanti taloudellisesti tuottaen sekä jätehuollon järjestäminen ympäristö huomioon ottaen. Alue sijaitsee hyvin olemassa olevan kunnallistekniikan varressa.

9.1.4 Johtopäätökset

1990-luvun puolivälissä tehtyjen selvitysten perusteella yleiskaavoissa päädyttiin asumistoiminnan jättämiseen alueen käyttötarkoituksen ulkopuolelle. Voimassaolevissa yleiskaavoissa käyttötarkoitukseen ei lainkaan kuulu asuminen. Koska tässä osayleiskaavassa alue osoitetaan lähes kokonaan asuntoalueeksi, on muutokselle löydettävä riittävät perusteet. Toisaalta suurehkon yritysalueen poistuminen työpaikka-aluevarannosta on niin merkittävä ratkaisu, että myös sille ratkaisulle on oltava riittävät perustelut.

Tämän osayleiskaavatyön selvitysten perusteella esitetään, että yksityiskohtaisten korttelisuunnitelmien kaltaisilla ratkaisuilla alueen muuttaminen elinympäristöltään hyväksi asuntoalueeksi on mahdollista. Koko asuntoalueratkaisuun perustuva osayleiskaava edellyttää kuitenkin, että asuntoalueen elinympäristön laadun varmistavat osayleiskaavassa esitetyt toimenpiteet kokonaisuudessaan toteutetaan.

Kaava-alue on arvokas sisääntuloalue, järvenranta-alue ja lähellä keskustaa. Paikalla on erityisiä ja ainutlaatuisia ominaisuuksia ja perinnettä asuinalueena. Siksi ei ole tarkoituksenmukaista säilyttää aluetta nykyisenkaltaisena sekalaisen pienteollisuuden alueena.

Koska alue suurelta osin jo on asemakaavoitettu paikan arvoiselle työpaikkatoiminnoille, liike-, toimistorakennusten ja ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman teollisuuden ja varastotoiminnan alueeksi, ei nykyisen kaltainen teollisuustoimintaa alueella ole senkään puolesta perusteltua säilyttää. Alueella voisi olla merkitystä yritystoiminnan reservialueena. Alueelle suunniteltua laadukasta yritystoimintaa ei ole kuitenkaan löytynyt. Osayleiskaava-

ratkaisun mukaan yritystoiminnan mahdollisuudet alueella eivät kaavan myötä suinkaan poistu, koska yli puolet tonttimaasta 41 600 m² on osoitettu työpaikka-alueeksi tai sellaiseksi alueeksi, jolla asumisen asemesta voi olla asumista häiritsemätöntä työpaikkatoimintaa.

**10 MUISTUTUKSET JA LAUSUNNOT
VASTINEINEEN JA NIIDEN VAIKUTUS
KAAVAAN**

10. MUISTUTUKSET JA LAUSUNNOT JA NIIDEN VAIKUTUS KAAVAAN

10.1.Santalahden osayleiskaavaehdotus 2.5.2005 muistutukset

Muistutus 1; 27.6.2005, dno:KKA:2003/612/04

Maria Rämets

muistutus 3; 27.6.2005, dno:KKA:2003/612/04

Juha Tuominen

Koska muistutukset käsittelevät näkökulmaa Onkiniemen uuden asuntokorttelin 803 suunnasta, käsitellään niitä tässä yhdessä.

muistutuslyhennelmä

M.1. Rannan ja korttelialueen 803 läpi kulkevat kevytväylät:
”Santalahden osayleiskaavan rantaa koskevat suunnitelmat tulevat lisäämään kaupunkiin johtavien kevyenliikenteen pääväylien käyttöä huomattavasti nykytilanteesta, joten kevyenliikenteen väylien linjauksesta tulee ehdottomasti keskustella nykyisten asukkaiden kanssa. Tämän haitan minimoimiseksi haluan ehdottaa, että väylä uudelleenlinjattaisiin ainakin Onkiniemen Rantakartanon ja Rantapuiston edustalta nykyistä rannemmaksi riittävän kauaksi asunnoista. Piha-alueita ei tule muuttaa yleisiksi kulkuväyliksi, vaan yleinen kulku on ohjattava pois piha-alueilta.”

M.2. Rannan virkistysalueiden säilyttäminen:
”Kolmostien lisäkaistojen ja rampin rakentaminen ranta-alueelle ei tunnu mielekkäältä...”

M.3. Paasikiventien liikennejärjestelyt:
”Maanpinnan tasosta kohoavat tie-rakennelmat tulisi sijoittaa maanpinnan tasoa alemmaksi tai maan alle.”

M.4. Olemassa olevan rakennuskannan melusuojaus:
”Kaavaan tulee sisällyttää suunnitelma siitä, minkälaisia melusuojuksia rampin ja tämän Simppoonkadulla sijaitsevan alueen väliin on suunniteltu. Haluaisinkin muistuttaa jo olemassa olevan asutuksen huomioimisesta osaltaan kaavan melusekä typpioksidipäästölaskelmissa.”

kaavoituksen vastaus

Rannan kevytväylät: Kaava-alue ei ulotu muistuttajan mainitsemalle alueelle. Korttelin 803 alueen läpi kulkeva jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa on merkitty 13.9.2001 vahvistettuun asemakaavaan nro 7494 samoin kuin rannan yleiselle jalankululle osoitettu reitti. Molemmat yhteydet on merkitty toteutettavaksi, mutta tarkka sijainti on esitetty ohjeellisena. Santalahden osayleiskaavan kaavakartan alueelle kyseiset kevytväylät eivät ulotu

Rannan virkistysalueiden säilyttäminen: Näsijärven ranta-alueita pyritään säilyttämään ja laajentamaan.

Paasikiventien liikennejärjestelyt ja olemassa olevan rakennuskannan melusuojaus: Niin sanotun Onkiniemen tunnelin aiheuttamat eritasojärjestelyt ovat olleet julkisesti tiedossa ainakin 1990-luvun alusta lähtien. Keskustan osayleiskaavassa 1995 on osoitettu nykyisinkin pääpiirteissään ajankohtaiset suunnitelmat liikenne- ja ramppijärjestelyistä. Järjestelyt ja niiden vaikutukset on selvitetty ja esitetty 13.9.2001 vahvistetussa asemakaavassa nro 7494 ja sen havainnepiirroksessa. Asemakaava on edellyttänyt, että korttelialueen 803 melusuojaus on tullut toteuttaa mm. rakennusten sijoittelulla, eteläosan pysäköintitilojen rakenteilla ja rakennusten etelä- ja länsiseinien tehostetulla ääneneristävyydellä. Paasikiventien tulevat korkeusasemat on merkitty kaavakarttaan siten, että ne tulisivat olemaan korttelin 803 kohdalla 2-6 metriä maanpinnan tasoa alempana. Korttelia 803 toteutettaessa kaavan määräykset ja niin muodoin Paasikiventien tulevat ympäristötekijät on tullut ottaa huomioon. Kun Paasikiventietä, Rantaväylää, suunnitellaan tarkemmin, sisältyvät väylän ympäristövaikutukset ja niiden asianmukainen ehkäisy suunnitteluprosessiin.

vaikutukset osayleiskaavaan

Havainnepiirrokseseen merkitty linjaus rannassa esitetään korjatussa havainnepiirroksessa pohjoisemmaksi.

Koska ranta-alueen virkistysmerkitys on huomattava ja koska ranta-alueelle todennäköisesti tulee virkistys- ja satamatoimintoja, virkistysalueen varausta laajennetaan satama-alueen itäpäässä.

Aarno Raevaara / Pirkanmaan rakennussuojeluyhdistys ry

M.5. Ajoneuvoliikenteen vaikutus:
"Tampereen kannaksen läpi kulkee myös tulevaisuudessa yksi ainoa valtakunnan väylä. On epätarkoituksemukaista kehittää kyseistä väylää taajamaväyläksi. Kyseinen Santalahden osayleiskaavaehdotus heikentää liikenteen tarkoituksenmukaista toteuttamista. ...alueen lisääntyvä henkilöautomäärä tulee olemaan huomattavasti suurempi kuin asukasmäärästä voisi suoraan arvioida."

M.6. Uusien talojen vesikaton korkeus:
"Osa Pispalan valtakunnallisesti merkittävää kulttuurimaisemaa on Näsijärven rantamaisema, ei suinkaan elementtitalojen takaa näkyvä järvi horisontteineen. Santalahden osayleiskaavaehdotus on jättänyt huomiotta sen, että Pispalan rinteillä on jo asutusta. Kyseisen osayleiskaavan toteuttaminen esitetyssä muodossa käytännössä estäisi Pispalan alarinteessä asuvilta koko järvimaiseman ja käytännössä kaikilta rantamaiseman. Santalahden osayleiskaavaehdotus aiheuttaa maanomistajille ja muille vastaavan oikeuden haltijoille Pispalan rinteellä kohtuutonta haittaa. Samalla on hyvin perusteltua syytä epäillä, että ei tuhoutuisi vain yksityisiä omaisuusarvoja vaan myös valtakunnallisesti erityisen arvokkaaksi luokiteltu kulttuurimaisema."

M.7. Virkistysalueiden riittävyys:
"Santalalahden osayleiskaavaehdotuksessa on esitetty meluisa ja varjoisa korttelipuisto, joka kooltaan olisi noin 10m²/100m² asuntokerosneliötä kohti."

Ajoneuvoliikenteen vaikutus:
Rantaväylän kehittämisselvityksessä, huhtikuu 2004, suunnitteluryhmä valitsi kaupunkiväylän kehittämisselvitykseksi ja jatkosuunnittelun pohjaksi. Ns. kaupunkiväylänä kaupunkirakenteen sisällä kulkeva valtakunnan väylä huomioi moottoritietyyppistä väylää paremmin poikittaisen liikenteen ja kaupunkirakenteen sisäiset, yhdistävät tarpeet. Tielaitoksen lausunnon perusteella on Ramboll laatinut Santalahden osayleiskaavaehdotuksen liikenteelliset vaikutukset selvityksen, marraskuu 2005, jossa selvitettiin uuden asuntoalueen vaikutusta lähialueen liikenne-verkkoon. Santalahden uuden maankäytön odotetaan lisäävän liikennettä noin 240-290 ajoneuvoa aamu- ja iltahuipputunnin aikana. Tampereen seudun liikennemallin mukaan liikennettä siirtyisi hieman Paasikiventieltä rinnakaisteille. Aamuhuipputunnin aikana Pispalan valtatie liikennemäärät lisääntyisivät noin 70 ajoneuvoa tunnissa eli yhden auton verran minuutissa. Paasikiventien liikennemäärät lisääntyisivät Rantatien itäpuolella 4-5% eli 175-215 ajon./h.

Uusien talojen vesikaton korkeus:
Pispalan valtatie pohjoispuoli, Santalahti, ei kuulu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen rajaukseen. Osayleiskaavan liitekartassa V, Rakennusten korkeus ja näkymätarkastelu, on rakennusten maksimikorkeusasemat esitetty nimenomaan Pispalan nykyisen rakennuskannan ja rautatien eteläpuolella Pispalassa asuvan ja liikkuvan näkökulmasta. Tavoitteena on ollut säilyttää mahdollisimman esteettömät näkymät Näsijärvelle. Koska korttelisuunnitelmissa rakentaminen on ratkaistu avonaisena rakenteena, Pispalasta säilyy myös näkymiä ranta-alueelle. Rantatien varteen sijoitettu 2-3-kerroksinen rakennusmassa ei rajoita näkymiä, mutta vähentää Paasikiventien liikennemelun kuormitusta myös pitkälle ylös Pispalan harjua. Santalahden rakentaminen ei näin ollen aiheuta kohtuutonta haittaa pispalalaisten nykyisille näkymille. Santalahden kohdalla Pispalan valtatie kulkee n. 1 kilometrin matkan siten, että tieltä voisi olla näkymiä Santalahteen. Rakennuksia ja puustoa on kuitenkin niin paljon edessä, että tuolla kilometrin matkalla jonkinlaisia näkymiä on yhteensä 500 metrin matkalla ja kohtisuoria näkymiä vain 250 metrin matkalla. Pispalan valtatie pohjoispuolella radan varressa on vain 19 rakennusta tuolla kilometrin matkalla. Jokaisesta niistäkin tulee säilymään näkymiä Näsijärvelle, jos niitä on jo nykyisin

Virkistysalueiden riittävyys:
Koska uutta melusuojattua korttelipiha-alueita ja virkistysaluetta sekä korttelialueella että rannassa tulee yhteensä kaavan toteuduttua n.7 ha, on oleskeluun ja virkistyskäyttöön soveltuvaa aluetta esitetyssä ratkaisussa vähintäänkin kohtuullisesti, kun nykyisellään sitä melukuormituksen vuoksi ei ole ensinkään. Koko alue Näsijärven rannasta pitkälle Pispalan valtatie eteläpuolelle on nykyisellään liikennemelun ohjearvot reilusti ylittävää aluetta

Rannan täyttöö laajennetaan ja virkistysaluetta siellä lisätään. Breitensteininpolun kohdalle merkitty kevyen liikenteen yhteystarve merkitään kevyenliikenteen yhteydeksi. Näin siis Näsijärven rannan virkistysalueiden saavutettavuus paranee.

M.8. Voimalinjan 110 kV kohtalo:
”Pirkanmaan rakennussuojelu-yhdistys pitää hyvänä kaupungin mukanaoloa rakentamisessa esimerkiksi maksamalla olemassa olevan voimalinjan maakaapeloinnin. ...kaupungin pitää kohdella vastavissa tilanteissa vastaavalla tavalla kaikkia rakennuttajia. ...kaupunginvaltuuston pitää tehdä ensin yleinen päätös voimalinjojen maakaapeloinnista asuinrakentamisalueilla. Santalahden osayleiskaavaehdotuksen esitystä kaapeloinnin kustannusten siirtämisestä kaupungin vastuulle ei ole tarkoituksenmukaista toteuttaa virkamiespäätöksellä.

M.9. Maaperän puhdistus: ”Jos Tampereen kaupunki sallisi Santalahden osayleiskaavaehdotuksen mukaisen tehokkaan asuin-rakentamisen alueella, joka maansiirtojenkin jälkeen mahdollisesti sisältää jäämiä raskasmetalleista, toimisi kaupunginvaltuusto vastuullisesti perusteessaan samanaikaisesti rahaston kyseiselle alueelle rakennettavien osakehuoneistojen lunastamista ja rakennetun alueen purkamista varten. Jos alue puhdistetaan ja tarkistetaan huolellisesti, on hyvin epätodennäköistä, että alueen raskasmetallijäämät muodostavat ihmisille terveydellistä haittaa. Rahasto olisi kuitenkin tärkeä elementti rakentamisen kustannusvastaavuustoiminnassa.

M.10. Rakennusoikeuden arviointi:
”Sinänsä on ymmärrettävää, että perinteisesti teollisuus ja varastoalueet ovat rakennusoikeudeltaan hyvin korkeita. Siten voidaan hyödyntää järkevästi alihankinta-ketjua ja pääväylän varrelle voidaan tuoda isoja tavaramääriä. Kyseisen käyttötarkoituksen eikä myöskään liike- ja toimistotoimintojen pohjalta ole kuitenkaan tarkoituksenmukaista arvioida asuinrakennusoikeuksia. Pispalan harjulla on perinteisesti isompi rakennusoikeus kuin alhaalla rinteessä. Nykyään Pispalan rinteessä on rakennusoikeutena 0,5. Alueella, joka rajautuu Santalahteen, vaihtelee rakennusoikeus 0,3-0,4:n välillä. Santalahden vastuullinen, yhdenvertainen ja tarkoituksenmukainen rakennusoikeus on asuinrakennusvaihtoehdossa tonttitehokkuusluku 0,2-0,3. Kyseisellä Santalahden alueella olisi ehkä parempi laatia samanaikaisesti asema- ja yleiskaavat. Esitetty ehdotus yleiskaavaksi sisältää enemmän avoimia kysymyksiä kuin ratkaisuja niihin. Olisi parempi ratkaista samalla rakennusmassojen ja tonttien koko, sijoittelu ja rakennusoikeus.”

Voimalinjan 110kV kohtalo: Voimalinjan kaapelointikustannukset on tarkoitus jakaa pääosin maanomistajien kesken uuden asuntoalueen peruskustannuksina, ainakin siltä osin, millä keskeinen hyöty tulee tontin hyväksi.

Maaperän puhdistus: Maaperän pilaantumisen ta on Viatek oy tehnyt selvityksen, johon on koottu laboratorionäytteet ja tieto maata mahdollisesti pilaavasta toiminnasta alueella. Selvitykseen kuuluu jatko-ohjelma aina rakennusten toteuttamiseen asti. Tontin omistajat ovat viime aikoina täydentäneet tutkimuksia omilta maa-alueiltaan. Koska maat ovat yksityisessä omistuksessa, vastaavat tontinomistajat tontin osalta maaperän puhdistamistoimenpiteistä ja niistä aiheutuvista kustannuksista.

Rakennusoikeuden arviointi: Jotta paikan ympäröivien liikennealueiden ympäristö-kuormitus saadaan asianmukaisesti hoidettua ja luotua suojaisia piha-alueita, edellyttää se merkittäviä rakenteellisia ratkaisuja. Pysäköinti on tarkoitus rinnemaastossa luontevana sijoittaa maan alle. Kerrostasopysäköinti on toteutettujen esimerkkien valossa perusteltu, kun tonttitehokkuusluku on e=0,8-1,0. Jo nämä perusratkaisut edellyttävät melko suurta rakentamisen määrää, jotta rakentaminen olisi toteutettavissa. Nykyisten tonttien tonttitehokkuus on keskimäärin e=1,0. Tonteista on tarkoitus erottaa katualueen osia ja virkistysalueita, jolloin nykyisen aluetehokkuuden säilyttäminen nostaisi jäljelle jäävien tonttien tonttitehokkuusluku jonkin verran. Lisäksi alueella on tarkoitus säilyttää vanhaa rakennuskantaa. Mm. pahvitehtaan nykyisen tontin alueella olevat ja olleet rakennukset ovat edustaneet toteutuneena lähes e=1,0 tonttitehokkuutta. Jos rakennuskulttuurin kannalta merkittävää rakennuskantaa säilytetään, eikä rakennusoikeus riitä uudisrakentamiseen, ei alueen reunaehtoja voitane toteuttaa. Pispalassa vain Pispalan valtatie ja rautatien välinen kapea tonttikaista on tonttitehokkuudeltaan e=0,4. Muun Ylä-Pispalan tontti-tehokkuus on e=0,5. Santalahden alue on luonteeltaan poikennut historiansa aikana paljonkin muun Pispalan perinteestä. Siksi sen rakennusoikeuden määrittelyssä esikuvaksi ei sovellu Pispala, vaan paikan tämän hetkiset erittäin vaativat olosuhteet kahden valtakunnan väylän välissä.

M.11. Rakennuskannan suojelu:
” Kaavoituksessa on luotava keinoja säilyttää olemassa oleva rakennuskanta. Näin on toimittava erityisesti valtakunnallisesti arvokkaassa kulttuurimaisemassa. Kaavoissa pitää olla selviä rakennuskannan suojelua mahdollistavia elementtejä.”

Rakennuskannan suojelu: Kaavakarttaan on merkitty 17 rakennuskohdetta suojelumerkinnällä. (sr: Suojeltava rakennus tai rakennelma ja sr-1: Rakennus tai rakennelma, jonka lähtökohdana on suojelu tai uudiskäyttö. Näiden edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä.) Koska osayleiskaavan esittämä asuntoratkaisu on kiinni kaavan hyväksymisestä, ei yleiskaavavaiheessa ole mielekästä edellyttää tehtäväksi niin yksityiskohtaisia suunnitelmia, että säilytettäväksi esitettyjen rakennusten käyttökelpoisuutta voitaisiin loppuun saakka tutkia. Nykyinen yleiskaava ja asemakaavat eivät suojelua edellytä, kuin tikkutehtaan osalta.

M.12. Santalahti pienteollisuusalueena: ”Santalahti on olemassa olevien pääväylien vieressä meluisassa ympäristössä. Viheralueiden puute ja alueen teollinen historia tukevat olemassa olevan kaavoituksen sisällöllistä säilyttämistä. Maapohjan omistajalle parhaan edun saattaa tuoda tiivis ja korkea asuinpienalo yhdistettynä pienteollisuustoimintoihin. Pirkanmaan rakennussuojeluyhdistys hyväksyy tämänkaltaisen ratkaisun, mikäli olemassa olevan rakennuskannan omistajille ja haltijoille luodaan samalla mahdollisuus suojella omaisuuttaan.”

Santalahti pienteollisuusalueena: Santalahden voimassa olevissa asemakaavoissa ja yleiskaavoissa alue on merkitty työpaikka-alueeksi. Yleiskaavan muutos tässä osayleiskaavassa tähtää alueen muuttamiseen pääosin asuinalueeksi. Pienteollisuustoiminnalle säilyy osayleiskaavaehdotuksessa kuitenkin runsaasti toimintamahdollisuuksia, kunhan toiminta on ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta. Koko Rantatien varsi ja alueen molemmat päät on merkitty kerrostalovaltaiseksi alueeksi, jolle saadaan sijoittaa myös asumista häiritsemättömiä yksityisen ja julkisen palvelun, hallinnon, kaupan ja tuotantotoiminnan tiloja. Muu kuin asuinkerrosalan määrä, laatu ja sijainti alueella tulee määrätä asemakaavoituksen yhteydessä. Osayleiskaavaehdotus mahdollistaa ehdotetun ratkaisumallin tiivis ja korkea asuinpienalo yhdistettynä pienteollisuustoimintoihin.

10.2. Santalahden osayleiskaavaehdotus 2.5.2005, lausunnot

VALTION VIRANOMAISTEN, YHTEISÖJEN JA KAUPUNGIN HALLINTOKUNTIEN LAUSUNNOT

Lausuntolyhennelmä

kaavoituksen vastaus

vaikutukset osayleiskaavaan

Ympäristökeskuksen lausunto 14.10.2005, dno:KKA:2003/612/04

L1. Poikittaisyhteyksien riittävyys, toteutettavuus ja tarkoituksenmukaisuus palveluiden ja virkistysalueiden saavutettavuuden kannalta tarpeelliset yhteydet toteutetaan riittävän aikaisessa vaiheessa.

Paasikiventien kaistojen lisäys edellyttää ainoan suojatien poistamista. Rautatiealueen turvallisuus edellyttää uutta rautatien ylittävää kevyenliikenteen ylityspaikkaa. Santalahden liittäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen, virkistysalueisiin ja palveluihin sekä rantaväylän joukkoliikenteen kehittäminen edellyttävät uutta poikittaista kevytväylää Pispalan ja Näsijärven rannan väliille.

Kaavakarttaan, havainteeseen ja tavoitetilanteen liikenneverkkoon on merkitty uusi esteettömyyteen tähtäävä kevyenliikenteen yhteys Pispalan valtatieltä rautatien, uuden korttelialueen, Rantatien ja Paasikiventien yli Näsijärven rantaan.

L2. Pihojen ja virkistysalueiden päivänvalon saanti.

Korttelialueen virkistysalueet on sijoitettu valoisimmille alueille korttelialuetta. Korttelialueiden eteläpuoliset rakennukset eivät nouse kahta kerrosta korkeammalle rautatietasosta. Pispalan rakentamisperinteen melko korkea, ylärinteen puolelta kaksi- ja alarinteen puolelta nelikerroksinen rakentaminen tiiviisti toteutettuna pohjoisrinteellä tekisi piha-alueet helposti lähes päivänvalottomiksi. Korttelirakenne korttelisuunnitelmissa on Pispalan rakennustapaa väljempi ja näin paremmin suoran päivänvalon läpäisevä. Alueen päävirkistysalue on Näsijärven rannassa. Tätä aluetta on laajennettu.

Kaavakarttaan on rannan virkistysaluetta laajennettu pari hehtaaria rannan uusilla täytöillä ja siirtämällä satamatoimintoja länteen päin.

L3. Kortteleiden tuulettavuus liikenteen päästöjen ilmanlaatuvaikutuksen vähentämiseksi.

Santalahden alueelle jo toteutetusta asuinkorttelista poiketen koostuu suunnitelmissa korttelimuoto pistetaloista ja rantaväylän varteen sijoittuvasta rannasta katsottuna 2-3-kerroksisesta ja pihatason alaisesta pysäköinnistä johtuen korttelin piha-alueilla 1-2-kerroksisesta rantaväylän liikenteenmelun suojaavasta rakennusrivistä. Näin matalana rakennusrivi ei merkittävästi estä kortteleiden piha-alueiden tuulettavuutta, mutta suojaa pihan ja Pispalan muunkin pohjoisrinteen tehokkaasti Paasikiventien melulta.

Kaavakartan yleismääräyksiin on otettu määräys tuulettavuuden huomioimista asemakaavoituksen yhteydessä.

L4. Rautatiealueen luvattomien ylityksien turvallisuusriski.

Kaavan estämättä voidaan jo nyt estää luvaton kulku Rautatiealueen aitaamisella. Kaavassa on esitetty kehitettäväksi Harjun kirkon ja Ahjolan kohdan rautatien nykyisiä, kapeahkoja alikulkyhteyksiä sekä esteettömällä kevyenliikenteen yhteydellä Tikutehtaanrinne –kadun kohdalle rautatieylitystä Pispalan valtatieltä ja uusimpana yhteyttä Pispalan valtatieltä suoraan rautatien yli korttelialueelle, Rantatielle ja Näsijärven rantaan.

Kaava-asiakirjoihin on lisätty pääkevyenliikenteen esteettömäksi tarkoitettu yhteys Breitensteininpolun tienoille Pispalan valtatieltä Näsijärven rantaan lisäämään rautatiealueen turvallisuutta.

L5. Piha-alueiden ja virkistysalueiden riittävyys.

Uusi poikittainen kevyenliikenteen yhteys helpottaa rannan virkistysalueen saavutettavuutta. Kävelymatka kaava-alueen länsipäästä lyhenee yli puoli kilometriä. Rannan virkistysalue laajenee lähes 1,8 ha.

Kaava-asiakirjoihin on lisätty Breitensteininpolun tuntumaan uusi esteetön kevyenliikenteen yhteys korttelialueelta rantaan. Rannan virkistysalueita on laajennettu lähes pari hehtaaria ja näiden virkistysalueiden käyttötarkoituksia on tarkennettu.

L6. Voidaanko Santalahden osayleiskaavan mukaisen maankäytön tuottama liikenne ratkaista nykyisten tieverkko- ja liittymäjärjestelyjen varaan.

Ramboll Oy laati Santalahden osayleiskaavaehdotuksen liikenteelliset vaikutukset selvityksen, marraskuu 2005, jossa selvitettiin uuden asuntoalueen vaikutusta lähialueen liikenneverkkoon nykyisen liikenneverkon puitteissa. Nykyisen valoristeyksen uudelleen järjestely ja suuntaisliittymän tekeminen Rantatien itäpäähän mahdollistaa liikenteen sujumisen lähes nykyisellään. Ratkaisu aiheuttaa Paasikiventien ruuhka-aiheuttamien liikenteen matka-aikoihin vain 10-15% lisäyksen ennustetuilla liikennemäärillä.

Nykyisen alueen keskellä olevan valo-liittymän tehostaminen edellyttää suoja-tien poistamista ja uutta kevyenliikenteen yhteyttä Paasikiventien yli. Tämä uusi yhteys on merkitty Breitensteinin-pulun kohdalle kaavakarttaan.

L7. Santalahden rakentaminen tulisi sovittaa alueen historialliseen kehitykseen, kulttuuriympäristöön ja maisemaan valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden edellyttämällä tavalla.

Santalahti ei kuulu Pispalan valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön rajaukseen. Santalahden rakennuskanta ja koko maankäytön perinne poikkeaa Pispalasta. Valtakunnan aluekäyttötavoitteissa Santalahtea pikemminkin koskettavat valtakunnan väylät, rautatie ja Paasikiventie ja niiden mukanaan tuoma väylien ympäristökuormituksen vähentäminen. Santalahden kaava-alueen uusi rakennuskanta ei näy merkittävästi Pispalaan. Sitä vastoin Santalahden rakentamisessa Pispalan harju-maisemalla ja näkymillä Näsijärveltä on merkittävä rooli.

Osayleiskaavan yleismääräyksissä on korostettu kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan merkitystä. Kaavan yleismääräyksiä on täydennetty kulttuuriympäristön vaalimiseksi mm. korostamalla kattomaiseman merkitystä.

L8. Pispalan kulttuuriympäristöstä johtuen lähtökohtana tulisi olla alueen rakennuskannan pienimuotoisuus ja käyttötarkoitusten vaihtelevuus

Koska Santalahden alueen lähinnä maantieteellisiin seikkoihin perustuva luonne poikkeaa Pispalan etelä-puolisesta alueesta, ei Santalahden ja Pispalan rakennuskanta ole suoraan rinnastettavissa. Santalahti, Pispalan harjun pohjoisrinne, on liikenneväylien, vesiyhteyttä hyödyntäneen teollisuuden, pohjoisrinteen ilmastoluonteen vuoksi ja Pispalan harjun rantojen erilaisten rantakorkeuksien vuoksi rakentamishistorialtaan, rakennuskannaltaan ja tyypistöltään muusta Pispalasta poikkeava. Rakennusten koon ja alueen tonttitheokkuuden erilaisuus korostuu, koska pienimuotoisin ns. Rantakylän asutus on pääosin hävinnyt. Santalahden erityisasema näkyy alueen asumisen ja tuotanto-toiminnan, valtakunnallisten pääväylien ja logistiikan synnyttämänä erilaisten toimintojen lomitteisena alueena. Osayleiskaavassa tämä erilaisuus edelleen jatkuu, koska noin puolet, eteläpuoli, kaava-alueen kortteli-alueesta on osoitettu pääosin asumiselle ja toinen puoli, pohjoispuoli, ja alueen molemmat päät on osoitettu alueiksi, jotka voidaan asumisen sijasta toteuttaa myös ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman tuotantotoiminnan sekä toimisto- ja liiketoiminnan alueena.

Kaavakartassa on rannan virkistysaluetta laajennettu lähes pari hehtaaria. Täältä osin myös Paasikiventien pohjoispuolen meluvallia on tarkoitus jatkaa. Yleismääräyksiin on lisäksi lisätty määräys huomioida melusuojaus vaihteittain rakennettaessa. Rannan virkistysalueelle on lisätty melutarkastelua edellyttävä merkintä

L9. Yömelutasot jäävät melko korkealle tasolle sekä piha-alueilla että osin rakennusten julkisivuilla.

Lähtömelutaso kaava-alueella on korkea. Liikenneväylien melukuormitus leviää pitkälle Näsijärvelle ja Pispalaan, Pispalan valtatie eteläpuolelle. Melutarkastelussa on osoitettu, että korttelialueiden pihojen ja rannan virkistysalueen melutasot saadaan hyvin suojattua päivämelun osalta. Myös yömelun osalta riittävä melusuojaus pystytään hoitamaan. On merkille pantavaa, että Santalahden korttelialueen toteuttaminen ja sen melusuojaus poistaa Paasikiventien meluvaikutuksen yli 200 metrin päähän Pispalan ylärinteelle ja rannan meluvalli 700 metrin päähän Näsijärvelle. Korttelialueen melusuojaus ei paranna ainoastaan yli 8 ha suuruisen Santalahden alueen elinympäristön laatua, vaan sen vaikutus ulottuu paljon laajemmallekin.

L10. Kun ympäristölliset ja toiminnalliset kriteerit voivat täyttyä ainoastaan kokonaisvaltaisesti, toteuttaminen edellyttää johdonmukaisesti ohjattua asemakaavoitusta ja sopimuksin sidottua toteuttamismenettelyä.

L11. Santalahden alueen toteuttaminen voi kestää. Siksi vaihteittain rakennettaessa on varmistettava hyväksyttävän melutason toteuttaminen käyttöön otettavilla asuintontteilla.

Santalahden alueen toteuttamisessa on tärkeää, että kaikki maanomistajat, kaupunki ja RHK ja Tielaitos toimivat yhteistyössä. Asumisen reunaehdot tulee toteuttaa rakentamisen myötä. Asemakaavoitus edellyttää asumisen ja elinympäristön laadun reunaehtojen toteuttamisesta sopimista eri osapuolien kanssa.

Alueen rakentuminen vaihteittain on ollut korttelisuunnitelmien pohjana. Melusuojaus tulee toteuttaa rakentamisen eri vaiheissa sitä mukaa kun asuinrakennuksia otetaan käyttöön.

Asumisen edellytysten toteutumista on korostettu osayleiskaavakartan yleismääräyksissä. Yleismääräyksiin on lisätty määräys rakentamisrajoituksesta, jolla tuetaan kaavaratkaisun toteutumista.

Yleiskaavan kaavakartan yleismääräyksiin on otettu merkintä melusuojausten toteuttamisen varmistamista rakentamisen eri vaiheissa.

Museoviraston lausunto 26.9.2005, dno:KKA:2003/612/04

L12. Sijainti Pispalan pohjoisrinteen juurella, Näsijärven vesimaisemassa ja liittyminen valtakunnallisesti arvokkaaseen Pispalan asuinalueeseen edellyttävät rakentamisen soveltamista olevaan kulttuuriympäristöön ja maisemaan sekä uudisrakentamisen tiukkaa ohjausta.

Santalahahti ei kuulu 1988 valtakunnallisen selvityksen kulttuurihistoriallisesti merkittäviin 200 teollisuusympäristöön eikä vuoden 1993 Rakennettu kulttuuriympäristö, valtakunnallisesti merkittävät ympäristöt -julkaisun 188 teollisuusympäristön joukkoon. Pispalan valtakunnallisesti merkittävistä kulttuuriympäristöistä Santalahahti on rajattu pois. Maakuntavaltuuston 9.3.2005 hyväksymässä Pirkanmaan 1. maakuntakaavaehdotuksessa ei Pispalan harjua ole merkitty arvokkaaksi maisema-alueeksi tai maisemanähtävyydeksi, eikä perinnemaisemaksi eikä valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi tai -kohteeksi eikä edes maakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi tai -kohteeksi. Näin ollen valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet eivät suoranaisesti kulttuuriympäristön osalta koske Santalahahtea. Pispalan merkittävän kulttuuriympäristön läheisyys, alueen teollisuusympäristö ja Pispalan harju-maisema ovat olleet keskeisiä suunnittelulähtökohtia. Kaavan merkinnät ja määräykset on laadittu tukemaan kulttuuriympäristön ja maiseman arvoja ja niiden säilyttämistä. Maisemakokonaisuuden ja näkymien säilymisessä merkittävä tehtävä on rakennusten enimmäiskorkeuksien määrittelyllä. Kaavan ratkaisujen suunnittelussa apuna olleet yleiskaavatasoon nähden poikkeuksellisen yksityiskohtaiset korttelisuunnitelmat osoittavat, että ratkaisu mahdollistaa ja pyrkii säilyttämään keskeiset alueen kulttuuriarvot. Alueen sisäinen melulta suojattu korttelipihojen ketju rakentuu alueen alkuperäisen kulkuväylän Tipotien tuntumaan säilyttäen merkittävimmän osan jäljellejääneestä paikan alkuperästä kertovasta rakennuskannasta piippuineen ja kivimuureineen. Osayleiskaavan kulttuuriympäristöä ja kaupunkikuvaa korostavat yleismääräykset tukevat kaavan toteuttamisen ohjausta.

Kulttuuriympäristöä ja kaupunkikuvaa ohjaavat yleismääräykset on kaavakartassa otettu omaksi osiokseen. Kaavakarttaan liitetty rakentamisrajoitus tukee myös kaavan kulttuuriympäristön vaalimiseen tähtävä ohjausvaikutusta. Yleismääräyksen sanamuoto: "Asemakaavoja muutettaessa on otettava huomioon alueen merkitys valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä", muutetaan muotoon: "Asemakaavoja muutettaessa on huomioitava kaava-alueen merkitys valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön läheisyydessä".

L13. Tavoitteena tulee olla, ettei alueilla tapahdu muutoksia tai rakentamista, joka olisi olennaisesti ristiriidassa niiden kulttuurihistoriallisen arvon kanssa. Intressi kohdistuu myös Pispalan lähiympäristössä ja vaikutusalueella tapahtuvaan täydennysrakentamiseen ja muihin maankäytön muutoksiin.

Pispalan kulttuuriympäristön luonnetta, rajaus- ja vaikutusta Santalahden osayleiskaava-alueeseen on tutkittu perusteellisesti kaavatyön edetessä. Santalahden täydennysrakentaminen on rakennuskorkeus- ja näkymätarkasteluilla, rakennuskannan ja alueen merkittävien rakennettujen kulttuuri-elementtien säilyttämisellä, korttelialueiden rakentumisella alkuperäisen alueen sisäisen tien Tipotien ympärille ja avoimella rakennusten sijoittelulla pyritty sovittamaan kulttuuriympäristön ja maiseman ehtoihin.

L14. Eri käyttömuotojen yhdistely mahdollistaisi nykyisten rakennusten uuskäytön ja mahdollistaisi uudisrakentamisen mittakaavallisen sovittamisen Näsijärven ja Pispalanharjun suurmaisemaan.

Osayleiskaavaehdotus ei estä rakennusten uuskäytön variaatioita. Kaavan työpaikkatoimintoja asumisen yhteyteen sijoittava periaate tukee erilaisten toimintojen säilymistä ja hakeutumista alueelle myös alueella säilyviin vanhoihin rakennuksiin. Mitä tulee alueen rakennusten mittakaavaan, on teollisuustonttien toteutettu rakentamistehokkuus ja rakennusten korkeus ollut selvästi Pispalan perinteestä poikkeava. Näsijärven suurmaisemassa ei niinkään ole oleellista rakennusten koko vaan niiden väritys. Vaaleat rakennukset korostuvat voimakkaasti, mutta tummien rakennusten kuten, osittain kuusikerroksisen pahvitehtaan ei koeta korostuvan häiritsevästi. Pahvitehdas on paikoin korkeampi kuin uuden asuinkorttelin rakennukset. Kaavakartan yleismääräyksissä korostetaan kulttuuriympäristön ja – maiseman huomiointia sekä kaupunkikuvan keskeistä asemaa suunnittelussa.

L15. Osayleiskaava olisi hyvä väline selvittää sekä olevien rakennusten tarkoituksenmukaista käyttöä että kiteyttää reunaehdot suojeltaville kokonaisuuksille ja täydennysrakentamiselle

Kaava-alueen tonttimaa on yksityisomistuksessa. Kaava-alueella on voimassa teollisuus-, varasto- sekä liike- ja toimistotilojen asemakaavoja ja palveluvaltaiseen yritystoimintaan tähtäävä yleiskaava eikä mahdollisuutta asuntorakentamiseen. Koska maanomistajilla ei toistaiseksi ole mitään varmuutta siitä, tuleeko alueelle asuntokaava, ei ole kohtuudella ollut perusteltua vaatia olemassa olevien rakennusten käyttömahdollisuuksien perusteellista selvittämistä. Luontevasti tämä selvitystyö kuuluu asemakaavoitusvaiheeseen, jolloin asuntoalueen muutkin yksityiskohtaiset perusteet selvitetään.

L16. Lähtökohtana tulee olla Pispalan aluekokonaisuuden arvojen turvaaminen. Suunniteltu rakentamistehokkuus heikentää Pispalan kulttuurihistoriallista arvoa ja on mitoitukseltaan ristiriidassa myös nykyisten rakennusten kanssa. Tehokkuutta tulee supistaa. Pispalan tavoin pienimuotoisuus on tunnusomaista myös Santalahden rakentamiselle.

Kuten toteutettua rakennusoikeuden määrää ja Pispalan etelärinteiden rakentamistavasta poikkeavien rakennusten sijaintia esittelevästä liitekuvasta ja Pispalan kannaksen kehityshistoriasta voi todeta, ei Santalahti ole suoraan rinnastettavissa Pispalan kulttuuriympäristön asuinrakennusperinteeseen. Santalahdella on yli 3000-vuotinen perinne maakulkuyhteytenä. Santalahden teollisuus alkoi 1800-luvun puolivälissä Tipotien varressa ennen rautatien tuloa 1893. Pispalalainen rakentamisperinne syntyi oikeastaan 1900-luvun alusta 30-luvulle asti. Santalahden asumisperinteeseen on kuuluneet suurehkot teollisuuden johtohenkilöiden huvilat ja rantakylän jo purettu mökkiasutus. Santalahden rannan ovat erottaneet Pispalasta 1970-luvulla rakennettu moottoritietyyppinen Paasikiventie ja 1980-luvulla sähköistetty rautatie. Santalahden ominaisuusteesta ja Pispalasta poikkeavista toiminnoista johtuen Santalahden rantaa on Pyhäjärven rannasta poiketen huomattavasti täytetty. Santalahden teollisuuden rakennusvolyymi ei ole ollut pienimittakaavaista eikä tehotonta. Santalahden teollisuuden vaikutus on ulottunut Pispalaan mm. tukkiteinä ja haulitehtaana torneineen. Myös Pispalan valtatie rakentamistapa on poikennut muusta Pispalasta 4-6-kerroksisilta näyttävistä kerrostaloineen ja reilusti yli 0,5 rakennustehokkuuksineen. Santalahden logistiikan, valtakunnanväylien, teollisuuden virkistykseen, satamien, infrastruktuuristen linjojen ja asumisen yhteys pakottaa Santalahden alueen Pispalasta poikkeaviin omiin toteutusmalleihin. Santalahden ratkaisuihin on toteutettava myös Pispalan kulttuuriympäristön ja maiseman reunaehdot.

L17. Suojelluksi osoitettujen lisäksi on yksiselitteisesti turvattava ainakin Näsin pahvitehtaan rakennuksien, Santalahden paperitehtaan, uittomiesten/tukkimiesten kämpän (Paasikiventie 33) ja ns. Paasikosken talon (Näsijärvenkatu 34) säilyminen

Kaava-alueen tonttimaa on yksityisomistuksessa. Kaava-alueella on voimassa teollisuus-, varasto- sekä liike- ja toimistotilojen asemakaavoja ja palveluvaltaiseen yritystoimintaan tähtäävä yleiskaava eikä mahdollisuutta asuntorakentamiseen. Koska maanomistajilla ei toistaiseksi ole mitään varmuutta siitä, tuleeko alueelle asuntokaava, ei ole kohtuudella ollut perusteltua vaatia olemassa olevien rakennusten käyttömahdollisuuksien perusteellista selvittämistä. Luontevasti tämä selvitystyö kuuluu asemakaavoitusvaiheeseen, jolloin asuntoalueen muutkin yksityiskohtaiset perusteet selvitetään. Esitetyt rakennukset on merkitty sr-1 –merkinnällä. Lähtökohtana on suojelu tai uudiskäyttö. Näiden edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä. Näsin pahvitehtaan isoin rakennus estää tontin piha-alueen valoisuuden ja asumisen sijoittamisen sen pohjoispuolelle. Santalahden paperitehdas on osa yhteenrakennettua rakennuskokonaisuutta. Rakennuksen sisään jääneen paperitehtaan osuuden tai muiden rakennusosien hyväksikäyttö ei ole yksiselitteistä. Uittomiesten talon käytön ja säilyttämisen ratkaiseminen liittyy myös liikennejärjestelyjen tarkennusvaiheeseen. Rakennuksen asuinkäyttö edellyttää melusuojausta. Melusuojauksen ratkaiseminen on paikassa erittäin ongelmallista. Paasikosken talo on menettänyt täydellisesti yhteyden puretuihin Uran rakennuksiin. Rakennuksen asuinkäyttö suojaamattomalla melualueella ei tue rakennuksen säilyttämistä.

L18. Santalahdelle tunnusomaisten rakenteiden kuten tienvierustojen ja rinteiden kivimuurien ja –pengerrysten sekä tukkitietunnelin säilyminen tulee varmistaa esitettyä tehokkaammin.

Merkittävimmät kivimuurit ja tukkitietunnelit on merkitty sr-1 –merkinnällä. Lähtökohtana on suojelu tai uudiskäyttö. Näiden edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä. Kohteet sijaitsevat joko yksityisellä tai ratahallinnon alueella. Sr-1 kohteita ei ole aikaisemmissa yhteyksissä arvioitu. Tämä Santalahden osayleiskaava määrittelee ensimmäisen kerran alueen kulttuurihistoriallista arvoa yksityiskohtaisesti ja laajasti. Siksi merkintää on pidetty yleiskaavavaiheessa riittävänä.

L19. Selostuksen rakennuskantaa ja rakentamista koskevan osuuden tulisi olla huomattavasti informatiivisempi ja laajempi tukien asemakaavavaiheessa tarvittavien jatkoselvitysten ohjelmointia.

Kaavan yhteydessä on laadittu lukuisia selvityksiä, joista rakennuskannan inventointi on yksi. Jotta kaavaselostus olisi siedettävän luettava, on selvityksistä poimittu vain oleellisin tieto. Tehdyt selvitykset on mainittu selostuksessa, joten niihin voi tarvittaessa tutustua erikseen.

Kaavaselostusta on täydennetty rakennuskulttuurin osalta.

L20. Kaavamääräyksen ehdollista sr-1 tulisi yksiselitteisesti tähdätä kohteiden pysyvään suojeluun.

Sr-1 –merkinnän käyttöä edelleen on perusteltu kohdissa 17 ja 18

L21. Uudisrakentamisen sopeuttamisesta olevaan rakennuskantaan ja maisemaan tulee huolehtia kaavamääräyksin.

Kulttuuriympäristön, rakennusperinteen kaupunkikuvan ja maiseman huomioimisesta on kaavakartassa omat yleismääräykset.

Kaavakartan yleismääräyksissä on korostettu kulttuuriympäristö- ja kaupunkikuvaosiota. Yleismääräyksiin on vielä lisätty ns. kattojulkisivun merkityksen huomioiminen.

Tiehallinnon lausunto 1.9.2005, dno:KKA:2003/612/04

L22. On selvitetävä Santalahden osayleiskaavan mukaisen uuden maankäytön vaikutus nykyiseen katuverkkoon. Hämeen tiepiiriin kanta on, että Santalahden osayleiskaavaehdotuksen mukaista maankäyttöä ei voi kehittää nykyisten liikennejärjestelyiden varaan, vaan vuonna 2004 tehdyn kehittämislupavirityksen mukaisella lopputilanteen tie- ja liittymäratkaisulla.

L23. Paasikiventien poikki Santalahden alueen ja Näsijärven rantaluonnon välille käyttökelpoinen kevyenliikenteen yhteys.

L24. Meluselvitysten päivittäminen asemakaavoitusvaiheessa on tarpeen.

L25. Santalahden alueen rakentamisessa on huomioitava myös liikenteen ja muiden päästöhaittojen vaikutukset ja niiden ehkäiseminen mm. alueen toteuttamisella "tuulettuvaksi".

L26. Tieverkon puutteilla ja liittymä- sekä kevyen liikenteen järjestelyiden riittämättömyydellä on vaikutusta alueen houkuttelevuuteen ja sitä kautta alueiden toteuttamisjärjestykseen sekä rakentamisaikatauluihin.

L27. Santalahden maankäyttö- ja liikenneverkkoratkaisulla onkin pyrittävä parantamaan niin alueen sisäisiä kuin alueelta suuntautuvia joukkoliikenteen sekä kevyenliikenteen yhteyksiä.

Ramboll Oy on laatinut Santalahden osayleiskaavaehdotuksen liikenteelliset vaikutukset selvityksen, marraskuu 2005, jossa selvitetiin uuden asuntoalueen vaikutusta lähialueen liikenneverkkoon nykyisen liikenneverkon puitteissa. Nykyisen valoristeyksen uudelleen järjestely ja suuntaisliittymän tekeminen Rantatien itäpäähän mahdollistaa liikenteen sujumisen lähes nykyisellään. Ratkaisu aiheuttaa Paasikiventien ruuhkahuippuntien liikenteen matka-aikoihin vain 10-15% lisäyksen ennusteilla liikennemäärillä.

Lausuntovaiheessa ilmeni, että Paasikiventien ylittävä kevyenliikenteen yhteys tarvitaan rannan virkistysalueen, joukkoliikenteen saavuttamiseksi ja korvaamaan Paasikiventien liikenteen sujuvuutta hidastava suojaatie.

Kaavakarttaan on merkitty uusi esteetönä tarkoitettu kevyenliikenteen yhteys Pispalan ja Näsijärven rannan välille

Yleismääräyksiin on lisätty määräyksiä melukysymysten huomioimisesta asemakaavoituksen yhteydessä.

Yleismääräyksiin on lisätty määräys korttelialueen tuulettavuuden huomioimisesta asemakaavoituksen yhteydessä.

Yleismääräyksiin on lisätty määräys melusuojauksen toteutumisesta myös vaihteittain rakennettaessa.

Osayleiskaavaratkaisu mahdollistaa suunnitellut kaistojen lisäykset Paasikiventielle joukkoliikenteen järjestämiseksi. Uusi poikittainen kevyenliikenteen yhteys mahdollistaa joukkoliikenteen hyvän saavutettavuuden.

Ratahallintokeskuksen lausunto 18.10.2005, dno:KKA:2003/612/04

L28. Asemakaavoituksen yhteydessä on meluselvityksin ja rakennusten äänieristysvaatimuksin varmistettava, että melun ohjeet eivät ylitä rakennusten sisällä tai piha-alueilla. Asemakaavoituksen yhteydessä tärinäselvityksiä on tarkennettava pohjaveden pinnan taso huomioiden, asuinrakennusten tärinä ei tule ylittää VTT:n suosituksen mukaisia uusia asuinalueita koskevaa raja-arvoa.

L29. Lisääntyvän maankäytön takia kaavaehdotuksessa esitetyt kevyen liikenteen yli- ja alikulut radan poikki ovat tarpeen, koska suuri osa alueen palveluista sijaitsee radan eteläpuolella Pispalassa.

L30. Asemakaavoituksen yhteydessä on varmistettava, että uudet raiteet pystytään sijoittamaan kaavassa varatulle rautatiealueelle ilman kohuttomia kustannuksia.

Kaavan yleismääräyksissä korostetaan melusuojauksen ja tärinäselvitysten tarkentamista asemakaavoitusvaiheessa.

Osayleiskaavaratkaisu perustuu kaava-alueen liittämisen ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Kahden olevan alikulutunnelin parantamisen lisäksi on suunniteltu kaksi uutta rautatien ylityspaikkaa.

Kaavakarttaan on rautatiealuetta laajennettu niin, että suunnitellut varaukset on huomioitu.

Yleismääräyksiin on lisätty määräys, että asemakaavoituksen yhteydessä on täydennettävä melu- ja tärinä tarkasteluja.

Kaavakartan Breitensteininpolun kohdan kevyenliikenteen yhteystarve on muutettu kevyenliikenteen sillaksi.

Pirkanmaanliiton lausunto 18.8.2005, dno:KKA:2003/612/2

L31. Melu- ja värinä tarkastelut tulee tarkoin huomioida jatkosuunnitelussa kelvollisten asuinolosuhteiden turvaamiseksi alueelle.

Yleismääräyksiin on lisätty määräys, että asemakaavoituksen yhteydessä on täydennettävä melu- ja värinä tarkastelua.

L32. Santalahden alueen toteutus tulee sovittaa yhteen rantaväylän parantamisaikataulun kanssa.

Rantaväylän 3+3 -kaistaistaminen ja joukkoliikenteen kehittäminen on valmisteilla. Selvitys valmistuu helmi-maaliskuussa 2006. Santalahden osayleiskaavan mukaisen maankäytön vaikutus liikenteeseen nykyisellä liikenneverkollla on selvitetty marraskuussa 2005. Selvitys osoitti, että kohtuullisen pienillä järjestelyillä uusi maankäyttö lopullisessa laajuudessaan on mahdollinen. Asemakaavatyön yhteydessä on kuitenkin paikallaan sovittaa alueen toteutusta liikennejärjestelyiden kehittämisen mukaan

L33. Työpaikkatoimintojen sijoittamismahdollisuudet kannattaa asemakaavavaiheessa hyödyntää täysmääräisesti huomioiden alueen keskeinen sijainti ja ympäristön asettamat vaikeudet asuntorakentamiselle

Noin puolet kaava-alueen korttelialueesta on osoitettu pääosin asuntotuotantoon. Toinen puoli mahdollistaa myös asumista häiritsemättä työpaikkatoimintaa: yksityisen ja julkisen palvelun, hallinnon, kaupan ja tuotantotoiminnan tiloja. Näiden toimintojen määrää on tarkoitus osoittaa tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä.

L34. Pispalan valtatieltä avautuvan ainutlaatuisen Näsijärvi-näkymän säilymistä esteettömänä on pidettävä lähtökohtana tulevan asemakaavan rakennusten korkeuksia määriteltäessä.

Pispalan valtatieltä Näsijärvi näkyy nykyisellään edessä olevien rakennusten ja puuston vuoksi rajoitetusti. Santalahden rakentaminen nousee lähellä rataa vain pari kerrosta rautatien pinnasta. Korkean muurimaisen rakentamisen välttäminen mahdollistaa myös ranta-alueen näkymien rakennusten väistä. Koska Paasikiventien melu vaikuttaa Pispalan valtatie eteläpuolellekin, on kuitenkin paikallaan estää Paasikiventien näkyminen. Tällöin myös Paasikiventien melukuormitus poistuu Santalahden kohdalta Pispalasta.

Pispalan asukas yhdistyksen lausunto 19.8.2005, dno:KKA:2003/612/04

L35. Yhdistys pitää suunniteltua lähtökohtaa epäonnistuneena: ensin ratkaistava koko Santalahden alueen liikennejärjestelyt ja vasta sen jälkeen uusien asuinalueiden kaavoittamien, liikennejärjestelyjen kehittäminen pysähtyy nykytilanteeseen.

Rantaväylän liikennettä suunnitellaan jatkuvasti, niin kuin liikenteeseen liittyvistä muista vastuksista edellä ilmenee.

L36. Yhdistys esittää, että tutkittaisiin vakavasti Rantaväylän kattamista Santalahden alueella Onkiniemessä Nokian tien risteykseen saakka. Esimerkiksi melusteeksi suunniteltua kerrostalomuuria Rantaväylän varrelle ei tarvittaisi ja aluetta voitaisiin suunnitella lähtökohtana Pispalan alueeseen paremmin soveltuva pientalovaltaisuus.

Kattamisidea on ollut tärkeä lähtökohtamalli. Kuten kaavan aikaisemmista vaiheista voidaan todeta, ovat niin raskaammat kuin kevyemmätkin kattamisvaihtoehdot olleet esillä kaavan aikaisemmissa vaiheissa. Koska Näsijärven tulvavesikorkeus on melko lähellä nykyistä Paasikiventien pintaa, ei tietä voi juurikaan painaa alemmas. Näin ollen esitetty kattaminen nostaa kaikkine rakenteineen rantaan vähintään kolmikerroksisen rakennuksen korkuisen muurin. Rakentamiskustannusten kompensoiminen rakennusoikeudella ei ainakaan pispalalaisen rakentamisperinteen pohjalta ole realistinen. Parhaassakin tapauksessa rakentamispäätökset ja rakentamisaika venyisivät todennäköisesti hyvin pitkiksi ja rakentaminen toisi liikennettä entisestään hidastavia väliaikaisratkaisuja.

L37. Pahvitehdas otettaisiin osayleiskaavassa suojeltavaksi.

Pahvitehtaan säilyttämistä on käsitelty kohdassa 17. Pahvitehtaan tonttialueella nykyisten rakennusten kanssa aikanaan olleet rakennukset yhdessä vastasivat lähes $e=1.0$ tonttitehokkuutta. Rakennus on paikoin korkeampi kuin viereisen asuinkorttelin rakennukset eli vastaa 6-7-kerroksista kerrostaloa. Yhdistyksen edellä esittämän Pispalaisen rakentamisperinteen toteuttaminen tällaisen rakennuksen varjossa sisältää selkeän ristiriidan. Pahvitehtaan kohdalla on osayleiskaavakartassa merkintä sr-1, Rakennus tai rakennelma, jonka lähtökohtana on suojelu tai uusikäyttö. Näiden edellytykset tulee tutkia asemakaavoituksen yhteydessä.

Pispalan Moreenin lausunto 19.8.2005, dno:KKA:2003/612/04

L38. Ainutlaatuisen Pispalan kannaksen yleiskuvaan kuuluvat Näsijärven ja Pyhäjärven rinne- ja ranta-alueet, joiden muokkaamisessa tulisi noudattaa molempien järvien rantojen hyväksytyjä pääperiaatteita. Pispalan yleisilme rantojen eikä harjujen osalta tulisi kohtuuttomasti poiketa toisistaan, vaikka Paasikiventie on tietenkin välttämättömän tarpeen tuomaa erilaisuutta pohjoisrannalla.

Kohdassa 16 on esitetty joitakin huomioita siitä, miten Santalahden ja Pispalan valtatie eteläpuolisen Pispalan ominaispiirteet, luonne sekä elinkeino- ja rakentamisperinne eroavat toisistaan. Lisäksi liikenneväylien aina hallitsemaa pohjoisrinnettä edelleen voimakkaasti hallitsevat sähköistetty rautatie ja moottoritie-tyyppinen Paasikiventie voima- ja maakaasu-linjoineen. Santalahden rantaa leimaavat myös laajat Näsijärven rantojen täyttöalueet.

L39. Nykyiset metsä- ja viheralueet Santalahden alueella tulee pyrkiä säilyttämään, siistimään ja maise- moimaan.

Tavoitteena on Santalahden harjutyypille luon- teenomaisten mäntymetsiköiden säilyminen. Merkittävimmät puustoiset kaava-alueen osat on merkitty meluallistuksensa vuoksi suojavihe- ralueiksi. Osayleiskaava tukee niiden säilyttä- mistä

Pölkylänniemen kaavamerkintään on lisätty määräys ympäristön säilyttämi- sestä.

L40. 2000 asukkaan määrää pidämme ylimitoitettuna ja noin 1200 asuk- kaan määrää sopivana ja alueen varaamista selvästi enemmän toimis- to- ym. yrityskäyttöön.

Asukasmäärän arvio on alustava. Jos alueelle tulee runsaasti työpaikkoja, voi asukkaita tulla huomattavasti vähemmänkin. Vuosien mittaan asumisväljyys yleensä selvästi kasvaa, joten asukasluku näin myös vähenee. Alueella oli vuonna 2000 n.350 asukasta. Vuonna 2005 asukkaita oli enää 316. Koska asuminen tarvitsee tiettyjä palveluita, lausunnossa esitetty asukasmäärän kolmanneksen pudotus vähentää tällöin myös palveluiden sijoittumista alueel- le. Kaava-alueen tonttimaasta on esitetty noin puolet puhtaasti asuntoalueeksi ja toinen puoli sellaiseksi, jolle voi asumisen asemasta sijoit- taa myös työpaikkatoimintoja, liike- ja toimistoti- loja sekä asumista häiritsemätöntä tuotantotoi- mintaa

L41. Suunniteltujen kerrostalojen korkeutta pitäisi alentaa tasoon, mikä turvaisi selvästi avaramman järvinäkymän Näsijärvelle Pispalan valtatieltä

Noin kilometrin matkalla Pispalan valtatieltä on Santalahden kohdalla suoria, esteettämiä näkymiä Näsijärvelle noin 500 metrin matkalla. Näkymien edessä on nykyisellään rakennuksia ja puustoa. Lisäksi Santalahden rakentaminen on rinnevaikutuksen vuoksi melko maltillista, joten rakennusten yli näkyy Näsijärvi ja raken- nusten välistä Santalahden ranta-aluekin. Paasikiventien näkyminen ei ole hyväksikään, koska näin myös Paasikiventien meluvaikutus ainakin vähenee ellei poistu kokonaan suurelta osalta Pispalaa.

L42. Ehdotamme Pölkylänniemen varaamista laajasti uimapaikaksi ja muutoksia venesatamaan.

Kaavakarttaa on tarkistettu niin, että Pölkylän- niemen hiekkaranta merkitään ympäristönä säilytettäväksi ja venesataman järjestelyjä muutetaan siten, että Pölkylänniemen elintila säilyy.

L43. Ehdotamme Pispalan kirkon rautatiealituksen korjausta ja siivousta sekä kävelypolun rakentamista Santalahden asutusalueelle niin kirkossa käyntiä varten kuin yhteyttä rannan retkipolulle.

Pispalan eli Harjun kirkon kohdalla oleva punaisen tukkujen tunneli on merkitty osayleiskaavassa oleelliseksi kevyenliikenteen yhteydeksi jatkoreitteineen niin Pispalaan kuin Santalahdeenkin päin

L44. Vaihtoehtoja tulisi vielä viranomaisen täsmentää ennen päätöksentekoa, sillä niiden merkitys ei nykyisessä muodossa anna perusteita sopivaa valita.

Viisi vaihtoehtoista kehittämisluonnosta oli esillä ympäristölautakunnassa 6.6.2000. Tätä ennen vaihtoehtoja oli esitelty ja kehitelty alueelta kootussa osallisten ryhmässä. Vaihtoehtoista tehtiin alustavat vaikutusten arvioinnit, jotta saatiin selville, mihin suuntaan oli tarpeen ja mahdollista edetä. Jatkotyöstetyistä malleista kehitettiin kaksi päävaihtoehtoa, työpaikkavaihtoehto ja asumisvaihtoehto, joita käsiteltiin osallisten ryhmässä ja esiteltiin lautakunnalle 7.11.2000 ja uudelle lautakunnalle 21.3.2001. Asukaskyselyn, yleisötilaisuuden, viranomaisneuvottelun, julkisen nähtävillälöön ja mainittujen esittelyjen palautteen perusteella työpaikka- ja asumisvaihtoehtoa kehitettiin eteenpäin täydennettyine vaikutustenarviointeineen. Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto valitsi 22.12.2004 jatkotyöskentelyn pohjaksi ns. asumisvaihtoehdon. Alkuvaiheessa esillä olleet ratkaisumallit mm. kansivaihtoehdot ovat epärealistisina karsiutuneet tai muokkautuneet nykyiseksi asumisvaihtoehdoksi.

Tampereen ympäristönsuojeluyhdistyksen lausunto 19.8.2005, dno:KKA:2003/612/04

L45. Pispalasta päin Näsijärven rantamaisema, ja Santalahdesta katsottuna Pispalan harjumaisema eivät saa peittyä.

Osayleiskaavaehdotuksen kaavakarttaan on otettu ympäristöön soveltamista korostavia yleismääräyksiä, jotka ohjaavat tulevaa asema-kaavoitusta ja rakentamista.

L46. Yhdistys kannattaa Pispalan asukas yhdistyksen esitystä alueen toteuttamista kaksikerroksisena pispalalaisena rakentamisena tontti-tehokkuuslukuna e=0,5. Vaikka Santalahden alueen rakentaminen edellyttää ympäristön haasteellisuuden vuoksi merkittäviä investointeja, ei alueen ilmettä tule pilata liian tehokkaalla ja massiivisella rakentamisella.

Jotta paikan ympäröivien liikennealueiden ympäristökuormitus saadaan asianmukaisesti hoidettua ja luotua suojaisia piha-alueita, edellyttää se merkittäviä rakenteellisia ratkaisuja. Pysäköinti on tarkoitus rinnemaastossa luontevana sijoittaa maan alle. Kerrostaso-pysäköinti on toteutettujen esimerkkien valossa perusteltu silloin, kun tonttitehokkuusluku on e=0,8-1,0. Jo nämä perusratkaisut edellyttävät melko suurta rakentamisen määrää, jotta alueen rakentaminen olisi toteutettavissa. Nykyisten tonttien tonttitehokkuus on keskimäärin e=1,0. Tonteista on tarkoitus erottaa katualueen osia ja virkistysalueita, jolloin nykyisen aluetehokkuuden säilyttäminen nostaisi jäljelle jäävien tonttien tonttitehokkuus-lukua jonkin verran. Lisäksi alueella on tarkoitus säilyttää vanhaa rakennuskantaa. Mm. pahvitehtaan nykyisen tontin alueella olevat ja olleet rakennukset ovat edustaneet toteutuneena lähes e=1,0 tonttitehokkuutta. Jos rakennuskulttuurin kannalta merkittävää rakennuskantaa säilytetään, eikä rakennusoikeus riitä uudisrakentamiseen, ei alueen reunaehdot voittane toteuttaa. Pispalassa vain Pispalan valtatie ja rautatien välinen kapea tonttikaista on tonttitehokkuudeltaan e=0,4. Muun Ylä-Pispalan tonttitehokkuusluku on e=0,5. Santalahden ja Pispalan valtatie lähiympäristön useiden rakennettujen tonttien toteutunut tehokkuus on 0,5 ja 1,0 välissä. Enimmillään jopa reilusti yli e=1,0. Santalahden alue on luonteeltaan poikennut historiansa aikana paljonkin muun Pispalan perinteestä. Siksi sen rakennusoikeuden määrittelyssä esikuvaksi ei sovellu Pispala, vaan paikan tämän hetkiset erittäin vaativat olosuhteet kahden valtakunnan väylän välissä. Rakennusoikeuden tarkka määrittely tapahtuu asemakaavoituksen yhteydessä.

L47. Alueesta ei saa tulla pysäköinti-alueiden asfalttieraamaa.

Pysäköinnin osalta yleismääräys kuuluu: Autojen pysäköintitilat on pääasiassa sijoitettava muualle kuin maatasoon.

Pirkanmaan perinnepoliittisen yhdistyksen lausunto

L48. Yhdistys ei jättänyt lausuntoa kaavasta

Museotoimen, Pirkanmaan maakuntamuseon lausunto 13.07.2005, dno:KKA:2003/6012/04

L49. Kaava-alueelta ei tunneta muinaismuistolain rauhoittamia esihistoriallisia kiinteitä muinaisjäännöksiä eikä maakuntamuseolla siltä osin ole huomautettavaa hankkeesta

Kasvatus- ja opetuspalvelut/ perusopetuksen lausunto 31.08.2005

L50. Perusopetuksen osalta ei ole huomauttamista kaavaan. Päivähoidon lausunto: Alueelle on syytä varata päivähoitotila noin 60 päivähoitoa tarvitsevalle lapselle.

Osayleiskaavakarttaan ei ole merkitty yleisten rakennusten korttelialuetta, koska tilatarve on melko vähäinen. Päiväkotitarve on huomioitu mitoituksessa. Asemakaavoituksen yhteydessä kaavamerkintöjä yleisten rakennusten ja alueiden osalta täsmennetään.

Vihersuunnittelun lausunto 19.08.2005

L51. Kaava-alueen sijainnin, sen muodon ja topografian takia korttelien tuntumaan saadaan vain minimimäärä virkistysalueita. Tällöin jää Näsijärven rannassa sijaitsevalle Santalahdenpuistolle suuri merkitys sekä tämän asuntoalueen, että koko kaupungin virkistysalueena ja toimintapuistona.

Satamatoimintojen ja virkistysalueiden läheisyyden vuoksi on varmistettava, että mm. liikennettä ja varastointia aiheuttava veneilytoiminta ei ulotu viheralueen puolelle rajoittaen sen toimintoja. Sen vuoksi esitämme, ettei satama-alueen, LS, kaakkoiskulma työntyisi enää vesialueen, W, eteläpuolelle, vaan neliömäinen alakulma liitettäisiin osaksi virkistysaluetta.

Satama-aluetta tulee täsmennää alamerkinnoilla siten, ettei veneily tai sen liitännäistoiminnot, kuten satunnainen huoltoliikenne tai pysäköinti, rajoita puiston käyttöä.

Pölkylänpuisto on osoitettava lisämerkinnällä maisematyypiltään säilytettäväksi alueeksi. Varsinaista satamaa ei tulisi myöskään merkitä pitkälle länteen, vaan niemen pohjoispuolinen alue tulisi varata alueen kokonaiskäyttöä tukevaan virkistystoimintaan. Erityisesti rantaviivan säilyminen on turvattava.

Erityisesti huomiota on kiinnitettävä asemakaavavaiheessa siihen, kuinka rakennuksien ja puiston käyttö, hallinta ja huolto sovitetaan toisiinsa.

Asemakaavoituksen yhteydessä kaavamerkintöjä yleisten alueiden osalta täsmennetään.

Satama-alueen täyttöjä lisätään, jotta virkistysaluetta siis myös melusuojaattua virkistysaluetta ja satamatoimintoja kuten veneiden talvisäilytystä ja pysäköintialuetta saadaan laajennettua. Satama-alueen merkintöjä tarkennetaan. Pölkylänniemi ja sen uimaranta merkitään pääosin ympäristöltään säilytettäväksi. Rannan virkistysalueen saavutettavuus paranee, kun Breitensteinin polun kohtaan merkitty yhteystarve on muutettu kevyenliikenteen yhteydeksi. Asemakaavatyön yhteydessä tullaan kiinnittämään huomiota myös sopimusmenettelyssä alueen sisäisten virkistysalueiden, korttelipihojen ja säilytettävien rakennusten käytöstä ja kunnossapidosta ja hallinnoinnista.

Ympäristövalvonnan lausunto 24.08.2005

L51. Virkistysalueet ovat itse kaava-alueella niukkoja ja Näsijärven rannat vilkkaasti liikennöidyn väylän takana. Tukeutumisen Pispalan palveluihin katkaisee rata.

Liikenneselvityksiä on tarkennettu Santalahden osayleiskaavaehdotuksen liikenteellisten vaikutusten selvityksellä ja täydennetään parhaillaan mm. joukkoliikenteen osalta selvityksellä kolmansien kaistojen lisäämisestä Paasikiventielle. Lausunnoissa ja selvityksissä on tullut esiin kevyenliikenteen poikittaisyhteyksien parantamistarve.

Toimintojen saavutettavuutta lisäämään on Breitensteinin polun kohtaan merkitty yhteystarve muutettu kevyenliikenteen yhteydeksi.

L52. Koko alue on sekä ratamelun että liikennemelualueella, jonka torjuntaan tarvittavat rakenteet on hoidettava.

Virkistysalueista voidaan todeta, että Pispalan pohjoisrinne mukaan lukien koko kaava-alue lähiympäristöineen on ohjearvot ylittävää melu-alueita. Kaavaehdotuksen mukainen melusuojaus muodostaa kaava-alueelle 7 ha:n melusuojatun alueen. Kaava toteutuessaan lisää melusuojausten vaikutusta myös Pispalan valtatie eteläpuoleiselle asuntoalueelle ja Näsijärvelle.

L53. Myös maaperä vaatii lisätutkimuksia ja puhdistamista.

Maaperän pilaantumista on jatkuvasti tutkittu lisää. Uusimmat tutkimukset ovat tapahtuneet mm. kattohuopatehtaan osalta tielaitoksen tehtyä entistä perusteellisempia tutkimuksia. Kattohuopatehtaan alueella tarkemmat tutkimukset ovat käynnissä.

L54. Alueella sijaitseva suuri voimalinja on kaapeloitava.

Kaavakarttaan on merkitty ilmajohtoja korvaava maanalainen kaapelointi

L55. Asuinalueen meluntorjunta perustuu osin rakennusten sijoitteluun ja rakentamisen usein pitkäksikin venyvä vaihe altistaa jo valmistuneissa asunnoissa asuvat ympäristömelulle jopa vuosiksi.

Melusuojausten toteutuminen rakennusvaiheissa ennen asuinrakennusten käyttöönottoa lisätään yleismääräyksiin.

L56. Meluntorjunnan vuoksi tarvittava umpinainen rakentamis-tapa taas lisää varjoisuutta ja siten vähentää asumisviihtyisyyttä ja virkistäytymismahdollisuuksia alueella.

Pihojen valoisuutta on käsitelty kohdassa L2.

Tampereen Sähköverkko oy:n yleissuunnittelun lausunto, 19.08.2005

L57. Karttaan merkitty ET-alue on osin nykyisen vesistön päällä. Alueen tulee kokonaisuudessaan sijaita maa-alueella.

Korjatuissa kartoissa uusi pääteasema sijoitetaan maalle.

Tampereen Sähkölaitos, kaukolämpö- ja kaasutoiminnan lausunto 08.08.2005, dno:KKA:2003/612/04

L58. Kaukolämpöjohto sijaitsee Paasikivientien pohjoisreunassa maakaasujohdon vieressä. Siirtojohdon liittyvä jatkopumppaamo on Simppoonkadulla. Sen toiminta-edellytykset tulee huomioida. Uudet korttelit voidaan liittää kaukolämpöverkostoon. Jakeluverkostolle on varattava sijoitusmahdollisuus.

Kaukolämpölinja huomioidaan tarkemmin asemakaavatyössä. Jatkopumppaamon siirto liittyy rantaväylän pitkän tunnelin ratkaisuihin ja tulee ajankohtaiseksi siihen liittyvien päätösten myötä. Asemakaavatyön yhteydessä selvitetään yksityiskohtaisesti eri johtolinjojen sijoitus ja yhteensovittaminen

Yleismääräyksiin on lisätty määräys maakaasu-, kaukolämpö ja voimalinjoiden suojaetäisyyksistä ja linjausten yhteensovittamisesta

L59. Maakaasuputki näyttää puuttuvan yleiskaavaehdotuksesta alueen itäpäässä. Gasum Oy pyytää, että maakaasuputkisto merkittäisiin kokonaisuudessaan yleiskaavaan. Gasum ehdottaa, että kaavaan tehtäisiin maininta suojaetäisyyksistä, esim. ”Maakaasuputken suojaetäisyydet rakennuksiin ja rakenteisiin määräytyvät kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksen 3.12.1993 (as. kok n:o1059/1993) mukaisesti”. Alueen rakentaminen yleiskaavan mukaisesti aiheuttaa maakaasuputkien ja Santalahden venttiiliaseman siirtotarpeen. Yleiskaavoituksen yhteydessä tulisi varautua maakaasuputkien siirtoon. Tulevat paikan selvittäminen edellyttää yksityiskohtaista tietoa mm. Onkiniemen tunneliratkaisusta ja Paasikiventien kanssa risteävien kevyenliikenteen yhteyksien sijoittumisesta. Sähkölínjarakenteita suunniteltaessa on otettava huomioon sähkölínjan ja maakaasuputken keskinäiset vaikutukset. Rakennettavien kaukolämpölinjojen ja muiden infrastruktuuriin kuuluvien rakenteiden (sähkönjake-lu, vesi ja viemärointi ym.) risteämäkohdat maakaasuputken kanssa on suunniteltava ja toteutettava Gasum Oy:n hyväksymällä tavalla.

Koska kaasulinjan mahdollinen muuttaminen kuuluu Paasikiventien tunneliratkaisujen toteuttamiseen ei tässä osayleiskaavassa ole tarpeen osoittaa maakaasun mahdollista uutta linjausta. Asemakaavatyön yhteydessä asiaa on paikallaan uudelleen tarkastella.

Yleismääräyksiin otetaan teksti maakaasuputken ja muiden johtojen suojaetäisyyksistä ja yhteensovittamisesta. Kaavakarttaan on merkitty koko kaasulinja. Itäpäässä ja länsipäässä kaava-aluetta viiva hukkuu liikenne- ja katualueen rajaan. Ympyröity K-merkintä kuitenkin näkyy. Kaavakartan pienen mittakaavan vuoksi kaasulinjan viivaa on vaikea saada esiin.

Arto Huovilan myöhästynyt muistutus 28.6.2005

Asuminen

1. Asuntoja on suunnattu huonosti, pihat eivät ole onnistuneita.

2. Alueen suunnittelun lähtökohta ei saa olla tehty virheellisen tehokas kerrostalokortteli. Asuinalueen lähtökohtana tulisi olla hyvälaatuinen ympäristö. Lähtökohdaksi tulisi olla Santalahden hyvin sopiva rakennuskanta, ja lähtökohdat tulisi ottaa ympäristöstä.

3. Alueelle pyritään ahtamaan mahdollisimman paljon asukkaita, jotka sitten joutuvat asumaan mahdollisesti heikommassa olosuhteissa.

4. Asuinkortteleiden tehokkuus (1,0) on aivan liian suuri. Tuntuu luontevalta valita Pispalaan ja vaikeaan maastoon paremmin sopiva pientalovaltainen ratkaisu. Alue voisi olla osittain pienkerrostaloja esimerkiksi tiivis-matala konseptilla suunniteltuja. Tällöin maaston muokkaus olisi luontevampaa pienemmille talomaisille.

5. Esimerkiksi useita palkintoja saanut Onkiniemen alue vaihtelee tontti-tehokkuusluvuiltaan noin 0,6-0,7. Tämäkin tarkoittaa jo osittain maanalaista pysäköintiä ja laajarunkoisia kerrostaloja (noin 14m), joissa huoneitiloja on vaikea suunnata.

6. Pysäköintipaikkojen riittävyttä ja toimivuutta voi epäillä.

7. Rautatien eteläpuolella olevan Ratakadun alueen kehittämistä voisi tehdä samassa yhteydessä. Kadun varressa on useita tyhjiä tontteja tai alueita, joihin saisi hyvin suunniteltuna Pispalaa täydentäviä pientaloja.

8. Pispalan asukasyhdistyksen esittämän "Pispalamainen-vaihtoehto" on sivuutettu, vaikka sitä olisi voinut kehittää edelleen. Ajatus siinä on varmasti hyvä eli rakennuskannan luontevuus.

1. Kortteliratkaisuilla on yleiskaavavaiheessa tutkittu pääasiassa ympäristötekijöiden hallintaa eikä yksityiskohtaista asuntosuunnittelua.

2. Toteutettu asuinkortteli ei useasta eri syystä ole alueen rakentamismallin tavoitteena. Yleiskaavassa ei merkitä rakennusaloja eikä rakennusoikeuksia. Asemakaavoituksessa keskitytään tarkemmin rakentamistapaan, johon korttelisuunnitelmat antavat hyvän pohjan.

3. Alueen toteuttaminen yleiskaavan esittämällä tavalla tulee huomattavasti parantamaan elinolosuhteita alueella ja lähiympäristössäkin, mm. melukuormituksen vähentämisessä, toimintojen saavutettavuudessa, virkistysalueiden laajentamisessa, monitasoisesti toteutuvan kaupunkirakenteen eheyttämisessä, järvivirkistysmahdollisuuksien lisäämisessä ja rataympäristön turvallisuuden lisäämisessä.

4. Tehokkuus esiintyy useassa paikassa Pispalaa ja on näin ollen suuruusluokaltaan perusteltavissa. Se myös mahdollistaa matalaa paremmin alueen ympäristökuormituksen hallinnan. Yleiskaava ei sulje pois matalaa mutta tiivistä rakentamista.

5. Onkiniemen malli on Santalahden jyrkkiin rinteisiin soveltumaton tasamaamalli.

6. Pihojen alle pääosin toteutettava pysäköinnin on mahdollista hyödyntää rinteeseen jääviä pimeitä tiloja. Näin pysäköinti on mahdollista toteuttaa riittävänä.

7. Ratakadun toteuttaminen on mahdollista jo nykyisen kantakaupungin yleiskaavan puitteissa, kaavamerkintä AP (Pientalovaltainen asuntoalue).

8. Tiivis pispalalainen vaihtoehto jyrkässä pohjoisrinteessä ei mm. pihojen valoisuuden vuoksi ole yhtä edullinen kun väljempi ja korkeampi rakentaminen. Jos järvinäköaloja ei ole mahdollista tarjota ei pispalalaisella rakentamisella saada myöskään väljiä pihanäkymiä. Yleiskaava ei kuitenkaan sulje pois vaihtoehtoisia korttelirakenteita, jos niissä vaan toteutuu kaavan moninaiset reunaehdot

Venesatama

9. Esitetyt suunnitelmat ovat aivan liian suurisuuntaisia: järven täyttö on jo nyt edennyt kohtuuttoman kauas. Yhdistetyssä havainnekuvas-
sa on esitetty vielä pitemmälle jatku-
via laiturij- ja aallonmurtajarakennel-
mia, jotka voisi unohtaa. Venesata-
man rakentamisen voi myös tehdä
tyylikkäästi. Näsijärveen työnnettyjä
maantäyttöjä ei voi perua.

10. Pölkyläniemen yhteydessä on
jotain erikoisia rakenteita. Niemen
rannat ovat ainoa Pispalan pohjois-
rannan säilynyt osuus, jossa on
myös hienoa hiekkarantaa. Tälle
alueelle ei tulisi enää toteuttaa keino-
tekoisia rakenteita. Pölkyläniemi
menettäisi merkityksensä järvelle
työntyvänä niemenkärkenä, mikäli
sitä ulompana olisi laiturirakenteita.

Ympäristö

11. Harjun rakentamiseen sopii huo-
nosti tehokas kerrostalorakentami-
nen, joka vaatii laajoja rakennusrun-
koja. Tällöin joudutaan tekemään
laajoja maastoleikkauksia ja penger-
ryksiä. Laajarunkoiset pistetalot
eivät sovellu maastoon luontevasti.
Rantakylästä on esitetty suojelta-
vaksi muutama rakennus. Kyseisellä
kohdalla olevalle töyräälle voisi
myös toteuttaa tiiviillä Pispalamai-
sella pientalorakentamisella uudes-
taan Rantakylän alueen. Pientalora-
kentamisella voitaisiin tehdä maas-
ton muotoja huomioivaa rakentamis-
ta.

9. Näsijärven täytöt on aikoinaan tehty teolli-
suuden tarpeista, ensin rantatien rakentamiseksi
teollisuuden ja rannan väliin sittemmin Paasi-
kiventien toteuttamiseksi voimakkaasti lisäänty-
neen valtakunnallisen, seudullisen ja paikallisen
liikenteen tarpeisiin Pispala säästään. Musta-
lahden venesatamaa uhkaa toisaalta myös
liikenteen tarpeet ja toisaalta Tampereen kesäi-
nen vetonaula Särkänniemi. Järvimatkailu ja
Näsijärven virkistysarvojen monipuolisuus
edellyttää satamatoimintojen kehittämistä juuri
Santalahdessa. Santalahden virkistysalueella
on myös merkitystä ns. kaupunkipuistona,
jolloin sitä ei ole esimerkiksi liikennealueiden
laajentamisen vuoksi syytä pienentää vaan
mieluummin laajentaa väljälle vesialueelle.
Venesataman toteutuksen laatuun tulee ilman
muuta kiinnittää huomiota.

10. Pölkyläniemen alkuperäisyyden säilyttä-
minen on lisätty osayleiskaavaan lausuntojen
perusteella.

11. Yleiskaava ei estä esitetyn kaltaisen mallin
soveltamista Santalahteen, jos se on mahdollis-
ta toteuttaa alueen moninaiset reunaehdot
huomioiden.

10.3. Muistio: Santalahden osayleiskaavaehdotus, viranomaisneuvottelu 21.11.2005

Paikka	Frenckell, neuvotteluhuone Birger
Aika	21.11.2005, klo 13.00-15.00
Osallistujat	Seppo Mäkinen, Pirkanmaan ympäristökeskus, puheenjohtaja Marita Palokoski, Pirkanmaan liitto Helinä Koskinen, Museovirasto Minna Huttunen, Tiehallinto Ritva Kangasniemi, Tampereen kaupunki Reijo Väliharju, Tampereen kaupunki Jouko Seppänen, Tampereen kaupunki Taru Hurme, Tampereen kaupunki, sihteeri

Puheenjohtajan ja sihteerin valinta
Neuvottelun puheenjohtajaksi valittiin Seppo Mäkinen ja sihteeriksi Taru Hurme.

Santalahden osayleiskaavaehdotuksen muistutukset ja niiden vastineet
Jouko Seppänen esitteli osayleiskaavaehdotuksesta jätetyt kolme muistutusta sekä niihin laaditut vastineluonnokset. Muistutusten johdosta tehdyt korjaukset on esitetty vastineluonnoksissa. Vastineissa on viitattu neuvottelussa esitellyn uuteen liikenteellisten vaikutusten arviointiin (Ramboll 2005).

Santalahden osayleiskaavaehdotuksen lausunnot ja niiden vastineet
Jouko Seppänen esitteli osayleiskaavaehdotuksesta annetut lausunnot sekä niihin laaditut vastineluonnokset. Helinä Koskinen totesi, ettei Museoviraston lausunnossa ole esitetty Santalahden olevan osa Pispalan valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä. Sen sijaan Santalahti liittyy siihen ja Santalahden suunnittelussa tulee ottaa huomioon vaikutukset Pispalan alueeseen.
Jouko Seppänen esitteli historiallisten karttojen avulla Pispalan ja Santalahden rakentumisen historiaa, näkymätarkastelun Pispalan valtatieltä sekä Santalahden tonttien toteutuneita rakennusoikeuksia. Lausuntojen johdosta tehtäviä merkittäviä tarkistuksia kaavaehdotukseen ovat Pölkylänniemen osoittaminen pääosin säilytettäväksi alkuperäisine uimarantoineen kokonaisuudessaan, satama-alueen itäosan virkistysaluetta on laajennettu Näsijärven täyillä länteen päin sekä Breitensteininpolun ylikulkusilta kevyelle liikenteelle. Yleismääräyksiin lisätään maakaasulinjan suojaetäisyyksien huomioiminen, melu- ja tärinä tarkastelujen täydentäminen ja korttelialueen tuulettavuuden säilyminen sekä rakentamisvaiheiden melusuojauksen riittävä toteutuminen asemakaavoituksen yhteydessä.

Pirkanmaan liiton puheenvuoro
Marita Palokoski esitteli Pirkanmaan liiton kannanoton keskeiset näkökohdat osayleiskaavaehdotuksesta. Suurimpana huolena on liikenteen jatkuva lisääntyminen ja liikennejärjestelyjen toimivuus rantaväylällä. Asemakaavoituksen tulisi mahdollistaa myös yritystoiminnan sijoittuminen alueelle ja ottaa huomioon rakentamisen sopivuus kulttuuriympäristön vierelle sekä turvata näkymien säilyminen Pispalasta. Kokonaisuutena osayleiskaava on maakuntakaavan mukainen.

Tiehallinnon puheenvuoro
Minna Huttunen totesi, että osayleiskaavaratkaisu lähtee rantaväylän kehittämisen lopputilanteesta. Epävarmuutta aiheuttaa se, miten liikenne toimii välivaiheissa. Rantaväylän osalta on käynnissä selvitystyö, jossa tutkitaan joukkoliikennekaistojen vaikutusta liikenteen sujumiseen. On mahdollista, että kaistamäärien lisääminen aiheuttaisi tasossa menevän kevyen liikenteen yhteyden poistamisen.

Reijo Väliharju kertoi selvitystyön olevan valmis helmi-maaliskuussa ja Minna Huttunen totesi, että selvityksen olisi hyvä olla käytettävissä, kun kaavaratkaisusta päätetään. Lisäksi Minna Huttunen totesi, että melusuojaus ja maiseman säilyttäminen avarana tuottavat eri suuntaisia vaatimuksia suunnittelulle. Maiseman takia ei erillisiä melusuojauksia tulisi tehdä, rakenteen väljentäminen vaikeuttaisi melusuojauksen järjestämistä.

Museoviraston puheenvuoro
Helinä Koskinen totesi, että Museoviraston kannanotossa painottuvat kaksi näkökulmaa: Santalahden alueen oma historia ja Pispalan alueen naapurisuus. Kun Museovirasto on esittänyt alueen rakentamistehokkuuden alentamista, perusteena on ollut uuden alueen sopeutuminen Pispalaan, jonka arvot eivät saisi vähentyä. Itse Santalahden alueelle vanhat rakennukset eivät saisi jäädä kurioositeeteiksi mittakaavaltaan erilaisen rakentamisen keskelle. Osayleiskaavavaiheessa tulisi päästä pysyvämpiin suojeluratkaisuihin ja kaavaselostuksessa tarkentaa ympäristön suojeluun liittyvien kysymysten käsittelyä.

Jouko Seppänen totesi suunnitelma-alueen sisäisen kevyen liikenteen yhteyden muodostavan viihtyisän ja suhteellisen hiljaisen alueen, jonka osana ja alueen historian kuvaajana vanhoilla rakennuksilla on selkeä paikkansa ja merkityksensä.

Pirkanmaan ympäristökeskuksen puheenvuoro
Seppo Mäkinen totesi Santalahden olevan poikkeuksellisen hankala kohde, olosuhteitten takia alue joudutaan jo yleiskaavavaiheessa tutkimaan monelta osin detaljitasolla. Tärkeitä kysymyksiä ovat liikkumisyhteydet, esim. riittääkö yksi yhteys rantaan. Päästökysymyksestä ja tärinästä ei voi sanoa lopullista totuutta, haittojen torjuntaan tulee varautua. Asiat, joiden yksityiskohtainen ratkaisu yleiskaavamääräyksellä siirretään asemakaavo-

tusvaiheeseen, tulee jo nyt tutkia niin pitkälle, että tiedetään ne mahdolliseksi ratkaista. Alueen toteutusta yleiskaavan tarkoittamalla tavalla tulisi voida valvoa tiukasti sopimuksin. Nykyisen asemakaavatilanteen tulos on näkyvillä, jokin uusi ratkaisu alueen kehitykselle joudutaan valitsemaan.

Kaavoituksen kommentit ja keskustelu

Minna Huttunen kysyi, voisiko kevyen liikenteen yhteyden paikan Pispalan valtatielle määritellä siten, että yhteys merkitään, mutta tarkkaa paikkaa ei merkitä sitovasti.

Seppo Mäkinen totesi, että yleiskaavalla on vaikea määrätä sitovaa suojelua, koska yleiskaavassa ei määritellä rakennusoikeuksia ja siten vastaan tulee kysymys kohtuullisuudesta maanomistajia kohtaan. Mahdollisuus säilyttämiseen tulee kuitenkin osoittaa yleiskaavassa.

Helinä Koskinen totesi, että alueelta olevia rakennuskannan inventointitietoja sekä säilyttämisperusteita tulisi tuoda tarkemmin esiin kaavaselostuksessa.

Keskustelussa alueen perusratkaisusta ja käyttötarkoituksista Jouko Seppänen kertoi, että Tampereen kaupungin hallituksen suunnittelujaosto valitsi joulukuussa 2004 asumispainotteisen vaihtoehdon yleiskaavatyön jatkon pohjaksi. Helinä Koskinen totesi, että työpaikkapainotus olisi antanut paremmat mahdollisuudet vanhan rakennuskannan säilymiselle. Jouko Seppänen täydensi, että alueen molempiin päihin sekä rantaväylän varteen on mahdollista sijoittaa työpaikkoja.

Muut asiat

Muita käsiteltäviä asioita ei ollut.

Neuvottelun osallistujille jaetut liitteet:

1. Lausunnot, valtion viranomaisten lausunnot, yhteisöjen lausunnot, kaupungin hallintokuntien lausunnot
2. Santalahden osayleiskaavaehdotus 2.5.2005, muistutusten ja lausuntojen vastineluonnokset
3. Santalahden osayleiskaavaehdotuksen liikenteelliset vaikutukset, Ramboll, marraskuu 2005

11 OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN JA JATKOTOIMENPITEET

11. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMINEN JA JATKOTOIMENPITEET

11.1 Asemakaavoitusohjelma

Santalahden osayleiskaavan tultua hyväksytyksi alkaa alueen asemakaavoitus. Tampereen yhdyskuntapalvelujen asemakaavoitusohjelmassa Santalahden länsiosa on sijoitettu vuodelle 2009 ja itäosa vuodelle 2010.

11.2 Muut toimenpiteet

Santalahden korttelialue on niin suuri, että koko aluetta ei voi toteuttaa kerralla. Lisäksi liikenteelliset seikat edellyttävät alueen toteuttamista kohtuullisen kokoisin hankkein, jotta Paasikiventien koko kaupunkia palveleva yhteys toimisi. Koska asuntoalueratkaisu perustuu hyvin oleellisesti meluntorjuntaan ja tiettyihin yhteisesti toteutettaviin toimenpiteisiin, on erityisen tärkeitä ennakoida alueen toteuttamisen vaiheistus. Asuinrakennusten käyttöönotto edellyttää meluntorjunnan toimimisen ja asumista palvelevien toimintojen toteuttamista osakokonaisuus kerrallaan.

Santalahden osayleiskaavan toteuttaminen edellyttää asemakaavoituksen yhteydessä lisäselvityksiä kevyenliikenteen poikittaisyhteyksien toteuttamistavasta, maaperän puhdistamisesta, melusuojausten järjestämisestä, voimalinjan kaapeloinnista, liikennejärjestelyistä ja kulttuuriympäristön säilyttämismahdollisuuksista. Osayleiskaavan mukaisen asuntoalueen toteuttaminen edellyttää erilaisista maanvaihtoihin ja muihin järjestelyihin liittyvistä kustannusjaoista ja sopimuksista kaupungin, valtion ja maanomistajien välillä ennen asumisen mahdollistavien asemakaavojen hyväksymistä alueelle. Koska jo rakennettu asuinkortteli on toteutettu alueen kokonaisratkaisusta irrallaan, on tärkeitä mahdollistaa myös tämän korttelin elinympäristön laadun parantaminen. Melutarkastelussa se jää muihin kortteleihin verrattuna puutteelliseksi. Kortteli tarvitsee virkistysalueita ja alueen poikittaisyhteyksiä niin kuin muutkin korttelit. Asemakaavatyössä on tarpeen tarkastella aluetta sellaisena kokonaisuutena, että sen elinympäristön laatu voidaan varmistaa joka tasolla.

**12 SUUNNITELMAKARTAT
JA PERUSSELVITYSLIITTEET**

12. SUUNNITELMAKARTAT JA PERUSSELVITYSLIITTEET

12.1 Suunnitelmakartat:

Kartta 1	Osayleiskaavakartta, määräykset ja merkinnät 1:5000
Kartta 2	Osayleiskaavan havainne, korttelisuunnitelmat 1:5000
Kartta 3	Osayleiskaavan tavoitetilanteen liikenneverkko 1:5000
Kartta 4	Osayleiskaavan tavoitetilanteen melusuojaus 1:5000
Kartta 5	Osayleiskaavan rakennusten korkeus- ja näkymätarkastelu 1:5000

12.2 Perusselvityslitteet:

liite 1	Sijaintikartta
liite 2	Ote seutukaavasta
liite 3	Ote maakuntakaavaehdotuksesta
liite 4	Ote kantakaupungin yleiskaavasta
liite 5	Ote keskustan osayleiskaavasta
liite 6	Ajantasa-asemakaava
liite 7	Voimassaolevien asemakaavojen käyttötarkoitus, tehokkuus, pinta-alat
liite 8	Maanomistus
liite 9	Osayleiskaavatyön lähtökohdat ja rakennuskiellot
liite 10	Asumis- ja teollisuustoimintojen kehitys
liite 11	Lähtökohtatilanteen liikenneverkko
liite 12	Kunnallistekniikan pääverkko
liite 13	Palvelut
liite 14	Alueen kehitysvaiheet
liite 15	Rinteiden jyrkkyys > 1/5
liite 16	Merkittävä puusto
liite 17	Ympäristön häiriötekijät
liite 18	Liikennemelu lähtökohtatilanne
liite 19	Typen oksidit 2000
liite 20	Typen oksidit 2020
liite 21a	Arvio kunnallistekniikan, liikenne- ja viherinfran rakentamiskustannuksista
liite 21b	Kartta keskeisistä kustannuskohteista
liite 22	Alustavat vaihtoehdot
liite 23	Päävaihtoehdot
liite 24	Rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema
liite 25	Suunnitelman mukaisen melusuojauksen vaikutus lähtökohtatilanteeseen
liite 26	Rakennustehokkuuksien lähtökohtatarkastelu
liite 27	Pispalan ja Näsijärven välinen suunniteltu uusi kevyenliikenteen yhteys sijoitusvaihtoehtoineen
liite 28	Esitys rautatiealueen siirrettävästä meluaidasta
liite 29	Santalahden ja Pispalan valtatievarren rakennuskannan suhde Pispalan rakentamisen perinteeseen
liite 30	Santalahden alkuperän säilyminen
liite 31	Näkymätarkastelu Pispalan valtatieltä

