

5 ARVIOITAVAT VAIKUTUKSET JA VAIKUTUSALUE

5.1 Arvioinnin sisältö

Pirkanmaan ympäristökeskus teki päätöksen ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta hankkeeseen 23.8.2007 (Dnro PIR-2004-R-5-53). Tampereen kaupunki teki edellä mainitusta päätöksestä valituksen, jonka Hämeenlinnan hallinto-oikeus hylkäsi 29.6.2009 (02004/07/5199).

Edellä mainituissa päätöksissä on esitetty näkökohtia keskeisistä ympäristövaikutuksista sekä seikoista, jotka arvioinnissa ovat tärkeitä. Arvioinnin sisältöä ja osallistumisjärjestelyjä suunniteltaessa on kyseiset seikat pyritty ottamaan huomioon.

Ympäristövaikutusten arvioinnissa käytetään soveltuvin osin Tiehallinnon opasta ”Ympäristövaikutusten arviointi tiehankkeissa”.

Luvuissa 6–17 arvioidaan kaikki YVA-asetuksen tarkoittamat. YVAssa arvioidaan ympäristövaikutukset,

jotka kohdistuvat ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen, maaperään, vesiin, ilmaan ja ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin, luonnon monimuotoisuuteen, yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön, luonnonvarojen hyödyntämiseen sekä näiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Tässä hankkeessa ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan tien rakentamisesta ja liikenteestä aiheutuvia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia ympäristöön. Arviointityössä otetaan huomioon erityisesti:

- Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen
- Vaikutukset maankäyttöön ja kaupunkirakenteeseen (ja kaavoitukseen)
- Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan, kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön
- Vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- Melu, tärinä ja päästöt / ilman laatu

- Vaikutukset luonnonoloihin (kasvillisuus, eläimistö, myös lepakot)
- Vaikutukset herkkiin kohteisiin kuten Särkänniemen delfiineihin tai herkkiin kojeisiin ja laitteisiin
- Vaikutukset vesistöihin
- Vaikutukset pohjavesiin
- Luonnonvarojen käyttö (kivi- ja maa-aines)
- Vaikutukset liikenteeseen, kuljetuksiin ja liikenneturvallisuuteen
- Patoturvallisuus
- Ilmastomuutoksen hillitsemisen ja sopeutumisen näkökulma.

Arvioinnissa tarkastellaan sekä rakentamisen että käytön aikaisia vaikutuksia. Hankkeen välilliset ja yhteisvaikutukset muiden hankkeiden kanssa otetaan huomioon vaikutusten arvioinnissa.

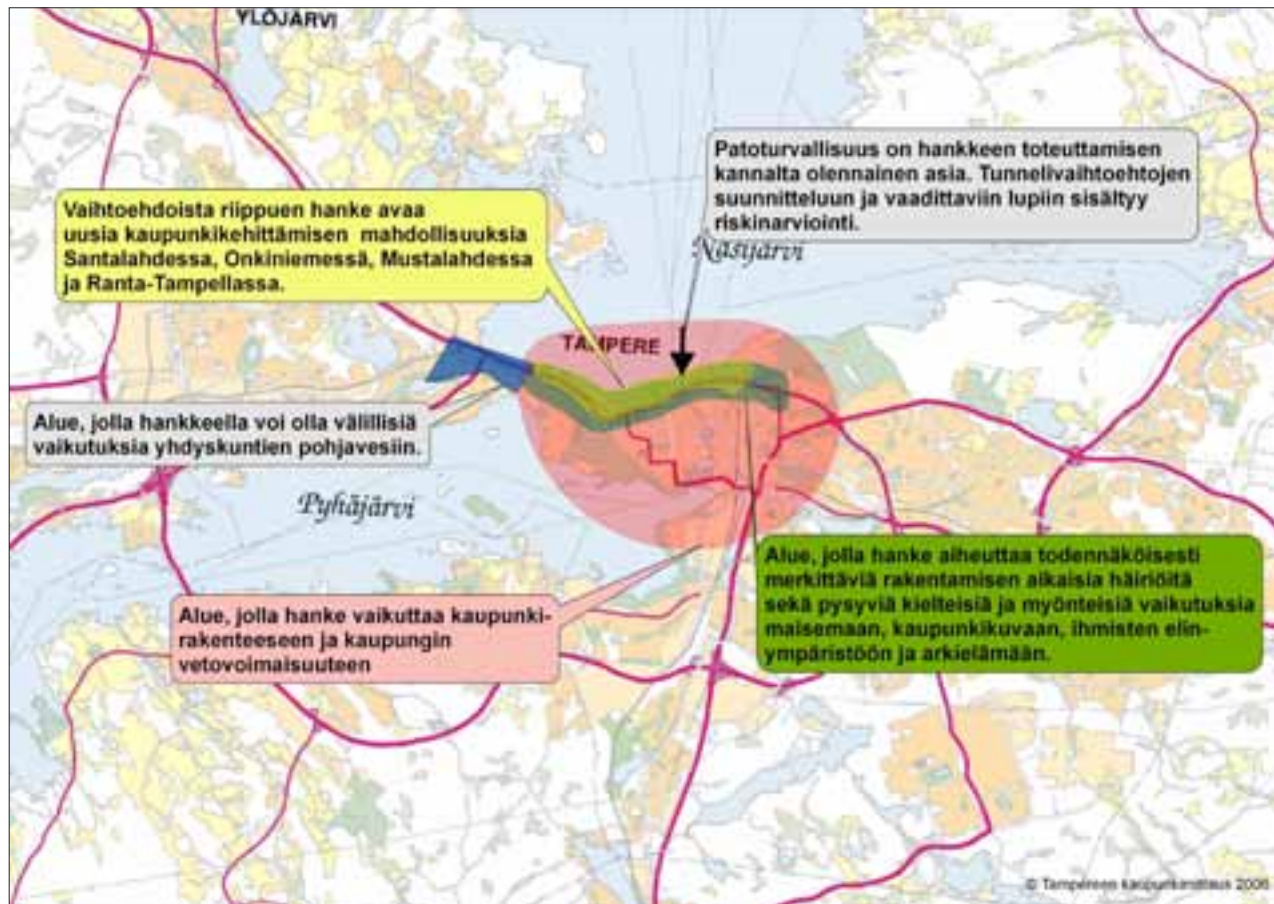
Arviointiin liittyvät lähtöoletukset ja epävarmuudet pyritään esittämään niin selkeästi kuin se tässä suunnitteluvaiheessa on mahdollista.

Arvioinnissa esitetään myös riskit ja ympäristönettoumuuksien mahdollisuudet koskien erityisesti pato- ja tunneliturvallisuutta.

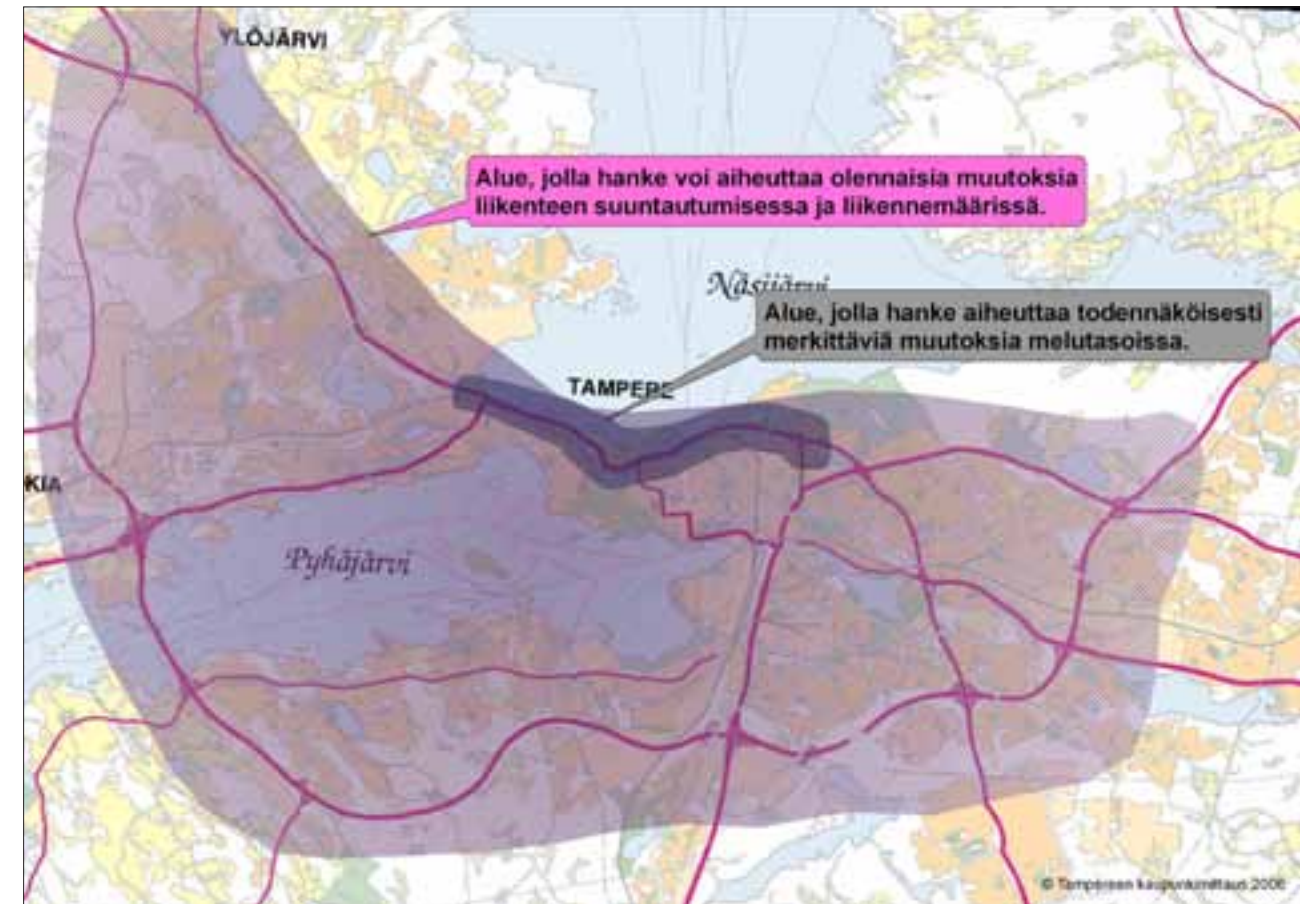
5.2 Vaikutusten tarkastelualueen ja alustavan vaikutusalueen rajaus

Hankkeen eri vaikutuksilla on erilaiset vaikutusalueet. Osa Rantaväylän vaikutuksista on paikallisia, kun taas osa vaikutuksista koskettaa laajoja kokonaisuuksia. Maankäyttöön, liikenteeseen ja ihmisten liikkumiseen liittyvät vaikutusalueet ovat alueellisesti laajimpia. Hankkeen erityispiirteinä on sen sijainti vilkkaasti liikennöidyllä keskusta-alueella, jolloin vaikutukset koskevat suurta ihmisjoukkoa.

Kuvissa 5.1. ja 5.2. esitetyt vaikutusten tarkastelualueet kuvastavat oletettua muutosaluetta.



Kuva 5.1. Ympäristövaikutusten lähivaikutusalueen rajaus.



Kuva 5.2. Liikenteellisten vaikutusten vaikutusalueen rajaus.

6 MAANKÄYTTÖ JA YHDYSKUNTARAKENNE

6.1 Lähtötiedot ja menetelmät

Vaikutukset alue- ja seuturakenteeseen on arvioitu perustuen maakuntakaavan laatimisen yhteydessä tehtyihin selvityksiin, Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, kaupunkiseudun rakennemalliin sekä ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä tehtyyn liikenteellisten vaikutusten arviointiin.

Ympäristövaikutusten arvioinnin yhteydessä on laadittu kaupunkirakenteellinen tarkastelu, jossa on tutkittu erityisesti millaisia maankäytön mahdollisuuksia Santalahden ja Naistenlahden välisellä osalla Näsijärven rantavyöhykettä on, millaisia muutoksia Rantaväylän eri vaihtoehtoihin liittyy ja millaiset ovat niihin liittyvät nykyisin tiedossa olevat kehittämismahdollisuudet.

Yhdyskuntarakenteellisten vaikutusten arviointi pohjautuu aiemmin tehtyihin selvityksiin ja arviointeihin sekä asioiden täsmentämiseen yhteistyössä Tampereen kaupungin edustajien kanssa. Kaupunkirakenteellisen tarkastelun ovat tätä työtä varten tehneet arkkitehti Jouko Seppänen Tampereen kaupungin suunnittelupalveluista sekä arkkitehti Petri Tuormala ja DI Ville-Mikael Tuominen Sito Oy:stä.

Vaihtoehtoja on peilattu valtakunnallisiin alueiden käyttötavoitteisiin ja niiden toteutumiseen.

6.2 Nykytilanne

6.2.1 Alue- ja yhdyskuntarakenne

Tampere on valtakunnanosakeskus, jonka vaikutuspiiri ulottuu Pirkanmaan maakuntaa laajemmalle. Tampereen kaupunkiseutuun kuuluvat Tampere, Ylöjärven, Pirkkala, Nokia, Lempäälä ja Kangasala. Tampere on seudun kaupan, kulttuurin ja palveluiden keskus. Tampereen seudun rakennettu ympäristö leviää keskustan ydinalueita sormimaisesti eri liikenneväylien suuntaan. Seudun yhdyskuntarakenteen kehittymistä rajaavat laajat järvialueet ja harjuselänteet.

Tampere on nykyisellään väestöltään ja työpaikoiltaan yksi Suomen nopeimmin kehittyvistä alueista. Tampereen kaupungissa on asukkaita noin 200 000 ja työpaikkoja noin 100 000. Koko Tampereen Seudun asukasmäärä on noin 300 000. Vuoteen 2020

ollaan varautumassa 40 000–50 000 asukkaan ja 20 000–25 000 työpaikan kasvuun. Tampereen kehyskuntien asukasmäärien kasvu on joinakin vuosina ylittänyt suhteellisesti Tampereen kaupungin kasvun.

Kaupungin alue jakautuu kahden puolen Näsijärveä ja Pyhäjärveä. Puoliskoita yhdistää kaksi kapeaa yhteyttä, Pispalan harjukannas ja läntinen kehätie. Ydinkeskusta sijoittuu hyvin pienelle alueelle Näsijärven ja Pyhäjärven väliin, mikä asettaa yhdyskuntarakenteen kehittämiselle rajoitteita. Keskusta on rakentunut osin hyvin tiiviiksi ja kaupunkimaiseksi. Keskustan rakentamattomana viheralueena erottuu valtakunnallisesti merkittävä Pyykin harjualue. Rantaväylän ja rautatien liikennekäytävä on rajannut keskustan laajentumismahdollisuudet pohjoiseen. Keskustan tiivistämistarpeet ja liikenteen lisääntyminen aiheuttavat erikoisratkaisuja vaativia haasteita kaupunkisuunnitteluun. Tampereen Rantaväylä on nykytilanteessa kolmijakoisessa roolissa. Se on selkeä Tampereen kaupunkiseudun sisään tulotie, mutta myös osa valtakunnallista päätieverkkoa ja kulkee kaupungin läpi kuormittavana osana kaupunkirakennetta.

Tampereen keskustan sijainti kapealla kannaksella kahden järven välissä on vaikuttanut maankäytön ja liikenneverkon rakentumiseen. Kannaksen merkitys korostuu erityisesti kaupungin länsipuolen liikenneverkossa, jonka kuormittuminen näkyy myös kaupunkirakenteen kehityksessä. Tampereen kaupunkiseutu laajenee yhä enemmän itään ja etelään. Uusia kasvualueita ovat Tampereen kaupungin puolella Vuores etelässä, Koilliskeskus ja Ojala-Lamminrahka idässä, Nurmi-Sorila pohjoisessa sekä Ranta-Tampella kaupungin keskustassa. Länsipuolen kaupunkirakenteen kehittyminen ei ole ollut tasapainossa muun kaupunkiseudun kehittymisen kanssa.

6.2.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Maakuntakaava

Suunnittelualueella on voimassa Pirkanmaan maakuntakaava, jonka valtioneuvosto on vahvistanut 29.3.2007. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi kaavasta tehdyn valituksen 20.3.2008. Maakuntakaavassa on osoitettu Rantaväylä merkittävästi parannettavana



Kuva 6.1. Ote Pirkanmaan 1. maakuntakaavasta (VN 20.3.2007/KHO 20.3.2008).

tienä. Vaitinaron, Naistenlahden ja Santalahden eritasoliittymät on merkitty uusina eritasoliittyminä.

Maakuntakaavan Rantaväylän varaukset perustuvat vuoden 2004 Tampereen Rantaväylän kehittämisselvitykseen, jossa Santalahden ja Naistenlahden välille on esitetty kaksi toteuttamisvaihtoehtoa. Päävaihtoehto käsittää pitkän tunnelin rakentamisen Santalahden liittymästä Naistenlahden liittymään. Toisena vaihtoehtona on Onkiniemen tunneli ja Kekkosen tien parantaminen pintavaihtoehtona. Jälkimmäisessä vaihtoehdossa sekä Mustanlahden että Tampellan kohdalla on eritasoliittymävaraukset. Maakuntakaavassa merkintä merkittävästi parannettavana tieyhteytenä mahdollistaa kumman tahansa ratkaisun toteuttamisen. Kaavaselostuksessa on kuitenkin todettu, että maankäytöllisistä syistä liitto pitää pitkän tunnelin sisältämää päävaihtoehtoa parempana ratkaisuna.

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2030, ehdotus 24.2.2020

Tampereen kaupunkiseudun kuntien – Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti ja Ylöjärvi – yhteistyössä laatima rakennesuunnitelma 2030 on ratkaisu kaupunkiseudun vahvan kasvun ylläpitämiseksi ja ohjaamiseksi edis-

tämään seudun kilpailukykyä ja kestäväää kehitystä. Suunnittelussa ratkaistavina kysymyksinä ovat olleet erityisesti:

- Voimakas muuttoliike ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen
- Liikkumistarpeiden lisääntyminen ja henkilöautoriippuvuus
- Keskuskaupungin vetovoima ja kyky luoda uusia mahdollisuuksia
- Alueen voimavarojen hyödyntäminen kuntarajoista riippumatta.

Vuonna 2030 seudulla asuu 435 000 asukasta, eli noin 90 000 asukasta nykyistä enemmän. Kaupungistuminen kiihtyy ja kasvusta noin puolet sijoittuu Tampereelle. Kasvun ja väljyyskehityksen seurauksena uusia asuntoja rakennetaan yli 70 000. Päiväkoteja, kouluja ja terveystalvia tarvitaan vastavasti lisää. Elinkeinot ovat uudistuneet ja seudulle on mahdollistettu yli 60 000 uuden työpaikan syntyminen. Väestön ja työpaikkojen kasvu lisää myös liikkumista ja seudun sisäisiä matkoja kertyy 43 % nykyistä enemmän.

Rakennesuunnitelma on ratkaisu kaupunkiseudun sisäisen eheyden ja toiminnallisuuden edistämiseksi. Rakennesuunnitelmassa on kuvattu linjaratkaisut, jotka koskevat asumista, keskustojen kehittämistä, työpaikka-alueita, viherverkostoa ja liikennejärjestelmää. Suunnittelun vaikuttavuutta on vahvistettu käsittelemällä samanaikaisesti myös palveluverkon kehittämistä, asuntotuotantoa, ilmastopolitiikkaa sekä maapoliittisia linjauksia.

Rakennesuunnitelma osoittaa ne yhteisesti hyväksytyt periaatteet, joilla kaupunkiseudun kehitys voi toteutua asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Osoitettuja periaatteita voi toteuttaa monin eri tavoin, toimenpiteet ratkaistaan yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä erityisesti kuntien omilla päätöksillä.

Rakennesuunnitelman yhdyskuntarakenteen tiivistämistavoitteen mukaan:

Rakennetta eheytetään ja tiivistetään

- Tiivistetään nykyisten taajamien ja keskustalualueiden maankäyttöä
- Vahvistetaan joukkoliikennekäytävien maankäyttöä ja sijoitetaan tiivistä asutusta, kaupan

alueita, palveluja ja toimistotyöpaikkoja joukko-liikennevyöhykkeille

- Parannetaan haja-asutuksen hallintaa
- Laaditaan yhteiset maapoliittiset periaatteet.

Arjen sujuvuutta edistetään

- Lomitetaan asumisen, palvelujen ja työpaikkojen toimintoja
- Luodaan viihtyisää ja esteetöntä kävely- ja pyöräily-ympäristöä
- Parannetaan seudun eri toimintojen saavutettavuutta.

Asuinrakentamisen painopistealueita ovat Kangasalla Lamminrahka, Lempäälässä keskusta, Nokialla keskusta ja Harjuniitty, Orivedellä keskusta, Pirkkalassa Naistenmatkantien varsi, Tampereella Hankkio, keskusta, Nurmi-Sorila, Vuores ja Lielähti, Vesilahdella Kirkonkylä sekä Ylöjärvellä kirkonseutu ja Mäkkylä-Teivaala.

Tampereen keskustassa mahdollisia tiivistämisalueita ovat Amurin, Tammelan ja Kalevan asuinalueet, Hatanpään ja Nekalan työpaikka-alueet sekä Ranta-Tampella.

Suunnitelman aluekohtaisissa toimenpiteissä Tampereen keskusta on kehitettävä valtakunnanosakeskus jonne lisätään kerrostaloasumista sekä keskustahakuisia palveluja ja työpaikkoja seuraavasti:

- Vuoteen 2019 mennessä asukkaita lisää 4 000
- Vuosina 2020–2030 asukkaita lisää 6 000
- Vuoteen 2030 mennessä työpaikkoja lisää 15 000.

Maankäytön tavoitteet ja laajenemisalueet

Tampereen kaupungin maankäytön keskeisenä tavoitteena on tiivistää kaupungin ydinalueen maankäyttöä ja vastata lisääntyvään kaupunkiasumisen kysyntään. Kaupunkiseudun rakennemallityön valmistelun aikana on korostunut ilmastonmuutoskeskustelun kautta ehyen ja kokonaistaloudellisen yhdyskuntarakenteen tavoite. Kantakaupungissa on aloitettu loppuvuodesta 2008 yhdyskuntarakenteen eheyttämisen mahdollisuuksia tutkiva selvitys. Kantakaupungin osalta on käytetty lähes loppuun vuonna 2003 voimaan tulleen yleiskaavan asuntoalueiden varanto.

Tampereen kaupungin pitkäaikaisena tavoitteena on Ranta-Tampellan suunnittelu asuinalueeksi. Ranta-Tampella sijoittuu rautatien pohjoispuolelle nykyisen

Rantaväylän molemmille puolille ja on ollut menneinä vuosikymmeninä teollisuuskäytössä. Aluetta on laajennettu Näsijärveä täyttämällä. Ranta-Tampellan toteuttamisen vaihtoehtoja on tutkittu useassa vaiheessa. Monivaiheinen suunnitteluprosessi on linkittynyt Rantaväylän liikennratkaisuun. Lähtökohtana suunnittelussa on ollut, että Rantaväylän toteuttaminen pitkän tunnelin vaihtoehtona mahdollistaisi ranta-alueen maankäytön asuinrakentamiselle. Ranta-Tampella on kaupunkirakenteellisesti keskeisellä paikalla ja sen sijainti on edullinen asuntorakentamiselle. Suunnittelualue on Tammerkosken ympäristön viimeinen laaja uudisrakentamisalue.

Tampereen kaavoitusohjelman mukaan Ranta-Tampellan asuinalueen asemakaavoitus on ajankohtainen vuonna 2010.

Yleiskaavat

Tampereen keskustan alueelle on tehty **Tampereen keskustan osayleiskaava** (KV 4.10.1995). Yleiskaava on oikeusvaikutukseton. Yleiskaavaan sisältyy kaavakartalla esitetty maankäyttövaraus Onkiniemen tunnelin maanpäällisiltä osista. Armonkallio–Kortelahti-tunnelivaraus on esitetty yleiskaavaan kuuluvassa liikenneverkkokartassa. Tunneliinkin liittyvät maanpäälliset liittymävaraukset sisältyvät kaavan liikennealuevarauksiin. Yleiskaa-



Kuva 6.3. Keskustan osayleiskaava (KV 4.10.1995).

vassa Tampereen keskustan kokonaisrakenne on esitetty vyöhykkeisenä. Sen keskeisimpänä osana on palvelu- ja liikekeskusalue Hämeenkadun toimissa kokoavana akselina. Tätä osaa ympäröi julkisten palveluiden ja asuntoalueiden vyöhyke, joka puolestaan kytkeytyy ranta-alueita myötäilevään viheraluevyöhykkeeseen. Keskeiseen alueeseen rajautuvat muuttuvat teollisuusalueet ovat keskustatoimintojen laajentumisalueita. Ranta-Tampellan

alue on merkitty teollisuusalueeksi, jonka maankäyttö tulee muuttumaan (T-4).

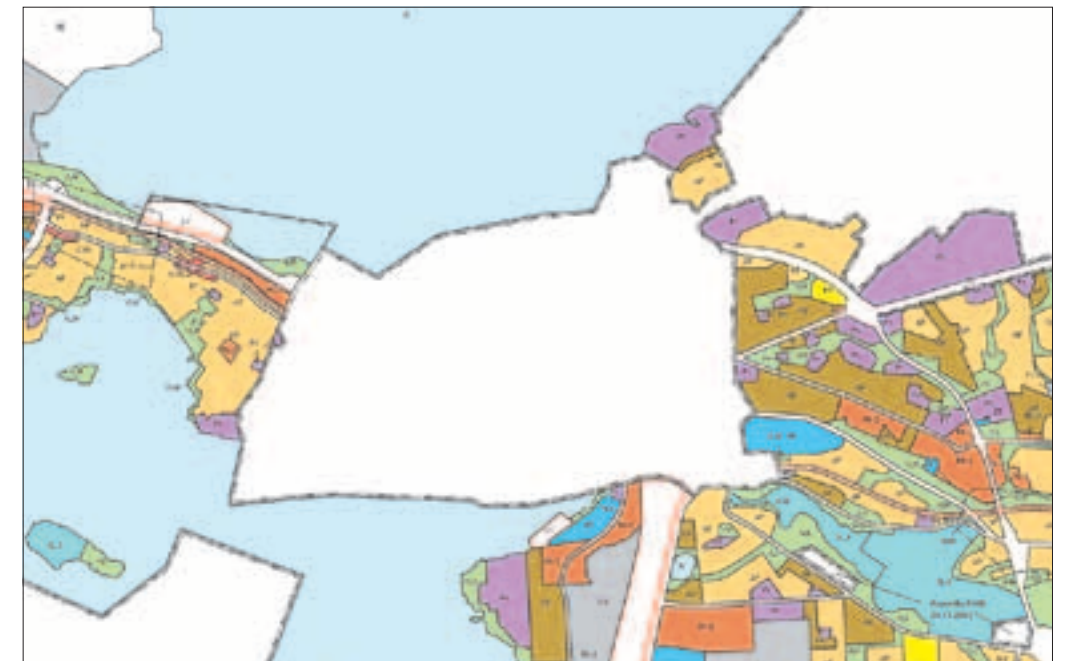
Keskustan osayleiskaava-alueetta ympäröi itä- ja länsipuolella **Kantakaupungin osayleiskaava** (KV 16.3.2003), joka sijoittuu YVA-menettelyn varsinaisen tarkastelualueen ulkopuolelle.

Edellä mainittuja yleiskaavoja täydentää **Keskustan liikenneosayleiskaava** (KV 18.1.2006, lainvoimainen 2.3.2006). Liikenneosayleiskaavassa esitetään nimensä mukaisesti keskustan liikenneverkon ratkaisut. Keskustan liikenneosayleiskaavaan on merkitty varaukset Rantaväylän ”pitkälle” liikennetunnelille sekä niihin liittyville Santalahden ja Naistenlahden eritasoliittymille. Siinä on myös esitetty Ratapihankatu ja sen liittyminen Rantaväylään.

Santalahden alueella on voimassa **Santalahden osayleiskaava** (KV 22.6.2006). Paasikiventie ja Santalahden eritasoliittymä on osoitettu tässä osayleiskaavassa liikennealueena. Liikennealueiden varaukset perustuvat Rantaväylän kehittämisselvityksiin sekä rautatien lisäraiteen ja mahdollisen pikaraitiotien suunnitelmiin. Osayleiskaavassa on osoitettu uusia kerrostalovaltaisia korttelialueita toteutettujen asuinkortteleiden jatkeeksi. Lisäksi kaavassa on osoitettu varauksia Santalahden työpaikka-alueelle, virkistysalueille ja satamalle.



Kuva 6.2. Rantaväylän ratkaisut vaikuttavat olennaisesti Ranta-Tampellan kehittämisedellytyksiin. Kuva: Lentokuva Vallas Oy.



Kuva 6.4. Ote Kantakaupungin yleiskaavasta (KV 16.3.2003).



Kuva 6.5. Ote keskustan liikenneosayleiskaavasta (KV 18.1.2006).



Kuva 6.6. Santalahden osayleiskaava (KV 22.6.2006).

Asemakaavat

Koko Tampereen keskusta-alue on asemakaavoitettua. Rantaväylän lähialueen voimassaolevat asemakaavat perustuvat nykyisiin tiejärjestelyihin. Rantaväylän tutkittaviin tunnelivaihtoehtoihin (vaihtoehto 1 ja vaihtoehto 2) kuuluva tunneliosuutta ei ole Onkiniemenkadun länsipuolista betonitunneliosuutta lukuunottamatta merkitty maan päällä voimassa oleviin asemakaavoihin. Voidaan olettaa, että kaikki vaihtoehdot vaativat tarkentuessaan asemakaavan muutoksia.

Vaihtoehtojen 1 ja 2 tunnelin ja niihin liittyvien tiejärjestelyjen rakentaminen edellyttävät asemakaavan muutoksia eritasoliittymien alueilla sekä uuden maanalaisen asemakaavan laadintaa tunneliosuudelle. Muutoksia ja maanalaista asemakaavaa on laadittu vaihtoehdon 2 mukaisesti Rantaväylän tie-suunnitelman rinnalla, mutta kaavaa ei viedä hyväksymiskäsittelyyn YVA-ratkaisun myötä muuttuneen suunnittelutilanteen vuoksi.

Rantaväylään liittyviä vireillä olevia maankäytön suunnitelmia

- Vt 12, Rantaväylän tunnelin ja Naistenlahden sekä Santalahden eritasoliittymät (Paasikiventie–Kekkosentie), kaupunginosat I, IV, VIII, IX, Lappi, Santalahti. Asemakaavan muutos ja maanalainen asemakaava, kartat nro 8156, 8305 ja 8306
- Ranta-Tampellan alueen muuttaminen asuinalueeksi, kaupunginosat I ja IX, korttelit 136, 420, 429, 428-4 ym. alueita, yleissuunnitelma, kartta nro 8300
- Ratapihankadun asemakaavoituksen yleissuunnitelma, kartta no 7877
- Ratapihankadun asemakaava välillä Itsenäisyydenkatu–Ainonkatu, kaupunginosat XV-272, XVI-275-13, XVI-273-5, rautatie- ja katualuetta, kartta nro 8330
- VII, IV ja Santalahti, Rantaväylän joukkoliikennekaistat reitillä Lielahdenkatu–Sepänkatu, Sepänkatu 9, Sepänkadun rautatiesilta ja Rantatie 3-31, kaava, nro 8247
- Tonttien Santalahti (221)–1008-2, 9, 10, 12, 16, 19 ja 21, 1009-1 sekä 1225-4, 5, 6, 7, 8 ja 9 sekä VIII-808-2 muuttaminen asunto- ja virkistysalueiksi sekä Santalahden (221) Rantatien, Tikkuteh-

taan rintaanrinne -kadun, Ratakadun katualueen osan ja Breitensteininpolun sekä Paasikiventien liikennealueen osan, Rautatiealueen osan sekä Näsijärven Vesialueen ja Ylä-Pispalan (213) Pöllipuiston osan, Haulipuiston osan ja Haulitorinraitin muuttaminen, Rantatie 3-33 ja Tikkuteh-taanrinne 1-4, kartta 8048.

6.3 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteiden toteutuminen

Toimiva aluerakenne

Rantaväylän liikenteellisen välityskyvyn parantaminen tukee Tampereen kaupunkiseudun aluerakenteen kehittymistä monikeskuksisena ja verkottuvana kokonaisuutena. Kaupunkiseudun kuntien saavutettavuutta pystytään parantamaan kehittämällä olemassa olevaa tieverkkoa.

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Rantaväylän kehittäminen parantaa mahdollisuuksia hyödyntää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Tunnelivaihtoehdot parantavat edellytyksiä kaupun-

kirakenteen tiivistämiselle erityisesti Näsijärven rantavyöhykkeellä. Tällä hetkellä kevyen liikenteen tien ja katujen ylitykset ovat pääsääntöisesti liikennevalo-ohjatuissa tasoristeyksissä. Liikenneväylän parantamisen yhteydessä tehtävät uudet kevyen liikenteen järjestelyt lisäävät liikenneturvallisuutta sekä parantavat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Erityisesti pitkässä tunnelivaihtoehdossa, jossa kevyen liikenteen verkosto kulkee osana alempiasteista katuverkkoa, kevyen liikenteen ympäristön viihtyisyys paranee nykytilanteeseen nähden. Pitkä tunnelivaihtoehto luo myös parhaat edellytykset rantavyöhykkeen taajamakuvaan ja seudullisen kevyen liikenteen yhteyden parantamiselle. Vaihtoehdoissa 0 ja 0+ ovat kehittämisen edellytykset huomattavasti vaihtoehtoa 2 rajallisemmat. Vaihtoehdossa 1 ja 2 ovat kehittämismahdollisuudet Onkiniemen kohdalla keskenään samankaltaiset.

Tunnelivaihtoehdot vähentävät liikenneväylän estevaikutusta sekä tieliikenteestä ympäristölle aiheutuvaa melu- ja päästöhaittoja ja parantavat elinympäristön laatua erityisesti tunneliosuuksien kohdalla. Maanalaisen ajotunnelin päähän sijoittuvat eritasoliittymät heikentävät kuitenkin taajamakuvaan ja lisäävät liikenteen häiriötekijöitä lähiympäristössä.

Rantaväylän suunnittelussa ja vaihtoehtojen arvioinnissa huomioidaan alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön sekä selvitetään pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve. Rantaväylän suunnittelussa huomioidaan tulvavaarariskit, patoturvallisuus ja arvioidaan melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvat haitat sekä suunnitellaan toimenpiteet niiden vähentämiseksi.

Kulttuuri ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat

Rantaväylän kehittämisvaihtoehdot sivuavat valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä. Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnin yhteydessä huomioidaan kulttuuriympäristöön ja maisemaan sekä rakennusperintöön liittyvät inventoinnit, rajaukset ja päätökset. Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa tuodaan esille myös väylävaihtoehtojen vaikutukset virkistysalueiden käyttö- ja kehittämismahdollisuuksiin.

Suunnitteluvaihtoehtojen arvioinnissa huomioidaan myös olemassa oleviin inventointeihin perustuen suunnittelualueen kasvillisuus, eläimistö sekä luonnon monimuotoisuuden ja kaupunkiekologian kannalta tärkeät alueet ja kohteet.

Vaihtoehtojen vertailun yhteydessä huomioidaan pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet.

Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto

Rantaväylä on osa valtakunnallista päätieverkkoa ja liikenneväylän parantaminen tukee tavoitetta kehittää ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja verkostoja.

Rantaväylällä kulkee nykyisin useita Tampereen kaupungin, kaupunkiseudun sisäisiä sekä pohjoiseen suuntautuvia linja-autovuoroja. Rantaväylän liikenteen välityskyvyn parantamisella luodaan edellytykset sujuvammalle joukkoliikenteelle ja parannetaan eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia. Rantaväylän kehittämisvaihtoehtojen vaikutukset liikenteeseen, liikkumiseen ja liikenneturvallisuuteen on arvioitu tarkemmin kohdassa 16.3.

Kehittämisvaihtoehtojen vaikutuksia ympäröivään maankäyttöön ja kaupunkirakenteen kehittämismahdollisuuksiin on arvioitu tarkemmin seuraavassa kappaleessa.

6.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rantaväylä tukee Pirkanmaan aluerakenteen painopisteen keskittymistä Tampereen kaupunkiseudulle ja Tampereen kehittämistä valtakunnanosakeskukseksi. Rantaväylä toimii keskustan sisääntulotienä, välittää liikennettä kaupunkiseudun kuntien välillä ja palvelee valtakunnallista päätieverkkoa. Rantaväylällä on ennen kaikkea tärkeä rooli kaupunkiseudun sisäisenä liikenneväylänä, joka välittää itä-länsisuuntaista liikennettä ja liittyy kaupunkiseudun kunnat Tampereen keskusta. Rantaväylän kehittäminen parantaa työmatkaliikenteen sujuvuutta ja palveluiden saavutettavuutta. Toimiva liikenneverkko lisää kaupunkiseudun houkuttelevuutta ja parantaa maankäytön kehittämismahdollisuuksia liikenneväylään tukeutuvilla alueella.

Rantaväylän merkitys korostuu erityisesti kaupungin länsipuolella, jossa liikenneverkon toimivuus parantaa alueiden houkuttelevuutta ja tätä kautta tukee tasapuolisesti myös niille asetettuja kasvutavoitteita.

6.5 Vaikutukset maankäyttöön ja kaupunkirakenteeseen ja kaavoitukseen

Rantaväylän kehittämisellä parannetaan keskustan saavutettavuutta. Tältä osin liikenneväylän kehittäminen tukee keskustan elinvoimaisuutta sekä palveluiden, työpaikkojen ja asumisen monipuolista tarjontaa ja saavutettavuutta. Tampereen keskustan kehittyminen valtakunnanosakesukuksena parantaa mahdollisuuksia myös kaupunkiseudun aluekeskusten kaupunkirakenteen tiivistämiseen.

Rantavyölylän liikenne- ja viikkoratkaisun varmistuminen mahdollistaa rantavyöhykkeen maankäytön suunnittelun ja kaavoituksen kokonaisuutena. Rantavyöhykkeen keskeisten alueiden asemakaavoitus ja täydennysrakentaminen on riippuvainen aluetta halkovan liikenneväylän toteutusvaihtoehdosta. Kaupunkirakenteeseen liittyvien virkistysreittien ja kevyen liikenteen yhteyksien suunnittelu on mielekästä sen jälkeen kun rantavyöhykkeen maankäyttö on ratkaistu kokonaisuutena.

Ranta-Tampellan alue on viimeisiä mahdollisia keskustan laajentumisalueita. Asuntoalueiden varanto kantakaupungin yleiskaavakaava-alueella on käytetty lähes loppuun ja Ranta-Tampellan alueesta on kaavailtu lisäystä asuntotonttitarjontaa. Kaikissa Rantaväylän linjausvaihtoehdoissa Ranta-Tampellan maankäytön kehittäminen ja kaupunkirakenteen laajentaminen Näsijärven rantavyöhykkeelle on mahdollista. Pitkässä tunnelivaihtoehdossa liikenteestä aiheutuvat haitat ovat pienimmät ja asuntorakentamista varten vapautuva maa-alue voidaan hyödyntää tehokkaimmin. Muissa tarkasteluvaihtoehdoissa Kekkosen tie jakaa Ranta-Tampellan alueen kahtia ja rantavyöhykkeen kehittäminen tapahtuu liikenneväylän molemmin puolin. Pintavaihtoehdoissa asuntorakentamisen mahdollisuudet ovat heikommat.

Vaihtoehtojen merkittävimmät vaikutukset lähiympäristön maankäyttöön ja ympäröivään kaupunkirakenteeseen kohdistuvat Ranta-Tampellan alueen lisäksi katualueeksi muutettavien tieosuuksien sekä uusien eritasoliittymien ympäristöön.

6.5.1 Kaupunkirakenteen kehittämisen lähtökohtia

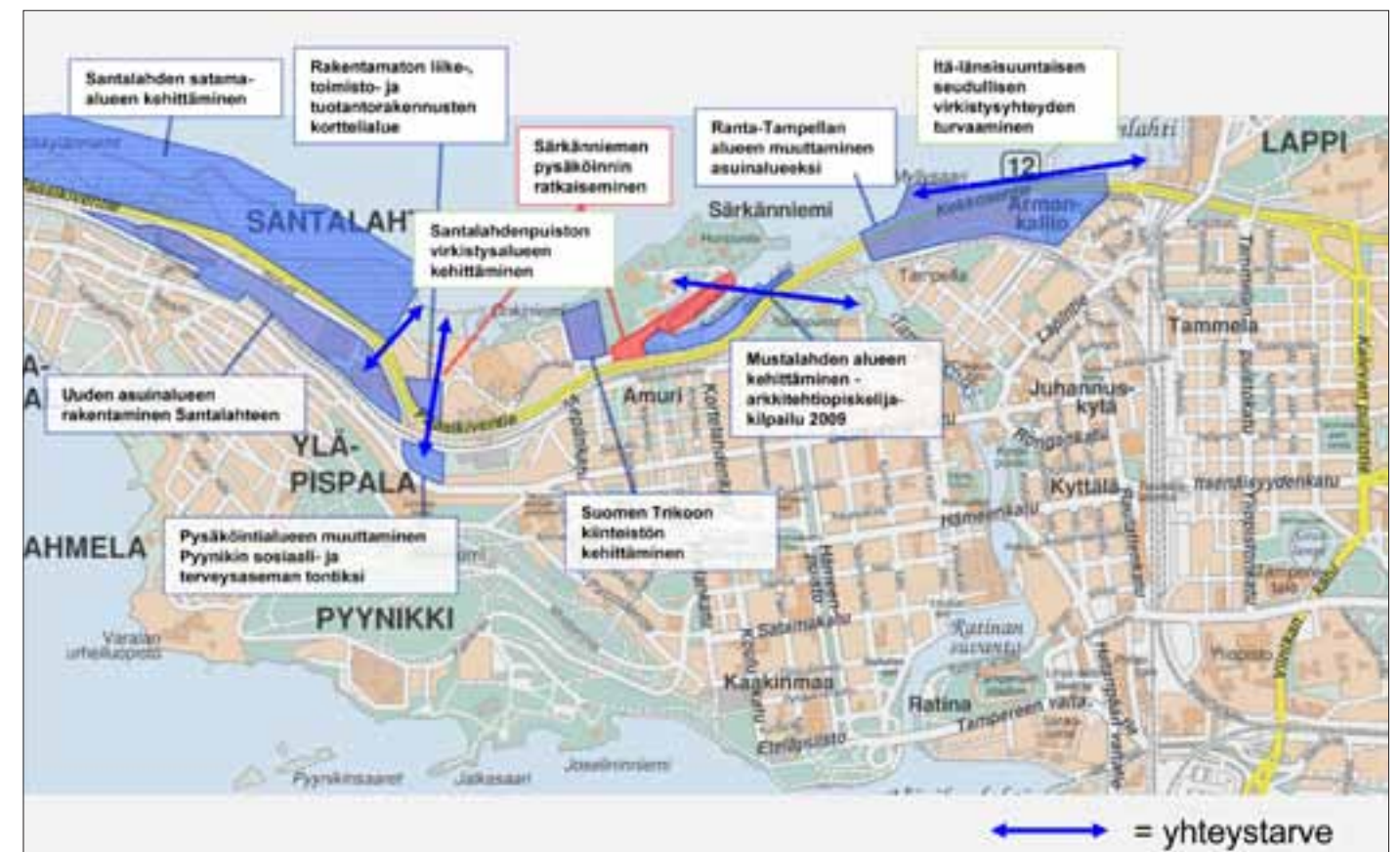
Rantaväylä sijoittuu Tampereen keskustan kaupunkirakenteen ulkokehälle. Puistot ja rata-alue erottavat liikenneväylän tiiviisti rakennetusta keskustan kaupunkirakenteesta. Alueen kaupunkirakenteen nykytilaan on vaikuttanut rautatien rakentaminen 1890-luvulla, teollisuuden levittäytyminen ranta-alueille sekä 1970-luvulla Paasikiven ja Kekkosen tien rakentaminen (katso luku 1.2).

Suunnittelualueen itäpuolella sijaitseva Kaupin virkistysalue on viherverkostokokonaisuuden kannalta olennainen osa kaupunkirakennetta. Tarkastelualueen itäpäässä Soukkapuisto sekä Kekkosen tien ja radan väliin jäävä alue muodostavat kaupunkirakenteeseen rakentamattoman vyöhykkeen, joka erottaa Rantaväylän Kanta-Tampellan ja Armonkallion alueista. Radan ja Rantaväylän linjaukset halkovat ranta-alueen suhteellisen kapeiksi kaistaleiksi, mikä on vaikuttanut olennaisesti lähiympäristön kehittymiseen ja kaupunkirakenteen laajentumismahdollisuuksiin. Tammerkosken koskenniskan länsipuolella

Näsinpuisto jatkaa rakentamatonta vyöhykettä tiiviin keskustarakenteen ja Rantaväylän välillä.

Länteen päin mentäessä Vesilinnanpuiston ja Onkiniemen välisellä alueella kaupunkirakenne on hajanaista. Suojaviheralueiden luonteiset puistot ympäröivät liikennealueiden halkomaa vanhaa teollisuusympäristöä, jonka pohjoispuolelle on syntynyt myöhemmin uudempaa asutusta. Rantaväylän eteläpuolella Pyynikin virkistysalue muodostaa kaupunkirakenteeseen yhtenäisen ja selkeän rakentamattoman vyöhykkeen Pispalan ja Amurin välille.

Rantaväylän eteläpuolelle sijoittuva Pispalanharju on oma kaupunkirakenteellinen kokonaisuus, jonka pienipiirteinen ja tiivis rakentaminen rajautuu pohjoisessa ratalinjaan. Ratalinjan pohjoispuolella sijaitsee Santalahden alue, jonka rakennuskanta käsittää eri-ikäisiä teollisuus- ja asuinrakennuksia. Santalahden alue poikkeaa muusta kaupunkirakenteesta ja sähköistetyin rautatien ja Paasikiventien välissä erottaa Pispalan alueen Näsijärven rantayhteydestä. Rantaväylän pohjoispuolelle sijoittuva Santalahden satama-alue jatkaa Santalahdenpuiston rantavyö-



Kuva 6.7. Katsaus maankäytön näkymiin Tampereen Rantaväylän alueella.

hykettä, joka liittyy Onkiniemen ja Särkänniemen virkistysalueisiin.

Rantaväylän ympäristön teollisuushistoria ja kaupunkirakenteen ajallinen kerroksellisuus on muodostanut kaupungille mielenkiintoisen reuna-alueen, joka on laajentunut vaihteittain rautatien pohjoispuolelle. Teollisuudelle varattujen maa-alueiden vapautuminen yhdessä rantaväylän kehittämisen kanssa avaavat mahdollisuuksia kaupunkirakenteen eheyttämiseen ja yhtenäisten virkistys- ja kevyen liikenteen yhteyksien kehittämiseen.

6.5.2 Vaihtoehtojen vaikutukset kaupunkirakenteen kehittämismahdollisuuksiin

Vaihtoehto 0 ja 0+

Rantaväylän nykyinen linjaus halkoo Ranta-Tampellan alueen ja rajoittaa alueen maankäyttöä erityisesti rautatien ja Kekkosen tien välissä. Rantaväylän pohjoispuolelle jäävä kaistale on osoitettu voimassa olevissa kaavoissa teollisuusalueeksi. Alueen saavutettavuus on huono ja liikenneväylien estevaikutuksen johdosta Rantaväylän eteläpuolelle sijoittuvien keskustatoimintojen ja asumisen laajentuminen Rantaväylän pohjoispuolelle on hankalaa. Alueen sijainti huomioiden Rantaväylän pohjoispuolelle jäävän alueen käyttö voimassa olevien kaavojen mukaisesti teollisuusalueena ei ole perusteltua.

Asuntorakentamisen sijoittamista Kekkosen tien ja rautatien pohjoispuolelle on tutkittu Ranta-Tampellan kaavoitukseen liittyvässä ”YVA-selvityksessä” (21.6.2000). Tutkitussa pintavaihtoehtoissa Kekkosen tien pohjoispuolelle sijoittuva asuntorakentaminen edellyttäisi käytettävissä olevan maa-alueen laajentamista ja Näsijärven täyttöä. Liikenneväylän nykyinen linjaus estää pohjois-eteläsuuntaiset kevyen liikenteen yhteydet ja vaikeuttaa ja ranta-alueen kehittämistä osana nykyistä kaupunkirakennetta. Kekkosen tien ja rautatien välinen alue on kummasakin pintavaihtoehdossa asumiselle kyseenalaista liikenne- ja rautatiemelualuetta, joka soveltuu esimerkiksi liike- ja toimistorakentamiseen.

Vaihtoehdossa 0 nykyiset liittymät säilyvät ennallaan, eivätkä liikennejärjestelyt vaikuta ympäröivään maankäyttöön tai kaupunkirakenteeseen. Vaihtoehdossa 0+ esitetyt lisäkaistat, kevyen liikenteen järjestelyt ja alikulut edellyttävät voimassa oleviin asemakaavoihin vähäisiä katu- ja liikennealueiden

muutoksia. Vaihtoehdossa 0+ uusilla kevyen liikenteen yli- ja alikulkukäytävillä on mahdollista parantaa kaupunkirakenteen poikittaisia ja pitkittäisiä yhteys-tarpeita.

Särkänniemen huvipuiston ja Onkiniemen asun-toalueen välissä sijaitsee vanha tehdaskiinteistö, jossa on toiminut Suomen Trikoon sukkatehdas. Tehdasrakennuksesta on kaavailtu kulttuuritoimin-toja sisältävää luovien alojen keskusta. Alueella on tutkittu myös täydennysrakentamismahdollisuuksia. Kaikki Rantaväylän vaihtoehdot mahdollistavat On-kinien Trikoon alueen kehittämisen ja vaihteittain laajentamisen.

Särkänniemen suunnasta vasemmalle kääntyvä liikenne kulkee Sahanteränkadun liittymän kautta. Vaihtoehtoissa 0+ ja 1 Rantaväylän muuttuvat lii-kennejärjestelyt edellyttävät uuden rinnakkaisväylän rakentamista välille Laiturikatu–Sahanteränkatu. Rinnakkaisväylä tulee suunnitella osana Trikoon tehdaskiinteistöön liittyvää täydennysrakentamista.

Vaihtoehto 0 ja vaihtoehto 0+ eivät muuta nykyisiä liikennejärjestelyitä Onkiniemen asuntoalueen ja Haaran tehta- an välisellä alueella. Linjausvaihtoehdot mahdollistavat maankäytön kehittämisen ja kau-punkirakenteen täydentämisen vanhan paperiteh-taan ympäristössä.

Pintavaihtoehdot eivät myöskään edellytä liittymä-varauksia Santalahden alueella ja mahdollistavat Santalahden puiston ja ranta-alueen kehittämisen nykyisessä laajuudessaan

Vaihtoehto 1

Ve 1 ei avaa Ranta-Tampellan kohdalla uusia maan-käytön kehittämismahdollisuuksia. Liikenneväylä halkoo rantavyöhykettä. Kaupunkirakenteen täy-dentäminen on mahdollista kaksijakoisesti Ranta-väylän molemmin puolin.

Mustalahden kohdalla on esitetty eritasoratkaisu, jossa Näsijärvenkadun liittymästä on yhteys Ranta-väylän pohjoispuolisille alueille. Järjestely liittää kau-pungin pohjoisosat liikenteellisesti Särkänniemeen ja Mustalahden satama-alueeseen.

Onkiniemen Trikoon kohdalla Rantaväylä kulkee tunnelissa, mikä avaa maankäytön kehittämismah-dollisuuksia liikenneväylän kohdalta vapautuvilta alueilta. Toisaalta alempiasteiseen katuverkkoon liittyvät uudet katualueet saattavat rajoittaa maan-

käyttöä ja täydennysrakentamista vanhan tehdas-kiinteistön eteläpuolisilla alueilla.

Rantaväylän uusi linjaus ja eritasoliittymän vaatimat tilavaraukset rajoittavat maankäytön kehittämismah-dollisuuksia Onkiniemen tunnelin länsipuolella.

Paasikiventien ja Haaranlankadun välille esitetty uusi katu-yhteys kulkee Haaran tehdaskiinteistön länsipuolella. Uusi katualue jakaa voimassaolevan asemakaavan mukaisen liike-, toimisto ja teollisuus-rakennusten korttelialueen kahteen osaan, mikä saattaa vaikeuttaa alueen käyttömahdollisuuksia.

Santalahden eritasoliittymän vaatima alue kaventaa olennaisesti rantavyöhykettä ja rajoittaa virkistysalu-een kehittämismahdollisuuksia liikenneväylän lähei-syydessä.

Vaihtoehto 2

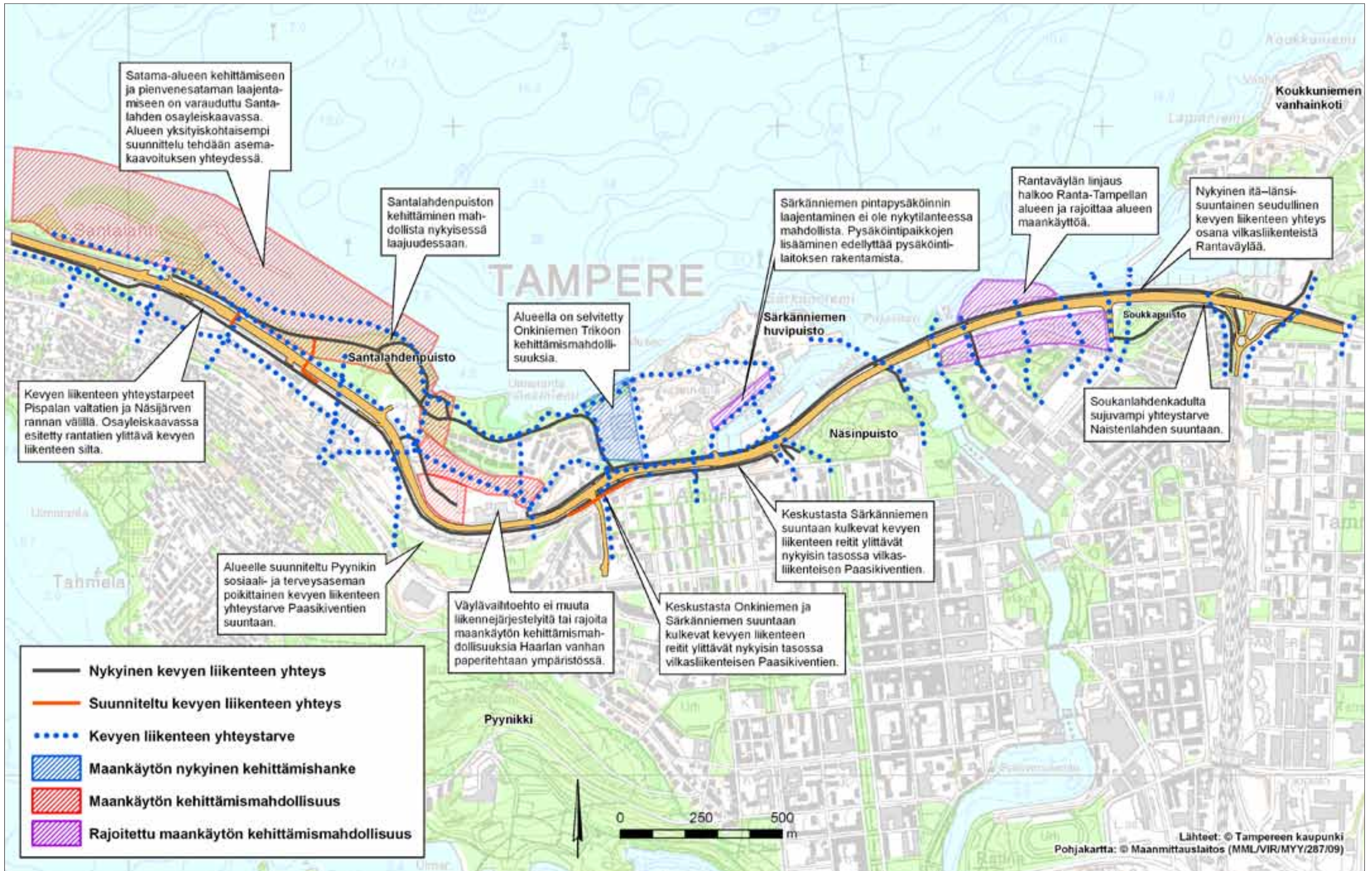
Pitkä tunnelivaihtoehto avaa kaupunkirakenteen ke-hittämismahdollisuuksia Ranta-Tampellan alueella. Liikenneväylän kohdalta vapautuva maa-alue voi-daan suunnitella ja toteuttaa kokonaisuutena kiin-teämpänä osana nykyistä kaupunkirakennetta. Pit-kä tunnelivaihtoehto mahdollistaa myös kaupungin pohjoisosasta poikittaiset kevyen liikenteen yhteydet ranta-alueelle, joka on nykyisen liikenneväylän este-vaikutuksen johdosta jäänyt hyödyntämättä.

Ranta-Tampellan ja Santalahden liittymän välillä ohikulkuliikenne ohjataan tunneliin ja maanpinnalla kulkeva yhteys voidaan rauhoittaa osaksi sisäistä katuverkkoa. Kaupungin pohjoisosa voidaan liittää Mustalahden, Särkännimen ja Onkiniemen alueisiin alempiasteisen katuverkon kautta. Vaihtoehto pa-rantaa Rantaväylän pohjoispuolella olevien alueiden saavutettavuutta ja mahdollistaa rantavyöhykkeen kehittämisen osana keskustan kaupunkirakennetta. Nykyisen liikenneväylän muuttuminen katualueeksi helpottaa liittymien järjestämistä ja parantaa katu-alueeseen rajautuvien alueiden käyttömahdollisuuksia sekä helpottaa erityisesti kevyen liikenteen jär-jestelyitä keskustan suunnasta saavuttaessa.

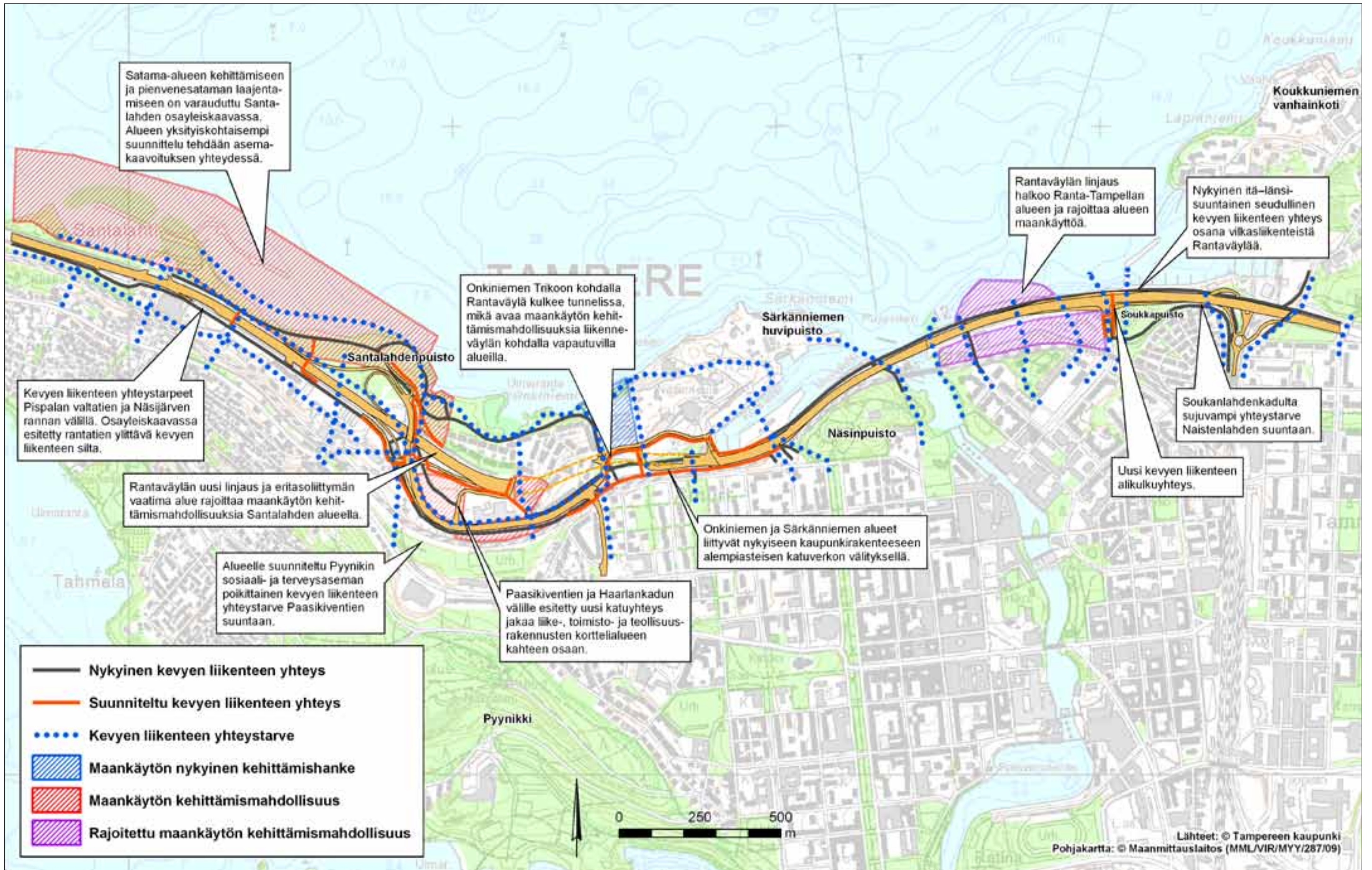
Vaihtoehto 2 ei edellytä rinnakkaisväylää Sahan-teränkadun ja Laiturikadun välille, joten muuttuvat liikennejärjestelyt eivät rajoita Onkinien Trikoon täydennysrakentamista tai alueen pysäköintijärjes-telyitä.

Paasikiventien ja Haaranlankadun välille esitetty uusi katu-yhteys kulkee Haaran tehdaskiinteistön länsi-

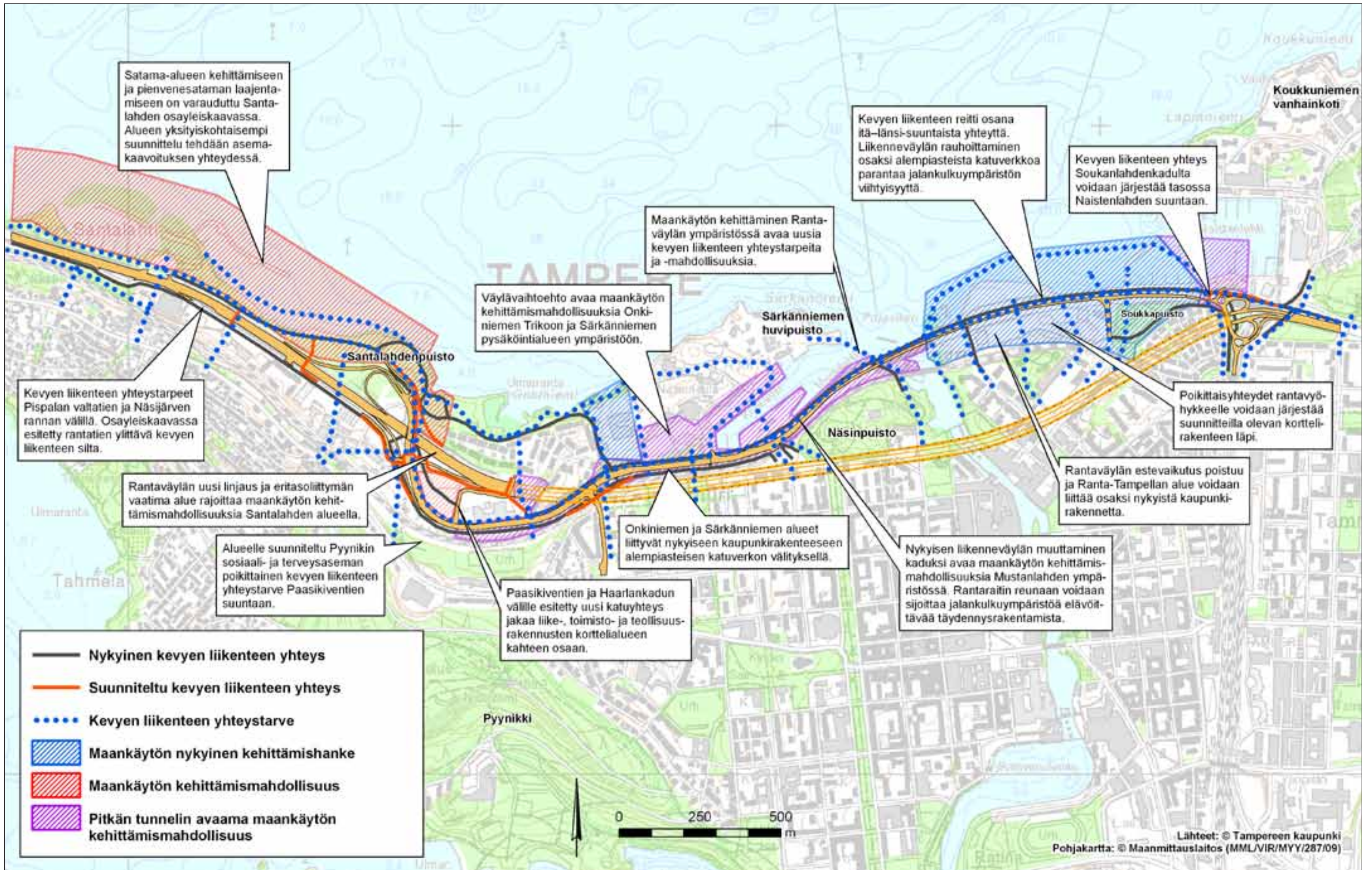
puolella. Uusi katualue vaikuttaa korttelialueen sisäi-siin järjestelyihin. Santalahden eritasoliittymän vaa-tima alue kaventaa olennaisesti rantavyöhykettä ja rajoittaa virkistysalueen kehittämismahdollisuuksia liikenneväylän läheisyydessä.



Kuva 6.8. Kaupunkirakennetarkastelu vaihtoehto 0.



Kuva 6.10. Kaupunkirakennetarkastelu vaihtoehto 1.



Kuva 6.11. Kaupunkirakennetarkastelu vaihtoehto 2.

6.5.3 Vaihtoehtojen edellyttämät kaavamuutokset

Aluetta koskevassa Pirkanmaan maakuntakaavassa on varauduttu kumpaakin tunnelivaihtoehtoon ja niiden edellyttämiin uusiin eritasoliittymiin. Myös Tampereen keskustan osayleiskaavassa ja Santalahden osayleiskaavassa

tunneleihin liittyvät maanpäälliset liittymävaraukset sisältyvät kaavan liikennealuevarauksiin. Keskustan liikenneosayleiskaavaan on merkitty varaukset pitkälle liikennetunnelille sekä siihen liittyville eritasoliittymille.

Tunnelivaihtoehtojen edellyttämät kaavamuutokset kohdistuvat alueella voimassa oleviin asemakaavoihin.

Rantaväylän liikenneratkaisun varmistuminen edellyttää kaikissa vaihtoehtoissa rantavyöhykkeen

asemakaavojen ajanmukaisuuden arvioimista myös liikenneväylään rajoittuvilla alueilla.

Vaihtoehto 0 ja 0+

Alueella voimassa olevissa asemakaavoissa on osoitettu Rantaväylän maanpäällinen linjaus ja sen nykyisin vaatimat liikenne- ja katualueet. Tarkastelualueen länsipäässä Onkiniemen asuntoalueen ja Haarlan tehtaan välissä on liikennealuevaraus (LT-1). Mikäli muuttuvat liikennejärjestelyt eivät edellytä uusia eritasoliittymiä, tulisi kummassakin pintavaihtoehdossa arvioida asemakaavojen ajanmukaisuus tällä alueella uudelleen.

Vaihtoehto 0+ edellyttää vähäisiä asemakaavan muutostarpeita uusien lisäkaistojen, alikulkujen ja kevyen liikenteen järjestelyiden takia. Katualueita joudutaan leventämään ainakin Onkinimen ja Laiturikadun liittymissä. Lisäksi Onkiniemen liittymän ja Särkänniemen pysäköinnin välille esitetty rinnak-

kaisväylä edellyttää uuden katualueen osoittamista asemakaavaan.

Tarkastelualueen itäpäässä Naistenlahti–Armonkallion-alueella muuttuvat risteysjärjestelyt edellyttävät muutoksia voimassa olevien asemakaavojen mukaisiin katu-, teollisuusraide- ja liikennealueisiin.

Vaihtoehto 1

Tarkastelualueen itäpäässä uudet liikennejärjestelyt edellyttävät nykyisten liikennealueiden leventämistä ja asemakaavojen muutostarpeet ovat samat kuin vaihtoehdossa 0+.

Suurin osa tunnelin suuaukkojen maanpäällisestä osuudesta on voimassa olevissa asemakaavoissa merkitty liikenne- ja katualueiksi. Kummassakin tunnelivaihtoehdossa maanalaista tunnelia varten tulee laatia maanalainen asemakaava, jossa osoitetaan

maantietunneli ja sen tarvitsemat pelastus-, valvonta-, huolto- ja tekniset tilat suojavyöhykkeineen.

Vaihtoehdossa 1 tunnelin itäisen suuaukon ympäristössä asemakaavan muutostarpeet kohdistuvat erityisesti Laiturinkadun ja Sepänkadun väliselle alueelle. Särkänniemen ja Onkiniemen alueiden liittäminen osaksi katuverkkoa ja ajoyhteys Rantaväylän suuntaan edellyttää muutoksia voimassa olevien asemakaavojen mukaiseen katuverkkoon.

Uusi katuyhteys Onkiniemen alueelle edellyttää asemakaavan muutosta myös Haaralan tehtaan ympäristössä, jossa uusi ajoyhteys on merkitty korttelialueen keskeltä.

Santalahden eritasoliittymän ympäristössä suurin osa tunnelin suuaukon maanpäällisestä osuudesta on voimassa olevissa asemakaavoissa merkitty liikenne- ja katualueiksi. Nykyisiin aluevarauksiin joudutaan kuitenkin kummassakin tunnelivaihtoehdossa tekemään tarkistuksia. Santalahden eritasoliittymän ympäristössä ajoratoja ja kevyen liikenteen väylille varattuja alueita joudutaan leventämään muuttamalla muun muassa puisto-, yhdyskuntateknisen huollon-, erityis- ja teollisuusalueita katu- ja liikennealueiksi.

Vaihtoehto 2

Vaihtoehdossa 2 tunnelin itäpää ja siihen liittyvät maanpäälliset liittymäjärjestelyt sijoittuvat Armonkallion alueen reunaan Rauhaniementien ja Soukanlahdentien väliselle alueelle. Eritaso- ja kiertoliittymät sekä niihin liittyvät kevyen liikenteen järjestelyt sijoittuvat alueille, jotka on voimassa olevassa asemakaavassa merkitty liikenne- tai suojaviheralueeksi. Vaihtoehto 2 edellyttää voimassa olevan asemakaavan mukaisten katu- ja liikennealueiden laajentamista. Risteysjärjestely ei edellytä muutoksia ympäröivien asuinkortteleiden asemakaavoissa.

Vaihtoehto 2 edellyttää maanalaisen asemakaavan laatimista Armonkallion- ja Onkinimen alueiden välille. Pitkä tunnelivaihtoehto ei edellytä kuitenkaan maanpäällisten asemakaavojen muutoksia tällä välillä. Yhteys keskustasta Särkännimen suuntaan voidaan järjestää nykyisen katuverkon kautta.

Tunnelin länsipäässä Santalahden eritasoliittymän ympäristössä asemakaavojen muutostarpeet ovat samat kuin vaihtoehdossa 1.



Kuva 6.12. Armonkallion rantaa 1960-luvulla. Arkistolähde: Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja E.M.Staf.