

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

§ 296

Tampereen Asemakeskuksen yleissuunnitelman jatkokehittäminen

TRE:306/00.01.02/2018

Valmistelija / lisätiedot:
Teppo Rantanen

Valmistelijan yhteystiedot

Hankejohtaja Tero Tenhunen, puh. 050 540 2860 ja
hankekehityspäällikkö Henri Väänänen, puh. 044 430 9968, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus

Tampereen Asemakeskuksen yleissuunnitelman vaihtoehto 2 on hankkeen osapuolten tavoitteiden mukainen ja mahdollistaa hankkeen toteutuksen.

Tampereen Asemakeskuksen yleissuunnitelman vaihtoehto 2 hyväksytään asemakeskuksen jatkokehittämisen pohjaksi.

Kokouskäsitely

Kaupunginhallitus myönsi läsnäolo- ja puheoikeuden johtaja Teppo Rantaselle, johtaja Mikko Nurmiselle sekä hankejohtaja Tero Tenhuselle. He olivat asiantuntijoina läsnä kokouksessa tämän asian käsittelyn aikana.

Perustelut

Tampereen keskustan kehittämisessä strategisesti merkittävin kokonaisuus on asemanseutu eli henkilöratapiha lähiympäristöineen. Tampereen Kannen ja kannen areenan rakentaminen on jo käynnissä. Kannen pohjoispuolelle sijoittuva Asemakeskus on koko keskustan ja uuden kaupunginosan ja elämysalueen toiminnan ja saavutettavuuden olennainen osa.

Asemanseudusta muodostuu kaupungin kehittymisen myötä Tampereen merkittävin toimistotyöpaikkojen ja lukuisten yritysten keskittymä. Sinne rakennetaan myös runsaasti asuntoja ja uudentyypinen matkakeskus. Alueen kaupunkirakenteen tiivistyminen, toimintojen luonteva limittyminen, hyvät joukkoliikenneyhteydet yhdistettynä kevyen liikenteen väyliin sekä sujuvat matkaketjut tukevat osaltaan Tampereen

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

kaupungin hiilineutraaliustavoitetta. Asemanseudun kehittäminen toteuttaa kaupunkistrategiaa, pormestariohjelmaa, Viiden Tähtien Keskustan kehittämissuunnitelmaa ja hiilineutraali Tampere 2030 -tavoitetta.

Tampereen Asemakeskus on paitsi keskustan alueen merkittävin kaupunkikehityshanke myös valtakunnallinen liikennejärjestelmän kehittämishanke. Asemakeskus palvelee kaikkia liikennemuotoja ja on useimpien kaupungissa ja kaupunkiseudulla tehtävien matkojen solmukohta. Asemakeskuksessa yhdistyvät matkaketjut paikallisista kansainvälisiin. Asemakeskus palveluineen on keskeinen osa uuden Kansikaupunginosan saavutettavuutta ja toimintaa.

Tampereen Asemakeskuksen suunnittelun ja rakentamisen onnistumiseksi tarvitaan kaupungin omien ponnisteluja lisäksi edunvalvontaa. Tampereen kaupunkiseudun ja valtion väliset MAL-aiesopimukset antavat siihen hyvän pohjan. Vuosien 2016-2019 aiesopimuksessa todetaan, että "Tampereen kaupunki ja valtio kehittävät Tampereen asemakeskusta Suomen kasvukäytäväkeskuksena ja valtakunnallisena solmukohtana. Asemakeskus yhdistää kaupunkikeskustan osat ja synnyttää houkuttelevan asuin- ja yritysalueen. Lisäraiteen suunnittelu välillä Tampere-Riihimäki etenee ja luo edellytyksiä seudullisille, kansallisille ja kansainvälisille matkaketjuille".

Kaupunginhallitus hyväksyi asemakeskuksen rakenteellisen kokonaisratkaisun periaatteet kaupungin tavoitteeksi jatkosuunnittelulle tammikuussa 2018. Sen jälkeen on yritetty löytää tämän periaateratkaisun ja osapuolien tavoitteiden mukainen taloudellisesti sekä toiminnallisesti hyväksyttävä ratkaisu. Yleissuunnittelu keskeytettiin joulukuussa 2018, koska ei löydetty ratkaisua, joka täyttäisi osapuolten asettamat yhteiset tavoitteet.

Alkuvuonna 2019 Asemakeskuksen ohjausryhmä päätti, että on syytä tutkia toinenkin vaihtoehto, jossa tavoitellaan sellaista taloudellisesti, teknisesti ja kaupunkikuvallisesti parempaa ratkaisua, joka täyttäisi yhteiset tavoitteet paremmin ja jonka osapuolet voisivat hyväksyä. Tämän jälkeen myös kaupunginhallitus linjasi keskustan kehitysohjelman tilannekatsauksen yhteydessä, että "Asemakeskuksen yleissuunnitelmalle laaditaan vaihtoehtoinen ratkaisu. Ennen 2019 kesää tuodaan kaupunginhallitukselle linjattavaksi, tehdäänkö yleissuunnitelma olemassa olevan yleissuunnitelmaratkaisun (vaihtoehto 1.) vai valmistellun vaihtoehtoisen ratkaisun (vaihtoehto 2) pohjalta, jotta yleissuunnittelu saadaan laadittua 2019 loppuun mennessä ja I-vaiheen asemakaava on mahdollista saada hyväksyttyä 2020 aikana."

Asemanseudun seuraavat vaiheet käynnistyvät Tampereen Kannen pohjoisosan jälkeen arviolta vuonna 2025. Nyt yleissuunnittelun kohteena oleva alue toteutuu pitkän ajan kuluessa riippuen markkinoiden kysynnästä. Alueen kaavoituskin tulee tästä syystä tapahtumaan vaiheittain, joiden on toteutuakseen oltava taloudellisesti realistisia. Tämä on ollut aiemmin laaditun yleissuunnitelman

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

periaateratkaisun eli vaihtoehto 1:n keskeisin ongelma. Sen toteuttaminen olisi kaupungille taloudellisesti raskas eikä se tuota alueen kiinteistönomistajille taloudellisen kehittämisen yhtälöä, jolla hankkeen voisi toteuttaa. Suurin haaste heti ensimmäisen vaiheen osalta on ollut, että yleissuunnitelma-alueen eteläpäässä olemassa oleva kiinteistö rakennuksineen muutetaan pääosin julkisiksi alueiksi mikä synnyttää merkittäviä kustannuksia hankkeelle. Tästä syystä vaihtoehto 1:ssä taloudellisen tasapainon saavuttaminen ei ole mahdollista huolimatta merkittävästä rakennusoikeuden määrästä. Tätä ei voi verrata Tampereen Kansi hankkeeseen, jonka toteutumisen ehtona ja taakkana ei ollut olemassa olevien kiinteistöjen muuttaminen julkisiksi alueiksi. Olemassa olevan kiinteistön muuttaminen yleiseksi alueeksi ja rakennusoikeuden osittainen sijoittuminen radan päälle tuottavat kalliin taloudellisen yhtälön, jolla hankkeen ensimmäinen vaihe ei toteudu. Vaihtoehdon vaiheistettavuus on toteutettavuuden kannalta erittäin haasteellinen. Vaihtoehto 1:een kuuluva pitkä luiskamaisesti n. 15m:n korkeuteen kannelle nouseva puisto sijoittuu kokonaan kovalle maalle olemassa olevan kiinteistön paikalle. Lisäksi suunnittelun edessä on osoittautunut, että Rautatienkatuun rajautuva kalteva puisto soveltuu heikosti virkistysalueeksi. Vaihtoehdossa alueen pohjoispäässä nykyiseen Posteljoonipuistoon sijoittuva rakennusoikeus on haasteellinen ja toisaalta vaikeuttaa entisen postitalon kehittämistä.

Vaihtoehtoisesa suunnitelmaratkaisussa eli vaihtoehto 2:ssa rakennusoikeutta syntyy yleissuunnitelma-alueen eteläosaan runsaasti enemmän kovalle maalle kansirakentamisen sijaan. Rakennusmassat on vaihtoehdossa sijoitettu siten, että puistomainen yhteys pohjoiskannelle säilyy. Vaihtoehto 2:n edellyttämät investoinnit erityisesti yleissuunnittelualueen eteläosassa ovat merkittävästi pienemmät. Vaihtoehto 2 täyttää osapuolten asettamat tavoitteet ja on taloudellisesti vaiheistettavissa. Taloudellinen yhtälö mahdollistaa tässä tapauksessa myös olemassa olevan kiinteistön purkamisen. Ensimmäiseen vaiheeseen kuuluu koko ratapihan ja Rautatienkadun välinen alue aseman länsipuolella Tampereen Kannen pohjoispäästä aina vanhalle postitalolle asti. Ensimmäinen vaihe ei edellytä radan päälle rakentamista. Seuraavien vaiheiden toteutusjärjestys aseman itäpuolella ja aseman kohdalla kannella täsmententyy myöhemmin.

Vaihtoehto 2:ssa aluekokonaisuuden laatu, käytettävyys ja saavutettavuus ovat paremmat. Kaupunkiympäristössä tärkeän kaupunkivihreän määrä on hieman suurempi vaihtoehto 2:ssa, vaikka puistoa on etelässä kavennettu. Tämä johtuu osittain siitä, että Posteljoonipuistoon ei rakenneta vaan puisto pääosin säilyy ja entisen postitalon kehittäminen on saatu kytkettyä osaksi yleissuunnitelmaa. Vaihtoehdossa alueen eteläpäässä aseman edestä kiilamainen tasaisesti Tampereen Kannen ja areenan aluetta kohti johdettava puisto muodostaa mielenkiintoisen ja houkuttelevan vihreän yhteyden ja julkisen urbaanin kaupunkitilan, jonka varrelle ja jopa alle

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

syntyy luontevasti liiketiloja ja palveluita. Vaihtoehto 2:n suunnitteluratkaisussa kannen ja Rautatienkadun sekä asema-aukion korkeuserot on onnistuttu ratkaisemaan innovatiivisesti ja hienovaraisesti.

Yleissuunnittelualan vaiheeseen I pohjoispäässä kuuluvan niinsanotun postitalon ja Posteljoonipuiston reunoilla hankeosapuolten rakennusmassat on sijoitettu kovalle maalle ja osapuolten tavoitteet täyttyvät myös siellä rakennusoikeuksien ja vaiheistettavuuden näkökulmasta.

Vaihtoehto 1:ssä on massiivinen matkakeskuskatos nykyisen aseman kohdalla. Näyttävyydestään huolimatta se on koettu haasteellisena ratkaisuna sellaisenaan. Suunnittelun aikana on havaittu, että alueen eteläosaan sijoittuva monitoimiareena tarvitsee toisen vetovoimatekijän yleissuunnittelualan pohjoispäähän. Vaihtoehto 2:ssa matkakeskuskatoksen paikalle on tutkittu erilaisia vaihtoehtoja vetovoimaiselle kohteelle. Kyseessä voisi olla julkinen rakennus tai joku muu vastaava luonteva ja houkutteleva ihmisten kohtaamispaikka. Nyt valmistellussa vaihtoehto 2:ssa katoksen paikalle aseman kohdalle kaupunginosan sydämeksi on esitetty julkista talvipuutarhaa lisäämään alueen viihtyisyyttä ja vetovoimaa. Kyseinen vetovoimatekijä voi olla joku muukin toiminto, joka voidaan ratkaista siinä vaiheessa, kun aseman kohdalle sijoittuvan kannen kaavoitus on ajankohtaista.

Vaihtoehtojen vertailu on esitetty ja havainnollistettu liitteenä olevassa esitysmateriaalissa. Yhteenvertausta vertailusta todettakoon, että vaihtoehto 2 tarjoaa toteuttamiskelpoisen ja jäsentyneemmän ratkaisun kuin vaihtoehto 1. Molemmilla vaihtoehdoilla tavoitellaan suunnitteen samaa noin 200 000 kerrosneliömetrin kehittämisen kokonaisuutta. Ensimmäisessä vaiheessa tavoitteena on noin 800 työpaikkaa ja noin 1000 asuntoa mahdollistava kokonaisuus, jossa toimitilaa olisi 40% ja asumista 60%. Rakentamisen määrä olisi tällöin noin 87 000 k-m². Yleissuunnittelualan eteläosan kiinteistön nykyiset rakennukset esitetään purettavaksi joka tapauksessa molemmilla vaihtoehdoilla. Hanketalouden kannalta keskeinen kysymys on kuinka kalliita ratkaisuja joudutaan tekemään, jotta alueelle saadaan syntymään tavoiteltua uutta rakennusoikeutta. Yleissuunnitteluvaihtoehtojen hanketalouden ero syntyy siitä, kuinka paljon niissä syntyy rakennusoikeutta, paljonko siitä joudutaan sijoittamaan kannelle ja kuinka suuren muut investoinnit vaihtoehdot sisältävät. Yleissuunnitteluvaiheessa tuottojen ja kustannusten arviointia on tehty hankkeen osapuolien yhteisen hanketalouden näkökulmasta karkealla tasolla. Keskeisiä tunnuslukuja verrattaessa Vaihtoehto 2 tuottaa nettovaikutuksiltaan hanketalouden näkökulmasta yli kaksikymmentä miljoonaa euroa edullisemmän ratkaisun ilman, että kaupunkikuvasta tai laadusta joudutaan tinkimään. Hanketalouden on oltava kaikille osapuolille kannattava, jotta hanke yleensä voi edetä.

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

Valittavan vaihtoehdon taloudellinen toteutettavuus on erittäin keskeinen tekijä, koska on huomioitava, että samaan aikaan ensimmäisen vaiheen toteutuksen yhteydessä on varauduttava asematunnelin matkakeskusratkaisun uusiin yhteyksiin välilaitureille ja Viinikankadun ajotunneliin asemakeskukseen. Yleissuunnittelun eteneminen tavoitellussa aikataulussa mahdollistaa kehittämisen yhteensovittamisen valtion suunnitelmissa olevan Tampereen henkilöratapihan kymmenien miljoonien eurojen arvoiseen kehittämiseen sekä maanalaisen pysäköintiverkoston seuraavan vaiheen toteuttamiseen.

Asemakeskushankkeen ohjausryhmä on hyväksynyt vaihtoehdoisen suunnitelman jatkokehittämisen pohjaksi. Ohjausryhmä totesi sen olevan taloudellisesti, teknisesti ja kaupunkikuvallisesti alkuperäistä ratkaisua parempi ja se täyttää osapuolten yhteiset tavoitteet. Vaihtoehdoisen suunnitelma vastaa kaupungin tavoitteita alueen kehittämiselle, mahdollistaa hankkeen etenemisen ja on taloudellisesti kaupungille toteuttamiskelpoisempi. Kaupungin etujen mukaista on yleissuunnittelun jatkaminen vaihtoehdoisen suunnitelman pohjalta, koska se mahdollistaa hankkeen etenemisen ja siten asemanseudun kehittämisen strategisten tavoitteiden mukaisesti.

Tiedoksi

Teppo Rantanen, Mikko Nurminen, Tero Tenhunen, Elina Karppinen, Veikko Vänskä, Marjut Ahponen, Ari Vandell, Virpi Ekholm, Heli Toukoniemi

Liitteet

1 Kh 24.6.2019 Tampereen Asemakeskus yleissuunnitelman jatkokehittäminen

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Nähtäville 2.7.2019: www.tampere.fi

Päätös on lähetetty tiedoksi sähköpostilla 25.6.2019.

Tampere
25.06.2019

Elina Nikkilä
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti hyväksytty päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§296

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhalti-jayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuosto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)