



TAMPERE

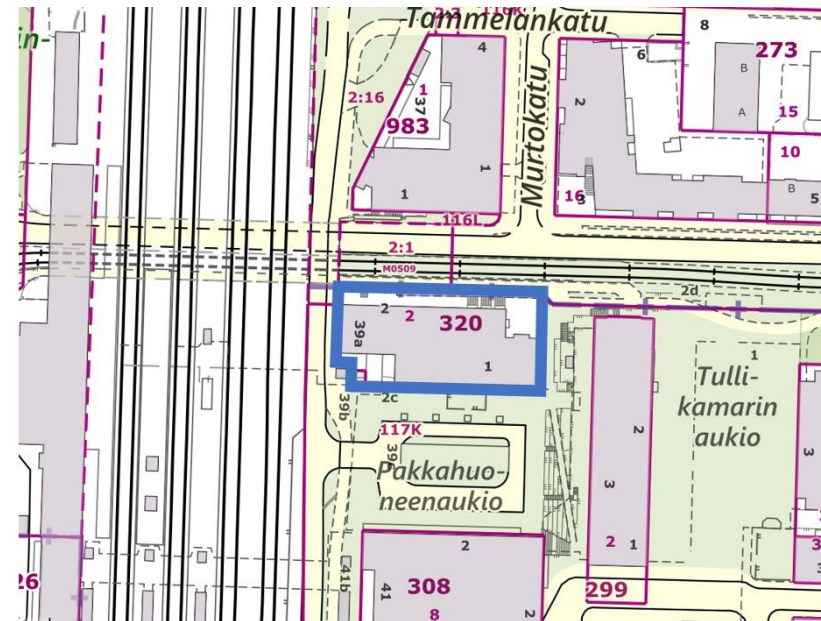
30.10.2023

XVII (Tulli), kortteli 320, Itsenäisyydenkatu 2, Ratapihankatu 39a. Asemakaava nro 8460.

Diarinumero: TRE:5455/10.02.01/2019

PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI TEKEILLÄ

**Valmisteluaineiston nähtävilläoloaikana 16.2.-9.3.2023
saadut mielipiteet ja viranomaispalaute (yhteensä 9 kpl)**



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus</p> <p><u>Kulttuuriympäristö</u></p> <p>Asemakaavoitettava alue rajautuu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) Tampereen rautatieasema ja veturitallit. Asemakaavaluonnosten mukainen rakentaminen vaikuttaa kaupunkinäkyymiin tämän lisäksi myös useassa muussa Tampereen keskustaaajamaan sijoittuvassa valtakunnallisesti arvokkaassa rakennetussa kulttuuriympäristössä. Lähin näistä on Hämeenkadun, Hämeensillan ja Keskustorin muodostama arvoalue, jonka näkymän päätteeksi uudisrakennus asettuisi. Asemakaavoitettava tontti rajautuu maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön Tullin alue ja Sorsapuisto. Kaavahankkeen vaikutuspiirissä on niin ikään maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö Tammelan teollisuuskohteet ja tori. Arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen kaupunkimiljöön ohella uusi korkea rakentaminen muuttaa kaupungin siluettia laajemmassa maisemakuvassa. Kaava sisältyy valtakunnallisten ja maakunnallisten kulttuuriympäristökysymysten johdosta maankäyttö- ja rakennuslain 18 § mukaiseen ELY-keskuksen valvontatehtävään.</p> <p>ELY-keskus näkee positiivisena, että nähtäville on asetettu kaksi erilaista kaavaluonnosvaihtoehtoa. Luonnoksiin liittyvät havainnekuvat ovat luonteeltaan koristelemattomia, mikä tässä kohteessa tekee arvioinnista aiempaa objektiivisempää.</p>	<p>Palautteen johdosta kaavan vaikutusten arviointia täydennettiin ja erilliselvitykset päivitettiin ehdotusvaiheeseen jatkokehitetyn suunnitelman pohjalta. Suunnittelu- ja selvitysaineistoon tehdään tarvittaessa tarkastuksia myös ehdotusvaiheen nähtävillöolon jälkeen.</p> <p>Aineistossa on mahdollisuuksien mukaan huomioitu myös muihin parhaillaan valmisteilla oleviin lähiympäristön hankkeisiin liittyvät suunnitelmat. Muista hankkeista esimerkiksi henkilöratapihaan, Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Ratapihankadun sillan (Tullin risteyssillan) uusimiseen sekä Tullikamarinaukion ja Asemakeskuksen asemakaavamuutoksiin liittyvien suunnitelmien ja selvitysten työstäminen on vielä kesken. Näihin liittyy paljon epävarmuustekijöitä, mistä johtuen tämän kaavan vaikutusten arvioinnissa on asetettava etusijalle jo olemassa oleva tilanne sekä voimassa olevien asemakaavojen mahdollistama, mutta vielä toteutumaton rakentaminen.</p> <p>Toteutussuunnittelun ja lupamenettelyiden yhteydessä huomioitavaksi tulevien ympäristöhäiriöiden (melu, runkomelu, värinä, ilmanlaatu) hallintaan liittyvät kaavamääräykset perustuvat kaavavaiheessa edellytettyjen selvitysten johtopäätöksiin. Meluselvityk-</p>	<p>Kaavan viitesuunnitelman, vaikutus selvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin täydentäminen. Aineistoon lisättiin päivitettyyn korkean rakentamisen selvitykseen perustuva hankearviointi, johon sisältyy kaupunkikuvallisten ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointia tukevaa uutta havainneaineistoa.</p> <p>Asemakaavan määräyksiä tarkennettiin ja lisättiin mm. uudisrakennuksen arkkitehtuuria ohjaavien ja ympäristöhäiriöiden torjunnan määräysten osalta.</p> <p>Kaavaehdotusaineistosta pyydetään lausuntoja tarvittavilta tahoilta ja viranomaisilta.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Vaihtoehtoihin liittyvä vaikutusten arviointi on kuitenkin edelleen melko niukkaa, ja sitä on tarpeen työstää edelleen. Huomiota tulee kiinnittää valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin ympäristöihin kohdistuviin vaikutuksiin ja eritellä ne analyttisesti kaavaselostuksessa. Vaihtoehtojen vaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella lisää myös kaupunkikuvallista suhdetta Tullin ja asemakeskuksen alueen kokonaisuuteen ja tällä alueella suunnitteilla oleviin muihin tornihankkeisiin. Osayleiskaavoituksen yhteydessä on parhaillaan tekeillä Tampereen keskusta-alueen korkean rakentamisen selvitys. Nähtävillä olevien asemakaavaluonnosvaihtoehtojen maisemallisten ja kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointia tulee jatkaa vielä osayleiskaavaselvityksen valmistuttua.</p> <p>Pirkanmaan ELY-keskus on antanut 14.10.2020 lausunnon asemakeskusalueen kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvityksestä. Aineistoon on lausunnon mukaisesti tarpeen vielä lisätä havainnekuvia korkean rakentamisen näyttäytymisestä kauko- maisemassa Tuomiokirkon suunnalta. ELY-keskus kiinnittää erityistä huomiota kaavaluonnoksissa esitetyn rakennuksen merkitykseen Hämeenkadun päätteellä. Vaihtoehdot eroavat tässä toisistaan. Varsinkin Torni-hotellin massoitteleva vaihtoehto 2 näyttää monumentaalisenä pääte-elementtinä Hämeenkadulle, mikä asettaa rakennuksen arkkitehtuurille erityisen korkeat vaatimukset. ELY-keskus kiinnittää huomiota lisäksi itsenäisydenkadun puoleen. Tällä puolella on vireillä myös Tullinaukion asemakaava 8662, jonka ehdotuksesta ELY-keskus on antanut lausunnon 14.1.2022. Samassa</p>	<p>seen on täydennetty raitiotietä koskevia tietoja. Kaavamerkintöjä ja -määräyksiä muutettiin ja kehitettiin mm. siten, että kiinteistössä ei enää sallita asumista. Asuutilojen, joihin myös majoitushuoneet rinnastetaan, sijoittamista jalustaosaan ei oltu myöskään valmisteluvaiheen vaihtoehdoissa sallittu.</p> <p>Kaavaselostukseen on lisätty maininta siitä, että rautatieliikenteeseen liittyviä riskejä ja niiden hallintakeinoja käsitellään laajasti Tampereen henkilöratapihaa, Itsenäisydenkadun alikulkusiltaa, Asemakeskusta sekä jo toteutuneita kansirakentamishankkeita koskevissa selvityksissä. Kaavan taustaselvityksenä julkisesti saatavilla olevaa VAK-riskianalyysin tiivistelmää lukuun ottamatta aineistot ovat salassapidettäviä. Tietojen luovuttamisesta muiden viranomaisten käyttöön vastaa Väylävirasto.</p> <p>Kaavan valmistelussa on mahdollisuuksien mukaan huomioitu sellaiset tiedot, joita rautatieliikenteeseen liittyvistä riskeistä ja niiden huomioon ottamisen tarpeesta on hankkeiden väliseen suunnittelu-yhteistyöhön perustuen ollut käytettävissä. Salassapitovelvollisuudesta johtuen näitä tietoja ei ole mahdollista esittää kaavaselostuksessa tai sen liiteaineistossa.</p> <p>Muun muassa Väylävirasto, Traficom ja Pirkanmaan pelastuslaitos osallistuvat tähän kaavaan toiminnalli-</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>korttelissa samanaikaisesti vireillä olevaa kahta tornitalokaava-hanketta on tarkoituksenmukaista tarkastella kaupunkikuvallisesti yhtenä kokonaisuutena, etsien kokonaisuuden kannalta hyvää massoittelemuratkaisua. Kaavan 8640 valmistelussa on hyvä hyödyntää asemakeskukseen liittyvien kaupunkikuvallisten ja kulttuurihistoriallisten selvitysten ohella myös Tullin alueelle laadittuja selvityksiä. Esimerkiksi vuonna 2018 asemakaavoitusta varten laadittuun Tullikamarin aukion kulttuuriympäristöselvityksen mukaan Täydennysrakentamisen suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota vanhojen arvorakennusten kaupunkikuvalliseen asemaan ja näkyisiin kaupunkitiilassa sekä Tullin alueen ruutukaavaan ja arvorakennusten ominaispiirteisiin. Kaupunkikuvaa, maisemaa ja kulttuuriympäristöä koskevia kaavamääräyksiä on hyvä vielä pohtia kaavoituksen edetessä.</p> <p><u>Ympäristöhäiriöt</u></p> <p>Sijainti rautatien ja raitiotien välittömässä läheisyydessä sekä kohteeseen ajateltu bussiterminaali muodostavat rajoitteita melulle herkkien toimintojen sijoittumiselle. Kaava-aineistoon liittyy melu- ja värinäselvityksiä vuosilta 2020 ja 2023. 2020 laadittu asemakeskuksen meluselvitys osoittaa, että liikennemelun olosuhteet riippuvat merkittävästi korttelin rakennustavasta sekä asemakeskushankkeen kansirakenteiden toteutumisesta. Meluolosuhteet saattavat siis pitkällä tähtäimellä kohteessa muuttua. Runkomelu- ja värinäselvityksessä vuodelta 2023 tuodaan esiin, että rakentamiseen erityisesti alimmissa</p>	<p>sesti liittyvän Itsenäisyydenkadun alikulkusillan suunnittelun ohjaamiseen. Kaavan suunnittelualueeseen ei sisälly suoranaisesti Traficomien vastuualueeseen kuuluvia toimintoja tai maankäyttöä. Kaavaehdotuksesta voidaan tarvittaessa pyytää sekä Väyläviraston että Traficomien lausunnot.</p> <p>Tämä kohde oli tarpeen irrottaa laajemmasta Asemakeskuksen vireillä olevasta kaavasta nro 8640, koska sen valmistelua ei ole mahdollista viedä eteenpäin Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen suunnitteluun ja rakentamiseen edellyttämässä aikataulussa. Katujärjestelyiden sekä henkilöratapihan alittavien ajo- ja jalankulkutunneleiden muutokset edellyttävät muutoksia voimassa olevan kaavan mukaiseen rakentamiseen ja aluevarauksiin.</p> <p>Asemakeskuksen vuoden 2019 yleissuunnitelma on tarkoitus päivittää kauttaaltaan vuosina 2023-2024. Asemakeskuksen vuoden 2014 kilpailuehdotuksessa tai vuoden 2019 yleissuunnitelmassa ei oltu vielä tunnistettu tai ollut tiedossa muun muassa rautatieliikenteen turvallisuusvaatimuksista, alueen olemassa olevista maanalaisista tiloista ja kalliorakentamisesta sekä henkilöratapihan, siltojen ja katualueiden sittemmin suunnitelluista muutoksista johtuvia rajoitteita. Asemakeskuksen jatkosuunnittelussa keskeiseksi kysy-</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kerroksissa liittyy merkittävä runkomelun riski. Melu- ja tärinäolosuhteisiin liittyy myös epäselvyyksiä; selvityksen mukaan TAHERA-hankkeessa esitettyjen laajempien muutosten vaikutusta värähtelyn kulkureittiin on vaikea ennustaa. ELY-keskus pitää selvityksen näkökulmasta asianmukaisena lähtökohtana, että ainakaan jalustaosaan ei osoiteta asumista. 2023 liikennemeluselvityksessä tulkitaan asumiseen liittyvien ulko-oleskelualueiden yöajan ohjearvoa 50 dB. ELY-keskus tulkitsee kuitenkin, että kyseessä on uusi muuttuvan toiminnan alue, jossa ei ole aiemmin ollut asumista. Näin ollen lähtökohtana tulisi olla yöajan ohjearvo 45 dB. 2023 meluselvityksessä annettu suositus parvekkeiden suuntaamisesta pois melunlähteistä olisi tarpeen täydentää kaavamääräyksiin. Meluselvitykseen 2023 on raitiotien osalta tarpeen täydentää tieto siitä, miten raiteen ja sillä liikkumisen ominaispiirteet kuten kiihdytys ja jarrutus on huomioitu selvityksessä. ELY-keskus kiinnittää huomiota huoneistojen avautumissuuntiin. Myös meluselvityksessä 2023 on tunnistettu hiljaisten julkisivujen puuttumisesta johtuva asun- tosuunnittelun haaste. Asuntojen aukeamissuunnat melualueella on asia, jossa on haastavissa kohteissa tarpeen käyttää tapauskohtaista harkintaa, pyrkien löytämään kohteeseen parhaiten soveltuvat keinot ja tunnistaa myös kohteet, jossa riittävän toimivaa ratkaisua ei ole löydettävissä. Lähtökohtana melunhallinnan suunnittelulle toimivat valtakunnalliset ohjearvot. Valtioneuvoston periaatepäätöksen (VNP 993/1992) perustelumui- stion ja LIME-työryhmän mietinnön mukaiset melutasot 55 dB ja 55-60 dB eroavat huomattavasti kaupungin omien melulinjauksien 65 dB:n tasosta. Melun energiatasojen</p>	<p>mykseksi nousseekin erityisesti ratapihan päälle rakentamisen sekä mahdollisen muun kansirakentamisen laajuus ja sijoittuminen. Hankkeesta on vuonna 2023 linjattu muun muassa, että yleissuunnittelussa ja asemakaavoissa käsiteltävää aluetta laajennetaan etelään niin kutsutun pohjoiskannan alueelle, ja että kokonaisuudessa tulevat huomioitavaksi jo pitkälle edenneet henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alikulksillan rakentamissuunnitelmat. Koska uusia suunnitelmia ei ole vielä käytettävissä, tämän kaavan havainneaineistossa on esitetty viitteellisesti vuoden 2019 yleissuunnitelmaan pohjautuvaa rakentamista.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>ero 55 dB ja 65 dB välillä on kymmenkertainen. Huoneistojen suuntaamiseen ja laajemminkin mahdollisiin käyttötarkoituksiin liittyvää perustelua ja tarkastelua on hyvä täydentää sekä meluselvitykseen 2023 että kaavan vaikutusten arviointiin. Asuntojen avautumisen ohjaamisen suhteen ELY-keskus näkee kaupungin omien melulinjausten käytön osin ongelmallisena. Haasteena on, että edellä todetuista valtakunnallisista lähtökohdista poikkeavat, valmiiksi melutasoltaan korkeammat linjat eivät kaikissa kohteissa ohjaa terveyden kannalta edullisimman suunnitteluratkaisun löytymiseen. Melu- ja värinävaikutusten ohella on tarpeen huomioida myös onnettomuusriskit sekä nykytilanteessa että tilanteessa, jossa mahdolliset yleissuunnitelman mukaiset kansirakenteet on toteutettu. Onnettomuusriskit voivat liittyä vaarallisten aineiden kuljetuksiin raiteilla tai tavanomaisempiin vaaratilanteisiin rautatiellä tai bussiliikenteessä. Kaavaluonnoksista on tarpeen kuulla Väylävirastoa sekä Traficomia.</p> <p><u>Suhde maanalaiseen kaavoitukseen</u></p> <p>Alueella on voimassa tuore maanalainen asemakaava, joka mahdollistaa Hämpin parkin pysäköintilaitoksen merkittävän laajentamisen. Asemakeskushankkeeseen ja pysäköintiluolaston laajentamiseen liittyen on laadittu 2021 ilmanlaatuselvitys, jossa on annettu yleispiirteisiä suosituksia ilmastoinnin järjestämisestä. Näiden suositusten toteutumismahdollisuuksista on huolehdittava mm. asemakeskuksen suunnittelun ja maan-</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>päällisen kaavoituksen edetessä. Asemakaavaluonnoksiin liittyy bussiterminaalien sijaintiselvitys vuodelta 2023. Selvityksessä on esitetty pitkällä tulevaisuudessa sijoitettavaksi rautatieaseman tuntumaan maanalainen bussiterminaali. Tällaisen terminaalien toteuttamisen edellytyksiä olisi hyvä tutkia ainakin yleispiirteisellä tasolla jo nyt kun alueen maanpinnan uudistamista suunnitellaan.</p> <p><u>Kaavoitusprosessi</u></p> <p>Kaavamuutos on rajaukseltaan erittäin pienialainen, mutta liittyy kiinteästi laajempaan asemakeskuksen suunnittelukokonaisuuteen. Tarkoituksenmukaisinta olisi asemakaavoittaa alue laajempaan kokonaisuutena, jolloin voitaisiin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kaavoitusprosessin myötä tunnistaa paremmin sekä kokonaisuuteen että yksittäisiin kohteisiin liittyvät reunaehdot. Ratapihan kansirakentaminen ei kuulu nyt kaavamuutosalueeseen. ELY-keskus muistuttaa, että alueelle laadittu yleissuunnitelma ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen lainvoimainen dokumentti, joten sen toteutumisedellytyksiin liittyy epävarmuutta.</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Pirkanmaan liitto</p> <p>Pirkanmaan liitto on asemakaavamuutoksen aloitusvaiheessa antamassaan OAS-palautteessa sekä 25.10.2022 pidetyssä viiranomaisneuvottelussa korostanut vaikutusten arvioinnin merkitystä, kun asemakaavakohde rajautuu valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristökokonaisuuksiin (Tampereen rautatieasema, Tullin alue). Myös vaihtoehtotarkastelujen katsottiin olevan tärkeä osa suunnitteluprosessia.</p> <p>Tullin alueen kortteli 320 muodostaa merkityksellisen osan Tampereen päärautatieaseman ja sen lähiympäristön toiminnallisesta ja kaupunkikuvallisesta kokonaisuudesta. Pirkanmaan liitto on Asemakeskuksen asemakaavahankkeesta antamassaan lausunnossa (9.2.2018) todennut, että ”vaikutusten arviointi on yksi oleellisimmista suunnittelutyökaluista Tampereen keskeisimmän alueen tulevaisuuden ja fyysisen toimintaympäristön muotoilussa. Asemakeskus-hankkeen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat merkittävät, sillä vääjäämättä katu-tilojen ja kaupunkirakenteen mittakaava muuttuu oleellisesti nykyisestä. Tämän vuoksi tulee sekä suunnittelussa että vaikutusten arvioinnissa kiinnittää erityistä huomiota kaupunkirakenteen eheyteen ja kaupunkikuvan omaleimaisuuteen sekä asuin ympäristön laatuun ja monipuolisuuteen, kuten maakuntakaavan keskusta-alueen suunnittelumääräyksissä edellytetään.” Lisäksi liitto totesi, että ”Asemakeskuksesta</p>	<p>Palautteen johdosta kaavan vaikutusten arviointia täydennettiin ja erilliselvitykset päivitettiin ehdotusvaiheeseen jatkokehitetyn suunnitelman pohjalta. Suunnittelu- ja selvitysaineistoon tehdään tarvittaessa tarkastuksia myös ehdotusvaiheen nähtävillöön jälkeen.</p> <p>Aineistossa on mahdollisuuksien mukaan huomioitu myös muihin parhaillaan valmisteilla oleviin lähiympäristön hankkeisiin liittyvät suunnitelmat. Muista hankkeista esimerkiksi henkilöratapihaan, Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Ratapihankadun sillan (Tullin risteyssillan) uusimiseen sekä Tullikamarinaukion ja Asemakeskuksen asemakaavamuutoksiin liittyvien suunnitelmien ja selvitysten työstäminen on vielä kesken. Näihin liittyy paljon epävarmuustekijöitä, mistä johtuen tämän kaavan vaikutusten arvioinnissa on asetettava etusijalle jo olemassa oleva tilanne sekä voimassa olevien asemakaavojen mahdollistama, mutta vielä toteutumaton rakentaminen.</p> <p>Tämä kohde oli tarpeen irrottaa laajemmasta Asemakeskuksen vireillä olevasta kaavasta nro 8640, koska sen valmistelua ei ole mahdollista viedä eteenpäin Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen suunnittelun ja rakentamisen edellyttämässä aikataulussa. Katujärjestelyiden sekä henkilöratapihan alittavien ajo- ja</p>	<p>Kaavan viitesuunnitelman, vaikutus selvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin täydentäminen. Aineistoon lisättiin päivitettyyn korkean rakentamisen selvitykseen perustuva hankearviointi, johon sisältyy kaupunkikuvallisten ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointia tukevaa uutta havainneaineistoa.</p> <p>Asemakaavan määräyksiä tarkennettiin ja lisättiin mm. uudisrakennuksen arkkitehtuuria ohjaavien määräysten osalta.</p> <p>Palaute tiedoksi liikennejärjestelmän suunnitteluun.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>laaditut näkymäkuvat osoittavat, miten suuresta maisemallisesta ja kaupunkikuvallisesta muutoksesta on kyse.” ... ”Korkeatasoisen lopputuleman ja yhtenäisen kaupunkikuvallisen kokonaisuuden saavuttamiseksi, tulee erityisesti tutkia uusien rakennusmassojen suhdetta ja vaikutusta Kansi- ja Areena – hankkeen vielä rakentumattomaan tornikompositioon.”</p> <p>Pirkanmaan liiton näkemyksen mukaan asemakaavan muutoslouonnoksissa esitetty joko 23-kerroksinen (ve 1) tai 25-kerroksinen (ve2) uudisrakennus muodostaa osan Asemakeskusalueen uudesta ja vaikutuksiltaan merkittävästä korkeiden rakennusten sarjasta, ja siksi koko alueen asemakaavoittaminen yhtenä kokonaisuutena olisi tarkoituksenmukaista. Näin voitaisiin varmistaa mahdollisimman laadukas ja kokonaisvaltainen lopputulos.</p> <p>Pirkanmaan liitto pitää kuitenkin hyvänä, että Tullin korttelin 320 kaavaluonnosaineistossa on asemakaavan muutokseen esitetty vaihtoehtoisia suunnitteluratkaisuja ja että vaikutusten arviointiin on paneuduttu huolella. Myös kaavamääräyksissä on ansiokkaasti kiinnitetty huomiota mm. julkisivumateriaalien korkealuokkaisuuteen ja detaljoinnin viimeistelyyn. Oleellista onkin, että nyt tehtävät kaavalliset ratkaisut ja alueen uudisrakentaminen toisivat lisäarvoa valtakunnallisesti merkittäväksi arvetetun Hämeenkadun itäisenä päätteenä olevan rautatieaseman muuttuvaan lähiympäristöön. Kuten vaikutusten arvioinnissa todetaan, on aseman tornilla suuri merkitys kaupunkilaisten mielikuvissa. Tornin</p>	<p>jalankulkutunneleiden muutokset edellyttävät muutoksia voimassa olevan kaavan mukaiseen rakentamiseen ja aluevarauksiin.</p> <p>Asemakeskuksen vuoden 2019 yleissuunnitelma on tarkoitus päivittää kauttaaltaan vuosina 2023-2024. Asemakeskuksen vuoden 2014 kilpailuehdotuksessa tai vuoden 2019 yleissuunnitelmassa ei oltu vielä tunnistettu tai ollut tiedossa muun muassa rautatieliikenteen turvallisuusvaatimuksista, alueen olemassa olevista maanalaisista tiloista ja kalliorakentamisesta sekä henkilöratapihan, siltojen ja katualueiden sittemmin suunnitelluista muutoksista johtuvia rajoitteita. Asemakeskuksen jatkosuunnittelussa keskeiseksi kysymykseksi nousseekin erityisesti ratapihan päälle rakentamisen sekä mahdollisen muun kansirakentamisen laajuus ja sijoittuminen. Hankkeesta on vuonna 2023 linjattu muun muassa, että yleissuunnittelussa ja asemakaavoissa käsiteltävää aluetta laajennetaan etelään niin kutsutun pohjoiskannen alueelle, ja että kokonaisuudessa tulevat huomioitavaksi jo pitkälle edenneet henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alikulksillan rakentamissuunnitelmat. Koska uusia suunnitelmia ei kuitenkaan ole vielä käytettävissä, tämän kaavan havainneaineistossa on esitetty viitteellisesti vuoden 2019 yleissuunnitelmaan pohjautuvaa rakentamista.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>merkitystä ja arvoa tulisi vaalia asematornin taakse sijoittuvan rakennusmassan mahdollisimman keveällä ja vanhalle rakennusperinnölle tilaa antavalla ratkaisulla, johon ei jyrkää ja käännettyyn koordinaatistoon sijoittuva uusi tornimassa (luonnosvaihtoehto 2) luontevasti istu. Havainnekuvien perusteella nyt esitetyistä suunnitteluratkaisuista tekeekin kaavaluonnosvaihtoehto 1 kaupunkikuvan kannalta tasapainoisemman ja rauhallisemman vaikutuksen.</p> <p>Pirkanmaan liitto näkee tärkeänä, että kaavahankkeessa pyritään maakuntakaavamääräysten mukaisesti edistämään joukkoliikenteen vaihtomatkojen sujuvuutta. Luonnosvaihtoehdon 1 rakennusmassoittelu mahdollistaa kortteliin 320 rajautuvalle linja-autoterminaalille neljä lähtölaituripaikkaa ja vastannee siten myös terminaalien toiminnallisiin tarpeisiin paremmin kuin luonnosvaihtoehdossa 2 esitetty suunnitteluratkaisu.</p>	<p>Suunnittelussa on tutkittu muun muassa eri liikenne- ja rakennusmuotojen yhteensovittamista, liikenneteknisiä mitoituksia ja toimivuutta sekä näistä muodostuvia reunaehdotuksia, joista syntyy tai voisi syntyä myös tässä kaavassa tai Ratapihankadun katusuunnittelussa huomioon otettavia tulevia vaikutuksia.</p> <p>Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymä sisältyy laadittavana olevan katusuunnitelman alueeseen. Päätöksiä Pakkahuoneenaukion kehittämisestä ei ole tehty, eikä aukio sisälly katusuunnitelman tai tämän kaavan suunnittelualueeseen. Alustavia luonnoksia bussiterminaalien vaihtoehtoista nähtiin kuitenkin tarpeelliseksi sisällyttää tämän kaavan aineistoon, jotta terminaalien varautumiseen liittyvien suunnitteluratkaisuiden ja kaavamääräysten sisältö olisi helpommin ymmärrettävissä.</p>	
<p>Pirkanmaan maakuntamuseo</p> <p>Maakuntamuseo on antanut hankkeesta edellisen lausunnon Diar. 646/2022 (23.09.2022) sekä osallistunut hanketta koskeviin neuvotteluihin ja ohjausryhmän kokouksiin. Aikaisemmassa lausunnossaan maakuntamuseo edellytti kiinteistöllä sijaitsevaa rakennusta koskevan selvitystiedon täydentämistä. Museo myös korosti sitä, että kaavalla tulee olemaan suoria</p>	<p>Palautteen johdosta kaavan vaikutusten arviointia täydennettiin ja erilliselvitykset päivitettiin ehdotusvaiheeseen jatkokehitetyn suunnitelman pohjalta. Suunnittelu- ja selvitysaineistoon tehdään tarvittaessa tarkastuksia myös ehdotusvaiheen nähtävillöiden jälkeen. Kaavamerkintöjä ja -määräyksiä täsmennettiin</p>	<p>Kaavan viitesuunnitelman, vaikutus selvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin täydentäminen.</p> <p>Aineistoon lisättiin päivitettyyn korkean rakentamisen selvitykseen perustuva hankearviointi, johon sisältyy</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kaupunkikuvallisia vaikutuksia lähialueella sijaitseviin valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaisiin rakennetun kulttuuriympäristön kohteisiin ja alueisiin – erityisesti Tampereen rautatieasemaan ja Hämeenkadun päätenäkymään sekä Tullikamariin, Pakkahuoneeseen ja entiseen Attilan kenkätehtaan rakennukseen ympäristöineen. Korkeaa rakentamista sisältävällä kaavalla todettiin olevan kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia myös laajemmalle alueelle. Vaihtoehtoisten ratkaisujen tutkimisen, kattavan viitesuunnitelman ja havainneaineiston huolellisen laatimisen sekä siihen nojaavan perusteellisen vaikutustenarvioinnin painotettiin olevan kaavahankkeessa kulttuuriympäristöarvojen huomioimisen näkökulmasta avainasemassa. Maakuntamuseo korosti lisäksi, että suunnittelussa on varmistettava yleisen korkean laadun lisäksi se, etteivät alueen arvot ja ymmärrettävyys heikkene. Näiltä osin maakuntamuseo viittaa aikaisempaan lausuntoonsa.</p> <p>Kaavaselostuksen kappaleessa 1.3.3 Kulttuuriympäristö, on annettu hieman lisätietoja vuonna 1990 valmistuneesta liikeraakennuksesta. Varsinaista arkkitehtonista tai kaupunkikuvallista tarkastelua ei ole tehty. Kaavaselostusta on syytä täydentää tältä osin, jotta rakennuksen purkamisen vaikutukset voidaan huomioida vaikutustenarvioinnissa. Kaavaselostuksen luonnoksessa purkamista ei ole vielä lainkaan huomioitu.</p> <p>Valmisteluvaiheessa on laadittu kaksi aidosti vaihtoehtoista kaavaluonnosta, mitä maakuntamuseo pitää myönteisenä kaa-</p>	<p>ja kehitettiin tavalla, jolla pyrittiin tuomaan kulttuuriympäristöstä nousevia edellytyksiä selkeämmin esille. Myös korttelialueen pääkäyttötarkoituksimerkintää tarkastettiin, mutta tavalla joka edelleen edellyttää, että maankäytön ja rakentamisen tulee olla kulttuuriympäristöön soveltuvaa.</p> <p>Aineistossa on mahdollisuuksien mukaan huomioitu myös muihin parhaillaan valmisteilla oleviin lähiympäristön hankkeisiin liittyvät suunnitelmat. Muista hankkeista esimerkiksi henkilöratapihaan, Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Ratapihankadun sillan (Tullin risteyssillan) uusimiseen sekä Tullikamarinaukion ja Asemakeskuksen asemakaavamuutoksiin liittyvien suunnitelmien ja selvitysten työstäminen on vielä kesken. Näihin liittyy paljon epävarmuustekijöitä, mistä johtuen tämän kaavan vaikutusten arvioinnissa on asetettava etusijalle jo olemassa oleva tilanne sekä voimassa olevien asemakaavojen mahdollistama, mutta vielä toteutumaton rakentaminen.</p>	<p>kaupunkikuvallisten ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointia tukevaa uutta havainneaineistoa.</p> <p>Asemakaavan määräyksiä tarkennettiin ja lisättiin mm. uudisrakennuksen arkkitehtuuria ohjaavien määräysten osalta.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>van jatkokehittelyn kannalta. Vaihtoehdossa 1 (VE1) on 7-kerroksisen jalustaosan päällä lamellimainen itä-länsi-suuntainen, 23-kerroksinen torni. Vaihtoehdossa 2 (VE2) rakennuksen torniosa on pohjamuodoltaan neliömäinen ja sitä on käännetty hieman jalustaosan koordinaatistoon nähden. Torniosa on kaksi kerrosta korkeampi ja jalustaosa yhden kerroksen matalampi kuin vaihtoehdossa 1. Jalustaosan räystäskorkeus on VE2:ssa sovitettu Tullikamarin räystäskorkeuteen. Rakennusten korkeutta ohjataan lisäksi kattopihojen perustason sekä rakennusten ja rakenteiden ylimpiä sallittuja korkeusasemia osoittavin merkinnöin. VE1:ssä torniosa sijaitsee lähempänä rakennuksen Tullikamarin puoleisesta päätyä ja VE2:ssa Ratapihankadun puolella. Suurimman sallitun kerrosluvun osoittavat merkinnät puuttuvat vielä kaavaluonnoksista, joissa on ainoastaan asuintilojen sijoittamista ylimpiin kerroksiin ohjaavat merkinnät.</p> <p>Molemmissa vaihtoehdoissa on huomioitu rakennetun kulttuuriympäristön arvot pääkäyttötarkoitusta koskevassa kaavamääräyksessä C-8: Keskustatoimintojen korttelialue, jolle saadaan sijoittaa kulttuuriympäristöön soveltuvaa liike-, toimisto-, palvelu- ja asuintilaa sekä ympäristöön soveltuvaa muuta työpaikkatoimintaa. Lisäksi korttelialuetta koskee merkintä ym-12: Uudisrakennuksen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä. Maakuntamuseo katsoo, että kulttuuriympäristöarvojen huomioiminen C-8 -merkinnän kaavamääräyksessä on myönteistä. Myös ym-12 merkintä on</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>tarpeellinen ja sisällöltään oikean suuntainen, mutta jättää paljon tulkinnanvaraa. Maakuntamuseo esittää edelleen tutkittavaksi, miten kaavan rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvia kielteisiä kaupunkikuvallisia vaikutuksia voitaisiin lieventää uudisrakentamisen arkkitehtuuria ohjaavilla kaavamääräyksillä. Asemakaavan ja sen viitesuunnitelmien jatkokehittelyssä on syytä edelleen tarkastella Itsenäisyydenkatu 2:n uudisrakennuksen massoitte- luu, muotokieltä, aukotusta sekä väri- ja materiaalimaailmaa, ja pyrkiä varmistamaan, että rautatieasema erottuu Hämeenkadulta katsottuna jatkossakin selkeästi omana kokonaisuutenaan.</p> <p>Kummastakin vaihtoehdosta on laadittu viitesuunnitelmat, joissa on havainnollistettu suunnitellun uudisrakennuksen sijoittumista suhteessa ympäröivään rakennuskantaan. Vaihtoehtoja on vertailtu kaavaselostuksen kappaleessa 3.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön. Kaavan toteutumisella on todettu olevan vaikutuksia kaukomaisemaan, jossa tontin korkean rakentamisen on kuitenkin todettu liittyvän radanvarren alueen muuhun korkeaan rakentamiseen. Vaihtoehtojen 1 ja 2 kaukomaisemaan ja -näkyisiin kohdistuvien vaikutusten ei ole katsottu eroavan merkittävästi toisistaan. Vireillä olevaan Kanta-kaupungin vaiheleiskaavaan liittyvä korkean rakentamisen selvitys on valmistumassa asemakaavan vireillöolon aikana. Päivitetty selvitys on syytä huomioida kaavan, havainneaineiston ja vaikutustenarvioinnin jatkokehittämissä.</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Kaavan merkittävimpien kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten on todettu kohdistuvan tontin lähialueille, jossa myös vaihtoehtojen 1 ja 2 väliset erot korostuvat. Vaikutustenarvioinnissa on vertailtu vaihtoehtojen kaupunkikuvallisia vaikutuksia Hämeenkadulta, Itsenäisyydenkadulta ja Ratapihankadulta katsottuna. Hämeenkadulta avautuvaa päätenäkymää voidaan pitää merkittävimpänä yksittäisenä näkymäsuuntana. Molemmissa vaihtoehdoissa rakennuksen korkea osa sijoittuu lähes suoraan Hämeenkadun itäiseksi päätteeksi ja samaan linjaan rautatieaseman pääjulkisivun suuren ikkuna-aiheen kanssa. VE1:n mukaisen tornin pääty näyttää rautatieaseman taustalla huomattava sti sirommalta ja muodostaa luontevamman parin aseman kellotornille. VE2:ssa sama julkisivu on leveämpi ja sijaitsee lähempänä asemaa, sijoittuen juuri aseman suuren ikkunan kohdalle. Tällaisena se antaa selvästi vaihtoehtoa 1 massiivisemmän ja raskaamman vaikutelman. Kellotorni jää kokonaiskuvassa alisteisempaan asemaan. VE1:n heikkoutena voidaan pitää sitä, että se näyttyy Ratapihankadulta katsottuna leveänä ja massiivisena. Näkymäsuuntana tämä ei kuitenkaan ole yhtä merkittävä kuin Hämeenkatu tai Itsenäisyydenkatu. Matalan rakennusosan räystäslinjan sovittaminen Tullikamarin räystäslinjaan VE2:ssa on hyvä ratkaisu. Maakuntamuseo esittää tutkittavaksi, voisiko vaihtoehtojen 1 ja 2 parhaita puolia yhdistää samaan kaava-luonnokseen.</p> <p>Vaihtoehtoisia ratkaisuja ei ole vielä tarkemmin analysoitu suhteessa Tullikamarin aukion asemakaavamuutoksen mukaiseen</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>uudisrakentamiseen. Myös havainnekuvat Tullikamarin aukiolta puuttuvat. Maakuntamuseo toteaa, että havainneaineistoa ja samalla vaikutustenarviointia tulee vielä näiltä osin täydentää.</p>		
<p>Ympäristönsuojelu</p> <p>Ympäristönsuojelulla ei kommentoitavaa ao asemakaavaan. Aiemmat kommentit on huomioitu.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p>Viheralueet ja hulevedet</p> <p>Hulevesiselvitys tehty ja sitä päivitetään ehdotusvaiheessa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>	<p>Hulevesiselvityksen päivittäminen.</p>
<p>Tampereen Raitiotie Oy</p> <p>Kaavan mukaisen rakennuksen pohjoisreuna on lähellä Itsenäisyydenkadun raitiotierataa. Raitiotien läheisyydessä työskentelylle oma ohjeistuksensa. Etenkin nostoja suunniteltaessa tulee ottaa huomioon raitiotien sähkörata ja turvaetäisyydet siihen. Ohjeistukset radan läheisyydessä työskentelylle löytyvät Tampereen Ratikan verkkosivuilta.</p> <p>Olemassa olevaan ja liikennöitävään raitiotierataan ei pysty Itsenäisyydenkadun mäessä tekemään lisäeristystä runkomelua tai tärinää vaimentamaan. Rakennuksen kaavamääräyksissä ja suunnittelussa tulee ottaa huomioon tarvittavilta osin mahdollisen tärinän ja runkomelun vaimentamiseen tarvittavat ratkaisut.</p>	<p>Rakentamisen aikaiset suojaustarpeet ja muut raitiotiehen liittyvät erityisjärjestelyt tulevat huomioitaviksi toteutukseen tähtäävän suunnittelun ja lupamennettelyiden yhteydessä.</p> <p>Raitiotiestä aiheutuvan tärinän ja runkomelun huomioon ottamisen tarvetta käsitellään kaavaan liittyvässä selvitysaineistossa. Meluselvitykseen on täydennetty raitiotietä koskevia tietoja (kt. vastine Pirkanmaan ELY-keskuksen lausuntoon). Toteutussuunnittelun ja lupamennettelyiden yhteydessä huomioitavaksi tulevien ympäristöhäiriöiden (melu, runkomelu, tärinä)</p>	<p>Vaikutusselvitysten ja -arviointien täydentäminen.</p> <p>Palaute tiedoksi liikennejärjestelmän suunnitteluun.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Itsenäisyydenkadun varren jalkakäytävän suunnittelussa tulee ottaa huomioon erityisesti talviaikainen kunnossapito. Jalkakäytävältä ei voi aurata lumia raitiotieradalle. Nykyisin raitiotieradan ja jalkakäytävän välissä on aita, mikä on tärkeä säilyttää, jotta kumpikin väylä säilyy turvallisena.</p>	<p>hallintaan liittyvät kaavamääräykset perustuvat kaava-vaiheessa edellytettyjen selvitysten johtopäätöksiin.</p> <p>Itsenäisyydenkadun katualueelle sijoittuva jalkakäytävä ei sisälly tämän kaavan suunnittelualueeseen. Kaavaa laadittaessa käytettävissä olleen alustavan katusuunnitelman mukaan itsenäisyydenkadun puoleisen jalkakäytävän sijaintiin tai tasaukseen ei olisi suunnitteilla merkittävästi nykytilanteesta poikkeavia muutoksia. Jalkakäytävän kunnossapitoon liittyviä kysymyksiä käsitellään katusuunnittelun ja katujen rakentamissuunnittelun yhteydessä.</p>	
<p>Finnpark Oy</p> <p>Valmisteluaineistossa on hyvä, että siinä on jo todettu alueen rajautuvan ja osin alueelle osuvan P-Hämpin ja Noutoparkin maanalaisia tiloja. Samoin on hyvä, että myös tonttiin rajautuu myös P-Hämpin sisään- ja ulosajotunneli (Tullin Ramppi) ja sen rakenteita. Finnpark Oy, Finnpark Kiinteistö Management Oy ja Kiinteistö Oy Hämpin Parkki edellyttävät, että em. uudessa asemakaavaratkaisussa em. rakennelmat eivät vahingoitu ja niiden käyttö ei esty. Tämän lisäksi yhtiöt edellyttävät, että uudessa asemakaavassa mahdolliset linja-autojen pysäkkiratkaisut eivät liiaksi estä tai vaikeuta P-Hämpin sisään- ja ulosajoliikennettä.</p> <p>Perusteluina em. mielipiteille totean seuraavaa: Jo nykyisellään Ratapihankatu on todella vilkkaasti liikennöity katuyhteys</p>	<p>Rakentamisen aikaiset suojaustarpeet sekä muut ole-massa olevaan rakentamiseen liittyvät riskit selvitetään ja ne tulevat huomioitaviksi toteutukseen tähtää-vän suunnittelun ja lupamenettelyiden yhteydessä.</p> <p>Pakkahuoneenaukion tulevaa käyttöä ja Ratapihankadun liittymän toimivuutta on tarkasteltu alustavasti muun muassa Asemakeskuksen liikenteellisen konseptin (2013), Asemakeskuksen yleissuunnitelman (2019) ja maanalaisen asemakaavan nro 8670 (P-Hämpin laajennus 2022), sekä tämän kaavan ja samanaikaisesti laadittavana olevan Ratapihankadun katusuunnitelman yhteydessä. Suunnittelussa on tutkittu muun mu-</p>	<p>Vaikutusselvitysten ja -arviointien täydentäminen.</p> <p>Palaute tiedoksi liikennejärjestelmän suunnitteluun.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>ja se on yksi keskustan kehän pohjoiseteläsuuntaisista pääväylistä. Nykyiselläänkin liittyminen Pakkahuoneen aukiolta Ratapihankadulle on etenkin ruuhka-aikoina vaikeaa. Samoin on huomattava, että Tullin Ramppi tulee olemaan tulevaisuudessa entistäkin tärkeämpi ajoyhteys maanalaiseen pysäköintiin, koska mm. suunniteltu P-Hämpin ensimmäisen vaiheen laajennus (n. 500 uutta autopaikkaa) tulee pääasiallisesti käyttämään kyseistä väylää sisään- ja ulosajoon. Niinpä mahdollisten linja-autoliikenteen lisääminen Pakkahuoneen aukiolle voi aiheuttaa ylitsepääsemättömän ongelman, jollei Noutoparkin ja Ratapihankadun liittymäjärjestelyihin kiinnitetä erityistä huomiota.</p>	<p>assa eri liikennemuotojen yhteensovittamista, liikenneteknistä mitoitusta ja toimivuutta sekä näistä muodostuvia reunaehtoja, joista syntyy tai voisi syntyä myös tässä kaavassa tai Ratapihankadun katusuunnittelussa huomioitavaksi tulevia vaikutuksia.</p> <p>Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymä sisältyy laadittavana olevan katusuunnitelman alueeseen. Päätöksiä Pakkahuoneenaukion kehittämisestä ei ole tehty, eikä aukio sisälly katusuunnitelman tai tämän kaavan suunnittelualueeseen. Alustavia luonnoksia bussiterminaalin vaihtoehtoista nähtiin kuitenkin tarpeelliseksi sisällyttää tämän kaavan aineistoon, jotta terminaaliin varautumiseen liittyvien suunnitteluratkaisuiden ja kaavamääräysten sisältö olisi helpommin ymmärrettävissä.</p>	
<p>Väylävirasto</p> <p>Väylävirasto on antanut 26.9.2022 lausunnon asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on huomioitu kaavatyössä. Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Kaupunkikuvatoimikunta</p> <p>Vaihtoehto 1 todettiin sopusuhtaisemmaksi itä-länsi-suunnassa, joka on tasapainossa Itsenäisyydenkadun toisella puolella olevan hotellin kanssa. Asukasnäkökulmasta kattopihan käytettävyys vaikutti paremmalta.</p> <p>Vaihtoehto 2 todettiin olevan neutraali ja turvallisempi. Torniosan käänös voi olla teknisesti haastava, mutta massa kiinnittyy sekä Itsenäisyydenkadun että Hämeenkadun katuverkkoon. Käänösakselin alapuolella oleva tila tulee käsitellä laadukkaasti. Tullikamarin aukiolle jäävä rakennuksen matalampi osa nähtiin perusteltuna. Rakennuksen massaa voidaan vielä pilkkoa esimerkiksi erilaisin porrastuksin ja vertikaalisesti keventämällä tornin huippua. Tornimassan suhteet olisivat paremmat, kun torni on kauttaaltaan hoikempi.</p> <p>Toteutuvan rakennuksen maantasokerroksen käsittelyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota. Katutilassa tapahtuu myös paljon tasovaihteluita, ja jatkossa tulee selvittää ympäröivien katualueiden ja tasoerojen luonteva yhteensovitus. Eri toimintojen luonteet vaikuttavat rakennuksen julkisivuihin, esimerkiksi asuntojen parvekkeet. Hankkeessa tulee kiinnittää huomiota siihen, miten taataan asumisviihtyvyys riskeeraamatta yritystoiminnan houkuttelevuutta.</p> <p>Kaupunkikuvatoimikunta haluaa olla mukana hankkeen eri vaiheissa. Keskustan alueella on useampi kaavahanke suunnitte-</p>	<p>Palautteen johdosta suunnitelmaa jatkokehitettiin. Kaavan vaikutusten arviointia täydennettiin ja erillisselvitykset päivitettiin ehdotusvaiheen suunnitelman pohjalta.</p> <p>Parhaillaan valmisteilla oleviin lähiympäristön hankkeisiin liittyy paljon epävarmuustekijöitä, mistä johdetaan tämän kaavan vaikutusten arvioinnissa on asetettava etusijalle jo olemassa oleva tilanne sekä voimassa olevien asemakaavojen mahdollistama, mutta vielä toteutumaton rakentaminen.</p> <p>Muista hankkeista esimerkiksi henkilöratapihaan, Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Ratapihankadun sillan (Tullin risteyssillan) uusimiseen sekä Tullikamarinaukion ja Asemakeskuksen asemakaavamuutoksiin liittyvien suunnitelmien ja selvitysten työstäminen on vielä kesken. Lausunnon viittaus ”rakennuksen matalampaan osaan” liittyyneen kuitenkin tämän kaavan suunnittelualueeseen ja Pakkahuoneenaukioon, ei Tullikamarinaukioon. Vuonna 2023 on linjattu, että myös Pohjoiskannan asemakaavaa muutetaan. Lisäksi Asemakeskuksen vuoden 2019 yleissuunnitelma on tarkoitus päivittää kauttaaltaan vuosina 2023-2024.</p>	<p>Kaavan viitesuunnitelman, vaikutus selvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin täydentäminen.</p> <p>Kaavan viitesuunnitelman, vaikutus selvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin täydentäminen. Aineistoon lisättiin päivitettyyn korkean rakentamisen selvitykseen perustuva hankearviointi, johon sisältyy kaupunkikuvallisten ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointia tukevaa uutta havainneaineistoa.</p> <p>Asemakaavan määräyksiä tarkennettiin ja lisättiin mm uudisrakennuksen arkkitehtuuria ohjaavien määräysten osalta.</p> <p>Ehdotusaineisto tuodaan kaupunkikuvatoimikunnan käsittelyyn nähtävilläolon aikana.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>lussa, joten samaan kaupunkimalliin olisi hyvä tuoda kaikki korkeammat rakennukset, jotta voidaan tarkastella näkymiä laajemmin.</p>	<p>Suunnittelussa on tutkittu erilaisia korkeuserojen ja rakennusta ympäröivien sekä sen kautta kulkevien jalankulun yhteyksien ratkaisuvaihtoehtoja. Kaavavaiheessa alustavasti tutkittu ja mahdollisena nähty ratkaisu on esitetty viitesuunnitelmassa ja havainneaineistossa. Toteutukseen päätyvien ratkaisujen jatkokehittäminen ja valinta tapahtuu kuitenkin vasta kaavaa seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Myös kulkuyhteyksien vaatimustenmukaisuutta tarkastellaan ja ohjataan yksityiskohtaisella tasolla lupamenettelyiden yhteydessä.</p> <p>Kaavamerkintöjä ja -määräyksiä muutettiin ja kehitettiin mm. siten, että kiinteistössä ei enää sallita asuamista. Parvekkeiden rakentamista ohjataan kaavamääräyksiin muun muassa siten, että parvekkeiden tulee olla sisäänvedettyjä, ja etteivät ne saa ylittää rakennusalan rajaa. Tällä pyritään poissulkemaan ratkaisut, joiden toteuttaminen voitaisiin muutoin sallia esimerkiksi vähäiseen poikkeamiseen tai rakennusjärjestykseen perustuen.</p> <p>Ehdotusvaiheen suunnitelmasta voidaan pyytää kaupunkikuvatoimikunnan lausunto. Suunnitelmaan tehdään tarvittaessa tarkastuksia myös ehdotusvaiheen nähtävilläolon jälkeen.</p>	



TAMPERE

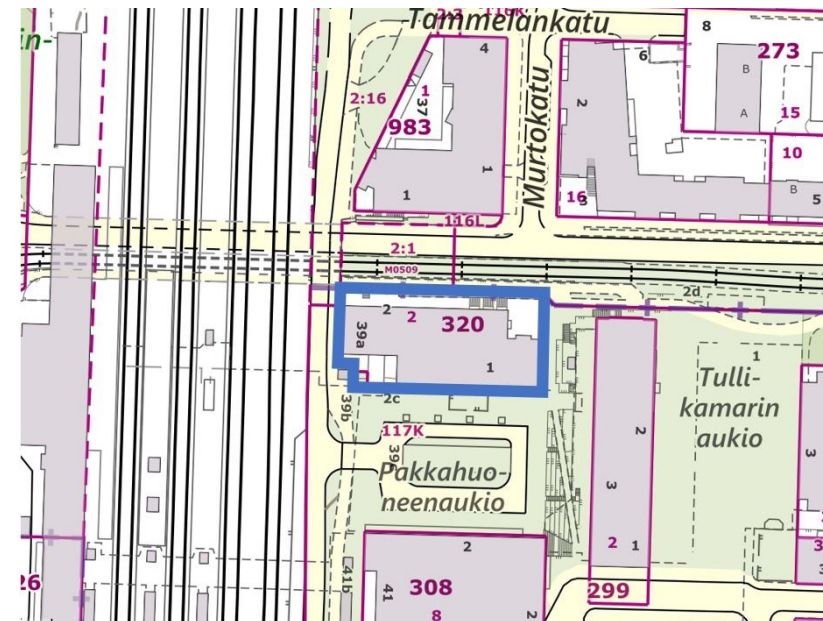
13.2.2023

XVII (Tulli), kortteli 320, Itsenäisyydenkatu 2, Ratapihankatu 39a. Asemakaava nro 8460.

Diaarinumero: TRE:5455/10.02.01/2019

PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana 1.-22.9.2022 saadut mielipiteet ja viranomaiskommentit (yhteensä 15 kpl)



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Tampereen Sähköverkko Oy (1)</p> <p>Tampereen Sähköverkko Oy:n (TSV) kommenttina kaavaan suora lainaus ohjausryhmän 25.8.2022 [21.6.2022] muistosta: "Purettavassa rakennuksessa on muuntamo, jossa on myös korttelin ulkopuolista jakelua. Jatkossakin rakennukseen tarvitaan muuntamovaraus, ja muuntamotoiminnot tulee varmistaa rakentamisen aikana." Kommentti koskee Itsenäisyydenkatu 2 osoitteessa sijaitsevaa rakennusta eli havainneaineistossa turkoosina esitettyä rakennusta/tonttia.</p>	<p>Huomioidaan jatkovalmistelussa.</p>	<p>Muuntamon tilavaraus viitesuunnitelmaan. Kaavakartalle muuntamon toteuttamiseen veloitettava määräys.</p>
<p>Tampereen Sähköverkko Oy (2)</p> <p>Tampereen Sähköverkolla on kyseisessä rakennuksessa kiinteistömuuntamo. Tilaa tarvitaan jatkossakin.</p>	<p>Huomioidaan jatkovalmistelussa.</p>	<p>Muuntamon tilavaraus viitesuunnitelmaan. Kaavakartalle muuntamon toteuttamiseen veloitettava määräys.</p>
<p>Yksityishenkilö</p> <p>Miksi autoa [autoilu] jälleen vaikeutetaan näillä muutoksilla?</p>	<p>Suunnittelun tavoitteena oleva Ratapihankadun katualueen ja Tullin risteyssillan leventäminen mahdollistaa useita ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta koskevia toimenpiteitä. Välillisenä vaikutuksena kaava luo edellytyksiä myös muille Pakkahuoneenaukion ja Ratapihankadun toimivuutta parantaville muutoksille. Näitä ovat mm. Itsenäisyydenkadun ylittävän sillan leventäminen, jalankulun ja pyöräilyn erottelu, valo-ohjaus Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liitty-</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>mään sekä vasemmalle kääntymiskaista Ratapihankatua pohjoisen suunnasta saapuvalla P-Hämppiin ja muihin samaa ajoyhteyttä käyttäviin pysäköintilaitoksiin pyrkivälle liikenteelle.</p>	
<p>Yksityishenkilö</p> <p>Linja-autoaseman rakennukseen tulee varata pyöräpysäköinnille oma laadukas tilansa, jotta vaihto pyörästä bussiin sujuu kätevästi. Ajo tähän pysäköintiin joko Ratapihankadulta tai Itsenäisyydenkadulta. Samassa tilassa voisi toimia myös pyörähuolto, joka voisi ylläpitää pysäköintiä.</p>	<p>Jatkovalmistelussa tarkastellaan suunnittelu- ja lähi-aluetta palvelevan pyöräpysäköinnin järjestämisen vaihtoehtoja. Lähtökohtana on, että erityisesti joukko liikenteen käyttäjien tarpeisiin soveltuvia toteutustapoja tutkitaan tätä asemakaavaa laajempina kokonaisuutena. Näitä ovat mm. Rautatienkadun ja asema-aukion kehittämisen, Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Asematunnelin uudistamisen sekä pohjoisen tunneliaukon laajentamisen yhteydessä mahdollistuvat ratkaisut.</p>	<p>Pyöräpysäköinnin tarkastelu osana vaikutusten arviointia.</p>
<p>Tampereen kaupunki, viheralueet ja hulevedet -yksikkö</p> <p>OAS OK, hulevesiselvitys ja suunnitelma on laadittava.</p>	<p>Hulevesien hallintaa tarkastellaan kaavaan liittyvän alustavan pihasuunnitelman ja viherkerroinlaskelman laatimisen yhteydessä. Laajemman alueen hulevesien hallintaa ja verkostojen kapasiteettia tarkastellaan parhaillaan Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja henkilö- raitin yleis- ja rakentamissuunnittelun yhteydessä. Alueellisia lähtökohtia ja kehittämistarpeita on käsitelty myös Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen verkostotarkastelussa, johon tämän kaavan suunnittelualue sisältyi.</p>	<p>Hulevesien hallinnan suunnittelu osana alustavaa pihasuunnittelua ja viherkerroinlaskentaa.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Pirkanmaan liitto</p> <p>Pirkanmaan liitto ei anna virallista lausuntoa nyt nähtävillä asetetusta kaavan valmisteluaineistosta. Teknisluonteisena täydennyksenä asemakaava-aineistoon esitetään kuitenkin seuraava kommentti.</p> <p>Kaavasuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon suunnittelualueen suora rajautuminen viereiseen RKY 2009 -kohteeseen (Tampereen rautatieasema ja veturitallit), ja joka olisi hyvä todeta myös osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, Maakuntakaavamerkintä: Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (Linkki kaavamääräykseen: https://tieto.pirkanmaa.fi/data/MKK2040/kaavamerkinnat.pdf#page=30)</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelman maakuntakaavaa koskevaan kohtaan lisätään maininta RKY-kohteesta.</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelman täydentäminen.</p>
<p>Linja-autoliitto</p> <p>Asemakaavan valmistelussa on erittäin myönteistä se, että linja-autoliikenne on otettu valmistelussa huomioon. Kaupungin järjestämässä joukkoliikenteessä kaavoituksen ja maankäytön yhteensovittaminen toteutuu lähtökohtaisesti hallinnon kesken. Muussa linja-autoliikenteessä yritykset määrittävät oman liikenteensä reitit ja aikataulut itsenäisesti. Yleisellä tasolla vaikuttaa siltä, että kaupunkitilan niukkuus ja linja-autoliikenteen intressikonfliktit ovat kasvussa (matkailu/tilausliikenne), ja tämä ilmiö on laajentunut myös reittiliikenteen toimintaedellytyksiin. Tähänkin nähden on hienoa, että kaupungin keskeisellä paikalla olisi käytettävissä linja-autoliikenteen terminaali-alue.</p>	<p>Suunnitelmalla pyritään luomaan edellytyksiä monipuolisesti joukkoliikennettä palvelevien ja eri liikenne- ja palvelumuotojen yhdistävien toimintojen kehittämiseksi. Linja-autoliittoon kuuluvien paikallis-, seutu- ja kaukoliikenteen toimijoiden lisäksi valmisteluun pyritään osallistamaan myös muuntotyypiseen linja-autoilla harjoitettavaan liikennöintiin, kuten tilausliikenteeseen keskittyviä toimijoita. Laajempaan kokonaisuuteen joukkoliikenteen järjestämistä sekä rakentamisen aikaisia liikennejärjestelyitä tutkitaan mm. keskustan liikenneverkkosuunnittelussa sekä TAHERA- ja Asemakeskushankkeissa. Näissä suunnitteilla olevia toimenpiteitä ovat mm. Rautatiekadun ja asema-aukion toiminnallinen kehittäminen sekä matkustajalaitureiden ja linja-</p>	<p>Linja-autoliikenteen toimijoiden osallistaminen ja toimintaedellytysten tarkastelu osana vaikutusten arviointia.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Linja-autoliitto on teettämässä yleistä selvitystä kaupunkitilan käytöstä ja käytettävyydestä tilanteissa, joissa ei välttämättä enää ole yhtä ja yhtenäistä terminaalialuetta/paikkaa (linja-autoasemaa). Nyt puheena olevan kaavan jatkoarvioinnissa ja toteutuksessa tulevat ainakin esiin linja-autojen pysäköintimahdollisuudet, kuljettajien sosiaalitytöt ja käyttövoimien uudistuessa myös latausinfra rakentaminen. Hajautettua toimintamallia varten ei ole toistaiseksi olemassa valmiita toimintamalleja, jos yksi yksityinen toimija ei ota kootusti vastattavakseen terminaalipalvelujen tarjoamisesta. Asemakaavan toteuttamisvaiheessa on tärkeää, että tilapäisissä liikennejärjestelyissä otetaan huomioon linja-autojen liikennöintimahdollisuudet.</p> <p>Linja-autoliitto on lausunnon laatimista varten pyytänyt kommentteja Pirkanmaalla toimivilta linja-autoyrityksiltä, joiden kommentit on otettu huomioon tätä lausuntoa laadittaessa.</p>	<p>autopysäkkien välisten kulkuyhteyksien parantaminen. On kuitenkin huomattava, että tämän kaavan toteutuminen ei suoraan ohjaa eikä yksin mahdollista muussa suunnittelussa ratkaistavien katujärjestelyiden muutosten, Pakkahuoneenaukiolle esitetyn bussiterminaalilin tai Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Asematunnelin uudistamiseen kytkeytyvän matkaterminaalilin toteuttamista.</p>	
<p>Finnpark Oy ja Finnpark Kiinteistö Management Oy</p> <p>- Valmisteluaineistossa on hyvä, että siinä on jo todettu alueen rajautuvan ja osin alueelle osuvan P-Hämpin ja Noutoparkin maanalaisia tiloja. Samoin on hyvä, että myös tonttiin rajautuu myös P-Hämpin sisään- ja ulosajotunneli (Tullin Ramppi) ja sen rakenteita.</p> <p>- Finnpark Oy ja Finnpark Kiinteistö Management Oy edellyttävät, että em. uudessa asemakaavarakennuksessa em. rakennelmat eivät vahingoitu ja niiden käyttö ei esty.</p>	<p>Suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Finnpark Oy:n ja Finnpark Kiinteistö Management Oy:n edustajien kanssa. Parhaimmillaan suunnitteilla olevat Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion muutokset perustuvat vuosina 2019-2022 laadittuihin liikenne-ennusteisiin, Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymän vaihtoehto- ja toimivuustarkasteluihin sekä liikenteellisten vaikutusten arviointiin, joka sisältyi P-Hämpin laajennusta käsittelevän maanalaisen asemakaavan</p>	<p>Yhteistyön jatkaminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>- Tämän lisäksi yhtiöt edellyttävät, että uudessa asemakaavassa mahdolliset linja-autojen pysäkkiratkaisut eivät liiaksi estä tai vaikeuta P-Hämpin sisään- ja ulosajoliikennettä .</p> <p>Perusteluina em. mielipiteille totean seuraavaa: Jo nykyisellään Ratapihankatu on todella vilkkaasti liikennöity katuyhteys ja se on yksi keskustan kehän pohjois-eteläsuuntaisesta pääväylistä. Nykyiselläänkin liittyminen Pakkahuoneen aukiolta Ratapihankadulle on etenkin ruuhka-aikoina vaikeaa. Samoin on huomattava, että Tullin Ramppi tulee olemaan tulevaisuudessa entistäkin tärkeämpi ajoyhteys maanlaiseen pysäköintiin, koska mm. suunniteltu P-Hämpin ensimmäisen vaiheen laajennus (n. 500 uutta autopaikkaa) tulee pääasiassa käyttämään kyseistä väylää sisään- ja ulosajoon. Niinpä mahdollisten linja-autoliikenteen lisääminen Pakkahuoneen aukiolle voi aiheuttaa ylitsepääsemättömän ongelman, jollei Noutoparkin ja Ratapihankadun liittymäjärjestelyihin kiinnitetä erityistä huomiota.</p>	<p>nro 8670 aineistoon. On kuitenkin huomattava, että tämän kaavan toteutuminen ei suoraan ohjaa eikä yksin mahdollista muussa suunnittelussa ratkaistavien katu- ja järjestelyiden muutosten, Pakkahuoneenaukiolle esitetyn bussiterminaalin tai Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Asematunnelin uudistamiseen kytkeytyvän matkaterminaalin toteuttamista.</p>	
<p>Pirkanmaan ELY-keskus</p> <p>Tampereen kaupunki on toimittanut Pirkanmaan ELY-keskukselle otsikossa mainitun asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä viitteesuunnitelman. ELY-keskus on perehtynyt aineistoon ja antaa seuraavan lausunnon:</p> <p>Pirkanmaan ELY-keskus näkee lähtökohtaisesti positiivisena, että kaupunkirakennetta tiivistetään hyvällä joukkoliikenteen sijainnilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty tavoite matkaketjujen sujuvoittamisesta sekä kävelyn</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan lisätään lähiympäristön valtakunnallisia ja maakunnallisia arvoalueita koskevia tietoja. Kaavan toteuttamisesta syntyviä kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia havainnollistava suunnitteluaineisto sekä vaikutusten arviointi esitetään normaaliin tapaan osana kaavaselostusta ja liiteaineistoa. Aiempaa Asemakeskus-hankkeen yleissuunnitteluvaiheen maisema- ja kulttuuriympäristöselvitystä ja havainneaineistoja sekä näistä saatuja ELY-keskuksen ja Pirkanmaan maakuntamuseon lausuntoja hyödynnetään suunnittelun lähtötietona.</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelman täydentäminen.</p> <p>Vaihtoehtojen tarkastelu valmisteluvaiheessa. Vaikutusselvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin laatiminen.</p> <p>Lausuntopyyntö ja viranomaisneuvottelun järjestäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisesta tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskien toimivia yhdyskuntia ja kestävästä liikkumisesta. ELY-keskus kiinnittää valvontatehtäväänsä johdosta kaavahankkeessa erityistä huomiota rakennetun kulttuuriympäristön valtakunnallisiin ja maakunnallisiin arvoihin.</p> <p>Kulttuuriympäristö</p> <p>Asemakaavoitettava alue rajautuu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) Tampereen rautatieasema ja veturitallit. Viitesuunnitelman mukainen rakentaminen vaikuttaa kaupunkinäkömyyn myös useassa muussa Tampereen keskustaajamaan sijoittuvassa valtakunnallisesti arvokkaassa rakennetussa kulttuuriympäristössä. Lähin näistä on Hämeenkadun, Hämeensillan ja Keskustorin muodostama arvoalue, jonka näkymän päätteeksi uudisrakennus asettuisi. Asemakaavoitettava tontti rajautuu myös maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön Tullin alue ja Sorsapuisto. Arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen maisemakuvan ohella uusi korkea rakentaminen muuttaa kaupungin siluettia laajemmassa maisemakuvassa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on asianmukaisesti todettu, että suunnittelussa ovat vahvasti esillä arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimista koskevat tavoitteet. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on sen lisäksi tarpeen täydentää tiedot hankkeen vaikutuspiirissä olevista valtakunnallisista ja maakunnallisista arvoalueista. ELY-keskus on antanut 14.10.2020 lausunnon asemakeskusten ympäristön kulttuuriympäristöselvityksistä sekä alustavasta vaikutusten arvioinnista. Lausunnossaan ELY-keskus</p>	<p>Kaavaa valmistellaan yhteistyössä kaupungin yleiskaavayksikön kanssa. Vireillä olevan yleiskaavan yhteydessä laadittavat selvitykset huomioidaan valmistelun etenemisen mahdollistamalla tavalla.</p> <p>Asemakaavatyössä tutkitaan ja vertaillaan kahta eri suunnitelmavaihtoehtoa. Rakennuksen julkisivujen käsittelyä ja liittymistä muuhun rakennettuun ympäristöön sekä suunnitteilla olevan matkaterminaalin toimintoihin ja kulkuyhteyksiin tullaan ohjaamaan kaavamääräyksiin. Korkean rakentamisen hankearviointi on osa kaavan vaikutusten arviointia.</p> <p>Asemakeskus- hankkeessa esitetyn laajan kansirakentamisen toiminnallisia ja teknisiä edellytyksiä tarkastellaan yhteistyössä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeen (TAHERA) kanssa. Suunnittelussa on mukana Väyläviraston, kaupungin ja VR-Yhtymän sekä Finnpark Oy:n lisäksi laaja joukko muita toimijoita ja viranomaistahoja, kuten Traficom, Finntraffic ja pelastuslaitos.</p> <p>Alueelle sijoittuvissa toiminnoissa huomioidaan ympäristöhäiriöistä syntyvät reunaehdot. Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen selvitykseen pohjautuvan asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen on käynnistetty keväällä 2022, ja alustavat tulokset on huomioitu jo ennen kaavamutoksen vireilletuloa tehdyssä valmistelussa. Tärinäliittymiä kysymyksiä ja reunaehdot selvitetään yhteistyössä TAHERA-hankkeen kanssa. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia käsit-</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>totesi, että asemarakennuksen, henkilöratapihan ja veturitallin rakennushistoriaselvitys sekä asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys ovat asemakaavan taustaselvityksiksi hyvin soveltuvia ja riittäviä. Sen sijaan alustavan vaikutusarvioinnin sisältävässä kulttuuriympäristö- ja kaupunkikuvaselvityksessä nähtiin vielä ansioistaan huolimatta kehitettävää. Puutteita nähtiin arvokkaiden maisema-alueiden (Pispalanharju-Pyyrikki ja Kalevanharju) huomioimisen sekä tuomiokirkon suunnalta tehtyjen näkymätarkastelujen osalta. Myös visualisoinnin tavassa nähtiin osin ongelmia, sillä osassa keskeisistä kuvista kuvataiteelliset tehokeinot (mm. valaistus) saattavat vaikuttaa kuvaan kaunistavasti. Vastavasti sanallisessa kuvauksessa toivottiin enemmän vaikutusten arvioinnille luonteista objektiivisuutta. Valtakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin kohdistuvia haitallisia ja osin peruuttamattomia vaikutuksia oli arvioinnissa käsitelty vasta suppeasti. ELY-keskus näkee edelleen, että alustava vaikutusten arviointi ei sinällään ole riittävä nyt laadittavan asemakaavamuutoksen vaikutusten arvioinniksi.</p> <p>Nyt asemakaavoitettavan kohteen osalta ELY-keskus esittää suunnittelussa erityisen huomion kiinnittämistä asemarakennuksen dominantin aseman säilymiseen kaupunkitilassa, erityisesti lännen suunnasta katsottuna. Tähän liittyy keskeisesti aseman tornin merkitys Hämeenkadun pääteaiheena.</p> <p>Tampereen keskustaajaman vaiheyleiskaavan laatiminen on parhaillaan käynnissä, ja sen yhteydessä selvitetään niin ikään korkeaan rakentamiseen liittyviä kysymyksiä. Asema-</p>	<p>televä riskianalyysi sekä muita henkilö-, palo- ja pelastusturvallisuutta koskevia selvityksiä on laadittu Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen lisäksi osana henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan yleis-, rata- ja rakentamissuunnittelua. TAHERA-hankkeen selvityksistä lisätietoja antaa Väylävirasto.</p> <p>ELY-keskukselta pyydetään tarvittavat lausunnot sekä kannanotot viranomaisneuvotteluiden tarpeesta kaavan valmistelun aikana.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kaavoituksessa on tarpeen huomioida käynnissä oleva selvitystyö sekä painottaa vuoropuhelua yleiskaavatason suunnittelun kanssa.</p> <p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan liittyy havainnekuva, joka eroaa jossain määrin yleissuunnitelmassa tutkitusta rakentamisesta. ELY-keskus suosittelee kaavoituksen valmisteluvaiheessa erilaisten suunnitteluvaihtoehtojen vertailua vaikutusten arvioinnin ja jatkosuunnittelun tueksi.</p> <p>Keskustan strategisen yleiskaavamääräyksen mukaan korkean rakentamisen yhteydessä tulee parantaa lähiympäristön laatua. Huomiota on tarpeen kiinnittää kaupunkimaisemien rinnalla myös katutason miljööseen valtakunnallisesti arvokkaassa rakennetussa ympäristössä. Kiinteistön nykyinen rakennuskanta huomioi tyylipiirteiltään ja pintamateriaaleiltaan ympäröivät arvorakennukset. Asemakaavamuutoksessa ja siihen liittyvässä suunnittelussa on tarpeen pohdita niin ikään uudisrakentamisen suhdetta ympäröivien arvorakennusten arkkitehtuuriin. Katutason suunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota myös sosiaalisiin vaikutuksiin.</p> <p>Kaavoitusprosessi</p> <p>Kaavamuutos on rajaukseltaan melko pienialainen, mutta liittyy kiinteästi laajempaan asemakeskuksen suunnittelukokonaisuuteen. Tarkoituksenmukaisinta olisi asemakaavoittaa alue laajempaan kokonaisuuteen, jolloin voitaisiin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kaavoitusprosessin myötä tunnistaa paremmin kokonaisuuteen liittyvät reunaehdot. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että nykyinen rakennus korvataan ratapihan ylittävään kansirakenta-</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>miseen liittyvällä uudisrakennuksella. Ratapihan kansirakentaminen ei kuulu osallistumis- ja arviointisuunnitelman kaavamuutosalueeseen. ELY-keskus muistuttaa, että alueelle laadittu yleissuunnitelma ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen lainvoimainen dokumentti, joten sen toteutumiseen liittyy epävarmuutta.</p> <p>Muut teemat</p> <p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole tarkemmin määriteltä rakennukseen suunniteltuja toimintoja. Asemakeskuksen yleissuunnitelmaan vuonna 2020 tehdyn meluselvityksen valossa melutasot saattavat muodostaa rajoitteita joillekin toiminnoille. Meluselvitystä on tarpeen täsmentää kaavoituksen edetessä, ja myös tärinäolosuhteet on tarpeen huomioida. Muita keskeisiä teemoja ELY-keskuksen näkökulmasta ovat liikenteellinen toimivuus sekä henkilöturvallisuus. Selvitystarpeen arvioinnissa on tarpeen kuulla Väylävirastoa ja Traficomia.</p> <p>Kaava sisältyy valtakunnallisten ja maakunnallisten rakennetun ympäristön arvojen sekä toiminnallisen merkittävyytensä vuoksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen ELY-keskuksen valvontatehtävään.</p>		
<p>Tampereen kaupunki, ympäristönsuojelu</p> <p>Kaavassa tulee huomioida melu, tärinä ja ilmanlaatu, koska ollaan aivan rautatien ja Itsenäisyydenkadun vieressä. Asemakeskuksen meluselvityksen mukaan melutaso on jopa 68dB. Mikäli asumista kaavassa osoitetaan, tulee meluselvitys huomioida kerroskohtaisesti ja kaavassa antaa meluntorjunnasta määräys. Tärinä on huomioitava rakentamisessa.</p>	<p>Alueelle sijoittuvissa toiminnoissa huomioidaan ympäristöhäiriöistä syntyvät reunaehdot. Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen selvitykseen pohjautuvan asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen on käynnistetty keväällä 2022, ja alustavat tulokset on huomioitu jo ennen kaavamuutoksen vireilletuloa tehdyssä</p>	<p>Vaikutusselvitysten ja -arviointien (erit. ympäristöhäiriöt) laatiminen. Alustavan pihasuunnitelman ja viherkerroinlaskelman laatiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Tuloilman otto tulee järjestää riittävän korkealta ilman epäpuhtauksien vuoksi. Tämä tarkoittaa kattotasolta tai läheltä sitä.</p> <p>VAK-riskeihin tulee varustautua erityisesti jos kaavalla osoitetaan asumista. Näitä voivat olla mm automaattisesti sulkeutuva ilmanvaihto vaarallisen aineen vuototapauksissa. Asemakaavassa tulee käyttää viherkerrointa. Hulevesien viivyttämiseksi ja melulähteestä etäällä oleva kattopuutarha on suositeltava. Mikäli sisäpihaa muodostuu, tulee sinne pyrkiä rakentamaan ns. siniviherrakennetta, jossa hulevesiä voidaan viivyttää ja viihtyisää jopa hiljaista oleskelualueutta muodostaa.</p>	<p>valmistelussa. Tärinään liittyviä kysymyksiä ja reunaehdotuksia selvitetään yhteistyössä TAHERA-hankkeen kanssa. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia käsittelevä riskianalyysi sekä muita henkilö-, palo- ja pelastusturvallisuutta koskevia selvityksiä on laadittu Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen lisäksi osana henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan yleis-, rata- ja rakentamissuunnittelua. TAHERA-hankkeen selvityksistä lisätietoja antaa Väylävirasto.</p> <p>Kaavassa voidaan antaa mm. asuinhuoneiden sijoittamista, meluntorjuntaa ja tuloilman ottoa koskevia määräyksiä. Ilmanlaatuselvitys on laadittu vuonna 2021. Raportti on jo voimaan tulleen maanalaisen kaavan nro 8670 liitteenä.</p> <p>Hulevesien hallintaa tarkastellaan kaavaan liittyvän alustavan pihasuunnitelman ja viherkerroinlaskelman laatimisen yhteydessä. Laajemman alueen hulevesien hallintaa ja verkostojen kapasiteettia tarkastellaan parhaillaan Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja henkilöratapihan yleis- ja rakentamissuunnittelun yhteydessä. Alueellisia lähtökohtia ja kehittämistarpeita on käsitelty myös Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen verkostotarkastelussa, johon tämän kaavan suunnittelualue sisältyi.</p>	
<p>Yksityishenkilöt</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><i>Mielipide koski samassa kuulutuksessa mainittuja poikkeamislupahakemuksia ja osoitettu virheellisesti kaavoille nro 8460 ja 8924.</i></p>		
<p>Tampereen kaupunki, terveydensuojelu:</p> <p>Terveydensuojelu on tutustunut kaavamateriaaleissa olevaan meluselvitysraporttiin (Sitowise, Meluselvitysraportti, Asemakeskus, 17.1.2020, Donna ID 3137834, versio 4). Terveydensuojelu pyytää huomioimaan raideliikenteen impulsimaisen sekä kapeakaistaisen melun vaikutukset asumiselle ja teetättämään tarkemman meluselvityksen, jossa huomioidaan rakennusten julkisivuun kohdistuvat todelliset meluvaiikutukset rautatie- ja raideliikenteen sekä ajoneuvoliikenteen osalta. Rautatieliikenteestä voi aiheutua läheisiin kiinteistöihin melu- ja värinävaikutuksia, jotka tulee huomioida asuin-kiinteistön rakentamisen suunnittelussa ja toteutuksessa sekä tarvittaessa rakennuksen ääneneristävyydessä. Melun toimenpiderajat: (Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen asunnon ja muun oleskelutilan terveydellisistä olosuhteista sekä ulkopuolisten asiantuntijoiden pätevyysvaatimuksista, 545/2015, §12). Meluselvitysraportissa on todettu, että tehtyjen laskentojen mukaan suurimmalle osalle uudisrakennusten kattoja on todennäköisesti mahdollista toteuttaa leikkiin ja oleskeluun tarkoitettuja kattopihoja. Terveydensuojelu pyytää huomioimaan, että kattopihan meluntorjunnan toteutus tulisi tarkentaa ja osoittaa viimeistään rakennuslupavaiheessa. Lisäksi asunnon tuulettamismahdollisuus</p>	<p>Alueelle sijoittuvissa toiminnoissa huomioidaan ympäristöhäiriöistä syntyvät reunaehdot. Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen selvitykseen pohjautuvan asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen on käynnistetty keväällä 2022, ja alustavat tulokset on huomioitu jo ennen kaavamutoksen vireilletuloa tehdyssä valmistelussa. Kaupungin omien melulinjausten ja valtioneuvoston asetuksen mukaisten ohjearvojen lisäksi selvityksessä huomioidaan palautteessa mainitut raideliikenteen melun erityispiirteet ja toimenpiderajat. Tärinään liittyviä kysymyksiä ja reunaehtoja selvitetään yhteistyössä TAHERA-hankkeen kanssa. TAHERA-hankkeen selvityksistä lisätietoja antaa Väylävirasto. Kattopihojen rakentamista tarkastellaan kaavaan liittyvän alustavan pihasuunnitelman yhteydessä. Kaavassa voidaan antaa mm. asuinhuoneiden sijoittumista, meluntorjuntaa ja tuloilman ottoa koskevia määräyksiä. Yksityiskohtaisesti ratkaisut määritellään tilojen käyttötarkoitusta vastaavalla tavalla kaavaa seuraavissa suunnitteluvaiheissa.</p>	<p>Vaikutusselvitysten ja -arviointien (erit. ympäristöhäiriöt) laatiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>ilman melusta aiheutuvaa haittaa on osoitettava jatkosuunnittelun yhteydessä. Rakennuksen korottamisen yhteydessä tulee varautua kesäaikaiseen hellejaksojen pitenemiseen ja korotettavien kerrosten asuntojen lämpöolosuhteiden hyvään hallittavuuteen ilmanvaihdon ja mahdollisen jäähdytyksen avulla.</p>		
<p>Pirkanmaan maakuntamuseo</p> <p>Pirkanmaan maakuntamuseolta pyydetään lausuntoa otsikossa mainitusta hankkeesta. Maakuntamuseo on tutustunut hankkeen aineistoon ja toteaa seuraavaa.</p> <p>Asemakaavan muutos koskee osoitteessa Itsenäisyydenkatu 2 ja Ratapihankatu 39a sijaitsevaa voimassa olevan asemakaavan mukaista korttelia numero 320. Alue rajautuu eteläpuolella Pakkahuoneenaukioon. Tavoitteena on mahdollistaa Ratapihankadun liikennejärjestelyiden ja korttelin 320 maankäytön kehittäminen käynnissä olevassa kaupungin, valtion ja alueen yksityisten maanomistajien Tampereen Asemakeskus- hankkeessa sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa (TAHERA- hanke) suunnitellulla tavalla.</p> <p>Suunnittelun ja selvitysten lähtötietoina ovat Asemakeskukseen yleissuunnitelman (2019) ja I vaiheen kaavan, P-Hämpin laajennuksen maanalaisen asemakaavan sekä TAHERA-hankkeen jo valmistuneet ja käynnissä olevat selvitykset ja suunnitelmat. Maankäytön lähtökohtana on Asemakeskukseen yleissuunnitelma ilman radan idänpuoleista kansirakenta-</p>	<p>Olemassa olevan rakennuksen historian ja nykytilan tarkempi kuvaus laaditaan kaavan valmistelu- ja ehdotusvaiheissa. Tiedot kootaan kaavaselostukseen ja esitetään osana suunnittelualueen nykytilan kuvausta ja kaavan vaikutusten arviointia.</p> <p>Kaavan toteuttamisesta syntyviä kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia havainnollistava suunnitteluaineisto sekä vaikutusten arviointi esitetään normaaliin tapaan osana kaavaselostusta ja liiteaineistoa. Aiempaa Asemakeskus-hankkeen yleissuunnitteluvaiheen maisema- ja kulttuuriympäristöselvitystä ja havainneaineistoja sekä näistä saatuja ELY-keskuksen ja Pirkanmaan maakuntamuseon lausuntoja hyödynnetään suunnittelun lähtötietona.</p> <p>Tarkoituksena on, että tämän asemakaavan valmisteluvaiheessa tutkitaan ja vertaillaan kahta eri suunnitteluvaihtoehtoa. Rakennuksen julkisivujen käsittelyä ja liittymistä muuhun rakennettuun ympäristöön sekä suunnitteilla olevan matkaterminaalin toimintoihin ja kulkuyhteyksiin tullaan ohjaamaan kaavamääräyksiin.</p>	<p>Olemassa olevaa rakennusta koskevien tietojen täydentäminen. Vaihtoehtojen tarkastelu valmisteluvaiheessa. Vaikutusselvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin laatiminen.</p> <p>Aiempien selvitysten ja suunnitelmien yksilöiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>mista ja liikenteen tilavarausten lähtökohtana Ratapihankadun katu- ja rakentamissuunnittelu. Yhteensovittamisessa huomioidaan yhteydet Pakkahuoneenaukiolle ja mahdolliseen bussiterminaaliin sekä Itsenäisyydenkadun alikulun raitiotiepysäkille sekä junalaitureille.</p> <p>Suunnittelualueella sijaitseva punatiililaatoilla verhoiltu liike- ja toimistorakennus on valmistunut vuonna 1990. Siitä on kirjattu suppeat perustiedot selvitykseen Tampereen asemakeskus, Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä alustava vaikutusten arviointi / BST-arkkitehdit [oikaisu: WSP Finland Oy] 7.5.2020. Pirkanmaan maakuntamuseo on todennut asemakaavan ohjausryhmän aloituskokouksessa 21.6.2022, että em. selvityksessä annettuja tietoja tulee täydentää kaavaselostukseen arkkitehtonisella/tyylianalyysillä sekä kaupunkikuvallisen aseman tarkastelulla. Asemakeskuksen yleissuunnitelmassa korttelin 320 alueelle on esitetty muun muassa matkakeskukseen liittyviä toimintoja sekä nykyisen rakennuksen korvaamista ratapihan ylittävään kansi-rakentamiseen liittyvällä uudisrakennuksella.</p> <p>Suunnittelualue rajautuu lännessä Tampereen rautatieaseman ja veturitallien RKY-alueeseen. Idässä se rajautuu Tullin alueen ja Sorsapuiston maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kaavalla tulee olemaan suorina kaupunkikuvallisia vaikutuksia lähialueella sijaitsevaan Tampereen Hämeenkadun, Hämeensillan ja Keskustorin RKY-alueeseen sekä Tammelan teollisuuskohteiden ja torin maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön lukeutuvan Attilan kenkätehtaan kaupunkiku-</p>	<p>Kaupungin käytäntöjen mukainen korkean rakentamisen hankearviointi laaditaan osana kaavan ehdotusvaiheen vaikutusten arviointia.</p> <p>Tiedot kaavaprosessin aikana laadittavista suunnitelmista ja selvityksistä sekä luettelo niitä edeltäneistä aiemmista, tätä aluetta koskeneista selvityksistä sisällytetään kaavaselostukseen.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>valliseen asemaan. Korkeaa rakentamista sisältävällä kaavalla tulee olemaan kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia myös paljon keskimääräistä laajemmalle alueelle, jolla sijaitsee useita valtakunnallisen, maakunnallisen ja paikallisen tason arvoalueita ja -kohteita. Tähän liittyen OAS:ssa todetaan, että suunnittelussa ovat vahvasti esillä arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimista sekä korkealaatuisen julkisen kaupunkitilan rakentamista koskevat tavoitteet. Kulttuuriympäristön arvojen säilyminen mainitaan myös maakuntakaavasta nousevana tavoitteena.</p> <p>Laadittavien selvitysten ja suunnitelmien osalta OAS:ssa todetaan, että vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään aiempia ja tekeillä olevia Asemakeskus- ja TAHERA- hankkeiden sekä P-Hämpin suunnittelu- ja selvitysaineistoja. Pitkällä aikavälillä toteutettujen ja laajan kokonaisuuden muodostavat selvitykset on hyvä yksilöidä tarkemmin kaavaselostuksessa. Ohryn aloituskokouksessa todettiin, että osana kaavan vaikutusten arviointia laaditaan korkean rakentamisen hankkearviointi. Pirkanmaan maakuntamuseo katsoo, että kattavan viitesuunnitelman ja havainneaineiston huolellinen laatiminen ja siihen nojaava perusteellinen vaikutustenarviointi on kaavahankkeessa kulttuuriympäristöarvojen huomioimisen näkökulmasta avainasemassa. On erittäin tärkeää täydentää aikaisempaa aineistoa ajantasaisilla havainnekuvilla, joissa on huomioitu mm. Tullikamarin aukion kaavahankkeen viimeisin kehitys. OAS:n liitteenä toimitetussa havainneaineistossa näin ei vielä ole. Samaan tapaan kuin Tullikamarinaukion asemakaavassa, myös tässä hankkeessa on syytä tarkastella huolellisesti korkean rakennusosan sijoittelua</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>suhteessa Rautatieasemaan ja sen torniin sekä mm. Attilan ja Tullikamarin rakennuksiin. Hankkeessa tulee havainnollistaa ja arvioida vaikutuksia katunäkymäpäätteisiin sekä muuhun lähialueiden kaupunkikuvaan. Havainnekuvia on syytä laatia mm. Hämeenkadulta ja Itsenäisyydenkadulta, Ratapihankadulta ja Pakkahuoneenaukiolta, Murtokadulta, Tullikadulta sekä Tullikamarin aukiolta.</p> <p>Paitsi kannen katos, myös Itsenäisyydenkatu 2:n uudisrakennus on keskeisessä osassa sijoituessaan tärkeimmästä näkömäsuunnasta, lännestä Hämeenkadulta, tarkasteltuna rautatieaseman taustalle. RKY-kuvauksen mukaan <i>Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen. Punatillinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan Tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys. [...] asemarakennus ja eteläinen veturitalli ovat rautatiealueen keskeisimpiä rakennuksia niin kaupunkikuvan, kulttuurihistorian kuin arkkitehtuurihistoriansakin lähtökohdista.</i> Asemakeskuksen kokonaisuuden toteutuessa asemarakennus menettää asemansa itsenäisenä maamerkinä ja kaupunkikuvan dominanttina, kun näkymät ja rakennusten hierarkia kaupunkirakenteessa muuttuvat. Suunnittelussa onkin varmistettava paitsi yleinen korkea laatu, myös se, etteivät RKY-alueen arvot ja ymmärrettävyys muutoksista huolimatta heikkene. Kaavahankkeessa on syytä tutkia, miten sen kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää arkkitehtonisin keinoin. Itsenäisyydenkatu 2:n massoitte-</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>lua ja muotokieltä, aukotusta ja materiaaalimaailmaa ohjaavilla kaavamääräyksillä tulee pyrkiä varmistamaan, että rautatieasema erottuu jatkossakin omana kokonaisuutenaan, eikä uudisrakentaminen syö siltä tarpeettomasti voimaa. Alustavan arvion ja havainneaineiston perusteella asuintorin suorakaiteinen massoittelu voisi suhtautua onnistuneesti rautatieaseman julkisivun aiheisiin.</p>		
<p>Tampereen Raitiotie Oy Tampereen Raitiotie Oy ilmoittautuu osalliseksi. Asemakaavassa 8460 on suunnitteilla korkea tornitalo osoitteeseen Itsenäisyydenkatu 2. Tontti rajautuu suoraan Itsenäisyydenkadun itäreunalla kulkevaan raitiotierataan. Raitiotieyhtiötä kiinnostaa erityisesti se, että radan kunnossapidettävyyteen tai liikennöinnin turvallisuustilanteeseen ei tule muutoksia kaavahankkeen myötä ja että uudesta maankäytöstä ei aiheudu radan ylittävää kulkemista koko nykyisen osan 1 raitiotiejärjestelmän jyrkimmällä liikennöitävällä rataosuudella ja asematunnelin suulla.</p>	<p>Tampereen Raitiotie Oy huomioidaan kaavan osallisena. Ratapihankadun katualueen ja Tullin risteyssillan leventäminen edellyttää silta- ja katurakenteiden sekä Itsenäisyydenkatu 2:n olemassa olevan rakennuksen osittaista purkamista. Mahdollinen nykyisen rakennuksen korvaava uudisrakennus ei sijoitu nykyistä rakennusta lähemmäs raitiotietä.</p> <p>Kaavan suunnittelualueen ja raitiotieradan väliin sijoituu jalkakäytävä, jota koskevia muutostarpeita käsitellään Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamiseen liittyvässä katu- ja rakentamissuunnittelussa. Tampereen Raitiotie Oy on mukana em. suunnitelmien valmistelussa, joiden yhteydessä rakentamisen aikainen raitiotien suojaustarve on tunnistettu ja huomioitu. Katusuunnittelussa ratkaistaan myös muita katujärjestelyihin ja kulkuyhteyksiin liittyviä kysymyksiä, kuten tunnelitasolle sijoittuvan raitiotiepysäkin toteuttamiseen varautuminen sekä Itsenäisyydenkadun ylittämisen estävien rakenteiden tarve ja sijoittuminen. TAHERA-</p>	<p>Yhteistyön jatkaminen. Tampereen Raitiotie Oy:n tunnistaminen osalliseksi raitiotien käyttämää aluetta koskevassa tai niihin rajautuvissa kaavamuutoksissa.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	hankkeen suunnitelmista ja selvityksistä lisätietoja antaa Väylävirasto.	
<p>Väylävirasto</p> <p>Väylävirasto on tutustunut asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.</p> <p>Suunnittelualue sijaitsee Tampereen keskustassa rautatieaseman ympäristössä. Asemakaavan muutos koskee osoitteessa Itsenäisyydenkatu 2 ja Ratapihankatu 39a sijaitsevaa voimassa olevan asemakaavan mukaista korttelia numero 320. Alue rajautuu Ratapihankatuun, Itsenäisyydenkatuun ja Pakkahuoneenaukioon, jonka alapuolelle sijoittuu olemassa olevia maanalaisia tiloja (Noutoparkki ja P-Hämppi) sekä pysäköintilaitoksista Pakkahuoneenaukiolle johtava ajotunneli (Tullin ramppi). Alueella sijaitseva punatiililaatoilla verhoiltu liike- ja toimistorakennus on valmistunut vuonna 1990. Ratapihankadun puoleisessa päädyssä sijaitseva Asematunneliin, Pendoliinotunneliin ja Itsenäisyydenkadun tunneliin liittyvä katettu ulkotila toimii tunneleiden sekä Pakkahuoneenaukion ja katualueiden välisenä jalankulun reittinä.</p> <p>Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Ratapihankadun liikennejärjestelyiden ja korttelin 320 maankäytön kehittäminen käynnissä olevassa kaupungin, valtion ja alueen yksityisten maanomistajien Tampereen Asemakeskushankkeessa sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa (TAHERA-hanke) suunnitellulla tavalla. Vuonna</p>	<p>Suunnittelussa huomioidaan palautteessa mainitut melua, tärinää ja runkomelua koskevat ohje- ja raja-arvot ja näistä syntyvät reunaehdot, sekä mahdolliset muut kaavan ohjausvaikutuksen ja vaikutusten arvioinnin kannalta tarpeelliset selvitystarpeet, suunnitteluohjeet ja määräykset.</p> <p>Kaavan suunnittelualue ei rajaudu rautatiealueeseen. Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen meluselvitykseen pohjautuvan asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen on käynnistetty keväällä 2022, ja alustavat tulokset on huomioitu jo ennen kaavamuutoksen vireilletuloa tehdyssä valmistelussa. Rautatieliikenteen aiheuttamaa melua, tärinää ja runkomelua, alueen perustamis- ja pohjaolosuhteita, teknisiä verkostoja sekä muita radanpitoon mahdollisesti liittyviä rakentamisen ja käytön aikaisia reunaehtoja selvitetään yksityiskohtaisella tasolla yhteistyössä Väyläviraston kanssa. Selvityksiä laaditaan Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeeseen (TAHERA) sisältyvän henkilöratapihan sekä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan yleis-, rata- ja rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavaselostuksessa näistä pyritään esittämään olennainen sisältö lähtötietojen, selvitysten ja vaikutusarvi-</p>	<p>Yhteistyön jatkaminen. Vaikutusselvitysten ja arviointien (erit. ympäristöhäiriöt) laatiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>2019 valmistuneessa yleissuunnitelmassa korttelin 320 alueelle oli esitetty muun muassa matkakeskukseen liittyviä toimintoja sekä nykyisen rakennuksen korvaamista ratapihan ylittävään kansirakentamiseen liittyvällä uudisrakennuksella. TAHERA-hankkeeseen sisältyvä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan, Asematunnelin ja Ratapihankadun sillan uudelleen rakentaminen edellyttää korttelissa 320 sijaitsevan rakennuksen osittaista purkamista sekä Ratapihankadun katualueen leventämistä.</p> <p>Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä</p> <p>Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.</p> <p>Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa</p>	<p>ointien yhteydessä. TAHERA-hankkeen selvitysten julkaisemiseen selostuksen liiteaineistona tarvitaan Väyläviraston suostumus.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.</p> <p>Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (L_{pr,m}) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).</p> <p>Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaisuuksista. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.</p> <p>Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_w,95 \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtely-</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>luokan D arvoa $V_w,95 \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: https://www.vtt.fi/julkaisut.</p> <p>Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.</p> <p>Radan läheisyyteen rakentaminen</p> <p>Rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Rakentamisessa on lisäksi huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet rakennusten rakentamiseen, käyttöön sekä kunnossapitoon. Radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee sijoittua kaikkineen rakenteineen rautatiealueen ulkopuolelle. Lisäksi rakennusten tulee olla lähtökohtaisesti</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>sekä rakennettavissa että kunnossapidettävissä täysin korttelialueen puolelta. Kaikki rautatiealueelta tehtävät rakennusten rakentamisen ja elinkaaren aikaiset toimenpiteet ovat mahdollisia vain Väyläviraston kanssa tehtävän sopimuksen perusteella (ratalaki 36 §) ja raideliikenteen ehdoilla.</p> <p>Radan stabiliteetti</p> <p>Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle reunimmaisen raitteen keskilinjasta. Suoja-aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset, joiden mukaan em. alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Myös suoja-alueen ulkopuolella tehtävillä töillä voi olla haitallisia vaikutuksia radan rakenteisiin. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä, louhimista) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatko-suunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat, selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava rakennusten suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. Lisäksi mahdolliset louhinnat tulee suunnitella ja toteuttaa Väyläviraston louhintaohjeen mukaisesti (Louhintatyöt rautatien läheisyydessä, Liikenneviraston ohjeita 23/2013 https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2013-23_louhintatyot_rautatien_web.pdf).</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Sähkörata</p> <p>Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista (myös sähköratapylväässä sijaitsevasta paluujohtimesta) ja työkoneiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista. Rakennusten jatkosuunnittelussa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet uudisrakennusten rakentamiseen ja kunnossapitoon (mm. nostokaluston käyttö). Sähköradan osalta on noudatettava seuraavia ohjeita (tai niiden kulloinkin voimassa olevia uusimpia versioita): Sähkörataohjeet (Liikenneviraston ohjeita 7/2016) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2016-07_sahkorataohjeet_web.pdf, Ratatekniset ohjeet osa 5 Sähköistetty rata (Liikenneviraston ohjeita 23/2018) https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-23_rato5_web.pdf ja Rautatiealueelle tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitusuunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 3/2010) https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2010-13_rautatiealueelle_tulevien_web.pdf.</p> <p>Väylävirastolla ei ole huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.</p>		