



# TAMPERE

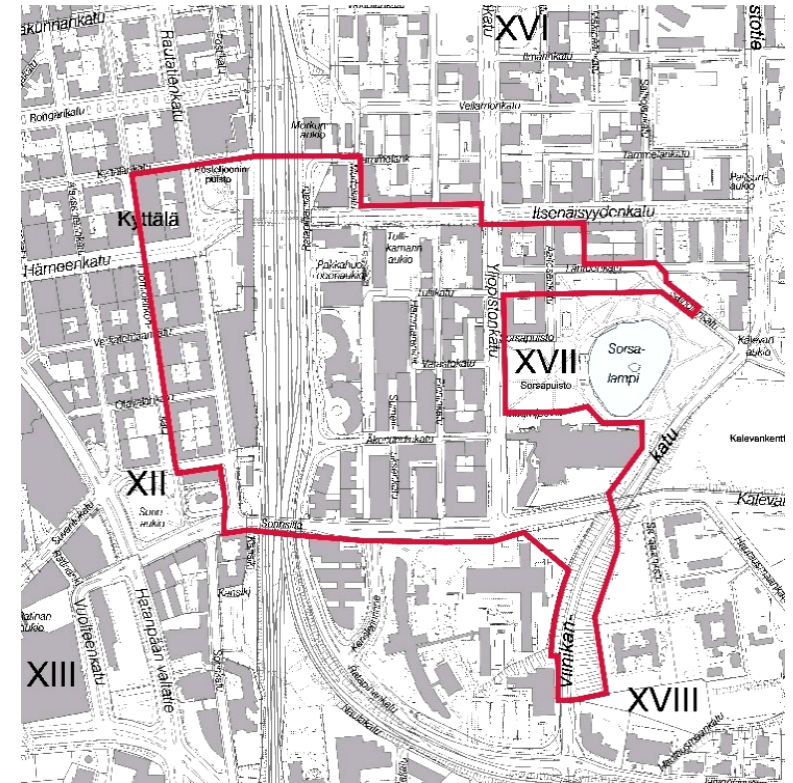
## P-Hämpin laajennus. Maanalainen asemakaava nro 8670.

Diaarinumero TRE:228/10.02.01/2017

# PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI

Kaavan valmisteluaineiston nähtävilläoloaikana 14.5.- 4.6.2021 jätetyt mielipiteet ja viranomaiskommentit/-lausunnot (yht. 16 kpl) sekä niihin laaditut vastineet

Nähtävillä ollut aineisto: <https://www.tampere.fi/cqi-bin/kaava/kaavadoc?8670>



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><b>Elisa Oyj:</b></p> <p>Elisa Oyj:llä ei ole huomauttamista asemakaavaan.</p> <p>Alueella (ulostuloissa) on Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleita, joiden olemassaolo tarvitsee alueella toimijoiden tiedostaa ja huolehtia tarvittaessa niiden riittävästä suojauksesta. Mikäli kaapeleita joudutaan siirtämään pitää siirron tarvitsijan olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaa ja tilata ao. siirto. Siirrot ovat maksullisia (Maankäyttö- ja Rakennuslaki 89§). Lisätietoja asiasta antaa <a href="mailto:verkontuki@elisa.fi">verkontuki@elisa.fi</a></p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p><b>Viheralueet ja hulevedet yksikkö, hulevesien hallinta:</b></p> <p>Ei kommentoitavaa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p><b>Pirkanmaan pelastuslaitos:</b></p> <p>Ei huomautettavaa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p><b>Traficom:</b></p> <p>Ei lausuttavaa.</p>	<p>Merkitään tiedoksi.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>
<p><b>Pirkanmaan ELY-keskus:</b></p> <p>Maanalaisen suunnittelun kyseessä ollessa suunniteltaessa nousuja ja pystykuiluja maan päälle ne eivät saa tuhota tai heikentää rakennetun kulttuuriympäristön arvoja.</p> <p>Suunnitellut mahdolliset nousut sijaitsevat ainakin osittain joko maakunnallisesti arvokkaassa rakennetussa kulttuuriympäristössä tai valtakunnallisesti arvokkaaksi määritellyssä rakennetussa kulttuuriympäristössä. Suunnittelussa tulee huomioida ja arvioida vaikutukset niin että käytön että työnaikaisen liikenteen haittoja pitää estää.</p>	<p>Maanalaisen kaavan ohjausvaikutus ei ulotu maanpäällisen alueen muutoksiin. Kaavan toteuttamisen kannalta tarpeellisten maanpäällisten rakenteiden sijoittamista ja katujärjestelyiden toteuttamista ohjataan maanpäällisen alueen asemakaavoilla sekä katu- ja rakennussuunnitelmilla. Näiden ohella toteutusta ohjaa myös muu voimassa oleva lainsäädäntö, yleiset suunnitteluohjeet ja -määräykset sekä kaupungin omat rakentamista ohjaavat linjaukset ja päätökset, kuten rakentamistapaohjeet ja rakennusjärjestys.</p>	<p>Suunnittelu- ja selvitysaineiston sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>Maanalaisella kaavalla ei voida mahdollistaa yläpuolisen alueen kulttuuriympäristön arvojen heikentämistä tai vaarantamista, eikä niiden säilymistä voida katsoa olevan uhattuna, ellei asiaa ole voimassa olevissa maanpäällisissä asemakaavoissa tai mahdollisilla muilla asian käsittelyyn vaikuttavilla päätöksillä ole ratkaistu toisin.</p> <p>Yläpuoliselle alueelle sijoittuvat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on tunnistettu kaavaan liittyvissä selvityksissä. Asemakaavan yleismääräykset edellyttävät mm., että maanalaisen rakentamisen suunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota yläpuoliselle alueelle sijoittuvasta muusta rakentamisesta, arvokkaasta kulttuuriympäristöstä tai arkeologisista kohteista johtuviin laatuvaatimuksiin, selvitystarpeisiin ja rajoituksiin.</p> <p>Rakentamisen ja käytön aikaisten mahdollisten haitallisten vaikutusten hallintakeinot ja seurantarpeet määritellään yksityiskohtaisella tasolla toteutusvaiheen lupamenettelyiden yhteydessä. Tällöin käytössä on kaavavaiheen alustavia suunnitelmia huomattavasti tarkempi ja laajempi suunnittelu- ja selvitysaineisto.</p>	
<p><b>Pirkanmaan liitto:</b></p> <p>Pirkanmaan liitto toteaa, että maanalainen asemakaava tukee lähtökohdiltaan Pirkanmaan maakuntakaavan toteutumista. Pirkanmaan liitto korostaa, että jo asemakaavahankkeen aloitusvaiheessa liitto on antamassaan lausunnossaan pitänyt tärkeänä, että <i>”suunnittelualueelle maakuntakaavassa osoitettujen ... kulttuuriympäristöjen alue- ja kohdemerkintöihin liittyvien suunnittelumääräysten sisältö otetaan huomioon asemakaavan laadinnassa. Arvokkaiksi kulttuuriympäristöiksi tunnistettujen kohteiden ominaispiirteet ja selvitysaineistoihin perustuvat aluerajaukset tulee ottaa vahvoina suunnitteluun vaikuttavina tekijöinä huomioon.”</i> Lisäksi erikseen mainittiin, että <i>”Maanalaisen asemakaavan suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää maanalaisten pysäköintilaitosten ja</i></p>	<p>Palautteen johdosta kaavan valmisteluvaiheessa tarkasteltuja vaihtoehtoja karsittiin. Ehdotusvaiheeseen esitetään vaihtoehtoa 1, jossa uusi ajoyhteys rakennettaisiin vain Viinikankadulle. Myös alustavien vaikutus selvitysten ja -arviointien tulokset tukivat Salhojankadun sisältävien vaihtoehtojen 2 ja 3 poistamista suunnitelmasta.</p> <p>Maanalaisen kaavan ohjausvaikutus ei ulotu maanpäällisen alueen muutoksiin. Kaavan toteuttamisen kannalta tarpeellisten maanpäällisten rakenteiden sijoittamista ja katujärjestelyiden toteuttamista ohjataan maanpäällisen alueen asemakaavoilla sekä katu- ja rakennussuunnitelmilla. Näiden ohella toteutusta ohjaa</p>	<p>Salhojankadulle johtavan ajoyhteyden poistaminen.</p> <p>Suunnittelu- ja selvitysaineiston sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><i>huoltoliikenteen sisäänajojen haitallisten vaikutusten minimointiin kaupunkikuvassa.”</i></p> <p>Asemakaavaluonnoksessa esitetty Salhojankadun ajoyhteys sijoittuu Sorsapuiston maakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä rajaavalle katualueelle. Kadun toisella puolella sijaitsee Kalevan lukio (aik. Kalevan yhteiskoulu, rak.1955), joka muodostaa päätteen Sorsapuiston pohjoispuolelle 1930-1950 -luvulla rakentuneelle yhtenäiselle ja harmoniselle asuinkerrostalokokonaisuudelle.</p> <p>Alustavassa vaikutustarkastelussa (Kaupunkikuva ja kulttuuriympäristö, luonnos 10.5.2021) Salhojankadun ajotunneliin ja katujärjestelymuutoksiin liittyvä näkymäkuva (s.14) osoittaa selkeästi uuden rakenteen kaupunkikuvaa heikentävät muutokset. Pirkanmaan liitto katsookin, että kaupunkikuvan kannalta Salhojankadulle osoitettu ajoyhteys ja sen mukanaan tuoma uusi liikennevirta vaarantaisivat nykyisen aluekokonaisuuden yleisilmeeltään rauhallisen, kaupunkikävelijöitä houkuttavan ja puistoympäristöön tukeutuvan luonteen. Ajoneuvoliikennettä lisäävä ajoyhteys ei myöskään toiminnallisesti istu kouluympäristön viereen. Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöarvojen lisäksi tulee kaavasuunnittelussa ottaa huomioon vaikutusten arvioinnin tulokset, joiden mukaan Salhojankadun ajoramppi ei mahdollista jatkossakaan suuria liikennemääriä parkistoon.</p> <p>Näistä em. syistä Pirkanmaan liitto esittää Salhojankadun ajoyhteyden poistamista kaavasuunnitelmasta ja vastaavasti puoltaa vahvasti Viinikankadun ajoyhteyden osoittamista asemakaavaan.</p>	<p>myös muu voimassa oleva lainsäädäntö, yleiset suunnitteluohjeet ja -määräykset sekä kaupungin omat rakentamista ohjaavat linjaukset ja päätökset, kuten rakentamistaohjeet ja rakennusjärjestys.</p> <p>Yläpuoliselle alueelle sijoittuvat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on tunnistettu kaavaan liittyvissä selvityksissä. Asemakaavan yleismääräykset edellyttävät mm., että maanalaisen rakentamisen suunnittelussa ja toteutuksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota yläpuoliselle alueelle sijoittuvasta muusta rakentamisesta, arvokkaasta kulttuuriympäristöstä tai arkeologisista kohteista johtuviin laatuvaatimuksiin, selvitystarpeisiin ja rajoituksiin.</p> <p>Valmisteluaineiston nähtävilläolon jälkeen vaikutusarviointia ja havainneaineistoa on täydennetty koko aluetta koskevien lähtötietojen sekä jatkovalmisteluun edenneen Viinikankadun vaihtoehdon osalta. Nähtävillä olleeseen uusien ajoaukkojen alustavaan vaikutustarkasteluraporttiin oli koottu tietoja mm. alueen historiasta ja nykytilasta sekä mahdollisista maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvista vaikutuksista, joita maanpäällisistä rakenteista ja katujärjestelyiden muuttumisesta voisi syntyä. Kaavan ehdotusvaiheessa vastaavat tiedot on esitetty kaavaselostuksessa.</p>	
<p><b>Ympäristönsuojeluyksikkö:</b></p> <p>Maanalaiset pysäköintilaitokset pääosin vähentävät valmistuttuaan maanpäällistä ajoneuvoliikennettä ja siitä aiheutuvia ympäristöhaittoja.</p> <p>Salhojankadun vaihtoehdossa jouduttaisiin kaventamaan pääpyöräilyreitit leveyttä ja siten huonontamaan pyöräilyreitistön turvallisuutta, välityskykyä sekä viihtyisyyttä.</p>	<p>Palautteen johdosta kaavan valmisteluvaiheessa tarkasteltuja vaihtoehtoja karsittiin. Ehdotusvaiheeseen esitetään vaihtoehtoa 1, jossa uusi ajoyhteys rakennettaisiin vain Viinikankadulle. Myös alustavien vaikutus selvitysten ja -arviointien tulokset tukivat</p>	<p>Salhojankadulle johtavan ajoyhteyden poistaminen.</p> <p>Suunnittelu- ja selvitysaineiston sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Salhojankadun ajoneuvorampin rakentaminen vaikuttaisi osin katupuiden vaarantumiseen ja poistamiseen (Sorsapuiston ja Kalevan lukion puut). Sorsapuistossa viihtyisyys jonkin verran kärsisi ja vaihtoehto tarkoittaisi meluaidan rakentamista valmiiksi ahtaaseen katutilaan tai ajokaukaloon.</p> <p>Maanalaisen pysäköintilaitoksen poistoilma johdetaan maanpinnalle sopivista kohdista. Yleismääräyksissä tulee antaa määräys, joka huomioi ilmanlaatuselvityksen esittämät toimenpiteet: Selvityksen mukaan ilmanlaatu tulisi ottaa huomioon Posteljoonipuiston kasvillisuutta suunniteltaessa ja suosia eteläreunan risteysalueen läheisyydessä monikerroksellista kasvillisuutta ja ikivihreitä pensaita, jotka jo aikaisin keväällä lehdettömänä aikana voisivat sitoa karkeampia katupölyhiukkasia. Lisäksi mahdollisen kansirakenteen alapuolisen saattoliikenteen tilan ilmanvaihtoa suunniteltaessa tulee huomioida kapea Asemapuisto korkeiden rakennusten välissä ja johtaa poistoilma paremmin tuulettuville alueille.</p>	<p>Salhojankadun sisältävien vaihtoehtojen 2 ja 3 poistamista suunnitelmasta.</p> <p>Maanalaisen kaavan ohjausvaikutus ei ulotu maanpäällisen alueen muutoksiin. Kaavan toteuttamisen kannalta tarpeellisten maanpäällisten rakenteiden sijoittamista ohjataan mm. maanpäällisen alueen asemakaavoilla sekä yleisten alueiden suunnitelmissa.</p> <p>Rakentamisen ja käytön aikaisten mahdollisten haitallisten vaikutusten hallintakeinot ja seurantatarpeet määritellään yksityiskohtaisella tasolla toteutusvaiheen lupamenettelyiden yhteydessä. Tällöin käytössä on kaavavaiheen alustavia suunnitelmia huomattavasti tarkempi ja laajempi suunnittelu- ja selvitysaineisto.</p> <p>Lausunnossa mainitut ilmanlaatuselvityksen toimenpide-ehdotukset tulevat huomioitaviksi Asemakeskus-hankkeen valmisteilla olevissa asemakaavoissa sekä yleisten alueiden suunnittelussa.</p>	<p>Ilmanlaatuselvityksessä esitettyjen toimenpide-ehdotusten välittäminen tiedoksi ja huomioitavaksi maanpäällisen alueen suunnittelussa ja rakentamisessa.</p>
<p><b>Väylävirasto:</b></p> <p>Väylävirasto on tutustunut maanalaiseen asemakaavaluonnokseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.</p> <p>Maanalaisessa asemakaavassa esitetty P-Hämpin laajennus sijoittuu osittain Väyläviraston hallinnoiman Tampereen henkilöratapiha-alueen alapuolelle. Siltä osin kuin hankkeen mukainen rakentaminen sijoittuu Väyläviraston hallinnoimalle alueelle, tulee hankkeen toteuttamisesta sopia Väyläviraston kanssa.</p> <p>Hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa tulee arvioida kalliopysäköintilaitoksen louhintatöiden vaikutukset radan rakenteisiin ja laitteisiin. Louhintatöistä ei saa aiheutua vahinkoa radan rakenteille ja laitteille taikka häiriötä junaliikenteelle. Louhintatöiden suunnittelussa ja toteutuksessa tulee noudattaa Väyläviraston ohjetta Louhintatyöt rautatien läheisyydessä (Liikenneviraston ohjeita 23/2013, saatavilla:</p>	<p>Maanalaisen kaavan toteuttaminen ja maanalaisten tilojen rakentaminen maanpäällisten nk. peruskiinteistöjen alapuolelle on mahdollista maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) ja kiinteistönmuodostamislain (KML) säädöksiin sekä osapuolten välisiin sopimuksiin perustuen.</p> <p>Tarkoituksena on, että maanalaisista yleisistä alueista muodostetaan kolmiulotteisia kiinteistöjä, jotka kaupunki vuokraa edelleen maanalaisten tilojen toteuttajalle. Maanpäällisten kiinteistöjen omistajat ja haltijat, kuten Väylävirasto, ovat tähän prosessiin liittyvissä kiinteistötoimituksissa asianosaisia.</p> <p>Louhintatyötä koskeva Väyläviraston ohje on huomioitu alustavassa louhintatyön ympäristöselvityksessä, joka on liitetty kaavaselostukseen. Varsinainen louhintatyön ympäristöselvitys ja riskianalyysi laaditaan hankkeen</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><a href="https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2013-23_louhintatyot_rautatien_web.pdf">https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2013-23_louhintatyot_rautatien_web.pdf</a>.</p> <p>Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.</p>	<p>toteutusvaiheessa, jolloin selvitysalueen rajausta sekä maanpäällisten rakennusten ja rakenteiden tiedot täydennetään ja päivitetään senhetkistä tilannetta vastaavaksi.</p>	
<p><b>Pirkanmaan maakuntamuseo:</b></p> <p>Maakuntamuseo on antanut hankkeesta aiemmin lausunnon ELY-keskukselle YVA -lain mukaisesti (diar. 317/2019).</p> <p>Maanalaisen kaavan vaikutukset kohdistuvat pääosin maan alle. Maanpäällisiä, kaupunkikuvallisia vaikutuksia edustavat ajotunnelit, joita on suunniteltu Viinikankadulle ja/tai Salhojankadulle. Lisäksi ovat henkilösääntöjä parkkihalleihin, niitä ei suunnitelmassa ole vielä täsmennetty. Ajotunneleiksi vaihtoehtoja on neljä: VE0, jossa hanketta ei toteuteta, VE1 liittymä on Viinikankadulla, VE2 liittymä Salhojankadulla ja VE3 liittymä Viinikankadulla ja Salhojankadulla.</p> <p>Kaavan tausta-aineistoksi on laadittu kulttuuriympäristöselvitys (Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä alustava vaikutusten arviointi 7.5.2020, WSP Finland Oy). Maakuntamuseo on tutustunut selvitykseen ja toteaa, että kulttuuriympäristöselvitys antaa lähtökohtia asemakaavan tämän hetken vaihtoehtojen arviointiin. Valtakunnalliset ja maakunnalliset arvoalueet sekä muut rakennusperintökohteet ovat huomioitu selvityksessä. Suunnitelmien ja vaihtoehtojen tarkentuessa on selvityksen riittävyttä arvioitava uudelleen. Rakennusperintökohteiden tietojen ja vaikutusten arvioinnin täydentäminen ajotunneleiden lähialueella on todennäköisesti tarpeen, erityisesti Salhojankadun osalta.</p> <p>Kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan tunnistetut arvot keskittyvät enemmän Salhojankadulle suunnitellun ajotunnelin yhteyteen, jossa liittymä sijoittuisi 1930-luvun kaupunkikortteleiden asuinrakennusten ja puiston sekä 1950-luvun koulun lähimaisemaan. Viinikankadulla ajotunneli sijoittuu Kalevanharjua leikkaavaan, rinteiltään puustoiseen</p>	<p>Palautteen johdosta kaavan valmisteluvaiheessa tarkasteltuja vaihtoehtoja karsittiin. Ehdotusvaiheeseen esitetään vaihtoehtoa 1, jossa uusi ajoyhteys rakennettaisiin vain Viinikankadulle. Myös alustavien vaikutus selvitysten ja -arviointien tulokset tukivat Salhojankadun sisältävien vaihtoehtojen 2 ja 3 poistamista suunnitelmasta.</p> <p>Lyhennelmä lausunnossa mainitusta aiemmasta lausunnosta sisältyy kaavaselostuksen liitteenä olevaan Pirkanmaan ELY-keskuksen päätökseen.</p> <p>Vuoden 2020 Asemakeskuksen yleissuunnitelman kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys ei suoranaisesti käsittele P-Hämpin laajennusta. Sen sijaan nähtävillä olleeseen uusien ajoaukkojen alustavan vaikutustarkastelun raporttiin oli koottu tietoja mm. alueen historiasta ja nykytilasta sekä mahdollisista maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvista vaikutuksista, joita maanpäällisistä rakenteista ja katujärjestelyiden muuttumisesta voisi syntyä. Kaavan ehdotusvaiheessa vastaavat tiedot on esitetty kaavaselostuksessa.</p> <p>Valmisteluaineiston nähtävilläolon jälkeen vaikutusarviointia ja havainneaineistoa on täydennetty koko aluetta koskevien lähtötietojen sekä jatkovalmisteluun edenneen Viinikankadun vaihtoehdon osalta. Aineisto on kuitenkin pyritty pitämään yleispiirteisenä, koska maanalaisen kaavan ohjausvaikutus ei ulotu maanpäällisen alueen muutoksiin. Kaavan toteuttamisen kannalta tarpeellisten</p>	<p>Salhojankadulle johtavan ajoyhteyden poistaminen.</p> <p>Suunnittelu- ja selvityksineistön sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kanjoniin. Suunnitellun ajotunnelin rakennettua lähiympäristöä ovat tielinjaa reunustavat Yliopiston liikuntarakennus, Atalpa (1980-/2010-I) ja Saarioisten pääkonttori (1990-luku) sekä eteläpuolella 2020 täysin uudistettu Tampere-Jyväskylä radan rautatiesilta.</p> <p>VE2 Salhojankadun ajotunneli: Maakunnallisia rakennetun ympäristön arvoja edustaa välittömästi ajotunnelin lounaispuolelle sijoittuvat Tullinalue ja Sorsapuisto. Valtakunnallinen arvoalue, Kalevan kirkko ja kaupunginosa, jää kauemmaksi itäpuolelle. Ajotunnelin kannalta keskeisiä ja erityisesti huomioitavia ovat maakunnalliseen arvoalueeseen kuuluva Sorsapuisto (1930) sekä sen pohjoispuolen korttelit, mm. rakennusperintökohteina huomiodut Kalevan lukio (Jaakko Ilveskoski 1953), Lähteenkatu 11-13 lamellikortteli, (Bertel Strömmer 1938) Lähteenkatu 7-9 suurkortteli, (Bertel Strömmer 1936). Sorsapuiston pohjoispuolen asuinkorttelit muodostavat kaupunkirakenteessa oman, edustavan kokonaisuutensa, jonka muutoskestävyyttä on arvioitava huolellisesti. Ajotunnelin rakentamisessa ja katutilan järjestelyissä tulee huomioida ympäristön selkeät ominaispiirteet ja rajapinnat, ja ajotunneli sopeuttaa kulttuuriympäristöön. Ajotunnelin vaikutukset kohdistuvat lisäksi arvoalueiden ja liikenteen solmukohdan muodostavan Viinikankadun ja Salhojankadun risteykseen. Sen kaupunkikuvallista kehittämistä, esim. katutilasuunnittelun ja taiteen keinoin, tulisi harkita.</p> <p>VE1 Viinikankadun ajotunneli: Maakunnallisia ja valtakunnallisia rakennetun ympäristön arvoja edustavat Tampereen yliopisto ja Kalevankankaan hautausmaa jäävät ylös harjulle, eikä kanjonin pohjalla olevalla, puuston suojaamalla Viinikankadulla ole maisemayhteyttä niihin. Myös muut tunnistetut rakennusperintökohteet, kuten Tuotannon leipomo ja Tampere-talo sijoittuvat liittymän näkymäalueiden ulkopuolelle. Kaava-alueelle suunnitellut muutokset keskittyvät kahdelle kadulle ja niiden lähimaisemaan.</p> <p>Vaihtoehtoista Salhojankadun maisemaan liittyy merkittäviä kaupunkikuvallisia arvoja, jotka ovat huomioitava ajotunnelin</p>	<p>maanpäällisten rakenteiden sijoittamista ja katujärjestelyiden toteuttamista ohjataan maanpäällisen alueen asemakaavoilla sekä katu- ja rakennussuunnitelmilla. Näiden ohella toteutusta ohjaa myös muu voimassa oleva lainsäädäntö, yleiset suunnitteluohjeet ja -määräykset sekä kaupungin omat rakentamista ohjaavat linjaukset ja päätökset, kuten rakentamistapaohjeet ja rakennusjärjestys.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>tarkemmassa suunnittelussa. Suureen maaleikkaukseen sijoittuvan Viinikankadun ajotunnelin kohdalla kulttuurimaisema, liikennerakenteet ja rakennukset ovat mittakaavaltaan jo suurempia ja nuorempia, ja paikalla on lähtökohtaisesti enemmän muutoskestävyyttä. Viinikankatuun liittyy jo nyt suurten liikennemäärien käsittelyyn tarkoitettuja, uudistuneita rakenteita, ja ajotunneli jatkaisi luontevasti sen eteläpuolelle sijoittuvien liikenteen suurkohteiden, rautatiesillan ja Viinikan liikenneympyrän 2010-luvun suuren mittakaavan uudisrakenteita.</p> <p>Ehdotusvaiheessa maakuntamuseo toivoo saavansa arvioitavaksi henkilösääntäntien ja ajotunneleiden tarkemmat rakennussuunnitelmat ja -piirustukset sekä riittävät havainnekuvat rakenteista ja niiden kaupunkikuvallisista vaikutuksista. Kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arviointia tulee täydentää tiedoilla siitä, miten rakenteet, ajotunnelit ja liikennejärjestelyt sijoittuvat ja näkyvät lähimaisemassa sekä katutasossa tarkasteltaessa. Lisäksi tulee arvioida kasvaneiden liikennemäärien vaikutuksia rakennettuun ympäristöön. Ajotunneleiden ympäristön rakennetun kulttuuriympäristön arvot ja vaikutukset niihin on syytä kirjata kaavan selostukseen.</p>		
<p><b>Lähteenpuiston Asunto-osakeyhtiö (Itsenäisyydenkatu 16):</b></p> <p>Asunto-osakeyhtiön vaatimukset ja edellytykset kaavan hyväksymiselle:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Lähteenpuiston Asunto-osakeyhtiö edellyttää, että kaikki mahdolliset vauriot ja vahingot, jotka rakennustyömaa aiheuttaa kiinteistölle, tulee rakentajan korvata täysimääräisenä, sisältäen välittömät ja välilliset kustannukset.</li> <li>Rakennustöiden aiheuttamassa tärinässä tulee huomioida sekä yleiset ohjeet että Lähteenpuiston Asunto-osakeyhtiön rakenteiden erityispiirteet. Tätä vaatimusta haluamme aivan erityisesti korostaa. Raitiotien Itsenäisyydenkadun alueen rakennusvaiheen aikana taloyhtiön kellaritiloissa tapahtui merkittäviä lattian painuma-, seinähälkeä- ym. vaurioita, joiden korvausvastuusta Lähteenpuiston Asunto-osakeyhtiö ei</li> </ol>	<p>Palautteen johdosta kaavan valmisteluvaiheessa tarkasteltuja vaihtoehtoja karsittiin. Ehdotusvaiheeseen esitetään vaihtoehtoa 1, jossa uusi ajoyhteys rakennettaisiin vain Viinikankadulle. Myös alustavien vaikutus selvitysten ja -arviointien tulokset tukivat Salhojankadun sisältävien vaihtoehtojen 2 ja 3 poistamista suunnitelmasta.</p> <p>Salhojankadun vaihtoehdon poistamisen jälkeen maanalaisen kaavan suunnittelualueen ja Itsenäisyydenkatu 16:n tontin länsireunan välinen etäisyys on yli 200 metriä. Suunnittelualue ei ulottunut valmisteluvaiheessakaan ko. tontin alapuolelle. Kaavan toteutuminen ei estä tai rajoita tontille mahdollisesti</p>	<p>Salhojankadulle johtavan ajoyhteyden poistaminen.</p> <p>Suunnittelu- ja selvitysaineiston sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>ole tähän päivään mennessä päässyt yksimielisyyteen Raitiotieallianssin kanssa.</p> <p>3. Lähteenpuiston Asunto-osakeyhtiö edellyttää, että maanalainen asemakaava ei vaikeuta tai estä taloyhtiön mahdollisuuksia siirtyä lämmitysjärjestelmässä maalämmön käyttöön.</p> <p>4. Lähteenpuiston Asunto-osakeyhtiö edellyttää, että rakennushanke ei aiheuta melun tai liikennejärjestelyjen vuoksi kohtuuttomaksi katsottavaa haittaa taloyhtiölle tai sen asukkaille.</p>	<p>myöhemmin rakennettavien maalämpöjärjestelmien toteuttamista.</p> <p>Rakentamisen ja käytön aikaisten mahdollisten haitallisten vaikutusten hallintakeinot ja seurantarpeet määritellään yksityiskohtaisella tasolla toteutusvaiheen lupamenettelyiden yhteydessä. Tällöin käytössä on kaavavaiheen alustavia suunnitelmia huomattavasti tarkempi ja laajempi suunnittelu- ja selvitysaineisto.</p> <p>Kaavaselostuksen liitteenä olevassa alustavassa louhintatyön ympäristöselvityksessä on arvioitu, että kalliotilojen rakentamisesta syntyvä ääriä voi häiritä asumismukavuutta ko. tontin alueella. Varsinainen louhintatyön ympäristöselvitys ja riskianalyysi laaditaan hankkeen toteutusvaiheessa, jolloin selvitysalueen rajaus sekä maanpäällisten rakennusten ja rakenteiden tiedot täydennetään ja päivitetään senhetkistä tilannetta vastaavaksi.</p>	
<p><b>Suomen Yliopistokiinteistöt Oy (SYK OY):</b></p> <p>Maanalaisen asemakaavan rajaus ja ohjeellisen maanalaisen ajoyhteyden merkintä ma/ajo-4 ulottuu yliopiston tontin 324-12 alueelle, jolle on voimassa olevassa asemakaavassa määritelty rakennusala. Myös P-Hämpin hankesuunnitelmassa esitetty pysäköintiloulostalon optioalue ulottuu yliopiston tontille. SYK Oy edellyttää, että P-Hämpin maanalaisen asemakaavan varaukset eivät aiheuta maankäytön rajoituksia yliopiston tontille 324-12 ja että maanalaisen rakentamisen vaikutusten arvioinnit tehdään riittävässä laajuudessa myös tontin 324-12 osalta.</p> <p>Mikäli P-Hämpin maanalainen asemakaavan rajaukset ja määräykset aiheuttavat tontin 324-12 omistajalle taloudellisia menetyksiä, SYK Oy edellyttää, että menetyksistä suoritetaan tontinomistajalle erikseen sovittava täysi korvaus.</p> <p>SYK Oy:llä on ajantasainen tieto hallinnoimiensa kampusalueiden tilanteesta ja tulevaisuuden kehitysnäkymistä. Pidämme ensiarvoisen tärkeänä, että SYK Oy on vastuullisena</p>	<p>Maanalaisen kaavan toteutuminen ei estä tai rajoita tontilla 324-12 voimassa olevan asemakaavan toteuttamista. Alustavassa hankesuunnitelmassa tontin alapuolelle hahmoteltu tulevaisuuden optio (mahdollinen laajenemissuunta) ei sisälly kaavan suunnittelualueeseen.</p> <p>Voimassa olevassa asemakaavassa nro 7610 (6.9.2000) tontti 324-12 on osoitettu opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeksi, jolle saadaan rakentaa myös toimistotilaa. Tontin pinta-ala on 73855 m<sup>2</sup> ja rakennusoikeus 86000 k-m<sup>2</sup>. Maanalaisen asemakaavan suunnittelualueen yläpuolelle tontista 324-12 sijoittuu noin 3000 m<sup>2</sup>:n suuruinen osa, jolle maanpäällisessä asemakaavassa on osoitettu istutettava alueen osa, rakennuksen rakennusala sekä maanalainen autojen säilytyspaikan rakennusala. Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kampuskehittäjänä mukana kampusalueilla ja niiden läheisyydessä tapahtuvissa kaavoitus- ja kaupunkikehityshankkeissa.</p>	<p>korkeusasemaksi on merkitty +115.00 (nykyisessä N2000 korkeusjärjestelmässä +115,53).</p> <p>Maanalaisen asemakaavan kaavakartalla ja alustavassa hankesuunnitelmassa esitetyn, tontin ko. osaa sivuavan kalliotilan (ajotunnelin) lattiataason likimääräiseksi korkeusasemaksi on arvioitu noin +77,0 ja kattotason noin +84,5. Kalliotilan suojavyöhyke ulottuisi tasolle noin +92,5. Pehmeiden maakerrosten paksuus on tällä alueella noin 20-30 metriä. Maanpinnan korkeusasema tontin ko. osalla on noin +107...+109. Maanalaisen kaavan suojavyöhyke ulottuisi noin 25 metrin etäisyydelle maanpinnasta.</p> <p>Voimassa olevan asemakaavan perusteella tontin ko. osalle olisi mahdollista toteuttaa rakennus, jossa voisi olla enintään kaksi maanpäällistä ja yhdestä kahteen maanalaista kerrostasoa. Edellä mainittujen korkeusasemien sekä maaperätietojen perusteella näiden toteuttaminen ei edellytä esimerkiksi kallion louhintaa tai perustusten ulottamista kalliopintaan asti. Mahdollisten muiden maa- tai kallioperään kajoavien toimenpiteiden vaikutukset tulee tarvittaessa selvittää maanalaisen kaavan yleismääräysten edellyttämällä tavalla.</p> <p>Maanalaisen kaavan toteuttaminen ja maanalaisten tilojen rakentaminen maanpäällisten nk. peruskiinteistöjen alapuolelle on mahdollista maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) ja kiinteistönmuodostamislain (KML) säädöksiin sekä osapuolten välisiin sopimuksiin perustuen. Tarkoituksena on, että maanalaisista yleisistä alueista muodostetaan kolmiulotteisia kiinteistöjä, jotka kaupunki vuokraa edelleen maanalaisten tilojen toteuttajalle. Maanpäällisten kiinteistöjen omistajat ja haltijat, kuten SYK, ovat tähän prosessiin liittyvissä kiinteistötoimituksissa asianosaisia.</p> <p>Kaavan valmistelusta on tiedotettu SYK Oy:lle normaaliin tapaan kaavan vireilletulon ja aineistojen</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>nähtävilläolon yhteydessä. Suunnittelun alkuvaiheessa kaupunki esitteli katualueiden rajaukseen mahdollisesti vaikuttavia muutostarpeita SYK Oy:n edustajille. Lisäksi hankkeesta vastaava Finnpark Oy on valmistelun aikana tarjonnut SYK Oy:n edustajille mahdollisuuden tutustua alustavan hankesuunnitelman sisältöön.</p>	
<p><b>As Oy Kalevansuu (Lähteenkatu 7-9):</b></p> <p>Itsenäisyydenkadulta tulevan ajoneuvoliikenteen suoran ajoyhteyden katkeaminen Salhojankadun kautta Viinikankadulle ja edelleen etelään:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajoyhteyden muuttaminen Salhojankadulta Lähteenkadun kautta Kalevan puistotielle ruuhkauttaa entisestään koko Sammonaukion alueen nykyiselläänkin ruuhkaisen risteysalueen. Tällä hetkellä liittyminen Lähteenkadulta Kalevan puistotielle kumpaankin suuntaan on ongelmallista ajoneuvojen, jalankulun sekä pyöräilyn määristä johtuen.</li> <li>• Lähteenkatu on ahdas asuntokatu, joka ei kestä liikenteen määrän kasvua.</li> </ul> <p>Sorsapuiston puuston säilyminen Salhojankadun ja Lähteenkadun laidoilla:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sorsapuisto on yksi Tampereen keskeisimpiä puistoja ja sillä on valtava kaupunkikuvallinen merkitys. Puiston puusto on oleellinen osa puiston merkitystä ja se vaikuttaa alueen viihtyisyyteen. Puisto on jo useiden vuosien ajan ollut yksi kaupungin suosituimmista viheralueista, aurinkoisena päivänä puisto on ääriään myöten täynnä käyttäjiä. Puistolla ja sen puustolla on tärkeä merkitys vieressä olevan Tampere-talon maisemaan.</li> <li>• Salhojankatu ja Lähteenkatu ovat vanhoja katuja, joiden rakenneerrokset on tehty harjusorasta. Puiden juuristo pystyy kasvamaan pyöreässä sorassa, molempien katujen varsilla kasvavien puiden juuristo ulottuu vähintäänkin jalkakäytävien osuuksille.</li> <li>• Puiden juuristo ei mitenkään voi kestää kaivua poikkileikkauksuvissa esitetyillä etäisyyksillä ja syvyyksillä. Poikkileikkauksessa ajotunnelin seinä esitetään olevan neljän metrin päässä puun rungon keskiosasta. Seinän taakse</li> </ul>	<p>Palautteen johdosta valmisteluvaiheessa tarkasteltuja vaihtoehtoja karsittiin. Ehdotusvaiheeseen esitetään vaihtoehtoa 1, jossa uusi ajoyhteys rakennettaisiin vain Viinikankadulle. Myös alustavien vaikutusselvitysten ja -arviointien tulokset tukivat Salhojankadun sisältävien vaihtoehtojen 2 ja 3 poistamista suunnitelmasta.</p> <p>Salhojankadun vaihtoehdon poistamisen jälkeen maanalaisen kaavan suunnittelualueen ja Lähteenkatu 7-9:n tontin länsireunan välinen etäisyys on yli 100 metriä. Rakentamisen ja käytön aikaisten mahdollisten haitallisten vaikutusten hallintakeinot ja seurantarpeet määritellään yksityiskohtaisella tasolla toteutusvaiheen lupamenettelyiden yhteydessä. Tällöin käytössä on kaavavaiheen alustavia suunnitelmia huomattavasti tarkempi ja laajempi suunnittelu- ja selvitysaineisto.</p> <p>Kaavaselostuksen liitteenä olevassa alustavassa louhintatyön ympäristöselvityksessä on arvioitu, että kalliotilojen rakentamisesta syntyvä tärinä voisi häiritä asumismukavuutta ko. tontin alueella. Varsinainen louhintatyön ympäristöselvitys ja riskianalyysi laaditaan hankkeen toteutusvaiheessa, jolloin selvitysalueen rajaus sekä maanpäällisten rakennusten ja rakenteiden tiedot täydennetään ja päivitetään senhetkistä tilannetta vastaavaksi.</p>	<p>Salhojankadulle johtavan ajoyhteyden poistaminen.</p> <p>Suunnittelu- ja selvitysaineiston sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>tarvitaan ponttiseinää ja porapaalurakennettakin käytettäessä tilaa, mikä osaltaan vähentää suojaetäisyyttä.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tunnelin edellyttämän kaivannon syvyys on poikkileikkauksuvien perusteella vähintään 15 metriä. Syvä kaivanto muuttaa oleellisesti alueen maaperän vesiolosuhteita ja sitä kautta puiden mahdollisuus selvitä on olematon.</li> <li>• Kaivu vain muutamien metrien päässä vanhan kookkaan puun juuristoa tuhoaa puun ankkurisjuuriston aiheuttaen puiden kaatumisvaaran.</li> <li>• Molempien katujen varsilla olevien puistopuiden oksat ylettyvät pitkälle katualueiden päälle luoden hienon kaupunkikuvan ja tunnelman. Mahdollinen porapaalujen tai ponttiseinien käyttö oksistoa vaurioittamatta on mahdotonta. Kyseisten rakenteiden käyttö edellyttäisi laajamittaista oksiston poistoa, mikä ei vanhan puuston kohdalla ole mahdollista.</li> </ul> <p>As Oy Kalevansuun maanalaiset rakenteet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• As Oy Kalevansuu, Lähteenkatu 7-9, on valmistunut vuonna 1936. Ajotunnelin vaatima avokaivuu ulottuu koko kiinteistön osalle.</li> <li>• Rakennuksen sokkelin ja anturan vierusta jouduttaisiin kaivamaan esiin koko rakennuksen pituudelta kaivannon ulottuessa useita metrejä anturan korkeusaseman alapuolelle. Rakenteiden betoni on vanhaa, eikä sen laadusta ole tietoa. Myöskään anturan alapuolisen maa-aineksen laadusta ja kantavuudesta ei ole tietoa. Kellarin seinustan viereisissä varastokopeissa on maapohjainen lattia. Kyseisen laajuinen kaivu rakennuksen seinustalla aiheuttaa vakavan vaaran vanhan talon perustuksille.</li> </ul> <p>Lähteenkatu 7-9 kiinteistön pelastusreitit, pysäköinti ja jätehuolto sekä kadulla oleva kunnallistekniikka:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lähteenkadun alla olevan ajoyhteyden rakentaminen avokaivantona aiheuttaa pitkäaikaisen ja suuren haitan kiinteistön pelastukselle, pysäköinnille ja jätehuollolle.</li> <li>• Kadulla oleva kunnallistekniikka on oltava jatkuvasti toimintakunnossa, pitkän työmaan kesto aiheuttaisi mittavia ongelmia.</li> </ul>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Yhteenveto: Tampereen keskusta-alueen puistojen merkitys kaupungin imagolle ja se asukkaille on erittäin merkittävä ja se korostuu tulevaisuudessa. Eteläpuiston kaavoitushanke on hyvä esimerkki tästä. P-Hämpin laajennuksen asemakaavan 8670 ajoyhteyden liittymän sijoittaminen Salhojankadulle tuhoaisi merkittävilta osin erittäin suosittu ja viihtyisän Sorsapuiston ja sen puuston - tähän ei kaupungilla ole varaa. Sammonaukion alue on jo nyt liikenteellisesti hyvin ruuhkainen. P-Hämpin ajoyhteyden sijoittaminen Salhojankadulle aiheuttaisi liikenteellisen kaaoksen alueelle. Tunnelin edellyttämän kaivannon syvyys Lähteenkadulla olisi ainakin 15 metriä ja rakennuksen sokkelin ja anturan viereen tulevan tekniikkatunnelin syvyys viisi metriä. Tämä vaarantaisi vuonna 1936 rakennetun arvorakennuksen perustukset. Nämä perustelut osoittavat kiistattomasti, että P-Hämpin laajennuksen ajoyhteyden sijoittaminen Salhojankadulle olisi tuhoisa ja erittäin huono ratkaisu. Siksi siitä on luovuttava mahdollisimman pian.</p>		
<p><b>Asunto-Osakeyhtiö Rautatienkatu 24:</b></p> <p>Alueen rakentamisessa tulee ottaa huomioon vuoden 2018 kuulemisen jälkeisissä pohjatutkimuksissa kalliopinnan päältä löytyneet paksut pehmeiden maalajien kerrostumat ja niiden liikkumisen alueen nykyiselle rakennuskannalle aiheuttamat vaarat. Maan värähtelyjä on seurattava ja nykyiset perustukset tulee töiden yhteydessä tarvittaessa tukea tavalla, joka estää niiden liikkumisen.</p> <p>Kyttälän 50- ja 60-luvun rakennusten perustukset tehtiin sen ajan tiedon ja rakentamistavan mukaan. Talot perustettiin paksun hienon maa-aineskerroksen päälle ilman paalutuksia. Myöhempää syvän kaivauksen tarvetta tai maan voimakasta tärinää ei tässä perustamistavassa ole huomioitu. Sama maan laatu ulottuu Tammerkoskesta ratapihan alueelle asti.</p> <p>Rakentamisen menetelmien muuttuminen vaarantaa vanhan rakennuskannan perustukset ja tiiliset seinärakenteet.</p>	<p>Alueen olemassa olevan rakennuskannan perustamistapaa sekä maa- ja kallioperätutkimuksia ja pohjaveden seuranta koskevat tiedot on koottu alustavaan hankesuunnitelmaan, kaavan vaikutusarviointi- ja selvitysraportteihin sekä tiivistetysti myös ehdotusvaiheen kaavaselostukseen. Tiedot perustuvat kaupungin ja Geologian Tutkimuskeskuksen pohjatutkimusrekistereihin sekä kaupungin rakennusvalvonnan arkistomateriaaleihin.</p> <p>Rautatienkatu 24:n tontista käytettävissä on ollut mielipiteeseen liitetyn vuoden 1956 perustamistapalausannon ohella vuonna 1954 tehtyjen pohjatutkimusten tulokset.</p> <p>Pohjaveden tarkkailupisteitä on ollut hankkeen vaikutusalueella vuodesta 2002 alkaen. Pohjaveden</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Lähialueen kaivausten ja pohjavesitasojen muutosten lisäksi myös paalutusten ja räjäytysten värinä aiheuttaa maan liikkumista ja vaaraa perustuksille. Ohessa As Oy Rautatienkatu 24:n maaperätutkimukset vuodelta 1956: " 1956-05-26_Pohjatutkimus_Rautatienkatu-24.pdf "</p> <p>Esimerkkinä uuden rakentamisen aiheuttamista vaaroista alueen vanhalle rakennuskannalle ja erityisesti tiilirakennuksille ovat Verkatehtaankatu 5:ssä sijaitsevan Ososen talon vauriot Verkatehtaankatu 3:n rakennustöiden yhteydessä vuonna 2010. " <a href="https://yle.fi/uutiset/3-5609092">https://yle.fi/uutiset/3-5609092</a> " Koska maamassoja ei ole vaihdettu, eteläisen Kyttälän maaperä on edelleen hyvin pehmeä. Nykyiset perustamistavat eivät tässä ympäristössä toimi, kuten esimerkkikuva näyttää. - Kuva keväältä 2021: " Verkatehtaankatu_3-5_pehmeä_maaperä.pdf "</p>	<p>seurantaa on tehty P-Hämpin rakentamisesta alkaen ja tarkkailupisteitä lisättiin vuonna 2018 nyt suunnitteilla olevan laajennuksen pohjaveden ennakkoseuranta varten.</p> <p>Alustavaan louhintatyön ympäristöselvitykseen sisältyvässä perustamistapaselvityksessä Rautatienkatu 24 sekä useita muita tarkastelualueen rakennuksia on todettu maanvaraisesti perustetuiksi. Alustavassa hankesuunnitelmassa esitetyistä uusista kalliotiloista lähimmäksi Rautatienkatu 24:n tonttia sijoittuisivat pysäköintihalli 1:n Rautatienkadun alapuoliset osat sekä mahdollisena tulevaisuuden laajenemissuuntana tarkasteltu huoltotunnelin jatke Otavalankadun alapuolella.</p> <p>Rautatienkatu 24:n tontilla maanpinnan korkeusasema vaihtelee noin tasoilla +88,5...+93. Alustavassa hankesuunnitelmassa esitettyjen kalliotilojen lattiatasojen alimmaksi korkeusasemaksi on arvioitu noin +43,0 ja kattotasojen ylimmäksi korkeusasemaksi noin +59,5. Kaavakartalla esitetty kalliorakentamisen suojavyöhyke ulottuisi halli 1:n yläpuolella noin tasolle +71 ja huoltotunnelin jatkeen kohdalla noin tasolle +58,5. Pohjatutkimustietojen perusteella pehmeiden maakerrosten paksuus Rautatienkatu 24:n läheisyydessä vaihtelee noin kahdeksasta 20 metriin.</p> <p>Kalliotilat on suunniteltu rakennettaviksi nykyisen P-Hämpin ja/tai uuden ajoyhteyden suunnasta, eikä louhinta edellytä laaja-alaisia kaivantoja maanpäällisellä alueella Viinikankadun ajotunnelin suuaukon sijoituspaikkaa lukuun ottamatta.</p> <p>Louhinta saattaa alentaa kallioperässä olevan pohjaveden pintaa ja aiheuttaa luvanvaraiseksi säädettyjä vaikutuksia. Alustavasti on arvioitu, että kalliotilojen rakentaminen voisi aiheuttaa noin 1-3 metrin pohjavedenpinnan aleneman kalliotilojen lähiympäristöön. Tämä riippuu mm. ympäröivän kalliomassan tiiveydestä ja siitä, miten pohjavesi</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>vaikutusalueella korvautuu. Louhinnan vaikutusten ja käytön aikaisten vuotovesien hallitsemiseksi maanalaiset tilat lujitetaan ja tiivistetään. Pohjaveden tasoa voidaan tarvittaessa säädellä imeytysratkaisuilla.</p> <p>Rakentamisen ja käytön aikaisten mahdollisten haitallisten vaikutusten hallintakeinot ja seurantarpeet sekä mahdollisen vesilain mukaisen luvan tarve tutkitaan toteutusvaiheen suunnittelun ja lupamenettelyiden yhteydessä. Tällöin käytössä on kaavavaiheen alustavia suunnitelmia huomattavasti tarkempi ja laajempi suunnittelu- ja selvitysaineisto</p> <p>Alustavassa louhintatyön ympäristöselvityksessä on arvioitu, että kalliotilojen rakentamisesta syntyvä tärinä voisi häiritä asumismukavuutta Rautatienkatu 24:n tontilla. Varsinainen louhintatyön ympäristöselvitys ja riskianalyysi laaditaan hankkeen toteutusvaiheessa, jolloin selvitysalueen raja- ja maanpäällisten rakennusten ja rakenteiden tiedot täydennetään ja päivitetään senhetkistä tilannetta vastaavaksi. Herkille kohteille määritetään tärinän heilahdusnopeuden raja-arvot, joiden määrittelyssä huomioidaan rakenteen kunnosta, perustamistavasta ja rakennusosien materiaaleista riippuva rakenneluokka sekä etäisyys räjäytyskohteeseen.</p> <p>Ennen louhinnan aloittamista tehdään selvitysalueen kiinteistöjen ja rakenteiden alkukatselmus. Louhintaurakoitsijalta edellytetään vastuuvakuutukset mahdollisten vaurioiden korvausta varten. Työn aikana louhintätärinää seurataan kriittisiksi arvioituihin kohtiin asennetuista mittauspisteistä. Räjäytysten voimakkuutta tai räjäytysaikoja voidaan muuttaa ympäristön vaatimusten mukaisesti. Työn aikana tehdään tarvittaessa välikatselmuksia ja louhintatöiden valmistuttua loppukatselmus, jotta louhinnan mahdollisesti aiheuttamat vauriot voidaan määrittää.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><b>Tampereen polkupyöräilijät ry:</b></p> <p>Ratapihankatu Liitemateriaaleissa on esitetty Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion yleissuunnitelma. Tässä luodaan kääntymiskaistat ja lisätään liikennevalot liittymään. Tätä perustellaan liittymän toiminnallisuudella ja turvallisuudella. Liikennevalot ovat kävelyllä ja pyöräilylle kuitenkin jonkinasteinen toiminnallinen haitta, eikä materiaaleissa ainakaan osoiteta, että liittymä olisi ollut onnettomuusherkkä, vaikka on ollut nykyisellä paikallaan jo useita vuosia. Kääntymiskaistoille otetaan tila pyörätien mutkilla. Tämä taas on selvä toiminnallinen haitta. Lisäksi mitoituspohjalla oleva suunnitteluohje on nykyään korvattu uudella (Väylä 18-2020), joka edellyttäisi leveämpää mitoitusta. Yllättävää on myös, että selvityksessä kuitenkin lopuksi sanotaan suoraan, että "ratkaisu ei kuitenkaan merkittävästi lisää P-Hämpin ulosajon toimivuutta".</p> <p>Ratapihankadun uudistamisen osalta suunnitelmat olisi nyt käytävä läpi niin, että aidosti kaikki liikennemuodot huomioidaan. Tiedämme, että pitkällä aikavälillä on tahtotila tehdä viereisestä Pinninkadusta niin houkutteleva jalankulun ja pyöräilyn liikennenympäristö, että Ratapihankadulle ohjautuu luonnostaan selvästi nykyistä vähemmän jalankulkua ja pyöräilyä. Pinninkadun pyöräkatuun ei kuitenkaan voida tukeutua ennen kuin se on rakennettu, ja mikäli Ratapihankatua ei voida kehittää nykyistä paremmaksi, on sen kuitenkin toistaiseksi säilyttävä vähintäänkin nykyisen tasoisena.</p> <p>Salhojankadun ajoyhteys Liitemateriaalien Liikenteelliset tarkastelut Salhojankadun ajoyhteys -dokumentissa on ansiokkaasti nostettu esiin ongelmia: autoliikenteen kannalta ei täytä tavoitteita, ohjaa lisää liikennettä Teiskontien ja Sammonkadun joukkoliikennepainotteisille kaduille, vaarannetaan Sorsapuiston puustoa, pyörätien ja jalkakäytävän alimitoitus sekä luodaan estevaikutusta niin kävelyille kuin pyöräliikenteelle. Haittavaikutukset pyöräliikenteelle on kirjattu,</p>	<p>Palautteen johdosta valmisteluvaiheessa tarkasteltuja vaihtoehtoja karsittiin. Ehdotusvaiheeseen esitetään vaihtoehtoa 1, jossa uusi ajoyhteys rakennettaisiin vain Viinikankadulle. Myös alustavien vaikutus selvitysten ja -arviointien tulokset tukivat Salhojankadun sisältävien vaihtoehtojen 2 ja 3 poistamista suunnitelmasta.</p> <p>Maanalaisen kaavan ohjausvaikutus ei ulotu maanpäällisen alueen muutoksiin. Kaavan toteuttamisen kannalta tarpeellisten maanpäällisten rakenteiden sijoittamista ja katujärjestelyiden toteuttamista ohjataan maanpäällisen alueen asemakaavoilla sekä katu- ja rakennussuunnitelmilla. Näiden ohella toteutusta ohjaa myös muu voimassa oleva lainsäädäntö, yleiset suunnitteluohjeet ja -määräykset sekä kaupungin omat rakentamista ohjaavat linjaukset ja päätökset, kuten rakentamistapaohjeet ja rakennusjärjestys.</p> <p>Ratapihankadun katujärjestelyiden ja Pakkahuoneenaukion liittymän kehittämistä tutkitaan vireillä olevien Asemakeskus-hankkeen asemakaavojen sekä käynnissä olevan henkilöratapihan alittavan Itsenäisyydenkadun tunnelin (alikulkuksilla) rakentamissuunnittelun yhteydessä.</p> <p>Viinikankadulle yhdyskuntalautakunnan 13.4.2021 hyväksymässä Viinikankadun ja Ratapihankadun aluevaraus suunnitelmassa esitetyt jalankulun ja pyöräilyn ratkaisut eivät ole riippuvaisia P-Hämpin ajotunnelin mitoituksista.</p> <p>Alueravaussuunnitelmaa laadittaessa tutkittiin mahdollisuutta esittää erotellut jalkakäytävät ja 2-suuntaiset pyörätiet kadun kummallekin puolelle. Tarkastelun tuloksena todettiin mm., että Atalpan ja Saarioisten rakennusten välisellä alueella sekä Kalevantien risteys sillan kohdalla katualue olisi tälle vaihtoehdolle liian kapea. Lisätilan saaminen edellyttäisi mm. silta-aukon leventämistä sekä kaavamuutoksia,</p>	<p>Salhojankadulle johtavan ajoyhteyden poistaminen.</p> <p>Suunnittelu- ja selvitysaineiston sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>mutta niiden merkitystä tunnutaan vähättelevän. Mielestämme varaukset tälle ajoyhteydelle olisi syytä poistaa kaavasta jo esitettyjen selvitysten perusteella. Kaavamerkintä aiheuttaa kuitenkin rajoituksia ja lisäselvityksiä mahdollisissa muissa kehityshankkeissa tulevaisuudessa.</p> <p>Viinikankadun ajoyhteys Viinikankadun ajoyhteyden sijainti on siitä hyvä, että se ohjaa autoliikenteen parkkihalliin ennen kuin tullaan keskusta-alueelle.</p> <p>Materiaalien perusteella vaikuttaa, että Salhojankadun ajoyhteydessä oli kaistaleveyttä ja poistumistienä toimivan pientareen leveyttä viety alaspäin tavoiteleveyksissä. Sama pitää tehdä Viinikankadulle, koska tilaa tarvittaisiin siihen, että molemmin puolin voitaisiin toteuttaa erottelut pyörätiet ja jalkakäytävät. Viinikankadulla nämä tarvittaisiin molemmin puolin, koska ylitykset eivät ole sujuvia ja molempia puolia käytetään reitistä riippuen. Jos kapeamman ajotunnelin katsotaan riittävän Salhojankadulle (sekä Amuritunnelin suunnitelmassa Satakunnankadulla) niin sen on riitettävä Viinikankadullakin.</p>	<p>joilla osia Viinikankatuun rajautuvista tonteista ja viheralueista osoitettaisiin katualueeksi. Kun katusuunnitelmien laatiminen tulee ajankohtaiseksi, aluevaraus suunnitelmassa esitetyt ratkaisut jatkokehitetään. Katusuunnittelussa jalankulun ja pyöräliikenteen verkostoa tulee tarkastella Viinikan liittymästä Sammonaukiolle ulottuvana kokonaisuutena.</p>	
<p><b>Asunto Oy Lähteenlinna (Aaltosenkatu 47-49):</b></p> <p>As. Oy. Lähteenlinnan (Aaltosenkatu 47-49) kohdalla ei ole voimassa olevaa maanpäällistä asemakaavaa. Jotta asemakaavan 8670 vaikutukset Lähteenlinnan rakennukseen voidaan riittävästi arvioida ja rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot tulevat turvatuiksi, alueelle tulee laatia mahdollisimman pian myös maanpäällinen asemakaava. Lähteenlinna on mainittu rakennusperintökohteena kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvityksessä. Pidämme edellytyksenä tämän maanalaisen kaavan tekemiselle, että Lähteenlinnan talon kohdalle tehdään myös maanpäällinen asemakaava, jotta kaavan vaikutukset pystytään kunnolla arvioimaan.</p> <p>Asemakaavan 8670 liitteenä olevassa Louhintatyön alustavassa ympäristöselvityksessä Lähteenlinna on merkitty rakennukseksi, jonka perustamistavasta ei ole tietoa. Se on merkitty myös mahdollisesti erityisesti huomioitavaksi</p>	<p>Palautteen johdosta kaavan valmisteluvaiheessa tarkasteltuja vaihtoehtoja karsittiin. Ehdotusvaiheeseen esitetään vaihtoehtoa 1, jossa uusi ajoyhteys rakennettaisiin vain Viinikankadulle. Myös alustavien vaikutus selvitysten ja -arviointien tulokset tukivat Salhojankadun sisältävien vaihtoehtojen 2 ja 3 poistamista suunnitelmasta.</p> <p>Maanalaisen kaavan ohjausvaikutus ei ulotu maanpäällisen alueen muutoksiin. Kaavan toteuttamisen kannalta tarpeellisten maanpäällisten rakenteiden sijoittamista ja katujärjestelyiden toteuttamista ohjataan maanpäällisen alueen asemakaavoilla sekä katu- ja rakennussuunnitelmilla. Näiden ohella toteutusta ohjaa myös muu voimassa oleva lainsäädäntö, yleiset suunnitteluohjeet ja -määräykset sekä kaupungin omat</p>	<p>Salhojankadulle johtavan ajoyhteyden poistaminen.</p> <p>Suunnittelu- ja selvitysaineiston sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kohteeksi louhintatöissä. Hankkeen yhteydessä tulee varmistaa, että rakennus ei vahingoitu louhintatöissä.</p> <p>Hankkeen toteutuessa olisi mahdollista että rakennus vahingoittuisi louhintatöissä, sillä uusi maanalainen ajoreitti rakennettaisiin aivan Lähteenlinnan perustusten viereen. Myös uusi ajoreitti talon alla saattaisi aiheuttaa asuntoihin ja kellaritiloihin tärinää ja runkoääntä. Suunnittelun ja rakentamisen yhteydessä tulee varmistaa että asuntoihin ja kellaritiloihin ei tule tärinää ja runkoääntä, kun uusi ajoreitti on käytössä.</p> <p>Lähteenkadun varrella olevat kaupunkikuvallisesti ja luonnonympäristön kannalta arvokkaat vanhat puut ovat myös tärkeät ja ne tulee säilyttää vaurioitta. Kaavan aineistoissa mainitaan, että Lähteenkadun varrella ”Ponttiseinä/paaluseinä rikkoo puiden juuristoja ja pontitus/paalutuskalusto tulee rikkomaan puiden oksistoja.” ja ”on mahdollista, että oksisto tai juuristo vahingoittuu tai kasvuvedellytykset muulla tavoin heikentyvät siinä määrin, että puustoa joudutaan uudistamaan. Tämä on todennäköistä erityisesti Lähteenkadun varrella, jossa puiden juuret ja oksistot ulottuvat pitkälle katualueen puolelle.” Puiden juuristojen vahingoittumista ja puiden uusimista ei voida hyväksyä.</p> <p>Jos Sorsapuiston pohjoislaidan puusto poistetaan, sen tarjoama varjo kesäkuukausina poistuu täysin ja eteläsuuntaiset asunnot kärsivät suorasta auringonpaisteesta ja kuumudesta. Jo nyt yhä lämpimämmät kesät aiheuttavat painovoimaisella ilmanvaihdoilla varustetussa taloyhtiössä haastetta. Tämä ongelma koskee As Oy Lähteenlinnan lisäksi As Oy Kalevansuuta. Kaupungissa tulee ottaa huomioon puiden tuoma suoja ilmastonmuutoksen myötä yleistyvää kuumuutta vastaan.</p> <p>Sorsapuisto ja se välitön ympäristö toimii myös Kalevan ja Tammelan kulttuurillisena keskustana yhdessä Tampere talon kanssa. Puusto on osa esteettistä kokonaisuutta. Autoliikenteen lisääminen alueelle on mielestämme vastoin alueen identiteettiä ja käyttötarkoitusta Tullin /Tammelan virkistysalueena. Myös lyhempiäaikainen muutostyö aiheuttaa</p>	<p>rakentamista ohjaavat linjaukset ja päätökset, kuten rakentamistapaohjeet ja rakennusjärjestys.</p> <p>Yläpuoliselle alueelle sijoittuvat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet on tunnistettu kaavaan liittyvissä selvityksissä. Maanalaisella kaavalla ei näiden vaarantamista voida mahdollistaa eikä niiden säilymistä voida katsoa olevan uhattuna, ellei asiaa ole voimassa olevissa maanpäällisissä asemakaavoissa tai mahdollisilla muilla asian käsittelyyn vaikuttavilla päätöksillä ole ratkaistu toisin.</p> <p>Aaltosenkatu 47-49:n tontilla on voimassa 10.6.1936 vahvistunut asemakaava nro -182. Kaavassa ei ole otettu kantaa esimerkiksi rakennuksen kulttuuri- ja rakennushistoriallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen säilymistä turvaamiseen, mistä johtuen kaupunki on todennut kaavan sisällöltään vanhentuneeksi ja asettanut tontin rakennuskieltoon. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että voimassa oleva kaava olisi kumottu, vaan sitä, että se tulisi ajantasaisista.</p> <p>Salhojankadun vaihtoehdon poistamisen jälkeen maanalaisen kaavan suunnittelualueen ja Aaltosenkatu 47-49:n tontin länsireunan välinen etäisyys on noin 75 metriä. Rakentamisen ja käytön aikaisten mahdollisten haitallisten vaikutusten hallintakeinot ja seurantatarpeet määritellään yksityiskohtaisella tasolla toteutusvaiheen lupamenettelyiden yhteydessä. Tällöin käytössä on kaavavaiheen alustavia suunnitelmia huomattavasti tarkempi ja laajempi suunnittelu- ja selvitysaineisto.</p> <p>Kaavaselostuksen liitteenä olevassa alustavassa louhintatyön ympäristöselvityksessä on arvioitu, että kalliotilojen rakentamisesta syntyvä tärinä voisi häiritä asumismukavuutta ko. tontin alueella. Varsinainen louhintatyön ympäristöselvitys ja riskianalyysi laaditaan hankkeen toteutusvaiheessa, jolloin selvitysalueen rajaus sekä maanpäällisten rakennusten ja rakenteiden</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kohtuutonta rasiitetta Lähteenkadun asukkaille. Esimerkiksi pääsy sisäpihoille ja koteihin vaikeutuu merkittävästi Lähteenkadun asunnoissa As Oy Lähteenlinnassa ja As Oy Kalevansuussa. Molempien taloyhtiöiden sisäpihalle pääseminen saattaa rakennustyön myötä olla mahdotonta ja näin ollen myös jätehuolto ja turvallisuuteen liittyvät kysymykset on otettava arviointiin.</p> <p>Maanalainen parkki vaatisi myös ilmanvaihtokuiluja, jotka huonontavat ilmanlaatua ja aiheuttavat melua. Lisäksi ne olisivat merkittävä haitta Sorsapuiston virkistysalueelle. Rakennuksen eteen ei tule sijoittaa P-Hämpin ilmanvaihtokuiluja, jotka huonontavat ilmanlaatua ja aiheuttavat melua.</p> <p>Viinikankadun ratkaisuehdotus on mielestämme parempi vaihtoehto P-Hämpin laajennuksen toteuttamiselle. Laajennus tulee toteuttaa Viinikankadun ratkaisuehdotuksen mukaisesti</p> <p>Taloyhtiölle tulee ilmoittaa kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta.</p>	<p>tiedot täydennetään ja päivitetään senhetkistä tilannetta vastaavaksi.</p> <p>Kalliotilojen ilmanvaihtokuilut rakennetaan ensisijaisesti varsinaisten pysäköintitilojen läheisyyteen ja integroidaan maanpäällisiin rakennuksiin. Sorsapuistoon, Lähteenkadulle tai muillekaan yleisille alueille ei tekniikkakuiluja ole suunnitteilla.</p> <p>Päätös kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta kuuluu yhdyskuntalautakunnan toimivaltaan. Kaupunki ilmoittaa kaavaehdotuksen nähtävillä olosta kuulutuksella.</p>	
<p><b>Urbaani Tampere ry - lisää kaupunkia Tampereelle:</b></p> <p>Urbaani Tampere ry ottaa kantaa kaavaan Salhojankadun ajoyhteyden osalta, jonka valmistelua ei ole syytä jatkaa pidemmälle. Kaavan liitemateriaaleissa on selvitetty ko. ajoyhteyden ongelmia, joiksi on tunnistettu mm:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ajoyhteys ohjaa autoliikennettä joukkoliikennepainotteisille Sammonkadulle ja Teiskontielle Hervannan valtavyölyän ja Ratapihankadun sijaan.</li> <li>2. Ajoyhteys aiheuttaa jalankulku- ja pyöräliikenteelle estevaikutuksen ja se huonontaa jalankulun olosuhteita (mm. pohjoispuolen jalkakäytävän poisto, jalankulun ylitys estettävä aidalla Kalevan lukion kohdalla).</li> <li>3. Rakentaminen saattaa vaurioittaa Sorsapuiston ja Kalevan lukion tontin puita tai niiden juuristoa ja siten aiheuttaa riskin tärkeäksi tunnistetun kaupunkivihreän vahingoittumiselle.</li> <li>4. Rakentaminen heikentää Sorsapuiston viihtyvyyttä</li> </ol>	<p>Palautteen johdosta kaavan valmisteluvaiheessa tarkasteltuja vaihtoehtoja karsittiin. Ehdotusvaiheeseen esitetään vaihtoehtoa 1, jossa uusi ajoyhteys rakennettaisiin vain Viinikankadulle. Myös alustavien vaikutus selvitysten ja -arviointien tulokset tukivat Salhojankadun sisältävien vaihtoehtojen 2 ja 3 poistamista suunnitelmasta.</p> <p>Maanalaisen kaavan ohjausvaikutus ei ulotu maanpäällisen alueen muutoksiin. Kaavan toteuttamisen kannalta tarpeellisten maanpäällisten rakenteiden sijoittamista ja katujärjestelyiden toteuttamista ohjataan maanpäällisen alueen asemakaavoilla sekä katu- ja rakennussuunnitelmilla. Näiden ohella toteutusta ohjaa myös muu voimassa oleva lainsäädäntö, yleiset suunnitteluohjeet ja -määräykset sekä kaupungin omat</p>	<p>Salhojankadulle johtavan ajoyhteyden poistaminen.</p> <p>Suunnittelu- ja selvitysaineiston sekä vaikutusten arvioinnin täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>5. Sisäänajoväylien liikenne heikentää läheisten asuntojen viihtyvyyttä.</p> <p>6. Pikkukakkosen puiston ja Hämpin parkin ajorampin virhettä ei ole syytä toistaa.</p> <p>Asian tiivistää hyvin selvityksen yhteenvedon lause:  <i>“Salhojankatu ei sovellu ensisijaiseksi vaihtoehdoksi palvelemaan koko maanalaista parkistoa. Ajoyhteyden kapasiteetti on pieni ilman merkittäviä heijastusvaikutuksia viereisiin liittyisiin, eikä näin ollen sovellu parkiston itäosan pääliittymäksi. Rampin rakentamisella on lisäksi merkittäviä negatiivisia vaikutuksia katuympäristöön ja alueen virkistyskäyttöön.”</i></p> <p>Jos jo selvitykset tunnistavat ison nipun ongelmia ja ajoyhteyden ei todeta ratkaisevan pysäköintilaitoksen sisäänajoja, on tämän yhteyden jatkosuunnittelusta luovuttava ja poistettava varaukset kaavakartasta. Kaava luo aina rajoitteita alueen muuhun tulevaisuuden kehittämiseen, ja saattaa jopa estää muita hankkeita.</p>	<p>rakentamista ohjaavat linjaukset ja päätökset, kuten rakentamistapaohjeet ja rakennusjärjestys.</p> <p>Rakentamisen ja käytön aikaisten mahdollisten haitallisten vaikutusten hallintakeinot ja seurantarpeet määritellään yksityiskohtaisella tasolla toteutusvaiheen lupamenettelyiden yhteydessä. Tällöin käytössä on kaavavaiheen alustavia suunnitelmia huomattavasti tarkempi ja laajempi suunnittelu- ja selvitysaineisto.</p>	



# TAMPERE

10.5.2021

**P-Hämpin laajennus. Maanalainen asemakaava nro 8670.**

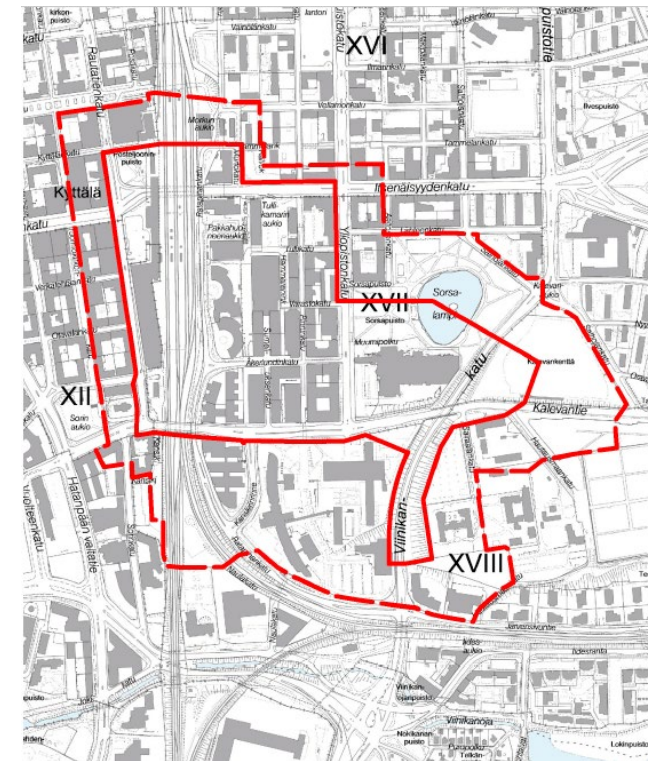
Diaarinumero: TRE:228/10.02.01/2017

## PALAUTERAPORTTI

**Osallistumis- ja arviointisuunnitelman  
nähtävilläoloaikana 18.1.- 15.2.2018 saadut mielipiteet ja  
lausunnot (yhteensä 10 kpl)**

Nähtävillä ollut aineisto, linkki internet-sivuille:

<https://www.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8670>



## Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana saadut mielipiteet ja viranomaislausunnot

### 1. Tampereen kaupungin viheralueet ja hulevedet- yksikkö, vihersuunnittelu:

Pysäköinnin ja huollon sisäänajojen lisäksi on huomioitava jalankulun pysty-yhteyksien sekä tekniseen toimivuuteen liittyvien rakenteiden sijoittuminen ja sovittaminen kaupunkirakenteeseen ja kaupunkikuvaan.

### 2. Tampereen kaupungin viheralueet ja hulevedet- yksikkö, hulevesien hallinta:

Hulevesiselvitystä ei tarvitse laatia maanalaisessa asemakaavassa.

### 3. Pirkanmaan liitto (palaute koski myös samanaikaisesti nähtävillä ollutta kaavan nro 8640 valmisteluaineistoa):

Nähtäville asetettujen Asemakeskuksen aluetta koskevien asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmien osalta voidaan todeta tavoitteiden olevan linjassa kesäkuussa 2017 voimaan tulleen Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kanssa. Tärkeää on, että suunnittelualueelle maakuntakaavassa osoitettujen keskustatoimintojen, päärautatieaseman sekä kulttuuriympäristöjen alue- ja kohdemerkintöihin liittyvien suunnittelumääräysten sisältö otetaan huomioon asemakaavan laadinnassa. Arvokkaiksi kulttuuriympäristöiksi tunnistettujen kohteiden ominaispiirteet ja selvitysaineistoihin perustuvat aluerajaukset tulee ottaa vahvoina suunnitteluun vaikuttavina tekijöinä huomioon. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon Tampereen henkilöratapihan yleissuunnitelman mukaiset kehittämistoimet sekä varautua pääradan liikenteen merkittävään kasvuun.

Vaikutusten arviointi on yksi oleellisimmista suunnittelutyökaluista Tampereen keskeisimmän alueen tulevaisuuden ja fyysisen toimintaympäristön muotoilussa. Asemakeskus-hankkeen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat merkittävät, sillä vääjäämättä katutilojen ja kaupunkirakenteen mittakaava muuttuu oleellisesti nykyisestä. Tämän vuoksi tulee sekä suunnittelussa että vaikutusten arvioinnissa kiinnittää erityistä huomiota kaupunkirakenteen eheyteen ja kaupunkikuvan omaleimaisuuteen sekä asuinympäristön laatuun ja monipuolisuuteen, kuten maakuntakaavan keskusta-alueen suunnittelumääräyksissä edellytetään. Maanalaisen asemakaavan suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää maanalaisten pysäköintilaitosten ja huoltoliikenteen sisäänajojen haitallisten vaikutusten minimointiin kaupunkikuvassa.

Asemakeskuksesta laaditut näkymäkuvat osoittavat, miten suuresta maisemallisesta ja kaupunkikuvallisesta muutoksesta on kyse. Erityisesti ne kertovat uusien rakennusmassojen suhteesta olemassa olevaan kaupunkiympäristöön sekä lähialueen suunnitelmiin. Asemakeskuksen kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvityksen vaikutusten arvioinnissa todetuista kaupunkikuvan merkittävistä muutoksista on syytä käydä laaja ja vuorovaikutteinen keskustelu kaava prosessin aikana. Korkeatasoisen lopputuleman ja yhtenäisen kaupunkikuvallisen kokonaisuuden saavuttamiseksi, tulee erityisesti tutkia uusien rakennusmassojen suhdetta ja vaikutusta Kanssi- ja Areena -hankkeen vielä rakentumattomaan tornikompositioon.

#### **4. Pirkanmaan Jätehuolto Oy (palaute koski myös samanaikaisesti nähtävillä ollutta kaavan nro 8640 valmisteluaineistoa):**

Pirkanmaan Jätehuolto (PJH) esittää, että jätelajien keräyksen osalta suunnittelualueella selvitettäisiin putkijärjestelmien toteutuskelpoisuutta. Arvioinnissa on tarpeen huomioida myös maanalaisten tilojen hyödyntämismahdollisuuksia esimerkiksi koonta-aseman ja runkoputkilinjojen sijoittelun osalta. Putkijärjestelmän selvittämistarvetta on tuotu esiin mm. Tampereen Asemakeskuksen asemakaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa 26.9.2016. Tällöin arvioitiin järkeväksi myös asemakeskuksen ja kansi- ja areenahankkeen mahdollisen imuputkijärjestelmän yhdistämismahdollisuus. Asemakeskuksen alueelle suunnitellaan työn, kaupan, palvelujen, vapaa-ajan ja asumisen toimintoja sekä julkisia kaupunkitiloja. Kehittyvän keskustan tonttitehokkuus muodostuu hyvin korkeaksi. Jätehuollon näkökulmasta toiminnoissa syntyy merkittäviä jätemääriä ja jätelajikertymissä voi olla myös varsin suuria hetkellisiä ja kausiluonteisia vaihteluita, joihin putkijärjestelmä voi tarjota tehokkaan ja automaatiolla varustetun vaihtoehdon jätelajien keräykseen tiivistä rakennetulta alueelta. Jätelajien keräystä nostoperusteisilla syväkeräysvälineillä tai siirrettävillä pinta-astioilla voi suunnittelualueella olla haastava toteuttaa. Tilaa on piha- ja katualueilla rajallisesti käytettävissä, nosturilla tapahtuva säiliöiden tyhjennys vaatii esteettömyyttä korkeus-suunnassa ja mahdolliset kansirakenteet saattavat rajoittaa jäteautojen kulkua merkittävästi. Putkijärjestelmä on joustava ja pidemmällä aikajänteellä energiatehokas ratkaisu jätelajien erilliskeräykseen. Samalla alue rauhoittuu tältä osin raskaalta ajoneuvoliikenteeltä. Kansainvälisesti putkijärjestelmien käyttöönotto on yleistymässä erityisesti tehokkaan rakentamisen alueilla ja palvelutoiminnan kohteissa kuten kauppakeskuksissa ja monitoimiareenoilla.

#### **5. Pirkanmaan maakuntamuseo:**

Maanalaisten tilojen järjestämiseen tarkoitetun asemakaavan hankealueella on lukuisia rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä kulttuurihistoriallisia arvoja, jotka tulee mainita osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa vähintään yleisellä tasolla. Lisäksi ko. suunnitelmaan tulee liittää maininta ko. arvojen säilyttämisestä, erityisesti koskien maanalaisiin tiloihin tarvittavien sisäänajojen sijoittamista ja rakennustapaa. Lisäksi tulee erityisesti huolehtia, että suunnitelmat eivät aiheuta vaaraa olemassa oleville kulttuurihistoriallisesti arvokkaille rakennuksille, esimerkiksi perustamisolosuhteiden muuttumisen tai rakentamisen aikaisten toimenpiteiden myötä. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta maakuntamuseolla ei ole huomautettavaa hankkeesta.

#### **6. As Oy Sorinhovi, Rautatienkatu 26 (palaute koski myös samanaikaisesti nähtävillä ollutta kaavan nro 8640 valmisteluaineistoa):**

Mielipiteet ja huomautukset annetaan samansisältöisinä molempiin kaavoihin, koska niillä sama kaavoittajatiimi ja kohdealue ja ne esiteltiin samassa esittelytilaisuudessa, joten todennäköisesti kaavakäsittelyllä on vaikutusta ja kytköksiä keskenään. Lisäksi näin saamme molemmista kaavoista ja perusteluista vastaukset suoraan yhteishenkilömme osoitteeseen.

1) Esittelytilaisuudesta 1.2.2018/Tullikamari: Kaavatilaisuudessa Asemakeskuksen aluetta esiteltiin hyvin positiivisessa valossa. Kun kysyttiin, miksi ja mistä seikoista johtuen kaavoittaja on varautunut valituksiin, ei saatu vastausta. Tämä seikka osoittaa, että kaavoittaja on tietoinen joistain epäkohdista, ei ehkä kaikista, mutta koettaa saada kaavan läpi, niistä huolimatta. Tällainen käsittelytapa rikkoo MRL ja MRA vastaan. Tästä voi päätellä, että a) kaavoittaja ei ole kovin kokenut haastavien korkean rakentamisen kohteiden suhteen tai b) toimii tietoisesti. Pyydämme että kaupunki kaavatyön tilaajana esittää oman näkemyksensä kummasta on kyse.

2) Muusta esittelyaineistosta: Kaava-alueen vaikutusta ympäristöön ei olla tiedostettu tai se halutaan pitää epäselvänä. Havainnekuvat, joita mm. paikallislehdissä on julkaistu, on valittu katselupisteeksi esim. Koskipuiston tai vieläkin kauempi katselijan sijainti. Tämä osoittaa, että kaava-alueen mittakaava ja vaikutukset ympäristöön rajapinnassa ovat sellaisia, ettei niitä haluta esitellä.

3) Kaavan esittelyaineistosta havaitaan, että esitelty ratkaisu on ollut tässä muodossa jo huhtikuussa 2017, mutta meille osallisena ei ole tullut asiasta tietoa tai yhteydenottoa laisinkaan. Vasta esittelytilaisuudessa ja paria päivää tätä ennen on ollut mahdollisuus tutustua aineistoon.

#### 4) Epäkohdat

4.1 Piha-alueen ja jalankulkureitin korottaminen korkoon +103,50: Korotetun jalankulkureitin ulottaminen aivan asuintalon (Rautatienkatu 26) viereen. Esittelytilaisuudessa kerrottiin, että 70% kansiareenan poistuvasta yleisöstä tulee kulkemaan tätä reittiä. Reitti kulkee korkeammalla tasolla kuin Rautatienkatu 26:n 4. kerroksen taso. Tämä tarkoittaa, että ilta-aikaan on tuhansia ohikulkijoita yksityisasuntojen välittömässä läheisyydessä josta suora näkölinja olo- ja makuuhuoneiden ikkunoista sisään. Näkölinjan tekee epäsuotuisaksi se, että ohikulkijat pääsevät katselemaan huoneistoihin ylhäältä. Tämä luo asukkaille turvattomuutta. Miksi kaavoittaja toimii näin? Ohikulkijat Rautatienkadun suuntaisten talojen läheisyydessä tulee pysyä katutasossa.

4.2 Rautatienkadun vieressä olevan nykyisen 1 kerroksisen parkkitalon alueen käyttötarkoituksen muutos 25 kerroksiseksi torni-hotellia korkeammaksi toimisto- ja asuinrakennukseksi: Tämä on suuri mittakaavavirhe ja epäoikeudenmukainen kohtelu vaikutusalueella olevaa maanomistajaa kohtaan. Rautatienkadulla vain yhden taloyhtiön eteen on lisätty rakennusmassa, muiden rakennusten etualalla kohti rataa on vihreä puisto. Miksi kaavoittaja toimii näin? Nykyisen P-talon alueen käyttötarkoitusta ei saa muuttaa kuin puistoalueeksi, joka luontevasti yhdistyy Sorinaukioon muodostaen selkeän ja vihreän jalankulkuväylän asemakeskuksesta linja- autoasemalle. Näinollen puiston päätteenä säilyisi alueen maamerkinä Liebeskindin edustava tornitalo. 25 kerroksinen kömpelö massa, joka näkyy havainneaineistossa, olisi joka tapauksessa sijainniltaan liian lähellä Liebeskindin tornia eikä sovellu ehdotettuun sijaintiin ollenkaan.

4.3 Rautatienkadun kavennus: Rautatienkatu 26 ja ehdotetun 25 kerroksisen rakennusmassan kohdalla katualuetta jostain syystä kavennettaisiin. Tämähän olisi sulaa tyhmyyttä. Tuoda nyt palovaarallinen lähes +200m korkeuteen ulottuva rakennusmassa vain noin 15 metrin läheisyyteen ihmisten parvekkeista ja raitisilman sisäänottoaukoista. Aistimme ihmisvastaisuutta tässä kohdassa ehdotusta. Miksi kaavoittaja toimisi näin? Ratkaisu tämänkin kohdalla on helppo: Kun rakennusmassan tilalla on puisto, ei kavennustakaan tarvita.

4.4 Liian korkea rakentaminen kannen päälle asuinrakennusten välittömässä läheisyydessä: esitetty leikkauspiirustus katsoo väärään suuntaan, jotta vaikutuksia ympäristöön voisi millään lailla siitä tarkastella. Kannen perustasoksi on merkitty +103,5m joka on huomattavasti ympäristön katutasoa korkeammalla. Vertailuna Rautatienkadun korko, joka tällä kohdalla on kartan mukaan +95m ja Åkerlundinkadulla +96,5m.

Kaavaehdotuksessa osoitetut kerrosluvut ovat hämääviä tästä johtuen, eikä kannelle tulevien rakennusmassojen vaikutusta voi arvioida kaava-aineiston puutteellisuudesta johtuen. Tämän vuoksi kaikkeen kannen Rautatienkadun suuntaiseen rakentamiseen tulee suhtautua varauksella. Tällaista kaavatyötä ei missään tapauksessa voi jatkaa. (kts. MRL ja MRA) Leikkauksessa Tullikadun kohdalla on esitetty aivan erilainen liittymä ympäröivään aluerakenteeseen. Matalaa ympäristöä kohtaan liitytään matalalla rakenteella ja korkeampi massa on vasta hyvin kaukana alueen reunasta lähellä kantta. Korkeimmat rakennukset ovat vasta kannen kohdalla radan päällä. Jostain syystä Rautatienkatua vastaan liittyttäessä on täysin päinvastainen ehdotus. Loogisinta olisi osoittaa korkeimmat rakennusmassat Tullintorin ja Ratapihankadun puolelle, jossa ne eivät aiheuta haittaa olemassaoleville asuintaloille.



5) Loppupäätelmät: Asioiden tulee kaavatyöskentelyssä muuttua selkeämmäksi ja avoimemmaksi ja osallisille; ympäristön maan ja kiinteistönomistajille ja asukkaille ei saa aiheuttaa haittaa. Oletamme, että kaavatyön tilaajana kaupunki ymmärtää alueen kehittämisen tärkeyden eikä sitä tarpeettomasti hidasta esittämällä täysin hupsuja ratkaisuja joita kaavaan osalliset eivät voi hyväksyä. Miksi kaavoittaja toimisi ajattelemattomasti? Haluaako joku jossain jarruttaa Tampereen kaupunkiseudun selkeää kehittymistä aiheuttamalla mahdollisesti pitkiä riitaprosesseja väärään paikkaan osoitetun kerroskorkeuden takia? Tietoinen asioiden piilottelu ja salailu ei koskaan avaa hyviä lähtökohtia millekään neuvotteluille. Avoimuus on nykypäivää, luulisi tämän olevan kaikille asianosaisille päivänselvää. Joka tapauksessa kaavan tavoitteet, jotka on esitelty ASEMAKAAVAN JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSEN OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMISSA tulisivat toteutumaan, vaikka kohdissa 4.1-4.4 esitetyt epäkohdat poistetaan ja ratkaistaan osallisia tyydyttävällä tavalla.

6) Ilmoittamismenettely kaavan jatkokehittelystä ja vastaukset esitettyihin kysymyksiin: Pyydämme MRL mukaisesti ilmoittamaan meille kaavatyön jokaisesta jatkovaiheesta ja esittämään meihin vaikuttavat asiat tarpeellisin havainne- ja leikkauspiirustuksin jotta vaikutuksia voidaan todellisuudessa arvioida MRL ja MRA mukaisesti. Ilmoituksessa tulee olla ohjeet jatkoehdotusta koskevien muistutusten määräajoista ja mahdollisesta valitusviranomaisesta. Edelleen MRA mukaisesti pyydämme vastaukset perusteluineen kohdissa 1 ja 4.1-4.4 esitettyihin kysymyksiin. (Esittelytilaisuudessa 1.2.2018 oli paikalla kaavasuunnitteluun osallistuneita suunnittelijoita ja kukaan heistä ei osannut tai halunnut antaa näitä perusteluja kyseisiin ongelmallisiin ratkaisuihin. Vaikuttaa siis siltä että ratkaisut ovat perusteettomia ja siten syytä korjata.)

### **7. Suomen Yliopistokiinteistöt Oy:**

SYK Oy:n (Suomen Yliopistokiinteistöt Oy) tavoitteena on osaltaan kehittää kampusalueitansa eläviksi ja elinvoimaisiksi alueiksi, jotka ovat kiinteässä yhteydessä ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Tavoitteena on, että kampusalueet ympäristöineen sisältävät monipuolisesti julkisia tai yksityisiä palveluja, opetus- ja tutkimustoimintaa, yritystoimintaa, kaupallisia palveluja ja mahdollisesti asumista siten, että kampusalueilla on mahdollista toimia ympäri vuorokauden ja ympäri vuoden. Tämän tavoitteen toteutumisessa on olennaista, että eri kaavatasot mahdollistavat monipuolisesti eri toimintojen sijoittumisen koko kampusalueelle ja sen ympäristöön, eivätkä rajoita kampusalueiden toimintaedellytyksiä. SYK Oy suhtautuu myönteisesti asemakeskuksen maanalaisen asemakaavan valmisteluun. Asemakaava on lähtökohdiltaan SYK Oy:n tavoitteiden mukainen. Haluamme saada tiedon asemakaavan etenemisestä riittävän aikaisessa vaiheessa ja edellytämme, että kaavan valmistelun edetessä varmistetaan, etteivät yliopiston kampusalueen toimintaedellytykset heikkene. Tämä koskee erityisesti Tullin alueen kevyenliikenteen kulkuympäristön turvallisuutta ja kulkuyhteyksien jatkuvuutta.

### **8. Tampereen opiskelija-asuntosäätiö TOAS (palaute koski myös samanaikaisesti nähtävillä ollutta kaavan nro 8640 valmisteluaineistoa):**

Kuinka esillä oleva laajeneva maanalainen pysäköinti (Verkatehtaankadun suunta) on TOASin Tuomiokirkonkadun tontin kaavatyössä hyödynnettävissä? Miten mahdollistetaan se, että maanalaisen asemakaavaan uudet pysäköintiratkaisut otetaan huomioon korttelisuunnitelmassamme (kortteli 188) vaikka se valmistuisi aiemmin?

**9. Tampereen polkupyöräilijät ry (palaute koski myös samanaikaisesti nähtävillä ollutta kaavan nro 8640 valmisteluaineistoa):**

Maanalainen asemakaava keskittyy pysäköintiin. Myös pyöräpysäköinti on ratkaistava alueella, jolla sille on suuri tarve. Onko tämä asemakaava se, jossa ratkaisut voisi esittää? Yleisesti maanalaisten pysäköintilaitosten sisäänajot vievät paljon tilaa ja luovat estevaikutusta katuverkolle. Suunnittelussa on minimoitava estevaikutukset jalankululle ja pyöräilylle. Pysäköintiselvityksessä on esimerkkinä sisäänajo Viinikankadulta, jonne on sijoitettu kiertoliittymä. Viinikankatu on yleiskaavassa pyöräilyn seudullinen pääreitti ja esitetty risteys uhkaa merkittävästi huonontaa väylää pyöräilyn näkökulmasta, kun nykyinen suora alamäki muuttuu liikenneympyrää kiertäväksi ja pyörätien kanssa tulee risteävää autoliikennettä. Viinikankatu on jo nyt jyrkkä, eivätkä muutokset eivät saa johtaa missään kohtaa nykyistä suurempaan pituuskaltevuuteen.

**10. Kiinteistö Oy Kyttälänkulma (palaute koski myös samanaikaisesti nähtävillä ollutta kaavan nro 8640 valmisteluaineistoa):**

Tämän kaavan keskeinen toimi on Hämpin parkista lähtevä Rautatienkadun alle eteläsuuntaan rakennettava pysäköintiluola ja siitä edelleen aukeavat lisäluolat. Rautatienkadun alle tuleva luola on sijoitettu tonttimme ja rakennuksemme rajaan Rautatienkadulla ja osittain Verkatehtaan kadun alle tuleva luola länteen tonttimme ja rakennuksemme alle niin, että Rakennuksemme Verkatehtaan kadun puoleinen siipi on kokonaan luolan päällä. Yleisötilaisuudessa Arkkitehti Eero Lunden ilmoitti, että Verkatehtaan kadun suuntaan suunniteltu laiva on tarkoitettu ensisijaisesti koko Kyttälän kaupunginosan maanalaisen pysäköinnin tarpeisiin.

Samanaikaisesti on tekeillä korttelisuunnitelma Kyttälän kortteliin 188, jossa näyttäisi siltä, että kaupunki tarjoaisi lisärakennusoikeutena 2 kerroksen korotusta, mutta sulkisi uuden korkean rakennuksen pois vaihtoehtona. Kun lisäksi on menossa TOAS:in, eli naapuritonttimme asemakaavan muutos, pitäisi tämä maanalainen kaava, TOAS:in kaavamuuotos ja Kyttälänkulman korkean rakentamisen selvitys/kaavoitus kytkeä yhdeksi samaksi toimitukseksi. Tämä mahdollistaisi tonttiemme maanalaisen rakentamisen tutkimisen ja kaavoittamisen, kun Kyttälänkulman ja TOAS:in tonteilla on noin 3 metrin korkeusero ja Verkatehtaan kadun sekä Tuomiokirkonkadun autoliikennettä tullaan rajoittamaan. Samoin yhteiskaavoitus selvittäisi, mikä vaikutus suunnitellulla pysäköintiluolien rakentamisella on ylipäätään tonttiemme ja rakennusten käytettävyyteen eli esimerkiksi sen, onko tonttimme rakennusala siirrettävä tontin eteläreunaan niin, ettei rakennus tule pysäköintiluolan päälle/rajalle. Ylipäätään yhteistarkastelussa tulisi selvittää kaikki alueen kaupunkirakenteen tiivistämismahdollisuudet. Vain näin mahdollistetaan ekotehokkaan kaupunkirakenteen syntyminen Tampereen keskusta-alueelle.