



TAMPERE

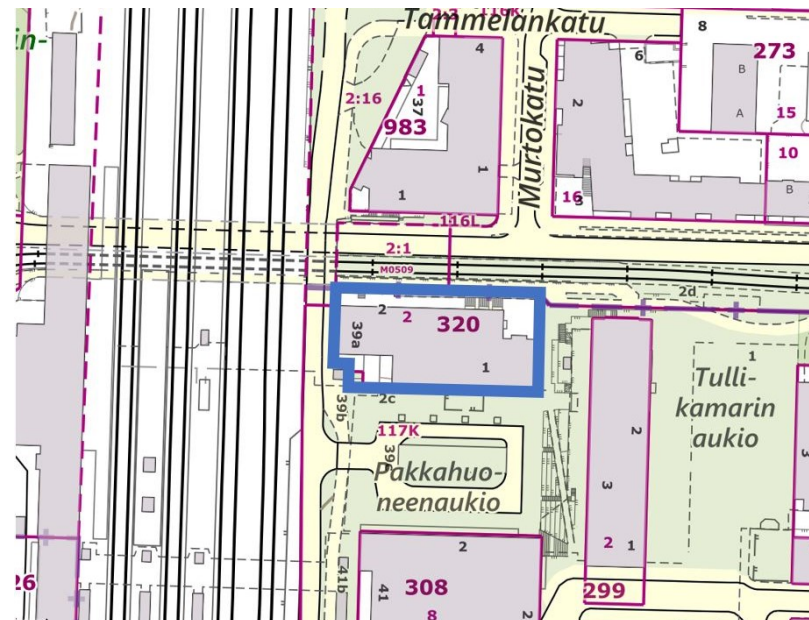
17.2.2025

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

Diarinumero: TRE:5455/10.02.01/2019

Kaupungin vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin

Ehdotusaineiston nähtävilläoloaikana 23.11.2023-5.1.2024 saadut mielipiteet ja viranomaispalaute (yhteensä 12 kpl)



PALAUTE	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>1. Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus</p> <p>Kaavoitettava alue rajautuu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) Tampereen rautatieasema ja veturitalit. Kaavan vaikutukset ulottuvat RKY-alueeseen Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori. Lisäksi kohde rajautuu maakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön Tullin alue ja Sorsapuisto. Vaikutuspiirissä on myös muita maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä Tampereen keskustassa. Asemakaavamuutos sisältyy maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 18 § mukaiseen ELY-keskuksen valvontatehtävään.</p> <p>ELY-keskus näkee positiivisena, että rakentamista on tutkittu valmisteluvaiheessa vaihtoehtojen kautta. Ehdotusvaiheessa nähtäville on asetettu suunnitelma, jossa uudisrakennuksen torni on pohjamitoiltaan luonnosvaiheessa esitettyjen vaihtoehtojen välimaastosta. Kaava-aineistoon sisältyvien havainnekuvien valossa rakennus tulee olemaan erittäin näkyvä monista suunnista, ja erityinen rooli sillä tulee olemaan Hämeenkadun päätenäkymässä.</p> <p>Kaavaehdotukseen liittyy viitesuunnitelma, jossa rakennuksen materiaalivalintoja on sovitettu yhteen rautatieaseman (RKY) ja siihen suunnitellun alikulun parantamishankkeen kanssa. ELY-keskus pitää tätä lähestymistapaa mahdollisena. Uudisrakentaminen tulee olla sellaista, että Hämeenkadun päätteeksi muodostuu sekä läheltä että kauempaa katsottuna kaunis (MRL 5 § mom 1 kohta 3 ja MRL 117 § mom 1) kokonaisuus. Rautatieaseman arvot ja kaupunkikuvallinen rooli eivät saa heiketä täydennysrakentamisen myötä. Kaavamääräyksiin tulee täydentää edellytys siitä, että rakentaminen istuu luontevasti keskustan maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin sekä mainita Hämeenkadun suunta erikseen.</p>	<p>Kulttuuriympäristöjen arvot on huomioitu kaavamerkinnoissä ja -määräyksissä. Pirkanmaan maakuntamuseo on osallistunut kaavan ohjaamiseen.</p> <p>Palautteen perusteella tarkasteltiin toinen massoitteleuratkaisu. Uusi massoitteleuratkaisu on Hämeenkadun suuntaan kapeampi ja veistoksellisuudellaan luo paikkaan sopivan uuden maamerkin.</p> <p>Asemakeskus on yksi kaupunginhallituksen hyväksymän kaavoitusohjelman kohteista. Aluekokonaisuutta on käyty läpi viranomaisten kanssa. Alueella on käynnissä useita muita kaavahankkeita. Asemakaavoitus ohjaa ja valvoo kokonaisuuden yhteensopivuutta sekä arvokkaiden kulttuuriympäristöjen huomioimista.</p> <p>Lähialueella on vireillä useita asemakaavamuutoksia, joista osassa suunnitellaan myös korkeaa rakentamista. Havainnekuvia kokonaisuudesta esiteltiin viranomaisneuvotteluissa. Suunnitelmien keskeneräisyyden vuoksi havainnekuvat eivät ole osa kaava-aineistoa.</p>	<p>Vaikutusten arviointia täydennetty muun muassa lausunnoissa mainituin osin.</p> <p>Rakennusmassan muotoa koskevia määräyksiä ja merkintöjä tarkennettiin. Rakennuksen arkkitehtuurista lisättiin yleismääräyksiä.</p> <p>Havainneaineistoa täydennetty muun muassa viitesuunnitelmaan ja korkean rakentamisen hankearviointiin. Havainneaineistoa on laadittu niin lähikuin kaukonäkymistä.</p> <p>Viranomaisneuvottelut järjestettiin 7.2.2024 ja 16.5.2024.</p>

PALAUTE	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Rakennuksen muotoilussa ja mittasuhteissa ELY-keskus kiinnittää huomiota seuraaviin kohtiin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rakennus vaikuttaa edelleen kohtalaisen massiiviselta Hämeenkadun suunnasta. Jatkossa on tarpeen tutkia vielä hieman sirompaa, paremmin näkyymiin sopivaa vaihtoehtoa, kun otetaan huomioon, että rakennuksen sijainti on useiden keskustan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen suuntaan näkyvä. • ELY-keskus pitää hyvänä, että Itsenäisyydenkadun varrella on ympäröivään rakennuskantaan sovitettu jalustaosa. Jatkossa on vielä tarpeen tarkastella vaihtoehtoa, jossa torniosa on selkeämmin vedetty sisään jalustan julkisivusta. Itsenäisyydenkadun osalta on oleellista tarkastella kaavamutosta yhdessä vireillä olevien Tullinaukion asemakaavan 8662 sekä Tammelan asemakaavan 8565 kanssa siten, että Itsenäisyydenkadun varren kokonaisuus on harmoninen. Myös kaavamutoksissa 8662 ja 8565 on esitetty Itsenäisyydenkadun varrelle jalustan päällä olevia torniaihteita. Uudisrakentamisen sommittelulla tulee muodostaa hallittu kokonaisuus, jossa sopeutetaan uudisrakentamista Tullin ja Tammelan maakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin ja varmistetaan, että rautatieasemalle (RKY) laskevasta katumiljööstä muodostuu eheä. • Kaavaehdotukseen liittyvässä viitesuunnitelmassa ja korkean rakentamisen hankearviointissa on esitetty havainnekuvia Hämeenkadun ja Aleksanterinkadun risteyksen tienoolta. Näissä on eroa sen suhteen, kuinka paljon uudisrakennuksen jalustaosaa näkyy rautatieasemarakennuksen yli. Jalustan näkymistä Hämeenkadun suunnalta on hyvä vielä pohtia, sillä se saattaa tehdä kokonaisuudesta sekavan. 		

PALAUTE	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Kaavan vaikutusten arviointi on kulttuuriympäristön arvojen osalta kohtalaisen niukka, ja selostuksessa viitataan tämän osalta kaavaehdotukseen liittyvään korkean rakentamisen hankearviointiin. Hankearviointi puolestaan on kulttuuriympäristön osalta sanallisesti lyhyt, vaikka sisältääkin havainnekuvia. Kaavan vaikutusten arviointia on tarpeen täydentää vielä siten, että vaikutukset ja riskit käydään läpi kunkin vaikutuspiirissä olevan valtakunnallisen ja maakunnallisen arvoalueen sekä omana kokonaisuutenaan Itsenäisyydenkadun osalta erikseen. Havainneaineistoa ja vaikutusten arviointia tulee esittää myös suhteessa vireillä oleviin muihin lähialueen kaavahankkeisiin (arviointi suunnitteilla olevien hankkeiden kanssa kaupunkimallin avulla). Kaavan tulee perustua riittäviin selvityksiin.</p> <p>Hanke toteuttaa osin laajempaa yleissuunnitelmaa. Laajemman yleissuunnitelman alueella on vireillä laajempi asemakaavoitus. ELY-keskus huomauttaa, että laajemman asemakaavan laatimisen yhteydessä voi tulla esiin uusia huomioitavia asioita ja reunaehtoja. Yleissuunnitelma ei ole lainvoimainen oikeusvaikutteinen kaava ja näin ollen kokonaisuuden toteutumismahdollisuuksiin liittyy vielä epävarmuutta. ELY-keskus kannustaa Tampereen kaupunkia edistämään vireillä olevaa alueen laajempaa asemakaavoitusta. Myös laajemman alueen vaiheittainen rakentuminen tulee ottaa kaavan laatimisessa huomioon, tunnistaa vaiheittaisuuden riskit ja haasteet.</p> <p>Kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen on tarpeen järjestää maankäyttö- ja rakennuslain mukainen viranomaisneuvottelu.</p>		

<p>2. Pirkanmaan liitto</p> <p>Pirkanmaan liitto on aiemmin kaavamuutoshankkeesta antamassa palautteessaan todennut, että Tullin alueen kortteli 320 muodostaa merkityksellisen osan Tampereen päärautatieaseman ja sen lähiympäristön toiminnallisesta ja kaupunkikuvallisesta kokonaisuudesta. Liiton näkemys on, että asemakaavamuutoksen mukainen uudisrakennus muodostaa tärkeän osan Asemakeskus-alueen uudesta ja vaikutuksiltaan merkittävästä korkeiden rakennusten sarjasta, joka tulee voimakkaasti muokkaamaan Tampereen ydinkeskustan nykyistä rakennetta ja kaupunkinäköä. Koko asemaympäristön asemakaavoittaminen yhtenä kokonaisuutena varmistaisi mahdollisimman laadukkaan lopputuloksen, mutta Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamisen, katujärjestelyiden ja alueen tunneliratkaisujen toteuttamisen aikatauluista johtuen tämä ei valitettavasti ole mahdollista.</p> <p>Tampereen kaupunki on kesäkuussa 2023 päättänyt tilata Tampereen Kannen pohjoisosan ja Asemakeskuksen aluetta koskevan viitteesuunnitelman newyorkilaiselta Studio Libeskindiltä. Tällä tavoitellaan alueelle rakentuvan kokonaisen uuden kaupunginosan kokonaiskuvan muodostuvan parhaaksi mahdolliseksi. Pirkanmaan liitto katsookin, että yhteensopivuuden ja alueellisen eheyden varmistamiseksi olisi hyvä, mikäli Asemakeskus-kokonaisuuden suunnittelusta vastaavan Libeskindin toimiston näkemystä voitaisiin hyödyntää myös nyt laadittavan asemakaavamuutoksen ja sen mahdollistaman tornitalosuunnitelman arvioinnissa.</p>	<p>Alueella on käynnissä useita kaavahankkeita. Asemakaavoitus ohjaa ja valvoo kokonaisuuden yhteensopivuutta.</p>	
<p>3. Pirkanmaan maakuntamuseo</p> <p>Maakuntamuseo on antanut hankkeesta aikaisemmat lausunnot diar. 646/2022 (23.9.2022) sekä diar. 99/2023 (9.3.2023). Lausunnoissaan maakuntamuseo on korostanut erityisesti hankkeen lähialueilla sijaitseviin, valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaisiin rakennetun kulttuuriympäristön kohteisiin ja alueisiin kohdistuvia</p>	<p>Palautteen perusteella tarkasteltiin toinen massoitteluratkaisu. Uusi massoitteluratkaisu on Hämeenkadun suuntaan kapeampi ja</p>	<p>Vaikutusten arviointia täydennetty muun muassa lausunnoissa mainituin osin.</p>

<p>kielteisiä kaupunkikuvallisia vaikutuksia ja niiden vähentämistä kaavasuunnittelun keinoin. Maakuntamuseo on pitänyt kulttuuriympäristön näkökulmasta tärkeänä vaihtoehtoisten kaavaratkaisujen tutkimista, kattavan viitesuunnitelman ja havainneaineiston huolellista laatimista sekä niihin nojaavaa perusteellista vaikutustenarviointia. Näitä teemoja ovat omissa lausunnoissaan nostaneet esiin myös Pirkanmaan ELY-keskus ja Pirkanmaan liitto.</p> <p><u>Asemakaavakartta</u></p> <p>Ehdotusvaiheessa kulttuuriympäristön arvoja on pyritty huomioimaan pääkäyttötarkoitusta koskevassa kaavamääräyksessä C-9: <i>Keskustatoimintojen korttelialue, jolle saadaan sijoittaa kulttuuriympäristöön soveltuvaa liike-, toimisto-, majoitus-, tuotanto- ja palvelutiloja sekä kulttuuri- ja harrastustoimintaa palvelevaa yksityistä ja julkista tilaa.</i> Lisäksi korttelialuetta koskee merkintä ym-12: <i>Uudisrakennuksen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä sekä sj-12: Kaupunkikuvan kannalta tärkeä korttelialue. Julkisivujen arkkitehtoniseen käsittelyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota.</i> Korkeaan arkkitehtoniseen laatuun ohjataan myös useilla yleismääräyksillä. Maakuntamuseolla ei ole määräyksistä huomautettavaa.</p> <p>Maakuntamuseo on ilmaissut toistuvasti huolensa siitä, että uudisrakennuksen 24-kerroksinen torniosa sijoittuu Hämeenkadun itäiseksi päätteeksi ja samaan linjaan rautatieaseman pääjulkisivun suuren ikkuna-aiheen kanssa. Koska tämä voidaan katsoa kaavan kaupunkikuvallisista vaikutuksista merkittävimmäksi, maakuntamuseo piti edellisessä lausunnossaan parempana luonnosvaihtoehto 1:n Hämeenkadun suunnasta katsottuna kapeampaa tornia. Kaavaehdotuksessa torni sijoittuu luonnosvaiheen VE2:n mukaisesti ratapihan puolelle. Massaltaan se on Hämeenkadulta tarkasteltuna leveydeltään VE1:n ja VE2:n välimuoto. Massan kaventuminen VE2:een</p>	<p>veistoksellisuudellaan luo paikkaan sopivan uuden maamerkin.</p>	<p>Rakennusmassan muotoa koskevia määräyksiä ja merkintöjä tarkennettiin. Rakennuksen arkkitehtuurin laatutasosta lisättiin yleismääräyksiä.</p> <p>Havainneaineistoa täydennetty muun muassa viitesuunnitelmaan ja korkean rakentamisen hankearviointiin. Havainneaineistoa on laadittu niin lähikuin kaukonäkymistä.</p>
--	---	--

verrattuna on myönteistä, joskin torni on edelleen Hämeenkadulle huomattavan massiivinen uusi pääteaihe, joka vetää huomion puoleensa ja asettaa siten valtakunnallisesti arvokkaan rautatieaseman alisteiseen asemaan.

Kaavaselostus

Edellisessä lausunnossaan maakuntamuseo edellytti täydennyksiä kaavaselostukseen mm. rakennetun ympäristön taustatietojen ja vaikutustenarvioinnin osalta. Ehdotusvaiheessa vuonna 1990 valmistunutta Ukko-Pekka-rakennusta koskevia tietoja onkin täydennetty kiitettävästi kappaleeseen 1.3.3. *Rakennuskanta*. Kappaleessa 3.5. *Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön* on huomioitu riittävällä tavalla Ukko-Pekka-rakennuksen purkaminen. Muutoin kappaleessa on kiinnitetty huomiota lähinnä kaukomaisemassa ja kaupungin silhuetissa tapahtuviin muutoksiin. Kappaleessa on viitattu *Korkean rakentamisen hankearviointiin*, joka on toteutettu vireillä olevaan Kantakaupungin vaiheyleiskaavaan liittyvän *Tampereen keskusta-alueen korkean rakentamisen selvityksen päivityksen* (Arkkitehdit MY 2022) pohjalta. Korkean rakentamisen hankearviointi kuuluu kaavaselostuksen liiteaineistoon. Siinä on esitetty hankkeen lähialueelta ainoastaan näkymä Hämeenkadun ja Aleksanterinkadun risteyksestä itään. Muutoin tarkastelu on painotettu hieman pidemmän välimatkan näkyymiin keskustan alueella sekä kaukonäkymiin alueleikkausten avulla.

Kaukonäkymien tarkastelu on tarpeellista, mutta jo aikaisemmissa kaavavaiheissa on todettu, että kaavan suurimmat kaupunkikuvalliset vaikutukset kohdistuvat sen lähialueille. Vaikutuksia on ehdotusaineistossa havainnollistettu lähinnä viitesuunnitelmien avulla. Sen sijaan sanallinen kulttuuriympäristöön ja kaupunkikuvaan kohdistuvien vaikutusten arviointi puuttuu toistaiseksi ehdotusvaiheen ratkaisun osalta lähes täysin. Vaikutustenarviointi ei näin ollen ole valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin nähden riittävää ja sitä tulee vielä täydentää. Luonnosvaihtoehtoja on analysoitu onnistuneesti

<p>kappaleessa 4.4. <i>Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana</i>. Vastaavan kaltainen sanallinen kuvailu ja analyysi tulee ulottaa myös ehdotusvaiheen kaavaratkaisuun. Kaavaehdotusta on syytä tarkastella suhteessa korkean rakentamisen selvityksen päivityksessä annettujen suunnitteluohjeiden kohtaan 2. <i>Sijainnit arvonäkymissä tai arvorakennusten lähellä</i>, jonka sisältöä ei ole huomioitu myöskään korkean rakentamisen hankearvioinnissa. Lisäksi vaikutustenarvioinnissa on syytä huomioida, että kuten kaavaselostuksen sivulla 16 on todettu, suunnittelualueella voimassa olevan ja sitä edeltäneiden asemakaavojen periaatteena on ollut, että uudisrakentamisen tulee kaupunki- ja katukuvallisesti olla Tullikamariin nähden alisteista. Lisäksi tärkeänä oli jo 1980-luvun lopulla pidetty Pakkahuoneen ja ratapihan välisen visuaalisen yhteyden säilyttämistä.</p> <p>Kaavaehdotuksen mukaisen ratkaisun vaikutuksia on syytä analysoida myös suhteessa Tampereen rautatieasemaan liittyvän kulttuuriympäristökokonaisuuden ominaispiirteiden ja arvojen huomioimistarpeisiin, jotka on esitetty <i>Rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvityksessä</i> (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020) ja jotka on kirjattu kaavaselostukseen sivulle 32.</p> <p>Rakennushistoriaselvityksessä esitetyt avainkohdat rautatieasemakokonaisuuden arvojen säilymiseksi tulee huomioida myös tämän asemakaavahankkeen merkittävänä periaatteina.</p> <p>Täydennetty kaavaehdotusaineisto pyydetään toimittamaan Pirkanmaan maakuntamuseolle mahdollista lausuntoa varten.</p>		
<p>4. Terveystuojelu</p> <p>Terveystuojelu on tutustunut lausuntopyynnön mukana olleisiin materiaaleihin ja toteaa, että niihin ei ole lausuttavaa.</p>		

5. Väylävirasto

Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä

Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavoituksen yhteydessä on laadittu melu, runkomelu ja tärinäselvitykset, joita on päivitetty ehdotusvaiheessa. Väylävirasto pitää lisäksi perusteltuna ratkaisuja olla sijoittamatta kaavalla asumista ja majoitustilojen sijoittamisen rajoittamista alimmissa kerroksissa, joissa runkomelun riski on merkittävin. Runkomelun torjunnan osalta vastuu on kaavan mukaiseen hankkeeseen ryhtyvällä taholla.

Melun osalta kaavoituksessa on huomioitu Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468). Väylävirasto on selvittänyt TAHERA-hankeella ja hanketta varten laaditun ratasuunnitelman selvitysaineistoissa melun, tärinän ja runkomelun torjunnan mahdollisuuksia. Mahdollisuudet melun, runkomelun ja tärinän torjuntaan tässä kohdin ovat olemattomat ja lisäksi Väylävirasto toteaa, että hankkeella pyritään ensisijaisesti toteuttamaan mahdollisuuksien sallimissa rajoissa toimenpiteitä olemassa olevan rakennuskannan suojaamiseksi. Väylävirasto toteaa lisäksi, että ratapihalla käytettävät nopeudet ja liikennemäärät ovat tulevaisuudessa nousemassa, joka osaltaan tulee vaikuttamaan olosuhteisiin melun, runkomelun ja tärinän osalta.

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

Runkomelusta ja tärinästä on huomioitu Ympäristöministeriön ohjeen (Melun- ja tärinäntorjuntaratkaisut sekä niiden vaikutukset kaavoituksessa, 2023) mukaisesti yleismääräyksellä ”*Rakennuslupaa haettaessa on osoitettava, että rakennusten sisätiloissa saavutetaan runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoituksen edellyttämät olosuhteet*”, sillä asemakaava mahdollistaa monia käyttötarkoituksia. Ympäristöhäiriöiden vuoksi asemakaavassa on kielletty asuminen kokonaan sekä majoitustilojen sijoittaminen alimpaan kerrokseen. Edellä mainitut kaavamääräykset todettiin sopiviksi viranomaisneuvottelussa.

Henkilörapihan kehittämishankkeen projektiryhmä on osallistunut asemakaavan ohjausryhmän kokouksiin.

johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. 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.

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 värähtelyluokan 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>.

Väylävirasto muistuttaa, että melun-, runkomelun ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin.

Radan läheisyyteen rakentaminen ja radan stabiilitteetti

Radan läheisyyteen osoitettavan rakentamisen osalta on otettava jatkosuunnittelun osalta huomioon, ettei siitä saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä alueiden jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on huomioitava suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. Rakennussuunnittelu tulee tehdä siten, että rakentaminen ei heikennä radan vakavuutta eikä aiheuta rataa painumia tai haitallista tärinää.

Väylävirastossa asiasta lisätietoja antaa ja tehdyt suunnitelmat sekä selvitykset hyväksyy geoasiantuntija.

Muuta huomioitavaa

Edellä mainittujen teemojen lisäksi Väylävirasto nostaa esiin seuraavat huomiot käsittelyssä olevaan kaavaan liittyen.

Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa laaditut radan, siltakohteiden ja teknisten järjestelmien suunnitelmat tulee huomioida kaavoituksessa riittävällä tavalla. Väylävirasto tuo lisäksi esiin, että Tampereen henkilöratapihan hankkeen toteutuessa, tulee rakennustöiden yhteydessä kaava-alueeseen kuuluvalla Itsenäisyydenkadun eteläisellä jalkakäytävällä olemaan merkittävässä määrin työmaaliikennettä.

Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavamateriaalissa on huomioitu rakennusluvan yhteydessä osoitettava riittävä riskienhallinta ratapihalla tapahtuvien vaarallisten aineiden kuljetuksien osalta. Kohteeseen rajautuvan Ratapihankadun länsipuolella kulkee VAK-kuljetuksien reitti (raide 8). Esimerkiksi onnettomuustilanteessa tapahtuvan palon tai räjähdysten vaikutukset ja riskit tulee huomioida uutta rakentamista

<p>suunniteltaessa. Aiheesta lisätietoa löytyy esimerkiksi seuraavasta raportista: VAK-ratapihat ja kaavoitus, Ympäristöministeriön raportteja 5 / 2012.</p> <p>Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.</p>		
<p>6. Kaupunkikuvatoimikunta</p> <p>Kaupunkikuvatoimikunta totesi, että torni sijoittuu korkean rakentamisen vyöhykkeelle, mutta on erityisen merkittävä rakennus Hämeenkadun päätteenä. Tornimuodon korostamiseksi rakennuksen suhteita tulee edelleen tutkia. Hämeenkadun suuntaan on hyvä, että torni on kapea ja vertikaalisuus korostuu. Pohja-alaa ei tule kuitenkaan kasvattaa, jotta torni ei toiseenkaan suuntaan leviäisi. Ennen asemakaavan vahvistamista tulee vielä tarkastaa rakennusoikeuden ja rakennusalan suhde toisiinsa, jotta rakennuslupavaiheessa ei ole paineita hakea poikkeamista rakennusalan ylityksistä.</p> <p>Asemakaava antaa mahdollisuuksia rakennussuunnittelulle ja asemakaavassa on tulkinnan varaisiakin laadun määritelmiä. Todettiin, että rakennussuunnitteluvaiheessa tornin julkisivuja tulee edelleen kehittää erityisesti ylimpien kerrosten vertikaalisuutta korostaen. Katutason julkisivut ovat merkittävät jalankulkijoiden näkökulmasta. Rakennuksen maantasokerrosten tulee olla avoimia ja reittien tulee toimia vuorokauden ympäri.</p> <p>Asemakaavan mahdollistaessa erilaiset julkisivuratkaisut, kaupunkikuvatoimikunnalla ja rakennusvalvonnalla on keskeinen rooli rakennussuunnitteluvaiheessa arvioida asemakaavan noudattamista ja arkkitehtuurin laatutasoa. Asemakaavavaiheessa voi vielä pohtia, onko julkisivun kolmiulotteinen käsittely merkittävä tornin kaupunkikuvallisen onnistumisen kannalta ja tulisiko siihen suuntaan ohjata voimakkaammin kaavalla tai rakentamistapaohjeella.</p>	<p>Palautteen perusteella tarkasteltiin toinen massoitteluratkaisu. Uusi massoitteluratkaisu on Hämeenkadun suuntaan kapeampi ja veistoksellisuudellaan luo paikkaan sopivan uuden maamerkin.</p>	<p>Rakennusmassan muotoa koskevia määräyksiä ja merkintöjä tarkennettiin. Rakennuksen arkkitehtuurin laatutasosta lisättiin yleismääräyksiä.</p>

<p>Jatkosuunnittelussa on huomioitava laajojen lasipintojen käsittelyssä myös lintuystävällinen rakentaminen ja viherrakenteiden toteuttamisen mahdollistamista kattopuutarhatkaisuna tullaan tarkastelemaan rakennusvalvonnassa lupaprosessin aikana.</p>		
<p>7. Yksityishenkilöt (useita)</p> <p>Toivomme, että Itsenäisyydenkatu 2 tornitalohankkeessa, tai muissa vastaavissa suunnitelmissa, otettaisiin mallia Milanon "vihertaloista" (Bosco Verticalen tornirakennukset). Tampere on puistojen kaupunki, joten tänne sopisi erinomaisesti samankaltainen vehreä arkkitehtuuri edes pienemmässä mittakaavassa.</p>		
<p>8. Yksityishenkilö</p> <p>Tampereen kaupunkikuvan kannalta kyseinen kaava on tärkein vuosiin. Kun näin keskeiselle paikalle rakennetaan näin korkeata ja kauas näkyvää rakennusta, on kaksi mahdollista suunnittelulinjaa: Voidaan pyrkiä joko kaupunkikuvaa rikastavaan veistokselliseen ratkaisuun (kuten vähemmän keskeisissä Kannen tornitaloissa tai ruotsalaisen koulun uudessa kaavassa) tai sitten mahdollisimman hillittyyn, yksinkertaiseen ja visuaalisesti taustaan häviävään ratkaisuun. Tässä kaavaehdotuksessa on selvästi pyritty jälkimmäiseen linjaan: Ehdotettu rakennus on muodoltaan yksinkertaisen harmoninen, mutta suhteessa suunnittelun kirjallisessa osassa julkilausuttuihin tavoitteisiin selkeästi ristiriitainen: Kaava-aineistossa tuodaan esiin aiemman palautteen huomioimista seuraavasti: "Rautatieaseman suuntaan toivottiin kontrasteja, joilla uudisrakennus erottuisi jo olemassa olevista rakennuksista..." ja että "Vaikutuksiin nähtiin voitavan vaikuttaa myös julkisivun käsittelyllä, materiaali- ja värivalinnoilla". Viitesuunnitelmaa ei ole kuitenkaan toteutettu näiden periaatteiden mukaisesti, vaan päinvastoin ehdotus on julkisivuvärykseltään aivan liiaksi Hämeenkadun päätteen muodostavan, vuonna 1936 valmistuneen rautatieasemarakennuksen kaltainen. Tällaisena se, tuon suunnitelman vastaisesti, rikkoo valtakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun</p>	<p>Julkisivun vaalea väritys on perusteltua rakennusmassan keventämisen ja rautatieasemasta erottuvuuden näkökulmasta. Viranomaisten ja kaupunkikuvatoimikunnan mielestä myös punatiilen sävyyn sovittelevampi ratkaisu on myös mahdollinen alueen arvojen säilyttämiseksi. Julkisivuvärytystä tarkastellaan kaupunkikuvatoimikunnassa toteutussuunnittelun yhteydessä.</p>	<p>Rakennuksen arkkitehtuurin laatutasosta lisättiin yleismääräyksiä.</p>

asemarakennuksen fasadin siihen visuaalisesti sulautuessaan, luoden tietyltä etäisyydeltä jopa jonkinlaisen mielikuvan asemarakennuksen uudesta, raskaan massiivisesta torniosasta. Lisäksi uudisrakennus ehdotetun tummasävyisenä ja massiivisena veisi erityisesti Hämeenkadun suunnasta katsottaessa huomion solakalta ja väritykseltään hillityn vaalealta aseman tornilta. Tällaisena ehdotus ei kunnioita valtakunnallisesti arvokkaaksi luokitellun asemarakennuksen kummankaan osan arkkitehtuuria. Kun aseman torni, ja jossain määrin myös Luminary-rakennus, väritykseltään sulautuvat taustan taivaan värimaailmaan esteettistä vaikutelmaa keventäen, ehdotettu uudisrakennus taas tumman voimakkaalla värityksellään nostaa itseään esiin. Lasipinnat eivät ongelmaa helpota, koska osa ikkunoista on hämärään aikaan tyyppillisesti pimeänä. Ehdotetussa muodossaan rakennus muodostuisi jonkinlaiseksi maiseman katkaisevaksi massiiviseksi seinämäksi Tampereen keskeisimmän kadun päähän.

Itsenäisyydenkadun alkupään kaavasuunnitelmat, tämä ehdotus mukaan lukien, ovat muodostamassa korkeiden, tummasävyisten jalustaosiensa vuoksi Itsenäisyydenkadun alkupäähän aivan liian synkän kokonaisvaikutelman valo-olosuhteita ajatellen, mikä heikentää myös kadun käyttäjien turvallisuuden kokemusta. Siksikin tämä suunnitelman olisi tärkeätä toteutua vaaleampisävyisenä, On vaikea ymmärtää, että tätä ehdotusta ei edes torniosan osalta ole toteutettu sen yleistyneen käytännön mukaisesti, että korkeita rakennuksia pyritään keventämään jalustaosaa vaaleammalla torniosalla, vaikka tässä se suoraan toteuttaisi kirjallisen osansa tavoitetta.

Ehdotetussa muodossaan suunnitelma ei ole hyväksyttävissä, koska se ei olisi yleisten rakentamisen periaatteiden eikä Tampereen korkean rakentamisen tavoitteiden mukainen, Tässä muodossa suunnitelma ei väritykseltään toteuta sen kirjallisessa muodossa esitettyä, entisestä rakennuskannasta erottautumisen tavoitetta, eikä se näin kunnioittaisi Tampereen kaupunkikuvaa eikä valtakunnallisesti arvokkaaksi luokiteltua vanhaa rakennuskantaa.

<p>9. Yksityishenkilö</p> <p>Suunniteltu 24-kerroksinen rakennus muuttaa merkittävästi kaupunkikuvaa. Siksi sen suunnittelussa ja toteutuksessa tulisi noudattaa erityistä huolellisuutta ja vaatia kohteelta erityistä arkkitehtonista laatua.</p> <p>Yksi maisemaa hallitseva piirre on rakennuksen muoto. Mielestäni rakennuksen massa on liian hallitseva ennen kaikkea korkean osan liian suuren pohjan takia. Torni on niin sanotusti liian lihava. Tämä käy hyvin ilmi korkean rakentamisen hankearvioinnista. Siinä olisi ollut hyvä verrata tähän ratkaisuun muita, maltillisempia muotoja. En pidä korkeutta sinänsä ongelmallisena, vaan mittasuhteita ja massaa. Jo Hämeenkadun perspektiivissä rakennus on turhan hallitseva, mutta vielä katastrofaalisempi on rakennuksen sivuprofiili, joka esitetyistä kuvista näkyy esimerkiksi Ratinasta tai Sorinaukiolta katsoen.</p> <p>Kohde toimii myös ennakkopäätöksenä myös muulle korkealle rakentamiselle Tampereen keskustassa. Siksi tätä asemakaavaa tulisi tarkastella erityisellä herkkyydellä ja miettiä sen seurannaisvaikutuksia Tampereen keskustan kehitykselle.</p> <p>Minulle on selvää, että kohteen kannattavuuteen vaikuttaa se, kuinka paljon neliöitä yhteen kerrokseen voidaan sijoittaa. Koska rakennamme yhteistä Tamperetta vuosikymmenten ja vuosisadan aikaperspektiivissä, kaupunkikehitystä ei voi toteuttaa niin, että korkea rakentaminen on itseisarvo, vaan ohjenuorana tulisi olla kaupunkitilan laatu.</p> <p>Ehdotan kaavaluonnoksen palauttamista valmisteluun sillä ohjeistuksella, että rakennuksen muotoa tutkitaan erilaisilla vaihtoehdoilla ja niiden vaikutuksella kaupunkikuvaan.</p>	<p>Palautteen perusteella tarkasteltiin toinen massoitteluratkaisu. Uusi massoitteluratkaisu on Hämeenkadun suuntaan kapeampi ja veistoksellisuudellaan luo paikkaan sopivan uuden maamerkin.</p> <p>Julkisivun vaalea väritys on perusteltua rakennusmassan keventämisen ja rautatieasemasta erottuvuuden näkökulmasta. Viranomaisten ja kaupunkikuvatoimikunnan mielestä myös punatiilen sävyyn sovittautuvampi ratkaisu on myös mahdollinen alueen arvojen säilyttämiseksi. Julkisivuväritystä tarkastellaan kaupunkikuvatoimikunnassa toteutussuunnittelun yhteydessä.</p>	<p>Rakennusmassan muotoa koskevia määräyksiä ja merkintöjä tarkennettiin. Rakennuksen arkkitehtuurin laatutasosta lisättiin yleismääräyksiä.</p>
--	--	--

<p>10. Yksityishenkilö</p> <p>Kyseisen suunnitelman suhteen on esitetty huomautuksia mm. sen vaikutuksesta Hämeenkadun itäpään päätenäkymään erityisesti rautatieaseman osalta. Osallistun keskusteluun maallikkona, joka on asunut alueella viidellä vuosikymmenellä ja kulkenut Hämeenkadulta Koti-Tammelaan lukuisia kertoja viikossa. Tervehdin aikoinaan ilolla, kun aseman itäpuolta lopulta alettiin kehittää eläväksi osaksi kaupungin keskustaa. Aikasemmin vaikutelma Hämeenkadulta katsoessa oli, että kaupunki loppuu asemaan. Nyt keskustelemme yhdestä kehittämisen osasesta.</p> <p>Ehdotetun tornin korkeus ja muoto ovat mielestäni sopivat, Ratapihankatua etelästä ja pohjoisesta saapuessa tulisi voimakas vaikutelma saapumisesta kaupungin ytimeen, johon voi saapua kaikilla liikennevälineillä. Tiilenpunainen väri kelpaa minulle, kunhan sitä ei toteuteta halvasti ruostuneesta raudasta. Edellisessä suunnitteluvaiheessa torniosa oli hieman kulmassa matalamman osan kanssa, mitä pidin hyvänä ideana ja ehdotan, että asiaa vielä mietittäisiin. Tämä toisi hieman särmää tornin ilmeeseen Hämeenkadulta katsottuna ja vähentäisi seinämäistä vaikutelmaa. Kannattaisi myös miettiä tornin värin vaihtamista vaaleampaan, ehkäpä vaaleansiniharmaaseen, siis asemarakennuksen tiilenpunan vastaväriin. Tuon tietysti voisi toteuttaa lasijulkisivulla, josta heijastuisi taivaansini/harmaus tai yön pimeys. Peruspötkömäistä vaikutelmaa voisi tietysti keventää muuttamalla tornin poikkileikkausta lievästi vinoneliöksi.</p> <p>Tampereen rautatieasemarakennus on bijou! Aikoinaan 1936 se on ollut huippumoderni ja nykyisinkin varsinkin ulkomaiset tuttavat arvelevat, että se on rakennettu 1970-80 -luvulla. Aseman torni ei kuulunut aikoinaan arkkitehtuurikilpailun voittaneeseen työhön, vaan lisättiin siihen myöhemmässä vaiheessa. Mainostornin/kellotornin näkyvyydestä en kantaisi huolta. Betonitolppa. Alkuperäisen</p>	<p>Palautteen perusteella tarkasteltiin toinen massoitteluratkaisu. Uusi massoitteluratkaisu on Hämeenkadun suuntaan kapeampi ja veistoksellisuudellaan luo paikkaan sopivan uuden maamerkin.</p> <p>Julkisivun vaalea väritys on perusteltua rakennusmassan keventämisen ja rautatieasemasta erottuvuuden näkökulmasta. Viranomaisten ja kaupunkikuvatoimikunnan mielestä myös punatiilen sävyyn sovittautuvampi ratkaisu on myös mahdollinen alueen arvojen säilyttämiseksi. Julkisivuväritystä tarkastellaan kaupunkikuvatoimikunnassa toteutussuunnittelun yhteydessä.</p>	<p>Rakennusmassan muotoa koskevia määräyksiä ja merkintöjä tarkennettiin. Rakennuksen arkkitehtuurin laatutasosta lisättiin yleismääräyksiä.</p>
--	--	--

<p>suunnitelmassa kello oli sijoitettu keskelle julkisivun suurta ikkunaa, kuten monilla saksalaisilla rautatieasemilla näkee tyylikkäästi tehdyn.</p> <p>Summa summarum: Ehdotettu suunnitelma on hyvä pienin viilauksin. Kyseessä on vain yksi, joskin keskeinen, talo suuremmassa suunnitelmassa. Asemakeskuksen arkkitehtuurikilpailun voittaneessa työssä nykyisen asemarakennuksen taakse raiteiden päälle ehdotettiin varsin korkeaa vaakasuuntaista rakentamista, joka - jos suunnitelma sellaisena säilyy Libeskindin toimiston käsittelyssä - tulee peittämään Tammelan ja Tullin puolen rakennusten näkyvyyttä. Mutta aseman tuikkiva ikkuna tummassa tiiliseinässä säilyy Hämeenkadun pysyvänä itäisenä päätepisteenä!</p>		
<p>11. Yksityishenkilö</p> <p>Kaupunkikuva Itsenäisyydenkadulle: Eikös tämän suunnittelualueen kaavoitusperiaatteina ole aina ollut, että uudisrakentamisen tulee olla Tullinkamariin alisteista. Ilmeisesti tämä arvokas periaate on heitetty romukoppaan. Kaavan esittämä rakennusmassa turmelee Pakkahuoneen päädyn ja kaupunkikuvan Itsenäisyydenkadun suuntaan ylisuurella volyymillä. Uudisrakennuksen matalamman osan korkeus on linjattu Pakkahuoneen harjakorkeuteen. Selosteen mukaan korkeus olisi muka sovitettu Pakkahuoneen räystäskorkeuteen. Tämä virhe tulisi korjata siten, että matalan osan kerroskorkeutta vähennetään yhdellä.</p> <p>Kaupunkikuva Hämeenkadulle: Tämä ilmentää täydellistä piittaamattomuutta kaupungin historiallisista maamerkeistä. Asemarakennuksen pääjulkisivun ja kellotornin kaunis sommitelma jyrätään ylisuurella massalla. Hieman kuin taiteilijamuotokuvan taustalle ilmestyisi yhtäkkiä kovanaamainen pullistelija. Tämä seikka on kuitenkin korjattavissa ainoastaan luopumalla korkeasta rakentamisesta tällä tontilla.</p> <p>Kaikenkaikkiaan varsin ruma ja häiritsevä suunnitelma.</p>	<p>Palautteen perusteella tarkasteltiin toinen massoitteluratkaisu. Uusi massoitteluratkaisu on Hämeenkadun suuntaan kapeampi ja veistoksellisuudellaan luo paikkaan sopivan uuden maamerkin.</p>	<p>Rakennusmassan muotoa koskevia määräyksiä ja merkintöjä tarkennettiin. Rakennuksen arkkitehtuurin laatutasosta lisättiin yleismääräyksiä.</p>

<p>12. Yksityishenkilö</p> <p>Muistutuksena tähän hankkeeseen kaavassa tulisi määritellä tarkemmin tuulisimulointi korkeille kohteille eli rakennusluvan yhteydessä tulisi tehdä hankkeen tuulisimulointi siten, että siinä voidaan todeta, että rakennus ei aiheuta haittaa kävely-ympäristöön rakennuksen läheisyydessä. Asemakaavavaiheen simulointi on tehty täysin yleisellä tasolla. Korkeiden rakennuksien osalta tuuli on yhtä tärkeä tai tärkeämpi asia tavanomainen meluselvitys.</p> <p>Lisäksi tasavertaisuuden osalta tämä kohteen pysäköintinormia voidaan varmastikin soveltaa jatkossa muihinkin vastaaviin kohteisiin kaupungissa. Kuulostaa hieman erikoiselta, että hotelli tarvitsee autopaikkoja vähemmän kuin pientalot.</p>	<p>Pysäköintiratkaisu on perusteltu, sillä hotelli on erinomaisesti saavutettavissa kaikilla julkisen liikenteen muodoilla. Lisäksi lähialueella on useita yleisiä pysäköintilaitoksia rakennuksen käyttäjiä varten. Pysäköintiratkaisut tarkastellaan aina tapauskohtaisesti voimassa olevaan pysäköintipolitiikkaan perustuen.</p>	<p>Tuulisuusvaikutuksista laadittiin selvitys. Selvityksen johtopäätökset huomioitiin rakennusmassan suunnittelussa.</p>
---	--	--