

XVII (Tulli) Ratapihankatu 43, 45 ja katu- alueita, käyttötarkoituksen muutos

Asemakaavan selostus

19.5.2025, tark. 17.11.2025



© Sarc + Sigge Arkkitechdit Oy

Asemakaava nro 9020

TRE:2020/10.02.01/2024

XVII (Tulli) Ratapihankatu 43, 45 ja katualueita

ASEMAKAAVA NRO 9020

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 19.5.2025 päivättyä ja 17.11.2025 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 9020. Asian hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava koskee:

Tampereen kaupungin XVII (Tulli) kaupunginosan korttelia nro 308, tontteja 9 ja 10 sekä katualueita.

Asemakaavalla muodostuu:

Tampereen kaupungin XVII (Tulli) kaupunginosan kortteli nro 308, tontit 12 ja 13 sekä katualueita.

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, projektiarkkitehti, keskustan aluevastaava Paula Frank, tekninen suunnittelija Ulla Torniainen.

Diaarinumero:

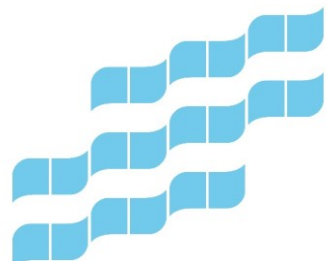
TRE:2020/10.02.01/2024, pvm. 12.4.2024

Vireille tulo:

5.12.2024

Kaavan nimi ja tarkoitus

XVII (Tulli), Ratapihankatu 43, 45 ja katualueita, asemakaavamuutos. Asemakaava numero 9020.



TIIVISTELMÄ

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa hotellin laajentuminen, luoda edellytykset vanhan veturitallin ja konttorirakennuksen kunnostamiselle ja mahdollistaa niille käyttöä hotellitoimintaa varten.

Kaupunki ja Keskinäinen Työeläkevakuutus Elo hakevat yhdessä asemakaavamuutosta. Tavoitteena on eheyttää korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa, huomioida valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö ja arvoihin sovittautuminen. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa hotellin laajentuminen, luoda edellytykset vanhan veturitallin ja konttorirakennuksen kunnostamiselle ja mahdollistaa niille käyttöä hotellitoimintaa varten.

Suunnittelussa on vahvana kärkänä valtakunnallisesti arvokkaan rautatieaseman alueen status sekä arkkitehtonisesti korkealaatuisen kaupunkitilan ja kaupunkikuvan rakentumisen mahdollistaminen.

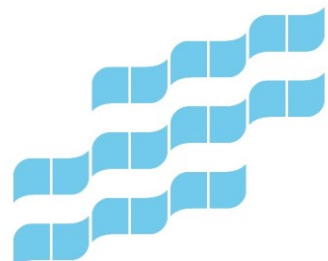
Kaavalla osoitetaan Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymän edellyttämä katualue niin, että sekä liikennevalo-ohjattu T-liittymä että liikenneympyrä ovat molemmat mahdollisia toteuttaa. Liittymäratkaisu suunnitellaan yleis- ja katusuunnittelun yhteydessä. Kaavalla mahdollistetaan kävelysillan toteuttaminen ratapihan ylle rakennettavalta kannelta esteettömästi Åkerlundinkadulle.

Tontin 10 (muodostuva tontti 13) pääkäyttötarkoitus muuttuu, rakennusoikeus kasvaa ja suojelumerkintöjä tarkennetaan

Suunnittelualue sijaitsee Tampereen Tullissa, keskustan ruutukaava-alueella. Asemakaavamuutoksella edistetään keskustan kehittämistä.

Asemakaavamuutos tukee Tampereen täydennysrakentamisen tavoitteita yhdyskuntarakennetta tiivistämällä. Täydennysrakentaminen keskustan palvelujen ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähellä on kestävä kehityksen mukaista.

Pääkäyttötarkoitus muuttuu tontilla 10 (muodostuva tontti 13) julkisesta opetustoiminnasta liike- ja majoituskäyttöön (KL-9) mahdollistaen tontilla 9 (muodostuva tontti 12) olevan hotellin laajentamisen. Tontin 9 (12) pääkäyttötarkoitusta tarkistetaan samaksi merkinnäksi, KL-9. Tontille 10 (13) muodostuu rakennusoikeutta 16 000 k-m² sisältäen olevan veturitallin ja uuden rakennusoikeuden. Tontin 9 (12) rakennusoikeus säilyy ennallaan.



Veturitallin suojelumerkintää tarkennetaan niin, että käyttöönoton mahdollistava tarvittava vähäinen purkaminen mahdollistetaan, kuitenkin niin, että korjaavissa toimenpiteissä rakennuksen arvot säilyvät.

Asemakaavaprosessin vaiheet

Aloitusvaihe

Asemakaavan muutos on tullut vireille 12.2.2024 kaupungin ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Elon yhteisellä hakemuksella. Asemakaavamuutos on vuoden 2025 kaavoitusohjelman kohde.

Asemakaavan vireille tulosta on ilmoitettu kuulutuksella 5.12.2024.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 5.12.2024–9.1.2025 välisen ajan ja se lähetettiin tiedoksi osallisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 11 kpl kommenttia ja mielipiteitä.

Kooste saadusta palautteesta ja viranomaisneuvottelun muistio on liitetty kaava-asiakirjoihin.

Tiivistelmä palautteen sisällöstä ja sen huomioon ottamisesta jatkosuunnittelussa on esitetty selostuksen kohdassa 8. Osallistuminen ja vuorovaikutus.

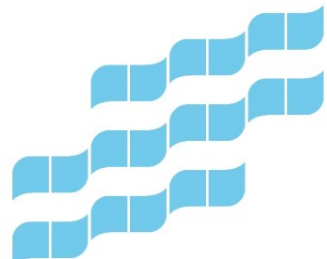
Valmisteluvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on täydennetty 19.5.2025 voimassa olevien maakuntakaavan, asemakaavan sekä osallisten osalta.

Kaavan valmisteluaineisto, johon sisältyy asemakaavan sekä muiden suunnitelmien ja selvitysten luonnokset, asetettiin julkisesti nähtäville 22.5.-12.6.2025 väliseksi ajaksi.

Kolmen kaavan, Asemakeskus 8640, Pohjoiskansi 8975 ja Ratapihankatu 43, 45 9020 yhteinen yleisötilaisuus pidettiin 4.6.2025. Viranomaisten kesken järjestettiin kaavaa koskevia työpalavereja 2 kpl ja toinen viranomaisneuvottelu 8.10.2025.

Asemakaavan valmisteluaineistosta saatiin 5 kpl lausuntoja, 2 kpl kommentteja ja 4 kpl mielipiteitä, yhteensä 11 kpl.



Kooste saadusta palautteesta ja siihen laaditut vastineet on liitetty kaava-asiakirjoihin. Tiivistelmä palautteen sisällöstä ja sen huomioon ottamisesta jatkosuunnittelussa on esitetty selostuksen kohdassa 8.2.

Ehdotusvaihe

Ehdotusvaiheen nähtäville asettamisen aikatavoitteena on ollut loppuvuosi 2025.

Kaavan hyväksyminen

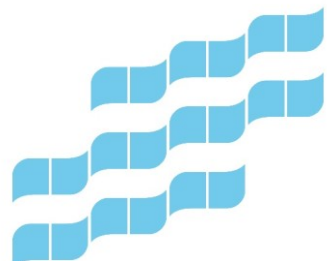
Asemakaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto yhdyskuntalautakunnan ja kaupunginhallituksen esityksestä.

Kaupunki ja Keskinäinen Työeläkevakuutus Elo hakevat yhdessä asemakaavamuutosta. Hankkeelle ei laadita erillisiä sopimuksia, eikä erillistä hankekehittämisen yhteistyösopimusta. Maa- ja rakennusomaisuuden luovuttamisesta sovitaan erikseen kaavaehtoisesti ennen kaavamuutoksen hyväksymistä.

Mahdollisiin kaavaehdotuksesta jätettyihin muistutuksiin laaditut vastineet sekä ote päätöksestä lähetetään niille muistuttajille, jotka ovat jättäneet osoitetietonsa.

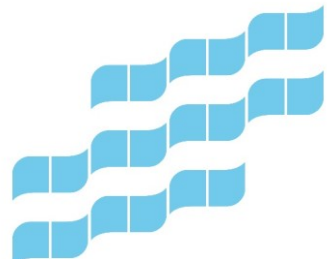
Asemakaavan toteuttaminen

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan sen saatua lainvoiman.

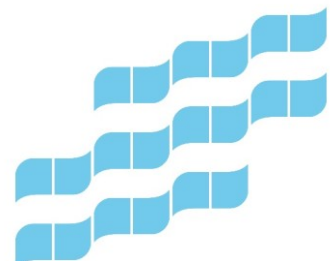


Sisällys

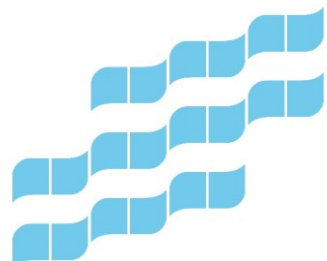
1.	Lähtökohdat	9
1.1	Selvitys suunnittelualueen oloista.....	9
1.1.1	Asemakaava-alue.....	9
1.1.2	Topografia ja maa- ja kallioperä	10
1.1.3	Vesistöt ja vesitalous	11
1.1.4	Kasvillisuus ja eläimistö	14
1.1.5	Rakennettu ympäristö	15
	Kaupunkirakenne.....	15
	Kaupunkirakenteen historiaa	15
	Rakennuskanta	17
	Rakennettu kulttuuriympäristö	20
1.1.6	Liikenne	23
1.1.7	Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt	24
1.1.8	Väestö ja palvelut	25
1.1.9	Maanomistus.....	25
2.	Asemakaavan kuvaus	26
2.1	Kaavan rakenne	26
2.1.1	Mitoitus	26
2.1.2	Palvelut.....	26
2.2	Ympäristön laatua koskevat tavoitteet	27
2.2.1	Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet.....	27
2.2.2	Tavoitteiden toteutuminen	27
	Luonnonarvojen sekä kulttuuriympäristön arvojen turvaaminen	27
	Kustannustehokkuus	29
2.3	Aluevaraukset, kaavamerkinnät ja määräykset	29
2.4	Korttelialueet.....	29
2.5	Muut alueet.....	30
2.5.1	Katualueet	30
2.6	Kulttuuriympäristöä koskevat määräykset.....	31
3.	Asemakaavan vaikutukset	31
3.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	32
3.1.1	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin.....	32



3.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	33
3.3	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen.....	34
3.3.1	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen	34
3.3.2	Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen.....	34
3.3.3	Vaikutukset liikenteeseen	35
3.4	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.....	36
3.4.1	Kaupunkikuva ja maisema	36
3.4.2	Rakennettu ympäristö	37
3.4.3	Kulttuuriperintö.....	38
3.5	Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset)	39
3.6	Muut kaavan merkittävät vaikutukset	39
4.	Asemakaavan toteutus.....	40
4.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	40
4.2	Toteuttaminen ja ajoitus	40
4.3	Toteutuksen seuranta	40
5.	Kaava-alueita koskevat suunnitelmat ja päätökset	41
5.1	Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta.....	41
5.2	Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta	42
5.3	Asemakaava.....	44
5.4	Tonttijako	46
5.5	Pohjakartta	46
5.6	Muut suunnitelmat.....	46
5.6.1	Tampereen kaupunkistrategia ja keskustan kehittämisohjelma.....	46
5.6.2	Kestävä Tampere 2030 -ohjelma ja hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta	47
5.6.3	Tullin alueen yleissuunnitelma ja keskustan korkean rakentamisen selvitys	48
6.	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	49
6.1	Asemakaavamuutoksen käynnistäminen.....	49
6.2	Asemakaavamuutoksen tavoitteet	49
6.2.1	Tavoitteiden tarkentuminen kaavaprosessin aikana	50
6.3	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	50
7.	Kaava-alueita koskevat selvitykset ja niiden vaikutus kaavaratkaisuun	51
7.1	Viitesuunnitelma	52
7.2	Korkean rakentamisen hankearviointi	52



7.3	Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma.....	53
7.4	Liikenneselvitys.....	53
7.5	Liikennemeluselvitys sekä tärinä- ja runkomeluselvitys	53
7.6	Luontoarvojen esiselvitys	54
7.7	Luontoselvitys.....	54
7.8	Hiilijalanjälkilaskenta	55
7.9	Tuulisuusselvitys.....	55
7.10	Eteläinen veturitalli – kaarevan julkisivun asbesti- ja haitta-ainekartoitus	56
7.11	Kaavataloustarkastelu	56
8.	Osallistuminen ja vuorovaikutus	57
8.1	Aloituskvaihe, OAS nähtävillä 5.12.2024-9.1.2025	57
8.1.1	Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana	59
8.2	Valmisteluvaihe, luonnokset nähtävillä 22.5.-12.6.2025	59
9.	Liitteet	69
9.1	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	69



Asemakaavaratkaisu

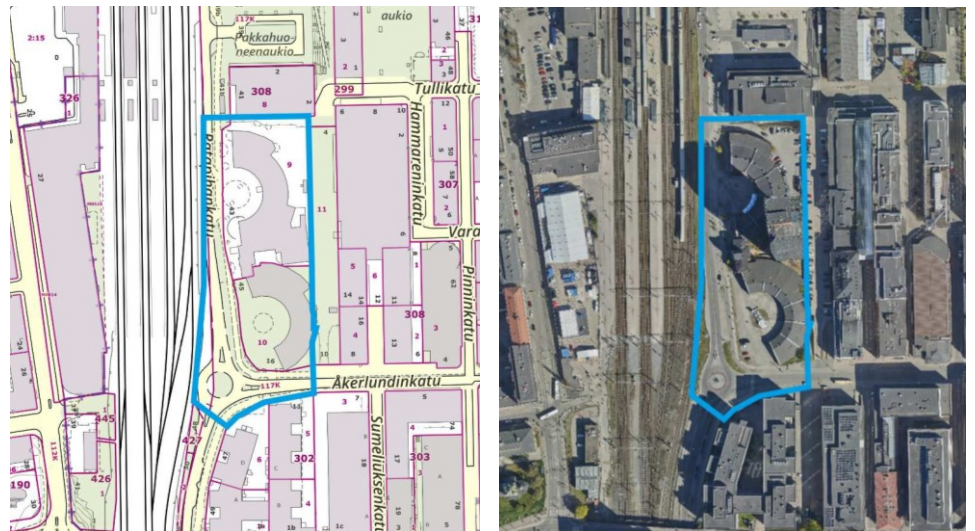
1. Lähtökohdat

Asemakaavan muutos on tullut vireille 12.2.2024 kaupungin ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Elon yhteisellä hakemuksella. Asemakaavamuutos on vuoden 2025 kaavoitusohjelman kohde.

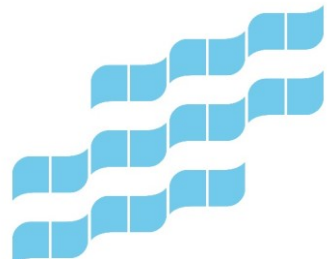
1.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

1.1.1 Asemakaava-alue

Suunnittelualue sijaitsee ja se on laajuudeltaan noin 1,7 hehtaaria (jatkossa ha). Suunnittelualue käsittää kaupunginosan XVII (Tulli) korttelin 308 tontit 9 ja 10 sekä katualueita. Alueella on voimassa asemakaavat 7750 (vahvistettu 30.10.2002), 7782 (vahvistettu 10.10.2001) ja maanalainen asemakaava 8670 (vahvistettu 16.5.2022). Suunnittelualueen kehittäminen liittyy ratapihan alueen samanaikaiseen kehittämiseen.



Kuva 1. Vasemmalla suunnittelualueen rajaus virastokartalla ja oikealla rajaus ortoilmakuvassa. (Tampereen kaupungin karttapalvelu 2025)



1.1.2 Topografia ja maa- ja kallioperä

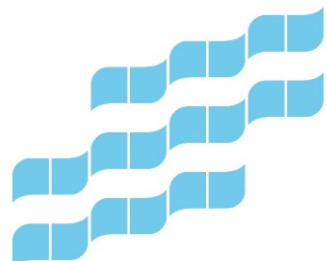
Suunnittelualueen maasto on tasaista. Maanpinnan taso on noin +95—+96 mmpy.

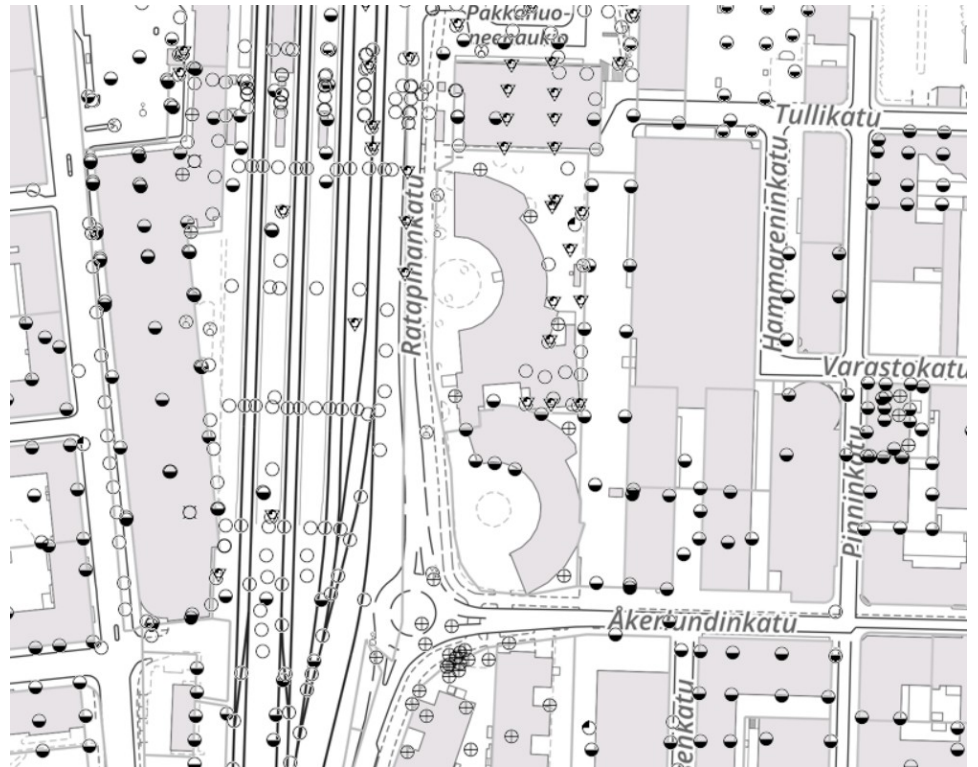


Kuva 2. Ote maanmittauslaitoksen korkeusmallikartasta, suunnittelualueen viitteellinen sijainti osoitettu punaisella ympyrällä. (Tampereen kaupungin karttapalvelu 2025)

Alueella tehtyjen pohjatutkimusten mukaan kallionpinta on noin 12 metrin syvyydellä maanpinnasta lukien. Kallioperä on pääosin seoksista kiillegneisiä, jossa on graniittiosioita. Alueen pohjoisosissa voi esiintyä gabroa ja dioriittia. Kiilleliuske on kohtalaisen liuskeista ja se on noin itä-länsi - suuntaista ja pysty- tai lähes pystyasentoista. Kalliopinnan yläpuoliset pehmeät kerrokset ovat täyttömaata, silttiä, hiekkaa, savea ja moreenia.

Kairasydännäytteistä on otettu kokokivinäytteitä, joista analysoitu arseenipitoisuus alittaa Valtioneuvoston asetuksen (214/2007) mukaiset kynysarvot.



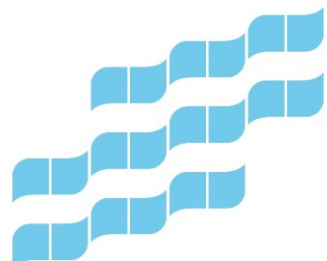


Kuva 3. Pohjatutkimusrekisteriin tallennettujen tutkimuspisteiden sijainnit kartalla, tilanne kevät 2025. (Geologian Tutkimuskeskus Oy:n karttapalvelu geo.fi)

1.1.3 Vesistöt ja vesitalous

Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelman ja valuma-alue selvityksen 2023 mukaan suunnitteluala kuuluu Tampereen keskustan valuma-alueeseen.

Keskustan valuma-alue on kokonaan viemäroity ja osittain myös seka-viemäroity. Hulevedet ovat liikenteestä johtuen voimakkaasti kuormitettuja ja sisältävät paljon kiintoainesta hiekoituksen ja katupölyn vuoksi. Hulevesien kannalta ongelmalliseksi kohteeksi on tunnistettu henkilöratapihan alittavan Itsenäisyydenkadun tunnelin kuivatus. Kuivatuksen varmistaminen alueelle suunnitellun täydennysrakentamisen jälkeenkin tulee varmistaa.

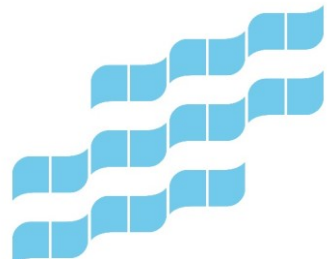




Kuva 4. Ote Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelman ja valuma-alueaselvityksen 2023 liitekartasta 3, jossa on esitetty valuma-alueiden rajaukset. Suurin osa suunnittelu-alueesta sijoittuu keskustan valuma-alueelle. (Tampereen kaupunki 2023)

Hulevesiohjelman toimenpidesuosituksen mukaan alueen sekaviemärointiä pyritään vähentämään ja alueella tulee tehdä hulevesien määrällisiä ja laadullisia hallintatoimenpiteitä. Rakennettaessa uusia rakennuksia tai yhdyskuntatekniikkaa hulevedet ensisijaisesti viivytetään, selkeytetään ja imeytetään. Hulevesien hallintaa edistetään kokonaisvaltaisesti katutilassa monitavoitteisesti niin, että ehkäistään mm. tulvia, kuivuutta ja tuulisuutta.

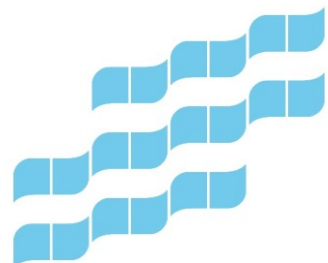
Suunnittelualueella ei ole merkittäviä tai vedenhankinnan kannalta tärkeitä luokiteltuja pohjavesialueita. Lähimmät vedenhankinnan kannalta tärkeät pohjavesialueet, Aakkulanharju sekä Epilänharju-Villilä, sijoittuvat lähimmillään noin kahden kilometrin etäisyydelle suunnittelualueesta.

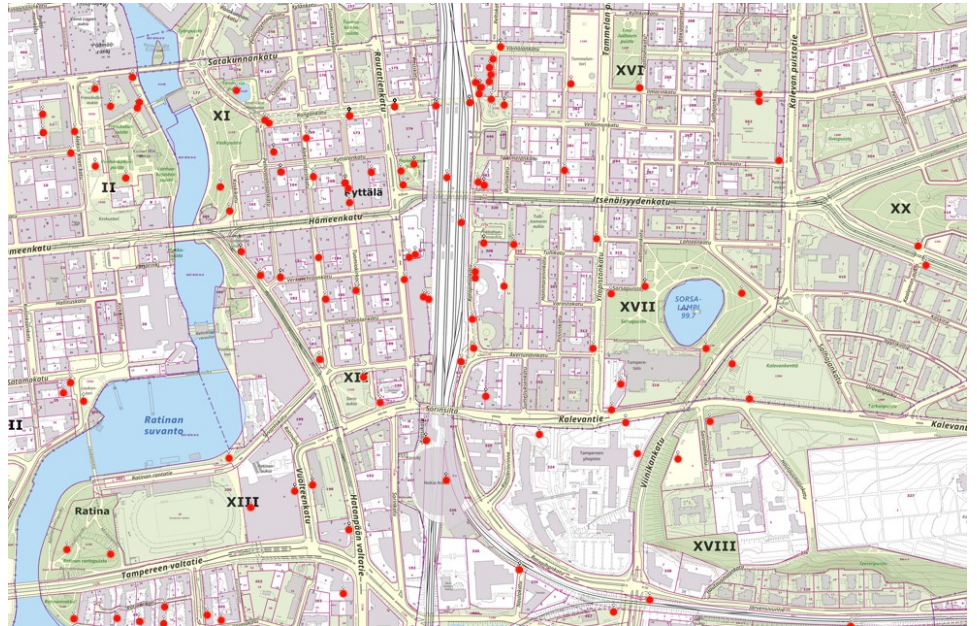


P-Hämpin ja sen suunnitteilla olevaan laajennukseen liittyvien maa- ja kalliopohjavesiolosuhteiden selvitysten yhteydessä suunnittelualueen lähiympäristöön on asennettu useita pohjaveden havaintoputkia. Pohjaveden seuranta on jatkuvaa, ja uusimpia tietoja käytetään sitä mukaa kun niitä on saatavilla.

Vuonna 2022 täydentyneen havaintopisteverkoston myötä laadittu pohjaveden tarkkailuohjelma sisältää mm. seurattavien tutkimuspisteiden pinnan korkeusmittaukset ja näytteenoton (P-Hämpin laajennus, Pohjaveden tarkkailuohjelma, Tarkkailu ennen rakentamista, Sitowise Oy, päivitys 12.10.2021). Ennakkotarkkailuohjelman mukaan pohjaveden pinnan mitauskierroksia suoritetaan neljästi vuodessa. Pohjaveden pinnan tason seurannan ohella alueella on käynnistynyt myös pohjaveden laadullinen tarkkailu. Kuudesta havaintoputkesta otetaan vesinäyte kerran vuodessa. Vesinäytteistä analysoidaan hiilivedyt (C5–C10 ja C10–C40), klooratut alifaattiset liuottimet, lämpötila, happi, pH, rauta, mangaani, sameus, väri, kolimuotoiset bakteerit, enterokokit, ammonium, nitraatti, sulfaatti, permanganaattiluku, kloridi ja sähkönjohtavuus.

Seurannan tulosten perusteella pohjaveden pinnan vaihtelut ovat pieniä, vuotuiset muutokset ovat pääsääntöisesti olleet 0,2–0,3 m suuruusluokkaa muutamien poikkeuksin. Pohjaveden päävirtaussuunta on koillisesta etelälounaaseen kohti Pyhäjärveä. Toukokuussa 2021 otettujen näytteiden perusteella alueen pohjavesi on kaupunkialueiden pohjavettä, missä näkyy ihmistoiminnan jälkiä ja kuormitteisuutta. Pitoisuudet olivat kuitenkin pieniä. Veden rautapitoisuus ylitti talousveden laatusuosituksen. Happipitoisuus oli kohtalaisen hyvä ja veden pH neutraali.





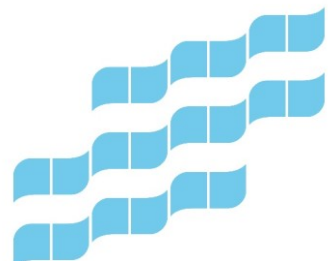
Kuva 5. Kartalle on merkitty olemassa olevat pohjavesiputket punaisilla pisteillä. Seurantaohjelman sisältyvien tutkimuspisteiden tiedot on esitetty selvityksen liitteenä olevassa vaikutusten arviointiraportissa ja alustavassa hankesuunnitelmassa. (Lähde: Geologian Tutkimuskeskus Oy 2025)

1.1.4 Kasvillisuus ja eläimistö

Kaava-alue on jo pitkään ollut osa rakennettua ympäristöä. 1800–1900-luvuilla alueella sijaitsi pienteollisuutta. Merkittäviä luontoarvoja suunnittelualueella ei ollut tiedossa suunnittelun alussa.



Kuva 6. Alueen viherympäristö koostuu yksittäisistä puista ja pienistä nurmialueista.



1.1.5 Rakennettu ympäristö

Kaupunkirakenne

Suunnittelualueen ympäristö on jo pitkään ollut osa rakennettua ympäristöä. Tampere oli vuonna 1876 avatun Hämeenlinna-Tampere-radon pohjoisen pääteasema ja vuoteen 1882 asti Suomen pohjoisin rautatieliikennepaikka. Rautatien yhteyteen rakennettiin kolme veturitallia sekä Tullin alueelle pienteollisuutta ja varastoja (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020). Ratapihaa on muokattu paljon ja mm. Tullin alueelle ja veturitalleille johtaneita ratoja on purettu. Myös Tullin alue on purkamisen ja uudisrakentamisen myötä muuttunut merkittävästi.

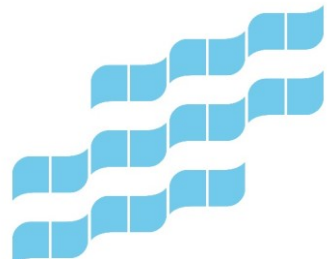
Suunnittelualueen länsipuolella on Tampereen henkilöratapiha, joka muodostaa kaupunkirakenteeseen suuren avoimen alueen. Näkymälinjat ovat pitkiä ja suunnittelualueelle näkee esteettä kaukaa.



Kuva 7. Näkymä pohjoiseen Sorin sillalta. (Tampereen kaupunki 2025)

Kaupunkirakenteen historiaa

Alueen rakentumisen historiaa on selvitetty laajalti Asemakeskushankkeen liittyneissä selvityksissä. Näistä keskeisimpiä ovat Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheessa laaditut rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvitys



(Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020) sekä Tampereen Asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy 2020).

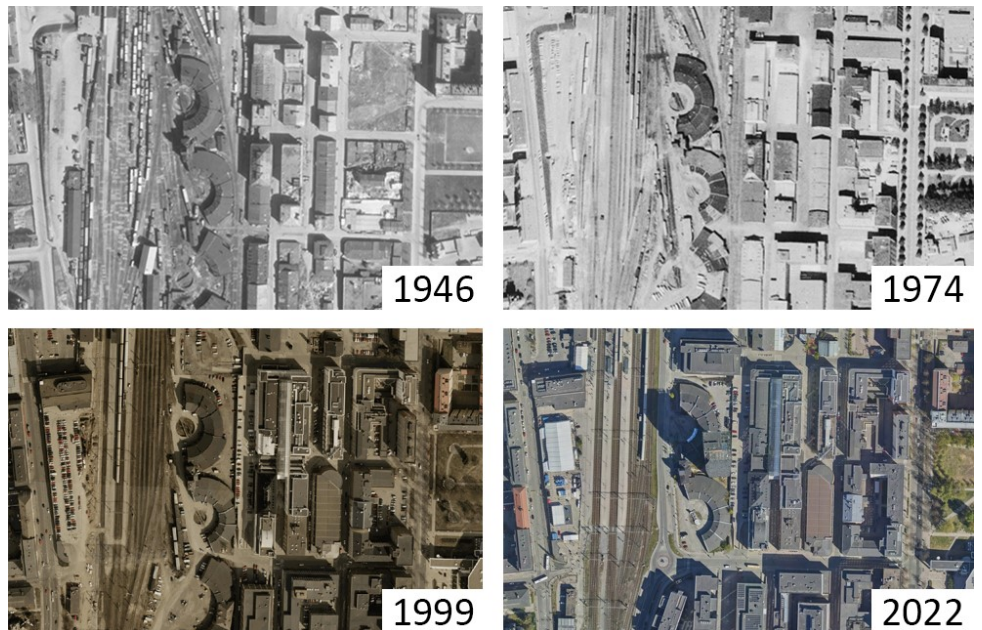
Alueen varhaisinta rakentumisvaihetta edustaa suunnittelualueen länsipuolinen, vuonna 1876 käyttöön vihitty Tampere-Hämeenlinna-rautatie ja ratapiha sekä näihin liittyvät rakennukset. Alun perin rautatieasema sijaitsi kaupungin reunalla Kyttälässä. Kyttälän liittämistä kaupunkiin oli pohdittu ensimmäisen kerran jo 1850-luvulla, mutta rautatien ja rautatieaseman rakentaminen ratkaisi kysymyksen ja Kyttälä liitettiin osaksi kaupunkia vuonna 1877.

Tullin kaupunginosan muodostuminen alkoi 1800-luvun lopulla, kun ratapihan läheisyyteen ryhdyttiin rakentamaan varasto-, konttori- ja tuotantotiloja. Kaupunginosa sai ensimmäisen asemakaavansa 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa. Aseman ja ratapiha-alueen voimassa oleva asemakaava, jossa myös rakennukset sijoittuvat rautatiealueelle, on edelleen suurelta osin vuodelta 1897. Rautatiealue on kuulunut 1800-luvulta asti valtion keskusjohtoisesti kehittämiin alueisiin, eikä sitä siksi ole käsitelty tarkemmin myöhemmissäkään asemakaavoissa.



Kuva 8. Kartta Tampereen rautatieasemasta ja sen lähiympäristöstä. Eteläinen veturitalli oli rakennettu jo osittain. Vasemmalla ylhäällä on Tampereen ortodoksinen kirkko. (K. W. Wirzenius 1898, Näkymä Oy Tampereen asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys 2020)

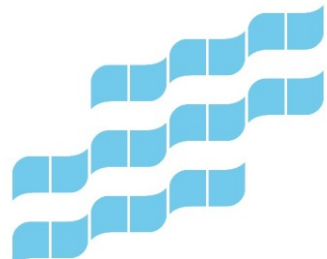
Tullin alue koki huomattavan muodonmuutoksen 1920- ja 1930-luvuilla, jolloin sen länsiosaan rakennettiin lisää uusia varasto- ja konttorirakennuksia. 1900-luvun loppuun mennessä nykyiselle Pakkahuoneenaukiolle ulottuneet sivuraiteet oli purettu. Itsenäisyydenkadun tunnelin itäpuolella kadun eteläreunan tukimuuri purettiin uuden asematunnelin ja Itsenäisyydenkatu 2:n rakentumisen myötä. Merkittävämmän kaupunkikuva ja -rakenne muuttui 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, kun nykyistä Ratapihankatua ja sen itäpuolisia kortteleita ryhdyttiin rakentamaan. Tällöin ratapihakokonaisuudesta irrotettiin rautatieliikenteen käytössä olleita alueita, jotka liitettiin Tullin ja Tammelan kaupunginosiin. Radan itäpuolisia VR:n rakennuksia siirtyi kaupungin omistukseen. Osa rakennuksista purettiin ja osan käyttötarkoitus muuttui.



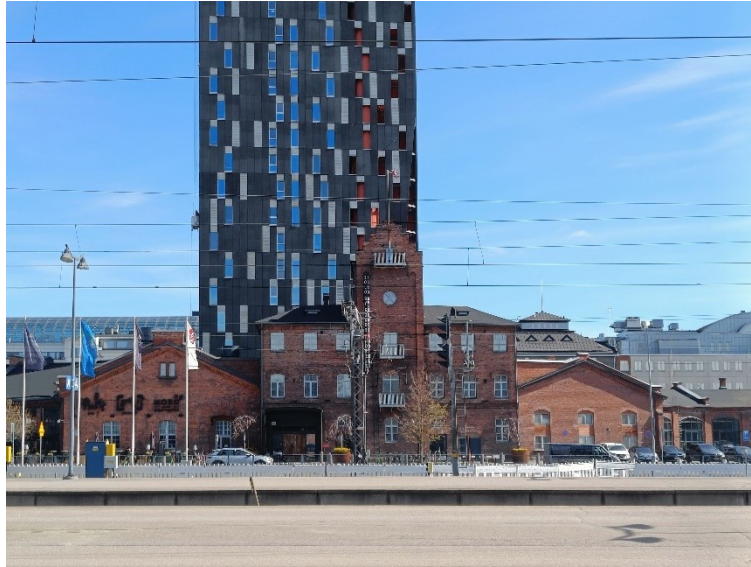
Kuva 9. Ortoilmakuvissa on kuvattu alueen kehittymistä vuodesta 1946 vuoteen 2022. (Tampereen karttapalvelu)

Rakennuskanta

Kaava-alueella sijaitsee kaksi veturitallia vuosilta 1874 ja 1896, 1919 rakennettu konttorirakennus sekä tornimainen 88,5 metriä korkea hotellirakennus vuodelta 2014. Pohjoisessa veturitallissa sijaitsee kokous- ja ravintolatiloja hotellitoiminnan yhteydessä. Eteläistä veturitallia on täydennetty vuosina 1901 ja 1934. Pohjoisen veturitallin ja siihen yhdistyneen tornin

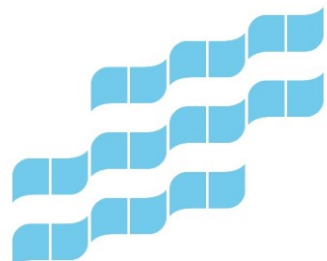


kerrosala on 18 996 k-m² ja eteläisen veturitallin ja sen yhteyteen tulevan uudisrakentamisen yhteinen kerrosala on 16 000 k-m².



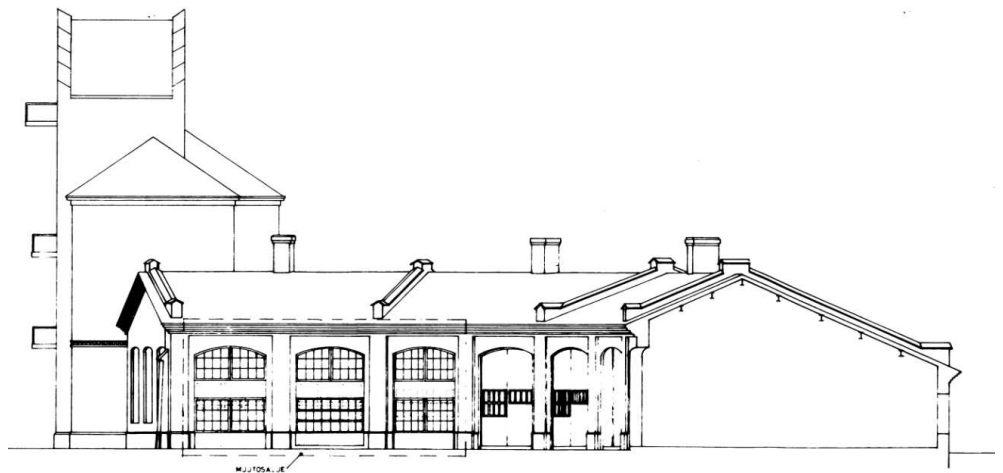
Kuva 10. Veturitallit ja hotellirakennus rautatieaseman laiturialueelta katsottuna. (Tampereen kaupunki 2025)

Veturitallit edustavat Valtionrautateiden yleisintä tyyppiä, jossa kullekin veturille on oma sektorin muotoinen tila puolikaaren muotoisessa rakennuksessa. Tallien edustalla on kääntöpyörät, joiden avulla veturit ohjattiin talleihin. Säilytyksen lisäksi vetureita huollettiin talleissa, (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020). Kaarevat veturitallit yhdistää 3-kerroksinen konttorirakennus.





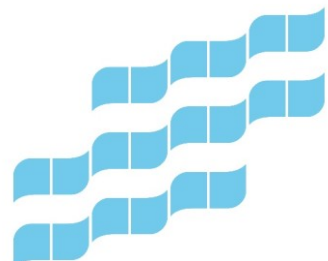
Kuva 11. Eteläisen veturitallin kääntöpyörän päällä on pienoismalli Kannen alueesta ja näin pyörä on vain osittain nähtävissä. (Tampereen kaupunki 2025)



Kuva 12. Eteläisen veturitallin leikkauspiirustus ja julkisivua vuodelta 1988. (Arkkitehtitoimisto Pentti Miikkulainen Ky, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

Veturitallit edustavat tyyliltään Tampereen teollista aikakautta ja samankaltaista punatiilistä arkkitehtuuria on mm. Frencellin ja Finlaysonin alueilla. Punatiili oli kestävä ja paloturvallinen rakennusmateriaali, eikä siinä näkynyt höyryveturien moottoreiden palamisreaktiossa syntyvä noki.

Vuonna 2014 rakennettu tornihotelli on keskustan maamerkki. Vielä nykyäänkin se on alueen korkein rakennus ja on merkittävä osa kaupungin



siluettia. 26-kerroksisen ja väritykseltään tumman tornin ulkokuoressa on lounaisnurkassa kaksi halkiota, jotka rikkovat sen muotoa. LED-näyttöillään koristeltu rakennus toimii Teiskontien ja Otavalankadun katunäkymien päätteenä. Hotellin aula- ja ravintolatilat sijoittuvat pääosin pohjoiseen veturitalliin. Konttorirakennus on tyhjillään.

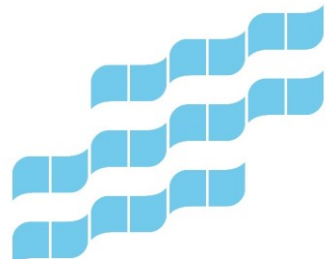


Kuva 13. Tornihotellin julkisivupiirustus. Etualalla näkyy veturitalleja ja niiden välinen konttorirakennus. (Arkkitehtitoimisto Seppo Valjus Oy, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella sijaitsevat veturitallit ja 3-kerroksinen konttorirakennus ovat suojeltu asemakaavalla. Lisäksi alue kuuluu lähes kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön.

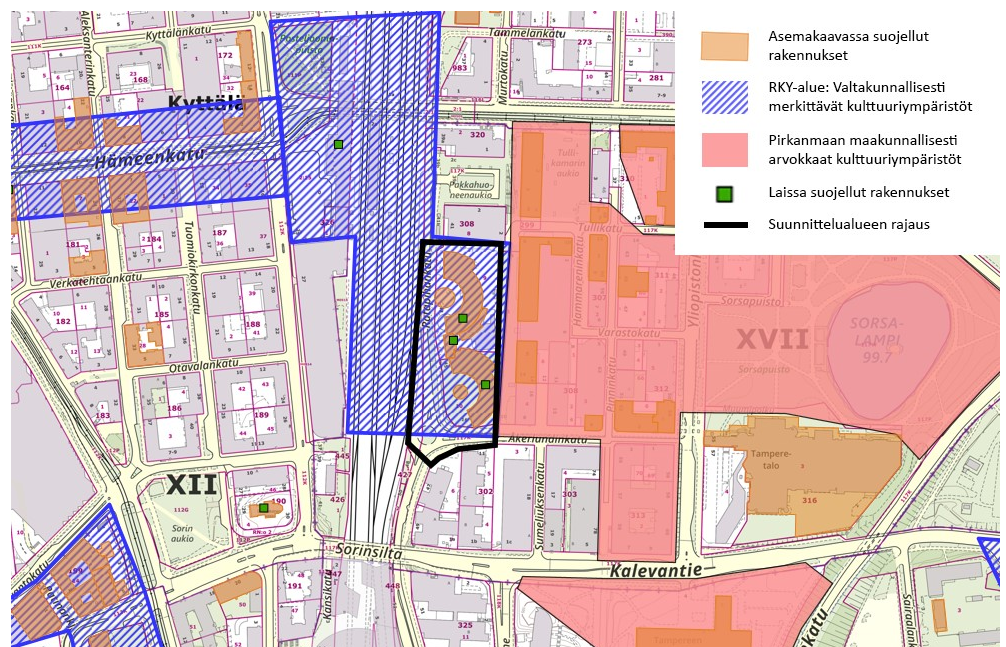
Veturitallit ja konttorirakennus ovat asemakaavassa suojeltu merkinnällä sr-2: ”Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien



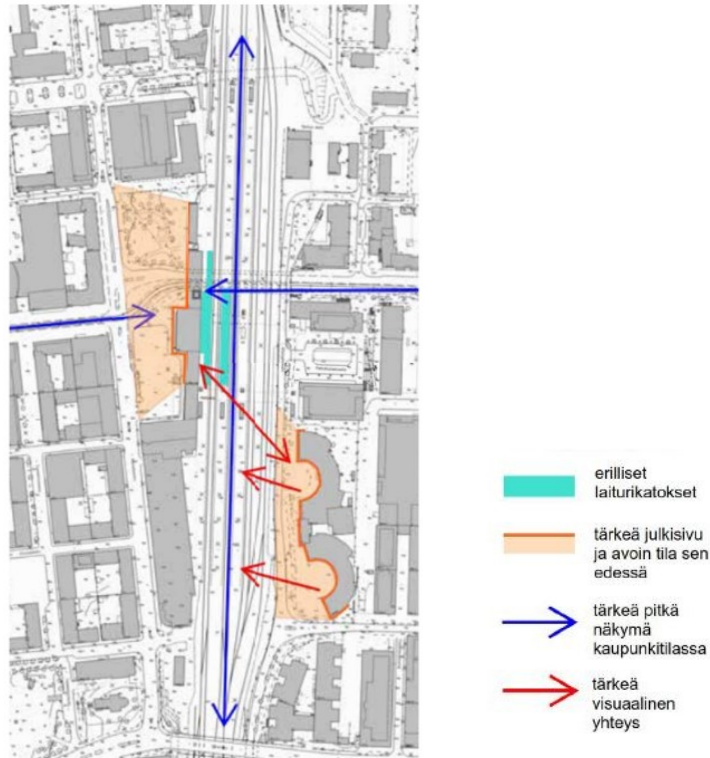
korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Mikäli tämän pyrkimyksen vastaisesti on rakennuksessa aiemmin suoritettu rakennustoimenpiteitä, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan entistään.”

Lisäksi veturitallien edustoilla olevat kääntöpyörät on suojeltu merkinnällä sr/r: ”Historiallisesti ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakenne, jota ei saa purkaa”. Piha-alueelle on merkintä s-piha1: ”Piha tulee rakentaa ottaen huomioon alueen käyttö ja luonne kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ympäristön osana.”

Lisäksi asemarakennuksen, veturitallien ja konttorirakennuksen suojelusta on säädetty Rautatiesopimuksessa vuodelta 1998, ympäristöministeriön, Museoviraston, Rata-hallintokeskuksen, VR-yhtymä Oy:n, Valtion kiinteistölaitoksen (nykyinen Senaatti-kiinteistöt) ja Metsätutkimuslaitoksen kesken. Sopimuksen tavoitteena on asemaympäristöjen hallittu kehittäminen ja aktiivinen vaaliminen. Käytännössä Rautatiesopimukseen kuuluvien kohteiden tullessa myyntiin tulee ratkaistavaksi suojelun tarve.



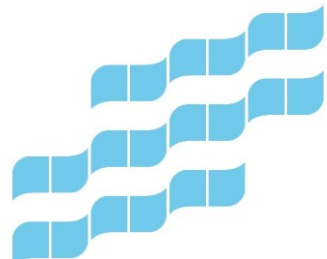
Kuva 14. Karttaan on merkitty suunnittelun alueelle ja sen läheisyyteen sijoittuvat valtakunnallisesti merkittävät ja maakunnallisesti arvokkaat rakennetut ympäristöt sekä asemakaavalla tai lailla suojellut rakennukset. (Tampereen kaupungin karttapalvelu 2025)



Kuva 15. Ote Tampereen rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvityksestä. (Vahanan Rakennusfysiikka Oy 2020)
Kuvaan on merkitty rautatieaseman ja veturitallien tärkeät julkisivut ja avoimet tilat niiden edessä, tärkeät pitkät näkymät sekä tärkeät visuaaliset yhteydet kaupunkitilassa.

Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia vuosilta 1874–1930. Rautatieasema ja veturitallit liittyvät toiminnallisesti ja kaupunkitilallisesti myös radan itäpuolella sijaitsevan Tullin alueen rakennuskantaan.

Suunnittelualueen länsipuolella sijaitseva toinen RKY-alue, Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori, muodostaa keskustan halkaisevan rakenteellisen ja visuaalisen akselin. Leveä bulevardityyppinen puistokatu periytyy 1800-luvun asemakaavoista. Hämeenkadun läntisenä päätteenä on Aleksanterin kirkko ja itäisenä päätteenä Tampereen rautatieasema.



Tullikamarin tuntumassa sijaitsevan entisen varastoalueen rakennuskanta on pääasiassa 1920- ja 1930-luvulta. Itsenäisyydenkadun ja Yliopiston kulmaan sijoittuva entinen Attilan kenkätehdas kuuluu useista toisistaan erillään sijaitsevista kohteista muodostuvaa Tammelan teollisuuskohteet ja tori – aluekokonaisuuteen, joka ilmentää 1900-luvun alkukymmenten teollisuuden rakentamista: tehtaita ja asuintuotantoa. Entiset tuotantorakennukset, joista moni toimi kenkätehtaina, erottuvat kaupunkikuvassa mutta ovat edelleen osa korttelirakennetta.

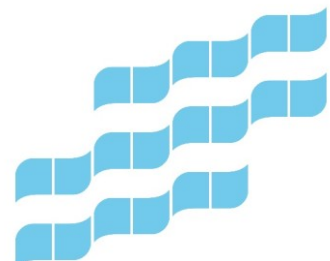
Rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvityksessä (Vahanan Rakennusfysiikka Oy 2020) rautateihin liittyvän kokonaisuuden ominaispiirteiden ja arvojen huomioimisen tarpeesta todetaan mm. seuraavaa: *”Rautatieaseman, ratapihan ja veturitallien muodostamaa kokonaisuutta koskevien suojelutavoitteiden tulisi kohdistua siihen, miten niiden keskinäinen suhde kaupunkitilassa saadaan säilymään (autenttisuus), miten asemarakennus ja veturitallit kumpikin hahmottuvat jatkossakin eheinä ja tunnistettavina kokonaisuuksina (integriteetti) ja mitkä erityiset piirteet ja ominaisuudet tulee säilyttää kussakin kohteessa (asemarakennus, ratapiha ja laiturit sekä veturitalli), jotta aiemmin mainitut tavoitteet voivat toteutua. Lisäksi kullakin kohteella on kaupunkitilassa oma roolinsa, jolle olisi annettavaa tilaa uudisrakenteiden suunnittelussa.”*

Suunnittelualueella ei ole tunnettuja arkeologisia kohteita. Etelässä Tullin aluetta rajaa Kalevanharjun suuntainen historiallisesti merkittävä, viimeistään 1600-luvun puolivälissä muodostunut Tammerkoski-Hämeenlinnantielinja (ent. Messukylän maantie, ent. Kalevankatu, nyky. Kalevantie).

1.1.6 Liikenne

Alue on liikenteellisesti erittäin hyvin saavutettavissa eri liikennemuodoilla niin katuverkoston kautta kuin rautateitse. Alue sijaitsee Tampereen rautatieaseman läheisyydessä, jonka kautta tehdään yli 6 miljoonaa junamatkaa vuodessa.

Ratapihankatu on seudullinen pääväylä ja osa keskustan autokehää, jonka toimivuus on turvattava kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Ajokais-toja on yksi molempiin suuntiin. Nopeusrajoitus on 40 km/h. Ratapihankadun liikennemäärä on nykytilanteessa noin 1 400 ajoneuvoa iltahuipputunnissa. Ratapihankadulla on pyöräliikenteen alueellinen pääreitti, ja



Ratapihankatu kuuluu esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoon. Suunnittelualueen kohdalla Ratapihankadun suuntainen kävely ja pyöräily on erotettu toisistaan.

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on useita yleisessä käytössä olevia pysäköintilaitoksia, mm. Noutoparkki, P-Tullintori ja P-Hämppi. Muita enintään 500 metrin etäisyydelle sijoittuvia pysäköintilaitoksia on Rautatienkadun tuntumassa (P-Asema, Stockmann, Postitalo), Tullin alueella (P-Tampere-Talo, Tulli Business Park, Technopolis) sekä Kalevanharjulla ja Tampereen yliopiston keskustakampuksen korttelissa. Asukas- ja yrityspysäköintialueita on yksi: Sorsapuisto ja Tammela (tunnus B).

Suunnittelualueen eteläreunassa on kaupunkipyöräasema. Lähimmät pyöräpysäköintipaikat ovat Rautatieaseman Matkakeskustunnelin sisäänkäynnin yhteydessä sekä Åkerlundinkadulla ja Tullintorin kauppakeskuksen yhteydessä.

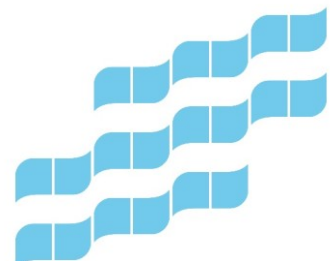
Kaava-alue on liitetty teknisen huollon verkostoihin.

1.1.7 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Yhdyskuntalautakunta hyväksyi Tampereen kaupungin melulinjaukset 27.8.2019. Melulinjauksissa ohjeistetaan mm. rakennuspaikan, asuntojen avautumisen, parvekkeiden ja pihojen suunnittelua sekä melusuojauksen toteuttamista. Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaan mm. asumiseen käytettävillä alueilla sekä virkistysalueilla taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB. Sosiaali- ja terveysministeriön op-
paassa 2003 on annettu päivä- (kello 7–22) ja yöajan (kello 22–7) melutasojen ohjearvot asunnoissa ja muissa oleskelutiloissa. Lähtökohtana on, että asuntojen melutasot eivät saa päivällä ylittää 35 dB:ä ja yöllä 30 dB:ä.

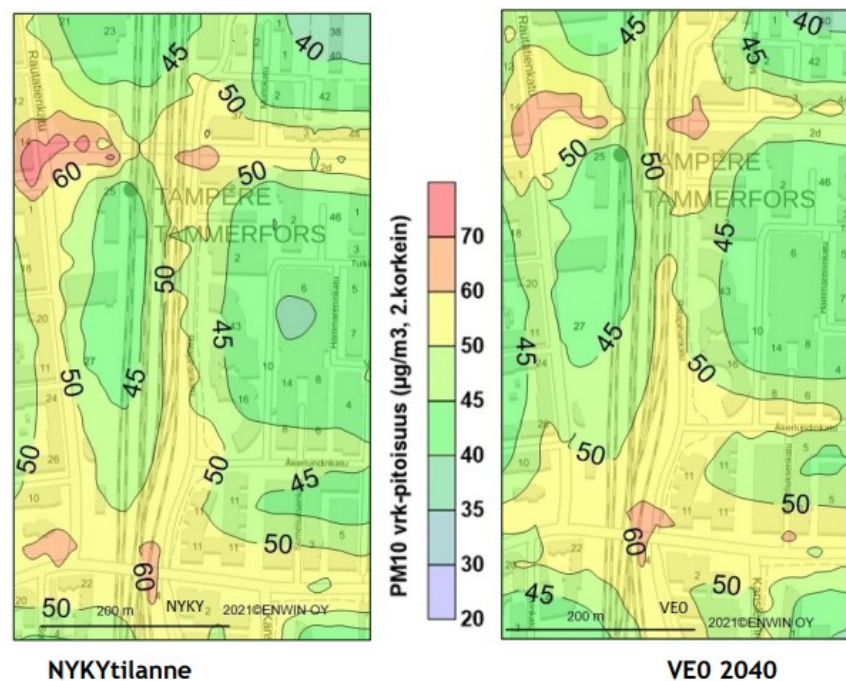
Suunnittelualuetta ympäröivien katujen, rautatien ja raitiotien liikenteestä syntyviä ympäristöhäiriöitä ja niiden huomioon ottamisen tarvetta tarkastellaan kaavaan liittyvissä meluselvityksessä sekä runkomelu- ja tärinäselvityksessä, A-Insinöörit Suunnittelu Oy.

Rautatieliikenteeseen liittyviä riskejä ja niiden hallintakeinoja käsitellään laajasti Tampereen henkilöratapihaa, Itsenäisyydenkadun alikulkusiltaa, Asemakeskusta sekä jo toteutuneita kansirakentamishankkeita koskevissa



selvityksissä. Tampereen henkilöratapihan VAK-riskianalyysin tiivistelmää (L2 Paloturvallisuus Oy, 2020) lukuun ottamatta aineistot ovat salassapidettäviä. Tästä johtuen näiden selvitysten sisältöä ei ole mahdollista sisällyttää kaavaselostukseen tai sen liiteaineistoon. Selvityksiä koskevien tietojen luovuttamisesta vastaa Väylävirasto.

P-Hämpin pysäköintihallin suunnittelun yhteydessä toteutetun ilmanlaatuselvityksen (Enwin Oy) mukaan alueella ei ole myöskään ongelmia hengittävien hiukkasten osalta.



Kuva 16. PM₁₀ vuorokausipitoisuudet nykyhetkellä ja vuonna 2040. PM₁₀-hiukkasten vuorokausipitoisuuden ohjearvo on 70 µgPM₁₀/m³. (Enwin Oy 2021)

1.1.8 Väestö ja palvelut

Suunnittelualueella ei ole asukkaita. Julkiset ja yksityiset palvelut ovat hyvin saavutettavissa.

1.1.9 Maanomistus

Suunnittelualue on kaupungin omistuksessa lukuun ottamatta kiinteistöä 308–9, jonka omistaa Kiinteistö Oy Tampereen Tornihotelli.

2. Asemakaavan kuvaus

2.1 Kaavan rakenne

Kaavan tavoitteena on eheyttää kaupunkirakennetta, sovittaa täydennysrakentaminen arvokkaaseen ympäristöönsä sekä arvorakennuksiin ja mahdollistaa niille käyttöä uudisrakentamisen ohella. Alueen pääasiallinen käyttötarkoitus muuttuu eteläisen tontin 10 osalta ja sille osoitetaan uutta kerrosalaa hotellitornin rakentamisen mahdollistamiseksi. Katualueen ja kiinteistöjen välisiä rajoja tarkistetaan, jotta voidaan mahdollistaa Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun risteysalueen tulevat suunnitelmat. Asemakaavaehdotus pohjautuu arkkitehtitoimiston Sarc+Sigge laatimaan viitesuunnitelmaan ja kaavahankkeesta saatuun viranomaisten sekä kaupunkilaisten antamaan palautteeseen.

2.1.1 Mitoitus

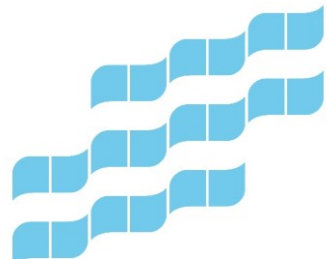
Suunnittelualueen kokonaisrakennusoikeus kasvaa voimassa olevaan kaavaan verrattuna lähelle kaksinkertaiseksi. Tontin 9 rakennusoikeus on ilmaistu 18 000 k-m² + säilyvät rakennukset ja käytetty näin noin 19 000 k-m². Tontille 10 osoitetaan kokonaisrakennusoikeutta 16 000 k-m². Suunnittelualueen tonttitehokkuus nousee karkeasti tehokkuusluvusta $e=1,9$ tehokkuuslukuun $e=3,3$.

Nykytilanne	Alueen pinta-ala, m ²	Rakennusoikeus, k-m ²
308–9	6 900	18 000 + säi
308–10	3 858	1 900
katualueita		

Tuleva	Alueen pinta-ala, m ²	Rakennusoikeus, k-m ²
308–12	6 835	18 000 + säi
308–13	3 816	16 000
katualueita		

2.1.2 Palvelut

Tontille osoitetaan liike- ja majoitustilaa hotellitoimintaa varten. Myös hotellin palvelut mm. ravintola- ja kokoustilat lisäävät alueen palveluita. Muut Tullin alueen ja keskustan monipuoliset palvelut ovat aivan vieressä.



2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

2.2.1 Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet

Kaavan tavoitteena on eheyttää korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa, huomioida valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö ja arvoihin soveltautuminen.

Suunnittelualue kuuluu vaiheyleiskaavan (2025) mukaiselle kaupunkivihreän kehittämisalueelle, jossa puuston latvuspeitteisyyden ja kerroksellisen kasvillisuuden määrää on lisättävä ja viherpeitteisen vettä läpäisevän maanpinnan määrää on pyrittävä lisäämään nykytilanteeseen verrattuna rakennetuilla tonteilla ja yleisillä alueilla. Kaavan suunnitteluprosessin aikana ei kuitenkaan viherkerrointa käytetty, koska tällä suunnittelualueella painoivat RKY-arvot, alueen ollessa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä, sekä alueen rautatiehistoria, johon runsas viherreä ei varsinaisesti kuulu. Suunnittelualue on myös varsin niukka kooltaan. Suunnittelutyön edetessä myös kaupunkivihreän huomioiminen muilla keinoilla on ollut kuitenkin myös selkeä tavoite.

2.2.2 Tavoitteiden toteutuminen

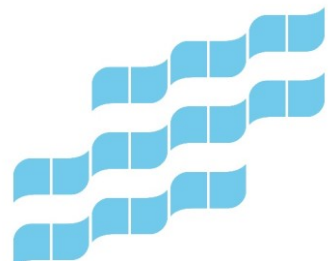
Luonnonarvojen sekä kulttuuriympäristön arvojen turvaaminen

Alueelle on tehty Ratapihankatu 43 ja 45 asemakaavan nro 9020 luontoarvojen esiselvitys, WSP Finland Oy 2025.

Esiselvityksen perusteella suunnittelualueen todennäköisimmät luontoarvot liittyvät vanhoihin tiilirakennuksiin, jotka voivat toimia lepakoiden ja rakennuksissa pesivien lintujen pesäpaikkana. Esiselvitys kuitenkin toteaa, että rakennusten ympäristö on liian rakennettua useimpien lepakkolajien elinympäristöksi. Mikäli säilytettävien rakennusten kattorakenteisiin tms. suojaisiin paikkoihin kohdistuu muutoksia, on rakennuksista tarkistettava lepakoiden ja pesivien lintujen esiintyminen. Muutoin varsinaisen luontoselvityksen toteuttamista alueelle ei nähdä tarpeellisenä.

Alueelle tehtiin edelleen pesivien lintujen ja lepakoiden selvitys, Ratapihankadun asemakaavan nro 9020 luontoselvitys, WSP.

Selvityksen mukaan alueelta löytyi yksi tervapääskyn pesä, jonka siirtämiseksi on haettu poikkeamislupaa Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta.



Suunnittelualueelle on tehty useita selvityksiä kulttuuriympäristöön liittyen: Tampereen rautatieaseman veturitallit, Kaupunkikuvallinen selvitys, 2001, Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys 2008, Tampereen raitiotien Tampereen kantakaupungin arkeologinen inventointi 2017, Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema, henkilöratapiha, eteläinen veturitalli ja Viinikanojan silta 2020. Voimassa olevalla asemakaavalla on arvokkaat rakennukset suojeltu ja myös veturitallien sisäkehän rajaa- malle alueelle keskeisesti sijoittuvat kääntöpöydät on suojeltu ja piha-alueelle asetettu arvoalueeseen liittyviä tavoitteita. Lisäksi aluetta velvoittaa ns. Rautatiesopimus 1989, johon myös asemakaavalla tehdyt suojelumerkinnät liittyvät.

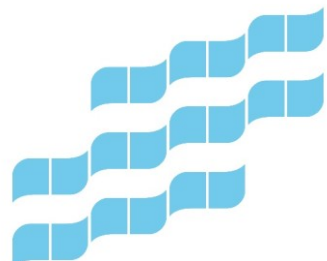
Kaavamääräyksillä ohjataan ja yhteensovitetaan alueen maankäytön ja rakentamisen muutoksia tavalla, joka huomioi mm. elinympäristöön, kaupunkikuvaan ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin kytkeytyvät laadulliset ja toiminnalliset tavoitteet.

Kaavaehdotuksessa edellytetään mm., että rakennusten suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota niiden sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä ja uutta rakentamista on sovitettava arvokkaisiin rakennuksiin. Uudisrakennukselle ja sen liittymiseen oleviin rakennuksiin annetaan erillisiä määräyksiä. Lisäksi suunnitelmaa tarkastellaan ns. korkean rakentamisen hankearvioinnin kautta tärkeitä näkymiä vaalien ja myös vaikutusta kaukomaisemaan arvioiden.

Asemakaavan ohella rakentamista ohjataan myös muun voimassa olevan lainsäädännön ja kaupungin omien rakentamismääräysten avulla, joiden sisältöä ei ole kaavamääräysten muodossa tarpeen kerrata. Esimerkiksi elinympäristön turvallisuuteen ja terveellisyyteen vaikuttavien tekijöiden osalta laadulliset tavoitteet määritellään pääosin muissa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa lupamenettelyissä.

Asemakaavaan sisältyvän katualueen osan rakentamista koskevat laadulliset tavoitteet määritellään ja niiden toteuttamista ohjataan kaavasta erillisiin katu- ja rakentamissuunnitteluvaiheisiin sisältyvien prosessien yhteydessä.

Kaupunkivihreän toteuttamista ohjataan niin kiinteistölle kuin katualueelle osoitettavien puiden istuttamisella, mikä nähtiin mahdolliseksi.



Kustannustehokkuus

Kaavassa on pyritty löytämään toteutettavissa oleva kokonaisuus ensisijaisesti kulttuuri- ja historialliset arvot tunnistaen, mutta myös niiden kunnostamisen tuomat haasteet huomioiden.

2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset

Asemakaavamerkinnot ja määräykset ovat täydellisinä kaavakartan yhteydessä. Käytössä on N2000-korkeusjärjestelmä.

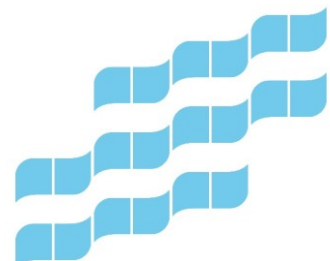
2.4 Korttelialueet

Kaavaehdotuksessa ovat molemmat tontit 9 (12) ja 10 (13) osoitettu liike- ja majoitustilojen korttelialueeksi (KL-9). Rakennuksiin voidaan sijoittaa majoitustilojen ohella hotellin tarvitsemia ravintola- ja kokoustiloja sekä palveluja tuottavia liiketiloja. Asemakaavalla tonteista 9 ja 10 muodostuvat tontit 12 ja 13. Kiinteistön rajoja katualueeseen nähden tarkistetaan molempien tonttien osalta niin, että Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun suuntaiset pyörätiet ja jalkakäytävät jäävät kokonaisuudessaan katualueen puolelle.

Suunnittelualueelle on osoitettu rakennusoikeutta tontille 9 18 000 k-m² + säilyvien rakennusten kerrosalaan laskemattomat tilat, yhteensä noin 19 000 k-m² sekä tontille 10 1900 k-m², yhteensä noin 21 000 k-m². Uusi rakennusoikeus tontille 10 sisältäen uuden tornirakennuksen ja olevan veturitallin on 16 000 k-m². Uusi muodostuva rakennusoikeus molempien tonttien osalta on näin yhteensä noin 35 000 k-m². Kaavaehdotus mahdollistaa kahden maanalaisen kerroksen rakentamisen rakennusaloille sekä tarvittavan maanalaisen jalankulku-yhteyden rakentamisen mahdolliseen tulevaan maanlaiseen julkiseen pysäköintilaitokseen.

Suunnittelualue on kaupunkikuvallisesti tärkeä alue. Uudisrakennusta tai olemassa olevaan rakennukseen tehtäviä muutoksia suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen vaalimiseen. (sj-29)

Uudisrakennuksen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä. (ym-12)



Vesikaton ylin korkeusasema on uudella tornirakennuksella +184,5, metrin enemmän kuin olevalla tornilla. Näin, jotta kohteen vanhojen arvorakennusten ja uuden tornirakennuksen sekä olevan tornin lattiakorot saadaan kohtaamaan ja esteettömyys toteutuu.

Olevan ja uuden tornirakennuksen yhdistäminen mahdollistetaan ns. siltarakenteella, joka on osa muodostuvaa ravintolatilaa ja, joka tulee toteuttaa arkkitehtonisesti korkeatasoisesti.

Korkean rakentamisen tulee olla rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti erityisen laadukas ja viimeistelty. Jalustaosan tulee olla kahden kerroksen korkuinen ja sovittautua mittakaavallisesti, aukotuksella ja materiaalilla oleviin suojeltuihin rakennuksiin. Jalusta tulee toteuttaa punatiilisenä ja siihen tulee osoittaa arkadi kadun puolelle. Ylinten kerrosten, ns. huipun tulee korostua muista kerroksista muodolla tai materiaalilla. Huipun muotoilun osalla saadaan vesikaton ylintä korkeusasemaa vähäisesti ylittää. Tekninen tila tulee integroida osaksi vesikattorakennelmaa.

Edellisten määräysten lisäksi kaavaa varten on laadittu yleismääräyksiä (y-9020), joihin sisältyy kaupunkikuvaan ja rakentamistapaan, ulkoalueisiin, maanalaisiin tiloihin, hulevesiin ja ympäristöhäiriöiden hallintaan liittyviä määräyksiä.

Huoltopihalle on määrätty ainoa mahdollinen paikka tontilla ja sen käsittely on osana suojeltua rakennusta siihen sovittautuen.

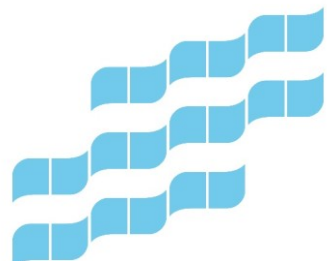
Kiinteistöjen alueelta on varattava sähkönjakelun kannalta tarkoituksenmukaisesta paikasta tila enintään 20 neliömetrin suuruiselle muuntamolle.

Maanpäällisen alueen rakentamisessa on huomioitava maanalaisista tiloista ja niiden suojavyöhykkeistä johtuvat rajoitukset.

2.5 Muut alueet

2.5.1 Katualueet

Kaavassa on osoitettu tonttien viereiset Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun katualueet. Kaavaehdotus mahdollistaa molempien liittymävaihtoehtojen, valo-ohjatun T-liittymän sekä liikenneympyrän, toteuttamisen Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun liittymään. Liittymän yhteyteen



mahdollistetaan jalankulun siltayhteys Ratapihankadun yli kannelle ja edelleen rata-alueen yli Åkerlundinkadun eteläiselle puolelle.

2.6 Kulttuuriympäristöä koskevat määräykset

Rakentamisen osalta on määrätty, että alue on kaupunkikuvallisesti tärkeä. Uudisrakennusta tai olemassa olevaan rakennukseen tehtäviä muutoksia suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen vaalimiseen. (sj-29) Lisäksi on painotettu vielä erikseen uudisrakennuksen suunnittelussa huomioitavan rakennuksen sijainti historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä. (ym-12)

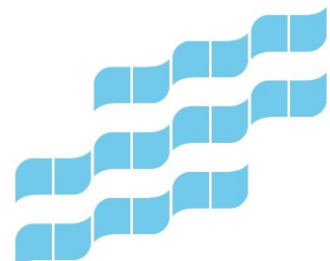
Nykyisessä asemakaavassa olevat suojelumääräykset (sr-2) säilyvät pohjoisen veturitallin ja konttorirakennuksen osalla. Eteläisen veturitallin osalla suojelua osoitetaan määräyksellä (sr-62), mikä suojelee rakennusta, mutta myös mahdollistaa tarkoituksenmukaisen purkamisen, mikä on välttämätöntä, jotta rakennus voidaan ottaa käyttöön. Rakennuksen arvo on kuitenkin mahdollista säilyttää. Taustana tähän on se, että pohjoisen veturitallin osalta on metrien syvyydeltä kaikki maa-aines vaihdettu, kattorakenteet rakennettu uudelleen ja sisäseinät kapseloitu. Sama on edessä eteläisen veturitallin osalta tehtyjen selvitysten perusteella.

Kääntöpöytä säilyy suojeltuna rakenteena pohjoisen veturitallin osalla. Eteläisen veturitallin kääntöpöydästä ei ole juuri rajojen lisäksi muuta säilynyt. Sen osalta kaavaehdotuksessa on määräys niin, että kääntöpöydän tulee näkyä rakennuksen osana elementtinä tms. muistumana tilassa. Kääntöpöytä sijoittuu osittain uudisrakentamisen sisälle.

Piha-alueen määräys säilyy molemmilla tonteilla (s-piha1), jonka mukaan piha tulee rakentaa ottaen huomioon alueen käyttö ja luonne kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ympäristön osana.

3. Asemakaavan vaikutukset

Asemakaavan toteuttamisesta aiheutuvia merkittäviä vaikutuksia arvioidaan kaavan laatimisen yhteydessä maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 1 §:n mukaisesti.



Asemakaavojen ja yleisten alueiden suunnitelmien ohella rakentamista ohjaa myös muu voimassa oleva lainsäädäntö, valtakunnalliset suunnitteluohjeet ja -määräykset sekä kaupungin omat rakentamista ohjaavat linjaukset ja päätökset (rakentamistapaohjeet, rakennusjärjestys).

3.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Asemakaava mahdollistaa palveluiden lisäämisen paikalla, jonka sijainti on keskeinen ja saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla erittäin hyvä.

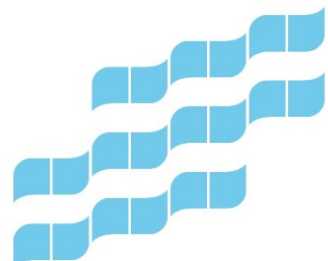
Asemakaavalla edellytetään tunnistettujen ympäristöhäiriöiden huomioimista toteutusvaiheen suunnittelussa sekä rakennusten teknisten järjestelmien toteuttamistavassa. Kaavassa on huomioitu ympäristöhäiriöiden hallinnan ja toteutusvaiheessa laadittavien selvitysten tarve. Ympäristöhäiriöiden osalta majoitushuoneet rinnastetaan asuintiloihin.

Asemakaavalla vaikutetaan myönteisesti elinympäristön turvallisuuteen ja terveellisuuteen muun muassa sillä, että julkiseen ulko-oleskeluun soveltuva alueen määrä kasvaa ja katualueiden turvallisuutta eri liikennemuotojen välillä parannetaan, erityisesti rautatietunneliyhteyden ja pohjoisen tontin liittymän kohdalla. Alue sijaitsee kuitenkin sellaisen valtakunnallisen liikennealueen välittömässä läheisyydessä, johon kohdistuvia ympäristöhäiriöitä tai suuronnettomuuden mahdollisuutta ei voida kokonaan poistaa, niitä voidaan ainoastaan lieventää.

Toteutuessaan asemakaavalla parannetaan Tullin alueen kaupunkikuvaa niin nyt tyhjillään olevien arvorakennusten käyttöönotolla, uuden rakentamisella kuin puiden lisäämisellä, millä on myönteisiä vaikutuksia viihtyisyyteen sekä alueen koettuun arvoon. Kielteisenä vaikutuksena on luonnollisesti vettäläpäisemättömän pinnan kasvaminen, jota pyritään hulevesien viivytysrakenteiden kautta hallitsemaan. Myönteisiä vaikutuksia syntyy olemassa olevan yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen ja teknisten verkostojen hyödyntämisestä

3.1.1 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Asemakaavan toteutumisesta ei arvioida syntyvän merkittäviä kasvillisuuteen, eläimistöön, luonnon monimuotoisuuteen tai laajemman alueen viher- ja virkistysverkkoon kohdistuvia vaikutuksia. Alueelta löytyi yksi terväpääskyn pesä, jonka siirtämiseksi on haettu poikkeuslupaa Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta. Mikäli siirto ei onnistu



tullaa tekopesä sijoittamaan asiantuntijan tarkemmin osoittamaan paikkaan. Suunnittelualueella on hyvin vähäisessä määrin luonnontilaa, lähinnä rata-alueen reuna-alueilla. Kaavaan liittyvässä korkean rakentamisen hankearvioinnissa on esitetty karttakuva alueen viherverkosta.

Kaavakartalla ja viitesuunnitelmassa on esitetty eteläisen tontin kulmalle istutettava veturitallin muotoa jatkava puuryhmä, joka toteutuessaan lisäisi alueen viihtyisyyttä tuoden latvuspeitteisyyttä paahteiselle alueelle ja suojaisi aluetta tuulilta sekä liikenteen aiheuttamalta pölyltä.

Katualueelle on esitetty istutettava puurivi, joka tuo Tullin alueelle tavoiteltavaa vihreää, latvuspeitteisyyttä ja samalla viihtyisyyttä melko avoimeen ympäristöön.

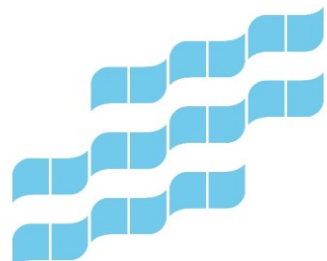
3.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Kaavan toteutumisella ei arvioida olevan erityisen merkittäviä maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan tai ilmastoon kohdistuvia vaikutuksia.

Kaava luo edellytyksiä hulevesien laadullisen ja määrällisen hallinnan kehittämiseksi. Vettä läpäisemättömien pintojen hulevedet viivytetään ennen niiden johtamista kaupungin hulevesiviemäriin.

Kaavaan liittyvän hulevesiselvityksen mukaan hulevesien hallinnan tarve on kiinteistöllä määrällinen. Hulevesien viivytys voidaan toteuttaa yhtenä tai kahtena erillisenä maanalaisena viivytysrakenteena. Järjestelmään tulee suunnitella ylivuoto ja huomioida tulvareittien jatkuvuus.

Kaavan toteutuessa ilmastovaikutuksia syntyy olemassa olevan rakennuksen osien tarkoituksenmukaisesta purkamisesta rakennuksen turvallisen käytön mahdollistamiseksi sekä uudisrakentamisessa rakennusmateriaalien tuotannosta ja kuljetuksesta sekä rakennuksen käytöstä. Asemakaavan valmistelun aikana arvioitiin kaavan mukaisen toteutuksen ilmastovaikutuksia Planect-työkalulla suoritettulla päästölaskennalla. Arvio päästöistä laskettiin 50 vuoden tarkastelujaksolla. Työkalu on otettu käyttöön vuonna 2024 ja kokemusta sen käytöstä Tampereella on vielä suhteellisen vähän. Työkaluun syötetään asemakaavan aluerajaukset paikkatietoaineistona ja niille tunnetut lähtötiedot. Laskennasta on tuotettu erillinen raportti, joka on osana asemakaavan aineistoa.



Niin rakentaminen, esirakentaminen kuin maaperän muokkauskin aiheuttaa päästöjä elinkaaren alussa rakentamisen yhteydessä. Tuote- ja rakentamisvaiheesta kertyvät päästöt näyttäytyivät tässä tarkastelussa käyttövaiheen ensimmäisen 50 vuoden tarkasteltuja päästöjä suurempina. Rakentamisen päästöihin voidaan suunnittelun edetessä vaikuttaa mm. vähähiilisillä materiaalivalinnoilla ja lyhyemmillä kuljetusetäisyyksillä.

Rakennuksen käyttövaiheen päästöistä suurimpana yksittäisenä päästölähteenä laskennassa näyttäytyi liikenne. Mainittakoon, että suunnittelualueelle ei tule lisää maanpäällisiä autopaikkoja, mikä saattaa osaltaan vähentää liikenteeseen liittyviä päästöjä.

Ilmastovaikutukset ovat osin välillisiä ja hyödyt ovat kytköksissä muihin keskustan alueella valmisteilla oleviin liikenteen ja maankäytön kehittämissankkeisiin sekä kaupungin strategiaan tavoitteisiin.

3.3 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

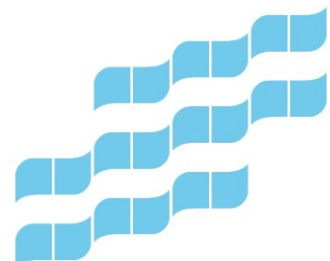
3.3.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Asemakaava on voimassa olevien maakunta- ja yleiskaavojen mukainen. Suunnitelman mukaisella uudisrakennuksella, joka tulee osaksi kokonaisuutta ja pariaksi olevalle tornirakennukselle, on toteutuessaan myönteisiä vaikutuksia alue- ja yhdyskuntarakenteeseen. Kaavan toteutuminen edistää keskustan strategisessa yleiskaavassa asetettuja yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen tiivistämistä, palveluiden ja liikennejärjestelmän sekä kaupungin ydinkeskustan elinvoimaisuuden kehittämistä koskevien seudullisten ja paikallisten tavoitteiden toteutumista. Kaupunkirakenteen sisällä tapahtuvassa täydennysrakentamisessa voidaan hyödyntää tehokkaasti jo olemassa olevaa infrastruktuuria, mikä vähentää yhdyskuntarakentamisen kustannuksia sekä painetta yhdyskuntarakenteen laajentamiselle rakentamattomille alueille.

3.3.2 Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen

Kaavan toteutumisella on vaikutusta yhdyskuntatalouteen sitä tukien niin työllistäen kuin uusien työpaikkojen mahdollistajana. Tarkemmin kohdassa 3.5.

Kaavan toteutumisella ei ole merkittäviä energiatalouteen kohdistuvia vaikutuksia. Hanke voidaan suunnitella ja toteuttaa elinkaaritehokkaasti.

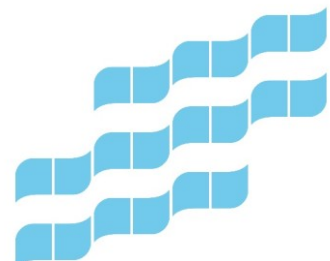


Merkittävät rakentamisen aikaiset vaikutukset muodostuvat rakennusmateriaalien valmistukseen ja kuljettamiseen käytettävästä energiasta. Käytön aikaiseen energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa esimerkiksi olosuhteiden mukaan säätyvillä taloteknisillä järjestelmillä.

3.3.3 Vaikutukset liikenteeseen

Kaavan toteutuminen edistää keskustan liikenneverkon toimivuuden parantamista. Suunnittelualue sijoittuu eri liikennemuotojen solmukohtaan, jonka saavutettavuus on erittäin hyvä. Hankkeen vaikutukset liikenteeseen eivät ole merkittäviä, koska hankkeessa ei toteuta lisää autojen pysäköintipaikkoja ja suurin osa asiakkaista saapuu muilla kulkumuodoilla kuin yksityisautolla. Taksi- ja saattoliikenteen kasvava määrä lisää hieman liikennettä Ratapihankadulla. Välillisenä vaikutuksena kaavan toteutuminen mahdollistaa Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymän kehittämisen toimivaksi ja turvallisiksi sekä hotellin tonttiliittymän kohdassa jalankulkijoiden turvallisuuden parantamisen. Lisäksi mahdollistetaan jalankulkuyhteys yleiskaavan mukaisesti rata-alueen yli.

Kaavalla ei ole vaikutuksia maantieverkkoon kuten valtatiehen 12 Rantanntunnelissa. Kaavan mahdollistaman hotellitornin rakentamisen aikana todennäköisesti kohdistuu haittaa sekä Ratapihankadun että Åkerlundinkadun liikenteelle ja mahdollisesti myös itäisempiin raiteisiin henkilöratapihalla. Vaikutusten suuruus ja vaikutusalue riippuu rakentamisjärjestelyistä ja ajankohdasta. Todennäköisesti osa Ratapihankadusta ja Åkerlundinkadusta joudutaan ottamaan työmaa-alueeksi, jolloin jalankulku ja pyöräliikenne ohjataan kiertoreitille koko rakentamisen ajaksi. Lisäksi nostotapah-tuman aikana Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun autoliikenne katkaistaan ja joko ohjataan kiertoreitille tai liikenne jonoutuu hetkellisesti.



3.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

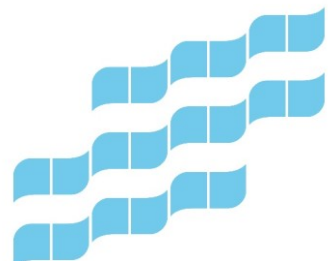
3.4.1 Kaupunkikuva ja maisema



Kuva 17. Näkymäkuva Hämeensillalta itään kohti suunnittelualueutta. Näkymään on mallinnettu valkoisella muut keskustan alueen suunnitteilla olevat hankkeet ja keltaisella kaavan viitesuunnitelman uusi korkea rakennus. (Tampereen kaupunki 2025)

Kaavan mukaisella ratkaisulla on toteutuessaan alueen kaupunkikuvaa ja maisemaa muuttavia vaikutuksia. Korttelirakenteessa muutos on vähäinen. Kaupunkikuvallisesti muutos on merkittävä, sillä uudisrakennuksen korkeus on yli 20 metriä. Maisemassa vähäisempi vaikutus on kaavan mukaisella ratkaisulla, jossa tornirakennukset ovat väriltään eroavat, vaalea ja tumma. Kaukomaisemassa tummuusasteeltaan eroavat rakennukset visuaalisesti hajottavat korkeiden rakennusten yhtenäistä klusteria ja luovat kaupunkikuvaan mielenkiintoa. Kaupunkikuvaan ja aktiiviseen kaupunkitilaan vaikutetaan maantasotilojen avautumisella ja julkisella käytöllä sekä ns. korkean rakennuksen jalustaosan käsittelyllä.

Valmisteluvaiheessa laadittiin korkean rakentamisen hankearviointi, jossa tarkastellaan ja havainnollistetaan kaavamuutoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan ja maisemaan. Hankkeen edetessä hankearviointia on täydennetty kaavaehdotuksen mahdollista toteutusta havainnollistavalla suunnitelmalla sekä uusilla näkymäsuunnilla. Hankearviointi on kaavaselostuksen liitteenä.



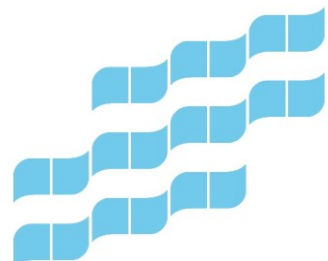
Kaavan toteutumisella on maisemallisia vaikutuksia useaan valtakunnalliseen ja maakunnalliseen kulttuuriympäristöön. Kaukomaisemassa ja kaupungin siluettissa rakennuksen korkea massa liittyy kuitenkin osaksi jo toteutunutta sekä suunnitteilla olevaa korkeiden uudisrakennusten sarjaa. Etenkin pitkissä kaukonäkymissä uudisrakennus täydentää kaupungin siluettia luontevalla tavalla. Kaavan toteutuminen muuttaa Teiskontieltä, ratapihan länsireunalta ja koskimaiseman silloilta avautuvia pitkiä avoimia näkymiä. Muun rakentamisen ja kasvillisuuden välistä rakennuksen korkea osa voi paikoitellen näkyä mm. Tampellan, Armonkallion, Tammelan, Kalevan, Viinikan ja Hatanpään suuntiin sekä muille avoimille tai muuta ympäristöä korkeammalla sijaitseville paikoille.

Suunnittelualueen lähiympäristössä on vireillä useita asemakaavamuutoksia, joissa suunnitellaan myös korkeaa rakentamista. Kaavan vaikutuksia on arvioitu yhdessä muiden hankkeiden kanssa sekä erikseen. Asemakaavoitus ohjaa kokonaisuudesta kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti yhteensopivaa. Erityisesti Asemakeskus-kokonaisuuden toteutuminen tulevaisuudessa tulee muuttamaan aluetta merkittäväällä tavalla. Lisätietoa vireillä olevasta asemakaavamuutoksista löytyy osoitteesta <http://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaupunkiymparisto-uudistuu>

Kun kaikkia keskustan korkean rakentamisen hankkeita tarkastellaan yhdessä kokonaisuutena, on tämän hankkeen vaikutus muodostuvaan kaukomaisemaan ja kaupungin siluettiin verrattain vähäinen.

3.4.2 Rakennettu ympäristö

Kaavan toteutuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi alueella olevaan rakennettuun ympäristöön. Kaavaehdotuksen viitesuunnitelman mukaista sijoittumista on tutkittu huolella eri vaihtoehtojen kautta ja suuntausta on käännetty eteläisen veturitallin mukaiseksi. Tällä on saatu enemmän tilaa konttorirakennuksen ja uuden tornin väliin, veturitallin pääty näkyviin lähes kokonaan ja näkymää ratapihan yli parannettua. Eteläisen veturitallin käyttöönotto edellyttää, että sen katto puretaan ja rakennetaan uusiksi, pohjan alalta maat vaihdetaan ja sisäseinät kapseloidaan kuten pohjoisen veturitallin kohdalla on menetelty. Uusi torni asettuu veturitallin lomaan niin, että veturitallin muoto saadaan säilymään kokonaisuudessaan, osin sisätilojen osana. Kääntöpöytä jäisi osittain uudisrakennuksen sisään. Oleviin rakennuksiin tulee teknisiä ja tilallisia muutoksia, jotka tehdään hallitusti arvoja kunnioittaen. Viitesuunnitelman perusteella historiallista



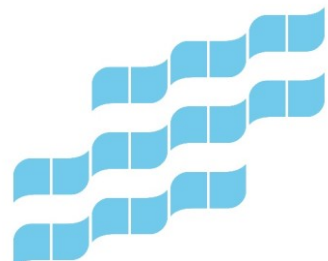
kerroksellisuutta syntyisi etenkin maantasokerroksen sisätiloihin. Esitellyllä siltayhteydellä tornien välillä olisi vähäisiä vaikutuksia olevaan tornihoteliin. Toteutuessaan se toisi kokonaisuuteen, toiminnallisuuteen ja myös kaupunkikuvaan vetovoimaisen ja mielenkiintoisen lisän.

3.4.3 Kulttuuriperintö

Suunnittelualue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä kulttuuriympäristön alueella nimeltä *Tampereen rautatieasema ja veturitallit*. Uudisrakentaminen tulee vaikuttamaan kulttuuriympäristön identiteettiin ja kokonaisuuteen. Toisaalta alueen toimintojen kehittyminen tukee suojeltujen rakennusten kunnossapitoa, historiallisten arvojen säilymistä ja tekee kulttuuriperinnöstä julkisesti saavutettavampaa. Kulttuuriperinnön säilymistä tuetaan kaavassa erilaisin suojelumerkinnoin ja määräyksin.

Alueen suojeltujen rakennusten arvo on tunnistettu ja kaavalla edistetään myös niiden korjaamista ja käyttöönottoa. Molemmissa kaavaluonnoksissa veturitallien arvokas luonne kaarijulkisivuineen säilyi. Rakennusten muoto myös ohjaa luontevasti sektorimaiseen tilajäsentelyyn. Vaihtoehto B peitti eteläistä veturitallia enemmän, mutta lähietäisyydeltä läpinäkyvän rakenteen kautta veturitallin kaarijulkisivu oli osin nähtävissä. Pohjoisen veturitallin suojeltu piha-alue luonnollisesti säilyy ja siinä oleva kääntöpiha on komeasti rakenteineen näkyvillä. Eteläisen veturitallin alueella on niukasti tilaa sijoittaa uudisrakennusta, myös maanalainen kaava sitä rajoittaa. Eteläisen pihan kääntöpöytä ei ole niin hyvin säilynyt kuin pohjoisen pihan. Vaihtoehdossa A se oli osittain palautettavissa lähinnä muodon ja jäljellä olevien rakenteiden osalta, vaihtoehdossa B lähinnä muistumana siitä, mitä paikalla on ollut.

Vaihtoehtoon A pohjalta on jatkettu kaavaehdotukseen. Siinä on uuden tornin suuntausta muutettu vastaamaan eteläisen veturitallin koordinaatistoa ja näin saatu riittävästi tilaa tornin ja konttorirakennuksen väliin. Jalustan arkadi johtaa niin katseita kuin kulkemista veturitallin suuntaan, kääntöpöytää kunnostetaan siltä osin, kuin se jää näkyviin, ja vihreää puiden muodossa on saatu sijoitettua pienehköstä pihatilasta huolimatta. Vaikka kulttuuriympäristöarvot jossain määrin heikentyvät, kokonaisuudesta muodostuu laadukas ja hallittu. Suunnitelma on kohtalaisen luonteva myös tärkeältä näkymäsuunnalta ratapihojen yli katsottuna. Nykyisessä Tornihotellissa on hienosti tuotu alueen historiaa esille eri tavoin. Sen on luontevaa jatkua myös laajennuksen osalla.



Kaavalla mahdollistettava laajennus ei siis merkittävästi tätä rautatieaseman ja veturitallien välistä suhdetta heikennä. Veturitallit ja konttorirakennus hahmottuvat edelleen omaksi ajalliseksi kokonaisuudekseen sekä uudeksi osaksi syntyvää kokonaisuutta. Veturitallit ja konttorirakennus ovat edelleen tunnistettavissa osana rautatiehistoriaa. Uusi korkea rakennus on selkeästi osa tätä muodostuvaa kokonaisuutta olevan tornin läheisyydessä ollen pari sille.

3.5 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset)

Kaupunkitaloudelliset vaikutukset ovat seurausta alueiden saavutettavuuteen, täydennysrakentamisen mahdollisuuksiin ja toimitilojen kysyntään, työllisyyteen sekä alueen vetovoimaan kohdistuvista muutoksista.

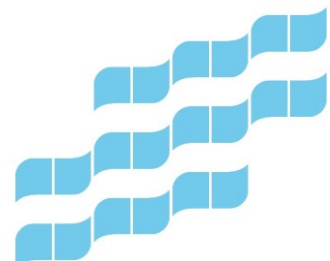
Paikallisena vaikutuksena keskustan täydennysrakentamisesta syntyy kaupungille tuloja mm. verojen muodossa. Seudullisia ja valtakunnallisia välillisiä vaikutuksia voi syntyä esimerkiksi rautateiden matkustajaliikenteen kasvusta, joka lisää rautatieaseman läheisyyteen sijoittuvien toimitilojen ja palveluiden kysyntää.

Uudisrakennuksen ja korjattavien suojeltujen rakennusten suunnittelun ja rakentamisen välitön työllisyysvaikutus on suuruusluokaltaan noin 200 henkilötyövuotta ja välillinen vähintään tämän kaksinkertaista. Hotellin laajennus mahdollistaa työllistymisen noin 150 henkilölle/kk. Varsinaisten majoitus-, kokous- ja ravintolatilojen lisäksi laajennus mahdollistaa alueelle uusia hotellin yhteydessä toimivia palveluja kuten kampaamoja ym. hyvinvointipalveluja. Oleva Tornihotelli on yksi Suomen vetovoimaisimmista hotelleista, jonka palveluja käyttää useampi satatuhatta asiakasta vuosittain lisäten Tampereen elinvoimaisuutta. Laajennus tulee edelleen tätä vahvistamaan.

3.6 Muut kaavan merkittävät vaikutukset

Kaavahankkeella on vaikutuksia kulttuuriympäristöön, sitä tiivistäen ja näkymiä heikentäen.

Samalla mahdollistetaan käyttämättöminä olevien suojeltujen konttorirakennuksen ja eteläisen veturitallin korjaaminen, kunnostus ja käyttöönotto ja näin kulttuuriperinnön säilyminen ja sen esille nostaminen.



Toteutuessaan kaava myös eheyttää olevaa kaupunkirakennetta, tekee alueesta viihtyisemmän antaen kaupungista kauniin ja kiinnostavan kuvan ohivirtaavalle matkustajaliikenteelle ja näin kohentaa koko Tullin alueen houkuttelevuutta.

4. Asemakaavan toteutus

4.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

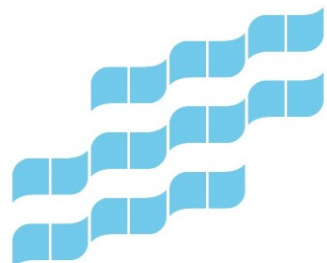
Asemakaavan liiteaineistoon liitetään toteuttamista kuvaava viitesuunnitelma sekä muita toteuttamista kuvaavia asiakirjoja.

4.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan heti sen saatua lainvoiman.

4.3 Toteutuksen seuranta

Asemakaavan seurantalomake liitetään selostuksen liitteeksi.



Kaavaratkaisun perusteet ja kehittyminen työn aikana

5. Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset

Asemakaava on voimassa olevan maakuntakaavan sekä voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

5.1 Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta

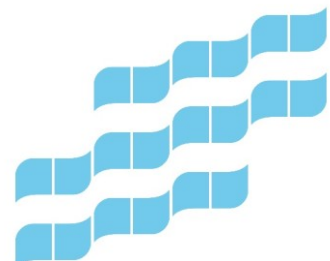
Pirkanmaalla on voimassa maakuntakaava 2040, joka valmistui 2017 ja tuli voimaan 2019.

Maakuntavaltuusto on 6.9.2021 päättänyt käynnistää maankäyttö- ja rakennuslain (nyk. alueidenkäyttölaki) mukaisesti (§ 25 ja § 27) maakuntakaavan laatimisprosessin. Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 vaihemaakuntakaavan nimi on "Elonkirjo ja energia". Tavoitteena on, että maakuntavaltuusto voi hyväksyä valmiin vaihemaakuntakaavan keuhvällä 2025.

Maakuntakaavassa 2040 kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Alueen suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen. Alueen suunnittelussa on turvattava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Suunnittelualue on lähes kokonaan valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

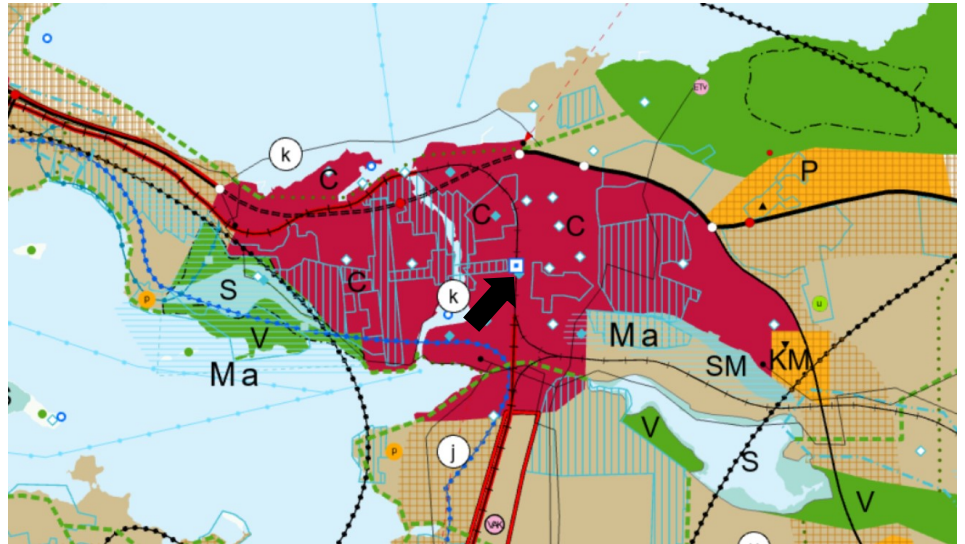
Muita aluetta koskevia merkintöjä ja suunnittelumääräyksiä on mm. kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhyke, jolla aluekokonaisuutta tulee kehittää hyvin saavutettavana ja monipuolisena yritystoiminnan, asumisen sekä kaupallisten ja julkisten palvelujen alueena.

Alueidenkäyttölain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus on voimassa virkistys- ja suojelualueilla sekä liikenteen ja teknisen huollon verkostoja tai alueita varten osoitetuilla alueilla.



Maakuntakaava 2040: <https://tieto.pirkanmaa.fi/>

Vaihemaakuntakaava: <https://kaava.pirkanmaa.fi/>

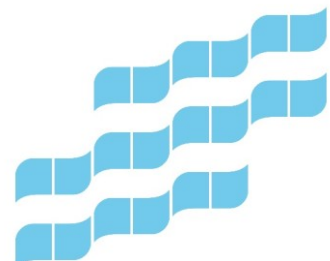


Kuva 17. Ote maakuntakaavasta 2040. Suunnittelualue osoitettu mustalla nuolella.

5.2 Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta

Suunnittelualueella on voimassa kaksi yleiskaavaa, Keskustan strateginen osayleiskaava, joka sai lainvoiman 16.1.2019 sekä Tampereen valtuustokauden 2021–2025 vaiheyleiskaava, joka hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 19.5.2025 (§62) ja sai lainvoiman 8.7.2025. Kantakaupungin vaiheyleiskaava koskee kantakaupunkia ja ydinkeskustaa.

Keskustan strategisessa osayleiskaavassa kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Yleismääräyksen mukaan suunnittelussa ja rakentamisessa tulee tukea kävelykaupungin kehittämistä luomalla rakennusten maantasokerroksista kaupunkikuvaltaan eläviä ja toteuttamalla julkiset, puolijulkiset ja puoliyksityiset tilat laadukkaasti. Lisäksi asemakaava-alue on osa ydinkeskustan laajenemisvyöhykettä, joka on kansainvälistä, valtakunnallista ja alueellista saavutettavuutta hyödyntävä voimakkaan uudistumisen alue. Alueella sallitaan monipuolisen työn, kaupan, palveluiden, vapaa-ajan ja asumisen toiminnot. Alueen elävyyttä on vahvistettava luomalla alueelle uusia, laadukkaita julkisia tiloja. Lisäksi alue on korkeaan rakentamiseen soveltuvalla vyöhykkeellä, jossa korkean rakentamisen tulee parantaa lähiympäristön laatua. Vaiheyleiskaavassa korkeaa

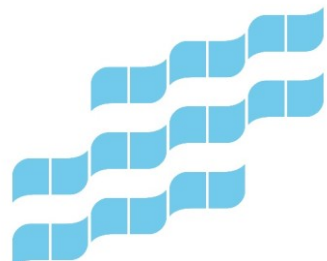


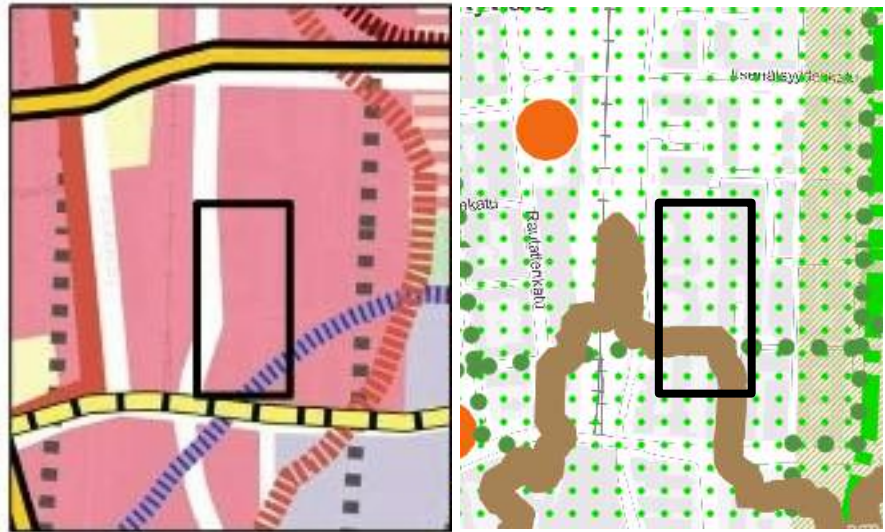
rakentamista täsmennettiin määräyksellä, että korkean rakentamisen hankkeissa on huomioitava maisemaan ja kaupunkikuvaan liittyvät vaikutukset. Hankkeen soveltuvuutta kaupunkikuvaan ja maisemaan on arvioitava jo ennen kaavahankkeen aloittamista. Alue sijoittuu osittain maanalaisen pysäköintilaitosverkoston laajenemisalueelle. Kohdemerkinnällä osoitettu Asemakeskus on ihmisvirtojen, joukkoliikenteen käyttäjien ja eri liikennemuotojen solmukohta. Alue on valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä ja alueen kehittäminen on sovitettava arvokkaan kulttuuriympäristön vaatimuksiin. Suunnittelualueen kohdalle radan poikki on merkitty jalankulun yhteystarve.

Vaiheyleiskaavassa alue kuuluu kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhykkeelle, joka koostuu kantakaupungin tehokkaimmin rakennetusta asioinnin ja työssäkäynnin sekä kaupunkiasumisen alueista. Suunnittelualue kuuluu kaupunkivihreän kehittämisalueeseen, jossa puuston latvuspeitteisyyden ja kerroksellisen kasvillisuuden määrää on lisättävä ja viherpeitteisen vettä läpäisevän maanpinnan määrää on pyrittävä lisäämään nykytilanteeseen verrattuna rakennetuilla tonteilla ja yleisillä alueilla. Viheralueille, tonteille, katualueille ja toreille on lisättävä kaupunkiluonnon monimuotoisuutta vahvistavaa monilajista puustoa ja kasvillisuutta. Olemassa olevat katu-, kortteli- ja puistopuut on lähtökohtaisesti säilytettävä ja puiden määrää on pyrittävä lisäämään.

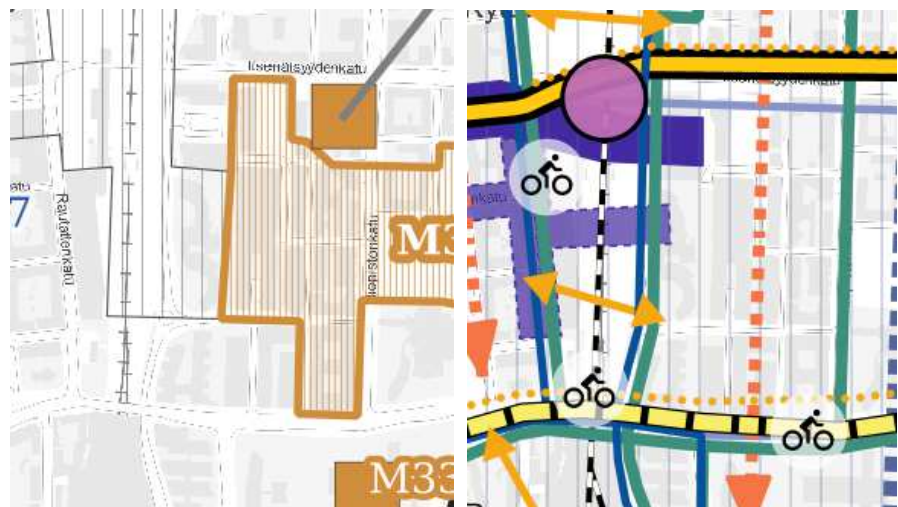
Ratapihankatu on osoitettu osaksi keskustan kehää ja siinä kulkee pyöräliikenteen alueellinen pääreitti. Alue on kävelykeskustana kehitettävää hitaan liikkumisen aluetta. Uusien maalämpöjärjestelmien rakentaminen ei saa vaikeuttaa maanalaisen huollon ja pysäköinnin järjestämistä. Maankäyttöratkaisujen tulee edistää vesien hyvän tilan säilymistä tai saavuttamista. Hulevesien käsittelyssä ja johtamisessa on noudatettava Tampereen kaupungin hulevesiohjelmassa esitettyä periaatejärjestystä. Alue sijaitsee keskustan valuma-alueella, missä hulevesien luonnonmukaista hallintaa on edistettävä kokonaisvaltaisesti. Asemakaavoituksen ja muiden hankkeiden yhteydessä on selvitettävä tarve melu- ja ilmanlaatuselvityksille.

Voimassa olevat yleiskaavat: [Voimassa olevat yleiskaavat \[Tampereen kaupunki - Kaupunkisuunnittelu - Kaavoitus - Yleiskaavat\]](#)





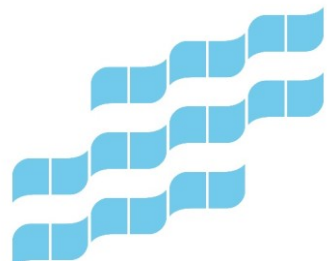
Kuva 18. Otteet yleiskaavayhdistelmäkartoista. Vasemmalla ”1a Maankäyttö ja sen kehittäminen” ja oikealla ”1b Viher- ja virkistysympäristö ja sen kehittäminen”.



Kuva 19. Otteet yleiskaavayhdistelmäkartoista. Vasemmalla ”1c Kulttuuriperintö” ja oikealla ”2 Liikenne”.

5.3 Asemakaava

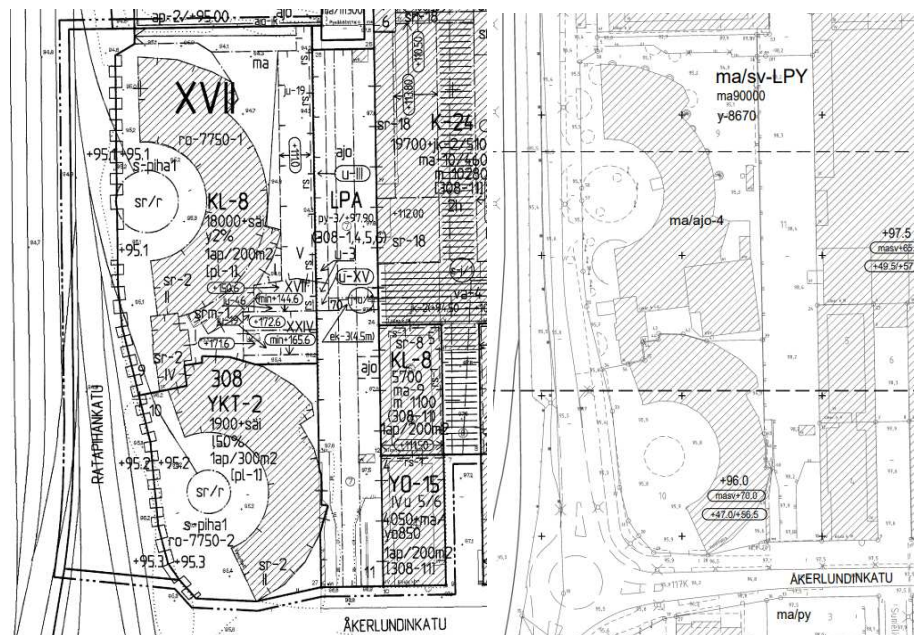
Suunnittelualueella on voimassa asemakaavat 7750 (vahvistettu 30.10.2002), 7782 (vahvistettu 10.10.2001) ja maanalainen asemakaava 8670 (vahvistettu 16.5.2022). Asemakaavassa 7750 pohjoisemman veturitallin alue on osoitettu liikerakennusten korttelialueeksi majoitusrakennuksia varten. Eteläisen tallin alue on osoitettu yleisten rakennusten ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa rakentaa myös liiketilaa.



Rakennusoikeutta tällä alueella on 1 900 k-m², yhteensä koko alueella 19 900 k-m². Veturitallit ovat suojeltuja merkinnällä sr-2, sekä niiden edustalla olevat kääntöpyörät on suojeltu merkinnällä sr/r ja pihat merkinnällä s-piha1. Asemakaavassa on annettu lisäksi mm. julkisten tilojen määrää, kaavaan liittynyttä rakentamistapaohjeistoa, julkisivujen ja vesikaton käsittelyä ja ylintä korkeusasemaa, ulokkeita sekä autopaikkojen lukumäärää ja sijoittamista koskevia kaavamääräyksiä.

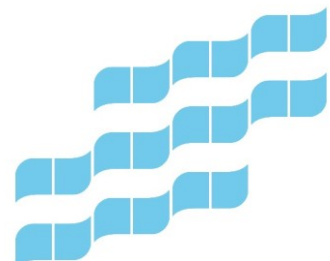
Rakennustapaohjeissa todetaan mm. seuraavaa: *”Karkea ja rosoinen yleisilme on sille [veturitallit ja niiden ympäristö] tyypillistä, ja se tulee olla aistittavissa tulevaisuudessakin historiallisuuden kertovuuden vuoksi. – – [eteläisen tallin] Pilttuujaon tulee näkyä uudessakin käytössä tallin 1 tapaan. Niiden väliseiniin voidaan avata vanhat kaariholvatut aukot.”*

Asemakaavassa 7782 nykyiseltä Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun risteysalueelta on poistettu merkintä rautatien alueesta.



Kuva 20. Vasemmalla ote asemakaavan 7750 kaavakartasta. Oikealla ote maanalaisen asemakaavan 8670 kaavakartasta.

Voimassa olevassa maanalaisessa asemakaavassa nro 8670 (P-Hämpin laajennus) alueelle on osoitettu yleistä pysäköintiä, liikennettä ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevan maanalaisen rakentamisen aluetta. Alueelle saa rakentaa muun muassa maan pinnalle ja rakennuksiin johtavia



tekniikkakuiluja, porras- ja hissiyhteyksiä. Kalliorakentamisen suojavyöhyke ulottuu paikoin lähelle maanpinnan tasoa.

5.4 Tonttijako

Tonttien nro 308–9 ja 308–10 tonttijako (tunnus 7970) on hyväksytty 17.3.2006. Tontit on merkitty tonttirekisteriin 23.5.2006. Tontin nro 308–9 pinta-ala on 6900 m² ja tontin nro 308–10 pinta-ala on 3858 m².

5.5 Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin paikkatiedon laatima ja se on tarkistettu vuonna 2025.

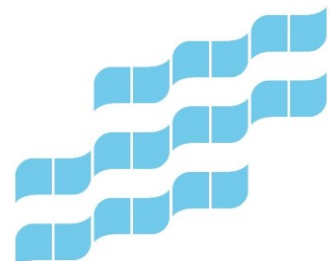
5.6 Muut suunnitelmat

5.6.1 Tampereen kaupunkistrategia ja keskustan kehittämisohjelma

Tampereen strategian 2030, ”Tekemisen kaupunki”, perusta on Tampereen historiassa, johon ovat aina kuuluneet suuret suunnitelmat ja tavoitteet. Strategian pääteemoina ovat mm. yhdenvertaisuus, yhdessä tekeminen, hiilineutraalit teot, edelläkävijyys ja rohkea uudistuminen sekä kestävän kehityksen Agenda 2030- toimintaohjelman tavoitteiden edistäminen.

Tampereen Viiden tähden keskustan kehittämisohjelma 2018–2030 edistää kaupunkistrategian toteutumista ja on kokonaisnäkemys kaupunkiympäristön kehittämistavoitteista ja -toimista tuleville vuosikymmenille. Tampereen keskustassa on nykytilanteessa noin 41 000 asukasta, 42 000 työpaikkaa ja 43 000 autopaikkaa. Tavoitteena on, että vuoteen 2030 mennessä keskustan asukasmäärä olisi noin 56 000 ja työpaikkojen määrä 57 000.

Asemakeskusta sekä siihen kytkeytyvää P-Hämpin laajennusta käsitellään lisäksi muissa valmisteilla olevissa strategisissa suunnitelmissa ja selvityksissä, kuten länsikeskustan liikenteen yleissuunnitelmassa, keskustan kehäkadun pohjoisosan yleissuunnitelmassa sekä vuonna 2013 laaditun keskustan maanalaisen pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelman (TYPY 2013) päivityksessä (TYPY 2040). Taustaselvityksenä toimiva keskustan pysäköintitutkimus valmistui läntisen keskustan osalta vuonna 2017 ja koko keskustan alueelta vuonna 2018.



5.6.2 Kestävä Tampere 2030 -ohjelma ja hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta

Tampereen kaupungin strategiassa on asetettu tavoitteeksi, että Tampere on hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Hiilineutraalius tarkoittaa sitä, että Tampereen ilmastopäästöjä vähennetään 80 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja loput 20 prosenttia kompensoidaan. Strategialinjauksen mukaan tavoite saavutetaan yhteistyössä tytäryhtiöiden, sidosryhmien, yritysten ja asukkaiden kanssa ja otetaan huomioon kaikessa kaupungin toiminnassa, hankinnoissa ja investoinneissa.

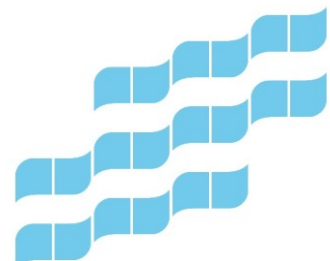
Hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi kaupunginvaltuusto hyväksyi 18.6.2018 Kestävä Tampere 2030 – kohti hiilineutraalia kaupunkia -linjaukset, jotka kytkevät hiilineutraalisuustavoitteen yhteen ympäristöpolitiikan ja kestävän kehityksen kanssa sekä linjaavat kokonaisuuden toteutusta ja seurantaan. Linjausten toteuttamiseksi kaupunginhallitus käynnisti 26.11.2018 Kestävä Tampere 2030 -ohjelman, jonka yhdeksi tehtäväksi annettiin tiekartan laatiminen siitä, millä kaupungin toimenpiteillä ilmastopäästöjä saadaan vähennettyä.

Hiilineutraali Tampere 2030- tiekartta on laadittu vuosien 2019 ja 2020 aikana, päivitetty 2022 ja viimeksi 2024. Tiekartan toimenpiteet on jaoteltu seitsemään teemaan, jotka koskevat ilmastojohtamista ja sidosryhmätyötä, kestävää kaupunkisuunnittelua, liikennejärjestelmää, rakentamista, energiaa, kulutusta ja kaupunkiluontoa. Tiekarttaa seurataan vuosittain, ja sitä päivitetään kahden vuoden välein. Tiekartan toimenpiteet alkavat toteutua sen myötä, kun niitä nostetaan palvelu- ja vuosisuunnitelmiin.

Seitsemää päätavoitetta toteuttaa 36 toimenpidekokonaisuutta, joiden alla on yhteensä 397 toimenpidettä. Näistä ilmastonmuutoksen hillinnän lisäksi 93 edistää myös ilmastonmuutokseen sopeutumista ja varautumista. Kierotaloutta edistäviä toimenpiteitä on tunnistettu 76 kappaletta.

Tiekartan arvioitavissa olevilla toimenpiteillä sekä teollisuuden melko todennäköisillä toimenpiteillä voidaan saavuttaa noin 77,5 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä. Päästökehityksen suunta on ollut hyvä. Päivitetyssä tiekartassa päästövähennystoimenpiteenä on muun muassa raitiotien toinen vaihe. Lisäksi ennuste sisältää sellaisia muutoksia kuten liikenteen sähköistyminen ja sähkön tuotannon päästöjen vähentyminen.

Hiilineutraaliustavoitteen saavuttaminen edellyttää kaupungin toimenpiteiden lisäksi kaupunkilaisten osallistumista ja yritysten toimia.



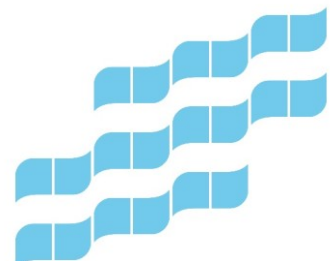
Sopeutuminen muuttuviin olosuhteisiin on välttämätöntä ilmastonmuutoksen hillintätoimien onnistumisesta huolimatta.

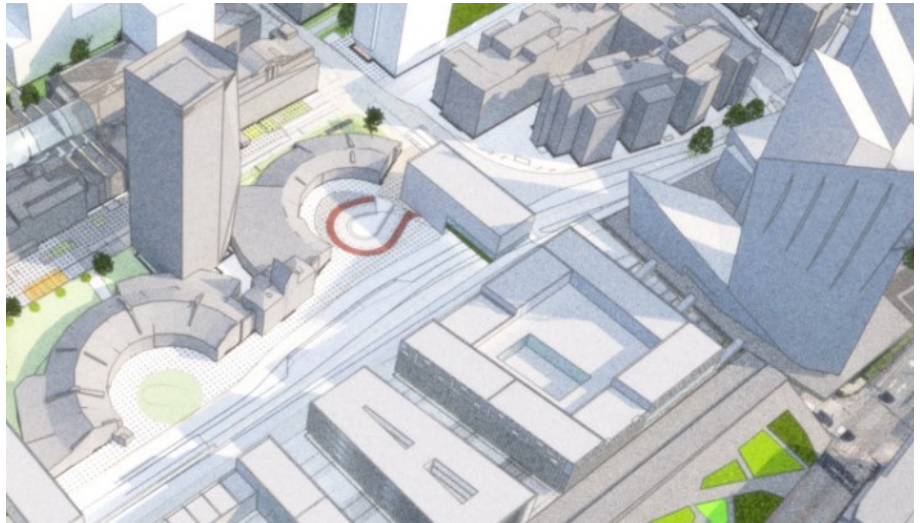
Asemakaavalla 9020 Ratapihankadun 43, 45 ja katualueita edistetään tiekartan liikenteen tavoitteita. Hanke sijaitsee joukkoliikenteen pääreittien varrella niin kaupungin sisäisten kuin valtakunnallisten pääreittien varrella ja suurin osa matkustajista saapuu junalla. Kaava myös edistää kiertotaloutta, kun tyhjillään olevat vanhat arvokkaat rakennukset kunnostetaan ja otetaan käyttöön. Kaavan suunnitelmissa myös lisätään onnistuneesti latvuspeitteisyyttä, kaupunkivihreää, huomioiden kuitenkin valtakunnallista arvoa sisältävän kohteen rajapinnat tässä.

5.6.3 Tullin alueen yleissuunnitelma ja keskustan korkean rakentamisen selvitys

Vuonna 2016 valmistunut Tullin alueen yleissuunnitelma (Tampereen kaupunki, Sito Oy ja Arkkitehdit MY) esitti alueelle mittavaa täydennysrakentamista. Myös keskustan strategiseen osayleiskaavaan liittyvän korkean rakentamisen selvityksen loppuraportissa (Arkkitehtistudio M&Y 2012) todettiin mm., että henkilöratapihan ympäristö on jo ohjautunut keskustan korkean rakentamisen alueeksi. Alueen sijainti sekä Hämeenkadun päätteenä, että Tuomiokirkon läheisyydessä asettaa kuitenkin edellytyksiä huolelliselle kaupunkikuvan suunnittelulle. Kaupunkikuvan ohella hankkeiden keskinäisiä ja toiminnallista sijoittelua nähtiin ohjaavan myös henkilöratapihan harvojen ylityksien ja alitukien sijainnit. Selvityksen suositus oli, että aluetta kehitetään korkean rakentamisen sallivana alueena, jonka yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee taata suunnitelmien korkea laatu ja huomioida hankkeiden kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen yhteisvaikutus.

Tämän kaavan suunnittelualue ei sisältynyt Tullin alueen yleissuunnitelman kohteena olevaan alueeseen. Yleissuunnitelman havainneaineistossa Ratapihankatu 43:n kohdalle oli esitetty aiemmin ratkaistun Asemakeskuksen suunnittelukilpailun voittajatyön (Cobe A/S, Ramboll Finland Oy, Lunden Architecture Oy, Newsec Valuation Oy) mukaista maankäyttöä.





Kuva 21. Ote Tullin alueen yleissuunnitelmasta.

6. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

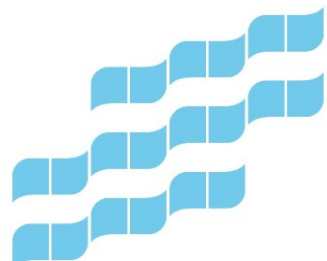
6.1 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen

Kaavamuutos kuulutettiin vireille 5.12.2024.

6.2 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Kaavan tavoitteena on eheyttää korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa, huomioida valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö ja arvoihin sovittautuminen. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa hotellin laajentuminen ja luoda edellytykset vanhan veturitallin kunnostamiselle hotellitoimintaa varten sekä mahdollistaa käyttöä vanhalla konttorirakennukselle.

Kaavan yhteydessä tutkitaan Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymäratkaisua ja osoitetaan liittymän edellyttämä katualue. Asemakaavalla mahdollistetaan kävelysillan toteuttaminen ja esteettömät yhteydet sillalta Åkerlundinkadulle.



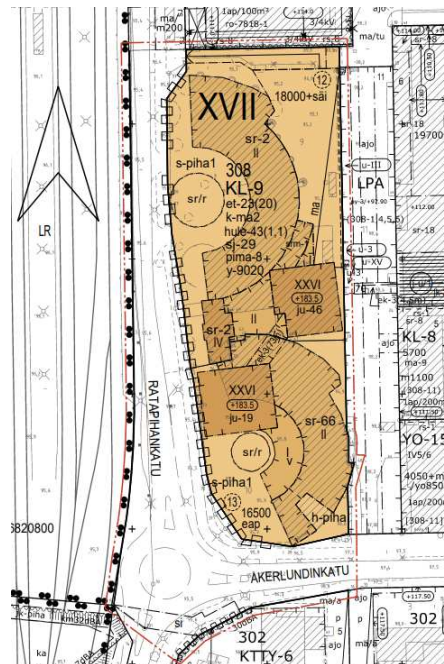
6.2.1 Tavoitteiden tarkentuminen kaavaprosessin aikana

Maanalaisen kaavan mahdollistama rakentaminen tulee huomioida tässä kaavassa ja näin uuden korkean rakentamisen sijoittuminen on siirtynyt suunnittelualueen eteläisimmästä kulmasta pohjoisempaan.

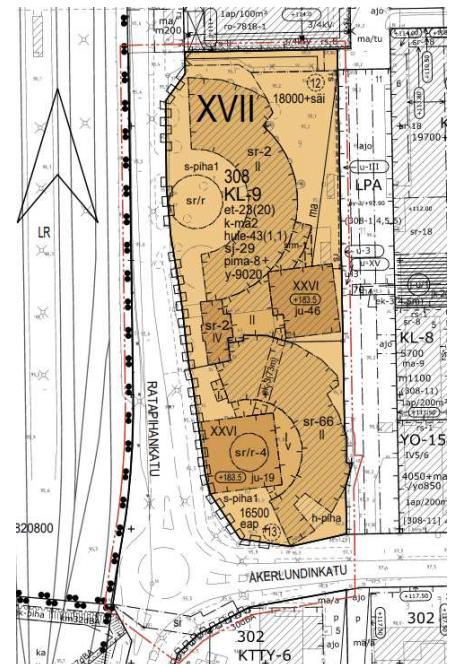
6.3 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Asemakaavasta on tehty kaksi erilaista vaihtoehtoa A ja B. Ne poikkeavat toisistaan lähinnä uuden tornirakennuksen sijoittumisen suhteen, millä on vaikutuksia muutamaa kaavamääräykseen.

Kaavaluonnosvaihtoehto A sijoittuu lähelle suojeltua konttorirakennusta ollen logistiikaltaan parempi hotellin asiakkaiden kannalta. Hotellin vastaanotosta on molempiin majoitustorneihin lyhyehkö matka. Tämä vaihtoehto säilyttää kääntöpöydän ulkotilassa ja jättää veturitallin kaarijulkisivua paremmin näkyviin. Kaavaluonnosvaihtoehto B sijoittuu keskeisesti veturitalliin nähden.

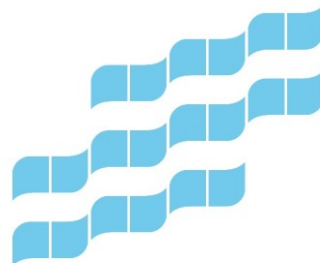


Luonnosvaihtoehto A

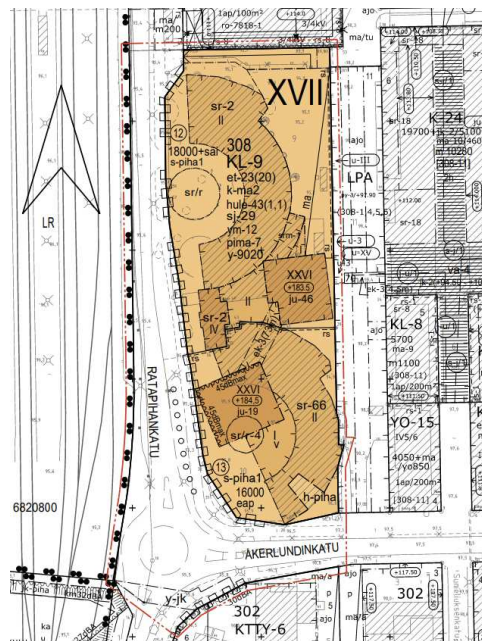


Luonnosvaihtoehto B

Kaavaratkaisua on edelleen kehitetty saadun palautteen perusteella sekä viranomaisten, Pirkanmaan maakuntamuseon, Pirkanmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen ja Pirkanmaan liiton, ohjauksessa.



Vaihtoehtoon A pohjalta on jatkettu kaavaehdotukseen. Siinä on uuden tornin suuntausta muutettu vastaamaan eteläisen veturitallin koordinaatistoa ja näin saatu riittävästi tilaa tornin ja konttorirakennuksen väliin. Jalustan arkadi johtaa niin katseita kuin kulkemista veturitallin suuntaan, kääntö-
pöytää kunnostetaan siltä osin, kuin se jää näkyviin, ja vihreää puiden muodossa on saatu sijoitettua pienehköstä pihatilasta huolimatta. Kaupunkikuvallisesti kokonaisuudesta muodostuu laadukas ja hallittu. Suunnitelma on kohtalaisen luonteva myös tärkeältä näkymäsuunnalta ratapihojen yli katsottuna. Katunäkymä ja kaupunkikuva eheytyvät.

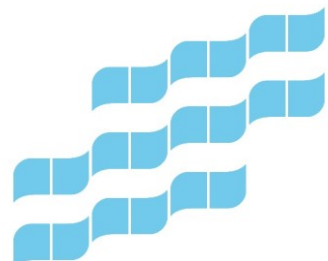


Kaavaehdotus

7. Kaava-aluetta koskevat selvitykset ja niiden vaikutus kaavaratkaisuun

Asemakaavatyön yhteydessä on laadittu seuraavat selvitykset ja suunnitelmat:

- Viitesuunnitelma, Sarc+Sigge, 2025
- Korkean rakentamisen hankearviointi, Tampereen kaupunki, 2025
- Hiilijalanjälkilaskenta, Tampereen kaupunki, 2025
- Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma, Sitowise Oy, 2025
- Liikenneselvitys, Sitowise Oy, 2025
- Liikennemeluselvitys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2025
- Tärinä- ja runkomeluselvitys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2025
- Luontoarvojen esiselvitys, WSP Finland Oy, 2025



- Luontoselvitys, WSP Finland Oy, 2025
- Tuulisuusselvitys, Ilmatieteen laitos, 2025
- Eteläinen veturitalli – kaarevan julkisivun asbesti- ja haitta-ainekartoitus, 2025

Muut huomioitua aluetta koskevat selvitykset:

- Tampereen rautatieaseman veturitallit, Kaupunkikuvallinen tarkastelu, 2001
- Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys, 2008
- Tampereen raitiotien Tampereen kantakaupungin arkeologinen inventointi, 2017
- Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema, henkilöratapiha, eteläinen veturitalli ja Viinikanojan silta, 2020
- Ympäristötekkinen tutkimusraportti, 2021
- Yhteenveto kuntotutkimuksista käyttötarkoituksen muutoksen lähtötiedoksi, 2021

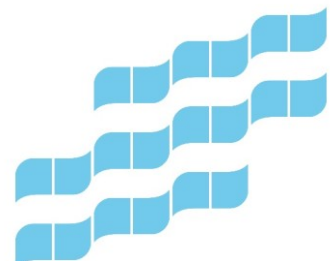
7.1 Viitesuunnitelma

Viitesuunnitelman on laatinut arkkitehtitoimisto Sarc+Sigge 2025 ja se on ollut pohjana kaavaluonnosvaihtoehdoille A ja B, sekä edelleen kaavaehdotukselle. Viitesuunnitelmassa esitellään rakennuksen perus- ja laajuustiedot sekä pohjapiirroksia, leikkauksia, julkisivukuvia ja havainnekuvia. Viitesuunnitelmaa ja siihen pohjautuvaa kaavaehdotusta on päivitetty suunnittelun edetessä ja saadun palautteen perusteella niin, että huomioidaan mahdollisimman hyvin alueen kulttuurihistorialliset arvot, kaupunkikuva ja toiminnallisuus. Havainnekuva sisätiloista avaa hyvin sitä, että veturitallin muoto säilyy osittain myös osana sisätiloja.

7.2 Korkean rakentamisen hankearviointi

Korkean rakentamisen hankearvioinnilla vastataan *Keskustan korkean rakentamisen selvityksen päivityksessä* (Arkkitehdit MY, 2022) esitettyihin näkökulmiin ja periaatteisiin.

Keskustan korkean rakentamisen selvityksen päivitys valmistui joulukuussa 2022 osana Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan valtuustokauden 2021–2025 valmistelua. Selvityksessä kartoitettiin korkean rakentamisen nykytilannetta sekä esitettiin tarkennuksia korkean rakentamisen ohjauskäytäntöihin esimerkiksi suunnitteluoppaan keinoin. Päivitettyihin ohjauskäytäntöihin kuuluu erityisiä kaupunkirakenteellisia ja -kuvallisia tarkasteluja, joita hankkeista tulee esittää Tampereen kaupungin hankekäsittelyn eri vaiheissa.



Hankearviointi on kokonaisuudessaan kaava-aineiston liitemateriaalina. Arvioinnissa on esitetty esimerkiksi kaaviokuvia kaupunkirakenteesta, hankkeen kaupunkikuvatarkastelu ja pienilmastovaikutuksia.

7.3 Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma

Kaavaluonnoksiin liittyvän hulevesiselvityksen mukaan hulevesien hallinnan tarve on kiinteistöllä määrällinen. Hulevesien viivytys voidaan toteuttaa yhtenä tai kahtena erillisenä maanalaisena viivytysrakenteena. Järjestelmään tulee suunnitella ylivuoto ja huomioida tulvareittien jatkuvuus.

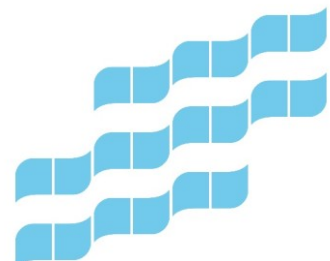
Tämä on kirjattu kaavamääräyksiin huomioiden myös rakentamisen aikaisen hulevesien hallinta.

7.4 Liikenneselvitys

Liikenneselvityksellä on tutkittu Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun liittymän kehittämistä joko liikennevalo-ohjattuna T-liittymänä tai liikenneympyränä. Kaavaluonnokset ja -ehdotus mahdollistavat molempien liittymätyyppien toteuttamisen. Samalla on katsottu mahdollisuuksia parantaa nykyisestä niin pyöräilijän kuin jalankulkijan turvallisuutta pohjoisen tontin katuliittymän kohdalla. Tätä varten on kaavaluonnoksissa varattu riittävästi tilaa katualueelle. Selvityksen yhteydessä tutkittiin mahdollinen jalankulku-yhteys ratapihan alueen yli rakennettavalta kannelta Åkerlundinkadulle, mikä on kaavaluonnoksissa esitetty mahdollisuutena Åkerlundinkadun eteläpuolelle. Näin näkyväisyys säilyy avoimempana veturitallia kohden ja tarvittavan yhteyssillan pituus saadaan minimoitua. Liikenneselvityksessä on myös tarkasteltu mahdollisuuksia parantaa pohjoisen tonttiliittymän kohdalla jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta.

7.5 Liikennemeluselvitys sekä tärinä- ja runkomeluselvitys

Liikennemeluselvityksessä on tutkittu sekä tie- että raideliikenteen aiheuttamia äänitasoja suunnitellun kohteen julkisivuilla. Selvityksen perusteella kaikki äänitasovaatimukset on suositeltavaa antaa liikennemelua vastaan, ei siis raideliikennemelua vastaan. Äänitasoerovaatimus vaihtelee välillä $\Delta L_{A,vaad}$ 25...36 dB, jossa on huomioitu 2 dB ns. varmuusvara mahdollisesta kaarrekirskunnasta ja radan päälle suunnitteilla olevien kansihankkeiden vaikutuksesta.



Kaavaan on täydennetty rakennuslupavaiheessa meluntorjuntasuunnitelman tekemisen vaateen lisäksi yonajan hetkellinen enimmäisäänitasovaatimus 45dBmax pohjoiselle ja läntiselle rakennuksen julkisivulle.

Raideliikenteen aiheuttamisen tärinä- ja runkomeluselvityksen pohjalla on alueella tehty värähtelymittaukset 6.-10.2.2025. Tulosten perusteella pahimmassa tapauksessa, resonanssin voimistaessa tärinätasoa pystysuuntaisesti, rungon värähtely voi olla 0,22 mm/s. Runkomelutaso on suunnitellun rakennuksen kohdalla enimmillään noin 37 dB. Selvityksen perusteella riski runkomelun ohjearvojen ylittymiselle on kohtalainen. Runkomelun ohjearvot voidaan saavuttaa tavanomaisin rakennusten perustuksiin suunniteltavien runkomeluvaimentimien avulla.

Kaavalla määrätään raideliikenteestä johtuvan runkomelun ja tärinän huomioiminen niin, että sisätiloissa saavutetaan tilojen käyttötarkoituksen edellyttämät olosuhteet.

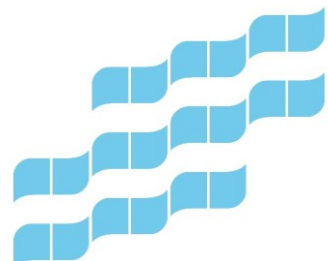
7.6 Luontoarvojen esiselvitys

Esiselvityksen perusteella suunnittelualueen todennäköisimmät luontoarvot liittyvät vanhoihin tiilirakennuksiin, jotka voivat toimia lepakoiden ja rakennuksissa pesivien lintujen pesäpaikkana. Esiselvitys kuitenkin toteaa, että rakennusten ympäristö on liian rakennettua useimpien lepakkolajien elinympäristöksi. Mikäli säilytettävien rakennusten kattorakenteisiin tms. suojaisiin paikkoihin kohdistuu muutoksia, on rakennuksista tarkistettava lepakoiden ja pesivien lintujen esiintyminen. Muutoin varsinaisen luontoselvityksen toteuttamista alueelle ei nähdä tarpeellisenä.

Ennen rakentamisen vaatimia korjaustöitä on siis lepakoiden ja pesivien lintujen esiintyminen tarkistettava lain edellyttämällä tavalla.

7.7 Luontoselvitys

Luontoselvityksessä tarkistettiin lepakoiden ja pesivien lintujen esiintymisenkohteessa. Yksi tervapääskynpesä löydettiin ja sen siirtämiseksi haettiin poikkeuslupaa Varsinais-Suomen Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksesta.



7.8 Hiilijalanjälkilaskenta

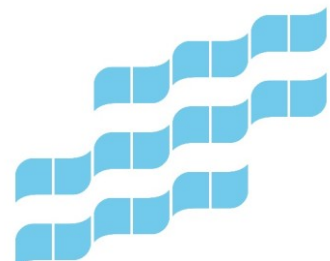
Asemakaavaratkaisun ilmastovaikutuksia on arvioitu laskennallisesti asemakaavojen päästölaskentaan kehitetyllä Planect-laskurilla. Hiilijalanjälkilaskenta tehtiin asemakaavalla muodostuvan rakennusoikeuden määrän perusteella keväällä 2025. Päästölaskennassa sekä rakennusten rakentamisen, että energiankulutuksen päästöarviot perustuvat tällä hetkellä standardisoituun arvioon, sillä tutkimustietoa aiheesta on vielä verrattain vähän. Tämän vuoksi laskennan tulokset ovat suuntaa antavia.

Päästölaskennan tuloksena saatu arvio alueen päästöistä muodostuu rakentamisen ja käytön aikaisista päästöistä, kuten alueen esirakentamisesta, infran ja yleisten alueiden rakentamisesta, rakennusten rakentamisesta, energian käytöstä, liikenteestä sekä maaperän ja kasvillisuuden hiilivarastojen menetyksistä. Asemakaavaehdotuksen Planect-laskurilla tehty päästöarvio 50 vuoden elinkaarelle on noin 19 385 t CO₂e. Tämä tarkoittaa keskimäärin noin 24,5 kg CO₂e hiilijalanjälkeä kerrosalaneliömetriä kohden. Hiilikädenjäljeksi per k-m² arvioitiin 2,3 kgCO₂e. Laskennoissa korostuvat tuotanto- ja rakentamisvaiheen aikaiset päästöt. Infran ja esirakentamisen päästöt arvioidaan vähäisiksi, sillä alue sijoittuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Alueen elinkaaren aikaisia päästöjä vuositasolla tarkastellessa korostuvat tuotantovaiheen esirakentamisesta ja rakentamisesta aiheutuvat päästöt, jotka muodostavat piikin hiilidioksidipäästöihin ja jolloin huomattava osa päästöarvion mukaisista päästöistä aiheutuu lyhyellä ajanjaksolla. Käyttövaiheen päästöissä korostuu erityisesti liikenteen ja rakennusten aiheuttamat päästöt. Energiankulutukseen liittyvä tulos on suhteellisen pieni verrattuna muihin päästöihin, sillä Planect olettaa olemassa olevan 1900-luvun alussa rakennetun rakennuksen energiankulutuksen olevan ilman toimenpiteitä huomattavasti suurempaa kerrosneliömetriä kohden suhteutettuna kuin uudisrakentamisen ja uudisrakentamisen oletetaan toteutuvan A-energialuokkaan. Rakentamisen päästöihin voidaan suunnittelun edetessä vaikuttaa mm. vähähiilisillä materiaalivalinnoilla.

7.9 Tuulisuusselvitys

Tuulisuusselvityksessä arvioitiin tuuliolosuhteita tuulimallinnuksen tulosten perusteella. Alueen päätuulensuunta on etelä-lounaasta, mutta avoimen ratapiha-alueen vuoksi pohjoistuulet korostuvat tuulisuutta tarkastellessa.



Viitesuunnitelmissa on osattu ennakoida pääsisäänkäyntien sijoittumisessa sekä sisäänvedoilla olevia tuuliolosuhteita. Korkean rakentamisen aiheuttamaan tuulen alavirtaukseen tulee edelleen kiinnittää huomiota tuulta hillitsevällä elementillä niin mahdollisen ravintolan ulkoterrassia ja Ratapihankadun jalankulkureittiä ajatellen. Mahdollinen kattoterassi tulisi varustaan erilaisilla tuulta hillitsevillä elementeillä turvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseksi. Nämä tulevat toteutussuunnittelussa huomioitavaksi.

Laajemmin alueen tuulisuusolosuhteita on tutkittu Tampereen Asemakeskus-hankkeen yhteydessä vuoden 2019 yleissuunnitelman pohjalta. Asemakeskusalue sijaitsee vallitsevien tuulien alueella ja näin tulee vaikuttamaan myös tämän suunnittelualueen tuuliolosuhteisiin.

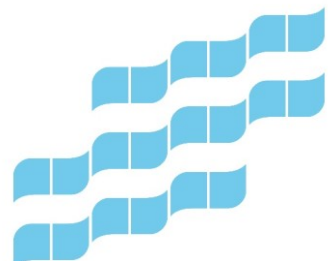
7.10 Eteläinen veturitalli – kaarevan julkisivun asbesti- ja haitta-ainekartoitus

Eteläisen veturitallin kaarevasta julkisivusta on ulkopuolelta teetetty haitta-ainekartoitus, jotta tiedetään, voidaanko veturitallin ja uuden tornirakennuksen välistä tilaa kattaa osaksi sisätiloja. Kartoituksen mukaan veturitallin ulkopinnat ovat kevyesti puhdistettavissa, mikäli valokatteinen tila halutaan toteuttaa.

7.11 Kaavataloustarkastelu

Kaavataloustarkastelua ei ole varsinaisesti tehty. Katualueen kehittäminen tulee muutoinkin tehtäväksi laajemman kehittyvän alueen vuoksi, joten siten sen kustannukset eivät liity tähän kyseiseen kaavahankkeeseen.

Tontin myynnillä voidaan odottaa tulevan tuottoa, itse hanke vahvistaa Tampereen kaupungin elinvoimaisuutta, tukee myös työllistymistä ja kiinteistövero tulee nousemaan reippaasti kaupungin hyväksi, joten hanke on erittäin kannatettava taloudellisesta näkökulmasta. Kulttuuriarvojen huomioiminen ja edistäminen sekä suojeltujen rakennusten käyttöönottamisen mahdollistaminen tässä yhteydessä nostaa hankkeen muuta arvoa edelleen huomattavasti.



8. Osallistuminen ja vuorovaikutus

8.1 Aloitusvaihe, OAS nähtävillä 5.12.2024-9.1.2025

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 5.12.2024–9.1.2025 välisen ajan ja se lähetettiin tiedoksi osallisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 11 kpl kommenttia ja mielipiteitä.

Kooste saadusta palautteesta ja viranomaisneuvottelun muistio on liitetty kaava-asiakirjoihin.

Tiivistelmä saaduista kommenteista ja mielipiteistä, *ohessa tiivistetysti palautteen huomioon ottaminen jatkosuunnittelussa:*

Viranomaispalautteessa painotettiin suunnittelualueen sijaintia Tampereen rautatieaseman ja veturitallien valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueella sekä rajautuen maakunnallisesti arvokkaan Tullin alueen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Erityisesti nostettiin esille se, että asema ja veturitallit muodostavat vaikuttavan vastaparin rautapihan molemmin puolin. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti itäpuolella olevaan Tullin aukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys (RKY 2009 / Museovirasto ja Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016 / Pirkanmaan liitto).

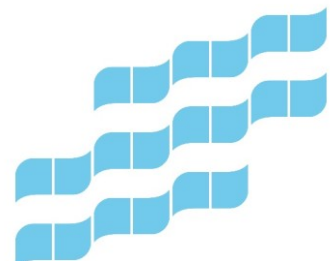
Vastine: Valtakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö on lähtökohtana suunnittelulle.

Kommentti: Suojellun veturitallin sr-2 ohella on tallin piha-alueelle voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu merkintä s-piha1 ja kääntöpöydälle merkintä sr/r.

Pirkanmaan maakuntamuseo suosittelee arvojen säilymistä turvaavan rakentamistapaohjeen laatimista asemakaavan liitteeksi.

Vastine: Arvojen säilyminen on suunnittelun lähtökohta. Jotta suojeltu arvokas rakennus voidaan ottaa käyttöön, on osaa suojelumääräyksistä tarkennettava. Kaikki oleelliset kaavamääräykset pyritään viemään kaavaan.

Maakuntamuseo muistuttaa myös Tampereen rautatieaseman ja veturitallien sisältyvän nk. Rautatiesopimukseen vuodelta 1998, jossa määritellyt tavoitteet tulee huomioida kaavahankkeessa.



Vastine: Sopimus on kirjattu kaavaan.

Kommentti: Veturitallien arvojen säilymisen kannalta keskeiset rakennuksen alkuperäisestä käyttötarkoituksesta kertovat asiat ovat kääntöpöydän ympärille kiertyvä kaarijulkisivu, aukotuksen jäsentely ja alkuperäisten pilttuiden sektorimainen tilanjäsentely. Toinen RHS:ssä tunnistettu RKY-alueen keskeinen ominaispiirre on veturitallien ja rautatieaseman sijainti samassa avoimessa kaupunkitilassa ja niiden välinen näkemäyhteys, joka myös nivoutuu alueen kokonaisuuden kertovuuteen. Veturitallit näkyvät hyvin erityisesti laitureille ja Ratapihankadulle, ja eteläinen talli lisäksi etelään Sorin sillan suuntaan. Kokonaisuuden arvojen kannalta tärkein näkymäsuunta on RKY-alueen sisäinen kaupunkitila.

Vastine: Näkymät tutkitaan ja huomioidaan parhaalla mahdollisella tavalla. Veturitallien arvojen säilymisen kannalta keskeiset asiat säilytetään ja tuetaan niitä kaavamääräyksin.

Kommenteissa nousi esille hulevesiselvityksen ja -suunnitelman tarve, muuntamolle varattavan tilan tarve, melu-, värinä- ja runkomeluselvitysten tarve ja niiden huomioiminen kaavassa.

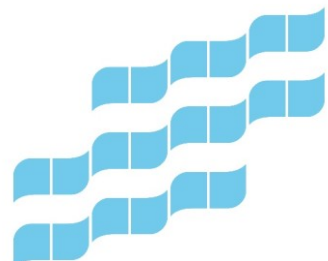
Vastine: Selvityksiä on tehty ja muuntamolle varataan tila kaavamääräyksellä.

Mielipiteessä korostettiin vanhan ja uuden tornin kokonaisuuden muodostumista ja todettiin korkean rakentamisen vaikutuksista laajalle alueelle. Tullin alueen palveluiden ja elinvoiman kehittymistä todettiin parhaiten varmistettavan sujuvilla ja mahdollisimman suorilla kulkuyhteyksillä ratapihan yli.

Helppo ja sujuva yhteys tulisi toteuttaa myös pyöräilijöitä ajatellen. Ehdotettiin tunnelia ratapihan ali. Huomautettiin pyöräilyn pääreitin puuttumisesta OAS:sta kuin myös esitetyn huoltotaskun vaarallisuudesta.

Vastine: Kaavalla pyritään tutkimaan riittävästi vaikutuksia ja löytämään hyvä ratkaisu uuden tornin sijoittamiseksi vanhan läheisyyteen niin, että alueesta syntyy hyvä kokonaisuus, jossa myös alueen ja rakennusten arvot säilyvät.

Kulkuyhteys ratapihan yli on yleiskaavan mukainen. Se on osoitettu vain jalankulua varten. Paikka yhdistyy laajempaan suunnittelukokonaisuuteen, Asemakeskukseen ja Pohjoiskanteen.



Pyöräilyn reitit on huomioitu kaavan liikenneselvityksessä, joka on kaavan liitteenä.

Asemakaavaa valmisteltaessa järjestettiin erillisneuvotteluja eri kaupungin organisaatioiden viranhaltijoiden kanssa sekä aloitusvaiheen viranomaisneuvottelut. Kaavatyötä on ohjannut erillinen ohjausryhmä.

8.1.1 Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana

Asemakaavaehdotukseen on vaikuttanut erityisesti RKY-alueen kulttuurihistorialliset arvot sekä maanalaisen kaavan mahdollistama rakentaminen.

Maanalaisen kaavan mahdollistama rakentaminen tulee huomioida tässä kaavassa ja näin uuden korkean rakentamisen sijoittuminen on siirtynyt suunnittelualueen eteläisimmästä kulmasta pohjoisempaan.

8.2 Valmisteluvaihe, luonnokset nähtävillä 22.5.-12.6.2025

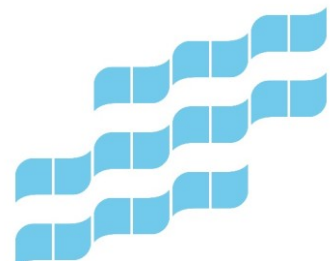
Luonnokset, vaihtoehdot A ja B olivat nähtävillä 22.5.2025–12.6.2025 välisen ajan. Luonnoksista saatiin 5 kpl lausuntoja, 2 kpl kommentteja ja 4 kpl mielipiteitä, yhteensä 11 kpl.

Saadut palautteet ja valmisteluvaiheen viranomaisneuvottelun muistio ovat liitettynä kaava-asiakirjoihin.

Tiivistelmä saaduista palautteista ja niiden huomioiminen jatkosuunnittelussa:

Kaupunkikuvatoimikunnan lausunto 20.5.2025:

Toimikunta muistuttaa kaavamääräysten muotoilusta korkeatasoisen lopputuloksen varmistamiseksi toimijasta huolimatta ja pitää määräyksen lisäämistä korkeatasoisesta arkkitehtuurista tarpeellisenä. Toimikunta pitää kantavaa arkkitehtonista ajatusta onnistuneena ja suunnitelmia korkeatasoisina ja laadukkaina, värin, aukotusten, massoittelemisen ja jalustan osalta, joka tiilisenä luo yhtymän veturitalien teollisuusarkkitehtuuriin. Ylinten kerrosten osalta kaavamääräystä ehdotetaan kevennettävän niin, että ne vain poikkeavat käsittelyltään muista kerroksista. Torneja yhdistävä silta nähtiin myönteisesti, mutta todetaan, että sillä tulee olla selkeä arkkitehtoninen idea, joka tulee huomioida myös määräyksissä. Kaavan s-piha-1 ja viitesuunnitelman viherrakentaminen nähtiin oven ristiriidassa keskenään.



Toimikunta antaa arvionsa molempiin esitettyihin vaihtoehtoihin. Vaihtoehto A sijoittuu lähemmäksi olevaa tornia ollen näin sommittellullisesti luontevampi ratkaisu. Samoin sillä on paremmat mahdollisuudet toimintojen integroimiseen, yhdistävän sillan toteutukseen ja syntyvän aukion kautta kaupungin elävöittämiseen. Vaihtoehdossa B veturitallien symmetria säilyy eheänä, mutta talli jää tornin taakse.

Toimikunta ehdottaa jatkosuunnittelua vaihtoehdon A pohjalta ja edellyttää hankkeen tuomista uudelleen kaupunkikuvatoimikunnan käsittelyyn seuraavassa kaavaprosessin vaiheessa.

Vastine:

Kaavamääräyksiä täydennetään. Pihasuunnitelma tehdään ehdotusvaiheeseen, jolloin myös tältä osin nyt nähtävissä oleva ristiriita kaavaluonnoksen ja viitesuunnitelmien osalta poistetaan. Jatkosuunnittelua tehtäneen vaihtoehdon A pohjalta, josta on löydettävissä niin kulttuuriarvot kuin kaupunkirakenteen eheytyksen ja elävöittämisen sekä rakennuskokonaisuuden toiminnallisuuden huomioiva ratkaisu.

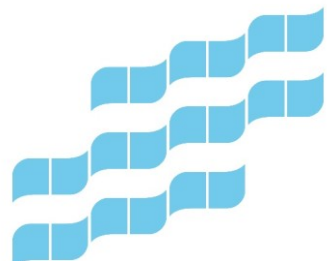
Pirkanmaan liiton lausunto 12.6.2025:

Liitto pitää erityisen hyvänä, että asemanympäristöä koskevia kolmen hankkeen (8640, 8975 ja 9020) kaavaprosesseja on viety samanaikaisesti eteenpäin ja näin muodostuvasta kokonaisuudesta on saatu parempi käsitys.

Kaavan 9020 vaihtoehdosta A liitto toteaa, että siinä osa veturitallia purettaisiin ja samalla rikotaan veturitallien ja konttorirakennuksen keskinäistä symmetriaa. Ratkaisu mahdollistaisi kääntöpöydän palauttamisen. Vaihtoehdossa B kääntöpöytä jää rakennuksen sisään, mutta veturitallia ei purettaisi. Tästä syystä liitto pitää vaihtoehtoa B parempana. Uuden tornin ja veturitallin väliin muodostuisi omaperäiset sisätilat ja näin veturitalli integroituisi arvokkaalla tavalla osaksi uutta korttelikokonaisuutta.

Vastine:

Viitesuunnitelmat antavat vaikutelman, että vaihtoehdossa A veturitallin päädyistä purettaisiin isohko osa. Kun tarkemmin katsoo maantasopohjan kuvaa, havaitsee, että



sisätiloissa veturitallin muoto on edelleen nähtävissä. Uusi torni asettautuu veturitallin lomaan pilarein. Veturitallin katto tulee purettavaksi ja uudelleen rakennettavaksi kokonaisuudessaan, mikä on tehty myös pohjoisen veturitallin kohdalla haitta-aineista johtuen. Jatkosuunnittelua tehtäneiden vaihtoehtojen A pohjalta, josta on löydettävissä niin kulttuuriarvot kuin kaupunkirakenteen eheytyksen ja elävöittämisen sekä rakennuskokonaisuuden toiminnallisuuden huomioiva ratkaisu.

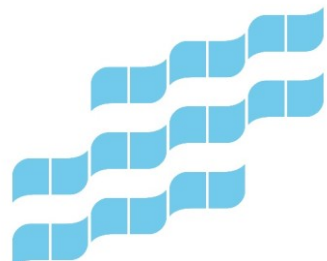
Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY) lausunto 23.6.2025:

ELY toteaa rakennetun kulttuuriympäristön arvojen vaaliminen olevan keskeinen asia kaavahankkeessa. Kaavan vaikutusten arviointi kohdistuu laajalle alueelle ja mahdolliset vaikutukset myös Rantatunneliin tulee arvioida. ELY pitää uuden tornin rakentamista nykyisen tornihotellin pariin mahdollisena, vaikka eteläisen veturitallin muodon hahmotettavuus kärsii jonkin verran. Uusi näkymä veturitalleille muodostuu pohjoiskannelta sen mahdollisesti rakentuessa. ELY näkee, että vaihtoehto B säilyttäen veturitallin molemmat päädyt sekä kaarevan katon ottaa paremmin huomioon valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristön. ELY pitää erittäin hyvänä sitä, että uuden tornin huippu erottuu sekä visuaalisesti että toiminnallisesti ja, että maantasokerros on toimiva ja kiinnostava. ELY katsoo nähtävillä olevien suunnitelmien olevan hyviä ja arkkitehtuurin laatutasoltaan arvoympäristöön riittävää. ELY pyytää jatkosuunnittelussa huomioimaan edelleen arvoympäristön, noudattamaan Tampereen korkean rakentamisen selvityksen määrittelemiä periaatteita, muodostamaan ymmärrettävää ja luontevasti jäsentyvää kokonaisuutta ja edistämään sosiaalista kestävyyttä sekä alueen elävyyttä.

Vastine:

Kaavan vaikutusten arviointia täydennetään. Jatkosuunnittelua tehtäneiden vaihtoehtojen A pohjalta, josta on löydettävissä niin kulttuuriarvot kuin kaupunkirakenteen eheytyksen ja elävöittämisen sekä rakennuskokonaisuuden toiminnallisuuden huomioiva ratkaisu.

Väyläviraston lausunto 25.6.2025:



Väylävirasto antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Se pitää hyvänä, että kaavaa varten on laadittu meluselvitys sekä värinä- ja runkomeluselvitys. Väylävirasto esittää, että selvitysten mukaiset maksimiäänitasot tulee huomioida kaavamääräyksin. Kaavamääräyksissä tulisi huomioida myös Tampereen henkilöratapihahankkeen jälkeinen junien kulkunopeus rakennuslupavaiheen meluselvitystä varten. Samoin värinää ja runkomelua koskien kaavamääräystä tulisi selvityksen mukaisilla suosituksilla täydentää.

Väylävirasto muistuttaa, että melun, runkomelun ja värinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja värinäntorjuntatarve syntyy.

Vastine:

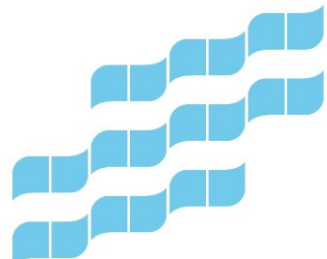
Kaavamääräysten täydentämistä esitetyllä tavalla tutkitaan ja täydennettäneen. Mikäli uutta henkilöratapihaa suunnitellaan ja junan nopeuksien muuttuessa nykyistä suuremmiksi melun ja värinän vaikutukset kasvavat, on myös nykyistä tilannetta muuttavalla taholla vastuut melun tuottamiseen radan varren nykyisillekin rakennuksille. Luonnollisesti muutoin uuden rakentamisen on sopeuduttava olevaan tilanteeseen ja näin hallita rakennuksissa riittävät melut ja värinä.

Pirkanmaan museon lausunto 14.8.2025:

Pirkanmaan museo viittaa aikaisempaan lausuntoonsa valtakunnallisesti merkittävien ominaispiirteiden ja arvojen, autenttisuuden ja kertovuuden turvaamiseksi ja korostaa, että kaavahankkeessa tulee panostaa huolelliseen ja analyttiseen rakennettuun ympäristöön ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten arviointiin.

Museo näkee, että toisen tornin sijoittaminen veturitallien alueelle on alkuperäiseen torniin verraten huomattavasti haasteellisempi tehtävä. Vapaata pinta-alaa sijoittamiselle on niukasti ja maanalainen asemakaava rajoittaa sitä myös. Myönteisiä seuraamuksia ovat kuitenkin eteläisen veturitallin ja konttorirakennuksen käyttöönotto ja kunnostaminen, mutta kielteisiltäkään vaikutuksilta ei täysin välttyä.

Museo kommentoi nähtävillä olleiden kaavaluonnosvaihtoehtojen ja niihin liittyvien viitesuunnitelmien hyviä ja haastavia puolia. Ve 1:ssä (A) torni



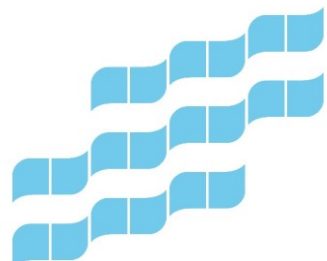
rakennettaisiin kiinni veturitallin pohjoiskaareen. Näin kääntöpyötä säilyisi ja kaarijulkisivua jäisi suurempi osa näkyviin. Veturitallin pohjoispääty kuitenkin peittyisi kokonaan ja konttorirakennuksen molemmiin puoliin olevien veturitallien muodostama symmetria rikkoontuisi. Konttorirakennus jäisi alisteiseen asemaan. Ve2:ssa (B) torni sijoittuisi veturitallin pihan keskelle. Kaarijulkisivua peittyisi enemmän, mutta pohjoinen veturitallin pääty jäisi näkyviin ja sommitelma säilyisi. Ve1:ssä (A) jäisi avointa pihaa enemmän.

Museo pitää tarpeettomana vaihtaa eteläisen veturitallin suojelumerkintää sr-2:sta, mikä pohjoisella veturitallilla, sr-66, jolla voidaan tarkoituksenmukainen purkaminen sallia. Museo nostaa esille myös uutta rakentamista ohjaavien kaavamääräysten tarpeen, sj-29 rinnalle ehdotetaan myös määräystä ym-12. Hiukan samaa asiaa eri sanoin, uutta rakentamista on sovittava kaupunkikuvallisesti merkittävässä paikassa arvokkaisiin rakennuksiin sovittautuen. Museo toivoo määräyksiä vielä täydennettävän niin, että edellytetään yhtä korkeaa arkkitehtonista laatua.

Tehdyistä viitesuunnitelmistamuseo toteaa, että muodoltaan olemassa olevaa tornia muistuttava hahmo ja jossain määrin samantyylinen ikkuna-aukotos luovat torneille yhteenkuuluvuuden vaikutelmaa. Vaalea ja tumma yhdistelmä vaikuttaa toimivalta. Maantasokerrosten punatiilen valinta on luontevaa, kun punatiilisen julkisivun korkeus sovitetaan veturitallien korkeuteen. Veturitallien ympäristöön ei ole historiallisesti kuulunut runsas puusto tai peittävä kasvillisuus. Kaupunkivihreän hallittu lisääminen uuden käytön myötä on perusteltua. On tärkeää huolehtia siitä, ettei sillä heikennetä eteläisen veturitallin näkyvyyttä kaupunkikuvassa.

Edelleen museo toteaa, että korkean rakentamisen laajojen maisemavaikutusten lisäksi on erityisen tärkeää analysoida veturitalliin ja huoltotorniin kohdistuvat sekä kaupunkikuvassa maantasolla tapahtuvat muutokset sekä täydennettävä vaikutusten arviointia myös kielteisten vaikutusten osalta. Museo toteaa myös, että jatkossa on syytä vahvistaa eri hankkeiden yhteisvaikutusten arviointia ja lisätä sitä havainnollistavaa materiaalia.

Uuden ja vanhan tornin sijaintia toisiaan lähekkäin selkeänä parina on pidetty hyvänä. Alueelle suunnitteilla olevien muiden tornien myötä hotellitornit eivät ole ympäristössään kaksin, vaan liittyvät muodostettavaan tornien klusteriin. Tulisi arvioida, missä määrin tornit tulevaisuudessa erottuisivat parina, mikäli kaikki vierelle suunniteltu toteutuu.



Museo esittää jatkosuunnittelun pohjaksi otettavan vaihtoehto 2 (B), jossa museon näkemyksen mukaan RKY-alueen arvoihin kohdistuu vähemmän kielteisiä vaikutuksia.

Vastine:

Analysointia ja vaikutusten arviointia täydennetään, myös kielteisten vaikutusten osalta. Korkean rakentamisen laajojen vaikutusten lisäksi täydennetään selostusta maantasossa ja kaupunkikuvassa olevilla vaikutuksilla. Samoin täydennetään vaikutuksia tilanteessa, jossa myös muu suunniteltu lähialueen korkea rakentaminen toteutuu.

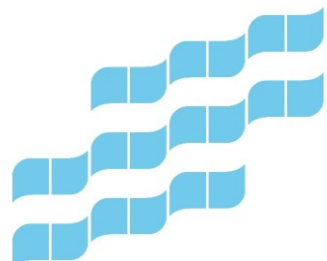
Aiempien käytyjen viranomaistyöpalaverien keskusteluissa on painotettu kääntöpöydän säilymistä ja merkitystä enemmän kuin nyt saaduissa lausunnoissa. Suunnitelmissa mennään ennen kaikkea RKY-alueen ehdoilla sovittautuen vanhaan arvokkaaseen ympäristöön ja rakennuskantaan, mutta myös uuden rakentamisen arkkitehtoniseen laatuun. Näihin liittyviä kaavamääräyksiä täydennetään. Kaavassa nähdään merkitystä myös uuden täydentyvän kaupunkikuvan arvolla.

Kun tiedetään, kuinka paljon joudutaan eteläistäkin veturitallia purkamaan, ei sitä voida pitää vähäisenä. Siksi suojelumerkintää on muutettu vastaamaan paremmin todellisuutta. Tämä uusi merkintä ei kuitenkaan salli yhtään sen enempää purkamista kuin on välttämätöntä, vaan edelleen pääasia on suojelussa.

Ehdotusvaiheessa tehdään pihasuunnitelma, jossa huomioidaan pihan alueen laatu. Vihreän lisääminen on tavoitteena yleiskaavan mukaisesti niin, että huomioidaan tärkeät näkyvät ja niiden säilyminen.

Jatkosuunnittelua tehtänee vaihtoehdon A pohjalta, josta on löydettävissä niin kulttuuriarvot kuin kaupunkirakenteen eheytyksen ja elävöittämisen sekä rakennuskokonaisuuden toiminnallisuuden huomioiva ratkaisu.

Kaupungin terveydensuojelun kommentti 13.6.2025:



Terveystensuojelu toteaa veturitallista tehdyn kuntotutkimuksen olevan vuodelta 2021 ja kysyy, mikä veturitallin tila on tällä hetkellä ja, onko vaurioita korjattu. Terveystensuojelu huomauttaa, että sisäilmaan haitallisesti vaikuttavat tekijät tulee poistaa. Samoin meluntorjuntasuunnitelma tulee tehdä ja esittää se terveystensuojeluviranomaiselle sekä elinympäristöön vaikuttava toiminta on suunniteltava ja järjestettävä väestön ja yksilön terveyttä ylläpitäen ja edistäen.

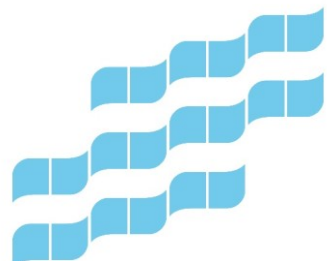
Vastine:

Veturitallien käyttö on vähentynyt jo 1950-luvulta lähtien ja vuoden 1987 ilmakuvassa näkyy, että talleihin johtavat raiteet ovat jo poistuneet. Veturitalli on siirtynyt kaupungille 2000-luvun alussa ja se on ollut tyhjillään hyvin pitkään. Siinä ei ole siksi myöskään tehty mitään korjaustoimenpiteitä. Vastaavasti kuten pohjoisen veturitallin kohdalla on jouduttu tekemään, katto rakenteineen kokonaan purkamaan, sisäseinät kapseloimaan ja maapohja täysin vaihtamaan, joudutaan tähän myös eteläisen veturitallin osalta varautumaan. Kuntotutkimuksen lisäksi on valmisteluvaiheessa teetetty myös tutkimus veturitallin julkisivun ulkopinoista ja juuri siksi, että voidaan varmistua siitä, että uuden tornin ja veturitallin välinen tila on katettavissa ja otettavissa käyttöön. Sisäilman laadusta määrätään Suomen rakentamismääräyksissä, joita tulee suunnittelussa ja rakentamisessa noudattaa. Kaava määrää meluntorjuntasuunnitelman tekemisestä.

Kaupungin ympäristönsuojelun kommentti 13.6.2025:

Ympäristönsuojelu kommentoi, että lepakot ja pesimälinnusto etenkin rauhoitettujen lintujen osalta tulee selvittää vanhoista rakennuksista ja toteaa, että luotoarvojen esiselvitys suosittelee kehittämään radan- ja tienvarsien kasvillisuutta niittymäiseen suuntaan.

Edelleen ympäristönsuojelu nostaa esille, että kohde sijaitsee yleiskaavan mukaisella kaupunkivihreän kehittämisvyöhykkeellä ja, että viherkertoimen kriteerit täyttyvät. Alueella kulkee ohjeellinen virkistysyhteys viherryttämisaatimuksineen. Alueella on havaintoja harmaalokista ja palokärjestä. Ympäristönsuojelu toteaa myös, ettei hulevesiselvityksessä esitetty hulevesien

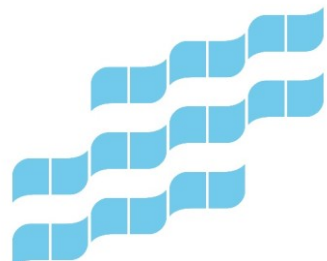


hallintasuunnitelma noudata Tampereen kaupungin hulevesiohjelman prioriteettijärjestystä. Tuulisuusselvityksessä ei ole huomioitu lähiympäristöön suunnitteilla olevaa muuta korkeaa rakentamista. Selvityksessä käsiteltiin lähinnä vain kaava-alueelle kohdistuvaa tuulta. Ympäristönsuojelu näkee, että tarkemmat tuuliolosuhteet tulee selvittää hankkeen edetessä. Melun, runkomelun ja tärinän osalta kaavamääräykset ovat hyvät. Mikäli vaihtoehdolla B, jolle selvitys on laadittu, ei jatketa, on selvitykset syytä päivittää.

Vastine:

Lepakoiden ja rauhoitettujen lintujen osalta tarkastaminen vanhojen rakennusten osalta on tehty. Yksi tervapääskyn pesä löytyi, jonka siirtämiseksi on haettu poikkeamislupaa. Suunnittelussa on tunnistettu kaupungin tavoitteet vihreän lisäämiseksi tällä alueella. Yleiskaavan ohjeelliset merkinnät ovat juuri sitä varten, että asemakaavalla voidaan tilannetta tarkastella tarkemmin ja mm. tuon virkistysyhteyden paikka voi olla myös muu, kun se on ohjeellinen. Tässä kohteessa on todettu suunnittelualueen valtakunnallisesti arvokkaan rakennetun ympäristön arvoilla olevan niin suuri painoarvo hyvinkin tiukalla tontilla, ettei ole tarkoituksenmukaista viherkerrointa käyttää, kun perinteisesti ei veturitallien alueella ole vihreää myöskään ollut. Tämä ei kuitenkaan estä vihreän käyttämistä siinä laajuudessa kuin se arvokkaaseen ympäristöönsä sopii näkymiä peittämättä ja on mahdollista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että ehdotusvaiheessa tehdään pihasuunnitelma, jolla varmistetaan piha-alueen laatutaso. Tällä tavoitellaan vihreän lisäämistä kulttuuriarvot huomioiden. Hulevesiselvitys ja -suunnitelma on tehty kaupungin ohjauksessa hulevesiasiantuntijan johdolla. Kaava-alueelle on laadittu tuulisuusselvitys. Sen mukaan viitesuunnitelmassa ja kaavamääräyksiin jo huomioidaan hyvin korkean rakennuksen pintaa pitkin virtaukset niin, että sisäänkäynnit jäävät arkadin alle. Asiaa voidaan tarkastella myös rakentamisluvan vaiheessa, onko tarpeen näkökulmaa tuulisuuteen laajentaa. Raja-arvoja laki ei tuulisuuden hallintaan anna.

Yksityinen mielipide 23.5.2025:



Yksityinen henkilö ottaa kantaa kolmeen samanaikaisesti nähtävillä oleviin aseman alueen kaavoihin (8640, 8975, 9020) niin, että rautatieasemalle ja sen läheisyyteen suunnitellut rakennukset ovat liian korkeita ja, että niissä tulisi olla enemmän klassisia piirteitä.

Vastine:

Kaavaluonnosten jälkeen saatujen palautteiden osalta suunnittelutyötä jatketaan kaupunkikuvaan sopivan ja lähiympäristön arvot huomioivan toimivan ja kestävän ratkaisun löytämiseksi.

Yksityinen mielipide 6.6.2025:

Yksityinen henkilö ottaa kantaa kaavan 9020 luonnoksiin ja pitää vaihtoehtoa A parempana. Tällöin uusi rakennus ei peitä näkymää veturitalliin. Liikennevaihtoehtoista hän pitää parempana liikenneympyrää, joka rauhoittaa nopeuksia. Liikenneympyrän mitoituksessa tulee huomioida linja-autoliikenne. Kulku Åkerlundinkadulta asemakeskuksen kannen suuntaan on selkeä. Ympäröivään alueen kasvillisuuteen henkilö toivoo pörriäisviihtyyttä sekä huomioimaan niin katujen kuin veturitallien valaistusta.

Vastine:

Kaavaluonnosten jälkeen saatujen palautteiden osalta suunnittelutyötä jatketaan kaupunkikuvaan sopivan ja lähiympäristön arvot huomioivan toimivan ja kestävän ratkaisun löytämiseksi.

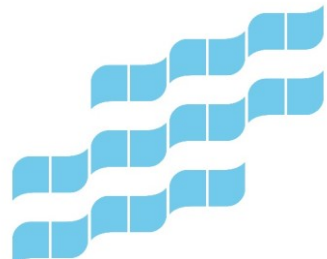
Liikenneympyrän mitoitus mahdollistaa telibussin kääntymisen.

Kiinteistöjen Oy Tampereen Rautatienkatu 21 ja Oy Tampereen Rautatienkatu 23 mielipide 12.6.2025:

Mielipiteessä tuodaan huoli lähinnä kulkureitteihin, huolto- ja pelastusteihin liittyen koskien Asemakeskuksen kaavaa 8640 ja niiden vaikutuksiin kyseisten kiinteistöjen osalla.

Vastine:

Ei vaikutusta kaavaan 9020.

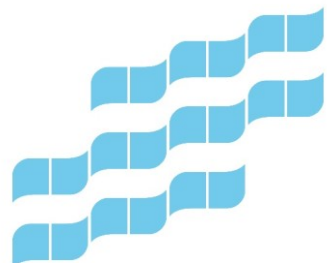


Tampereen seudun polkupyöräilijät ry:n mielipide 12.6.2025:

Yhdistys painottaa, että on tärkeää, että rautatieaseman ympäristön kehittämisen yhteydessä kehitetään myös pyöräliikenteen edellytyksiä. Yhdistys kiittää tähän asti tehdystä työstä, mutta haluaa kiinnittää huomiota vielä muutama seikkaan. Kaavaan 9020 liittyen yhdistys muistuttaa, että Åkerlundinkadulta nouseva sillan tulisi olla myös pyöräiltävissä. Se tarjoaisi Sorin siltaa paremman kulkuyhteyden Ratapihankadulta Rautatienkadulle. Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun molemmat risteysvaihtoehdot ovat toteutettavissa pyöräilijän kannalta turvallisiksi. Yhdistys ehdottaa myös Rautatienkadulla sekä Ratapihankadulla käytettävän pyörätiellä pääreiteille soveltuvaa mitoitusta, joka on kaksisuuntaisena 3,0 m.

Vastine:

Kuten jo aloitusvaiheessa on todettu Åkerlundinkadun ja Pohjoiskannen välisestä yhteydestä, on se vain kävelyä varten. Mikään ei estä tosin pyörän kanssa hissillä kannella siirtymistä, suunniteltu hissien mitoitukset mahdollistaa tavarapyörän ja pyörän, johon liitetty peräkärry. Aiemmin suunnitelmassa ollut pyöräilyn mahdollistava yhteys on todettu mahdottomaksi. Itse kansi ei ole varsinaista pyöräilyä varten. Jo korkeuserot tekevät sen, että kannelta yhteys Rautatienkadulle vaatisi todella pitkää ramppia, mille ei ole mahdollisuuksia. Sorinsillan ja Kalevantien suunnittelussa parannetaan pyöräliikenteen pääreittiä Kalevantieltä Rautatienkadulle. Kiinteistöjen puolelta on kaavaluonnoksissa otettu tilaa katualueille mahdollistamaan niin molemmat liittymävaihtoehdot, kuin myös turvallisemman liikkumisen niin pyöräilijöille kuin kävelijöille kiinteistöjen liittymien kohdalla. Ratapihankadulla pyörätien leveys on sovitettu käytettävissä olevaan katualueeseen sekä kaava-alueen ulkopuolella toteutettuihin tai suunniteltuihin pyörätien leveyksiin. Valitettavasti pääreitien tavoitemitoitus 3,0m ei ole mahdollinen, mutta käyttäjämääräkin on pääreitiksi varsin maltillinen.



9. Liitteet

- Osallistumis ja arviointisuunnitelma 5.12.2024, tark.19.5.2025
- Asemakaavaehdotus
- Asemakaavan seurantalomake
- Viranomaisneuvottelun muistiot
- Viitesuunnitelma, Sarc + Sigge Arkkitehdit Oy, 2025
- Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma, Sitowise Oy, 2025
- Liikenneselvitys, Sitowise Oy, 2025
- Liikennemeluselvitys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2025
- Tärinä- ja runkomeluselvitys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2025
- Luontoarvojen esiselvitys, WSP Finland Oy, 2025
- Luontoselvitys, WSP Finland Oy, 2025
- Tuulisuusselvitys, Ilmatieteen laitos, 2025
- Eteläinen veturitalli – kaarevan julkisivun asbesti- ja haitta-ainekartoitus, 2025
- Korkean rakentamisen hankearviointi, 2025
- Hiilijalanjälkilaskenta, 2025

9.1 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Tampereen rautatieaseman veturitallit, Kaupunkikuvallinen tarkastelu, Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy, 2001
- Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys, 2008
- Tampereen raitiotien Tampereen kantakaupungin arkeologinen inventointi, 2017
- Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema ja eteläinen veturihalli, Savolainen, 2015
- Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema, henkilöratapiha, eteläinen veturitalli ja Viinikanojan silta, Vahanen rakennusfysiikka Oy/ Laurila, 2020
- Ympäristötekkinen tutkimusraportti, 2021
- Yhteenveto kuntotutkimuksista käyttötarkoituksen muutoksen lähtötiedoksi, 2021

