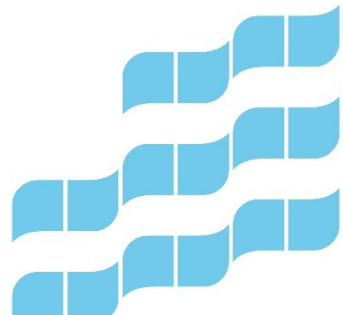


XVII (Tulli), kortteli 320, Itsenäisyydenkatu 2, Ratapihankatu 39a. Käyttötarkoituksen muutos.

Asemakaavan selostus

13.2.2023, tark. 30.10.2023



XVII (Tulli), kortteli 320, Itsenäisyydenkatu 2, Ratapihankatu 39a 3.3

ASEMAKAAVA NRO 8460

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 13.2.2023 päivättyä ja 30.10.2023 tarkastettua asemakaavakarttaa nro 8460. Asian hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava koskee:

Tampereen kaupungin XVII (Tulli) kaupunginosan korttelia numero 320.

Asemakaavalla muodostuu:

Tampereen kaupungin XVII (Tulli) kaupunginosan korttelin numero 320 tontti 4 ja katualuetta.

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, kaavoitusarkkitehti Nella Rajala, projektiarkkitehdit Marjut Ahponen, Iina Laakkonen ja Eveliina Hyvönen, tekninen suunnittelija Ritva-Liisa Erkkilä.

Diaarinumero:

TRE:5455/10.02.01/2019, pvm 2.9.2019

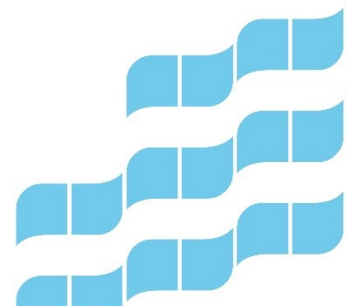
(aiempi diaarinumero TRE:3883/10.02.01/2012, pvm 9.5.2012)

Vireille tulo:

1.9.2022

Kaavan nimi ja tarkoitus

XVII (Tulli), kortteli 320, Itsenäisyydenkatu 2, Ratapihankatu 39a. Käyttötarkoituksen muutos. Asemakaava numero 8460.



TIIVISTELMÄ

Kaavamuutos luo edellytyksiä laajan hankekokonaisuuden toteuttamiselle

Suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa Ratapihankadun liikennejärjestelyiden ja korttelin 320 maankäytön kehittäminen käynnissä olevassa kaupungin, valtion ja alueen yksityisten maanomistajien Tampereen Asemakeskus-hankkeessa sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa suunnitellulla tavalla.

Hankekokonaisuuteen sisältyvä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan, Asematunnelin ja Ratapihankadun sillan uudelleen rakentaminen mahdollistaa muun muassa Ratapihankadun leventämisen sekä uusien katu- ja tunnelitasojen välisten kulkuyhteyksien toteuttamisen.

Kokonaisuutena Asemakeskus-hankkeen keskeisinä tavoitteina on muun muassa alueen kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan uudistaminen, matkaketjujen sujuvoittaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen. Suunnittelussa ovat vahvasti esillä myös arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimista sekä korkealaatuisen julkisen kaupunkitilan rakentamista koskevat tavoitteet.

Kokonaisuuden hallinta edellyttää laajaa suunnittelu yhteistyötä

Korttelia nro 320 koskevan kaavamuutoksen laatiminen on tarpeen, koska Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamisen yhteydessä tarvittavat katujärjestelyiden sekä henkilöratapihan alittavien ajo- ja jalankulkutunneleiden muutokset edellyttävät muutoksia voimassa olevan kaavan mukaiseen rakentamiseen ja aluevarauksiin.

Osa voimassa olevan asemakaavan mukaisesta korttelialueesta on tarpeen muuttaa katualueeksi. Itsenäisyydenkadun ylittävällä Ratapihankadun katuosuudella (Tullin risteysilta) muutokset edellyttävät korttelissa 320 sijaitsevan rakennuksen osittaista purkamista. Kiinteistön omistajan tavoitteena on, että nykyinen rakennus korvataan uudisrakennuksella. Myös Asemakeskuksen yleissuunnitelmassa korttelin 320 alueelle on esitetty eri liikennemuodot yhdistävään uuteen matkaterminaaliin kytkeytyvää uudisrakentamista.

Suunnittelun lähtötietoina ovat muun muassa parhaillaan valmisteilla olevat Itsenäisyydenkadun alikulkusillan yleis- ja rakentamissuunnitelmat, näihin liittyvät katusuunnitelmat, Pakkahuoneenaukion bussiterminaalin vaihtoehtotarkastelut sekä vuonna 2019 valmistunut Asemakeskuksen yleissuunnitelma. Kaavamuutoksen yhteydessä laaditussa viitesuunnitelmassa

on huomioitu muut valmisteilla olevat suunnitelmat asemakaavatason edellyttämällä tavalla.

Kaavaehdotus

Alueen pääasiallinen käyttötarkoitus sekä kortteli- ja katualueiden rajaukset muuttuvat. Aluevarauksissa on huomioitu nykytilanteen mukaiset katujärjestelyt sekä suunnitteilla olevan Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen yhteydessä tapahtuvat muutokset.

Kaavaehdotuksessa kortteli 320 on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi, jolle saadaan sijoittaa kulttuuriympäristöön soveltuvaa liike-, toimisto-, majoitus-, tuotanto- ja palvelutiloja sekä kulttuuri- ja harrastustoimintaa palvelevaa yksityistä ja julkista tilaa. Asumisen sijoittaminen on kielletty ympäristöhäiriöiden vuoksi. Viitesuunnitelman mukaisessa toteutuksessa rakennukseen sijoittuisi matkaterminaaliin liittyviä palveluita sekä liike-, toimisto- ja majoitustiloja.

Alueelle on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 22 700 kerrosneliömetriä, josta maanpäälliselle rakentamiselle on varattu 19 600 kerrosneliömetriä. Alueen kokonaisrakennusoikeus kasvaa voimassa olevaan kaavaan verrattuna 3,5-kertaiseksi. Korttelialueen tonttitehokkuus nousee tehokkuusluvusta $e=2,6$ tehokkuuslukuun $e=10,1$. Osittain korttelialueelle ja osittain katualueen alapuolelle sijoittuville maanalaisille tiloille on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 3 100 kerrosneliömetriä. Alueella sallitaan maanalaisten tilojen rakentaminen kahteen tasoon.

Rakennusten korkeutta ohjataan suurimpaa sallittua kerroslukua (V, XXIV) sekä kattopihojen perustason ja rakennusten ja rakenteiden ylimpiä sallittuja korkeusasemia osoittavin merkinnöin. Uudisrakennuksen korkea osa sijoittuu korttelissa Ratapihankadun puoleiselle sivulle. Alue on kaupunkikuvan kannalta tärkeä. Uudisrakennuksen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä. Julkisivut tulee toteuttaa arkkitehtuuriltaan ja rakennustavaltaan erityisen korkeatasoisesti ja kaupunkikuvaa rikastaen. Korttelialueen suunnittelussa tulee huomioida jalankulkuympäristön viihtyisyys, valaistus, turvallisuus ja sovittautuminen kaupunginosakokonaisuuteen.

Katu- ja tunnelitasojen välisten jalankulun yhteyksien kehittämiseen varaudutaan osoittamalla kaavassa Ratapihankadun alapuoliselle maanalaiselle yhdystunnelille sekä Itsenäisyydenkadun ja Ratapihankadun väliselle uudelle jalankulun yhteydelle varatut alueen osat ja näiden likimääräiset korkeusasemat. Tulevaisuudessa Pakkahuoneenaukiolle

mahdollisesti sijoittuvaan bussiterminaaliin on varauduttu osoittamalla rakennukseen jätettävä syvennys.

Kaavan yleismääräyksiin sisältyy edellä esitetyn lisäksi muita rakentamistapaa, hulevesien ja ympäristöhäiriöiden hallintaa sekä pysäköinnin järjestämistä ohjaavia määräyksiä.

Asemakaavaprosessin vaiheet

Aloitusvaihe

Asemakaavamuutos kuulutettiin vireille 1.9.2022.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin nähtäville sekä lähetettiin tiedoksi osallisille. Nähtävilläoloaikana 1.-22.9.2022 saatiin yhteensä 15 osallisten mielipidettä ja viranomaiskommenttia. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 25.10.2022.

Kooste saadusta palautteesta ja viranomaisneuvottelun muistio on liitetty kaava-asiakirjoihin. Tiivistelmä palautteen sisällöstä ja sen huomioon ottamisesta jatkosuunnittelussa on esitetty selostuksen kohdassa 4.4.2.

Valmisteluvaihe

Kaavan valmisteluaineisto, johon sisältyi asemakaavan sekä siihen liittyvien muiden suunnitelmien ja selvitysten luonnoksia, kuulutettiin julkisesti nähtäville 16.2.-9.3.2023 väliseksi ajaksi. Lisäksi julkaistiin esittelyvideo. Valmisteluvaiheessa suunnitelmasta oli nähtävillä kaksi luonnosvaihtoehtoa. Nähtävilläoloaikana saatiin yhteensä 9 osallisten mielipidettä ja viranomaiskommenttia/-lausuntoa.

Kooste saadusta palautteesta ja siihen laaditut vastineet on liitetty kaava-asiakirjoihin. Tiivistelmä palautteen sisällöstä ja sen huomioon ottamisesta jatkosuunnittelussa on esitetty selostuksen kohdassa 4.4.3.

Ehdotusvaihe

Asiakirjat on täydennetty asemakaavaehdotukseksi. Yhdyskuntalautakunta käsittelee kaavaehdotuksen ja päättää sen julkisesta nähtäville asettamisesta. Nähtävilläoloaikana osalliset voivat jättää suunnitelmasta kirjallisia muistutuksia ja viranomaisilta pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana saadusta palautteesta laadittava yhteenveto ja vastineet liitetään kaavaselostukseen. Tämän jälkeen kaavaehdotukseen voidaan vielä tehdä muutoksia tai täydennyksiä. Jos tarvittavat muutokset ovat maankäyttö- ja rakennusasetuksen 32 §:ssä tarkoitettulla tavalla olennaisia, ehdotus voidaan kuuluttaa uudelleen nähtäville. Muussa tapauksessa kaavaehdotus jatkaa varsinaiseen hyväksymiskäsittelyyn.

Asemakaavan hyväksyminen

Asemakaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto yhdyskuntalautakunnan ja kaupunginhallituksen esityksestä.

Maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 91 b §:n tarkoittama maankäyttösopimus laaditaan ennen kaavaehdotuksen käsittelyä kaupunginhallituksessa.

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

Kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä voi jättää valituksen Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Hyväksymispäätöstä seuraavan valitusajan ja mahdollisten valitusten käsittelyn päätyttyä kaupunki ilmoittaa kaavan voimaantulosta kuulutuksella.

Asemakaavan toteuttaminen

Kaava voidaan toteuttaa sen saatua lainvoiman.

SISÄLLYS

Asemakaavan selostus	1
TIIVISTELMÄ	3
Kaavamuutos luo edellytyksiä laajan hankekokonaisuuden toteuttamiselle	3
Kokonaisuuden hallinta edellyttää laajaa suunnittelu yhteistyötä	3
Kaavaehdotus	4
Asemakaavaprosessin vaiheet.....	5
Asemakaavan toteuttaminen	6
1 LÄHTÖKOHDAT	10
1.1 Suunnittelualue	10
1.2 Luonnonympäristö	11
1.2.1 Topografia, maa- ja kallioperä.....	11
1.2.2 Vesistöt ja vesitalous.....	12
1.2.3 Kasvillisuus ja eläimistö.....	13
1.2.4 Ilmanlaatu ja ilmasto.....	14
1.3 Rakennettu ympäristö	15
1.3.1 Kaupunkirakenne, maisema ja kaupunkikuva	15
1.3.2 Kaupunkirakenteen historiaa	18
1.3.3 Rakennuskanta	24
1.3.4 Kulttuuriympäristö.....	29
1.3.5 Liikenne	34
1.4 Tekninen huolto	39
1.5 Ympäristöhäiriöt.....	40
1.6 Väestö ja palvelut	41
1.7 Maanomistus.....	41
2 ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	42
2.1 Kaavan rakenne	42
2.1.1 Mitoitus	42
2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet.....	42
2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset	43

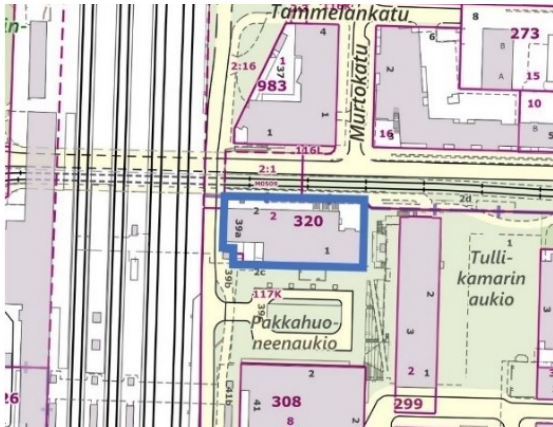
2.3.1	Korttelialueet.....	43
2.3.2	Muut alueet.....	46
3	KAAVAN VAIKUTUKSET.....	47
3.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	47
3.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	47
3.3	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	48
3.4	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen.....	49
3.4.1	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.....	49
3.4.2	Vaikutukset yhdyskunta- ja kaupunkitalouteen	49
3.4.3	Vaikutukset energiatalouteen	49
3.4.4	Vaikutukset liikenteeseen	49
3.4.5	Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen	50
3.5	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.....	51
3.6	Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen	52
3.7	Muut kaavan merkittävät vaikutukset.....	53
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	55
4.1	Asemakaavamuutoksen käynnistäminen	55
4.1.1	Osalliset.....	55
4.2	Asemakaavamuutoksen tavoitteet.....	55
4.3	Osallistuminen ja vuorovaikutus	55
4.4	Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana.....	56
4.4.1	Alustavat vaihtoehdot ja niiden karsinta	56
4.4.2	Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen.....	65
4.4.3	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen	66
4.4.4	Ehdotusaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen	68
4.4.5	Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset nähtävilläolon jälkeen	68
4.5	Suunnitteluvaiheiden käsittely ja päätökset.....	68
4.5.1	Asemakaava nro 8460.....	68
4.5.2	Asemakaava nro 8640 ja Asemakeskus	69
4.5.3	Tampereen henkilöratapihan kehittäminen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusilta	70
5	KAAVAA KOSKEVAT SELVITYKSET.....	72
5.1	Viitesuunnitelma	72

5.2	Meluselvitys	73
5.3	Tärinä- ja runkomeluselvitys	74
5.4	Pihasuunnitelma ja viherkerroinlaskenta	75
5.5	Hulevesiselvitys	75
5.6	Katusuunnitelma	76
5.7	Bussiterminaalien sijaintiselvitys.....	77
5.8	Korkean rakentamisen hankearviointi.....	78
6	KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET.....	79
6.1	Maakuntakaava	79
6.2	Yleiskaava.....	80
6.3	Asemakaava	81
6.4	Tonttijako	85
6.5	Pohjakartta.....	85
6.6	Muut suunnitelmat ja selvitykset	85
7	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	90
7.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	90
7.2	Toteuttaminen ja ajoitus.....	90
7.3	Toteutuksen seuranta.....	90
8	LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA	91
8.1	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista.....	91

1 LÄHTÖKOHDAT

1.1 Suunnittelualue

Asemakaavan muutos koskee osoitteessa Itsenäisyydenkatu 2 ja Ratapihankatu 39a sijaitsevaa voimassa olevan asemakaavan mukaista korttelia numero 320. Suunnittelualueen pinta-ala on noin 2250 neliometriä.



Asemakaavan suunnittelualueen rajaus kartalla ja ortoilmakuvassa.



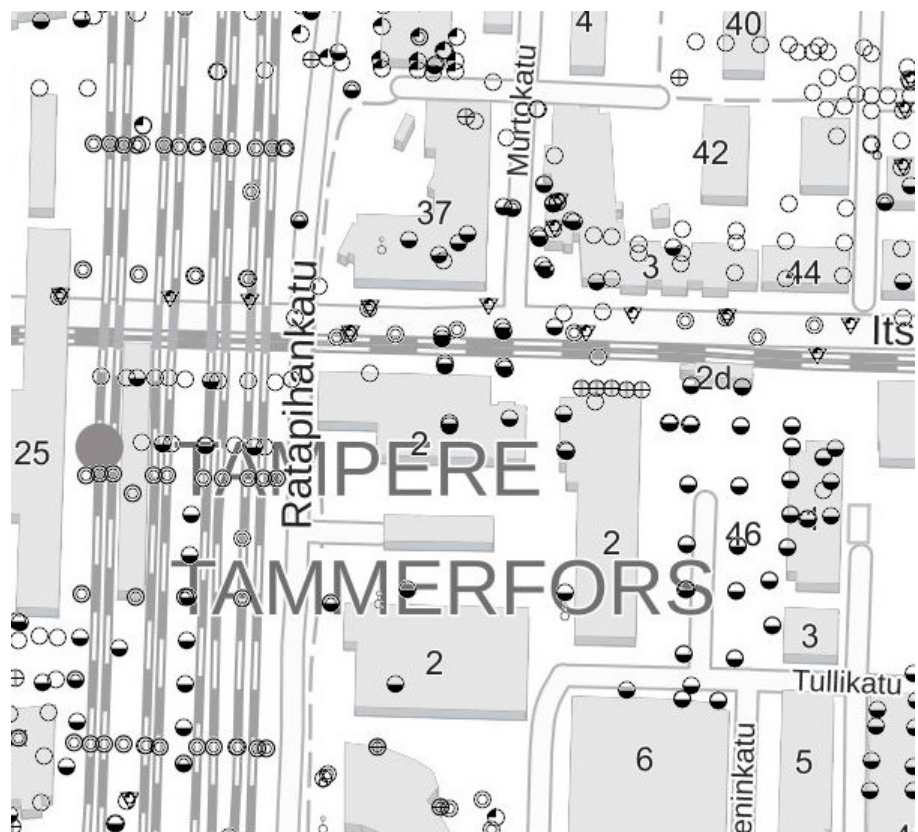
Näkymä Ratapihankadulta (Tullin risteysillalta) kohti suunnittelualueita elokuussa 2022. (Kuva: Tampereen kaupunki)

1.2 Luonnonympäristö

1.2.1 Topografia, maa- ja kallioperä

Suunnittelualueen länsi- ja itäisivuilla maanpinnan taso on noin +95 mmpy. Samaan tasoon sijoittuu myös eteläpuolinen Pakkahuoneenaukion kansirakenne. Itsenäisydenkadun puolella maanpinta laskee kohti Itsenäisydenkadun tunnelia tasolle noin +91 mmpy.

Alueella tehtyjen pohjatutkimusten mukaan kalliopinta on noin 10 metrin syvyydellä maanpinnasta lukien. Kallioperässä esiintyy seoksista kiillegneissia, jossa on graniittiosioita sekä gabroa ja dioriittia. Kairasydännäytteistä on otettu kokokivinäytteitä, joista analysoitu arseenipitoisuus alittaa Valtioneuvoston asetuksen (214/2007) mukaiset kynnsarvot. Kalliopinnan yläpuoliset pehmeät maakerrokset ovat täyttömaata, silttiä, hiekkaa ja moreenia.



Pohjatutkimusrekisteriin tallennettujen tutkimuspisteiden sijainnit kartalla, tilanne tammikuun 2023. (Lähde: Geologian Tutkimuskeskus Oy:n julkinen internet-karttapalvelu geo.fi)

1.2.2 Vesistöt ja vesitalous

Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelman ja valuma-alue selvityksen 2012 mukaan suunnittelualue kuuluu Tampereen keskustan valuma-alueeseen.

Keskustan valuma-alue on kokonaan viemäröity. 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.

Hulevesiohjelman toimenpidesuosituksen mukaan alueen sekaviemäröintiä pyritään vähentämään ja alueella tulee tehdä hulevesien määrällisiä ja laadullisia hallintatoimenpiteitä. Rakennettaessa uusia rakennuksia tai yhdyskuntatekniikkaa hulevedet ensisijaisesti viivytetään, selkeytetään ja imeytetään.

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 2018 täydentyneen havaintopisteverkoston myötä laadittu pohjaveden tarkkailuohjelma sisältää mm. seurattavien tutkimuspisteiden pinnankorkeusmittaukset ja näytteenoton (P-Hämpin laajennus, Pohjaveden tarkkailuohjelma, Tarkkailu ennen rakentamista, Sitowise Oy, päivitys 12.10.2021). Ennakkotarkkailuohjelman mukaan pohjaveden pinnan mittauskierroksia 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 muutamin 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 laatusuositukset. Happipitoisuus oli kohtalaisen hyvä ja veden pH neutraali.

Suunnittelualueen hulevesien hallinnan nyky- ja tulevaa tilannetta tarkastellaan kaavaan liittyvässä hulevesiselvityksessä (Sitowise Oy). Nykytilassa hulevedet ohjautuvat tontin itäreunasta kohti tontin luoteiskulmaa. Tulvareittinä toimii Itsenäisyydenkatu. Kiinteistöllä on liitospiste hulevesiviemäriin tontin luoteiskulmassa. Kiinteistöllä sijaitsevien nykyistä ritiläkaivojen liitospistettä ei varmuudella tiedetä.

Selvitysraportti on liitetty kaavaselostukseen ja tiivistelmä sen keskeisestä sisällöstä on esitetty selostuksen luvussa 5.

1.2.3 Kasvillisuus ja eläimistö

Alue on rakennettua kaupunkiympäristöä, jolla ei ole luonnontilaista kasvillisuutta, eläimistöä tai tiedossa olevia erityisiä luontoarvoja. Rakennuksen pohjoissivua rajaavan portaikon ja Itsenäisyydenkadun eteläreunan jalkakäytävän väliin sekä tunnelitasolta Pakkahuoneenaukiolle nousevien portaiden viereen sijoittuvat istutusaltaat ovat tiettävästi maanvaraisia.



Näkymä suunnittelualueen pohjoissivulta elokuussa 2022. Kuvan vasemmassa reunassa tontille sijoittuvat nykyiset istutusaltaat. (Kuva: Tampereen kaupunki)



Näkymä Ratapihankadulta alas tunnelitasolle elokuussa 2022. Yksi istutusaltaan lehtipuista on kasvanut rakennusten korkuiseksi. (Kuva: Tampereen kaupunki)

1.2.4 Ilmanlaatu ja ilmasto

Ilmanlaadun vertailuarvoja ovat ns. ilmanlaadun raja-arvot (yhteiset EU:n alueella, VNA 79/2017) ja kansalliset, vain Suomessa voimassa olevat ilmanlaadun ohjearvot (VNp 480/1996). Lisäksi Maailman terveysjärjestö WHO on antanut mm. terveysperusteiset vuorokausi- ja vuosipitoisuuden ohjearvot mm. pienhiukkasille (<2.5 µm:n hiukkaskoko). Tampereen ilmanlaatuselvityksen 2013 mukaan alueellinen ilmanlaatuindeksi 90. prosenttipiste ja pahin tuntitilanne) on liikenneväylien alueella ja niiden välittömässä läheisyydessä huono tai välttävä, ja alueen muilla osilla tyydyttävä tai hyvä.

Alueella vireillä olevan asemakaavan nro 8640 ja voimassa olevan maanalaisen asemakaavan nro 8670 yhteydessä laaditun ilmanlaatuselvityksen (Enwin Oy) mukaan ilmanlaatu on suunnittelualueella tavanomaista Tampereen kaupunki-ilmaa. Ilmanlaadun PM10-, PM2.5- ja NO2-pitoisuuksien ohje- ja raja-arvot eivät nykytilanteessa ylity. PM10-hiukkasten vuorokausipitoisuudet voivat nousta lähelle ohjearvotasoa (86% PM10-vrk-ohjearvosta). Kaukokulkeuma voi nostaa pienhiukkasten vuorokausipitoisuuksia satunnaisesti selvästi liikenteen vaikutusta korkeammiksi. P-Hämpin ja sen suunnitteilla olevan laajennuksen aiheuttamat ilmanlaatumuutokset ovat selvitysten ja niihin liittyneiden mittausten tulosten mukaan vähäisiä.

Suunnittelualue sisältyy Asemakeskus-hanketta kokonaisuutena käsittelevään kestävä kehityksen tilannekuvaraporttiin (Sitowise Oy 2021), joka sisältää

mm. hankkeen hiilijalan- ja hiilikädenjälkien laskennan sekä Hiilineutraali Tampere 2030 tiekarttatoimenpiteiden tarkastelun tilanteessa, jossa vuoden 2019 yleissuunnitelman mukainen maankäyttö toteutuisi. Selvitys on tarkoitus julkaista myöhemmin osana kaavan nro 8640 valmisteluaineistoa.

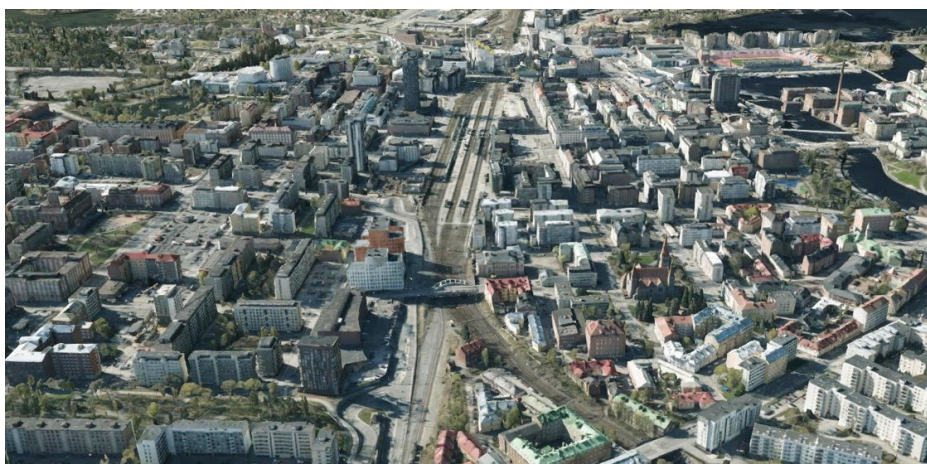
1.3 Rakennettu ympäristö

1.3.1 Kaupunkirakenne, maisema ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijoittuu ydinkeskustan itäosaan Kyttälän, Tullin ja Tammelan kaupunginosien liitoskohtaan. Kaupunkirakenteelle tunnusomaisessa ruutukaavassa poikkeamia suorakulmaisesta koordinaatistosta on vähän. Kyttälän ja Tullin alueilla korttelirakenne on Tammela tiiviimpi.

Tullin kaupunginosa on nykytilanteessa toimisto- ja liiketilapainotteista aluetta. Entisen rautatieliikenteeseen kytkeytyneen toiminnan perintönä alueella on vahva teollinen identiteetti. Kadut ja korttelit ovat kapeita eikä niiden väliin jää juurikaan piha-alueita. Julkisivuissa korostuu usein aukotuksen vahva lineaarisuus. Julkisivumateriaaleina on melko yhtenäisesti käytetty joko tiiltä tai vaaleaa rappaus- ja betonipintaa. Rakennusten pääasiallinen kerrosluku vaihtelee neljästä seitsemään.

Suunnittelualueen länsipuolelle sijoittuva Tampereen henkilöratapihan muodostaa kokonaisuudessaan avaran kaupunkitilan. Ratapihan poikki ja sitä pitkin avautuvissa näkymissä korostuvat tekniset rakenteet ja niiden vaatima tila. Ratapihaa rajaavat idässä ja lännessä rautatiealueeseen ja Ratapihankatuun rajautuvat julkisivurivit. Rakennusten rajaamaa tilaa ja näkymiä avaavat itä-länsisuuntaiset kadut sekä veturitallien rajaamat aukeat ja Pakkahuoneenaukio. Rautatienkadun länsilaidan rakennukset muodostavat taustaa idästä ratapihan ja asemarakennuksen yli avautuviin näkymiin.



Tammelan, Tullin, Juhannuskylän ja Kyttälän kaupunkirakennetta. Kuvankaappaus 3D-kaupunkimallista. Katselusuunta pohjoisesta ratapihan suuntaisesti yli kohti etelää. (Lähde: Tampereen 3D-kaupunkimalli 2022)

Sorinahteen ylikulkusillasta etelään näkymiä hallitsee ratapihan ylle vuonna 2021 valmistunut areena ja eteläkansi. Ratapihan ympärille on rakentunut ja suunnitteilla myös muita muuta ympäristöä korkeampia rakennuksia, jotka ovat vaikuttaneet merkittävästi ratapihan kaupunkikuvaan ja näkymiin. Jo valmistuneita rakennuksia ovat mm. Solo Sokos Hotel Torni, Kansi ja areena, Technopolis, PMK:n torni ja Luminary. Pohjoiskannan ja Asemakeskuksen lisäksi Tullin alueella on suunnitteilla useita korkean rakentamisen hankkeita.



Näkymä ratapihan itäpuolelta suunnittelualueen yli kohti etelää. Kuvankaappaus 3D-kaupunkimallista. (Lähde: Tampereen 3D-kaupunkimalli 2022)



Näkymä Tammelan puistokadun, Yliopistonkadun ja Itsenäisyydenkadun risteyksen yläpuolelta kohti Hämeenkatua. Kuvankaappaus 3D-kaupunkimallista. (Lähde: Tampereen 3D-kaupunkimalli 2022)

Suunnittelualueella voimassa olevan ja sitä edeltäneiden asemakaavojen periaatteena on ollut, että uudisrakentamisen tulee kaupunki- ja katukuvallisesti olla Tullikamariin nähden alisteista. Lisäksi tärkeänä oli jo 1980-luvun lopulla pidetty Pakkahuoneen ja ratapihan välisen visuaalisen yhteyden säilyttäminen.

Voimassa olevan asemakaavan nro 7818 kaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa. *Kohta 4.4.2: "Korttelin 320 asema rakentuvan aukion ja*

Itsenäisyydenkadun välissä tulee muuttumaan. Kaupunkikuvallisin perustein on katsottu mahdolliseksi ja toivottavaksi, että nykyisen rakennuksen aukion puoleista rakennusosaa voidaan korottaa Tullikamarin räystääskorkeuden tason tuntumaan.” Luku 1: ”Se tarkoittaa yhtä kokokerrosta lisää niin, että korotuksessa on harjakatto Tullikamarin kattokaltevuudella.” Kohta 5.2.2: ”Itsenäisyydenkatu 2:n rakennuksen korottaminen harjakattoisena aukion puolella liittää sen paremmin Tullikamaritaustaan. Pakkahuoneenaukion uusi leveys on 49 m, minkä ansiosta sen itätaustana oleva Pakkahuone nousee hyvin näkyviin ratapihan suunnasta.” Kohta 5.3: ”... Pakkahuoneenaukion puoleista rakennusosaa saa korottaa aukion puolelta nelikerroksiseksi, räystääskorkeuteen +108,5. Se on 10 cm matalampi kuin Tullikamarin vastaavan tason korkeus. Kattokaltevuuden tulee olla sama kuin Tullikamarissa, 21 astetta.”

Kaavaselostuksessa on myös kuvattu Pakkahuoneenaukion eteläpuolisen – kaavan laatimisen aikaan vielä toteutumattoman - rakennuksen kaupunkikuvallista asemaa. Kohta 5.2.2: ”Kiint. Oy Pendolinon tontti peittää ratapihan suunnasta Pakkahuoneen eteläkulmaa vain 10 m. Uudisrakennuksen kulmaan on sijoitettu lasiseinäinen aula, joka näkyy läpi Tullintorin suuntaan. Pendolinon rakennuksen korkeudet on sovitettu Tullintorin taustarakennuksen korkeuksiin (+111,0, +114,0). Se toimii myös Tullin puolen uudisrakennusten kanssa veturitalliryhmän vaaleana taustakehyksenä.”

Itsenäisyydenkatu 2 ja Pendoliino-rakennus (Ratapihankatu / Pakkahuoneenaukio 2) ovat toteutuneet pitkälti edellä kuvattujen tavoitteiden mukaisina. Ne yhdessä Tullikamariin ja Pakkahuoneen kanssa muodostavat yleisvaikutelmaltaan varsin hallitun rakennusten korkeuden ja pintamateriaalien värityksen puolesta visuaalisesti yhteensointuvan kokonaisuuden. Kaupunkitilallisesti ja -kuvallisesti rauhallista kokonaisuutta rikkoo aukion keskelle sijoittuva Tullin rampin kolmelta sivultaan umpinainen katos. Rakenne myös katkaisee Tullikamarin ja Pakkahuoneen välisen visuaalisen yhteyden, jota pidetään alueen historian ymmärrettävyyden kannalta edelleen varsin tärkeänä tekijänä.



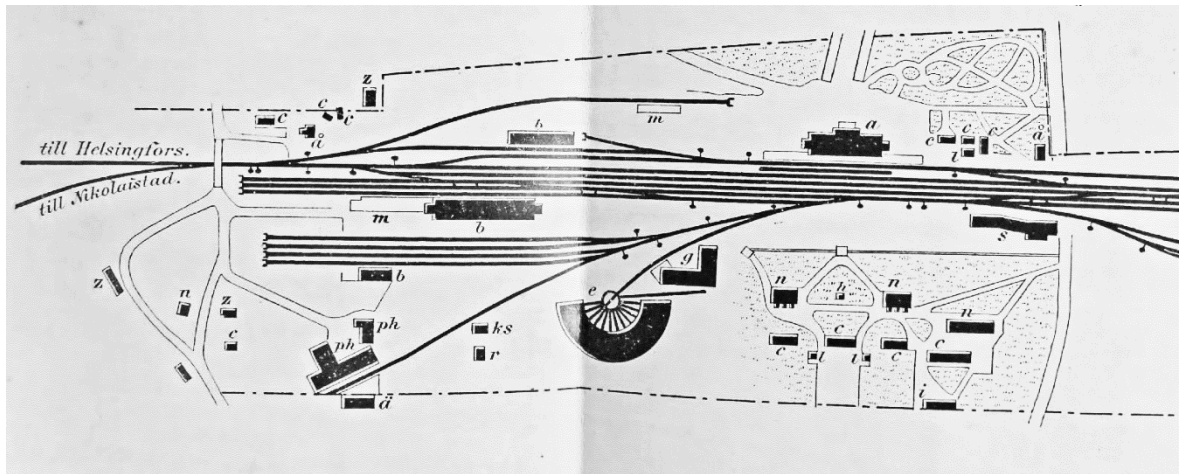
Näkymä rautatieaseman yli kohti suunnittelualuetta elokuussa 2023. Kuvan reunoilla alueen jo toteutuneet korkean rakentamisen hankkeet Luminary ja Hotelli Tornii. Keskialalla vasemmalta lukien Itsenäisyydenkatu 2, Pakkahuoneenaukio ja Pendoliino- rakennus, joiden taustalle sijoittuvat Tullikamari, Pakkahuone ja Tullintorin kauppakeskus. (Kuva: Jarmo Mäkelä, Welado Oy, 2023)

1.3.2 Kaupunkirakenteen historiaa

Alueen rakentamisen historiaa on selvitetty laajalti Asemakeskus-hankkeeseen liittyneissä selvityksissä. Näistä keskeisimpiä ovat Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheessa laaditut rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvitys (Vahanan Rakennusfysiikka Oy 2020) sekä Tampereen Asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy 2020).

Alueen varhaisinta rakentumisvaihetta edustaa suunnittelualan länsipuolinen, vuonna 1876 käyttöön vihitty Tampere-Hämeelinna- 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.



Kartaote 1890-luvulla painetusta kirjasta "Valtion rautateiden ratapihat ja pituusprofiilit. Långprofil öfver Tammerfors-Björneborgs järnväg." Piirroksen yläosassa näkyy katumainen yhteys asemalta nykyisen Hämeenkadun suuntaan. Ennen sen rakentamista asemalle saavuttiin asemapuutarhan sivuitse joko etelän tai pohjoisen suunnasta. (Lähde: Tampereen Asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy 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.



Ylhäällä vasemmalla ortoilmakuva vuodelta 1946, ylhäällä oikealla vuodelta 1956, alhaalla vasemmalla vuodelta 1987 ja alhaalla oikealla vuodelta 2018. (Lähde: Tampereen kaupungin karttapalvelu)

Aseman kohdalla kaupunkirakenteessa on aina ollut korkeusero.

Ensimmäiselle asemalle, joka oli raiteiden tasossa, noustiin kaupungista päin loivaa mäkeä. Kaupungin laajentuessa länteen piti ratkaista, miten kulkea raiteiden yli. Vuonna 1800-luvun lopulla rakennettiin kivi- ja puurakenteinen Tammelan ylikulkusilta. 1930-luvulla liikenne siirrettiin uuteen asemarakennukseen Puolimatkan kadun (nyk. Itsenäisyydenkadun) tunneliin. Suunnitelmia oli laadittu jo 1900-luvun alussa, mutta vasta 1930-luvulla saatiin asiasta päätös ja toteuttamiskelpoinen suunnitelma. Tunnelin rakentaminen käynnistettiin kesällä 1932. Puolimatkan kadun puolella työt valmistuivat vuonna 1936.

Tunnelin rakentamisen yhteydessä siihen liittyvien katujen tasausta muutettiin. Kadun korkeusasema muuttui merkittävästi etenkin Itsenäisyydenkadun länsipäässä sekä Rautatienkadun ja Hämeenkadun risteyksessä. Tunneli nosti Puolimatkan kadun pääkulkuväyläksi Tammelassa ja sen itäpuolisessa uudessa Kalevan kaupunginosassa, jota rakennettiin funktionalistiseen avoimeen katutilaan perustuvan kaupunkisuunnittelun periaatteita noudattaen.



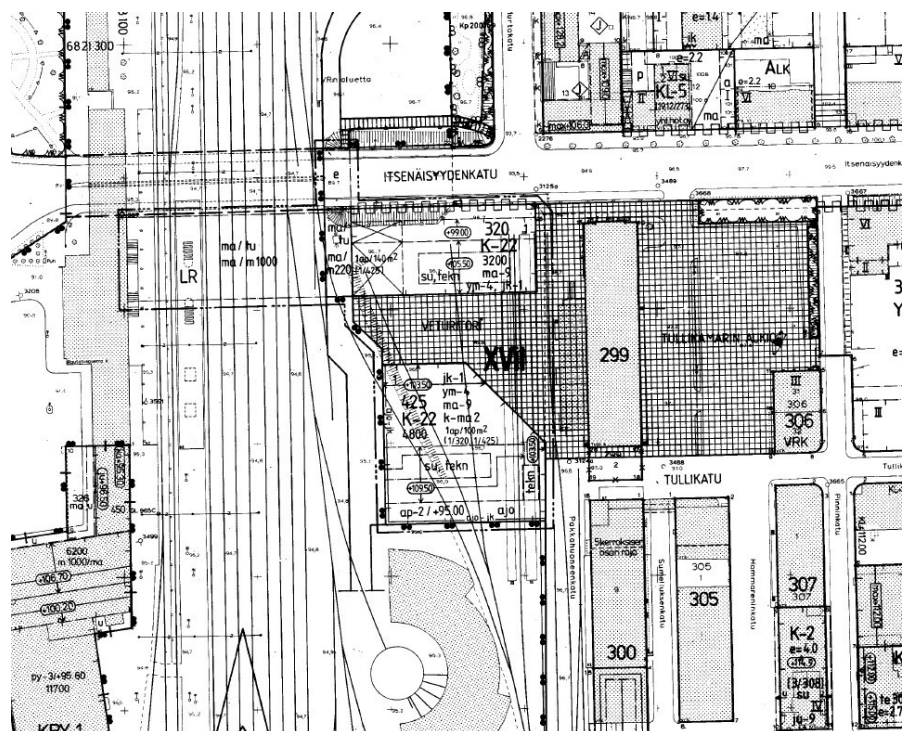
Kuvia Puolimatkatkadulta (Itsenäisyydenkadulta) vuosilta 1933 ja 1936. Ylemmissä kuvissa näkyy, miten kadun tasausta laskettiin tunnelin rakentamisen aikana. Alemmissä kuvissa töiden valmistumisen jälkeinen tilanne. (Lähde: Tampereen museot, Siiri-tietopalvelu. Kuvat Veikko Kanninen, Teuvo Mäkinen ja K-O.Lumme.).

Puolimatkatkatu muuttui Itsenäisyydenkaduksi vuonna 1957, kun Suomi täytti 40 vuotta. Vuonna 1990 jalankulku ratapihan alitse mahdollistui myös Itsenäisyydenkadun ja asemarakennuksen välisen uuden Asematunnelin kautta. Samalla tehtiin ratapihalle uusi välilaituri ja raiteiden viereen huoltokatu. Asemarakennuksesta välilaitureille johtanutta vanhaa tunnelia jatkettiin uudelle laiturille asti ja se yhdistettiin itäpäädyistä uuteen Asematunneliin.

Valtionrautateiden ja Tampereen kaupungin väliseen uutta asematunnelia koskeneeseen vuoden 1987 esisopimukseen (Rto 41/352/87, 10.8.1987) oli kirjattu sopimusosapuolten tehtävistä mm. seuraavaa: *”VR:n tehtävänä on: rakennuttaa asematunneli sen edellyttämine järjestelyineen sopimusalueella, suunnitella ja toteuttaa väliaikaiset ja lopulliset muutokset nykyisen asemarakennuksen toiminnoissa. Kaupungin tehtävänä on: suunnitella ja rakentaa kevyenliikenteen väliaikaiset ja lopulliset väylät sekä niihin liittyvät valaistus-, kuivatus- yms. rakenteet sopimusalueen ulkopuolella, huolehtia suunnittelemiensa väylien osalta liikenteen järjestelyistä ja niistä ilmoittamisesta sekä liikennemerkeistä rakennustyön aikana, huolehtia tarvittavasta kaavoituksesta sopimuskohteissa siten, että asematunnelin rakentaminen liiketiloineen ja itäpuolisen alueen, kerrosala 8 000 m², rakentaminen mahdollistuu.”* Esisopimuksessa mainittu ”itäpuolisen alueen

rakentaminen” viittasi tuolloin valmisteilla olleessa asemakaavassa suunniteltuihin uusiin kortteleihin nro 320 ja 425 (nyk. kortteli 308).

1980- ja 1990- lukujen taitteessa laadittiin useita peräkkäisiä asemakaavan muutoksia, jotka aloittivat alueen rakentamisen keskustan osaksi. Itsenäisyydenkadun yli rakennettiin uusi silta ja katu, joka sai nimekseen Ukkopekankatu. Jalankulkualueeksi ajatellun ja Veturitoriksi nimetyn uuden aukion reunoille muodostettiin toimisto- ja liikerakennusten korttelit 320 ja 425.

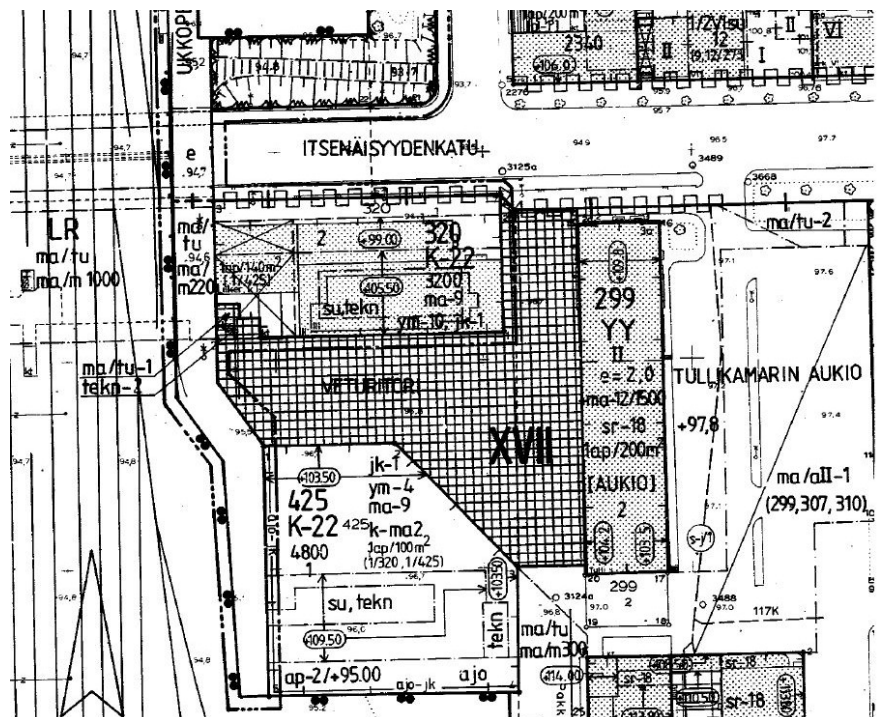


Ote vuonna 1988 laaditun asemakaavan nro 6659 kaavakartasta. Pohjakartalla on näkyvissä lähtökohtana ollut tilanne, jossa koko rautatieaseman ja Pakkahuoneen välinen alue oli vielä rautatieliikenteen käytössä.

Vuonna 1988 laaditun asemakaavan nro 6659 selostuksessa alueen kehittämistavoitteita kuvattiin mm. seuraavasti: ”Tullin alueen merkitys Tampereen keskustan kehittyvänä aktiivitoimintojen alueena on voimakkaasti kasvanut. Tästä syystä alueen tulevaa kehitystä silmällä pitäen laaditaan Tullin alueelle yleissuunnitelma, jonka luonnos valmistui 16.6.1986 ja oli yleisesti nähtävänä 16.-30.10.1986. Yleissuunnitelman liikennetavoitteissa toistetaan keskustan osayleiskaavan sisältämä tavoite ratapihan alittavien jalankulkuyhteyksien parantamiseksi ja sujuvan ja laadukkaan jalankulkuyhteyden luomiseksi keskustasta mahdollisen uuden asematunnelin välityksellä Tullin alueelle ja edelleen Tullin alueen poikki mm. uudelle Tampere-talolle ja Yliopistolle.” ”... mahdollisen uuden asematunnelin toteutuminen ja jalankulkuyhteyden johtaminen tunnelista Tullin alueelle

Tullikadun länsipäähän merkitsisi sitä, että VR:n aluetta Tullikamarin länsipuolella tulisi rakentaa kävelijöille viihtyisäksi alueeksi. Korkeusero asematunnelin tason ja Tullikamarin edustan maanpinnan tason välillä on noin 6 metriä.” ”Maastollisista syistä johtuen tunnelin jatkeeksi Itsenäisyydenkadun varteen on luontevaa sijoittaa rakennus, joka ainakin osittain liikerakennuksena tukee tunnelissa mahdollisten pikkumyymälöiden toimintaa. Uutta kävelytoria voi rajata myös toisella uudisrakennuksella, joka sijoittuisi Tullikadun päätteeksi kävelytorin eteläreunaan. Toteutettuna edellä mainittu kävelytorikokonaisuus muodostaisi kaupungin keskustan henkeen soveltuvan liittymäkohdan Tullin alueen ja keskustan välille. Rautatietojen sulkeutuminen alueen ulkopuolelle lisää alueen viihtyisyyttä jalankulku- ja asioimisalueena. Tullin alueen suunnan lisäksi uudesta asematunnelista tulee jalankulkuliikenteen ohjautua myös Itsenäisyydenkadulle. Tammelasta ja Tammelaan päin suuntautuvan jalankulkuliikenteen turvallisuutta on syytä tarkastella tässä yhteydessä. Jotta vältyttäisiin Itsenäisyydenkadun alittavan tunnelin rakentamiselta tulisi järjestää Murtokadulta VR:n alueen kautta rautatiesiltaa hieman leventämällä yhteys asematunnelin itäsisäänkäyntiin ja Tullikamarin länsipuolelle suunnitellulle kävelytorille.”

Edellä mainittu ”kävelytori” viittaa Pakkahuoneenaukioon, jonka nimi oli 1980- ja 1990- lukujen asemakaavoissa Veturitori. Levennettävällä rautatiesillalla tarkoitetaan Ratapihankatus ja Tullin risteyssiltaa, jotka olivat aiemmin osa Ukkopekankatua. Nykyinen nimistö tuli käyttöön vasta vuonna 2004 voimaan tulleen asemakaavan numero 7818 myötä.



Ote vuonna 1991 voimaan tulleen asemakaavan nro 7059 kaavakartasta. Kaava on edelleen voimassa Tullin risteysillan pohjoispäässä pienellä katualueen osalla. Pakkahuoneenaukion nimi oli vielä Veturitori, ja aukiolta Itsenäisyydenkadun ja Murtokadun risteykseen johtavan kadun nimi Ukkopekankatu. Tätä asemakaavaa edelsi lähes samansisältöinen, vuonna 1988 voimaan tullut asemakaava nro 6659, jonka luonnokseen Valtionrautateiden ja Tampereen kaupungin välisessä vuoden 1987 esisopimuksessa viitattiin.

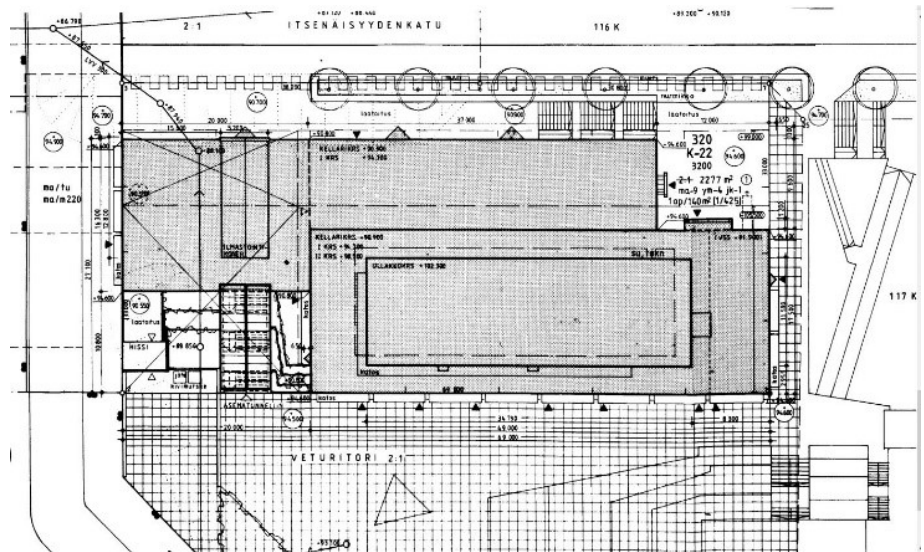


Näkymä Ukko-Pekankadulta (nyk. Ratapihankadulta) Itsenäisyydenkadulle vuonna 1999. Kuvan vasemmassa reunassa näkyvän istutusalueen paikalla on nykyään Hotelli Scandicin rakennus. Sen takana on nykyisen Luminary- rakennuksen paikalta puretut rakennukset, joissa oli mm. opiskelija-asuntoja (nk. Rasti) sekä liike-, ravintola- ja hotellitoimintaa. Itsenäisyydenkadun katukuvaa on sittemmin muuttanut myös raitiotien rakentaminen. Itsenäisyydenkadun etelälaidalla katukuva on muuttunut lähinnä Tullikamarin ja Attilan välisellä alueella, jolla raitiotien sähkönsyöttöaseman tieltä purettiin pysäköintilaitoksen ajoramppi. (Kuva: Marjut Ahponen)

1.3.3 Rakennuskanta

Suunnittelualueella sijaitseva liike- ja toimistorakennus on valmistunut vuonna 1990. Suunnittelusta vastasi Arkkitehtitoimisto KSOY Arkkitehtuuria (Erkki Karvala, Matti Silvennoinen). Rakennus ja sen itäpäädyn toiminnot kytkeytyvät samanaikaisesti suunniteltuun ja toteutettuun uuteen asematunneliin.

Rakennuksessa on Pakkahuoneenaukion tasosta luettuna kolme ja Itsenäisyydenkadun tasosta luettuna neljä kerrosta. Alin kerros on etelä- ja länsisivuiltaan kokonaan maanpinnan alapuolella. Ratapihankadun puoleisessa päädyssä sijaitseva Asematunneliin, Pendoliinotunneliin ja Itsenäisyydenkadun tunneliin liittyvä katettu ulkotila toimii tunneleiden sekä Pakkahuoneenaukion ja katualueiden välisenä jalankulun reittinä. Itsenäisyydenkadun puoleinen portaikko, sitä reunustavat istutusallaat sekä osa jalkakäytävästä sijoittuu tontin puolelle. Idässä ja etelässä rakennus ulottuu tontin rajoihin kiinni.

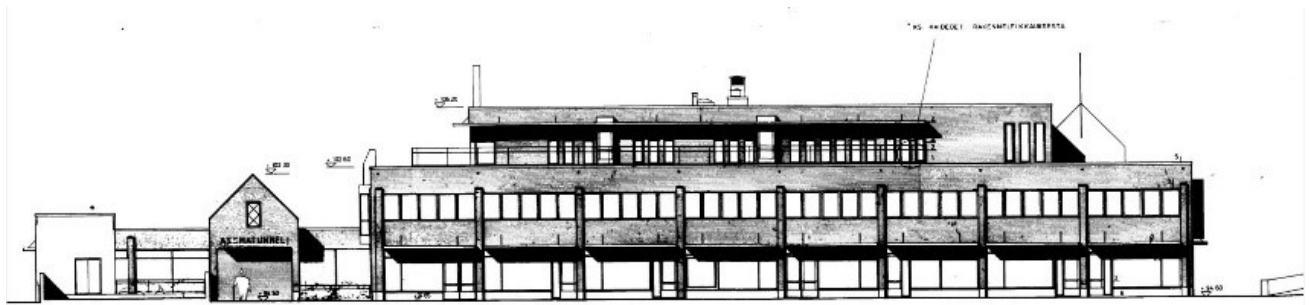


Ote vuoden 1989 asemapiirustuksesta. (lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan arkisto)

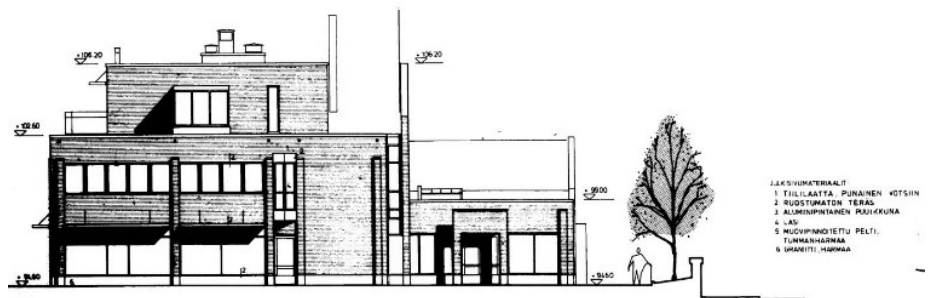
Rakennus- ja huoneistorekisterin tietojen mukaan rakennuksen kerrosala on 3200 neliömetriä. Rakennus on betonielementtirunkoinen ja verhoiltu punatiililaatoilla. Votsiksi kutsutussa ladonnassa pystysuorat saumat ovat jokaisessa laattakerrassa samalla kohdalla, ja ne muodostavat vaakasuorien saumojen kanssa ruudukon. Ikkunapinnat ovat suuria ja rakennuksen ulkopuoliset kantavat pilarit verraten hoikkia. Rakennuksessa on kaksi päätykolmioaihetta, jotka ovat oletettavasti saaneet vaikutteita viereisen Tullikamarin ja Pakkahuoneen arkkitehtuurista. Itsenäisyydenkadun puolelle sijoittuvien istutusaltaiden rakentamisessa on tietävästi hyödynnetty alkuperäisestä tukimuurista purettuja luonnonkiviä. Rakennukseen on tehty sen valmistumisen jälkeen sisätiloja sekä julkisivuun ja katolle kiinnitettyjen mainos- ja teknisten laitteiden muutoksia.



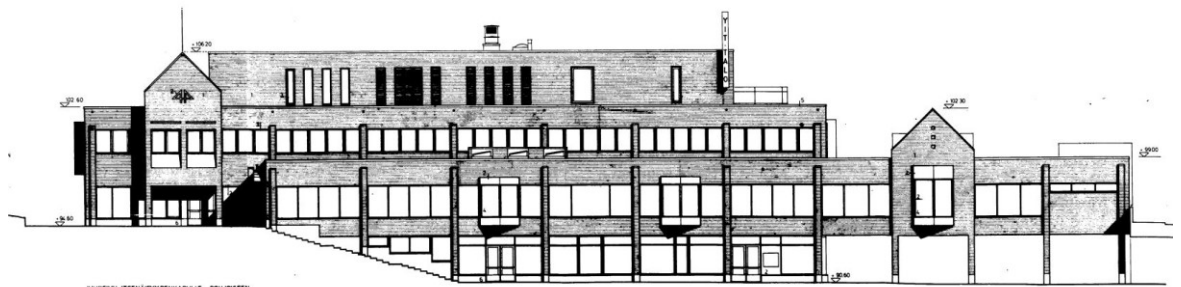
Näkymä Pakkahuoneenaukiolta elokuussa 2022. (Kuva: Tampereen kaupunki 2022)



JULKISIVU VETURITORILLE, ETELÄÄN

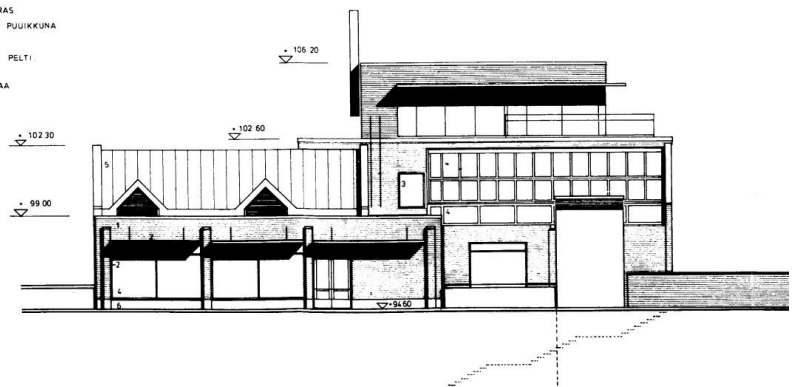


- JULKISIVUMATERIAALIT:
- 1 TIILILAATTA, PUNAISEN VÖTSIIN
 - 2 RUOSTUMATON TERAS
 - 3 ALUMIINIPINTAINEN PUUIKKUNA
 - 4 LASI
 - 5 HUGUUPHINNETTU PELTI, TUMMANHARMAA
 - 6 GRANIITTI, HARMAA



JULKISIVU ITSENÄISTYNEEN KADULLE, POHJOISEEN

- JULKISIVUMATERIAALIT:
- 1 TIILILAATTA, PUNAISEN VÖTSIIN
 - 2 RUOSTUMATON TERAS
 - 3 ALUMIINIPINTAINEN PUUIKKUNA
 - 4 LASI
 - 5 HUGUUPHINNETTU PELTI, TUMMANHARMAA
 - 6 GRANIITTI, HARMAA



JULKISIVU RADALLE, LÄNTEEN

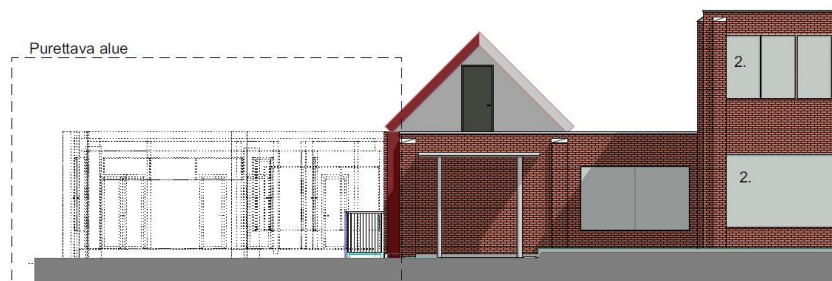
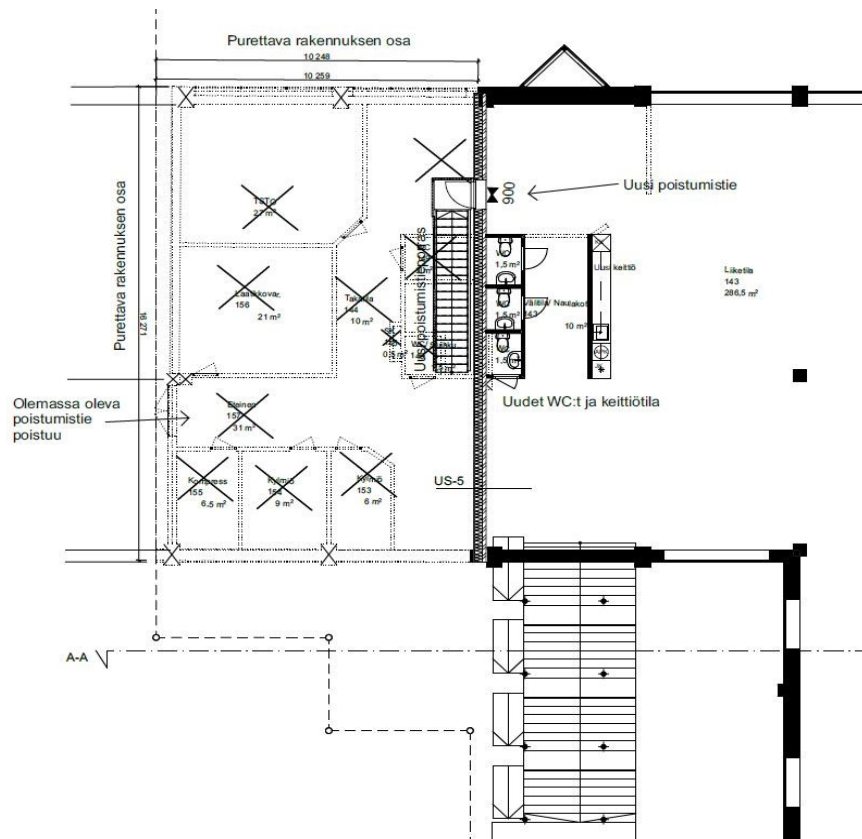
Otteita vuoden 1989 rakennuslupaun liitetyistä julkisivupiirroksista. Kuvat ylhäältä alaspäin lukien: julkisivut etelään, itään, pohjoiseen ja länteen. (Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan arkisto)

Rakennuksen arkkitehtuurissa voidaan nähdä monia 1970-luvun alkupuolella kehittyneen ja 1980-1990-luvuilla suosiossa olleen postmodernismin piirteitä. Tällöin pyrittiin muun muassa kansantajuuteen ja paikallisuuteen sekä vaihtelevan, sekoittuneen ja virikkeisen ympäristön luomiseen. 1980-luvun nousukausi ilmeni postmodernissa arkkitehtuurissa myös kaupallisuuden korostumisena. Tyylilaji olikin varsin suosittu esimerkiksi julkisten rakennusten, kauppakeskusten, liikerakennusten, pikaruokaloiden ja huoltoasemien arkkitehtuurissa.

Postmodernismille oli tyypillistä esimerkiksi julkisivusommitelmien symmetrian, koristeellisuuden, monumentaalisuuden ja historiallisten lainojen hyödyntäminen. Tässä kohteessa ne näkyvät esimerkiksi kulmikkaina ulokkeina sekä kulissinomaisina pilastereina ja päätykolmioina, joiden olemassaolo ei perustu rakenteellisiin tai käytännön syihin. Aikakaudelle tunnusomaisiksi ja tässäkin kohteessa käytetyiksi julkisivumateriaaleiksi nousivat kaakeli- ja punatiililaatat, jotka kiinnitettiin elementtien pintaan jo tehtaalla.

Tampereen keskustassa sijaitsevista postmodernin aikakauden rakennuksista tunnetuimpia lienevät Koskikeskus ja Hotelli Ilves. Tämän kaavan lähialueella samaa tyylilajia edustavat esimerkiksi Pinninkatu 51, Yliopistonkatu 44 sekä Tullintoriin kytkeytyvä Sumeliuksenkatu 16 (lähde: Tullin alueen yleissuunnitelma, analyysiraportti, Arkkitehdit MY 2015). Myös Tampere-talon moderniksi luonnehditussa arkkitehtuurissa on useita postmodernisiin viittaavia aiheita.

Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamiseen liittyvää purkamislupaa koskeva päätös (lupatunnus LP-837-2022-00327) on tehty joulukuussa 2022. Rakennuksen Ratapihankadun puoleisesta päädyistä puretaan kahden pilarivälin pituinen, kerrosalaltaan noin 160 m²:n suuruinen osa. Purettavan päädyn tilalle rakennetaan uusi julkisivu ja yksi uusi poistumistie, joka korvaa purettavalla alueella olevan nykyisen poistumistien.

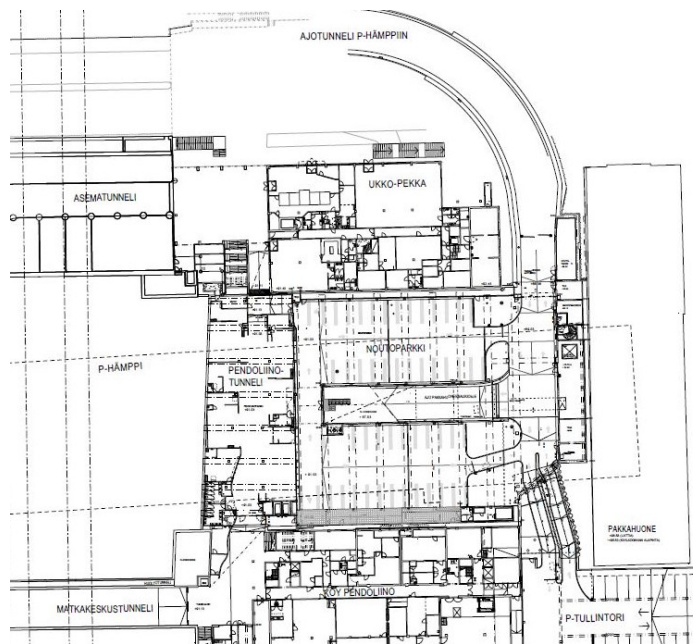


Otteita purkamislupaan liitetystä pohja- ja julkisivupiirroksista. Ylhäällä ote 1. kerroksen pohjapiirroksista ja alhaalla rakennuksen Pakkahuoneenaukion puoleisesta julkisivupiirroksista. Kuviin on merkitty rakennuksesta purettava osa. (Lähde: Arkkitehtitoimisto Helmaa & Heiskanen Oy ja Tampereen kaupungin rakennusvalvonta)

Rakennusta ympäröivien Ratapihankadun, Itsenäisyydenkadun ja Pakkahuoneenaukion alapuolelle sijoittuu olemassa olevia maanalaisia tiloja sekä näistä Pakkahuoneenaukiolle johtava ajotunneli (Tullin ramppi). Ratapihankadun alapuolelle sijoittuva Matkakeskustunnelin, Noutoparkin, Pendoliino-rakennuksen, korttelin 320, Asematunnelin, Itsenäisyydenkadun, Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion toisiinsa linkittävä Pendoliinotunneli rakennettiin vuosina 2009-2012. Noutoparkista on Tullin rampin kautta ajoyhteys edelleen P-Hämppiin sekä vuonna 2021 rakennetun yhdystunnelin kautta P-Tullintorin alemmalle pysäköintitasolle.



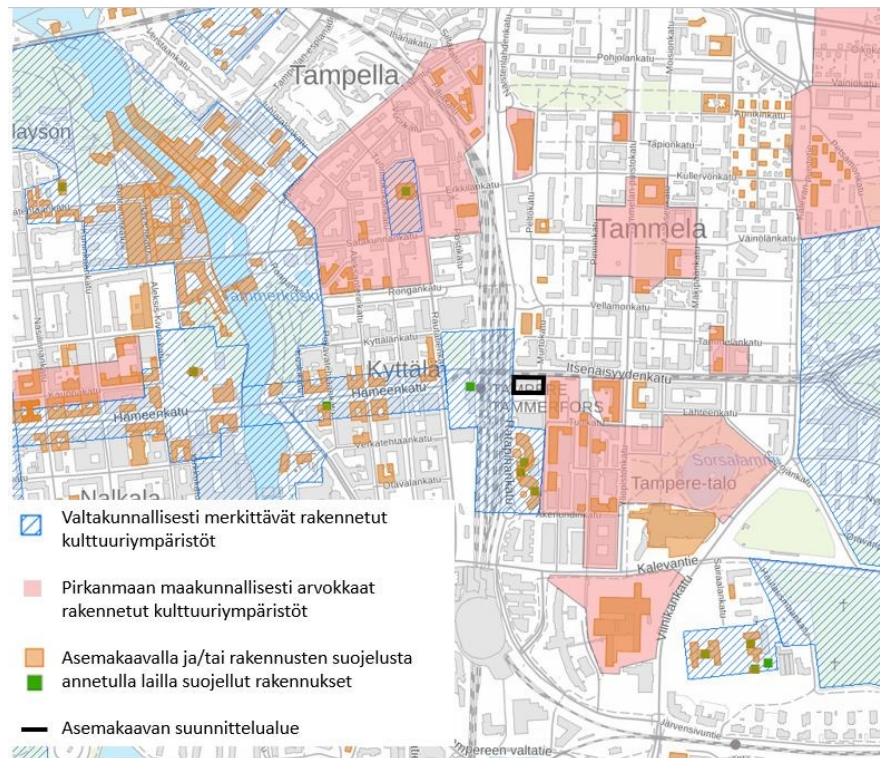
Ilmakuva, johon on merkitty suunnittelualuetta ympäröivien maanalaisten tilojen sijainti. Kalliotilat on merkitty kuvaan punaisella ja muut maanalaiset tilat sinisellä värillä.



Ote tunnelitasoon sijoittuvien tilojen pohjapiirrosten yhdistelmästä (Aihio Arkkitehdit Oy 2021). Piirustus liittyy Noutoparkin ja P-Tullintorin välisen ajoyhteyden rakennuslupa-aineistoon. (Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonta)

1.3.4 Kulttuuriympäristö

Suunnittelualan länsipuolella on kaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY2009): Tampereen rautatieasema ja veturitallit sekä Tampereen Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori. Lähiympäristössä on lisäksi maakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä sekä muuta kaupunkikuvallisesti, rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti merkittävää rakennuskantaa.



Kartta, johon on merkitty suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuvat valtakunnallisesti merkittävät ja maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt sekä asemakaavalla tai lailla suojellut rakennukset. Suunnittelualueen sijainti on merkitty kuvaan mustalla yhtenäisellä viivalla. (Lähde: Tampereen kaupungin karttapalvelu 2023)

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.



Ilmakuva, jossa näkymä Hämeenkadun suunnasta kohti rautatieasemaa ja kaavan suunnittelualueita. (Kuvankaappaus Tampereen kaupungin 3D-kaupunkimallista.)

Maakunnallisesti arvokkaasta rakennettu kulttuuriympäristö Tullin alue ja Sorsapuisto muodostuva kokonaisuus sisältää varsinaisen puistoalueen lisäksi yksitoista puiston länsipuolelle sijoittuvaa rakennuskohdetta. Näistä suunnittelualueen itäpuolisena naapurina ovat vuonna 1901 valmistuneet Georg Schreckin suunnittelemat punatiiliset Tullikamari ja Pakkahuone. Rakennukset kunnostettiin uuteen käyttöön kulttuurin monitoimitilaksi 1980-luvun lopulla. Seuraava laajempi peruskorjaus on parhaillaan käynnistymässä.



Näkymä Itsenäisyydenkadulta Pakkahuoneen ja Itsenäisyydenkatu 2:n välistä kohti etelää elokuussa 2022. Kuvassa vasemmalla Tullikamari ja oikealla Itsenäisyydenkatu 2. Rakennusten välistä Itsenäisyydenkatu 2:n hämöttävät Pendoliino-rakennus ja Hotelli Torni. (Kuva: Tampereen kaupunki)

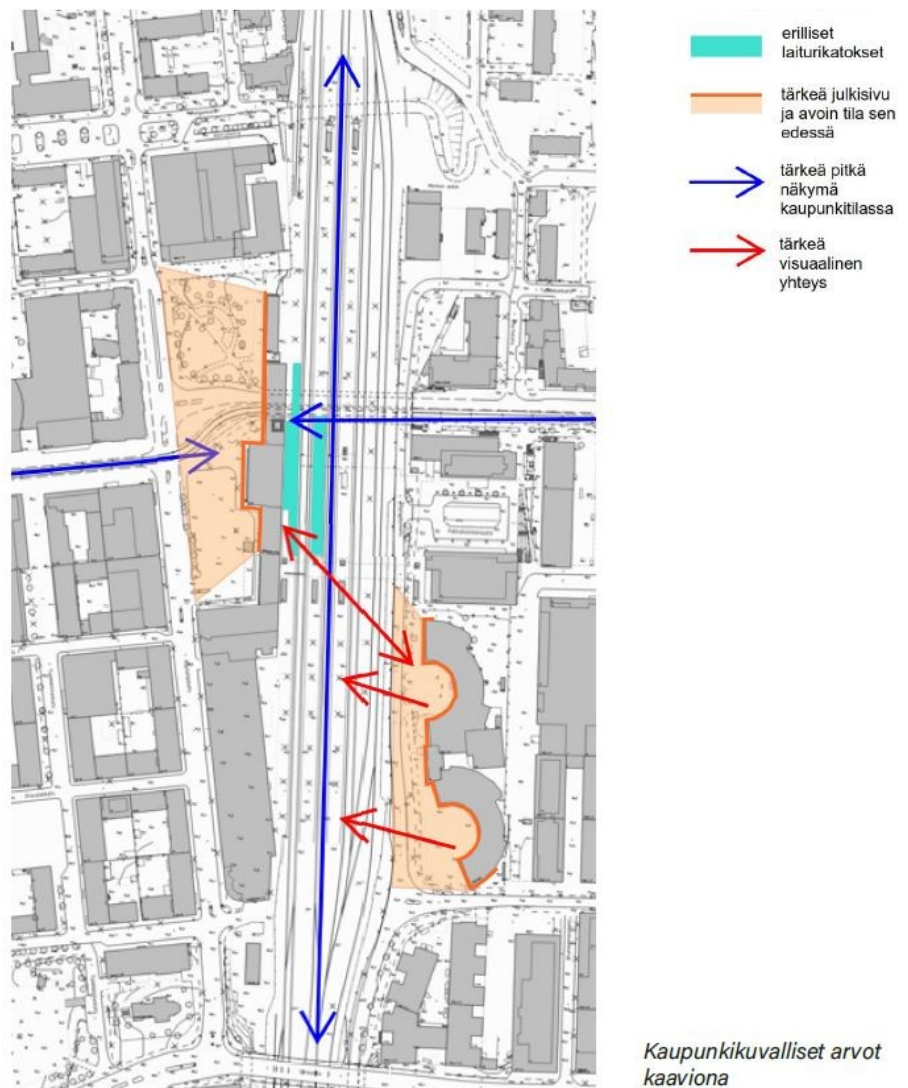


Näkymä Tullikadun länsipäästä kohti suunnittelualuetta maaliskuussa 2019. Kuvassa vasemmalla Pendoliino-rakennus ja keskellä Itsenäisyydenkatu 2, jonka taustalla näkyy Itsenäisyydenkatu 1:n (Hotelli Scandic) ylimmät kerrokset. Kuvan oikeassa reunassa taustalla näkyy Itsenäisyydenkatu 3 (Luminary) ja etualalla Pakkahuoneen eteläpääty. (Kuva: Tampereen kaupunki)

Tullikamarin tuntumassa sijaitsevan entisen varastoalueen rakennuskanta on pääasiassa 1920- ja 1930-luvuilta. 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 (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020) rautatiehin 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.”*

Rakennushistoriaselvityksen luvussa ”Ominaispiirteet ja muutoskestävyys” Asematunnelista todetaan seuraavaa: ”Vaikka Asematunneli on säilyttänyt 1980-luvun piirteensä erittäin hyvin, se ei alun perinkään ole ollut aikakautensa edustavimpia kevyen liikenteen tunneleita hyvistä tavoitteista huolimatta. Vanhaa laituritunnelia lukuun ottamatta tunnelit ovat enemmän ”käyttötilaa”, jotka kestävät hyvin toiminnan edellyttämiä suuriakin muutoksia.”



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

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

1.3.5 Liikenne

Ratapihankatu ja Itsenäisyydenkatu ovat keskustan pääkatuja. Ajokaistoja on yksi molempiin suuntiin. Nopeusrajoitus on 40 km/h. Ratapihankadun puolella ajoratojen ja suunnittelualan väliin sijoittuu yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Pakkahuoneenaukiosta etelään ja Tullin risteysillasta pohjoiseen jalankulku ja pyöräily on eroteltu toisistaan. Korttelin 320 kohdalla Ratapihankadun leveys on noin 10 metriä ja Itsenäisyydenkadun noin 26 metriä.

Itsenäisyydenkadun puolella on tontille sijoittuva yleistä jalankulkua palveleva portaikko. Portaikko rajautuu toiselta sivultaan rakennukseen ja toiselta sivultaan istutusaltaisiin ja tukimuureihin. Näiden pohjoispuolella on osittain tontille ja osittain katualueelle sijoittuva jalkakäytävä. Raitiotie ja ajoradat ovat kokonaan Itsenäisyydenkadun katualueen puolella. Itsenäisyydenkadun pohjoisreunalla on osin eroteltu ja osin jalkakäytävään yhdistetty pyörätie. Kadun kummallakin puolella on Ratapihankadulle johtava porrasyhteys.



Näkymä Ratapihankadulta Itsenäisyydenkadulle elokuussa 2022. (Kuva: Tampereen kaupunki)



Näkymä Ratapihankatua pitkin pohjoiseen elokuussa 2022. (Kuva: Tampereen kaupunki)



Näkymä rakennuksen pohjoispuolisen portaikon yläpäästä kohti Itsenäisyydenkadun tunnelia elokuussa 2022. Huonokuntoinen portaikko oli poistunut yleisestä käytöstä jo muutamaa vuotta aiemmin. Vuonna 2023 portaikkoa oli kunnostettu ja kaavaehdotusta laadittaessa se oli jälleen yleisessä käytössä. (Kuva: Tampereen kaupunki)

Tontille ajo, joka on pääosin huoltoajoa, tapahtuu Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion kautta. Ratapihankadun liikennemäärä on nykytilanteessa noin 6 200 ja vuoden 2040 ennustetilanteessa noin 6 800 ajoneuvoa vuorokaudessa. Pakkahuoneenaukion liittymän välityskyky on ruuhka-aikaan välttävä. Pysäköintilaitoksista Ratapihankadulle pyrkivä liikenne jonoutuu ja erityisesti etelään eli vasemmalle kääntyminen on hankalaa.



Näkymä Ratapihankadulta Pakkahuoneenaukiolle elokuussa 2022. Kuvan keskiosassa näkyy pysäköintilaitoksiin johtava ajoramppi, jonka taustalla ovat Tullikamari ja Pakkahuone sekä Pendoliino-rakennus. Kuvan oikeassa laidassa näkyy Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymä, josta pohjoiseen pyörätie ja jalkakäytävä jatkuu yhdistettyjä ja etelään eroteltuna. (Kuva: Tampereen kaupunki)



Näkymä suunnittelualan luoteiskulmalta elokuussa 2022. Kuvan taka-alalla vasemmassa laidassa Pendoliino-tunneliin johtava sisäänkäynti, jonka oikealla puolella on Pakkahuoneenaukiolle nousevat portaat. Ratapihankadulle nousevat portaat näkyvät kuvan oikeassa laidassa. (Kuva: Tampereen kaupunki)

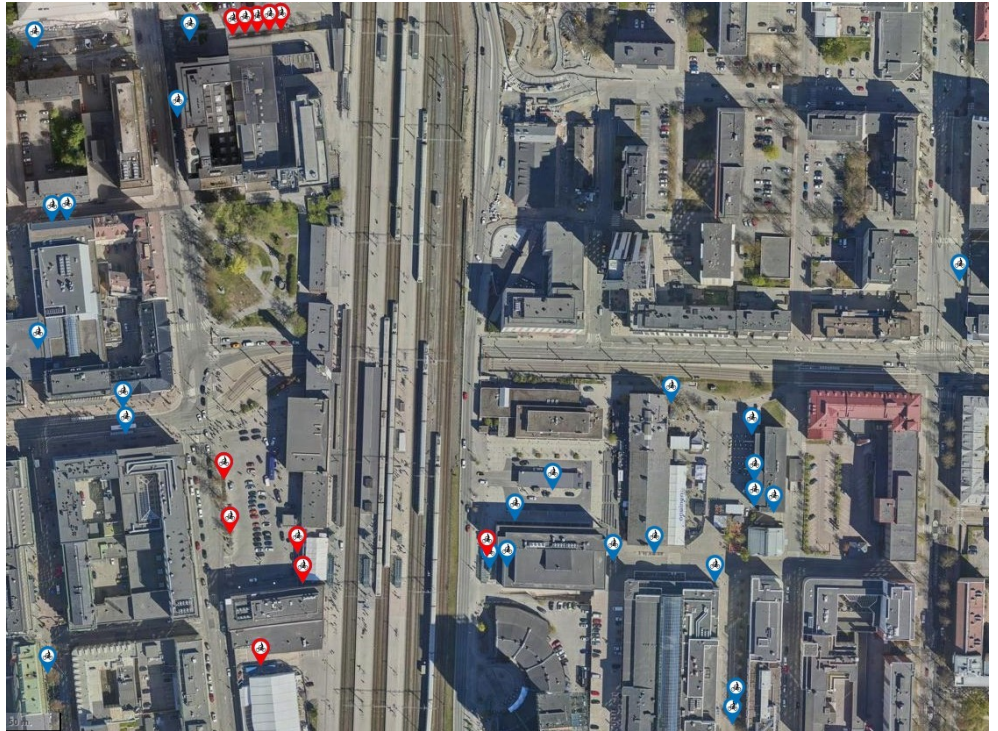
Alue rajautuu lännessä Tullin risteyssillan jatkeena oleviin Itsenäisyydenkadun tunneliin (alikulkuksiltaan) ja Asematunneliin. Muita yleisessä käytössä olevia ratapihan alittavia tunneleita on kaksi. Suunnittelualueesta pohjoiseen noin 250 metrin etäisyydelle sijoittuva Rongankadun alikulku otettiin käyttöön vuonna 2012. Suunnittelualan eteläpuolella sijaitseva Matkakeskustunneli valmistui vuonna 2008.

Suunnittelualan 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).



Näkymä Ratapihankadulta kohti suunnittelualuetta syyskuussa 2020. Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymän kautta ajetaan Tullin ramppiin ja edelleen alueen pysäköintilaitoksiin. (Kuva: Tampereen kaupunki)

Yleisessä käytössä olevia pyöräpysäköintipaikkoja on nykytilanteessa muun muassa Pakkahuoneenaukiolla Tullin rampin eteläseinustalla sekä Pendoliinorakennuksen pohjois- ja itäisivuilla. Ratapihankadun läheisyyteen sijoittuvat pyörätelineet uusittiin vuonna 2019 yhteistyössä Väyläviraston kanssa. Kaupungin omistamien pyörätelineiden sijoittamisesta Kiinteistö Oy Pendoliinon tontille on tehty erillinen sopimus.

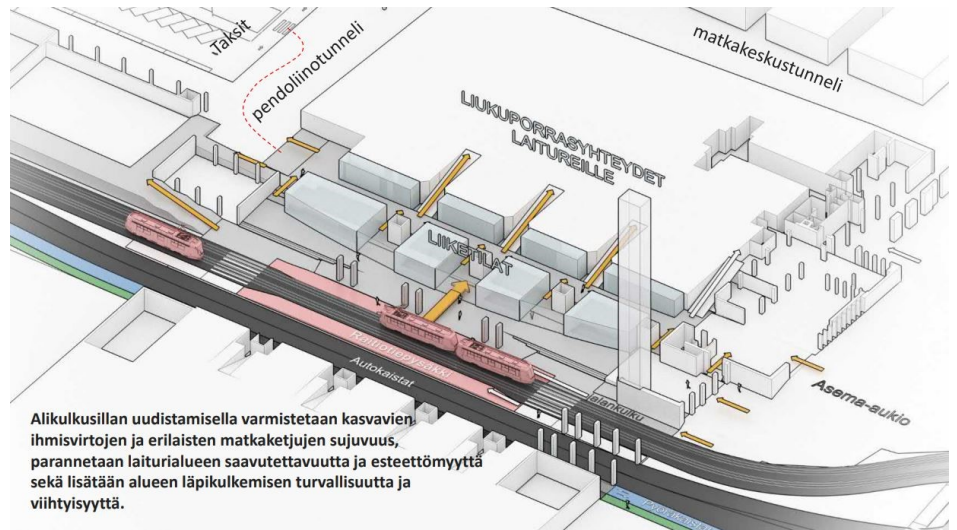


Lähialueen pyöräpysäköintipaikkojen sijainnit ilmapäätävään merkittynä. Punaisella merkityt kohteet on tarkoitettu palvelemaan erityisesti joukkoliikenteen matkustajien liityntäpysäköintiä. (Lähde: Tampereen kaupungin karttapalvelu)

Itsenäisyydenkadun alikulkusilta ja matkaterminaali

Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa on suunnitteilla Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudelleen rakentaminen, jonka yhteydessä pyritään mahdollistamaan mm. matkustajalaitureiden saavutettavuuden parantaminen, raitiotiepysäkin rakentaminen sekä erotellun pyörätien ja jalkakäytävän ja yleisessä käytössä olevien pyöräpysäköintitilojen rakentaminen pohjoiseen tunneliaukkoon.

Uusi matkaterminaali toteutetaan yhdistämällä nykyinen Itsenäisyydenkadun alikulkusilta ja vanha asematunneli yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, josta on suora pääsy matkustajalaitureille sekä tunneliin sijoittuvalle raitiotiepysäkillä. Kaupunginhallitus hyväksyi hanketta koskevan toteuttamissopimuksen 18.1.2021.



Ote kaupunginhallituksen 18.1.2021 kokouksen esittelyaineistoista. Kulkuyhteydet Asemakeskuksen uuden matkaterminaalin kehittämisen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen jälkeen.



Ote kaupunkikuvatoimikunnalle 31.10.2022 esitellystä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeen alustavasta suunnitteluaineistosta. Näkymä Itsenäisyydenkadun eteläisestä tunneliaukosta tilanteessa, jossa suunnitteilla olevat muutokset ovat toteutuneet. (Väylävirasto/Tampereen henkilöratapihan kehittämishanke, Welado Oy, Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy ym. 2022)

Eri liikennemuodot yhdistävän matkaterminaalin (aikaisemmin matkakeskuksen) konseptia on tarkasteltu useissa eri selvityksissä 1990-luvun alkupuolelta asti. Vuonna 2004 Liikenne- ja viestintäministeriön hankkeessa tutkittiin matkakeskusten perustamismahdollisuuksia 22 eri paikkakunnalla. Ajatuksena oli, että uusi linja-autoasema sijoitettaisiin aseman edustan aukiolle ja P-Aseman kohdalle rakennettavaan uudisrakennukseen. Vuonna 2008 valmistuneen Matkakeskustunnelin, joka alkuperäisestä konseptista lopulta toteutui, tarkoituksena oli paitsi muodostaa uusi ratapihan allittava yleinen jalankulun yhteys, myös yhdistää Tullin puolelle sijoittuvat pysäköintilaitokset matkakeskukseen.

Matkakeskuksen ensimmäisen liikenteellisen konseptin määrittelyn (2010) ja Asemakeskuksen suunnittelukilpailun (2014) aikaan linja-autoaseman

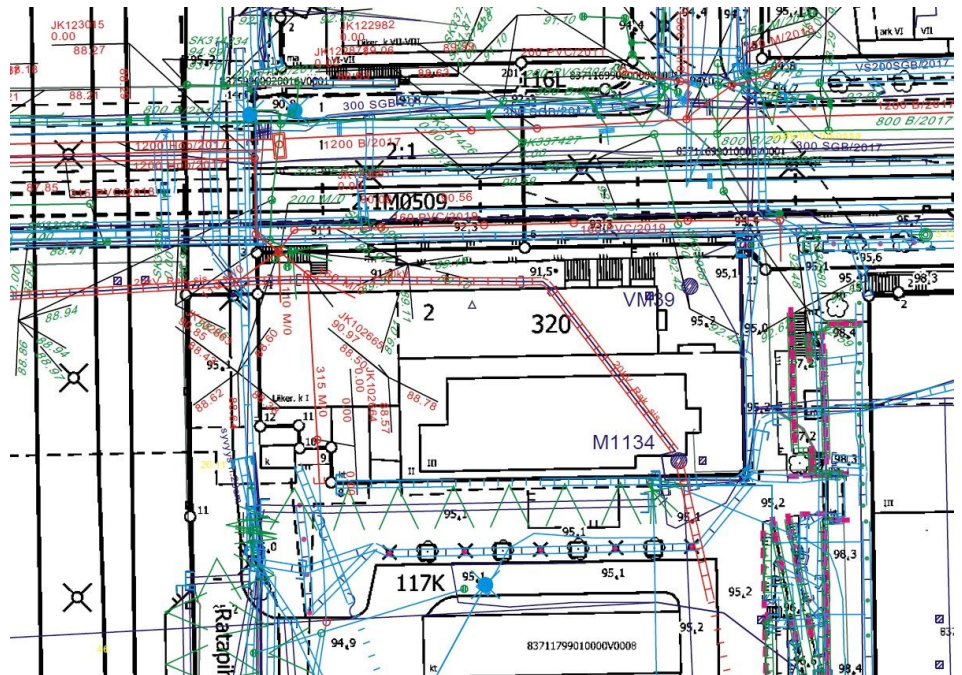
siirtämisestä rautatieasemalle oli jo luovuttu. Asemakeskuksen liikenteellisessä konseptissa (2014) oli esitetty kaksi erilaista vaihtoehtoista sijoitussuunnitelmaa. Linja-autoterminaalin sijainniksi esitettiin tuolloin neljä alustavaa vaihtoehtoa, joista kaksi karsittiin jo konseptointivaiheessa pois. Sijoitusvaihtoehtoiksi jäivät tuolloin Pakkahuoneenaukio sekä maanalainen tila asema-aukion alueella (vaihtoehto ”kellari”). Näistä jälkimmäinen ei olisi enää nykytilanteessa mahdollinen, koska toimivia ajoyhteyksiä kaikkiin liikennöintisuuntiin ei ole mahdollista järjestää.

Asemakeskuksen vuoden 2014 ideakilpailun voittajatyössä ja vuoden 2019 yleissuunnitelmassa esitettyyn matkaterminaalikonaisuuteen sisältyvän Pakkahuoneenaukion bussiterminaalin tarvetta ja liikenteellisiä vaikutuksia tarkasteltiin vuosina 2017-2020 maanalaisen asemakaavan nro 8670 (P-Hämpin laajennus) yhteydessä. Tällöin todettiin mm., että bussiterminaalin sijaintivaihtoehtoihin ja kalliotilojen mitoittamiseen kohdistuu jo nykytilanteessa olemassa olevasta maanpäällisestä rakentamisesta, geotekniikasta ja pelastustoimen toimintaedellytyksistä johtuvia merkittäviä rajoitteita.

Kalliorakentamisvaihtoehdossa bussiterminaalitukeutuisi uuteen Viinikankadun ajotunneliin ja se olisi sijoitettavissa Tullin alueelle noin 30-50 metrin etäisyydelle maanpinnasta. Terminaalin saavutettavuutta heikentäisivät sen etäisyys maanpäällisestä katuverkosta sekä pysäköintilaitoksista, rautatieasemasta ja muista joukkoliikennevälineiden pysäkeistä. Mahdolliseksi ongelmaksi tunnistettiin myös hissikapasiteetti suhteessa linja-autoliikenteen matkustajamääriin. Saattoliikenteen ja jalankulun yhteydet eivät olisi erityisen sujuvia, ja myös maanpäälliseen katuverkkoon johtavasta ajotunnelista tulisi varsin pitkä. Bussiterminaalin sijoittamista kalliotiloihin ei em. johtopäätösten jälkeen tutkittu pidemmälle. Vuonna 2021 voimaan tullut maanalainen asemakaava ei kuitenkaan ota kalliotilojen käyttöön kantaa tavalla, joka estäisi maanalaisen bussiterminaalin toteuttamisen.

1.4 Tekninen huolto

Suunnittelualue on liitetty teknisen huollon verkostoihin. Alueelle sijoittuu jakelumuuntamo ja sen kautta kulkee maanalainen 20 kv:n sähkökaapeli. Liitoskohdat nykyisiin jäte- ja hulevesiverkostoihin sijoittuvat Itsenäisyydenkadun puolelle. Lähialueella ei ole tiedossa olevia energia- tai talousvesikaivoja.



Ote johtokarttayhdistelmästä. (lähde: Tampereen kaupunki 2022)

Asemakeskuksen yleissuunnitelmaan liittyneen verkostoselvityksen (Ramboll Finland Oy 2020) mukaan Itsenäisyydenkadun pohjoisen tunneliaukon kautta ratapihan ja asemarakennuksen alittavien jätevesiviemäreiden kapasiteetti on hyvä ja hulevesiviemäreiden kapasiteetti on kohtuullisen hyvä.

Hulevesiviemäriin ei suositella johdettavaksi muita kuin Itsenäisyydenkadun varren rakennusten hulevesiä. Selvityksessä tunnistetut viemäri- tai muun teknisen verkoston kehittämistarpeet eivät kohdistu suunnittelualueeseen. Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja henkilöratapihan suunnittelussa tutkitaan parhaillaan pohjoideen tunneliaukkoon sijoittuvien verkostojen siirtämisen tarvetta ja vaihtoehtoisia toteutustapoja.

1.5 Ympäristöhäiriöt

Yhdyskuntalautakunta hyväksyi Tampereen kaupungin melulinjaukset 27.8.2019. Melulinjauksissa ohjeistetaan mm. rakennuspaikan, asuntojen avautumisen, parvekkeiden ja pihojen suunnittelua sekä melusuojausten 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) päivä-ohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Sosiaali- ja terveysministeriön oppaassa 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.

Suunnittelualueetta ympäröivien katujen, rautatien ja raitiotien liikenteestä syntyviä ympäristöhäiriöitä ja niiden huomioon ottamisen tarvetta tarkastellaan kaavaan liittyvissä melu-, runkomelu- ja tärinäselvityksissä (Sitowise Oy). Selvitysten lähtötietona on hyödynnetty mm. henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan suunnittelun yhteydessä laadittuja selvityksiä ja mittauksia, Tampereen kantakaupungin meluselvitystä 2022 sekä aiempia alueella vireillä ja voimassa olevien asemakaavojen nro 8640 ja 8670 meluselvityksiä (Sitowise Oy 2020-2022).

Selvitysraportit on liitetty kaavaselostukseen ja tiivistelmät niiden keskeisestä sisällöstä on esitetty selostuksen luvussa 5.

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.

1.6 Väestö ja palvelut

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

1.7 Maanomistus

Suunnittelualueen omistavat Kiinteistö Oy Itsenäisyydenkatu 2 ja Tampereen kaupunki. Suunnittelualueen lounaiskulman alapuolinen alue on vuokrattu Finnpark Oy:lle.

2 ASEMAKAAVAN KUVAUS

2.1 Kaavan rakenne

Alueen pääasiallinen käyttötarkoitus muuttuu. Osa voimassa olevan kaavan mukaisesta korttelialueesta muuttuu katualueeksi. Aluevarauksissa on huomioitu nykytilanteen mukaiset katujärjestelyt sekä suunnitteilla olevan Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen yhteydessä tapahtuvat muutokset.

2.1.1 Mitoitus

Alueen kokonaisrakennusoikeus kasvaa voimassa olevaan kaavaan verrattuna 3,5-kertaiseksi. Korttelialueen tonttitehokkuus nousee tehokkuusluvusta $e=2,6$ tehokkuuslukuun $e=10,1$.

Nykytila	Pinta-ala m ²	Rakennusoikeus k-m ²
Korttelialue	2244	5900 + katetulle jalankululle varattu tila 300

Kaavaluonnos (molemmat vaihtoehdot)	Pinta-ala m ²	Rakennusoikeus k-m ²
Korttelialue	1 925	19 600 + maanalainen 2 900
Katualue	319	maanalainen 200

2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

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

Kaavaluonnoksissa edellytetään mm., että rakennusten suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota niiden sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä. Lisäksi on annettu alustavia rakentamistapaa, kattopihojen rakentamista sekä muita mahdollisten asuntojen toteuttamisen edellytyksiä koskevia kaavamääräyksiä.

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 terveellisyteen 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.

2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset

Asemakaavamerkinnot ja määräykset ovat täydellisinä kaavakartan yhteydessä.

Kaavakarttoja tarkasteltaessa on huomioitava, että poistuvassa sekä useassa lähialueella voimassa olevassa asemakaavassa esitetyt korkeusmerkinnot viittaavat 28.2.2011 käytöstä poistuneeseen korkeusjärjestelmään (NTre). Tarvittava korkeusmuunnos N2000-järjestelmään on tällä alueella +0.530 metriä.

2.3.1 Korttelialueet

Kaavaehdotuksessa kortteli 320 on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueeksi, jolle saadaan sijoittaa kulttuuriympäristöön soveltuvaa liike-, toimisto-, majoitus-, tuotanto- ja palvelutiloja sekä kulttuuri- ja harrastustoimintaa palvelevaa yksityistä ja julkista tilaa (C-9). Asemakaavalla muodostuu korttelin 320 tontti neljä (4). Tonttijako laaditaan sitovana ja se sisältyy asemakaavaan.

Alueelle on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 22 700 kerrosneliömetriä, josta maanpäälliselle rakentamiselle on varattu 19 600 kerrosneliömetriä. Osittain korttelialueelle ja osittain katualueen alapuolelle sijoituville maanalaisille tiloille on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 3 100 kerrosneliömetriä. Alueella sallitaan maanalaisten tilojen rakentaminen kahteen tasoon (k-ma2). Itsenäisyydenkadun puoleiselle sivulle on osoitettu rakennusala maanalaisia tiloja varten (ma). Maanalaisiin tiloihin liittyviä maanpäällisiä rakenteita ja laitteita saa sijoittaa korttelin lounaiskulmaan osoitetulle rakennusalan osalle (ral-ma).

Rakennusten korkeutta ohjataan suurimpaa sallittua kerroslukua (V, XXIV) sekä kattopihojen perustason (kap+115,6) ja rakennusten ja rakenteiden ylimpiä sallittuja korkeusasemia (r+180,5) osoittavin merkinnoin. Uudisrakennuksen korkea osa sijoittuu korttelissa Ratapihankadun puoleiselle sivulle.

Alue on kaupunkikuvan kannalta tärkeä. Julkisivujen arkkitehtoniseen käsittelyyn tulee kiinnittää erityistä huomiota. (sj-25) Uudisrakennuksen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä. (ym-12)

Rakennusluvan edellytyksenä on rakennuksen käyttötarkoituksesta hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma (ts-4).

Katu- ja tunnelitasojen välisten jalankulun yhteyksien kehittämiseen varaudutaan osoittamalla kaavassa Ratapihankadun alapuoliselle maanalaiselle yhdystunnelille (ma/tu-2/+91) sekä Itsenäisyydenkadun ja Ratapihankadun väliselle uudelle jalankulun yhteydelle (jk(+96-+95)) varatut alueen osat ja likimääräiset korkeusasemat. Tulevaisuudessa Pakkahuoneenaukiolle mahdollisesti sijoittuvaan bussiterminaaliin on varauduttu osoittamalla korttelin 320 eteläosaan rakennusalan osa, jolla rakennukseen on jätettävä vähintään neljän ja puolen metrin korkuinen kulkuaukko yleisen jalankulun käyttöön.

Korttelialueelta on varattava sähkönjakelun kannalta tarkoituksenmukaisesta paikasta tila enintään 30 neliömetrin suuruiselle nykyisen muuntamon korvaavalle uudelle jakelumuuntamolle. Muuntamotilan täytyy sijaita integroituna rakennukseen, rakenteisiin tai maanalaiseen pysäköintitilaan (et-19(30)).

Edellisten määräysten lisäksi kaavaa varten on laadittu yleismääräys (y-8460), johon sisältyy esimerkiksi rakentamistapaa, ympäristöhäiriöiden hallintaa ja pysäköinnin järjestämistä ohjaavia määräyksiä.

Rakennukset

Kiinteistöön ei saa sijoittaa asuntoja. Majoitustiloja ei saa sijoittaa viiteen alimpaan kerrokseen. Ylimpään kerrokseen tulee sijoittaa ravintola-, kahvila- tai muita asiakaspalvelutiloja.

Julkisivut tulee toteuttaa arkkitehtuuriltaan ja rakennustavaltaan erityisen korkeatasoisesti ja kaupunkikuvaa rikastaen. Julkisivumateriaalien tulee olla korkealuokkaisia ja detaljoinnin viimeistelyä. Korttelialueen suunnittelussa tulee huomioida jalankulkuympäristön viihtyisyys, valaistus, turvallisuus ja sovittautuminen kaupunginosakokonaisuuteen. Katutason julkisivut tulee toteuttaa suuria ikkunoita käyttäen ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti kaupunkikuvaan sovittaen.

Parvekkeiden tulee olla sisäänvedettyjä ja lasitettuja. Parvekkeet eivät saa ylittää rakennusalan rajaa.

Kaikki rakennuksen tilat mukaan lukien ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat tulee sijoittaa rakennusmassan sisälle yhtenäisen vesikatton alapuolelle.

Ulko-oleskelualueet, viherkerroin ja hulevesien hallinta

Rakennuslupaan liitettävillä suunnitelmilla on osoitettava, että pääkäyttötarkoituksen mukainen Tampereen viherkerroinlaitteille määritelty tavoitetaso täyttyy.

Tontilla on viivytettävä hulevesiä viherkerroinlaskelman mukaisesti. Viivytystilavuuden tulee tyhjentyä 3-12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja järjestelmässä tulee olla suunniteltu ylivuoto.

Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä rakennushankkeen pohjalta laadittu selvitys hulevesimenetelmistä. Rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnan toteuttamisesta tulee tehdä suunnitelma ennen rakentamiseen ryhtymistä. Suunnitelma tulee hyväksyttävä viranomaisella, joka myös valvoo rakentamisaikaista hulevesien hallintaa.

Ympäristöhäiriöt

Rakennuslupaa haettaessa on osoitettava meluntorjuntasuunnitelmalla, että parvekkeille, terasseille sekä leikki- ja oleskelualueille asetetut melun ohjearvot alittuvat. Vaiheittain rakennettaessa tulee varmistaa ulko-oleskelualueiden melusuojauksen toteutuminen vaatimusten mukaiseksi tarvittaessa tilapäisiä melusuojauksia hyödyntäen. Meluntorjuntasuunnitelmassa tulee huomioida asemakaavan yhteydessä laadittu meluselvitys ja siitä tulee pyytää lausunto terveydensuojelu- ja ympäristönsuojeluviranomaisilta.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Sisäilman laadunvarmistussuunnitelmassa tulee huomioida asemakaavan yhteydessä laadittu ilmanlaatuselvitys ja siitä tulee pyytää lausunto terveydensuojelu- ja ympäristönsuojeluviranomaisilta. Rakennuslupan yhteydessä on osoitettava riittävä riskienhallinta ratapihalla tapahtuvien vaarallisten aineiden kuljetusten osalta.

Rakennuslupaa haettaessa on osoitettava, että rakennusten sisätiloissa saavutetaan runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoituksen edellyttämät olosuhteet. Runkomelun ja tärinän hallintasuunnitelmassa tulee huomioida asemakaavan yhteydessä laadittu runkomelu- ja tärinämeluselvitys ja siitä tulee pyytää lausunto terveydensuojelu- ja ympäristönsuojeluviranomaisilta.

Pysäköinti

Majoitustilat eivät muodosta auto- ja polkupyöräpysäköintiä mitoittavaa kerrosalaa.

<i>Autopaikat</i>	pp/k-m ²
Liiketilat yli 2000 k-m ²	1/120
Liiketilat alle 2000 k-m ²	1/100
Toimistotilat	1/120
Kulttuuritoimintaa palvelevat tilat	1/350

Toteutettava autopaikkamäärä voi olla pysäköintinormia 20 % alempi, mikäli hankkeessa toteutetaan keskitetty rakenteellinen pysäköinti sekä vuorottaispysäköinti ja/tai paikkojen nimeämättömyys. Mikäli hanke liittyy yhteiskäyttöautojärjestelmään, voidaan autopaikkavelvoitetta vähentää 5 ap yhtä yhteiskäyttöautoa kohden, yhteensä kuitenkin enintään 10 % normista. Vähennyksen kokonaismäärä on enintään 30 %pysäköintinormista.

Asemakaavan vaatimat autopaikat tulee sijoittaa enintään 400 m päässä olevaan pysäköintilaitokseen.

<i>Polkupyöräpaikat</i>	pp/k-m ²
Liiketilat yli 2000 k-m ²	1/100
Liiketilat alle 2000 k-m ²	1/150
Toimistotilat	1/100
Kulttuuritoimintaa palvelevat tilat	1/100

2.3.2 Muut alueet

Kaava-alueeseen sisältyvät osat Ratapihankadusta ja Itsenäisyydenkadusta on osoitettu katualueeksi. Ratapihankadun alapuolisille maanalaisille tiloille on osoitettu rakennusoikeutta 200 kerrosneliometriä.

3 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Kaavaselostuksessa on esitetty kooste merkittäviksi arvioituista vaikutuksista, joita kaavan toteuttamisesta voisi syntyä.

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 monipuolisten 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. Kaavassa on esitetty mm. ulko-oleskeluun käytettävien alueen osien meluntorjuntaa, rakennusten julkisivujen ääneneristävyttä sekä runkomelun ja tärinän tunnuslukujen raja-arvoja koskevia määräyksiä. Ympäristöhäiriöiden osalta majoitushuoneet rinnastetaan asuintiloihin. Majoitushuoneita ei saa sijoittaa rakennuksen viiteen alimpaan kerrokseen.

Kaavan valmistelussa on mahdollisuuksien mukaan huomioitu sellaiset tiedot, joita rautatieliikenteeseen liittyvistä riskeistä ja niiden huomioon ottamisen tarpeesta on hankkeiden väliseen suunnitteluyhteistyöhön perustuen ollut käytettävissä. Salassapitovelvollisuudesta johtuen näitä tietoja ei ole mahdollista esittää kaavaselostuksessa tai sen liiteaineistossa.

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

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

Kaava luo edellytyksiä hulevesien laadullisen ja määrällisen hallinnan kehittämiseksi. Kaavan toteutuminen vähentää alueen haitallisia hulevesivaikutuksia nykytilanteeseen verrattuna. Vettä läpäisemättömien pintojen hulevedet viivytetään ennen niiden johtamista kaupungin hulevesiviemäriin.

Kaavaan liittyvän hulevesiselvityksen mukaan hulevesien hallinta on suositeltavaa toteuttaa hajautetuilla hallintamenetelmillä, viherkatolla ja kattopuutarhalla, jotka vähentävät muodostuvien hulevesien määrää ja myös lisäävät haihdunnan määrää. Lisäksi hulevettä voidaan kerätä kattopuutarhan kasvien kasteluvedeksi. Alustavassa pihasuunnitelmassa esitetyillä ratkaisuilla alueella muodostuvien hulevesien määrä pienenee noin neljänneksellä nykytilanteeseen verrattuna siinäkin tilanteessa, että varsinaista viherkerroinlaskelman perusteella saatua viivytystilavuutta ei erikseen toteutettaisi. Mikäli hulevesien viivytystä toteutetaan maanalaisella ratkaisulla, tulee rakenteen sijoittamiseen kiinnittää erityistä huomiota, jotta se ei aiheuta ongelmia muulle kunnallistekniikalle tai toiminnalle alueella, sekä varmistua purkautumisaukon virtauksensäädön sekä ylivuodon toiminnasta.

Kaavan toteutuessa ilmastovaikutuksia syntyy olemassa olevan rakennuksen purkamisesta sekä uudisrakentamisessa rakennusmateriaalien tuotannosta ja käytöstä. Nykyisen rakennuksen ja kaavan mahdollistaman uudisrakentamisen laajuuden perusteella rakennuksen tai sen osan purkamisesta syntyvän hiilijalanjäljen vaikutus ei ole merkittävä suhteessa uudisrakentamisen hiilijalanjälkeen. Purkamisesta syntyviä päästöjä voi olla mahdollista kompensoida esimerkiksi edistämällä uusiutuvan energian sekä vähähiilisten rakennusmateriaalien käyttöä. Nykyisten rakenteiden säilyttäminen ja tarvittaessa uudelleenkäyttö on mahdollista lähinnä Itsenäisyydenkadun katualueelle jäävien luonnonkivimateriaalien osalta. Tätä voidaan tutkia tarkemmin katusuunnittelun yhteydessä.

Ilmastovaikutukset ovat osin välillisiä ja hyödyt ovat kytköksissä muihin keskustan alueella valmisteilla oleviin liikenteen ja maankäytön kehittämishankkeisiin. Yhteisvaikutuksia voi syntyä esimerkiksi Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamisesta sekä maanpäällisen katuverkon liikennesuoritteiden muutoksista.

3.3 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. Kaavaan liittyvässä korkean rakentamisen hankearvioinnissa on esitetty karttakuva alueen viherverkosta.

Kaavan toteutuessa alueelta poistuvan yksittäisen istutusaltaan merkitys on luonnonympäristön monimuotoisuuden kannalta vähäinen. Kaavatyössä on hyödynnetty viherkerrointyökalua, jonka edellyttämän tavoitetason saavuttamisesta on annettu tarvittavat kaavamääräykset.

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

3.4.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Asemakaava on voimassa olevien maakunta- ja yleiskaavojen mukainen eikä sen toteutumisella ole merkittäviä alue- tai yhdyskuntarakennetta muuttavia vaikutuksia. 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.

3.4.2 Vaikutukset yhdyskunta- ja kaupunkitalouteen

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

Tampereen keskustassa työskentelee ja asioi päivittäin suuri määrä myös muiden kuntien asukkaita. Etelän ja idän suunnasta alueelle saapuu paikallisen ja seudullisen liikenteen ohella myös valtakunnallista ajoneuvoliikennettä. Paikallisena vaikutuksena keskustan täydennysrakentamisesta syntyy kaupungille tuloja mm. verojen ja maankäyttösopimusmaksujen muodossa. Seudullisia ja valtakunnallisia välillisiä vaikutuksia voi syntyä esimerkiksi rautateiden matkustajaliikenteen kasvusta, joka lisää rautatieaseman läheisyyteen sijoittuvien toimitilojen ja palveluiden kysyntää.

3.4.3 Vaikutukset energiatalouteen

Kaavan toteutumisella ei ole merkittäviä energiatalouteen kohdistuvia vaikutuksia. Hanke voidaan suunnitella ja toteuttaa elinkaarihokkaasti ja niin kutsuttuun nollaenergiatavoitteeseen pyrkien. Merkittävät rakentamisen aikaiset vaikutukset muodostuvat rakennusmateriaalien valmistukseen ja kuljettamiseen käytettävästä energiasta. Käytön aikaiseen energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa esimerkiksi olosuhteiden mukaan säätyvillä taloteknisillä järjestelmillä.

3.4.4 Vaikutukset liikenteeseen

Kaavan toteutuminen edistää keskustan liikenneverkon toimivuuden parantamista ja liikenneverkon kehittämistä koskevien tavoitteiden toteutumista. Alue sijoittuu eri liikennemuotojen solmukohtaan, jonka

saavutettavuus on erittäin hyvä. Välillisenä vaikutuksena kaavan toteutuminen mahdollistaa Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen yhteydessä tarvittavien katumuutosten toteuttamisen Ratapihankadulla ja Itsenäisyydenkadulla. Lisäksi luodaan edellytyksiä muulle matkaterminaalikokonaisuuden kehittämiseksi.

Asemakaavassa on annettu tarpeelliset määräykset suunnittelun kohteena olevan alueen kautta kulkeviin ja sitä sivuaviin kulkuyhteyksiin varautumisesta sekä pysäköinnin järjestämisestä. Viitesuunnitelmassa on esitetty jalankulun yhteyksiä lähialueella nykytilanteessa sekä tulevaisuudessa.

Alueelle sijoittuvista toiminnoista syntyvä liikennetuotos jakautuu laajalle alueelle, eikä sen voida katsoa kuormittavan merkittävässä määrin ympäröivän alueen katuverkkoa. Pääosa saattoliikenteestä voidaan järjestää esimerkiksi Noutoparkin ja P-Hämpin kautta. Huoltoajo toteutetaan Pakkahuoneenaukion kautta, edellyttäen ettei se häiritse jalankulkua tai mahdollisen bussiterminaalin liikennettä. Asemakaavassa autopaikkavelvoitetta ei muodostu majoitustiloista. Muuta autojen pysäköintitarvetta palvelevat lähialueen useat pysäköintihallit. Pyöräpysäköintipaikoille on osoitettu vähimmäismitoitus ja -vaatimukset.

Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymän toimivuutta ja liikenneturvallisuutta koskevia muutoksia tarkastellaan samanaikaisesti käynnissä olevan katusuunnittelun yhteydessä. Pakkahuoneen bussiterminaaliin varautumisen ohella katusuunnittelussa on huomioitu muun muassa jalankulun ja pyöräilyn reittien kehittämistavoitteet, olemassa olevien ja mahdollisten uusien yleisessä käytössä olevien pyöräpysäköintipaikkojen sijainnit. Katu- ja tunnelitasojen väliset jalankulun yhteydet on kaavan viitesuunnitelman mukaisessa toteutuksessa mahdollista järjestää sekä ulko- että sisäkautta. Pyörällä ajaminen on kielletty tunnelitasolle sijoittuvissa sisätiloissa sekä tulevaisuudessa myös Itsenäisyydenkadun eteläisessä tunneliaukossa ja Itsenäisyydenkadun eteläreunassa Pinninkadulle asti. Joukkoliikennevälineeseen pyörän mukaansa ottavat matkustajat pääsevät tulevaisuudessa tunnelitasolle hissillä suoraan Ratapihankadulta. Junamatkustajia palvelevat lisäksi myös mm. Rautatienkadun kautta kulkevat reitit sekä suoraan matkustajalaitureille johtavat hissi-porrasyhteydet Rongan alikulusta ja tulevaisuudessa myös Itsenäisyydenkadun pohjoisesta tunneliaukosta.

3.4.5 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Suunnittelussa on huomioitu teknisen huollon verkostojen ja tilojen nykytila ja kehittämistarpeet. Kaavan toteuttaminen edellyttää nykyisen muuntamon sekä alueen kautta kulkevien teknisten verkostojen ja liittymien uusimista. Alueella muodostuvien hulevesien määrä ei nykytilanteeseen verrattuna

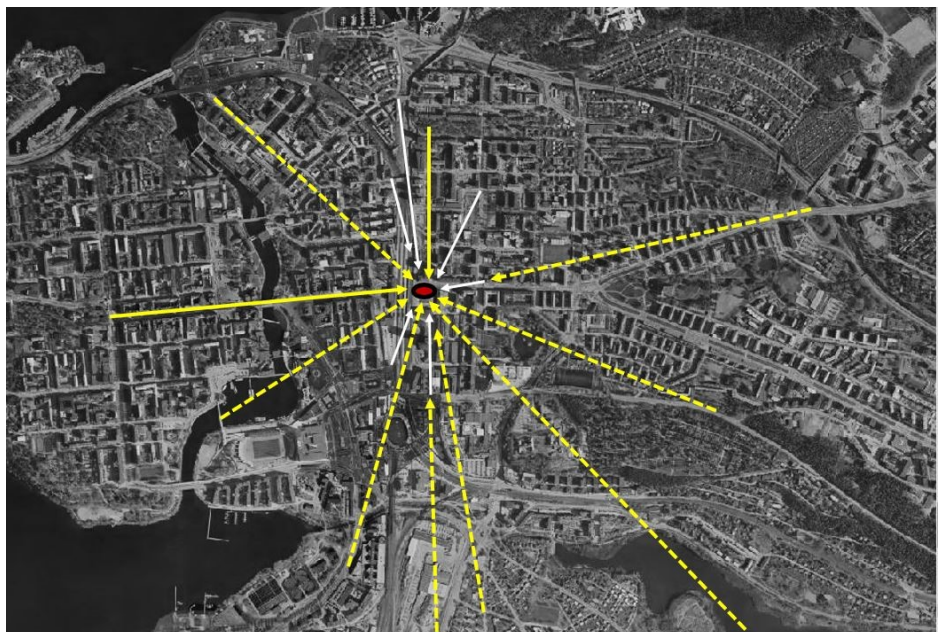
lisäännä. Hulevesien hallinta paranee, kun ne viivytetään tontilla ennen johtamista kaupungin hulevesiviemäriin.

3.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Kaavan toteutumisella on alueen katu- ja kaupunkikuvaa ja maisemaa muuttavia vaikutuksia. Ehdotusvaiheessa laadittiin korkean rakentamisen hankearviointi, jossa tarkastellaan ja havainnollistetaan kaavamutoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan ja maisemaan. Hankearviointi on kaavaselostuksen liitteenä.

Kaukomaisemassa ja kaupungin silhuetissa rakennuksen korkea osa liittyy osaksi jo toteutunutta Kannen ja Areenan sekä Ratapihankadun varren muiden uudisrakennusten sarjaa. Kaukonäkymissä rakennus voi kuitenkin tulla uutena elementtinä joidenkin katuverkolta avautuvien pitkien näkymien päätteeksi.

Kaavan toteutuminen muuttaa Hämeenkadulta, ratapihan länsireunalta ja keskustan alueen silloilta pitkiä avoimia näkymiä. Muun rakentamisen ja kasvillisuuden välistä rakennuksen korkea osa voi paikoitellen näkyä myös mm. Tampellan, Armonkallion, Tammelan, Kalevan, Viinikan ja Hatanpään suuntiin sekä muille lähiympäristön avoimille tai muuta ympäristöä korkeammalla sijaitseville paikoille.



Ilmakuva, johon suunnittelualueen sijainti on merkitty punaisella. Kuvaan on merkitty yhtenäisellä keltaisella nuoliviivalla Hämeenkadun suuntainen pitkä katunäkymä. Keltaisilla katkoviivanuolilla on merkitty suuntia, joista suunnittelualueelle esitetty korkea uudisrakennus voi asettua nykyisen kaukonäkymän päätteeksi. Merkittävimpiä lähiympäristöstä avautuvia avoimia näkymäsuuntia on merkitty kuvaan valkoisilla nuolilla.

Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamiseen ja katujärjestelyiden muutoksiin perustuva olemassa olevan rakennuksen osittainen purkaminen voidaan arvioida lähinnä paikallisia vaikutuksia omaavaksi muutokseksi. Kadun ja sillan leventämisen tarve oli tunnistettu ja aiempien suunnitelmien mukaisena myös huomioitu jo voimassa olevissa sekä niitä edeltäneissä 1980-1990- lukujen asemakaavoissa. On myös johdonmukaista, että ajallisesti ja toiminnallisesti toisiinsa kytkeytyväksi toteutettu asematunnelista ja Itsenäisyydenkatu 2:sta muodostuva kokonaisuus suunnitellaan ja uudistetaan kerralla.

Toisaalta purkamisesta syntyvien muutosten voidaan nähdä tarkoittavan alueen alueen rakentumisen historiasta kertovien ajallisten kerrostumien heikkenemistä. Kohde edustaa alueen rautatieliikennekäytön päättymisen jälkeistä ensimmäistä muutosvaihetta, johon kuuluvat myös mm. Pakkahuoneenaukio sekä sen eteläpuoleinen kortteli, johon toteutui ensin Pendoliino-rakennus ja myöhemmin myös Hotelli Torni. Postmodernin rakennusperinnön säilymisen näkökulmasta purkamisen vaikutusta voidaan luonnehtia muutokseksi, jonka vaikutus paikallisella ja alueellisella tasolla on suhteellisen vähäinen. Lähialueella on muita, toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävämpiä saman aikakauden ja tyylilajin edustajia, joiden säilyminen ei ole nykytilanteessa uhattuna.

Kaavamuutoksella ei toisaalta pakoteta koko rakennuksen purkamiseen, mutta ei myöskään tueta sen säilymistä. Korttelirakenne ei nykytilanteeseen verrattuna muutu. Rakennuksen osittainen ja myös kokonaan purkaminen sisänsä on mahdollista kaavaa muuttamatta. Voimassa oleva kaava myös mahdollistaisi jossain määrin nykytilanteesta poikkeavan uudisrakentamisen. Purkamisesta syntyvää kaupunki- ja katukuvallista muutosta onkin tässä kontekstissa vaikeaa nähdä ja arvioida yksinomaan kaavamuutoksesta johtuvana vaikutuksena.

3.6 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen

Kaavan toteutumisella on yritysten toimintaedellytyksiin, yhdyskuntatalouteen ja elinkeinoelämään kohdistuvia vaikutuksia.

Asemakaavalla ei ole vaikutuksia tonttitarjonnan riittävyyteen, eikä suunnitteluratkaisulla estetä kilpailun syntymistä kaupan ja asuinrakentamisen toimialoilla. Taloudellisesti toimivan kilpailun turvaaminen ei ole mahdollista kaavoituksen keinoin. Työllisyysvaikutuksista osa kohdistunee Tampereelle ja loput ympäryskuntiin, muuhun maahan tai ulkomaille. Alueelle syntyy myös uusia pysyviä työpaikkoja. Tullin alue on jo nykytilanteessa merkittävä työpaikkakeskittymä, johon kohdistuu merkittäviä täydennysrakentamisen tavoitteita ja monipuolisista toiminnoista syntyyä synergia potentiaalia.

3.7 Muut kaavan merkittävät vaikutukset

Kaavan toteutumisesta voi syntyä epäsuoria ja välillisiä yhteisvaikutuksia muiden hankkeiden kanssa. Samanaikaisesti valmisteilla olevien hankkeiden välillä tehdään tiivistä suunnittelu yhteistyötä. Yhteisvaikutuksia pyritään tunnistamaan ja arvioimaan hankekokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisella ja suunnitteluvaiheiden mahdollistamalla tavalla. Arvioinnissa tukeudutaan muiden jo toteutuneiden tai valmisteilla olevien hankkeiden yhteydessä tuotettuihin suunnittelu- ja selvitysaineistoihin.

Yhteisvaikutusten kannalta merkittävimmissä roolissa ovat Itsenäisyydenkadun alikulkusiltan ja Asematunnelin uudistaminen, asemakeskuksen muiden vaiheiden sekä pohjoiskannen toteutuminen, P-Hämpin laajennus ja uusi Viinikankadun ajoyhteys, sekä P-Hämpin kytkeytyminen suunnitteilla olevaan Kunkun parkkiin ja edelleen Rantaväylän tunneliin. Hankekokonaisuuden toteutuessa keskustan saavutettavuus ja mahdollisuudet maanpäällisen alueen kehittämiseksi paranevat. Kun liikennettä ja pintapysäköintiä siirtyy maan alle, keskustan maanpäälliseltä katuverkolta ja pihoilta vapautuu tilaa muuhun käyttöön.

Välillisenä vaikutuksena keskustan maanpäällisen katuverkon liikennesuorituksen vähenemisen arvioidaan vaikuttavan positiivisesti paitsi keskustan saavutettavuuteen, myös palveluiden, toimitilojen ja asuntojen kysyntään, kiinteistöjen hintoihin ja työpaikkojen vetovoimaan. Hyötyjen arvioidaan ulottuvan myös keskustan ulkopuolisille alueille. Elinkeinoelämän toimintaedellytysten säilymisen ja kehittymisen kannalta on tärkeää, että ydinkeskusta on tulevaisuudessakin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla.

Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamisella on lähialueen kaupunki- ja katukuvaan, rakennusperintöön, teknisiin verkostoihin ja liikenteen järjestämiseen kohdistuvia vaikutuksia. Tämän asemakaavan alueella selkeimmät yhteisvaikutukset kohdistuisivat alueelle, jolla Ratapihankadun ja Tullin risteys sillan uusiminen mahdollistaa liikenneympäristön toimivuutta ja turvallisuutta parantavia muutoksia. Ratapihankadulla siltakannen laajentaminen itään tuottaa katualueelle lisätilaa, jota voidaan hyödyntää Pakkahuoneenaukion liittymän sekä jalankulun ja pyöräilyn väylän kehittämiseen. Pakkahuoneenaukion liittymään suunnitteilla oleva valo-ohjaus ja kääntymiskaistat parantavat sekä pysäköintilaitoksiin suuntautuvan että Ratapihankadun suuntaisen autoliikenteen sujuvuutta. Jalankulun ja pyöräiliikenteen näkökulmasta muutos heikentää sujuvuutta, mutta parantaa turvallisuutta vilkkaassa liittymässä. Välillisiksi yhteisvaikutuksiksi voidaan lukea myös siltahankkeen vaikutukset laajemman alueen teknisiin verkostoihin, kulkuyhteyksiin ja liikennejärjestelmään.

Kaavan toteutumisella voi olla myös muita välillisiä, koko ydinkeskustan kaupunkirakenteessa tulevana vuosikymmeninä tapahtuviin muutoksiin heijastuvia vaikutuksia. Näitä koskevat selvitykset laaditaan ja vaikutuksia arvioidaan yleiskaavatasolla ja osana kaupungin strategista suunnittelua.

Laajempaa suunnitelma- ja hankekokonaisuutta koskevia tavoitteita on ylempien kaavatasojen ohella linjattu mm. Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmassa ja MAL-sopimuksessa sekä Tampereen keskustan kehittämisohjelmassa. Hankkeita käsitellään lisäksi lukuisissa muissa keskustan maankäytön ja liikenteen kehittämistä koskevissa suunnitelmissa ja selvityksissä, kuten pormestariohjelma, keskustan pysäköinnin kehittämissuunnitelma ja Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelmassa (PALM).

Kaavaa laadittaessa ei ole tiedossa, missä laajuudessa tai kuinka pitkän ajanjakson aikana tämä tai muut valmisteilla olevat hankkeet lopulta toteutuvat. Nykytrendien perusteella keskeisinä epävarmuustekijöinä voidaan nähdä esimerkiksi hankkeiden rahoitukseen ja ilmastovaikutusten huomioimiseen liittyvä päätöksenteko ja linjaukset.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen

Asemakaavamuutos kuulutettiin vireille 1.9.2022.

4.1.1 Osalliset

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 §:n mukaan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osalliset esitetään kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

4.2 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Suunnittelun tavoitteena on mahdollistaa Ratapihankadun liikennejärjestelyiden ja korttelin 320 maankäytön kehittäminen käynnissä olevassa kaupungin, valtion ja alueen yksityisten maanomistajien Tampereen Asemakeskus-hankkeessa sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa suunnitellulla tavalla.

4.3 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavan laatimista ohjaa monialainen suunnittelijoista ja viranomaistahoista sekä muista osapuolista koottu ohjausryhmä. Valmistelun aikana tehdään tiivistä suunnitteluyhteistyötä ja järjestetään neuvotteluja eri osapuolten kesken.

Kaavaprosessiin kuuluvien nähtävilläolojen ja päätöksenteon yhteydessä osallisille ja viranomaisille varataan mahdollisuus palautteen antamiseen.

Kaupunki ilmoittaa aineistojen nähtävilläolosta kuulutuksilla.

Valmisteluvaiheessa julkaistiin esittelyvideo. Kaavaprosessin etenemisestä voidaan myös julkaista erillisiä tiedotteita kaupungin internet-sivuilla.

Kooste kaavaprosessin aikana saaduista palautteista ja niihin laaditut vastineet sekä maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien viranomaisneuvotteluiden muistiot liitetään kaava-asiakirjoihin. Tiivistelmä palautteiden sisällöistä ja niiden huomioon ottamisesta on esitetty selostuksen kohdassa 4.4.

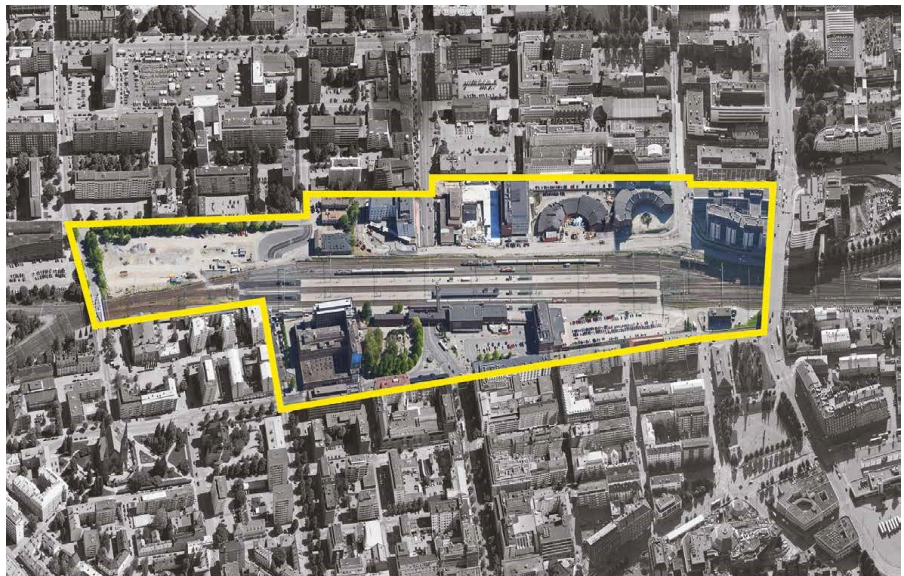
4.4 Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana

4.4.1 Alustavat vaihtoehdot ja niiden karsinta

Asemakeskuksen suunnittelukilpailu 2014 ja yleissuunnitelma 2019

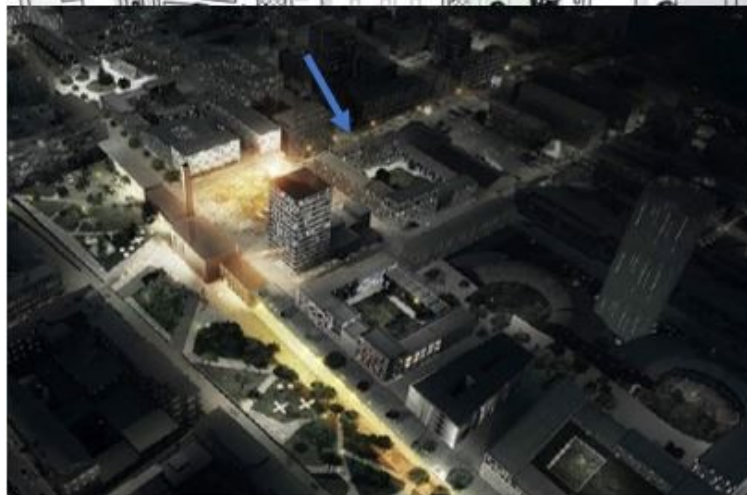
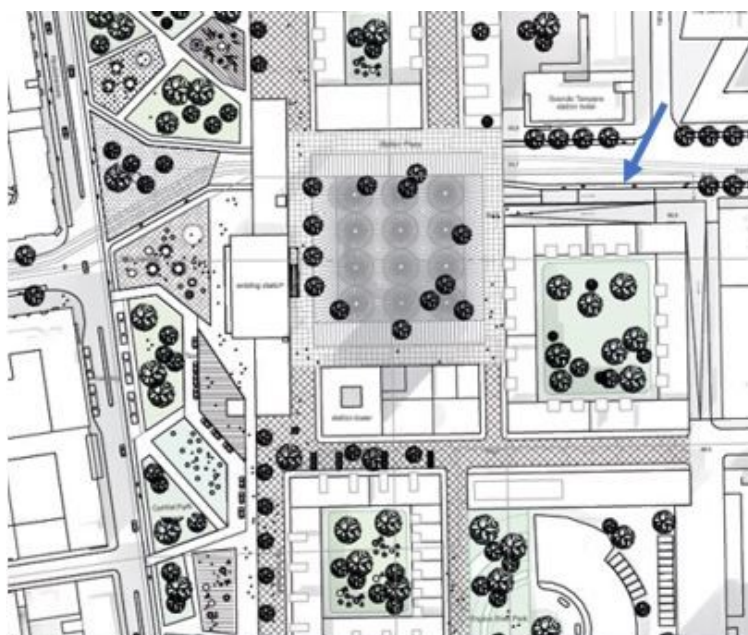
Asemakeskuksen kehittämiseen haettiin ideoita vuonna 2014 järjestelyllä suunnittelukilpailulla. Tavoitteena oli toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, toiminnallisesti monipuolinen ja selkeän identiteetin omaava Tullin ja Tammelan alueet keskustaan yhdistävä suunnitelma. Alueella tuli yhdistää eri joukkoliikennemuotoja palveleva asemakeskus, sujuvat vaihtoyhteydet eri liikennemuodoille, viihtyisät kaupunkitilat sekä korkeatasoinen toimistojen, palveluiden ja asumisen rakentaminen.

Kilpailuohjelmassa tämän kaavan suunnittelualueesta todettiin mm., että *”Ukko-Pekka (Kiinteistö Oy Itsenäisyydenkatu 2) liike- ja toimistorakennus... voidaan kilpailuehdotuksessa esittää purettavaksi.”* Muita rakennuksia, joita kilpailuehdotuksissa saatiin esittää purettaviksi, olivat Pakkahuoneenaukion etelälaidalla sijaitseva vuonna 2007 valmistunut Pendoliino-rakennus (Ratapihankatu 41b/Pakkahuoneenaukio 2) sekä P-Asema ja sen pohjoispäättyyn sijoittuva liike- ja toimitilarakennus (Rautatienkatu 27). P-Hämpin itäinen sisäänajo Tullinramppi ja siihen liittyvä Noutoparkki tuli integroida osaksi suunnitelmaa, ja Pakkahuoneenaukiolla sijaitsevan sisäänajon sai osoittaa aukiolla toiseen paikkaan tai osaksi uutta rakennusta. Kilpailuehdotuksissa saatiin ideoita lisäksi mm. eteläisen veturitallin ja Tullintorin länsipuolisen pysäköintikannen muuttamista muuhun toiminnalliseen käyttöön.



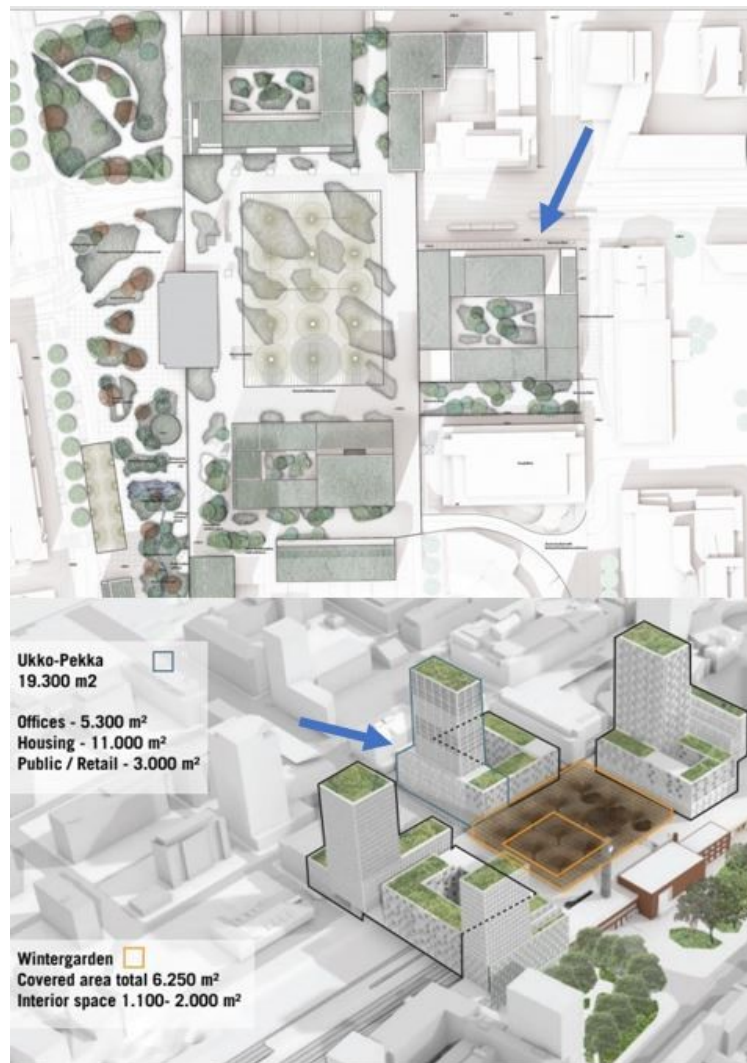
Vuoden 2014 suunnittelukilpailun kohteena olleen alueen rajausta vuoden 2012 ilmakuvassa. (Lähde: Tampereen Asemakeskuksen suunnittelukilpailu 17.3. - 27.6.2014, kilpailuohjelma ja kilpailusäännöt, © Blom)

Asemakeskuksen suunnittelukilpailun voittajatyössä ”Re-connecting Tampere” (COBE Aps/ Lundén Architecture co.) esitettiin Itsenäisyydenkatu 2: ja Pendoliino-rakennuksen purkamista ja Pakkahuoneenaukion kattamista. Pakkahuoneenaukion yläpuolelle ajatellun kansipihaa reunusti suhteellisen matalista rakennusmassoista muodostunut umpikortteli.



Otteita vuoden 2014 suunnittelukilpailun voittajaksi valitun ehdotuksen havainneaineistosta. Ylhäällä on ote suunnitelmakartasta, keskellä havainnekuvasta ja alhaalla Rautatienkadun suuntaisesta katujulkisivupiirustuksesta. Tämän kaavan suunnittelualueen sijainti on merkitty kuviin sinisellä nuolella. (Lähde: Asemakeskuksen suunnittelukilpailu 2014, ehdotus ”Re-Connecting Tampere”, COBE Aps, Lundén Architecture co. ym)

Kilpailuehdotus jatkokehitettiin monivaiheisen suunnitteluprosessin ja vuonna 2017 laadittujen vaihtoehtoisten kehittämisskenaarioiden kautta edelleen Asemakeskuksen asemakaavojen pohjaksi tarkoitetuksi yleissuunnitelmaksi. Yleissuunnitelma sekä siihen liittyvät selvitykset valmistuivat ja hyväksyttiin jatkosuunnittelun pohjaksi joulukuussa 2019.



Otteita vuonna 2019 valmistuneen Asemakeskuksen yleissuunnitelman havainneaineistosta. Ylhäällä on ote suunnitelmakartasta ja alhaalla havainnepiirroksista, johon oli merkitty yleissuunnitteluvaiheen tavoitteena olleita laajuustietoja. Tämän kaavan suunnittelualueen sijainti on merkitty kuviin sinisellä nuolella. Alempaan kuvaan merkitty "Ukko-Pekka" viittaa tämän kaavan suunnittelualueeseen. (Lähde: Asemakeskuksen yleissuunnitelma 2019, COBE Aps, Lundén Architecture co. ym)

Kilpailuehdotuksessa ja yleissuunnitelmassa esitetyssä Pakkahuoneenaukion ja Ratapihankadun päälle rakentamisessa ei oltu vielä tunnistettu niiden alapuolisista olemassa olevista maanalaisista tiloista ja kalliorakentamisesta (Noutoparkki ja P-Hämpin itäpää) sekä katualueen ahtaudesta ja rautatieliikenteen turvallisuusvaatimuksista johtuvia rajoitteita. Olennaisia

muutoksia kilpailuvaiheesta periytyneeseen lähtökohta-asetelmaan tuotti osaltaan myös se, ettei yleissuunnitelmassa enää esitetty Pendoliinorakennuksen purkamista. Yleissuunnitelman jälkeen tarkentuneiden reunaehdojen perusteella todettiin, että Pakkahuoneenaukion kattaminen sinänsä saattaisi olla teknisesti ratkaistavissa, mutta uudisrakennuksia ja muuta raskasta kansirakentamista ei ole mahdollista sijoittaa suoraan kalliotilojen päälle. Ratapihankadun varrelle sijoittuvien rakennusten mahdollista myöhempää liittymistä Asemakeskuksen muuhun kansirakentamiseen ei kuitenkaan ole haluttu vielä tässä vaiheessa poissulkea kokonaan. Tästä johtuen Asemakeskuksen yleissuunnitelman mukainen ratapihan ylittävä kansirakenne on esitetty viittellisesti myös myöhemmin laadituissa suunnitelmaluonnoksissa.

Alustavat maankäyttövaihtoehdot, kortteli 320

Suunnittelulle asetettujen tavoitteiden ja Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheessa tunnistettujen reunaehdojen pohjalta muodostettavissa olleita alustavia vaihtoehtoja oli viisi:

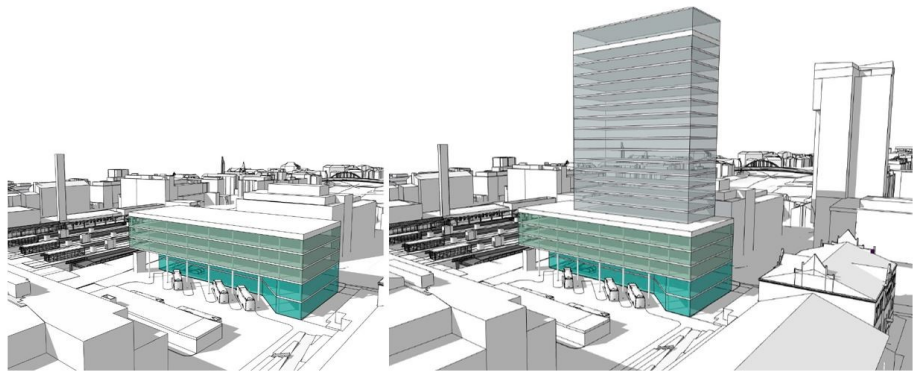
- Vaihtoehto, jossa nykytilanne säilyy. Tässä vaihtoehdossa asemakaava, nykyinen rakennus ja korttelialueen/tontin rajat säilyisivät ennallaan. Rakennuksessa tehtäisiin laaja peruskorjaus. Lisärakentamista voitaisiin toteuttaa voimassa olevan kaavan mukaisesti noin 3000 m².
- Vaihtoehto, jossa nykyisestä rakennuksesta purettaisiin vain katu- ja siltamuutosten edellyttämä noin 160 m²:n suuruinen osa. Kaavamuutoksella korttelialueen/tontin pinta-ala pienenesi vastaavasti. Rakennuksessa tehtäisiin laaja peruskorjaus. Rakennusoikeus laskettaisiin jäljelle jäävän rakennuksen osan mukaiseen noin 3040 m²:iin.
- Vaihtoehto, jossa nykyisestä rakennuksesta purettaisiin vain katu- ja siltamuutosten edellyttämä noin 160 m²:n suuruinen osa. Kaavamuutoksella korttelialueen/tontin pinta-ala pienenesi vastaavasti. Rakennuksessa tehtäisiin laaja peruskorjaus. Lisärakentamista voitaisiin toteuttaa voimassa olevan kaavan mukaisesti noin 3000 m².
- Vaihtoehto, jossa nykyinen rakennus purettaisiin kokonaan. Kaavamuutoksella korttelialueen/tontin pinta-ala pienenesi katu- ja siltamuutosten edellyttämässä laajuudessa. Rakennusoikeus pysytettäisiin voimassa olevan kaavan mukaisessa laajuudessa (6200 m²).

- Vaihtoehto, jossa nykyinen rakennus purettaisiin kokonaan. Kaavamuutoksella korttelialueen/tontin pinta-ala pienenesi katu- ja siltamuutosten edellyttämässä laajuudessa. Rakennusoikeutta osoitettaisiin Asemakeskuksen yleissuunnitelman ja kiinteistön omistajan tavoitteiden mukaisesti noin 18000 m².

Ennen kaavaprosessin käynnistämistä alustavia vaihtoehtoja tarkasteltiin karkeiden massoitelluonnosten avulla. Lähtokohtana oli kaksi toisistaan eronnutta tilannetta: toisessa voimassa olevan asemakaavan mukainen rakennusoikeus tuli kokonaan käytetyksi, ja toisessa rakentamisen laajuus noudatteli asemakeskuksen yleissuunnitelman 2019 mukaista ratkaisua. Kummassakin vaihtoehdossa huomioitiin Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja tunneleiden sekä Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion muutokset silloista suunnittelutasoa vastaavalla tavalla.

VOIMASSA OLEVAN ASEMAKAAVAN RAKENNUSOIKEUS

ASEMAKESKUKSEN YLEISSUUNNITELMA 2019



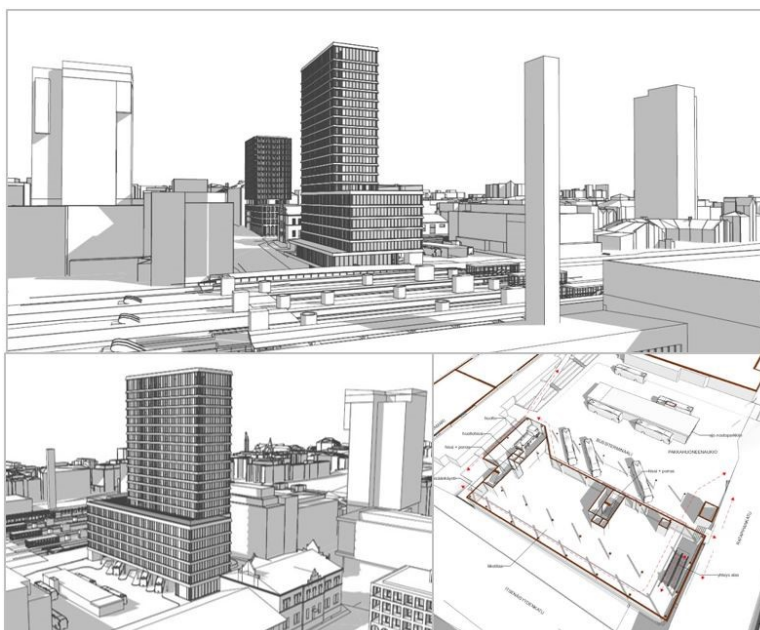
Ennen kaavamuutoksen valmistelun käynnistämistä tarkastellut alustavat vaihtoehdot. Vasemmalla luonnos, jossa voimassa olevan asemakaavan mukainen rakennusoikeus tuli kokonaan käytetyksi. Oikealla luonnos, jossa rakentamisen laajuus noudatteli asemakeskuksen yleissuunnitelman 2019 mukaista ratkaisua. (Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen 2021)

Kaavan vaikutusten arvioinnin perusvaihtoehtona (nollavaihtoehtona) tuli käyttää nykytilannetta, huomioiden voimassa olevan kaavan toteutumatta jäänyt laajuus. Muiden vaihtoehtojen tuli valmistelun seuraavissa vaiheissa olla vielä karkeita, mutta viimeistään kaavan ehdotusvaiheessa riittävästi tutkittuja, jotta kaavaehdotuksen pohjaksi etenevän vaihtoehdon voidaan todeta olevan toteutettamiskelpoinen.

Alustavista vaihtoehdoista karsiutui ensimmäisinä nykytilanteen säilyttävä vaihtoehto, koska se ei mahdollistanut Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamiseen liittyvää Ratapihakadun ja Tullin risteys sillan leventämistä. Seuraavaksi karsiutuivat vaihtoehdot, joissa rakennusoikeutta vähennettäisiin tai se osoitettaisiin voimassa olevan kaavan mukaisena. Näiden vaihtoehtojen ei katsottu täyttävän asemakeskuksen yleissuunnitelman yhteydessä yhteisesti hyväksytyjä hanketaloudellisia ja toiminnallisia tavoitteita.

Voimassa olevan kaavaa vastaava lisärakentaminen olisi tarkoittanut käytännössä nykyisen rakennuksen purkamista kokonaan, mitä ei nähty taloudellisesti eikä myöskään kaupunkirakenteen ja katukuvan kannalta perusteltuna ratkaisuna.

Suunnittelua jatkettiin tästä Asemakeskuksen yleissuunnitelmaan pohjautuneella vaihtoehdolla. Kohdetta ympäröivät ajoneuvoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun reitit, olemassa olevat maanalaiset tilat sekä Pakkahuoneenaukiolla mahdollinen bussiterminaali asettivat merkittäviä rajoitteita rakennuksen muodolle ja sijoittumiselle. Suunnitelmien jatkokehittämisessä oli huomioitava lisäksi mm. kaupunkikuvalliset, liikenteelliset ja ilmastotavoitteet sekä katualueiden ja Pakkahuoneenaukion käytöstä ja ympäristöhäiriöistä johtuvat rajoitteet.



Alustavia luonnoksia, kesäkuu 2022. (Arkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen)

Tampereen asemakaavoituksen käyttöön kehitetyn purkavan täydennysrakentamisen päästöpuntarilla (Sitowise Oy 2022) tehdyn alustavan tarkastelun mukaan rakennuksen kokonaan purkavien vaihtoehtojen hiilijalanjälki on alle 10% säilyttäviä vaihtoehtoja suurempi. Hiilikädenjälki olisi säilyttävissä ja purkavissa vaihtoehtoissa lähes samalla tasolla. Säilyttävien vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä kasvatti laajan peruskorjauksen tarve sekä voimassa olevaan kaavaan perustuva uudisrakentaminen, joka toteutuessaan lähes kaksinkertaistaisi nykyisen rakennuksen kerrosalan.

Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen meluselvityksen (Sitowise Oy 2020) sekä vuonna 2021 laaditun I vaiheen asemakaavan alustavan melulaskennan pohjalta käynnistettiin asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen jo keväällä 2022, jotta meluntorjunnan tarve olisi tiedossa ja huomioitavissa

mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Lisäksi käytettävissä oli Asemakeskus-hankkeen, henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan suunnittelun yhteydessä laadittuja selvityksiä, mm. vaarallisten aineiden kuljetusten riskianalyysiin, rakennusten haitta-ainekartoituksiin sekä melu- ja värinäselvityksiin liittyvää aineistoa.

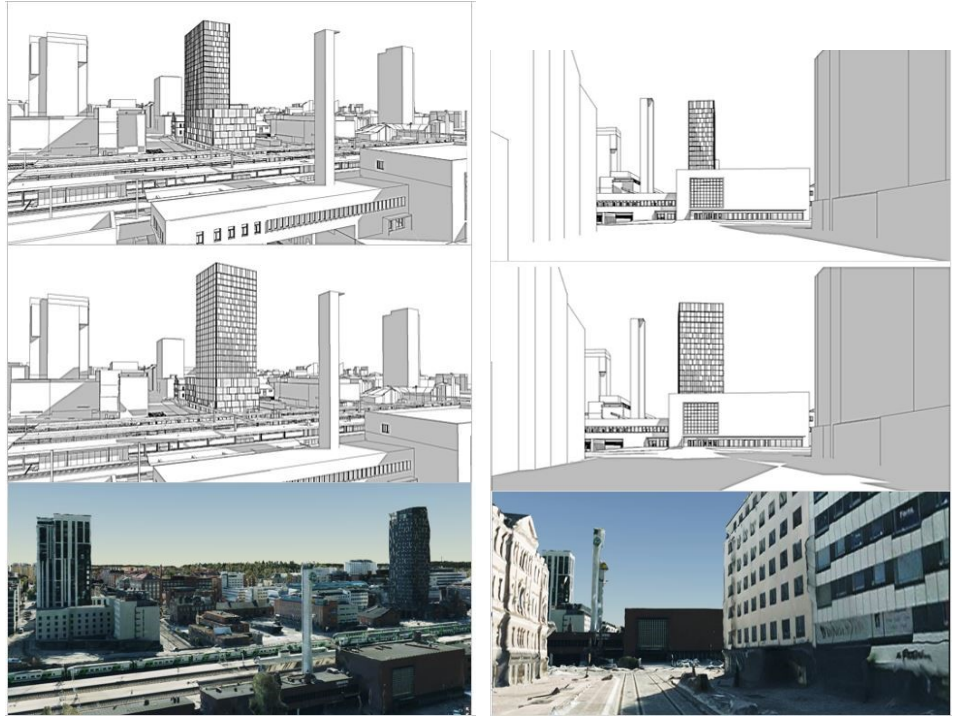
Kaavaprosessin aloitusvaiheeseen jatkokehitetystä suunnitelmaluonnoksesta uudisrakennuksen yläosa oli samassa linjassa Pakkahuoneen pohjoispäädyn kanssa. Tästä poikkesivat Ratapihankatuun ja tunnelitasoille kytkeytyvät alimmat kerrokset, jotka työntyivät Itsenäisyydenkadun puolella em. linjasta ulos. Rakennuksen kokonaishahmo ja massoitelu perustui asemakeskuksen yleissuunnitelmaan. Lamellimainen korkea osa sijoittui tontin itäiselle puoliskolle. Matalan osan kattotaso oli käytettävissä kattopihaksi. Havainneaineistossa oli esitetty viitteellisesti myös Tullikamarin aukion vireillä olevassa asemakaavassa sekä Asemakeskuksen yleissuunnitelmassa esitettyä muuta rakentamista.



Ote kaavaprosessin aloitusvaiheesta nähtävillä olleen viitesuunnitelmaluonnoksen havainneaineistosta. (Arkkittehtitoimisto Helamaa & Heiskanen 2022)

Vaihtoehdot kaavan valmisteluvaiheessa

Valmisteluvaiheessa tehtiin kaksi luonnosvaihtoehtoa.



Otteita valmisteluvaiheen viitesuunnitelmaluonnosten havainnekuvista. Vasemmalla näkymä rautatieaseman pohjoissiiven ja ratapihan yli kohti suunnittelualuetta. Oikealla näkymä Hämeenkadulta kohti suunnittelualuetta. Ylimpänä luonnosvaihtoehto 1, keskellä vaihtoehto 2 ja alhaalla nykytilanne (kuvankaappaus 3D-kaupunkimallista).

Nähtävillä olleiden luonnosvaihtoehtojen vaikutukset kaukomaisemaan ja -näkyymiin eivät eronneet merkittävästi toisistaan. Erot tulivatkin selvemmin esille lähimaisemassa, ja erityisesti katunäkymissä. Vaikka rakentamisen laajuus oli kummassakin vaihtoehdossa lähes sama, vaikutukset olivat erilaisia riippuen rakennuksen korkean osan sijoittumisesta ja muodosta.

Kummassakin vaihtoehdossa rakennuksen korkea osa sijoittui lähes suoraan Hämeenkadun itäiseksi päätteeksi ja samaan linjaan rautatieaseman pääjulkisivun suuren ikkuna-aiheen kanssa. Vaihtoehdossa 1 uudisrakennuksen julkisivu oli suhteellisen hoikka ja radan itäpuolisen korttelirakenteen suuntainen. Vaihtoehdossa 2 sama julkisivu oli leveämpi ja suunnattu radan länsipuolisen korttelirakenteen mukaisesti kohtisuoraan Hämeenkadun päätteeksi. Asemarakennuksen pääjulkisivu sekä aseman tornin säilyivät nykytilanteen kaltaisesti Hämeenkadun itäisenä päättenä, mutta niiden taustamaisema muuttui.

Uudisrakennuksen sekä Pakkahuoneen ja Tullikamarin välinen kaupunkitila muuttui nykyistä tiiviimmäksi. Vanhojen rakennusten ja rautatiealueen välinen visuaalinen yhteys säilyi, mutta nykyisiin näkyymiin tuli uudisrakennuksen

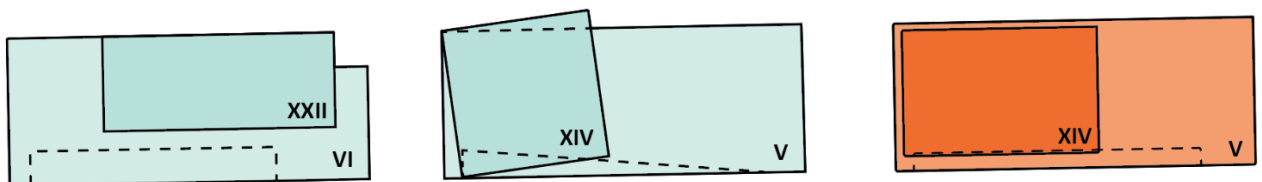
matalammasta osasta johtuneita katveja. Itsenäisyydenkadun puolella vaihtoehtojen vaikutukset katukuvaan ja kaupunkitilan rajautumiseen eivät merkittäväällä tavalla eronneet toisistaan. Kadun pohjoislaidalta avautuvassa näkyvässä uudisrakennuksen matalampi osa muodosti Pakkahuoneelle uuden taustan.

Ratapihankadun puolella vaihtoehdon 1 katu- ja kaupunkitilaa rajaava ja jäsentävä vaikutus oli vähäisempi kuin vaihtoehdossa 2, jossa rakennuksen korkea osa sijoittui suoraan kadun varteen. Peltokadun, Murtokadun ja Tullintorin länsipuolisen pysäköintikannen välisen näkymän ja kaupunkitilan muodostumisen kannalta vaihtoehdon 1 vaikutukset olivat vaihtoehtoa 2 suurempia. Vaihtoehdossa 1 korkea rakennus asetui pohjoisen suunnasta Peltokadun ja Murtokadun linjassa avautuvaan näkymään katselupisteen sijainnista riippuen joko hieman tornihotellin eteen tai sen kanssa samaan linjaan. Visuaalinen yhteys nykyisten korkeiden rakennusten välillä kuitenkin säilyi.

Vaihtoehtojen yhdistäminen ehdotussuunnitelmaksi

Ehdotusvaiheessa luonnosvaihtoehdot yhdistettiin palautteen perusteella yhdeksi ehdotusvaiheen suunnitelmaksi. Viitesuunnitelman kehittämistä jatkettiin ehdotusvaiheessa esimerkiksi toiminallisuuden, talotekniikan vaatimusten ja rakenneratkaisuiden osalta.

Ehdotusvaiheen suunnitelmassa rakennusmassojen suuntaus on luonnosvaihtoehdon 1 mukainen eli se noudattaa rautatien itäpuolisen alueen kaupunkirakenteen koordinaatistoa. Rakennuksen kerrosluvut sekä korkean torniosan sijoittuminen Ratapihankadun puoleiselle sivulle mukailevat luonnosvaihtoehtoa 2. Teknisten ratkaisujen tarkentumisen vuoksi torniosan korkeus on kasvanut noin kolmella metrillä. Ehdotusvaiheen suunnitelmassa on rakennusoikeudellista kerrosalaa likimain yhtä paljon kuin luonnosvaihtoehdossa 2, mutta rakennuksen kokonaisala on kasvanut noin 1300 m² eli noin 6 %.



Rakennusmassojen suuntaus, sijoittuminen ja kerrosluvu eri kaavavaiheissa. Vasemmalta oikealle: luonnosvaihtoehto 1, luonnosvaihtoehto 2 ja ehdotusvaiheen suunnitelma.

Viitesuunnitelman tarkennuttua muun muassa kellariksi laskettavien kerrosten ja rakennusoikeuteen laskettavien tilojen määritykset tarkistettiin ja päivitettiin. Luonnos- ja ehdotusvaiheiden liiteaineistot eivät ole kerrosluviltaan tai rakennusoikeudeltaan suoraan verrattavissa toisiinsa.

4.4.2 Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä alustava viitesuunnitelmaluonnos kuulutettiin nähtäville sekä lähetettiin tiedoksi osallisille. Nähtävilläoloaikana 1.-22.9.2022 saatiin yhteensä 15 osallisten mielipidettä ja viranomaiskommenttia. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 25.10.2022.

Palautteessa ja viranomaisneuvottelussa korostuivat kaupunkikuvaa ja kulttuuriympäristöä koskevien vaikutusten arvioinnin sekä havainneaineiston merkitys. Lisäksi tuotiin esille, että valmistelussa tulee tarkastella useampia suunnitelmaratkaisuja, ja että vaikutuksia tulee arvioida nykytilan ja eri vaihtoehtojen näkökulmasta. Raideliikenteen aiheuttamat melu ja värinä sekä muut ympäristöhäiriöt edellyttävät asiaan kuuluvien selvitysten laatimista ja saattavat vaikuttaa alueen ja rakennuksen tulevaan käyttötarkoitukseen. Viranomaispalautteissa esitettiin lisäksi mm. hulevesien ja hallintaa, jalankulun yhteyksiä ja katujärjestelyitä sekä osallisten luetteloita koskeneita kommentteja ja täydennystarpeita. Yksityishenkilöiden sekä Tampereen polkupyöräilijät ry:n jättämässä mielipiteissä esitettiin mm. pyöräilyn reitteihin ja pyöräpysäköintiin liittyneitä kommentteja.

Kooste aloitusvaiheen palautteesta sekä siihen laaditut vastineet on liitetty kaavaselostukseen.

Palautteen huomioiminen valmisteluaineistossa

Palautteen johdosta osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan täydennettiin kulttuuriympäristöjä koskevia tietoja. Tampereen Raitiotie Oy lisättiin osallisten luetteloon. Katujärjestelyitä koskenut palaute toimitettiin tiedoksi niistä vastaaville yksiköille ja suunnitelmien laatijoille. Jatkovalmistelussa nähtiin tarkoituksenmukaiseksi tutkia kahta massoitteeltaan selkeästi erilaista ratkaisua. Kaavaluonnoksiin sisällytettiin aloitusvaiheen palautteessa ja viranomaisneuvottelussa esille nostettuihin teemoihin liittyviä kaavamääräyksiä, jotka koskevat mm. kulttuuriympäristön ja ympäristöhäiriöiden huomioon ottamista, asumisen edellytyksiä, viherkerroinlaskennan ja pihasuunnitelman laatimista, jalankulun yhteyksiä, teknisiä järjestelmiä sekä hulevesien hallintaa koskevia kaavamääräyksiä.

Jatkosuunnittelun keskeiseksi reunaehdoksi asetettiin, että rakennuksen matalamman jalustaosan pohjoissivun tulee sijoittua samaan linjaan Pakkahuoneen pohjoispäädyn sekä Tullikamarin aukiolle suunnitella olevan uudisrakennuksen kanssa. Rakennuksen pohjoispuolinen Ratapihankadun ja Itsenäisyydenkadun välinen jalankulun yhteys tuli olla ympärivuorokautisesti käytettävissä. Toiminnallisista ja katukuvallisista syistä johtuen aloitusvaiheessa esitetystä rakennuksen sisätilan kautta kulkeneesta vaihtoehdosta luovuttiin ja suunnitelmissa palattiin lähemmäs

Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen mukaista ratkaisua. Lisäksi nähtiin tärkeänä tarkastella eri vaihtoehtojen vaikutuksia katunäkymiin, erityisesti Hämeenkadun itäiseen päätteeseen, sekä rakennuksen suhdetta kultturiympäristön arvokohteisiin ja -alueisiin. Vaikutuksiin nähtiin voitavan vaikuttaa myös julkisivun käsittelyllä, materiaali- ja värivalinnoilla. Rautatieaseman suuntaan toivottiin kontrasteja, joilla uudisrakennus erottuisi jo olemassa olevista rakennuksista, raitatieaseman tornista ja taustamaisemastaan. Rakennuksen jalustaosan tulisi mittakaavaltaan ja muodoltaan resonoida Pakkahuoneen ja Tullikamarin kanssa.

Kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointia varten eri vaihtoehtoista edellytettiin havainnekuvia ja niiden tarkastelua rinnakkain. Valmisteluvaiheeseen laadittiin kaksi luonnosvaihtoehtoa, joiden vaikutuksia rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan ja maisemaan on kuvattu selostuksen kohdassa 3.5.1.

4.4.3 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen

Kaavan valmisteluaineisto, johon sisältyi asemakaavan sekä siihen liittyvien muiden suunnitelmien ja selvitysten luonnoksia, kuulutettiin julkisesti nähtäville 16.2.-9.3.2023 väliseksi ajaksi. Lisäksi julkaistiin esittelyvideo.

Nähtävilläoloaikana saatiin yhteensä yhdeksän osallisten mielipidettä ja viranomaiskommenttia/-lausuntoa. Palautteessa korostui erityisesti vaikutusten arvioinnin ja havainneaineiston täydentämisen tarve.

Erityistä huomioita esitettiin kiinnitettäväksi Asemakeskuksen ja Tullin alueella suunnitteilla olevien korkean rakentamisen hankkeiden kaupunkikuvallisten yhteisvaikutusten sekä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin ympäristöihin kohdistuvien vaikutusten erittelyyn ja havainnollistamiseen.

Ympäristöhäiriöiden todettiin olevan asuinkäyttöä rajoittavia, ja eri toimintojen, tasoerojen ja liikennemuotojen yhteensovittamisen haastavaa.

Rakentamisen aikaisten haittojen hallintaa liittyen palautteessa tuotiin esille raitiotien suojaustarve, pysäköintilaitosten liikenteen järjestäminen sekä mahdolliset riskit ympäröivän alueen olemassa oleville rakennuksille ja rakenteille.

Varautuminen Pakkahuoneenaukion mahdolliseen tulevaan käyttöön bussiterminaalina nähtiin toisaalta merkittävänä joukkoliikenteen kehittämistoimena, mutta toisaalta Ratapihankadun liittymän toimivuutta ja muun liikenteen sujuvuutta heikentävänä riskitekijänä.

Palautteen huomioiminen ehdotusaineistossa

Palautteen kaupunkikuvallisten huomioiden pohjalta suunnitelmavaihtoehdoista yhdistettiin ehdotusvaiheeseen yksi suunnitelma. Kaavamerkintöjä ja -määräyksiä täsmennettiin ja kehitettiin tavalla, jolla pyrittiin tuomaan kulttuuriympäristöstä nousevia edellytyksiä selkeämmin esille sekä poissulkemaan kohteeseen soveltumattomiksi katsotut ratkaisut, joiden toteuttaminen voitaisiin muutoin sallia esimerkiksi vähäiseen poikkeamiseen tai rakennusjärjestykseen perustuen. Kaupunkikuvatoimikunnalle varataan mahdollisuus palautteen antamiseen kaavan ehdotusvaiheessa.

Ympäristöhäiriöiden vuoksi päätettiin poistaa mahdollisuus sijoittaa asumista kaava-alueelle. Samasta syystä majoitustiloja saa sijoittaa vain rakennuksen torniosaan. Lyhytaikaisen käytön turvallisuudesta huolehditaan talotekniikan suunnittelun yhteydessä. Kaavamääräykset päivitettiin tarkentuneen käyttötarkoituksen mukaisiksi.

Katualueiden käyttöä koskeneet palautteet toimitettiin tiedoksi liikennejärjestelmän suunnitteluun. Ehdotusvaiheessa tutkittiin huoltoajon toteuttamista maanalaista reittiä esimerkiksi Noutoparkin kautta, mutta se todettiin mm. pysäköintihallin mitoituksen vuoksi toimimattomaksi vaihtoehdoksi.

Jalankulun tasojen ratkaisuista tutkittiin useita vaihtoehtoja, joista ehdotusvaiheen aineistoissa esitetään käytettävissä olleiden Itsenäisyydenkadun alikulkusillan rakentamissuunnitelman sekä Itsenäisyydenkadun ja Ratapihankadun katusuunnitelmaluonnosten kanssa yhteensovitettuja versioita. Toteutukseen päätyvien ratkaisujen jatkokehittäminen ja valinta tapahtuu vasta kaavaa seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Myös kulkuyhteyksien vaatimustenmukaisuutta tarkastellaan ja ohjataan yksityiskohtaisella tasolla lupamenettelyiden yhteydessä.

Kaavaselostusta ja vaikutusten arviointia täydennettiin ja erillisselvitykset päivitettiin ehdotusvaiheen suunnitelman pohjalta. Aineistoon lisättiin muun muassa korkean rakentamisen selvitykseen perustuva hankearviointi, johon sisältyy kaupunkikuvallisten ja kulttuuriympäristövaikutusten arviointia tukevaa uutta havainneaineistoa. Aineistossa on mahdollisuuksien mukaan huomioitu myös muihin parhaillaan valmisteilla oleviin lähiympäristön hankkeisiin liittyvät suunnitelmat. Muista hankkeista esimerkiksi henkilöratapihaan, Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Ratapihankadun sillan (Tullin risteys sillan) uusimiseen sekä Tullikamarin aukion ja Asemakeskuksen asemakaavamuutoksiin liittyvien suunnitelmien ja selvitysten työstäminen on vielä kesken. Näihin liittyy paljon epävarmuustekijöitä, mistä johtuen

vaikutusten arvioinnissa oli asetettava etusijalle jo olemassa oleva tilanne sekä voimassa olevien asemakaavojen mahdollistama, mutta vielä toteutumaton rakentaminen.

Lausuntopyyntöjen jakelu tarkastetaan ennen kaavaehdotuksen nähtävällepanoa. Kooste valmisteluvaiheen palautteesta sekä siihen laaditut vastineet on liitetty kaavaselostukseen.

4.4.4 Ehdotusaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen

Täydennetään kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen.

4.4.5 Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset nähtävilläolon jälkeen

Täydennetään kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen.

4.5 Suunnitteluvaiheiden käsittely ja päätökset

4.5.1 Asemakaava nro 8460

9.5.2012 Hakemus asemakaavan muuttamisesta, Kiinteistö Oy Itsenäisyydenkatu 2 (hakemus uudistettu 2.9.2019 ja 4.2.2022)

1.9.2022 Kuulutus asemakaavan virelletulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävällepanosta

1.-22.9.2022 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä

13.9.2022 Yhdyskuntalautakunta, Asemakeskuksen suunnittelun tilannekatsaus (esittely ajankohtaisena asiana)

16.2.2023 Kuulutus valmisteluaineiston nähtävällepanosta

16.2.-9.3.2023 Valmisteluaineisto nähtävillä

21.2.2023 Kaupunkikuvatoimikunta, valmisteluaineiston esittely

Tulevat vaiheet:

___.___.___. Yhdyskuntalautakunta, päätös kaavaehdotuksen nähtävälle hyväksymisestä

___.___.___. Kuulutus kaavaehdotuksen nähtävällepanosta

___.___.___.___. Kaavaehdotus nähtävillä

___.___.___. Kaupunkikuvatoimikunta, ehdotusaineiston esittely

___.___.___. Yhdyskuntalautakunta, päätös kaavaehdotuksen hyväksymisestä

___.___.___. Asunto- ja kiinteistölautakunta, päätös maankäytösopimuksen hyväksymisestä

___.___.___. Kaupunginhallitus, päätös kaavaehdotuksen hyväksymisestä

... Kaupunginvaltuusto, päätös kaavaehdotuksen hyväksymisestä

4.5.2 Asemakaava nro 8640 ja Asemakeskus

Asemakaavan no 8640 ja Asemakeskus- hankkeeseen liittyviä käsittelyitä ja päätöksiä ovat muun muassa:

7.2.2013 MAL–aiesopimus 2013-2015

9.12.2013 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2014-2016 (vuoden 2016 kohde)

2014 Tampereen Asemakeskuksen suunnittelukilpailu, mm.: 15.1.2014 Hankintailmoituksen sekä kilpailusääntöjen ja –ohjelman julkaisu, 14.3.2014 Hankejohtaja, päätös kilpailuun osallistujista, 17.3.-27.6.2014 Kilpailuaika, 1.10.2014 Kilpailun ratkaisu

27.10.2014 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2015-2017 (vuoden 2017-2018 kohde)

30.11.2015 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2016-2018 (vuoden 2018-2019 kohde)

18.4.2016 Kaupunginhallitus, päätös asemakeskuksen kehittämisen aiesopimuksesta

9.6.2016 MAL–aiesopimus 2016-2019

11.8.2016 Kuulutus asemakaavan nro 8640 virelletulosta

11.8.-15.9.2016 Asemakaavan nro 8640 osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä

26.9.2016 Asemakaavan nro 8640 viranomaisneuvottelu

8.11.2016 Yhdyskuntalautakunta, esittely ajankohtaisena asiana

14.5.2018 Kaupunginhallitus, Viiden Tähtien Keskusta 2018-2030, Tampereen keskustan kehittämisohjelma

20.12.2016 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2017-2021 (Asemakeskus I vuoden 2018 kohde, Asemakeskus II vuoden 2020-2021 kohde)

4.12.2017 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2018-2022 (Asemakeskus I vuoden 2019 kohde, Asemakeskus II vuoden 2021-2022 kohde)

15.1.2018 Kaupunginhallitus, päätös jatkosuunnittelun tavoitteista, asemakeskuksen yleissuunnitelman rakenteellinen kokonaisratkaisu

18.1.2018 Kuulutus asemakaavan nro 8640 valmisteluaineiston nähtävällepanosta

18.1.-15.2.2018 Asemakaavan nro 8640 valmisteluaineistoa nähtävillä

- 23.2.2018 Asemakaavojen nro 8640 ja 8670 viranomaisneuvottelu
- 14.5.2018 Kaupunginhallitus, Viiden Tähtien Keskusta 2018-2030, Tampereen keskustan kehittämissuunnitelma
- 27.11.2018 Hankejohtaja, päätös yleissuunnitelmaa ja hankekehitystyötä koskevasta sopimuksesta (ITO-144)
- 10.12.2018 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2019-2023 (Asemakeskus I vuoden 2020 kohde, Asemakeskus II vuoden 2022-2023 kohde)
- 13.5.2019 Kaupunginhallitus, kehitysohjelman linjaustarpeet (Asemakeskuksen yleissuunnitelman vaihtoehdot, matkakeskustermiinaali, P-Hämpin laajennus ja Viinikankadun ajoyhteys)
- 24.6.2019 Kaupunginhallitus, päätös jatkosuunnittelun tavoitteista
- 25.11.2019 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2020-2024 (Asemakeskus I vuoden 2020 kohde, Asemakeskus II vuoden 2022 kohde)
- 16.12.2019 Kaupunginhallitus, päätös asemakeskuksen yleissuunnitelman hyväksymisestä, linkki internet-sivuille: [https://tampere.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_16122019/Tampereen_Asemakeskuksen_yleissuunnitelma\(138463\)](https://tampere.cloudnc.fi/fi-FI/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_16122019/Tampereen_Asemakeskuksen_yleissuunnitelma(138463))
- 10.3.2020 Kaupunkikuvatoimikunta, Asemakeskuksen yleissuunnitelma
- 20.4.2020 Kaupunkikuvatoimikunta, Asemakeskuksen I vaiheen aukoiden ja puistojen yleissuunnitelma, Rautatienkadun yleissuunnitelma sekä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan, Ratapihankadun sillan ja Asematunnelin yleissuunnitelma
- 30.11.2020 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2021-2025 (Asemakeskus I vuoden 2021 kohde, Asemakeskus II vuoden 2022 kohde)
- 21.2.2022 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2022-2026 (Asemakeskus I vuoden 2023 kohde, Asemakeskus II vuosien 2025-2026 kohde)
- 13.9.2022 Yhdyskuntalautakunta, Asemakeskuksen suunnittelun tilannekatsaus (esittely ajankohtaisena asiana)
- 23.1.2023 Kaupunginhallitus, kaavoitusohjelma 2023-2027, lähetekeskustelu (Asemakeskus I vuoden 2025 kohde, Asemakeskus II vuosien 2026-2027 kohde)

4.5.3 Tampereen henkilöratapihan kehittäminen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusilta

Tampereen henkilöratapihan kehittämiseen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimiseen liittyviä käsittelyitä ja päätöksiä ovat muun muassa:

2010 Ratapihankadun sillan leventäminen (Dnro TRE: 737/10.03.02/2010)

20.11.2019 Hankejohtaja, päätös Itsenäisyydenkadun alikulkusillan hankesopimuksesta

18.1.2021 Kaupunginhallitus, päätös Itsenäisyydenkadun alikulkusillan toteuttamissopimuksesta, linkki internet-sivuille:

<https://tampere.cloudnc.fi/fi->

[FI/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_1812021/Asemakeskuksen uuden matkaterminaalin ke\(176839\)](https://tampere.cloudnc.fi/fi-Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_1812021/Asemakeskuksen_uuden_matkaterminaalin_ke(176839))

22.2.2021 Kaupunginvaltuusto, päätös Itsenäisyydenkadun alikulkusillan toteuttamissopimuksesta, linkki internet-sivuille:

<https://tampere.cloudnc.fi/fi->

[FI/Toimielimet/Kaupunginvaltuusto/Kokous_2222021/Asemakeskuksen uuden matkaterminaalin ke\(188349\)](https://tampere.cloudnc.fi/fi-Toimielimet/Kaupunginvaltuusto/Kokous_2222021/Asemakeskuksen_uuden_matkaterminaalin_ke(188349))

18.5.2021 Vammaisneuvosto, Asemakeskus-hankkeen tilannekatsaus

9.8.2021 Liikenne- ja viestintävirasto, Tampereen henkilöratapihan

ratasuunnitelman hyväksyminen, linkki internet-sivuille: [https://vayla.fi/-](https://vayla.fi/-/kuulutus-suunnitelman-hyvaksymispaatoksesta-tampereen-henkiloratapihan-kehittaminen-ratasuunnitelma-tampere)

[/kuulutus-suunnitelman-hyvaksymispaatoksesta-tampereen-henkiloratapihan-kehittaminen-ratasuunnitelma-tampere](https://vayla.fi/-/kuulutus-suunnitelman-hyvaksymispaatoksesta-tampereen-henkiloratapihan-kehittaminen-ratasuunnitelma-tampere)

20.9. ja 31.10.2022 Kaupunkikuvatoimikunta, Itsenäisyydenkadun alikulkusilta ja henkilöratapihan uudistaminen

5 KAAVAA KOSKEVAT SELVITYKSET

Asemakaavatyön yhteydessä laaditut selvitykset ja suunnitelmat sisältyvät kaavan valmisteluaineistoon.

5.1 Viitesuunnitelma

Kaavaan liittyy kiinteistön omistajan toimeksiannosta laadittu viitesuunnitelma (Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy). Viitesuunnitelmassa on esitetty kaavan laatimisen aikaan mahdollisena pidetty toteutustapa. Suunnitelmaa on kehitetty kaavatyön aikana kaupungin ja viranomaisten ohjauksen mukaisesti.

Viitesuunnitelman mukaisessa toteutuksessa rakennukseen sijoittuisi matkaterminaliin liittyviä palveluita sekä liike-, toimisto- ja majoitustiloja. Alimpiin kerroksiin on esitetty mm. kaupan tiloja, matkaterminalin ja ylempien kerrosten toimintoja tukevia palvelu- ja liiketiloja sekä tunneli- ja katutasojen välisiä hissi- ja porrasyhteyksiä. Majoitustilat sijoittuisivat rakennuksen korkeaan osaan ja muut tilat jalustaosaan.

Matalamman osan kerrosluku on viisi ja sen katolle on sijoitettu erilaisia yhteisiä toimintoja. Tunnelitasoon liittyvä ensimmäinen kellarikerros ulottuu Itsenäisyydenkadun puolella tontin rajaan kiinni. Tämän yksikerroksisen osan kattotasa on esitetty Itsenäisyydenkadun ja Ratapihankadun väliseksi jalankulun reitiksi. Suunnitelmissa on esitetty lisäksi kokonaan maan alla sijaitseva toinen kellarikerros, johon sijoittuisi mm. teknisiä ja varastotiloja.

Korkeamman osan kerrosluku on 24, joista ylimpään kerrokseen esitetään viitesuunnitelmassa ravintolatilaa ja majoitushuoneita. Majoitustilat sijoittuvat kerroksiin 6-24.

Tulevaisuudessa Pakkahuoneenaukiolle mahdollisesti sijoittuvaan bussiterminaliin on varauduttu suunnittelemalla rakennus siten, että sen eteläisivulle aukion tasoon on esitetty pysäkkien edellyttämä syvennys. Uudisrakentamiseen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimiseen liittyvien teknisen huollon verkostojen ja laitteiden muutoksiin on varauduttu huomiomalla suunnitelmassa mm. tälle tontille sijoittuvat Pendoliino-tunnelin ilmanvaihtolaitteet.

Viitesuunnitelma ja siihen liittyvä havainneaineisto sisältyvät kaavan ehdotusvaiheen aineistoon. Vaihtoehtoja ja aiempia suunnitteluvaiheita kuvataan selostuksen kohdassa 4.4, Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana. Suunnitelmaa on kehitetty kaavatyön aikana kaupungin ja viranomaisten ohjauksen mukaisesti ja siten, että asemakaavaan liittyvissä selvityksissä sekä em. selostuksen kohdassa kuvatut lähtökohdat ja reunaehdot tulevat mahdollisimman hyvin huomioiduiksi.

5.2 Meluselvitys

Asemakaavan meluselvityksessä (Sitowise Oy, 29.9.2023) tarkastellaan melutasoja ja meluntorjunnan tarvetta nykytilanteessa ja vuoden 2040 ennustetilanteessa. Laskenta perustuu yleisesti Suomessa käytettäviin yhteispohjoismaisiin tie- ja raideliikennemelun laskentamalleihin (Nordic Prediction Method), joiden tarkkuus lähietäisyydellä (< 30 m) on tyypillisesti ± 2 dB, kun merkittävät melulähteet ovat laskentapisteeseen näkyvillä. Laskenta esittää melun leviämisen 3D-maastomallissa, johon on mallinnettu melulähteet, rakennukset ja laajat asfalttialueet, maastonmuodot sekä näiden akustiset ominaisuudet. Selvityksen lähtötietona käytetyt katujen liikennemäärät, raskaan liikenteen osuudet ja vuorokausijakaumat perustuvat asemakeskuksen yleissuunnitelman sekä maanalaisen asemakaavan nro 8760 (P-Hämpin laajennus) yhteydessä laadittuihin selvityksiin ja liikenne-ennusteisiin.

Rautatieliikenteen liikennetiedot perustuvat Tampereen henkilöratapihan ratasuunnitelman meluselvitykseen. (Proxion Oy, WSP Finland Oy, Väylävirasto ym. 2021).

Selvityksessä on laskettu kattopihojen päivä- ja yöajan keskiäänitasot, julkisivuille kohdistuvat päivä- ja yöajan keskiäänitasot sekä junan ohiajosta syntyvät hetkelliset enimmäisäänitasot. Julkisivujen äänitasoerosta (ääneneristävydestä) on tarpeen määrätä asuinkäyttöön tai potilas- tai majoitustilaksi tarkoitettun rakennuksen sellaisilla julkisivuilla, joilla keskiäänitaso ylittää päivällä 65 dB tai yöllä 60 dB, tai hetkellinen enimmäisäänitaso LAFmax ylittää 75 dB.

Melulaskennan mukaan rakennuksen korkeaan osaan kohdistuva keskiäänitaso ennustetilanteessa 2040 päivällä on noin 66-68 dBA ja yöllä noin 54-64 dBA. Hetkellinen enimmäisäänitaso LAFmax on enintään 90 dB. Laskentojen mukaan 1,1 m umpikaide riittää muodostamaan päiväajan ohjearvon 55 dB täyttävää oleskelualueita pääosalle suunniteltua kattopihaa. Korkeammalla umpikaiteella ohjearvon täyttävää alaa voidaan toimijan niin halutessa laajentaa. Toteutusvaiheessa edellytettävistä selvityksistä ja meluntorjunnan tarpeen huomioon ottamisesta määrätään asemakaavassa.

Tulevaisuudessa Pakkahuoneenaukiolla mahdollisen bussiterminaalin toiminnalla ei ole vaikutuksia asemakaavamääräyksiin tilanteessa, jossa matala- eli pienitaajuisen melun kannalta herkkiä toimintoja ei sijoiteta uudisrakennuksen jalustaosaan.

Selvitysraportti sisältyy kaavan ehdotusvaiheen aineistoon. Melun ohjearvoista ja selvitystilanteesta on kerrottu lyhyesti myös selostuksen kohdassa 1.5 Ympäristöhäiriöt, sekä kohdassa 4.4.1, Alustavat maankäyttövaihtoehdot, kortteli 320.

5.3 Tärinä- ja runkomeluserivitys

Asemakaavan tärinä- ja runkomeluserivityksessä (Sitowise Oy, 29.9.2023) arvioidaan liikennetärinästä syntyviä häiriöitä. Arviointi perustuu pääosin Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeen yhteydessä toteutettuihin värähtelymittauksiin. Hyödynnettävien mittauspisteiden sijainnit olivat Pakkahuoneenaukio 2 (Koy Tampereen Pendoliino) ja Itsenäisyydenkatu 1 (Scandic Tampere Station). Lisäksi on hyödynnetty Tampereen taidemuseon laajennuksen suunnitteluun liittyneitä suoritettuja värähtelymittauksia, joilla selvitettiin pelkästään raitiotiestä aiheutuvaa liikennetärinää ja runkomelua suoraan maaperästä mitattuna. Alueen suurin värähtelylähde on Helsinki-Tampere pääradan liikenne. Muita arvioinnissa hyödynnettyjä lähtötietoja ovat mm. alueen maaperän laatu ja pehmeän maakerroksen korkeus kovan pohjan päällä sekä rautatie- ja raitiotieliikenteen liikennetiedot.

Selvityksen johtopäätöksenä todetaan mm., että asumiseen käytettäville tiloille ja majoitustiloille suositellaan huomioitavan Ympäristöministeriön ohjeessa rakennuksen ääniympäristöstä (2018) mainitut ohjearvot. Liikennetärinän osalta riski sille, että värähtelyluokitus ylittäisi kohteessa sovellettavan raja-arvon (0,3 mm/s, luokka C), on kuitenkin pieni. Viiteaineiston perusteella vain erittäin suuressa rungon resonanssitilanteessa raja-arvo voisi ylittyä. Tarvittaessa liikennetärinän resonanssivoimistumista rakennuksissa voidaan hallita rakennesuunnittelun keinoin. Erillistä liikennetärinän torjuntaa ei käytettävissä olleiden tietojen perusteella ole tarvetta toteuttaa.

Runkomelun osalta alue voidaan lukea riskialueeksi. Erityisesti alimpien kerroksien osalta riski runkomelulle on huomattava, joskaan jalustaosaan kaavailtujen toimintojen (liiketilat) osalta Suomessa ei ole olemassa runkomelun osalta velvoittavia ohje- tai raja-arvoja. Runkomelun osalta edellä mainittua Ympäristöministeriön ohjetta vastaava raja-arvo on Lpr_m 35 dB. Myös rakennuksen torniosan osalta ohjearvojen ylittyminen on mahdollista, mikäli runkomelua ei huomioida jatkosuunnittelussa.

Suosituksena toteutusvaiheen suunnitteluun esitetään, että runkomelun siirtyminen katkaistaan rautatieväylän alikulkurakenteen ja rakennuksen välillä, mikäli tarpeellista. Maaperän kautta rakennukseen alapohjaan vaikuttuvan runkomelun oletetaan vaimenevan noin 2 dB per kerros ensimmäisen viiden kerroksen osalta. Periaatteena voidaan kuitenkin pitää, että rakennuksen alimpiin kerroksiin ei tulisi sijoittaa runkomelusta häiriintyviä tiloja. Selvitysraportti sisältyy kaavan ehdotusvaiheen aineistoon.

5.4 Pihasuunnitelma ja viherkerroinlaskenta

Asemakaavan pihasuunnitelma (Sitowise Oy, 5.9.2023) on laadittu viherkerroinlaskennan edellyttämällä tarkkuudella viitesuunnitelmaluonnoksen pohjalta. Suunnittelun lähtökohtana on, että pihat sijoittuvat rakennuksen matalamman osan kattotasolle. Suunnitelmissa on esitetty mm. kattopihan toiminnot ja istutettava kasvillisuus sekä muu viherkerroinlaskelman ja hulevesiselvityksen kannalta keskeinen sisältö, kuten pinnoitteiden määrittely läpäiseviin, puoliläpäiseviin ja läpäisemättömiin materiaaleihin. Lisäksi on huomioitu meluselvityksen mukainen kattopihan melusuojauksen tarve (kts. kohta 5.2. Meluselvitys). Viherkerroinlaskelman tulosten mukaan viherkertoimen tavoitetaso 0,5 ylittyy viitesuunnitelmassa.

Pihasuunnitelmaluonnokset ja viherkerroinlaskelmat sisältyvät kaavan ehdotusvaiheen aineistoon. Viherkertoimeen vaikuttavat laskentaolettamat ja tavoitetaso on yhdessä kaupungin viheralueet ja hulevedet -yksikön kanssa.

5.5 Hulevesiselvitys

Asemakaavan hulevesiselvityksessä (Sitowise Oy, 5.9.2023) on kuvattu alueen huleveden hallinnan nykytila sekä uuden maankäyttösuunnitelman mukaiset huleveden hallinnan tavoitteet. Tulevan tilanteen tarkastelu perustuu kaavan viite- ja pihasuunnitelmien luonnoksiin sekä viherkerroinlaskelmaan. Tavoitteiden pohjalta on tehty ehdotus kohteessa tarvittavista hulevesien hallinnan toimenpiteistä ja ratkaisuista, sekä niiden sijainneista, tilavarauksista ja yhtymäkohdista ulkopuoliseen hulevesijärjestelmään. Hulevesiselvityksessä on esitetty lisäksi tulvareitit.

Selvityksen johtopäätöksenä todetaan mm., että suunnitelmien mukainen maankäyttö vähentää alueen haitallisia hulevesivaikutuksia nykytilanteeseen verrattuna. Pihasuunnitelmavaihtoehdoissa esitetyillä ratkaisuilla alueella muodostuvien hulevesien määrä pienenee noin 10 % nykytilanteeseen verrattuna, vaikka varsinaista viherkerroinlaskelman perusteella saatua viivytystilavuutta ei erikseen toteutettaisi.

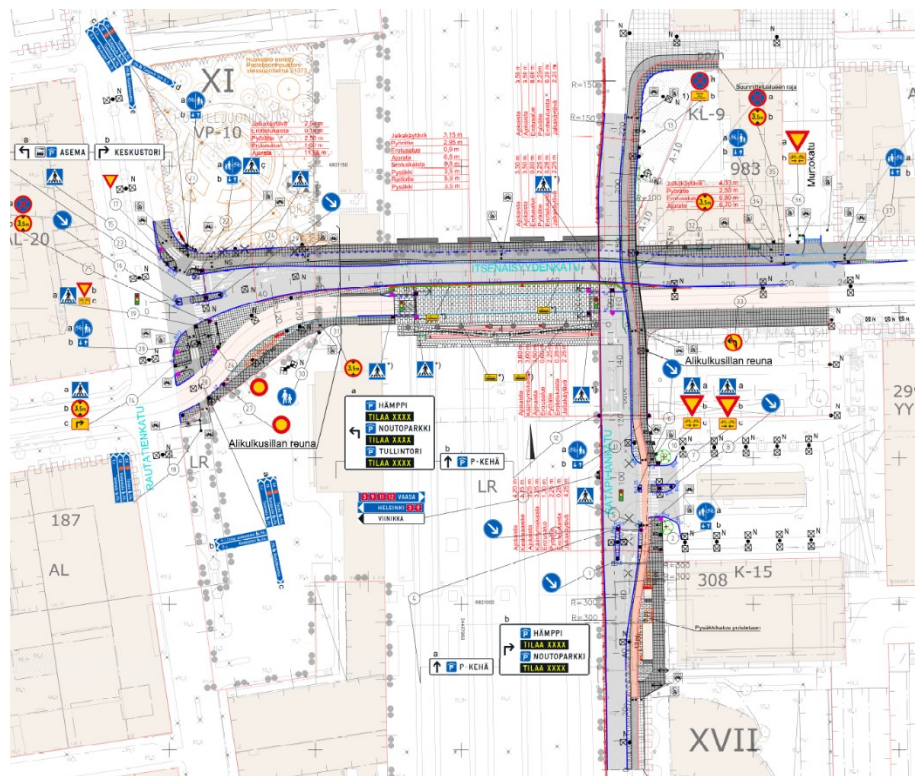
Hulevedet johdetaan samaan hulevesiverkoston liitospisteeseen kuin nykytilanteessa. Tulvareittinä toimii Itsenäisyydenkadun katualue.

Selvitysraportti sisältyy kaavan ehdotusvaiheen aineistoon. Nykytilasta ja selvitystilanteesta on kerrottu lyhyesti myös selostuksen kohdassa 1.2.2 Vesistöt ja vesitalous.

5.6 Katusuunnitelma

Ratapihankadun ja Itsenäisyydenkadun katusuunnitelma (Sitowise Oy 2023) perustuu useisiin samanaikaisesti käynnissä oleviin tai aiemmin laadittuihin selvityksiin ja suunnitelmiin. Näitä ovat mm. Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymän yleissuunnitelma (Sitowise Oy 2020), bussiterminaalin sijaintiselvitys (Sitowise Oy, 2023) sekä voimassa olevan maanalaisen asemakaavan nro 8670 (P-Hämpin laajennus) ja vireillä olevan asemakaavan nro 8640 (Asemakeskus) yhdeydessä laaditut liikenneverkkoa, liikenne-ennusteita ja liittymien toimivuutta koskevat selvitykset.

Tavoitteena on, että Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Tullin risteysillan (Itsenäisyydenkadun ylittävä osuus Ratapihankadusta) uudelleen rakentamisen toteutuessa nykyisiä katujärjestelyitä kehitetään tunneliaukkoihin vapautuvan lisätilan ja siltakansien leventämisen mahdollistamalla tavalla. Suunnitellussa tilanteessa Ratapihankadun leveys korttelin 320 kohdalla kasvaa merkittävästi. Kadun itälaidalla jalankulun ja pyöräilyn väylät voidaan toteuttaa eroteltuina. Ratapihankadun leventäminen tuottaa lisätilaa myös Pakkahuoneenaukion liittymään, johon voidaan rakentaa kääntymiskaistat ja valo-ohjaus. Muutokset on suunniteltu siten, että ne on mahdollista toteuttaa myös tilanteessa, jossa korttelissa 320 sijaitseva rakennus purettaisiin vain osittain.



Ote Ratapihankadun ja Itsenäisyydenkadun katusuunnitelmaehdotusluonnoksesta. (Sitowise Oy, 30.10.2023).

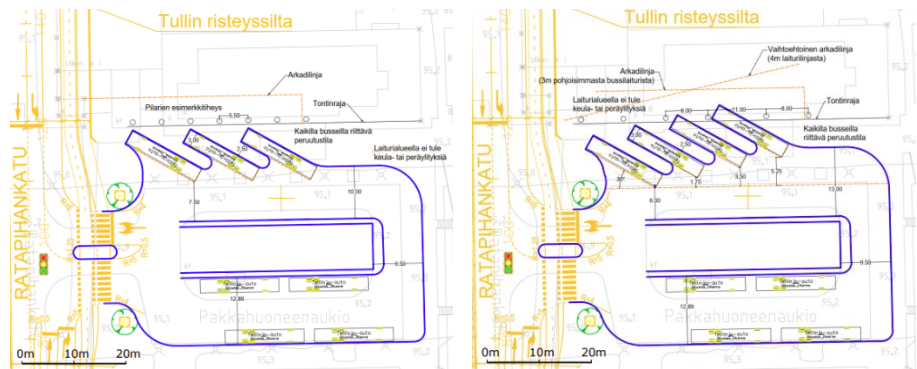
5.7 Bussiterminaalien sijaintiselvitys

Aiemmin tunnistettuja reunaehtoja ja alustavia vaihtoehtoja on vuoden 2020 jälkeen tarkennettu yhteistyössä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan suunnittelijoiden kanssa. Kaavan taustaselvityksiin sisältyvän Tampereen bussiterminaalien sijaintiselvityksen (Sitowise Oy 2023) laatiminen käynnistettiin vuonna 2021. Selvityksessä käydään läpi aiempia suunnitteluvaiheita ja selvityksiä sekä bussiterminaalien sijoittamiseen ja mitoittamiseen vaikuttavia keskeisiä tekijöitä. Sijoitusvaihtoehtoja, joita selvityksessä vertaillaan, on yhteensä viisi: nykyinen linja-autoasema, Pakkahuoneenaukio, nykyisen linja-autoaseman ja Pakkahuoneenaukion yhdistelmä, maanalainen terminaali sekä Tullintorin pysäköintilaitos.

Selvityksen johtopäätöksenä ja suosituksena jatkosuunnitteluun on, että vuoteen 2040 (2035) asti käytössä olisi nykyisen linja-autoaseman ja Pakkahuoneenaukion yhdistelmä, jossa Pakkahuoneenaukiolle sijoittuu ns. tukiterminaali. Pakkahuoneenaukion bussiterminaalien tavoiteltaisiin etenkin tilausajoliikennettä. Vuoden 2040 jälkeen ratkaisuna voisi olla maanalainen terminaali, mikäli keskustan liikenneverkkoratkaisu jatkossa sisältää tarvittavat katuyhteydet.

Bussiterminaalien tulevaisuudessa mahdollisesti käytävien liikennöitsijöiden tarpeita voidaan tämän asemakaavan valmistelun yhteydessä tarkastella yleisellä tasolla. Tätä tarkoitusta varten Pakkahuoneenaukiosta laadittiin alustavia luonnoksia, jossa tutkittiin tarkemmin mm. bussiterminaalien kapasiteettia ja liikenneteknisiä mitoitusolosuhteita. Pakkahuoneenaukion ja Ratapihankadun liittymäjärjestelyiden osalta lähtökohtana oli vuonna 2022 laaditun alustavan katusuunnitelmaluonnoksen mukainen tilanne, jossa oli jo huomioitu Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamiseen liittyvät katujärjestelyiden muutokset.

Vaihtoehtojen mitoitus- ja ajouratarkasteluiden jälkeen seitsemästä alustavasta versiosta jäljelle jäi kaksi potentiaalisimmaksi arvioitua vaihtoehtoa. Näistä ensimmäisessä vaihtoehdossa nokkalaitureita oli kolme ja ne sijoituivat aukion pohjoisreunalle korttelin nro 320 etelärajan suuntaisesti. Toisessa vaihtoehdossa nokkalaitureita oli neljä, ja ne sijoituivat hieman viistosti aukion pohjoisosaan siten, että bussien keulat ulottuivat korttelin nro 320 puolelle.



Pakkahuoneenaukion bussiterminaali, asemakaavan nro 8460 valmisteluvaiheessa jatkosuunnittelun pohjaksi valitut vaihtoehdot. (Kuva: Bussiterminaalin sijaintiselvitys, Sitowise Oy 2023)

Edelleen jatkokehitettyinä nämä vaihtoehdot ovat tuottaneet asemakaavan ja viitesuunnitelman valmisteluun tarvittavaa lähtötietoa mm. siitä, miltä osin bussiterminaaliin liittyvät rakenteet, tilavaraukset ja kulkuyhteydet katu- ja tunnelitasojen välillä on tarpeen ottaa huomioon. Itsenäisyydenkatu 2:n ehdotusvaiheen viitesuunnitelmassa bussiterminaalin on huomioitu kolmen pysäkkilaiturin versiona.

5.8 Korkean rakentamisen hankearviointi

Korkean rakentamisen hankearviointi on laadittu asemakaavamuutoksen ehdotusvaiheessa. Hankearvioinnilla vastataan *Keskustan korkean rakentamisen selvityksen päivityksessä* 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 ohjaukseen esimerkiksi suunnitteluoppaan keinoin. Päivitettyihin ohjaukseen 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.

6 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET

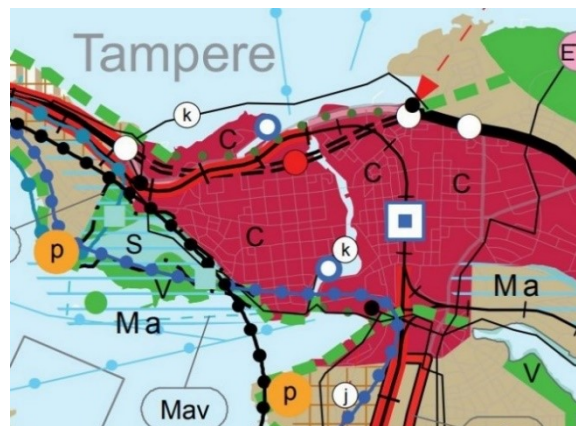
6.1 Maakuntakaava

Maakuntakaavassa alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Suunnittelumääräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon mm. yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Suunnittelualueen länsipuolella on kaksi valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (Tampereen rautatieasema ja veturitalit sekä Tampereen Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori).

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.

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

Maakuntakaava 2040: tieto.pirkanmaa.fi/kartat/



Ote maakuntakaavasta 2040.

6.2 Yleiskaava

Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava (kv hyv. 18.1.2016) kuulutettiin voimaan tällä alueella 2.6.2017. Osayleiskaavassa alueelle ja sen lähiympäristöön on osoitettu mm. keskustatoimintojen sekä hallinnon ja palveluiden alueita, maanalainen pysäköintiverkosto ja sen laajenemisalueet, keskustan hitaan liikkumisen alue, pääkatuja ja pyöräilyn pääreittejä (Itsenäisyydenkatu, Ratapihankatu) joukkoliikenteen laatukäytävä (Itsenäisyydenkatu) sekä ydinkeskustan kehittämis- ja laajentamisvyöhykkeitä. Kohdemerkinnällä osoitettu Asemakeskus on ihmisvirtojen, joukkoliikenteen käyttäjien ja eri liikennemuotojen solmukohta. Pysäköintiä on kehitettävä ydinkeskustan maanalaisen huollon ja pysäköinnin yleissuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Maanalainen pysäköintilaitosverkosto ja sen laajenemisalueet ulottuvat idässä Tullin alueelle ja lännessä Hämeenpuistoon. Pysäköintilaitosten paikat korvaavat maantasopaikoitusta siten, että keskustan kehän sisäpuolella olevista kadunvarsipaikoista poistetaan vähintään puolet.

Itsenäisyydenkadulle on osoitettu keskustan pyöräilyn pääreitti. Rautatieaseman läheisyyteen on merkitty keskitettyä pyöräpysäköintiä, jossa pysäköinti sijoitetaan ensisijaisesti sisätilaan tai katoksen alle.

Keskustan strateginen osayleiskaava: kartat.tampere.fi/KSOYK_kartat1_2.pdf



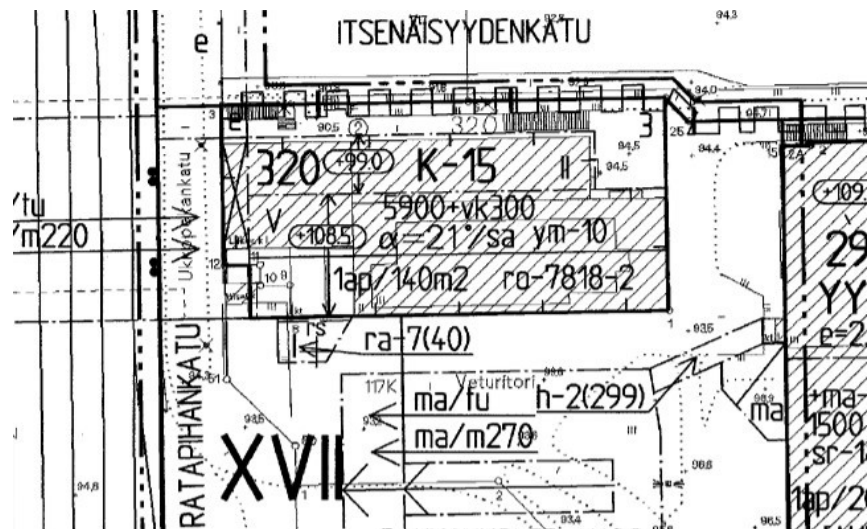
Otteet keskustan strategisen osayleiskaavan maankäyttö- ja liikennekartoista.

Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2021 - 2025 on tullut vireille 7.3.2022. Lisätietoja osoitteessa: www.tampere.fi/vaiheyleiskaava2021-2025

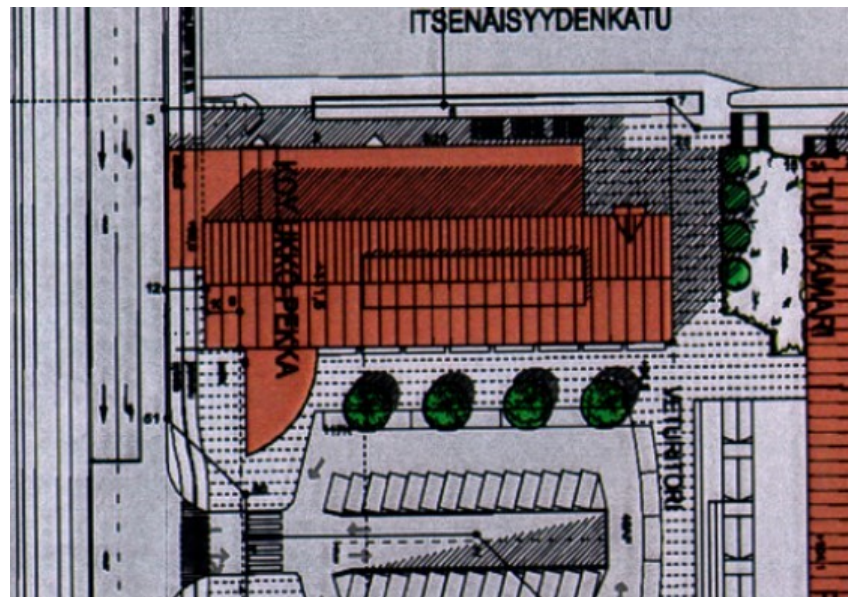
6.3 Asemakaava

Alueella on voimassa asemakaava nro 7818 (27.10.2004) ja maanalainen asemakaava nro 8670 (16.5.2022).

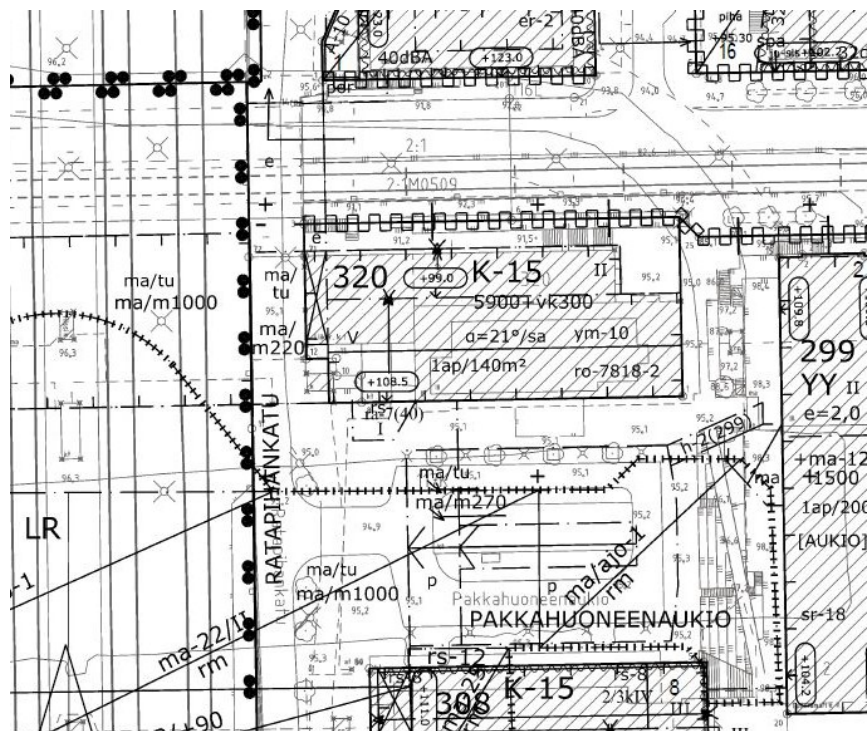
Asemakaavassa nro 7818 alue on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jonka yhteenlaskettu rakennusoikeus on 6200 kerrosneliometriä. Rakennusten suurin sallittu kerrosluku on Itsenäisyydenkadun puolella kaksi ja Pakkahuoneenaukion puolella viisi. Asemakaavassa on annettu lisäksi mm. rakennukseen jätettävää kulkuaukkoa, kaavaan liittynyttä rakentamistapaohjeistoa, julkisivujen ja vesikaton käsittelyä ja ylintä korkeusasemaa sekä autopaikkojen lukumäärää ja sijoittamista koskevia kaavamääräyksiä. Rakentamistapaohjeissa (ro-7818) todetaan mm, seuraavaa: *”Tontilla on punatiilaattapintainen rakennus, jonka Pakkahuoneenaukion puoleista rakennusosaa on mahdollista korottaa. Korotuksen korkeus määräytyy Tullikamarin seinän ja vesikaton leikkauspinnan korkeuden mukaan niin, että uudisosan korkeus jää vanhaa rakennusta matalammaksi.”*



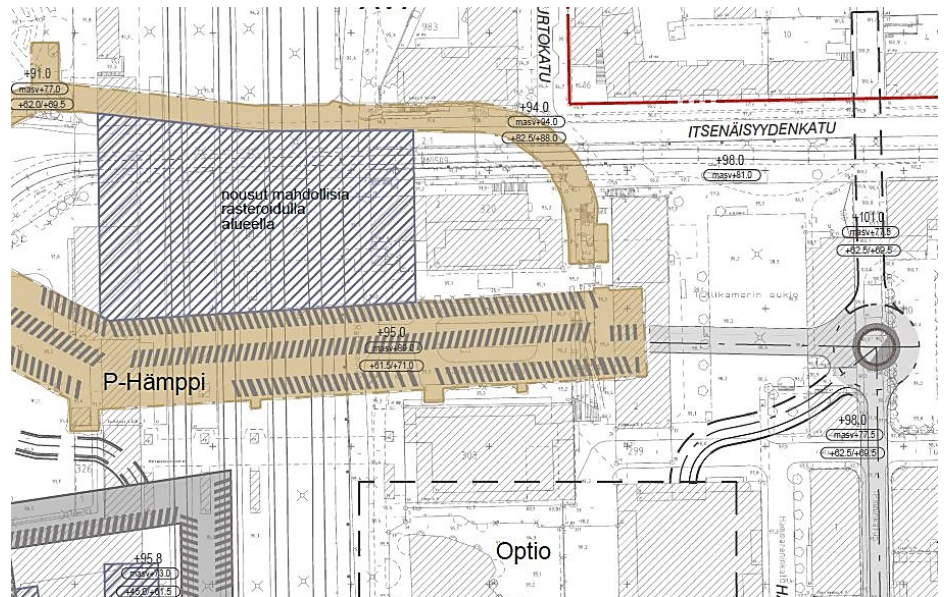
Ote asemakaavan nro 7818 (27.10.2004) kaavakartasta.



Ote asemakaavan nro 7818 (27.10.2004) havainnepiirroksesta.



Ote ajantasa-asemakaavasta. Kartalla on esitetty alueella voimassa olevien maanpäällisten asemakaavojen yhdistelmä.



Ote maanalaisen asemakaavan nro 8670 (16.5.2022) havainnepiirroksesta. Kuvaan on merkitty ruskealla värillä olemassa olevat P-Hämpin maanalaiset tilat ja ajotunnelit (Tullin ramppi). Sinisellä vinoviivarasterilla on merkitty näiden väliin jäävä alue, jolle kaavavaiheen alustavan hankesuunnitelman mukaan voisi olla mahdollista sijoittaa uusia pystynousuja. Maanalainen asemakaava kuitenkin sallii kalliotilojen laajentamisen ja uusien pystynousujen sijoittamisen myös tämän kaavamuutoksen suunnittelualueelle.

Alueella on valmisteilla 11.8.2016 vireille tullut asemakaavan muutos nro 8640 (Asemakeskus). Kaavaa koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 11.8.-15.9.2016. Aloitusvaiheen yleisötilaisuus järjestettiin 31.8.2016. ja viranomaisneuvottelu 26.9.2016. Tarkastettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja valmisteluaineistoa oli nähtävillä 18.1.-15.2.2018. Toinen yleisötilaisuus järjestettiin 1.2.2018 ja viranomaisneuvottelu 23.2.2018. Kaavaan liittyvä yleissuunnitelma hyväksyttiin jatkosuunnittelun pohjaksi kaupunginhallituksessa joulukuussa 2019.

Asemakeskuksen yleissuunnitelmaan 2019 sekä vireillä ja voimassa olevien asemakaavojen aineistoihin voi tutustua tarkemmin osoitteissa:

<https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8460> (vireillä oleva asemakaavan muutos, Itsenäisyydenkatu 2 ym.)

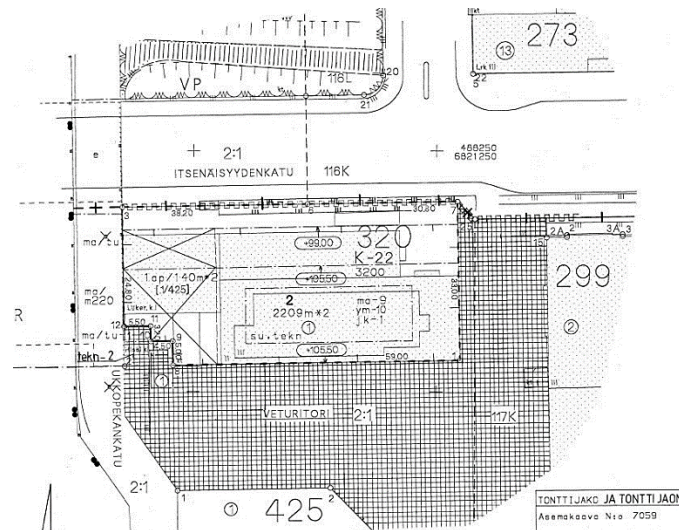
<https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8640> (vireillä oleva asemakaavan muutos, Asemakeskus)

<https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8670> (voimassa oleva maanalainen asemakaava, P-Hämpin laajennus)

<https://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaupunkiymparisto-uudistuu/kannen-alue/tampereen-aseakeskus>

6.4 Tonttijako

Alueella on voimassa sitova tonttijako nro 6809 (30.9.1992), joka perustui asemakaavaan nro 7059 (5.6.1992). Alue on maankäyttö- ja rakennuslain 81§:n nojalla rakennuskiellossa, koska tonttijako ei ole voimassa olevan asemakaavan nro 7818 (27.10.2004) mukainen.



Ote tonttijakokartasta nro 6809 (30.9.1992).

6.5 Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin paikkatiedon laatima ja se on tarkistettu vuonna 2022.

6.6 Muut suunnitelmat ja selvitykset

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040 ja MAL-aiesopimus

Tampereen kaupunkiseudun seutuhallitus hyväksyi kaupunkiseudun rakennesuunnitelman 2040 17.12.2014 ja alueen kunnat vuoden 2015 alussa. Rakennesuunnitelman sitovuus luotiin aikatauluttamalla sen toteutus toteuttamisohjelman ja kaavoituksen kautta sekä MAL-aiesopimuksella.

Rakennesuunnitelmassa ja siihen liittyvässä rakennemallissa esitetään, että kaupunkiseudun väestö kasvaa vuoteen 2040 mennessä noin 110 000 asukkaalla. Rakennesuunnitelmassa esitetään myös 70 000 uuden työpaikan sijoittuminen keskustoihin sekä tietointensiivisille työpaikka- ja yritysalueille. Rakennesuunnitelmassa painotetaan kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen (erit. raitiotie ja lähijunaliikenne) olosuhteiden vaiheittaista kehittämistä työpaikkojen ja palveluiden rinnalla.

Rakennesuunnitelmassa Tampereen ydinkeskustasta muodostuvalle seutukeskukselle on esitetty mm. asumisen, palveluiden ja

liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Seutukeskus sekä alue- ja lähipalvelukeskukset ovat elinvoimaisia asumisen, julkisten ja kaupallisten palveluiden keskittymiä. Liikkumiskulttuuria uudistetaan lisäämällä kestävien liikkumismuotojen, kuten joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn, osuuksia. Näin vaikutetaan henkilöautoliikenteen osuuden kasvun pysähtymiseen. Keskukset kytketään toisiinsa hyvällä joukkoliikenteellä sekä korkeatasoisilla pyöräteillä.

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 kestävä 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.

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 kestävä kehityksen kanssa sekä linjaavat kokonaisuuden toteutusta ja

seurantaa. 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. Tiekartan toimenpiteet on jaoteltu kuuteen teemaan, jotka koskevat kestävästä kaupunkisuunnittelusta, 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.

Laskelmien mukaan tiekartan arvioitavissa olevilla toimenpiteillä voidaan saavuttaa noin 72 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä. Tiekartassa vaikuttavimpia päästövähennystoimenpiteitä ovat muun muassa Naistenlahden voimalaitoksen uusiminen, bussien käyttövoimauudistus ja energianeuvonnan lisääminen.

Kaikkien toimenpiteiden, joita on yhteensä 236, vaikutuksia ei ole voitu vielä arvioida. Merkittävimpänä tekijänä arvioimatta ovat toistaiseksi jäänyt toimenpiteitä, joilla vaikutetaan kuntalaisten liikkumisvalintoihin mm. kaavoituksen ja liikennejärjestelmän kehittämisen kautta. Arvioinnin mukaan lähivuosina lisäpanostuksia tarvitaan erityisesti joukkoliikenteen palvelutason sekä kävely- ja pyöräilyinfran parantamiseen, kestäviin kulkumuotoihin ohjaamiseen, asukkaiden ja taloyhtiöiden energianeuvonnan lisäämiseen, bussien puhtaisiin käyttövoimiin ja kuntien energiatehokkuussopimuksen edistämiseen.

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 alitusten sijainnit. Selvityksen suositus oli, että aluetta kehitetään korkean rakentamisen sallivana alueena, jonka yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee taata suunnitelmien korkea laatu ja huomioida hankkeiden kaupunkikuvalliset ja toiminnalliset yhteisvaikutus. Asemakaavamuutoksen yhteydessä laadittiin korkean rakentamisen hankearviointi, joka on aineiston liitemateriaalina.

Tämän kaavan suunnittelualue ei sisällynyt Tullin alueen yleissuunnitelman kohteena olevaan alueeseen. Yleissuunnitelman havainneaineistossa Itsenäisyydenkatu 2:n kohdalle oli esitetty aiemmin ratkaistun Asemakeskuksen suunnittelukilpailun voittajatyön mukaista maankäyttöä.



Ote Tullin alueen yleissuunnitelman 2016 havainneaineistosta.

Muita asemakaavaan liittyviä suunnitelmia ja selvityksiä

Asemakeskus- hankkeen ja Tampereen henkilöratapihan kehittämiseen liittyviä aiempia suunnitelmia, selvityksiä, käsittelyitä ja päätöksiä ovat selostuksen luvuissa 4, 5 ja 8. mainittujen lisäksi muun muassa

- Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeeseen liittyvät yleis- ja rakentamissuunnitelmat taustaselvityksineen, Väylävirasto, Welado Oy, Sitowise Oy, Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy ym., mm.
 - Ratasuunnitelma, meluselvitys, Proxion, WSP Finland Oy 14.5.2020
 - Esteettömyyskarttoitus, Väylävirasto, Aihio Arkkitehdit ym. 2021
- Asemakeskuksen yleissuunnitelma 2019 ja vireillä olevat asemakaavat taustaselvityksineen, mm.
 - Asemakeskuksen yleissuunnitelma 2019 ja kehitysskenaariot 2017, COBE ApS, Lundén Architecture Company, Ramboll Finland Oy, Realprojekti ym.
 - Meluselvitys, asemakeskuksen yleissuunnitelma Sitowise Oy 2020

- Tampere Travel and Service Centre Masterplan, Wind analysis, Vindvind ApS 2020
- Tampereen henkilöratapiha, tiivistelmä VAK -riskianalyysistä, L2 Paloturvallisuus Oy 2020
- Verkostaselvitys: vesihuolto ja hulevedet, kaukolämpö ja kaukojäähdytys, sähkö- ja televerkosto, Ramboll Finland Oy 2020
- Pirkanmaan ELY-keskuksen (PIRELY/4762/2016) ja Pirkanmaan maakuntamuseon (525/2020) lausunnot Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen kulttuuriympäristöselvityksistä sekä alustavasta vaikutusten arvioinnista
- Maanalaisen asemakaavan nro 8670 (P-Hämpin laajennus) suunnittelu- ja selvitysaineistot, mm.
 - P-Hämpin laajennuksen alustava hankesuunnitelma, Finnpark, Aihio Arkkitehdit, A-Insinöörit, Sitowise 2021
 - Melulaskenta, maanalainen asemakaava nro 8670, Sitowise Oy 2021 (sisältyi vaikutusten arviointiraporttiin)
 - Ilmanlaatuselvitys, asemakaavat nro 8640 ja 8670, Enwin Oy 2021
 - P-Hämpin ilmanlaadun mittaukset ja vaikutusmallinnus, Enwin Oy 9.4.2020

7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Kaavan toteuttaminen voidaan aloittaa sen saatua lain voiman.

Asemakaavakartalla esitetään alueelle sijoittuvan rakentamisen ohjaamisen kannalta tarpeelliset kaavamääräykset. Kaavan viitesuunnitelmassa ja siihen liittyvässä havainneaineistossa kuvataan kaavan laatimisen aikaan mahdollisena pidettyjä toteutusvaihtoehtoja. Yksityiskohtaisesti toteutusta ohjaavia ja havainnollistavia suunnitelmia laaditaan asemakaavaa seuraavan jatkosuunnittelun aikana.

Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen sekä katualueita ja Pakkahuoneenaukiota koskevien muutosten yksityiskohtainen suunnittelu tapahtuu kaavasta erillisten valmistelu- ja lupaprosessien sekä yleisten alueiden toteuttamista koskevan päätöksenteon yhteydessä.

Toteutukseen tähtäävään suunnitteluun ja päätöksentekoon osallistuu kiinteistön omistajan ja kaupungin lisäksi useita muita tahoja, mm. Väylävirasto, VR-Yhtymä Oy ja Finnpark Oy. Toteutusvaiheen suunnitelmia käsitellään myös muissa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa menettelyissä.

7.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Jatkosuunnittelun tai toteutumisen aikataulusta ei ole kaavan valmistelun aikana tehty päätöksiä.

Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelmassa (PALM) 2023-2037, joka käsiteltiin kaupunginhallituksessa 23.1.2023, esitetään merkittäviä Asemakeskus-hankeeseen liittyviä investointeja. Suunnitelmassa vuosille 2023-2026 ajoittuva Tampereen henkilöratapiha- hanke on valtion investointipäätöksistä riippuvainen liikennehanke, johon mm. Asemakeskuksen, Pohjoiskannen, P-Hämpin laajennuksen, Ratapihankadun ja Sorinahteensillan peruskorjaukseen tarvittavat kaupungin investoinnit liittyvät. Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistaminen voidaan käynnistää, kun valtion rahoituspäätös on tehty.

7.3 Toteutuksen seuranta

Toteutuksen vaikutusten seurannasta määrätään toteutusvaiheen suunnitelmien laatimisen, lupamenettelyiden ja päätöksenteon yhteydessä.

8 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Asemakaavakartta
- Asemakaavan seurantalomake
- Palaute- ja vastineraportti
- Viranomaisneuvottelun muistio
- Viitesuunnitelma, Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy
- Meluselvitys, Sitowise Oy
- Tärinä- ja runkomeluselvitys, Sitowise Oy
- Alustava pihasuunnitelma ja viherkerroinlaskenta, Sitowise Oy
- Hulevesiselvitys, Sitowise Oy
- Korkean rakentamisen hankearviointi

8.1 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Asemakeskuksen yleissuunnitelman 2019 ja vireillä olevan asemakaavan nro 8640 (Asemakeskus) suunnittelu- ja selvitysaineistot, linkki internet-sivulle: <https://ekstrat.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8640>
- Bussiterminaalien sijaintiselvitys, Sitowise Oy 2023
- Kannen alue, linkki internet-sivulle: [Suunnitteluaineistot Tampereen kaupunki - Asuminen ja ympäristö - Kaupunkisuunnittelu- ja rakentamishankkeet - Kannen alue](#)
- Kaupunkilogistiikan kehittäminen. Sitowise Oy 2018
- Keskustan pysäköinnin yleissuunnitelma TYPY 2040. Sitowise Oy (tekeillä)
- Keskustan uusi pysäköintitutkimus. Sitowise Oy 2018
- Maanalaisen asemakaavan nro 8670 (P-Hämpin laajennus) suunnittelu- ja selvitysaineistot, linkki internet-sivulle: <https://www.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8670>, mm.
 - P-Hämpin laajennuksen alustava hankesuunnitelma (raportti ja liiteaineisto), Finnpark Oy, Aihio Arkkitehdit Oy, A-Insinöörit Oy, L2 Paloturvallisuus Oy ja Sitowise Oy
 - Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymän yleissuunnitelma, Sitowise Oy
 - Kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi, Sitowise Oy

- Rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvitys, Vahanen Rakennusfysiikka Oy, linkki internet-sivulle:
http://ekstrat.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8640/selvitykset/rakennushistoriaselvitys_2020_rautatieasema_veturitalli_viinikanoja_web.pdf
- Taksien ja tilausliikenteen pysäköintiselvitys. Trafix Oy 2018
- Tampereen asemakeskuksen suunnittelukilpailu, kilpailuohjelma 2014, linkki internet-sivulle: <https://docplayer.fi/2507930-Tampereen-aseakeskuksen-suunnittelukilpailu.html>
- Tampereen Asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, linkki internet-sivulle:
http://ekstrat.tampere.fi/ytoteto/aka/nahtavillaolevat/8640/selvitykset/tampereen_aseapuisto_ymparistohistoriallinen_selvitys_20200122.pdf
- Tampereen Asemakeskuksen liikenteellinen konsepti 2013
- Tampereen henkilöratapihan yleissuunnitelma, Liikennevirasto ym. 2010
- Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeeseen liittyvät suunnitelmat taustaselvityksineen, Väylävirasto, Welado Oy, Sitowise Oy, Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy ym., linkki Väyläviraston internet-sivuille: <https://vayla.fi/tampereen-henkiloratapiha>
- Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava taustaselvityksineen, linkki internet-sivuille: [Tampere.fi > Asuminen ja ympäristö > Kaavoitus > Yleiskaavoitus > Voimassa olevat yleiskaavat > Keskustan strateginen osayleiskaava](#)
- Tullin alueen kehittäminen, linkki internet-sivuille:
<https://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaupunkiymparisto-uudistuu/tullin-alue>