

ASEMAKAAVAN ASETTAMINEN NÄHTÄVILLE. XVIII KAUPUNGINOSA-2:17,
SORINKATU 6-8. RAUTATIEALUEEN MUUTTAMINEN KERROSTALOKORTTELIKSI.
KARTTA 8201.

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 28. päivänä
toukokuuta 2008 päivättyä asemakaavakarttaa nro 8201. Asian
hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

TIIVISTELMÄ

Kaava-alueen sijainti ja luonne

Rautatiealueena oleva suunnittelualue, joka kuuluu tilaan 2:17
XVIII kaupunginosassa sijaitsee toimitila- ja virastovaltaisella ns.
Sorin alueella. Etäisyys keskustasta on noin 1 km kaakkoon.
Alueella sijaitsee eri ikäisiä rautatierakennuksia 1910-l:lta lähtien.
Rakennuskanta on vakiintunut nykyiselleen 1950-l:lta, kun alueen
3-kerroksinen asuinkerrostalo valmistui. Suunnittelualueen
eteläpuolella on Tampereen Poliisitalon kortteli 192 ja
pohjoispuolella kortteli 191, Kiinteistö Oy Sorinkatu 4, jossa on
toimistoja, liikehuoneistoja ja asuntoja. Aluetta rajaa lännessä
Sorinkatu ja idässä Ratahallintokeskuksen hallinnoima
rautatiealue, ns. Helsingin rata. Muutosalueena on tilaan 2:17
kuuluva alue, jonka pinta-ala on 4823 m². Alueella ei ole
tonttijakoa.

Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaavan muutoksen aloitteen on tehnyt VR-Yhtymä Oy
3.1.2007 kirjatulla hakemuksella. Asia on kuulutettu vireille
19.4.2007 ja asetettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma
nähtäville 20.4.-11.5.2007 väliseksi ajaksi. Tarkistettu
osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin 25.4.2007.
Asemakaavan hakijan arkkitehdin laatimat vaihtoehtoiset kaksi
tontinkäyttöluonnosta havainnekuvineen olivat nähtävillä
osallistumis- ja arviointisuunnitelman kanssa. Suunnitelmasta ja
oheisaineistosta jätettiin 11 mielipidettä.
Asemakaavahankkeella on ollut säännöllisin määräajoin
kokoontunut ohjausryhmä, joka valitsi saadun palautteen ja
yhteistyön tuloksena jatkotyöstettävän vaihtoehdon.

Asemakaava

Hakijan tavoitteena on kehittää kiinteistöään. VR-Yhtymän
toiminnot ovat yhtiöittämissä v.1995 jälkeen siirtyneet alueelta
pois, pääosin rautatieasemalle ja Perkiön varikon alueelle. Alueen
huonoon kuntoon päässeet rakennukset ja ympäristö ovat
sijaintiinsa nähden vajaassa käytössä. Hakijan kerrosalataavoite
lisärakennusoikeudelle on 10 000 k-m².

Kaavoituksen tavoitteena on korttelin sopiminen sekä Sorin
alueen että ratapihan puolen kaupunkikuvaan, myös
kaukomaisemassa. Täydennysrakentamista ohjataan sopimaan

eri toimintoja ja rakennustyyppejä sisältävään ympäristöön Sorinkadun ja rautatien rajaamalla alueella. Sijoittamalla alueelle tiiviisti rakennettu asuinkortteli tehostetaan maankäyttöä hyvien palveluiden ja liikenneyhteyksien äärelle. Samalla rakennetaan suojausta radan suunnasta tulevalle melu- ja ilmanlaatuhaitoille. Hanketta varten on laadittu yleiskaavallisen tarkastelun sisältävä vaikutusarvio, melu- ja värinä- ja maaperäselvitykset sekä kaupunkikuvallisen arvion käsittävä rakennushistoriaselvitys.

Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttaminen aloitetaan sen saatua lainvoiman.

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee Tampereen kaupungin XVIII-kaupunginosan maarekisteriyksikön 2:17 osaa osoitteessa Sorinkatu 6-8.

Kaavan laatija
Tampereen kaupungin suunnittelupalvelut,
asemakaavasuunnittelu, arkkitehti Hanna Montonen.

Vireilletulo: 19.4.2007
Dno YPA: 106/611/2007

1.2 Kaava-alueen sijainti

Rautatiealueena oleva suunnittelualue, joka kuuluu maarekisterikylän 599 (Tammerkoski) tilaan 2:17 kaupunginosassa XVIII sijaitsee toimitila- ja virastovaltaisella ns. Sorin alueella ns. Helsingin radan ja Sorinkadun välissä. Sillä sijaitsee VR-Yhtymän omistamia I-III-kerroksisia rakennuksia: harraste- ja yritystiloiksi vuokrattuja entisen kaasulaitoksen rakennuksia 1910-luvulta ja asuinkerrostalo huoltorakennussiipineen 1950-luvulta.

1.3 Kaavan nimi ja tarkoitus

XVIII kaupunginosan - 2:17, Sorinkatu 6-8, rautatiealueen muuttaminen kerrostalokortteliksi kaava nro 8201.

1.5 Asiakirjat

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 24.4.2007
- Asemakaavakartta 8201, 28.5.2008
- Havainnekuvia, KSOY Arkkitehtuuria 21.5.2008
- Ympäristömeluraportti 26.10.2007 ja täydennykset 21.11.2007 ja 27.5.2008, Promethor Oy

- Raideliikenteen aiheuttaman tärinän mittaus – raportti 21.6.2007 ja tiivistelmä 8.10.2007, Promethor Oy
 - Rakennushistoriaselvitys 30.10.2007, Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen
 - Ympäristöarviointi/maaperäselvitys, 28.2.2008, Golder Associates Oy
 - Sorin VR:n alueen asemakaavamuutoksen vaikutusten arviointi, arviointiraportti 4888-C9527, 22.5.2008, FCG Planeko Oy
 - Asemakaavan seurantalomake
- 1.6 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista
- Asemakaavan muutoshakemus liitteineen, 3.1.2007
 - TTY:n Maa- ja pohjarakenteiden laitos, maaperäkairaukset 6.6.2007
 - Pohjatutkimukset, kairauspistekartta ja kairausdiagrammit, Sorin kaava-alue, Oy VR-Rata Ab/ 28.9.2007
 - Tilastotiedot 12.4.2007
 - Ote maakuntakaavasta, Pirkanmaan liitto, vahvistettu valtioneuvostossa 29.3.2007 ja valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista
 - Keskustan osayleiskaava, 4.1.1995
 - Keskustan liikenneosayleiskaava, 2.3.2006
 - Maanomistuskartta, Suunnittelupalvelut 8.3.2007
 - Osallisten mielipiteet tarkistetusta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavan hakijan vaihtoehtoisista alustavista hankeluonnoksista, 11 kpl
 - Ohjausryhmän kokousten 1-5, 15.6.2007, 21.9.2007, 2.10.2007, 18.4.2008, 23.5.2008 esityslistat ja muistiot
 - Rakennussuunnitelmaluonnoksia KSOY 11.10.2007
 - Tampereen seudun typenoksidipäästöjen leviämislaskelmat vuosille 2000 ja 2020
 - VR:n Sorin alueen kaavan suunnittelulukusymykset-teemakartta, Suunnittelupalvelut 9.5.2007
 - Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta, VTT Tiedotteita 2278, 2004
 - Raportti Ratapihankadun alueen hyönteisselvityksestä ja Linnainmaan Kauppilan esiselvityksestä, Tampereen hyönteistutkijain seura ry, 31.10.2007
 - Tampereen kaupungin lepakkoselvitys 2007- Tammela, kartoitusraportti, Biologitoimisto Vihervaara, 30.8.2007
 - Tampereen arkkitehtuuriohjelma, luonnos 1.1.2007
 - Teemakartta: keskusta-alueen päiväkodit ja koulut, Suunnittelupalvelut 26.2.2008
 - Technopolis Oyj:n internet-sivu <http://www.technopolis.fi/index.php?1649>, luettu 8.3.2008

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue on osa n. 1 km Keskustorilta kaakkoon sijaitsevaa toimitila- ja virastovaltaista ns. Sorin aluetta. Sorin alue on korttelikonaisuus, joka muodostuu Vuolteenkadun, rautatien, Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie rajaamasta alueesta ja on sijoittunut Kalevanharjun länsipään, sen etelärinteeseen. Itse suunnittelualueita rajaavat kortteli 191 (Kiinteistö Oy Sorinkatu 4), rautatiealue, kortteli 192 (uusi Poliisitalo) ja Sorinkatu.

Suunnittelualueella sijaitsee eri ikäisiä rautatierakennuksia, joista vanhimmat on rakennettu alun perin AGA:n kaasutehtaan käyttöön 1900-luvun alussa. Alue rakennuksineen oli vuokrattuna kaasulaitokselle v.1920-1949, jonka jälkeen VR lunasti rakennukset versta- ja varastokäyttöön. 1950-luvulta on Sorinkadun varressa sijaitseva alueen III-kerroksinen rautatieläisten asuinkerrostalo I-kerroksisine siipiosineen. Sorinkatua vastaan on versta- ja varastojen kohdalla umpinainen korkea lauta-aita.

Versta- ja varastointitoiminnan siirryttyä 1980-luvulla rautatieaseman tiloihin ja Perkiön varikon läheisyyteen ovat alueen vanhimmat rakennukset olleet rautatieläisten harraste- ja ulkopuolisten vuokraajien käytössä. Asuinkerrostalossa on ollut rautatieläisten työsuhdeasuntoja, mutta viime vuosina niitä on vuokrattu myös ulkopuolisille. Rakennus jäi Rautatieasunnot Oy:n perustamisen yhteydessä edelleen VR-Yhtymälle.

Hatanpäänvaltatie joukkoliikennepysäkille on matkaa 250 metriä. Lähettyvillä korttelin pohjoispuolella tulee keskustan liikenneosayleiskaavan suunnitelman toteutuessa kulkemaan kevyen liikenteen pääreitti. Alueella on yksi tonttiliittymiä, jota käyttää sekä VR-Yhtymän henkilökunnan paikoituksen ajava että rakennuksille kulkeva liikenne. Muutosalueena on rautatiealueen osa, joka on pinta-alaltaan 4823 m². Se on mittasuhteiltaan pitkänomainen. Sorinkadun puoleinen raja on pituudeltaan noin 100 m ja syvyys on noin 42 m.

3.1.2 Luonnonympäristö

Alueella on vehreyttä ja puita vaikkakaan ei varsinaista pihaa. Lähin puisto on Sorin aukio. Huolto- ja asuinrakennuksen kohdalla rautatien läheisyydessä on piirteitä entisestä pienimuotoisesta rautatiepuistosta: muutaman lehmuksen puurivi. Kasvillisuus on kuitenkin villiintynyt ja perustaso kulunutta hiekkakenttää.

Suunnittelualue sijaitsee Kalevanharjulla, joka on osa Salpausselältä kaakkois-luoteissuunnassa Kankaanpään asti ulottuvaa 200 kilometriä pitkää harjuksoa. Oy VR-Rata Ab on tehnyt suunnittelualueella kairauksia ja todennut lausunnossaan 28.9.200, että maaperä alueella on laadultaan pääsääntöisesti

karkeata koostuen lähinnä moreenista ja sorasta. Sen rakennettavuus on hyvä. Karkea maa-aines ei sellaisenaan ole haitallinen tärinän leviämislle suunnittelualueelle. Maanpinnanmuodostus suunnittelualueen kohdalla on melko tasaista. Sen korkeus merenpinnasta vaihtelee pohjoispään +97,2:sta eteläpään +95,2:een. Kokonaisuutena Sorin alue kuitenkin viettää voimakkaasti etelään päin: Sorinkadun eteläpää on n. 15 metriä pohjoispään Suvantokadun ja Sorinkadun risteystä matalammalla. Maisemakuvassa alue näkyy otollisesti rautatieltä, josta päin tarkasteltuna Sorin alueen kohdalla kaupunkikuva on epäyhtenäinen ja jäsentymätön. Kohde on selvästi ympäristöään väljemmin rakennettu ja asuinrakennusta lukuunottamatta myös matalammin rakennuksin kuin Sorin alueen muutoin. Korttelitila on pääosin avoin, jota uuden Poliisitalon vino rakennusmassa hallitsee. Pohjoispuolisena naapurina oleva asuinkortteli 191/47 muodostaa suljetun korttelirakenteen myös radan puolelle. Yleisvaikutelma ratapihalla Sorin sillan eteläpuolella on laakea. Avaruutta lisää Helsingin ja Jyväskylän radan haarautuminen ja ratapihan itäpuolen rakentamaton kortteli 325. Rautatie kulkee tällä kohtaa suhteellisen lähellä piha-alueiden tasoa eikä maisematilaa rajaavia pengerryksiä tai kalliioleikkauksia ole henkilöratapihan pohjoisosan tapaan. Sorinkadun katumaisemassa suunnittelualue on alistuva. Etelästä lähestyttäessä huomio kiinnittyy ennen muuta uuteen Poliisitaloon ja kadun yläpuoliseen kävelytunneliin, joka yhdistyy vanhaan Poliisitaloon sekä kadun päätteenä olevaan ortodoksikirkkoon. Suunnittelualueen rakennukset sijaitsevat pääosin pääty kadulle päin. Alue on kuitenkin rajattu kadun varteen 1960-luvulla entisen kaasutehtaan jatkeeksi tehdyllä puurakenteisella kylmävarastolla, joka sulkee näkymän kadulta alueelle. Pienilmastoa leimaa rata-alueen pohjois-eteläsuuntainen avoin kaupunkitila. Pintavesikohteita ei ole eikä alue ole liitetty kaupunkin sadevesijärjestelmään. Hulevedet ovat valuneet rata-alueelle, joka on n. 2 metriä suunnittelualueella matalammalla tasolla.

Henkilöratapihan pohjoisosassa on laadittu v. 2007 Ratapihankadun asemakaavamuutosta varten lepakko- ja hyönteisselvitys, jossa tehtiin muutama havainto pohjanlepakosta. Kaikki maassamme tavattavat yksitoista lepakkolajia ovat luonnonsuojelulain mukaan rauhoitettuja. Lepakot ovat myös Euroopan unionin luontodirektiivissä mainittuja lajeja, joiden luonnossa havaittavien lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Suomi on sitoutunut edistämään lepakoiden tutkimusta ja suojelua, sekä tarkentamaan tietoja varsinkin puutteellisesti tunnetuista lajeista. Henkilöratapihan pohjoisosassa tehdyt pohjanlepakkohavainnot todettiin selvityksessä tyypillisiksi keskusta-alueen havainnoita eikä mitään lisääntymisyhdyskuntaan viittaavaa havaittu. Lisäksi todettiin, että alueen vanhat puu- ja tiilirakennukset tarjoavat suotuisia lepopaikkoja lepakoille, mutta kaupunkiympäristö ei todennäköisesti pysty tarjoamaan edellytyksiä suuremmalle lisääntymisyhdyskunnalle.

Hyönteisselvityksen tiedot kerättiin 2007 ja lisäksi aineistoon liitettiin referenssitiedot Kalevankankaalta vuodelta 2006 ja eteläiseltä ratapihalta pitkältä ajanjaksolta 1970-luvulta vuoteen 2006. Ratapihankadun kaava-alueelta vuosina 1999-2000 kerätty suurperhosaineisto liitettiin mukaan.

Hyönteisselvityksessä henkilöratapihan alueella Tammelan kohdalla havaittiin yksi uhanalainen laji, kulolatikka (*Aradus signaticornis*; lude). Ei pidetty todennäköisenä, että lajilla olisi tutkimusalueella pysyvä kanta. Kovakuoriaislajisto on paljolti samaa kuin esim. Kalevankankaalta on tavattu v. 2006. Kalevankankaalta tavatut valtakunnallisesti uhanalaiset, silmälläpidettävät tai muutoin harvinaiset lajit puuttuvat kuitenkin käytännössä kokonaan Ratapihankadun aineistosta. Em. Ratapihankadun tutkitulla alueella katsottiin olevan jonkin verran potentiaalia tarjota elinympäristöä eräille lähialueilta, kuten Kalevanharjulta ja eteläiseltä ratapihalta aiemmin tavatuille valtakunnallisesti uhanalaisille tai silmälläpidettäville hyönteislajeille. Saatujen tulosten valossa Ratapihankadun alue Tammelan kohdalla vaikuttaa silti uhanalaishyönteisten kannalta toisarvoiselta – maaperän mahdollinen saastuminen, kaupunkiympäristön aiheuttamat liikkumisvaikeudet ja uhanalaislajien kannalta kuitenkin niukaksi jäävä sopiva kasvillisuus alentavat alueen arvoa. Alueelta tavattu uhanalainen kulolatikka tuskin elää alueella pysyvästi. Kuitenkin suositeltiin, että lähialueilla esiintyvien lajien elinvaatimukset huomioidaan tutkitun alueen rakentamisessa, esimerkiksi jättämällä viher- tai joutomaakaistaleita nurmettamatta ja istuttamatta aluskasvillisuuden tukahduttavia pensaita tai puita. Eteläisellä ratapihalla tavatut uhanalaiset tai muut merkittävät lajit elävät pääosin tavanomaisilla kasveilla kuten pujolla, metsäapilalla, hiirenvirnalla, pajuilla ja vaahteralla. Osa merkittävistä lajeista elää harmiolla. Kaikissa tapauksissa on oleellista, että kasviyksilöt kasvavat paahteisilla paikoilla, joissa lämpökertymä on suuri, kuten ratapiha-alueet. Sorinkadun suunnittelualue rajautuu rata-alueeseen, mutta muutoksilla ei olla puuttumassa rata-alueeseen.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Nykyinen rakennuskanta

Suunnittelualueen nykyinen rakennuskanta liittyy rautatie- ja teollisuushistoriaan. Helsinki-Tampere rautatie avattiin liikenteelle v. 1876 ja jo vuoden 1882 asemakaavassa näkyy suunnittelualueen kuuluminen osaksi rautatiealuetta. Alueelle on johtanut useita pistoraitteita, joista myös kiinteistön rajojen muoto johtuu. Rakennuskantansa osalta nykyisen ilmiänsä suunnittelualue on saanut 1950-luvulla, jonka jälkeen muutokset ovat olleet pieniä. Rakennuskokonaisuuksia alueella on kolme: rautatieläisten huolto- ja asuinrakennus, entinen kaasutehdas sekä entinen ratapiirin toimistorakennus, joka myös on oletettavasti toiminut tehdasrakennuksena. Rakennusten välissä on hiekkapintainen piha-alue, jolla kasvaa muutamia lehtipuita.

Piha on kiinteistöjen vuokralaisten ja VR-Yhtymä Oy:n ja henkilökunnan pysäköintikäytössä. Radanvarsi, joka sijaitsee RHK:n hallinnoimalla alueella on rautatieläisten pysäköintikäytössä. Sinne johtaa huoltoajoyhteys radan reunaa pitkin Sorin sillan alitse aina rautatieasemalle saakka. Rautatien läheisyydessä huolto- ja asuinrakennuksen kohdalla on jäljellä piirteitä entisestä pienimuotoisesta rautatiepuistosta. Varsinainen rata-alue on aidattu teräsaidalla.

Asuinrakennus ja siihen L-mallisesti liittyvä huoltorakennus muodostavat kokonaisuuden, joka edustaa 1950-luvulle luonteenomaista rakentamistapaa: rapattu keltainen tiilijulkisivu, täystiilirakenteinen runko ja tiilinen satulakatto. Huoltorakennuksessa on aumakatto. Huolto- ja asuinrakennus on ulkoasultaan säilynyt ja sisätilojenkin muutokset ovat olleet vähäisiä. Kunnoltaan se on verrattain hyvä. Käyttötarkoitus yhdistettynä huolto- ja asuinrakennuksena ei ole ollut tyypillinen VR-Yhtymä Oy:n rakennushistoriassa. Se on rakennettu Tampereen ratapiirin Rataosaston Rto:n huolto- ja tukikohdaksi sekä rautatieläisten asunnoiksi. Asuinrakennusosa on korotettu 2-kerroksisesta 3-kerroksiseksi v.1956 muutama vuosi valmistumisensa jälkeen. Huoltorakennussiipi on yksikerroksinen ja sen kytkee asuinrakennukseen matala sisäänkäyntiosa. Huoltorakennuksessa on auto- ja huoltohalleja sekä sosiaalitylöitä. Asuinrakennusosassa on kymmenen 2H+K-asuntoa ja alimmassa kerroksessa lisäksi entinen ruokala- ja kokoustila.

Sekä entinen kaasutehdas että entinen ratapiirin toimistorakennus liittyvät alunperin teollisuusrakentamiseen, Tampereen kaasulaitoksen toimintaan vuosina 1920-1949. Ne ovat muodostaneet massoiltaan ja materiaaleiltaan yhtenäisen pienteollisuusmiljöön liittyen viereisen uuden Poliisitalon paikalla olleeseen Tie- ja Vesirakennushallituksen, TVH:n punatiilinen verstarakennukseen. 2-kerroksiset rakennukset on sijoitettu poikittain läheisiin liikenneväyliin, Sorinkatuun ja rautatiehen, nähden ja niille ovat aikanaan johtaneet, nyt jo puretut, pistoraiteet. Entisessä kaasutehtaassa ja ratapiirin toimistorakennuksessa on punatiiliset julkisivut, peltikatot, pyörökaari-ikkunoita ja yksityiskohtia, jotka ilmentävät vuosisadan vaihteen koristeellista rakentamistyyliä. Kaasutehtaan käytöstä v. 1949 VR:n käyttöön siirtyneisiin rakennuksiin tehdyt korjaukset ovat hävittäneet alkuperäiset sisätilat ja osittain myös ulkoasun. Miljöö on varsin huonossa kunnossa. Rautatierakennukset tällä alueella eivät kuulu valtakunnalliseen rautatiealueiden suojelusopimukseen (YM, 9.12.1998, Dno 2/652/96).

Ympäristön rakennukset

Valmiiksi rakentuneissa suunnittelualueen ympärillä olevissa kortteleissa rakennusten ikä vaihtelee. Suunnittelualueen pohjoispuolella Vuolteenkadun varrella sijaitsee As.Oy Sorinahteen puurakennus vuodelta 1912. Se on luetteloitu v. 1998 Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri-teoksessa

maiseman, kaupunkikuvan ja ympäristökokonaisuuden kannalta merkittäväksi kohteeksi, jonka alkuperäisyysaste on suuri. Samalla tontilla asuinrakennuksen kanssa Sorinkadun varressa on huonokuntoiseksi päässyt entinen bensiiniasema vuodelta 1929. Pohjoispuolen rajanaapurina on kivirakenteinen keltaiseksi rapattu kaupunginarkkitehti Bertel Strömmerin suunnittelema I-III-kerroksinen As. Oy Sorinkatu 4 1920-luvulta. Sen saneeratuissa julkisivuissa on jäljellä vielä rakentamisajankohdan klassistisia piirteitä. Sorinkadun toisella puolen suunnittelualueen kohdalla on arkkitehti Pekka Ilveskosken betonielementtinen vuonna 1963 rakennettu 3-kerroksinen vanha Poliisitalo sekä siihen liittyvä betonikaitein aidattu paikoitusalue, jonka vieritse johtaa porrasyhteys Sorinkadun tasolta Hatanpään valtatie tasolle vanhan Poliisitalon sisäpihalle. Kadun vastapäisenä naapurina on lisäksi vuonna 1955 valmistunut kivirakenteinen toimisto- ja liikerakennus. Uusinta rakentamista lähistöllä edustaa etelänaapurissa oleva professori Osmo Lapon suunnittelema Tampereen Poliisitalo vuodelta 1993. Rakennuksen paikalta purettiin 1980-luvulla TVH:n verstasrakennus, jossa sijaitsi autotalli ja korjaamo. Se oli suunnattu nyt jo purettujen pistoraiteiden mukaisesti samoin kun sittemmin uusi Poliisitalo julkisivu kohti koillista. Uusi Poliisitalo on julkisivuiltaan vaalea ja päämassaltaan plastisesti muotoiltu 5-kerroksinen rakennuskokonaisuus. Itäpuolella aluetta on laaja rautatiealue, joka tällä kohtaa haarautuu Helsinki-Tampere-pääradaksi ja Vaasan radaksi. Radan toisella puolen on asemakaavoitettu varaus Ratapihankadulle sekä vielä rakentamaton tontti, liike-, toimisto- ja tuotanto- sekä tutkimustoimintaa palveleville rakennuksille.

Väestö

Väestömäärä läheisellä Ratinan XII tilastoalueella, johon suunnittelualue toiminnallisesti liittyy, on n. 300 asukasta ja työpaikkoja on n. 1900. Asukasmäärä tulee oleellisesti nousemaan Ratinan etelärannan uuden asuinalueen myötä, 1100 asukkaaseen. Ratinan tilastoalueen nykyinen asujaimisto on keski-ikältään 37,2 vuotta, lähellä kaupungin keskiarvoa. Lapsiperheitä alueella sijaitsee huomattavan vähän, n. 4,6%, mikä johtunee asuntotyyppijakaumasta. Myös työpaikkojen lukumäärä tulee Ratinan alueen muutoksen myötä nousemaan.

Palvelut

Alueelle on toteutumassa asemakaavan mukainen uusi kauppakeskus, joka liittyy nykyiseen Koskikeskukseen. Näin myös palvelujen saatavuus tulee lisääntymään. Tampereen valtatie varteen suunniteltujen pistetalojen yhteyteen voinee sijoittua pieniä ryhmäpäiväkoteja. Hatanpään valtatie ja Tampereen valtatie varteen on tulossa liike- ja toimistorakennuksia. Liikuntapalveluja tarjoaa stadion. Päiväkoteja sijaitsee nyt noin kilometrin etäisyydellä useita mm. Jussinkylässä, Järvensivussa ja Sorsapuiston läheisyydessä.

Samalla etäisyydellä ovat myös Juhannuskylässä sijaitsevat ala- ja yläkoulut sekä lukiot. Neuvoloita on mm. lidesrannassa ja Pyynikillä. Nuorisokeskus on linja-autoaseman vieressä Vuoltsulla. Ratinanniemen asemakaavamuutos ei sisällä uusia virkistysalueita, mutta stadionin kehittämismahdollisuus tuo kuitenkin sisäliikuntatilaa kaupunkilaisten käyttöön.

Yhteydet viheralueille

Suunnittelualan lähimmät kaupungin viheralueverkoston osat ovat Kalevankangas ja Ratina, josta on yhteys myös Hatanpään puistoon ja arboretumiin. Sorin alueen ympäröivät liikenneväylät Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie sekä rautatie muodostavat estevaikutuksen viheralueille siirtymiselle. Ylittämällä Hatanpään valtatie Ratinanniemen suuntaan on kuitenkin kevyen liikenteen yhteyksiä käyttämällä mahdollisuus päästä Hatanpäänpuiston ja Vihilahdenpuiston suuntaan toinen toisiinsa kytkeytyvien viherverkon kohteiden kautta. Ratinan etelärantaan suunniteltu venesatamaan ja Höyrynpuistoon Viinikanojan suulla on matkaa suunnittelualueelta 0,5 km. Läheisen Viinikanojan vartta pitkin on n. kilometrin etäisyydellä lidesjärven merkittävä yli 50 ha:n virkistysalue. Alle kilometrin etäisyydellä on runsaasti julkisia rantoja, vesialueita sekä Viinikanlahdelle suunniteltu 300-paikkainen venesatama. Lähin leikkipuisto sijaitsee Sorin aukiolla Ortodoksikirkon vieressä. Koirapuisto sijaitsee Ratinanniemellä. Alue kuuluu keskustan keskustan palvelualueeseen jonka mukaan määrittyvät mm. peruskoulun 1-6 vuosiluokkien oppilasalueet.

Liikenne

Joukkoliikenteen pysäkillä Hatanpään valtatielle on suunnittelualueelta matkaa 250 metriä. Sen kautta kulkee kymmenkunta eri liikennelaitoksen bussilinjaa. Samalla etäisyydellä on taksiasema, linja-autoliikenteen tavara-asema ja kaukoliikenteen linja-autoasema, jonka laiturialue tulee muuttamaan Hatanpään valtatieen varteen Ratinan rakentamisen käynnistyttyä. Liikenne Sorin lähiympäristössä on vilkasta. Erityisesti Vuolteen- ja Sorinkadun risteys on vilkas. Sen turvallisuutta heikentää geometria-, näkemäongelmat. Rautatiekadun ja Vuolteenkadun risteyksessä liikenne jonoutuu länteen päin Sorinkadulle saakka. Onnettomuustilastot kertovat kuitenkin, että henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia risteyksessä ei tarkastelujaksolla v. 2002-2006 ole sattunut. Sorinkadun molemmin puolin ovat jalkakäytävät: länsipuolella n. 2,3 metriä ja itäpuolella n. 2 metriä leveä. Erillistä pyörätietä ei Sorinkadulla ole. Ajouradan leveys on n. 12,3 metriä. Aikarajoitettua kadunvarsipysäköintiä on kadun molemmin puolin. Lähin pysäköintilaitos sijaitsee rautatieasemalla. Lähin pyörätie kulkee Vuolteenkadun pohjoisreunaa ja Sorinsillan eteläreunaa. Hatanpään valtatiellä pyörätie on kadun länsireunassa. Poliisilaitoksen henkilökunnan pysäköinti on Sorin alueella runsasta. Se on hoidettu tonteilla sekä linja-autoaseman

läheisessä korttelissa 198/16 Jälkimmäinen poistuu alueen asemakaavan mukaisen rakentamisen myötä kesällä 2008. Sorinkadun liikeyritysten ja virastojen lyhytaikainen asiakaspysäköinti on kadun varressa. Radan varressa suunnittelualueella pysäköinti on ollut pääasiassa VR:n ja RHK:n henkilökunnan sekä kiinteistön vuokralaisten pysäköintiä. Ajoyhteys sinne on kulkenut ratavarren huoltoajoreittiä pitkin Sorin sillan alitse aseman suunnasta, mutta myös lyhintä reittiä Sorinkadulta. Huoltoajoreitti suunnittelualueen ja rautatien välissä tulee edelleen olemaan tarpeellinen mm. radan huoltotöitä varten.

Kunnallistekniset verkostot

Suunnittelualue on kunnallisteknisten verkostojen ääressä. Siltä on liittymä vesijohto-, viemäri-, sähkö- ja kaukolämpöverkoston. Kiinteät tietoverkot kulkevat Sorinkadun kohdalla. Sadevesijohtoverkosto on lähimmillään suunnittelualuetta sen pohjoisosassa. Tontin kohdalla kadun alla ei ole sadevesijohtoa. Sorinkadun eteläpäässä Tampereen valtatie kohdalla kulkee sadevesijohto, jonne matkaa suunnittelualueelta on noin 200m. Hulevedet voidaan valtaosin johtaa viettoviemärillä kunnalliseen sadevesijärjestelmään. Osalta suunnittelualuetta, mm. pysäköintikellarista, joudutaan sadevesiä johtamaan pois pumpaamalla. Eräistä tontin rakentamattomista kohdista, jollaiseksi tontinkäyttöluonnoksissa on esitetty Poliisitalon ja uuden korttelin väliä sekä pistetalojen väliä, voidaan hulevedet imeyttää maastoon luonnollisesti.

Melu

Suunnittelua varten on laadittu melutarkastelut, jotka huomioivat auto- ja junaliikenteen melun. Lisätarkasteluna on tutkittu hälytysajoneuvojen ja mahdollisen uuden sähköjunien seisontaraiteen sekä autojunalastauksen aiheuttaman melun (RHK:n alustava raiteistosuunnitelma). Junaradan maksimiäänitaso ei riipu junien lukumäärästä, maksimitasoon vaikuttaa vain junatyypin ja ajonopeus. Mikäli radalle tulevaisuudessa tulee venäläisiä tavarajunia ja/tai junien nopeus nykyisestä kasvaa, suurenee maksimiäänitaso noin 2 dB. Liikennemääräarviot perustuvat laskettuihin huipputunteihin ja vuosittaiseksi liikenteen kasvuksi oletettiin 2%. Sorinkadun ja suunnitellun asuinkorttelin väliin on melutarkastelussa mallinnettu 13-16 m pitkät meluaidat, joiden korkeus maan pinnasta olisi 1,8 m. Radan melutaso on päivä- ja yöaikaan lähes sama junaliikenteen tasaisuudesta johtuen Sorinkadun yöliikenteen keskiäänitaso on päiväliikenteen keskiäänitasoa vähäisempää. Keskiäänitaso alueella on suunnittelun lähtötilanteessa päivisin 58-63 dB ja öisin 55-63 dB. Valtioneuvoston päätöksen VNP 993/1992, joka on annettu 1.1.1993 mukaan ohjearvot melun keskiäänitasolle uusilla asumiseen käytettävillä alueilla on 55 dB päiväaikaan ja 45 dB yöaikaan. Hetkittäisille maksimiäänitasoille ei ole esitetty maksimiäänitasoja. Promethor Oy:n meluselvityksen mukaan uusien alueiden yöajan 45 dB ohjearvoa

melun keskiäänitasolle on usein lähes mahdotonta saavuttaa kaupunkialueilla. Tämä johtuu kaupunkialueiden yleensä jatkuvasta yöaikaisesta taustamelusta, mm. liikennemelusta, jonka tarkkaa lähdettä on mahdoton erottaa ja joka on tasoltaan 40-45 dB. Kun taustameluun lisätään läheisyydessä syntyvä melu, ylitetään ohjearvo 45 dB. Näin meluselvitys perustelee, että on syytä tukeutua melun keskiäänitason ohjearvoihin 55 dB (päivä) ja 50 dB (yö), joka siis on vanhojen alueiden suositus.

Asemakaavamuutoksella ei rakennu täysin uutta laajaa asuinalueita. Äänitasoerovaade suunnittelualueen julkisivuille on laskettu asumisterveysohjeen, valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvoiksi ja melukarttojen avulla. Radan puoleisille sekä lähinnä sitä oleville pohjois- ja eteläjulkisivuille esitetään äänitasoerovaateeksi 35 dB. Yhtenäisen rakennusmassan pihan puoleisille julkisivuille vastaava luku on 25 dB. Suunniteltujen pistetalojen julkisivujen ja yhtenäisen rakennusmassan Sorinkadun puoleisen julkisivun äänitasoerovaade on 30 dB. Uuden seisontaraiteen rakentaminen ja käyttö ei selvityksen mukaan vaikuta suunniteltujen rakennusten julkisivuihin kohdistuvaan keskiäänitasoon. Maaston muutokset ovat merkityksettömiä melun leviämisen kannalta pääraiteilta suunnittelualueelle eivätkä sähköveturit aiheuta melua ollessaan pysähdyksissä. Veturien lähdöt eivät myöskään aiheuta niin merkittävää melun lisäystä julkisivujen kohdalla, että keskiäänitaso käytännössä nousisi. Vaihtoehtoisessa tilanteessa, jossa seisontaraiteen tilalle tulisi autojunavaunujen lastausta ei julkisivuille kohdistuva keskiäänitaso myöskään muutu. Autojunavaunujen pienehköistä täyttömääristä johtuen keskiäänitasona vaikutus autojen kulkureitin vierellä 10 m etäisyydellä on luokkaa 45 dB. Tämä ei kasvattaisi julkisivuun kohdistuvaa keskiäänitasoa, vaikka autojen kulkureitti menisi alle 10 m etäisyydellä julkisivusta.

Tärinä

Tärinäselvityksessä kartoitettiin suunnittelualueella rakennusten vaurioitumisriskiä ja tärinän vaikutusta asumisviihtyvyyteen. Myös asuntojen runkomelua arvioitiin. Tärinämittauksia tehtiin suoraan maasta ja kaikista suunnittelualueen nykyisistä rakennuksista yhteensä kahdeksassa pisteessä. Työ tehtiin VTT:n maankäytön suunnittelun liikennetärinän arvioimissuosituksen (2006) mukaisesti ja myös luokituksessa sovellettiin VTT:n ohjetta (2005). Suurin alueella mitattu junaliikenteen aiheuttaman tärinän heilahdusnopeuden resultantti oli 2,8 mm/s, kun suosituksen mukaan se ei saisi ylittää 4 mm/s. Tärinän ei siis aiheuta vaurioitumisriskiä suunnitelluille rakennuksille. Suoraan maasta mitattuna tärinän tunnusluvun arvo oli 0,76-0,69 mm/s ja rakennuksista mitattuna 0,02-0,025 mm/s, joka alittaa uusille asuinalueille annetun suositusarvon 0,30 mm/s. Suurimmillaan mitattu runkomelutaso oli 49 dB, kun ohjeellisena raja-arvona voidaan pitää 35 dB, jonka vuoksi asunnoissa täytyy olla runkomelua lieventäviä vaimennusrakenteita.

Tärinämittaustulosten perusteella uudisrakentaminen alueelle on mahdollista, eikä junaliikenteen tärinästä ole haittaa normaaleille rakenteille eikä tunnuslukujen mukaiselle asumisviihtyvyydelle.

Ilmanlaatu

Liikenteestä pääosin johtuvat ilman korkeat typpidioksidipitoisuudet ja leijuvien hiukkasten pitoisuudet aiheuttavat lisävaatimuksia tilojen käytölle ja suuntaukselle sekä ilmanvaihdon tuloilman ottoipaikoille rakennuksissa. Liike- ja toimistotilat eivät ole vaikutuksille niin herkkiä kuin asuin- ja majoitustilat.

Saastuneet maa-alueet

Maaperän pilaantumista karkealla otannalla kolmesta kairauspisteestä tärinäselvitystä varten tutki TTY:n Maa- ja Pohjarakenteiden laitos. Maa-aines alueella osoittautui koostuvaksi pääsääntöisesti karkeasta moreenista ja sorasta. Maaperän pintaosan todettiin olevan pääosin kivistä hiekkaa kairausvyöhyteen asti eli noin 4 metrin syvyyteen asti maanpinnasta. Tavoitteeksi annettiin, että rakentamisen yhteydessä pilaantuneet maamassat poistettaisiin. Suunnittelukohde sijaitsee radon riskialueella, joka tulee huomioida kaavamääräyksissä.

Tarkemmassa maaperäselvityksessä, jonka laati Golder Associates Oy oli yhteensä 10 tutkimuspistettä, joista otettiin kaikkiaan 50 maanäytettä. Näytteistä tehtiin analyysit ja mittaukset kokonaishiilivetypitoisuudesta, öljyhiilivedyistä, PAH - yhdisteistä ja raskasmetalleista sekä raskasmetallimääritykset ja haihtuvien yhdisteiden suhteellinen mittaus. Kohde ei sijaitse luokitellulla pohjavesialueella. Kohteessa ei tutkimusten yhteydessä tehty havaintoja pohjavedestä eli pohjavesi >4 metrin syvyydessä maanpinnasta.

Riskien tarkastelun perusteella ei todetuista haitta-aineista nykykäytöllä arvioida aiheutuvan merkittävää riskiä pohjavedelle tai alueen käyttäjille. Todetut haitta-aineet ovat heikosti liukenevia ja esiintyvät lähinnä maaperän pintaosassa. Merkkejä haihtuvista yhdisteistä ei todettu. Riskitarkastelun perusteella ei kohteen pilaantuneen maaperän puhdistamisella arvioida olevan nykyisen käytön suhteen välitöntä kiirettä. Verrattaessa tutkimusten yhteydessä otetuissa maanäytteissä todettuja haitta-ainepitoisuuksia Valtioneuvoston asetuksessa määritettyihin alempiin ohjearvopitoisuuksiin, todettiin kohdekiinteistön tutkimuspisteiden alueella pilaantuneeksi luokiteltavaa maa-ainesta, jossa raskasmetallien, arseenin, öljyhiilivetyjen (C10-C21) ja PAH – yhdisteiden pitoisuudet ylittivät käytetyt viitearvot. Kohteessa todettiin kohonneita haitta-ainepitoisuuksia yksittäisistä tutkimuspisteistä maaperän pintaosasta. Merkkejä laajemmasta yhtenäisestä maaperän pilaantuneisuudesta ei todettu. Tutkimustulosten perusteella tehdyn perusarvioinnin

mukaan tutkimusalueella on todettu pilaantunutta maa-ainesta ja pilaantuneen maaperän puhdistustarve. Pilaantuneen maaperän kunnostus massanvaihdolla esitetään tehtäväksi purku- ja rakennustöiden yhteydessä. Kaivutöiden yhteydessä tullaan tekemään pilaantuneen maaperän poistoa, jolloin kohteen tulevien asukkaiden ja käyttäjien altistumisriski suoran kosketuksen kautta todetuille haitta-aineille poistuu.

Sosiaalinen ympäristö

Sorin alueelle (kortteleihin 191-193) on sijoittunut monia eri toimintoja, jonka vuoksi siellä liikkuu sekä asukkaita, asioijia että työssäkävijöitä. Asuinrakennukset on keskitetty mainituissa lähikortteleissa pohjoisosaan Vuolteenkadun tuntumaan. Asuinrakennukset on rakennettu ennen 1950-lukua. Lapsiperheitä alueella asuu vain 4,6,% huonekunnista. Ratinan tilastoalueella, johon em. alue kuuluu on 1-hengen asuntokuntia 62.6 %, kun kaupungin keskiarvo on 45.9 %. Työttömyysaste 25.1 % on korkeampi kuin kaupungissa keskimäärin (13.2%), joten oletettavasti alueen töihin tulevat saapuvat sinne pääosin muualta. Työpaikkoja on 1894 ja luku tulee nousemaan Ratinan etelärannan rakentumisen jälkeen noin 1100:lla. Asuminen Sorin alueella on ja tulee lähialueen muutoksienkin jälkeen olemaan kaupunkimaista. Toisaalta hyvät liikenneyhteydet ja mm. oppilaitosten ja sekä julkisten ja yksityisten palveluiden läheisyys tekevät alueesta otollisen asuinpaikan esimerkiksi opiskelijoille tai ikääntyneille kaupunkilaisille.

3.1.4 Maanomistus

Suunnittelualan maanomistaja on VR-Yhtymä Oy. Rata-alueita hallinnoi Ratahallintokeskus. Sorinkadun katualan omistaa Tampereen kaupunki.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Kaava-alueita koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

3.2.1.1 Maakuntakaava

Pirkanmaan 29.3.2007 vahvistetun 1. maakuntakaavan mukaan kaava-alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi.

3.2.1.2 Yleiskaava

Tampereen keskustan osayleiskaavassa on valtuuston 4.1.1995 hyväksymä ja oikeusvaikutukseton, jonka johdosta asemakaavamuutoksen liiteaineistona on yleiskaavallisen tarkastelun sisältävä vaikutusarvio- ja vaikutusraportti. Kaava-alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C). Alue varataan liike-, toimisto-, hallinto- ja palvelutiloille, keskustaan soveltuvalla

asumiselle sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille.

Alueella on voimassa myös keskustan liikenneosayleiskaava, joka on liikennetarkistuksia ohjaava teemakaava. Tampereen kaupunginvaltuusto on vahvistanut sen oikeusvaikutteisena 18.1.2006 ja kaava tuli lainvoimaiseksi 2.3.2006.

Suunnittelun läheisyydessä, sen pohjoispuolella, kulkeva Vuolteenkatu/Kalevantie on osoitettu kokoojakaduksi, jonka pohjoisreunaa kulkee kevyen liikenteen pääreitti. Korttelin eteläpäättä rajaava Tampereen valtatie on liikenneosayleiskaavassa pääkatu. Rautatie on merkitty kaavaan nykyiselle sijainnilleen siten, että mukana on myös pikaraitiotielinja, joka suunnittelun kohdalla kaartuu itään noudatellen Jyväskylän radan reittiä.

3.2.1.3 Asemakaava

Suunnittelun alueella on voimassa v.1935 vahvistettu asemakaava, jossa se on rautatiealuetta. Kyseiseen kaavan kuuluu myös suunnittelun kohdalla oleva osuus Sorinkatua, joka on katualuetta.

Suunnittelun kohdalle on Jyväskylän radan ja Ratapihankadun itäpuolelle 16.11.2000 vahvistetulla asemakaavalla 7722 osoitettu 30 000 k-m² rakennusoikeus kortteliin 325 liike-, toimisto- ja tuotanto- sekä tutkimustoimintaa palvelevalla rakennuskokonaisuudelle, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisvaatimuksia. Rautatiealue on kaavassa sellaisenaan ja Ratapihankatu katualueena. Kiinteistön omistaa Technopolis Oyj, joka on teknologiayritysten toimintaympäristöihin, niiden liiketoiminnan luontiin ja kehittämiseen erikoistunut yhtiö. Yliopistonrinteeksi nimetty teknologiakeskus on tarkoitus rakentaa kolmessa vaiheessa, jossa ensimmäinen on suuruudeltaan n. 11 000 m². Rakennuksen julkisivut on osoitettu kaavamääräyksellä vaaleiksi. Julkisivupinnan ja vesikaton ylimmäksi korkeusasemaksi tontin pohjoisella osa-alueella +122,40 ja muualla tontilla +118,80.

Suunnittelun pohjoispuolella voimassa olevassa asemakaavassa 6688 kortteli on osoitettu 191 liike-, toimisto- ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialueeksi. Alue on kaavan mukaisesti toteutunut. Rakennusoikeus 2700 k-m² vastaa tontitehokkuutta e=1,81. Kerrosluku on 1-3. Räystäslistan enimmäiskorkeus on tontilla Sorinkadun varressa +110,5. Tontille on saanut sijoittaa toteutuneen mukaisesti viisi asuinhuoneistoa.

Suunnittelun vastapäisessä korttelissa Sorinkadun varressa vanhan Poliisitalon tontilla 193/4 ja eteläpuoleisessa uuden Poliisitalon korttelissa 192/2 on voimassa 26.3.1996 vahvistunut asemakaava 7354. Vanhan poliisitalon tontille on osoitettu hallinto- ja virastorakennusten korttelialue jossa rakennusoikeus vastaa tehokkuutta e=1,99. Uuden Poliisitalon tontille on osoitettu

hallinto- ja virastorakennusten sekä näitä palvelevien huoltorakennusten korttelialue tehokkuudella $e=1,3$. Suurin sallittu kerrosluku on V. Uuden ja vanhan Poliisitalon välissä Sorinkadun kohdalla on voimassa edellisiä vanhempi asemakaava 6744, joka on vahvistunut 18.2.1991. Siinä on määritelty maanalainen tila Poliistalojen välissä ja kadun ylittävän yhdyskäytävän rakennusala, jossa vapaa alikulkukorkeus on oltava ajoradan kohdalla vähintään 4,3 metriä.

Aseman Lukon kiinteistöllä tontilla 193/52 on voimassa asemakaava 7656 joka on vahvistunut 1.1.2000. Tällä liike- ja toimistorakennusten korttelialueella on rakennusoikeutta määrää, joka vastaa tonttitehokkuutta $e=1,30$. Asuinhuoneistoja kiinteistössä saa olla 2 kpl.

3.2.1.4 Tonttijako, rakennusjärjestys ja pohjakartta

Tampereen kaupungin rakennusjärjestyksen on kaupunginvaltuusto hyväksynyt 6.9.2000.

Pohjakartta on Tampereen kaupungin kaupunkimittauksen laatima.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve ja käynnistäminen

Asemakaavan muutos laaditaan tontin omistajan 3.1.2007 kirjatusta aloitteesta ja se tuli vireille laitettaessa osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtäville 19.4.2007. Asemakaavamuutos ei ole kaavoitusohjelmassa, mutta se on mainittu kaavoituskatsauksessa v. 2008. Tampereen kaupunkikehitys, kaupunkisuunnittelu on tilannut asemakaavamuutoksen Tampereen kaupungin yhdyskuntatuotannon suunnittelupalveluilta. Asemakaavahankkeella on ollut ohjausryhmä. Kaupunkiympäristön kehittäminen/kaupunkisuunnittelu perii korvauksen kaavan laatimisesta.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Asemakaavamuutoksen hakija VR-Yhtymä Oy, Kiint.Oy:t Tampereen Sorinkatu 4 ja Auttilankulma , As.Oy:t Hatnpäänvaltatie 12, Sorinahde ja Sorinmäki, Aseman Lukko Oy, Senaatti-Kiinteistöt (Poliisi), Keskinäinen työeläkevakuutusyhtiö Varma, Ratahallintokeskus, Tampere-seura, Tampereen Kauppakamari, Pirkanmaan kiinteistöyhdistys, Pirkanmaan perinnepoliittinen yhdistys ry., Pirkanmaan ympäristökeskus, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan TE-keskus, Aluepelastuslaitos, Turvatekniikan keskus TUKES, Tampereen

Sähköverkko, Tampereen Vesi, Elisa Oyj, Telia Sonera Finland Oy, Tampereen Vesi.

Pirkanmaan maakuntamuseo/kulttuuriympäristöyksikkö, kaupungin eri toimialat erityisesti kaupunkiympäristön kehittäminen, ympäristöpalvelut, hyvinvointipalvelujen kehittämisyksikkö, kiinteistötoimi ja rakennusvalvonta,

4.3.2 Vireilletulo

Kaavahanke on kuulutettu vireille 19.4.2007, jolloin osallistumis- ja arviointisuunnitelma myös kuulutettiin nähtäville. Samalla nähtävillä oli kaksi vaihtoehtoista rakennushankeluonnosta X (umpikortteli) ja Y (pistetalokortteli), jotka perustuivat eri massoitteluvaihtoehtoille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 11 mielipidettä, joista 7 kpl kaupunkilaisilta ja 4 kpl viranomaistahoilta, yhdistyksiltä ja naapureilta.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin sen nähtävilläolonaikana tiedoksi aloitteen tekijälle, lähivaikutusalueella oleville naapureille, Tampere-seuralle, Tampereen Kauppakamarille, Pirkanmaan kiinteistöyhdistykselle, Pirkanmaan perinnepoliittiselle yhdistykselle, maakuntamuseolle, kaupungin ympäristövalvontaan, kiinteistötoimelle, Pirkanmaan ympäristökeskukselle ja sosiaali- ja terveystoimelle. Asemakaavamuutoksesta järjestetään yleisötilaisuus luonnoksen nähtävilläolonaikana.

Asemakaavamuutoksesta on julkaistu lehtijuttu kaupunkilehti Tamperelaisessa.

Ohjausryhmä on kokoontunut viidesti valmisteluvaiheen aikana käsitellen mm. vaihtoehtoisia korttelin massoitteluvaihtoehtoja sekä niistä saatua osallispalautetta. Lisäksi on ollut erillinen työryhmä, joka on käsitellyt kaupunkikuva- ja arkkitehtonisia kysymyksiä. Nähtävillä olleista kahdesta asuinkorttelin massoitteluvaihtoehtoista molemmat saivat kannatusta osallispalautteessa. Ohjausryhmä on käsitellyt kokouksissaan myös vaihtoehtoisia toimintoja asuinkorttelille kuin asuminen. Tutkittiin mm. uuden Poliisitalon korttelin laajentumista suunnittelualueelle. Poliisia on ohjausryhmässä edustanut Senaatti-kiinteistöt. Neuvottelujen jälkeen Poliisitalon laajentumissuunnitelmista suunnittelualueelle luovuttiin, mutta Poliisitalon läheisestä sijainnista johtuen asuinkorttelin sijoitteluun ja massoitteluun tehtiin tarkistuksia.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Pirkanmaan ympäristökeskuksen kanssa pidetään työneuvottelu luonnosvaiheessa. Maankäyttö- ja rakennuslain 66 § mukainen viranomaisyhteistyö pidetään tarvittaessa.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Korttelialue on kaupunkikuvan kannalta tärkeä. Täydennysrakentamisen sopeuttamiseen kaupunki- ja katukuvaan ja rautatiealueen väylämiljööseen on kiinnitettävä huomiota. Uudisrakentamisella pyritään tehostamaan maankäyttöä niin, että se liittyy vähällä käytöllä olevan alueen osaksi tehokkaasti rakennettua lähiympäristön suljettua korttelirakennetta. Keskustan asuntotarjontaa ja sen monipuolisuutta lisätään. Asumista pyritään sijoittamaan lähelle ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikka-alueita, jotta vähennetään autolla liikkumisen tarvetta.

Tavoitteena on ohjata korttelin täydennysrakentamista siten, että se sopii Sorin alueen runsaasti eri toimintoja sisältävään ympäristöön muodostaen viihtyisän kaupunkimaisen asuinkorttelin. Pihanmuodostukseen kiinnitetään erityishuomiota. Sitä ja asuntoja tulee mahdollisuuksien mukaan suojata liikenteen aiheuttamilta ympäristön laatuhaltoilta, kuten melulta, tärinältä, ilmansaasteilta, mutta turvata asuntojen luonnonvalon saanti ja pihojen aurinkoisuus. Alueen sijainti harju- ja entisellä teollisuusalueella edellyttää radonin sekä pilaantuneiden maiden huomioimista suunnittelussa.

Vaikutusarvion sisältämässä yleiskaavallisessa tarkastelussa arvioidaan myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen asemakaavamuutoksessa.

4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet, tavoitteiden tarkentuminen

Osallisten tavoitteet

Kaavamuutoksen hakijan eli maanomistajan tavoitteena on kehittää kiinteistöään rakentamalla keskustaan sopiva tiivis n. 10 000 k-m²:n asuinkerrostalokortteli. Hakija on esittänyt korttelin asemakaavoituksen pohjaksi kahta eri hankeluonnosvaihtoehtoa. Tavoitteena on sijoittaa autopaikoitus pysäköintikellariin, josta olisi suorat sisäiset yhteydet porrashuoneisiin. Asuntojen on tarkoitus olla pääosin pieniä. Rautatiemelusuojaus on tarkoitus luoda radan varteen sijoittuvalla yhtenäisellä rakennusmassalla. Edelleen hakijan tavoitteena on sijoittaa pieniä liiketiloja asuinkerrostalojen pohjoispuolisiin maantasokerroksiin Sorinkadun varressa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman kanssa samanaikaisesti nähtävillä olleista hankesuunnitelmavaihtoehdoista ja niiden kuvauksista saatiin palautetta kaupunkilaisilta. Radanvarren rakennusmassaa pidettiin liian pitkänä ja estävän avaria näkymiä pohjoisen puolen naapurirakennuksesta käsin. Kaavoitettavan

alueen katsottiin sopivan autojenlastaustoimintaan paremmin kuin nykyinen paikka entisen pääpostin korttelissa, koska se liittyy ratapihaan, sieltä on hyvät yhteydet asemalle ja se on rautatietologistiikan kannalta oikeassa suunnassa asemalta nähdessä. Vetureille tulisi olla muita seisontapaikkoja kuin suunnittelualueen kohdalla. Radan varteen tulisi rakentaa kävely-yhteys Tampereen valtatieltä Rongankadulle saakka. Vuolteenkadun ja Sorinkadun risteystä pidettiin ongelmallisena ja sen tutkimista kaavoituksen yhteydessä toivottiin. Kaupunkirakenteellisesti ja ympäristöllisesti toimistorakentamista pidettiin paikalle parempana käyttötarkoituksena kuin asumista. Toisaalta myös asuinrakennusten sijoittamista keskeiselle paikalle pidettiin hyvänä. Pistetaloja pidettiin kaupunkikuvallisesti ja kaupunkirakenteellisesti sekä pihanmuodostuksen kannalta perustelemattomana ja liian korkeina, toisaalta myös valoisana ja avarana. Asukas- ja liikepysäköinnin turvaamiseksi autopaikkavaatimukseksi esitettiin vähintään 1 ap/85km² Nauhamaisen massoittelun nähtiin jatkavan keskustassa vallalla olevaa kaupunkimaista massoitteluperiaatetta ja lähiympäristön kattolinjaa. Nähtiin, että ratkaisun tulisi nojautua alueen nykyiseen rakennuskantaan, josta paikan identiteetti muodostuu. Vanhojen tiilirakennusten säilyttämistä pidettiin tärkeänä. Hyväkuntoisen mutta pienen asuinrakennuksen säilyttämistä toivottiin.

RHK esitti mielipiteessään, että tärinäselvityksissä tulisi noudattaa VTT:n (2004) suosituksia.

Senaatin kanta oli, että käyttötarkoitukseksi tulisi tutkia muutakin kuin asumista poliisin mahdollisia tilantarpeita varten samaten, että maaperän pilaantuneisuuden aste tulisi ottaa huomioon käyttötarkoitusta harkitessa. Edelleen VR:n asemakaavamuutoksen yhteydessä tulisi tutkia poliisitalon rakennusoikeus ja laajennusvaihtoehdot sekä alueen autopaikoitus laajempaan kokonaisuutena. Senaatti piti uudiskorttelin suuntauksessa tärkeänä turvallisuussyistä huomioida poliisitalon sijainti.

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

Kaavan hakijalla on ollut hakemuksensa pohjaksi useita maankäyttövaihtoehtoja, joista kaksi valittiin valmisteluvaiheeseen jatkotyöstöön ja joissa molemmissa oli sama kerrosala. Näiden vaihtoehtoluonnosten X ja Y kuvasovitteet, julkisivut, asemapiirroksiset sekä kirjalliset kuvaukset olivat nähtävillä osallistumis- ja arviointisuunnitelman kanssa.

Vaihtoehdot poikkesivat ainoastaan suunnitellun korttelin Sorinkadun puoleiselta osalta. Molemmissa vaihtoehdoissa oli radan varteen esitetty samanlainen pitkä 4 ½-kerroksinen rakennusmassa. Siinä asunnot, jotka olisivat pääosin pieniä, avautuisivat länteen rauhalliselle korttelipihalle. Kulku asuntoihin

olisi järjestetty radan puolelta luhti- ja porraskäytäviä pitkin. Niille käynti olisi korttelipihalta käsin rakennusrungon läpi kulkevan käytävän kautta. Yhtenäinen rakennusmassa suojaisi pihaa ja asuntojen rauhallisempia huoneita rautatiemelulta. Ylimmässä kerroksessa olisi mahdollisuus 2-kerroksisiin asuntoihin tai/ja asuntokohtaisiin kattoterasseihin tai muihin puolilämpimiin tiloihin.

Vaihtoehdossa X olisi Sorinkadun varrella pitkä pohjoisen puolisen naapurin räystäälinjoihin sitoutunut rakennusmassa muodostaen yhtenäisen katusivun ja umpikorttelin luonteen. Korttelipiha avautuisi etelään. Tilallisen jäsentelyn aikaansaamiseksi se voitaisiin jakaa istutuksilla.

Vaihtoehdossa Y Sorinkadun varsi olisi ratkaistu kolmella asuntotornilla (n. 260 k-m²/taso), joissa olisi kuusi kerrosta + terassikerros. Talot olisi yhdistetty toisiinsa katutilaa rajaavalla ympäristörakenteella, esim. aidalla tai pergolalla. Tornit liittyisivät korkeudeltaan viereisen poliisitalon korkeuksiin. Ratkaisu mahdollistaisi ratasivun talon avautumisen tornitalojen välisille pihaille ja sitä kautta edelleen näkymien aikaansaamisen katutilaan saakka. Y-vaihtoehdossa piha jakautuisi usempaan osaan, jotka avautuisivat etupäässä länteen, Sorinkadun suuntaan.

Ohjausryhmätyöskentelyn ja saadun osallispalautteen perusteella päädyttiin jatkotyöstämään vaihtoehtoa Y, jossa Sorinkadun varteen sijoittuisi pistetaloja ja radan varteen muurimainen rakennusmassa. Pistetalovaihtoehdossa (Y) nähtiin olevan umpikorttelivaihtoehtoa (X) enemmän edellytyksiä samanaikaisesti sekä pienimittakaavaisen että tehokkaan asuinkorttelin ja korttelipihan kehittelyyn. Pistetalojen lukumäärää vähennettiin ohjausryhmätyöskentelyn seurauksena kolmesta kahteen, jotta Sorinkadun katutila muodostuisi eheämmäksi kuin kolmella eri kadun varteen sijoittuvalla rakennusmassalla. Myös korttelipiha säilyisi siten ehjempänä. Pistetalojen lukumäärän pienentyessä kahteen ja kerrosalan pysyessä ennallaan rakennusten kerrosluku nousi seitsemästä kahdeksaan. Tätä ei pidetty maankäyttöratkaisua heikentävänä tekijänä sen sijoituessa keskustan kortteleiden keskelle ja suurimittakaavaiseen rataympäristöön.

4.5.2 Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

4.5.3 Yhteenveto vaihtoehtojen vertailusta

- Kaavan toteutuminen vaikuttaa yhdyskuntarakenteeseen keskustassa tiivistävästi
- Kaavas suunnitelman mukaisessa rakentamisessa voidaan pääsääntöisesti tukeutua olemassa oleviin verkostoihin. Tältä osin suunnitelman toteutuminen edistää kaupunkirakenteen yhdyskunta- ja energiataloudellista tehokkuutta.

- Kaupunkikuva pääradan suuntaan paranee. Sorinkadun kaupunkikuva vaatii vihersuunnittelua ja -rakentamista sekä perustason hyvää viimeistelyä. Pistetalot nousevat korttelin silhuetista, mutta kaukonäkymät eivät huomattavasti muutu.
- Kaava luo lisää asumismahdollisuuksia keskustaan, lähelle palveluita ja erilaisia toimintoja (oppilaitokset, työpaikat). Tällä voi olla merkitystä erityisesti vanhuksille, liikuntarajoitteisille, opiskelijoille tai pienperheille.
- Uuden asutuksen kannalta keskustan kaupalliset ja julkiset palvelut ovat monipuoliset ja hyvin saavutettavissa.
- Uudisrakentaminen nostaa merkittäväällä tavalla Sorin korttelin statusta. Myös alueen asutuksen sosioekonominen taso nousee nykyisestä.
- Vilkkaasti liikennöidyt väylät sekä rautatie vaikuttavat siihen, ettei ympäristöä kaavakohteessa tai muuallakaan ydinkeskustassa todennäköisesti koeta terveellisyyden kannalta erityisen hyväksi. Terveyshaittoja siellä aiheuttaa mm. heikko ilmanlaatu, johon joudutaan rakentamisessa kiinnittämään erityistä huomiota.
- Rautatietä pitkin kaava-alueen ohi kulkevat tavarakuljetukset saattavat sisältää vaarallisia kemikaaleja. Kuljetukset muodostavat riskin radan varrella olevien toimintojen näkökulmasta.
- Purkutyö sekä maanrakennus- ja talonrakennustyöt sekä niihin liittyvä liikenne aiheuttavat melua ja mahdollisesti myös pölyhaittoja. Vaikutukset kohdistuvat merkittävimmin viereisissä rakennuksissa asuviin, asioiviin ja työskenteleviin.

4.5.4 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Kappaleessa 4.5.1. on kuvattu asemakaavaratkaisuun valintaan johtaneita perusteluita.

Mielipiteet ja niiden huomioonottaminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 20.4.-8.5.2007 samanaikaisesti valmisteluaineiston kanssa, johon kuului kaksi vaihtoehtoista hankesuunnitelmaluonnosta X ja Y. Mielipiteitä saapui 11, joista 7 kpl kaupunkilaisilta ja 4 kpl viranomaistahoilta, yhdistyksiltä ja naapureilta. Mielipiteissä esitettiin molempia suunnitteluvaihtoehtoja puoltavia ja vastustavia kantoja.

Asemakaavaluonnos asetetaan nähtäville ja sen aikana pidetään yleisötilaisuus. Tilaisuudessa ja nähtävillä oloaikana tulleista mielipiteistä laaditaan kooste, joka käsitellään ohjausryhmässä ja eritellään kaavaehdotuksen selostuksessa.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan käyttötarkoitus muuttuu rautatiealueesta asuinkerrostalojen korttelialueeksi, jolle saadaan rakentaa myös liike-, toimisto-, työ- ja palvelutiloja.

5.1.1 Mitoitus

Asemakaavan muutoksen kohteena olevan korttelin 449 pinta-ala on 4823 m². Rakennusoikeutta tontille osoitetaan yhteensä 9200 k-m², jolloin korttelitehokkuusluvuksi muodostuu 1,9.

Kaava-alue jaetaan tontteihin.

Asuntoja kortteliin sijoittuisi hankesuunnitelman mukaisesti noin 105 kappaletta ja asukasluku voisi siten olla noin 200. Ratinan tilastoalueella väestömäärän lisäys tulee olemaan huomattava alueelle laadittujen ja vireillä olevien asemakaavamuutosten valmistuttua ja toteutuessa. Suunnittelualueelle osoitetun 3-5 liikehuoneiston toteutuminen lisää pieneltä osalta Sorin ja Ratinan alueen työpaikkojen lukumäärää.

5.1.2 Palvelut

Asuinkorttelin tarvitsemia julkisia ja kaupallisia palveluja ovat mm. päivittäistavarakaupat, sosiaali- ja terveystalot, koulut sekä julkisen liikenteen palvelut. Ne sijoittuvat alueen ulkopuolelle ja niiden saatavuus on hyvä. Palveluja on eritelty kappaleessa 3.1.3. Rakennettu ympäristö

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaavalla täydennetään Sorin alueen korttelirakennetta ja yhtenäistetään ratajulkisivua. Korttelialueen keskelle jää piha-alueita, jolle asetetaan tavoitteet kaupunkimaisen asuinalueen viherympäristön viihtyvyyden varmistamiseksi. Korttelin rakentuminen aiheuttaa rakennetussa ympäristössä merkittävän muutoksen, joka myös parantaa ympäristön laatua. Asuminen käyttötarkoituksena ei olennaisesti lisää ympäristöhaittoja, joita keskustasijainnin vuoksi aiheutuu mm. meluna, tärinä ja liikenteen päästöjen heikentävänä vaikutuksena ilmanlaatuun. Haittoja pyritään hallitsemaan kaavamääräyksin.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Suunnittelualue osoitetaan asuinkerrostalojen korttelialueeksi, jolle saadaan rakentaa myös liike-, toimisto-, työ- ja palvelutiloja. Rakennusoikeutta osoitetaan yhteensä 9400 k-m². Rakennusaloille osoitetaan montako prosenttia tontille sallitusta varsinaisesta kerrosalasta saadaan käyttää liike- ja toimistotiloiksi. Suurimmassa rakennusalassa tämä on 10 % ja pienemmissä kahdessa rakennusalassa molemmissa 9 %. Rakennusalat osoitetaan mahdollistaen yhtenäisen, räystäskorkeudeltaan +110.5 m L:n mallisen rakennusmassan, joka sijoittuu pääosaltaan radan varteen sekä kaksi erillistä VII-VIII-kerroksista rakennusmassaa Sorinkadun varteen.

Kattokerrokset polveilevat VII ja VIII-krs välillä siten, että Sorinkadun varressa kerrosluku on enintään VII. Melusuojaukseksi annetaan äänitasoerovaatimukseksi radan puoleisille julkisivuille 35dBA. Pihan ja Sorinkadun puoleisille julkisivuille annetaan äänitasoerovaatimukseksi 25 dBA kerroksissa I-VI ja VII kerroksesta ylöspäin 30 dBA. Tontin rajalle Sorinkadun puolelle on rakennettava vähintään 1,80 metriä korkuinen melulta suojaava rakenne. Samalle rajalle saa sijoittaa asuinrakennusten väliin I-kerroksiset talousrakennukset. Pohjoisemman talousrakennuksen rakennusoikeus on 70 k-m² ja eteläisemmän 30 k-m². Asuinrakennusaloilta osoitetaan osat, joilla asuntojen tulee avautua ainakin pihalle. Yhtenäiselle radan puoleisen rakennusalueelle sijoitettavalle rakennukselle osoitetaan rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan ylin korkeusasema +110.5, jolla rakennus asetuisi samaan korkeuteen Sorinkadun varren pohjoispuolisen naapurirakennuksen räystäskorkeuden kanssa. Samaiselle rakennusalueelle annetaan määräys, että porrashuoneista lasketaan rakennusoikeuteen sisääntulokerroksessa 15 k-m² ja sen ylittävän porrashuonetilan ala saa olla yhteensä 2% rakennusoikeudesta, mikä mahdollistaa avarien porrashuoneiden toteutumisen. Maanpäälliseltä rakentamiselta vapaaksi jäävä alue korttelista osoitetaan varattavaksi kulkuyhteyksiä lukuunottamatta istutus- ja leikki- ja oleskelualueeksi. Suurimmalle rakennusalueelle syntyvän asuinrakennuksen ensimmäiseen kerrokseen saadaan rakentaa varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi yhteistiloja ja varastotiloja 12% rakennusoikeudesta. Tontilla edellytetään olevan yhtenäistä oleskelu-aluetta, johon autopaikkoja ei saa sijoittaa, vähintään 10m² asuntoa kohti, kuitenkin vähintään 200m². Pihatasolle annetaan likimääräinen maanpinnan korkeusasema +97.50. Autopaikkamääräykseksi annetaan 1 ap / 130 m². Kortteliin osoitetaan rakennusala I-kerroksista kellaripysäköintitilaa ja korttelin eteläpäästä siihen kadulta tulevaa ajoluiskaa tai ramppia varten. Sen läheisyyteen osoitetaan katoksen rakennusala esim. ulkoiluvälinevarastoa varten. Rakennuksen perustus- ja kantavien rakenteiden ratkaisujen edellytetään huolehtivan viereisen rautatien aiheuttaman tärinän vaimentamisesta. Asia selvittäminen veloitetaan tehtäväksi rakennusluvan yhteydessä. Ennen alueella tapahtuvaa rakentamista edellytetään huolehdittavaksi siitä, että saastunut maaperä ja rakenteet on poistettu ympäristönsuojeluviranomaisten hyväksymien käsittelysuunnitelmien mukaisesti. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on huomioitava sijainti Kalevanharjulla korkean radonpitoisuuden alueella.

5.3.2 Muut alueet

5.4 Kaavan vaikutukset

Asemakaavamuutoksen pohjaksi valitusta vaihtoehdosta Y, jossa Sorinkadun varteen sijoittuisi pistetaloja ja radan varteen muurimainen rakennusmassa, on laadittu erillinen

vaikutusarvioraportti. Se käsittää myös yleiskaavallisen tarkastelun sekä arvion valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden toteutumisesta.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Sorin alue on eri vaiheissa rakentunut alue, jossa on ajallista kerroksellisuutta ja monimuotoisuutta sekä kaupunkikuvassa että toiminnoissa. Alue liittyy rautatie- ja teollisuusrakentamisen historiaan, mutta pistoraiteiden purkaminen ja lähiympäristössä tapahtunut voimakas rakentaminen on kasvattanut sen erilleen vanhasta ratapihakokonaisuudesta. Alue ei muodosta korttelina yhtenäistä rakennushistoriallista tai -arkkitehtonista kokonaisuutta, vaan kolme hyvin erilaista osa-aluetta. Myöskään toiminnallisesti tai arkkitehtonisesti rakennukset eivät muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Tontin rakennuskanta on muodostunut vanhaa rakennuskantaa korvaamalla ja täydentämällä. Rakennusten säilymistä puoltaa se, että ne ovat pääosin käytössä eivätkä täysin hylättyjä ja kylmillään. Ympäristössä tapahtuneet voimakkaat muutokset ovat kuitenkin ohjanneet muutosta maankäytössä siten, että rakennusten säilyttämiselle ei ole erityisiä kaupunkikuvallisia tai kulttuurihistoriallisia perusteita.

Mikäli olevat rakennukset puretaan ja alue toteutetaan kaavaluonnoksen havainneaineiston mukaisesti, luodaan kaupunkikuvaa positiivisella tavalla täydentävä sekä Hatanpään valtatie ja radan välisen alueen rakennuskantaa täydentävä ajanmukainen rakennuskokonaisuus. Rautatiemiljöössä uusi rakentaminen sopii sekä mittakaavallisesti että tyyllillisesti yhteen professori Jaakko Laapotin suunnitteleman ja arkkitehtuuriltaan tunnustusta saaneen poliisitalon sekä radan vastakkaisen puolen yliopiston campusrakennusten kanssa. Korkeat pistetalot tulisivat olemaan ympäristön korkeimmat rakennukset, ja hallitsevat katunäkymiä yhdessä poliisitalon korkean päädyn kanssa. Sorinkadun varteen suunnitellut mm. meluesteinä toimivat ympäristörakenteet saattavat tehdä katusivusta ankean. Piholle esitetty kadulle näkyvä kasvillisuus saattaa visuaalisesti pehmentää muurimaista vaikutusta. Pistetalot näkyvät osin myös kaukomaisemassa. Muut rakennukset peittävät näkymät pistetaloihin pohjoisesta ja etelästä päin, joten näistä suunnista tarkasteltuna maisemaan ei tule muutoksia. Idästä Kalevantieltä katsottuna pistetalot kohoavat muuta rakentamista korkeammalle. Ne sulautuvat kuitenkin osaksi korttelikokonaisuutta, eivätkä heikennä esim. ortodoksisen kirkon asemaa maamerkinä. Länneä mäen päällä seisovat pistetalot näkyvät poliisitalon matalan osan yli. Linja-autoaseman suunnalta katsottuina talot porrastuvat poliisitalon alemman massan takaa, poliisitalon ylemmän osan jatkeeksi. Pistetalot erottuvat Laukontorin suunnalta melko pieninä Verkarannan talorintaman taustalla. Muualta Ratinan suvannon rannoilta ne peittyvät puiden ja rakennusten taakse.

5.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Keskusta-asumisen lisääntyminen lisää sen liepeillä olevien virkistys- ja ulkoilualueiden merkitystä ja käyttöä. Sillä voi olla vaikutusta kyseisten alueiden ylläpitotarpeisiin. Alueella ei ole varsinaista luonnontilaista tai siihen verrattavaa luonnonympäristöä. Sillä ei tiettävästi esiinny sellaisia kasvi- tai eläinlajeja, joihin asemakaavamuutoksen toteutuksesta voisi aiheutua haitallisia vaikutuksia. Tulevan tontin rakentamisella ei myöskään ole vaikutusta varsinaisella rata-alueella eläviin kasvi- ja hyönteislajeihin. Rakentamisalueella nykyisin oleva kasvillisuus tullaan poistamaan ja sen piha-alueille tullaan istuttamaan uutta kasvillisuutta. Puiden kasvuedellytykset voidaan turvata jättämällä maapohjaisia istutusalueita vapaaksi rakentamiselta.

5.4.3 Muut vaikutukset

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kaavan toteutuminen tiivistää keskustan yhdyskuntarakennetta, erityisen merkittävästi tulevassa korttelissa. Suunnitelman mukaisessa rakentamisessa voidaan pääsääntöisesti tukeutua olemassa oleviin liikenne-, vesijohto- ja viemäri- ja kaukolämpöverkkoon sekä tietoliikenneyhteyksiin. Se tehostaa olemassa olevan yhdyskuntarakenteen käyttöä. Ainoastaan tontin hulevesijärjestelyt saattavat vaatia uutta rakentamista.

Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen

Suunnittelukohteen liittäminen Sorinkadun varren sadevesiviemäriverkkoon on mahdollista noudattaen asemakaavamääräyksen mukaista pihan likimääräistä korkeusasemaa +97.50. Pysäköintikellarista jouduttaneen pumppaamaan hulevesiä kunnalliseen sadevesiviemäriin.

Vaikutusten arviointiraportissa on esitetty kevyen liikenteen väylän toteuttamista Sorinkadun varrelle. Tämä aiheuttaisi uutta rakentamista, jonka toteuttamisesta vastaisi Tampereen kaupunki.

Kaavaratkaisun vaikutus työllisyyteen on kokonaisuuden kannalta vähäinen. Se mahdollistaa muodostuvalle tontille liiketilojen rakentamisen ja ne saattavat synnyttää joitakin työpaikkoja. Asunto- ja liikerakentaminen mahdollistaa uusien asukkaiden muuttamisen sekä uusien yritysten sijoittumisen kaupunkiin. Lisäksi rakentamisvaiheella voi olla vähäisiä myönteisiä vaikutuksia työllisyyteen. Elinkeinotoiminnan näkökulmasta hanke vahvistaa osaltaan keskustan asemaa.

Asumisen sijoittuminen keskustaan, palveluiden läheisyyteen ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle, on liikenteen energiankulutuksen näkökulmasta hyvä ratkaisu. Asuminen korttelissa ei välttämättä edellytä auton omistamista palveluiden saavuttamiseksi. Asemakaavassa ei ole suoranaisesti annettu

energian kulutukseen perustuvia määräyksiä. Kiinteistöjen energian kulutukseen on mahdollista vaikuttaa ensisijaisesti rakennusteknisillä ratkaisuilla, lämmitystavan valinnalla sekä yhteiskäyttöisten tilojen rakentamisella. Asemakaavamuutoksen sallimat suuret rakennusmassat ovat lähtökohtaisesti energiatehokkaita.

Vaikutukset ihmisiin

Osallisilla on ollut mahdollisuus mielipiteensä ilmaisemiseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sen kanssa nähtävillä olleista kaavamuutoksen hakijan vaihtoehtoista tontinkäyttöluonnosta. Aineistosta jätettiin yhteensä 11 mielipidettä, jotka koskivat seuraavia aihepiirejä:

- arkkitehtuuri, kaupunkikuva, rakennusten massoittelu
- tontin käyttötarkoitus; asuminen, toimistorakentaminen jne.
- kulttuurihistoria ja rakennusten säilyttäminen
- rautatien melu- ja saastehaitat
- autopaikkojen määrä ja pysäköintijärjestelyt
- liikenteen kasvu
- etäisyys poliisitaloon

Kaavalla ei oteta kantaa siihen, millaista asuntorakentamista kohteeseen syntyy ja suosii se varallisuuden perusteella tiettyjä väestöryhmiä. Alueen sijainti ja rakennussuunnittelun ideakonsepti tarjoavat mahdollisuuden eri väestö- ja ikäryhmien huomioimiselle. Kaavasuunnitelman mukainen uudisrakentaminen nostaa Sorin alueen statusta. Toteutumisella on sosioekonominen vaikutus. Se voi luoda keskustaan lisää asumismahdollisuuksia erilaisille väestöryhmille. Suunnitelman mukainen toteutus aiheuttaa olemassa olevan asuintalon purkamisen. Sen asukkaat joutuvat muuttamaan keskustasta etäämmälle, mikäli haluavat vuokratason säilyvän. Toisaalta etäämmälle muutto voi mahdollistaa samalla taloudellisella panoksella asumismukavuuden lisääntymisen.

Kaavamuutoksen mahdollistamiin uusiin asuinkerrostaloihin muuttavien asukkaiden elinympäristö muodostuu tiiviisti rakennetusta kaupunkiympäristöstä. Alueelle muuttavat arvostanevat keskeistä sijaintia, palveluiden läheisyyttä ja hyviä joukkoliikenneyhteyksiä sekä kenties mahdollisuutta olla omistamatta henkilöautoa. Asuinympäristöään valitessaan he lienevät tietoisia myös ympäristön erilaisista häiriötekijöistä, kuten melusta. Sitä tulee vilkasliikenteisessä ympäristössä olemaan, vaikka meluntorjuntaan pyritään kaavoituksellisin keinoin vaikuttamaan. Viheralueiden ja ulkoilureittien saavuttaminen edellyttää kaupunkirakenteen läpi kulkemista ja liikkumista vilkkaassa liikenneympäristössä. Joillekin asukkaille voi Pyhäjärven läheisyydellä olla asumisviihtyvyyden kannalta merkitystä, vaikka ranta-alueet ovatkin hieman vaikeasti saavutettavissa liikenteen estevaikutuksen vuoksi.

Liikenteelliset vaikutukset

Uuden rakentamisen aiheuttama liikenne on verrattain vähäistä, sillä keskusta-alueella vain 40–50 % asukkaiden matkoista tehdään henkilöautolla ja liikkeiden asiakaskäynneistä vieläkin vähäisempi osuus. Näin asumisen ja muutaman liikkeen aiheuttama autoliikenne olisi noin 200–250 ajoneuvoa vuorokaudessa. Toisaalta alueelle Sorinkadulta nykyisin tuleva liikenne ja sen pysäköintikäyttö poistuu joten liikenteen nettolisäys olisi vähäisempi. Suurin osa alueelle tulevasta liikenteestä kulkee Vuolteenkadun liittymän kautta. Tosin liittymän heikohko toimivuus ohjaa poistuvaa liikennettä myös Tampereen valtatie liittymän kautta. Liikennemäärien kasvu Sorinkadulla olisi noin alle 10 % nykytilanteeseen verrattuna, mikä ei aiheuta oleellisia muutoksia liittymien toimivuuteen. Liikenteen kasvu heikentää hieman liittymien toimivuutta, mutta ei siinä määrin, että erityisiin toimiin liikenteen parantamiseksi tulisi asemakaavahankkeen takia ryhtyä.

Poliisitalon toiminnan kannalta on tärkeää, että Sorinkatua päästään liikkumaan molempiin suuntiin. Suunnittelualueen maankäytön aiheuttama liikenteen lisäys on sen verran pieni, ettei se oleellisesti heikennä hälytysajoneuvojen kulkua nykytilanteeseen verrattuna. Tonttiliittymien suunnittelulla ja rakentamistavalla on vaikutusta Sorinkadun liikenteen toimivuuteen.

Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Kaavamääräykset antavat mahdollisuuden toteuttaa asuntorakentaminen siten, ettei melusta ja tärinästä aiheudu merkittäviä haittoja alueelle sijoittuvalle asumiselle ja, että puitteet ovat riittävät terveellisen, turvallisen ja viihtyisän elinympäristön luomiselle tarkemman suunnittelun kautta. Tästä huolimatta ympäristöä ei todennäköisesti kaavakohteessa tai muuallakaan ydinkeskustassa koeta terveellisyyden kannalta erityisen hyvänä. Kokemukseen vaikuttavat luonnollisesti vilkkaasti liikennöidyt väylät, erityisesti rautatie. Konkreettisia terveyshaittoja aiheuttaa keskusta-alueella ainakin heikko ilmanlaatu, mihin joudutaan kaavakohteen rakentamisessakin kiinnittämään erityistä huomiota. Kaava-alue sijaitsee myös radon-alueella, mikä edellyttää sen huomioonottamista suunnittelussa ja rakentamisessa. Tontilta on maaperätutkimuksissa löytynyt pilaantuneita maa-aineksia, jotka tullaan asianmukaisesti poistamaan rakentamisen yhteydessä. Näin ollen niistä ei aiheudu tulevalle asumiselle terveysriskejä.

Suunnittelualueen itäpuolella oleva rata-alue on aidattu ja kulku radoille on estetty. Radan läheisyydestä ei näin ollen aiheudu sen tuntumassa normaalisti liikkuville ihmisille merkittävää turvallisuusriskiä. Rautateitse kaava-alueen ohi kulkevat tavarakuljetukset saattavat sisältää vaarallisia kemikaaleja. Kuljetukset muodostavat riskin radan varrella olevien toimintojen näkökulmasta. Suunnittelualueen kohta rautatiealueesta ei kuitenkaan kuulu niiden järjestelyratapihojen joukkoon, joita koskevaksi on annettu valtioneuvoston asetus (195/2002) vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä. Lähin tällainen on

Viinikan ratapiha. Valtioneuvoston asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautatiellä (§32 10.5.2007/538) edellyttää, Ratahallintokeskuksen varmistaneen mm. että järjestelyratapihojen turvallisuusselvitykset on tehty. Ratahallintokeskuksen on tullut koota rautatieyritysten turvallisuusselvitysten perusteella turvallisuusselvitys koko ratapihalle ja huolehtia siitä, että kuvatut toiminnot muodostavat toimivan kokonaisuuden. Turvallisuusselvityksen sisältämästä pelastussuunnitelmasta tulee mainitun lain mukaisesti pyytää lausunto paikalliselta pelastusviranomaiselta ja alueelliselta ympäristökeskukselta. Selvitys tulee tarkistaa ja saattaa ajan tasalle vähintään joka viides vuosi ja päivitetty turvallisuusselvitys tulee toimittaa kunnan palopäällikölle ja alueelliselle ympäristökeskukselle. Rautatieviraston on vähintään joka kolmas vuosi tarkastettava järjestelmällisesti ratapihat, joilta edellytetään turvallisuusselvitys.

Maaperä tontilla on hiekkamoreenia, jonka rakennettavuus on yleisesti hyvä. Rakennukset voitaneen perustaa ilman paaluttamista ja näin välttyä merkittävilta meluhaitoilta. Rakentaminen tulee todennäköisesti tapahtumaan vaiheittain ja kokonaiskeston arvioidaan olevan kuitenkin useita vuosia. Pitkäkestoinen työmaa voi aiheuttaa häiriötä. Nykyisten rakennusten purkutyö, maan- ja talonrakennustyöt sekä niihin liittyvä liikenne aiheuttavat melua ja mahdollisesti myös pölyhaittoja. Vaikutukset kohdistuvat merkittävimmin viereisissä rakennuksissa asuviin, asioiviin ja työskenteleviin.

Rakentamistoiminta ja erilaiset tavarakuljetukset kuorma- ja rekka-autoilla voivat muodostaa tilapäisiä esteitä normaalille liikennöinnille sekä rajoituksia pysäköinnille Sorinkadulla. Liikennöinnissä saatetaan tällöin voida hyödyntää rautatien vieritse kulkevaa RHK:n alueella kulkevaa ajoyhteyttä Rautatienkadun kautta, Sorinsillan alitse. Se vähentäisi Sorinkadun liikenteeseen kohdistuvia vaikutuksia. Rakentamisaikana tulee kiinnittää huomiota hälytysajoneuvojen esteettömän kulun mahdollistamiseen Sorinkadulla. Rakentamisaikaisessa varastoinnissa saatetaan voida hyödyntää tontin itärajalla, rata-alueen reunassa, RHK:n alueella olevaa rakentamatonta kaistaletta ja välttää Sorinkadun katualueen käyttöä tähän tarkoitukseen silloin, kun tontti itsessään on jo pääosin rakentunut.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Tulevat asukkaat muuttavat alueelle tilanteessa, jossa ympäristön häiriötekijät ovat jo olemassa. Siitä huolimatta he saattavat pitää ympäristössä olevaa rautatie- ja autoliikenteen aiheuttamaa melua häiritsevänä. Myös heikko ilmanlaatu voidaan kokea häiritsevänä. Näihin seikkoihin on kaavakohteen määräyksissä kiinnitetty erityistä huomiota. Radan puolen julkisivuille annetaan melun äänitasoerovaadetta koskeva määräys. Ilmanottoaukkojen sijoittelua ohjataan puhtaamman ilman puolelle. Pysäköintikellarin ilmanottoaukot ohjataan sijoitettavaksi siten, että saadaan raitisilma mahdollisimman otollisesta kohdasta.

Harjusijainnista johtuen kaava-alueella on radonriski, minkä vuoksi kaavamääräyksissä edellytetään sen asianmukaista huomioonottamista suunnittelussa ja rakentamisessa.

Tontilta on maaperätutkimuksissa löytynyt pilaantuneita maa-aineksia, joiden poistoon kaavamääräyksellä veloitetaan rakentamiseen ryhdyttäessä. Kunnostus massanvaihdoilla esitetään tehtäväksi purku- ja rakennustöiden yhteydessä. Kaivutöiden yhteydessä tullaan tekemään pilaantuneen maaperän poistoa, jolloin kohteen tulevien asukkaiden ja käyttäjien altistumisriski suoran kosketuksen kautta todetuille haitta-aineille poistuu. Näistä ei siten aiheutuisi tuleville asukkaille normeja ylittäviä terveysriskejä.

Suunnittelualueen itäpuolella oleva rata-alue on aidattu ja kulku radoille on estetty. Rautateitse kaava-alueen ohi kulkevien kemikaalikuljetusten onnettomuusriskin hallinta ja -arviointi on lakisääteisesti Ratahallintokeskuksen vastuulla. Asiaa on selostettu kohdassa 5.4.3.

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Asemakaavaa varten ei ole laadittu uusia kaavamääräyksiä.

5.7 Nimistö

Kaava-alueen nimistö ei muutu.

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1. Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavamuutoksen hakijan konsultti KSOY-Arkkitehtuuria on laatinut tontinkäyttö- ja alustavia rakennussuunnitelmaluonnoksia samanaikaisesti asemakaavamuutoksen suunnittelutyön edetessä. Oheen on liitetty asemakaavamuutoksen mukainen tontinkäyttöluonnos haivanekuvineen.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Rakennussuunnittelu tarkentuu ja toteutukseen ryhdytään asemakaavamuutoksen saatua lainvoiman. Asemakaavan seurantalomake on selostuksen liitteenä.