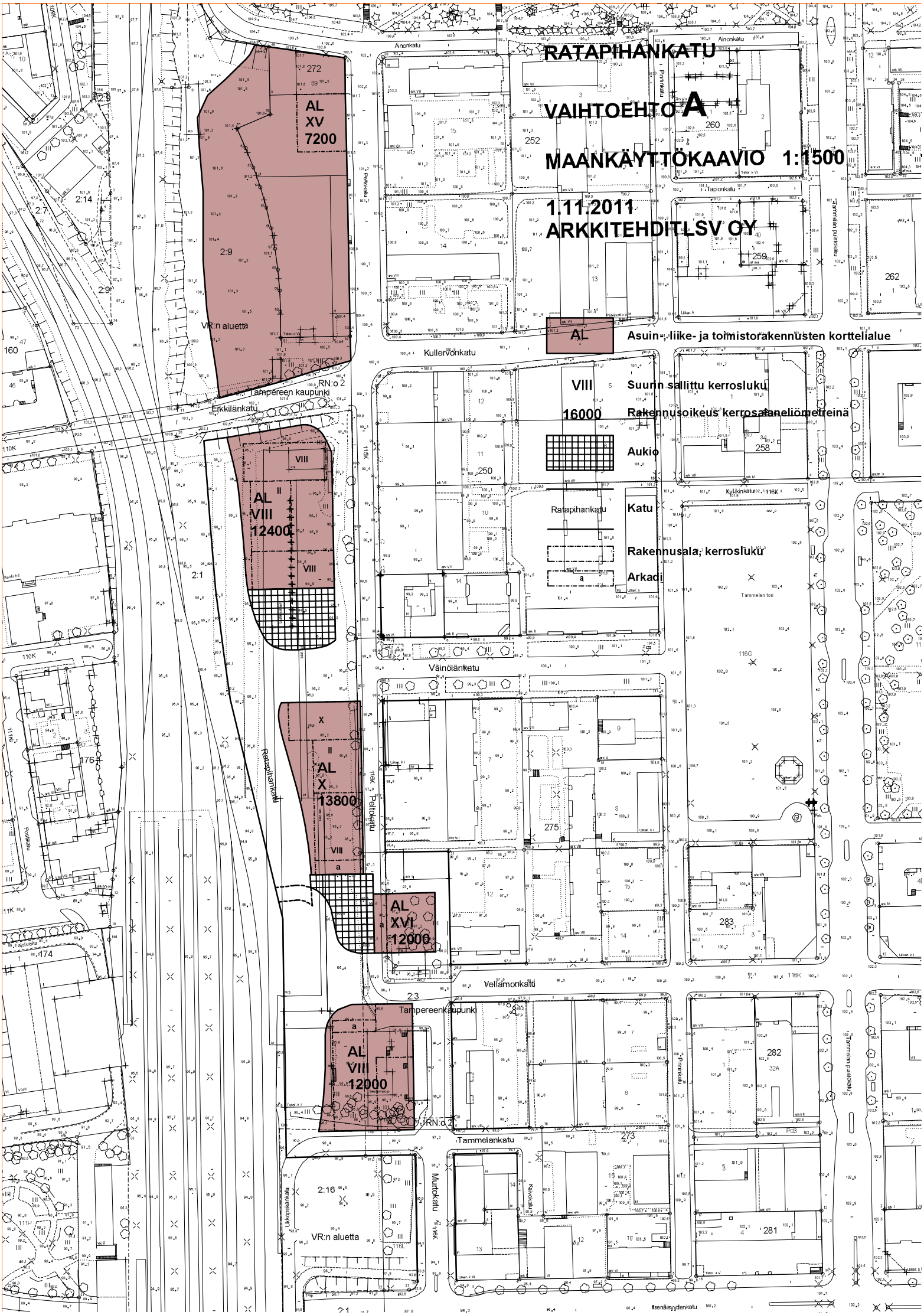
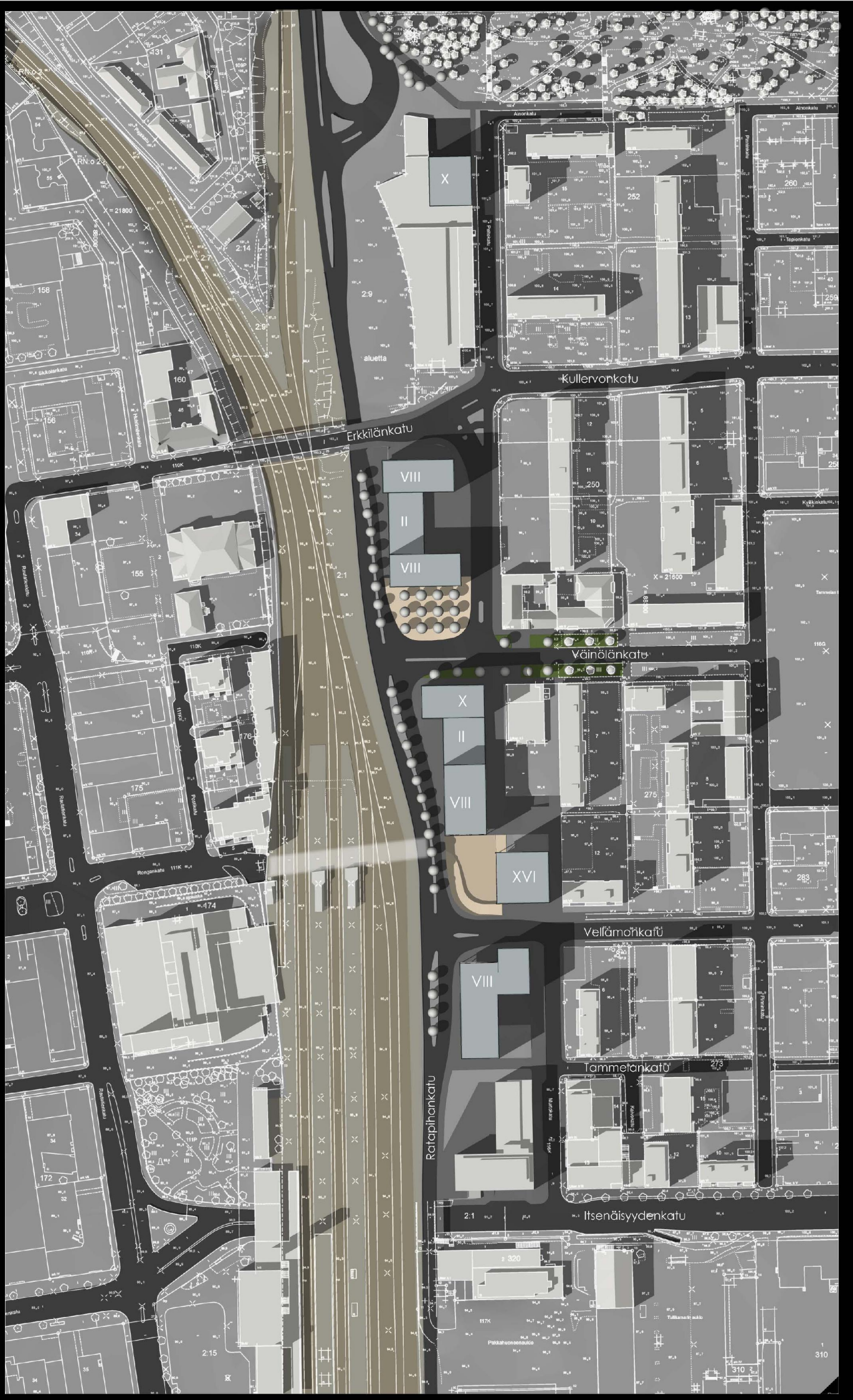
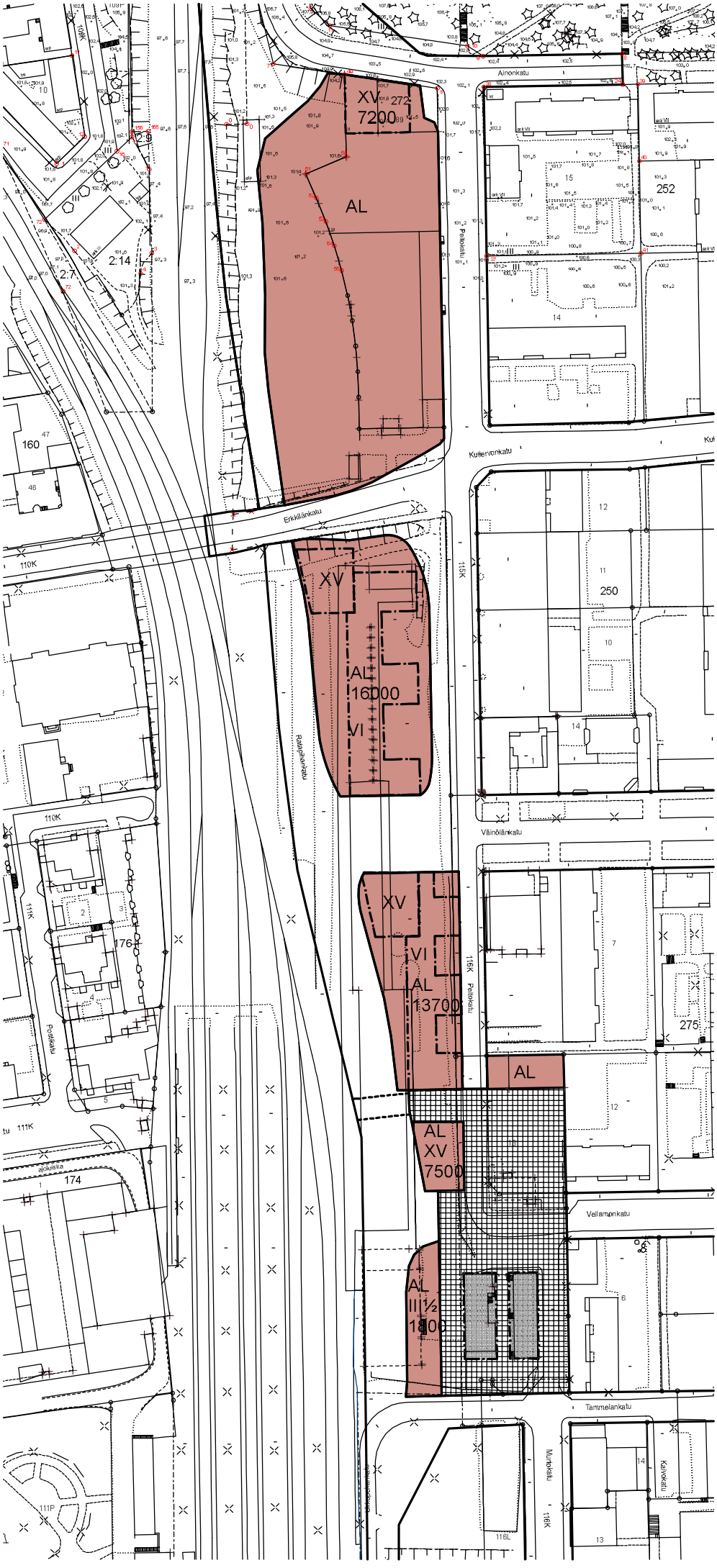

RATAPIHANKATU
VAIHTOEHTO A
MAANKÄYTTÖKAAVIO 1:1500
1.11.2011
ARKKITEHDITLSV OY
AL
Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue
VIII
Suurin sallittu kerrosluku
16000
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä
Aukio
Katu
Rakennusala, kerrosluku
Arkadi
AL XV 7200
AL VIII 12400
AL X 13800
AL XVI 12000
AL VIII 12000
Ratapihankatu
Kullervonkatu
Erkkilänkatu
Väinölänkatu
Vellamonkatu
Tammelankatu
Tampereen kaupunki
VR:n aluetta
RN:o 2


Kullervonkatu
Erkkilänkatu
Väinölänkatu
Vellamonkatu
Tammetankatu
Ratapihankatu
Itsenäisyydenkatu
X
VIII
II
VIII
X
II
VIII
XVI
VIII
aluetta
Ainonkatu
Tapionkatu
Rongankatu
Pakkahuonesaukio
Tullikamarinsaukio

RATAPIHANKATU
VAIHTOEHTO **B**
MAANKÄYTTÖKAAVIO 1/1500

1.11.2011
ARKKITEHDIT**LSV**



AL — Asuin- liike- ja toimistorakennusten korttelialue

Aukio

Väinöläinkatu — Katu

XV — Rakennuksen suurin sallittu kerrosluku

11000 — Rakennusoikeus kerrosneliömetreinä

Erkkilänkatu
Kullervonkatu
Peltokatu
Väinölänkatu
Vellamonkatu
Tammelankatu
Ratapihankatu
Itsenäisyydenkatu
XV
VI
V
II1/2
III1/2
VII

Ratapihankatu

Arkkitehdit LSV Oy

1.11.2011

Kaavaluonnos
Suunnitelmavaihtoehdot A ja B

Kuvaukset ja vertailu

Vaihtoehto A

RATAPIHA, RATAPIHANKATU

Ratapiha rajautuu selkeän keskustamaisesti uudella, 8 kerrosta korkealla rakennusrintamalla Itsenäisyydenkadun ja Erkkilänkadun välisessä kaupunkirakenteellisessa jaksossa. PMK:n laajentumisen mahdollisuuksia on lisätty esittämällä korkeamman pistemäisen uudisrakennuksen sijoittamista kiinteistön pohjoispäähän sen matalamman osan yhteyteen. Esitetty ratkaisutyyppi jättää PMK:n kaarevalle ja kaupunkikuvaa hallitsevalle päärakennukselle edelleenkin itsenäisen ja vahvan aseman ympäristössään.

Rakennusrivistö muodostaa Tammelan lähiömäiselle kaupunginosalle uuden, keskustamaisen reunakorttelivyöhykkeen. Korttelit sijoittuvat toisistaan erottuviksi ryhmiksi Ratapihankadun varteen muodostuvien kaupunkiaukioiden ympärille, mikä muodostaa rakennusrivistölle jäsentävän, vaihtelevamman ja keventävän rakenteen.

Aukiot sijoittuvat Vellamonkadun ja Väinölänkadun risteyksiin. Vellamonkadun aukio on muodostettu perinteiseen tapaan liikenteelliseen solmukohtaan alikulkutunnelin yhteyteen. Väinölänkadun aukio muodostaa vihreän kaupunkipuistikon, jonka Väinölänkatu puistokatuna yhdistää Tammelantorin kautta Emil Aaltosen puistoon ulottuvaksi viherakselin osaksi.

Ratapihankadun katunäkymässä katua rajaavien seinien lisäksi katunäkymiä rikastuttaa aukioympäristöt niitä reunustavine rakennuksineen, mikä muodostaa vahvasti keskustamaista kaupunkiympäristöä.

Aukioympäristöjen kaupunkikuvallista merkitystä on korostettu sijoittamalla niiden yhteyteen korkeimmat rakennukset.

KORTTELIT, KÄYTTÖTARKOITUKSET

Korttelit sijoittuvat Ratapihankadun varteen katusuunnitelman reunaehtoja noudattaen. Aukiot sijoittuvat ja muotoutuvat siten, että voimakkaasti kaareutuvat ajoradat eivät estä kortteleiden osalta suoraviivaista keskustamaista rakentumistapaa, ja nykyisten katutilojen vahvistumista.

Uudet rakennukset ovat isoja, useista rakennusvaiheista tai tonteista koostuvia keskustakiinteistöjä. Ratapiha-alueen peruspiirre on iso mittakaava, jota muodostavat ratapihatilan ulottuvuuksien lisäksi sitä reunustavien rakennusten suuri koko ja pitkät kaupunkinäkymät. Tästä johtuen Ratapihankatu ja ratapihatilan itäreuna edellyttävät uudisrakennuksilta riittävää korkeutta ja perusmittakaavaa. Suunnitelmassa ratapihankadun varren rakennukset ovat 8 kerrosta korkeita, mikä on tasapainossa Tammelan elementtikerrostalojen, PMK:n ja ratapihatilan länsireunan talorivin kanssa. Rakennusten käyttötarkoitusten vaatimuksia on huomioitu siten, että rakennuksilla on hyvät yhteydet ympäristöön katutasossa. Kortteli on mahdollista jakaa joustavasti pienempiin tontteihin tai rakentamisvaiheisiin.

Uusien keskustakiinteistöjen mittakaavaa ja yhtenäistä muurimaista rakennetta on huomattavasti suunnitteluprosessin kuluessa kevennetty. Muutoksesta on seurannut yhtenäisemmän, ja Ratapihankadun suuntaisen linjauksen vaihtuminen vaihtelevammaksi kaupunkirakenteeksi, jossa pitkien

ulkoseinien lisäksi katua rajaavat rakennusten päädyt. Korkeampien rakennusten väleihin sijoittuu matalampia ja väljentäviä keskiosia.

Alikulkutunnelin sisäänkäyntiaukion yhteyteen on sijoitettu Ratapihankadun katulinjasta sisään vedetty, talorivistöä korkeampi maamerkkimäinen 15-16 kerroksinen tornirakennus, mikä korostaa ja merkitsee alikulkutunnelin paikan kaupunginosan kokonaisuudessa. Torni on sijoittunut ympäristön katulinjoihin siten, että se näkyy Vellamonkadulle ja Murtokadulle, ja Kyttälän puolella Rongankadulle.

Korttelit ovat käyttötarkoitukseltaan keskustakiinteistöjä, joissa katutasoon sijoittuu liike- tai toimitiloja, ja ylempiin kerroksiin pääasiassa muita toimintoja kuin asumista. Aikaisemmin esitettyjen, Ratapihankadun suuntaan umpinaisten U-kortteleiden poistuminen on huomattavasti heikentänyt asumisen sijoittumismahdollisuuksia alueelle, jota leimaa voimakas juna- ja autoliikennemelu. Kokonaisuuden kerrosala toimitilasisältöisenä on n. 57000 kem^2.

Esitetty rakentaminen on tehokasta keskustarakentamista, mikä johtaa huomattavaan autopaikkamäärään tavanomaisilla pysäköintinormeilla. Esitetyillä pinta-aloilla ja kerrosluvuilla vaadittava autopaikkamäärä on n.600 – 700 pysäköintipaikkaa. (1 ap / 80 kem^2). Toisaalta rakentaminen sijoittuu alikulkutunnelin ja aseman välittömään läheisyyteen hyvien kevyt- ja joukkoliikenneverkostojen ulottuville, minkä perusteella autopaikkavaatimusta voidaan alentaakin.

Esitetyn rakentamistehokkuuden seurauksena pääosin kaikki kortteleiden autopaikat tulee sijoittaa maanpinnan alapuolisiin pysäköintilaitoksiin.

KATUTASO

Uudet keskustakiinteistöt tarvitsevat vahvan kytkennän ympäristöönsä toimivan ja aktiivisen keskustaympäristön muodostumiseksi. Lisäksi isot, mahdollisesti useammista yhtiöistä koostuvat kiinteistöt vaativat toimiakseen riittävät kulkuyhteydet katutasosta rakennusten eri puolilla sijaitseville sisäänkäynneille. Suunnitelmassa rakennuksia ympäröi keskustamaisesti yhtenäinen jalankulkuvyöhyke, välillä kapeampana käytävänä, välillä aukiomaisiksi nurkkauksiksi ja edustoiksi laajeten. Rakennukset sijoittuvat kaupunginosan liikenneympäristössä siten, että luontevimmat ajoneuvoliikenteen tonttiliittymäkohdat sijaitsevat Peltokadulla ja Murtokadulla. Jalankulkuliikenne ja sisäänkäynnit sijoittuvat pääosin kaupunkiaukioiden yhteyteen rakennusten päätyihin. Rakennusten keskiosien pääsisäänkäynnit sijaitsevat Ratapihankadun puolella, mikä osaltaan elävöittää Ratapihankadun katuympäristöä, ja tarjoaa kulkijoille mahdollisuuden nähdä ratapihan yli Kyttälän suuntaan.

MELU

Alueen rakennuksiin suuntautuva melu on merkittävää, mutta keskustaympäristölle tyypillistä. Erityispiirteenä ja ratkaistavana ongelmana varsinkin asuinrakennuksissa on ratapihalta tuleva junamelu ja tärinä. Suunnitelmat ovat muuttuneet melun suhteen haastavammiksi, mikä vaikeuttaa asumiselta vaadittavien normien täyttymistä.

TAMMELA

Uusi korttelivyöhyke Ratapihankadun varressa on muodostettava keskustamaisen johdonmukaisesti ja tehokkaasti uudella rakennusrivillä, jos halutaan toteuttaa Ratapihatilan ja Ratapihankadun ympäristöjen kehittämiselle asetetut kaupunkikuvalliset tavoitteet. Tämän johdosta Tammelan nykyisten rakennusten olosuhteet tulevat muuttumaan. Näköyhteydet nykyisistä rakennuksista länsisuuntaan tulevat vähenemään, mutta suunnitelmien kehittymisen seurauksena Tammelan suun-

nasta avautuu avartavia näköväyliä avoimen ratapihan suuntaan. Toisaalta uusi rakennusrivistö muodostaa melulta suojaavan elementin ratapihan ja nykyisten asuinkiinteistöjen väliin.

Uudet rakennukset noudattavat johdonmukaisesti kaupunginosan koordinaatistoa. Rakennukset sijoittuvat muodostuvien tonttien reunoille siten, että nykyistä epämääräistä kaupunkirakennetta voidaan kehittää keskustamaisempaan suuntaan nykyisiä katutiloja vahvistamalla. Uudisrakentamista ei ole sijoitettu Tammelan länsiosan nykyisille asuinkerrostalotonteille, joten nykyisen uudemman rakennuskannan purkaminen ei ole suunnitelman toteutumisen edellytys.

Ratapihankadun viereiset kaupunkiaukiot väljentävät rakennusrivistöä siten, että nykyisistä asuinkerrostaloista pääsee muodostumaan avartavia näkymiä ratapihan suuntaan.

UUSI HOTELLI

Hotellirakennus liittyy osaksi ratapihaa rajaavaa kaupunkijulkisivua, uuden rakennusrintaman polveilevaa jäsentymisperiaatetta noudattaen.

SUOJELU / PURKU

Suunnitelman toteutuminen kokonaisuutena edellyttää tavara-aseman, Lompanlinnan, Morkun, 1-kerroksesen asuinrakennuksen ja terveysaseman purkamista. Vanhoista ratapihaympäristön rakennuksista säilyy Lidmanin talo, jonka asema kaupunkiympäristössä paranee uuden kaupunkiaukion reunalla.

ALIKULKUTUNNELI

Tunnelin sisäänkäyntikohdasta on kehitetty keskustamainen, ympäröivien uudisrakennusten rajaama julkinen aukiotila, jolla on merkitys liikenteellisenä kokoavana solmukohtana. Aukio sijaitsee alikulkutunnelin lattian tasolla, noin 5 metriä viereistä Ratapihankatua alempana. Aukiolle johtaa pyöräilyluiska Vellamonkadulta, ja portaat Peltokadun päästä. Aukiota ja tunnelin sisäänkäyntiä on kaupunkiympäristössä nostettu esiin rajaavien rakennusten arkkitehtuurilla, julkisivumateriaaleilla, sekä ennen kaikkea ympäristöä korkeamman tornin sijoituksella aukion viereen.

KATUSUUNNITELMAT

Suunnitelma ehdottaa, että Ratapihankatu erotetaan ratapiha-alueesta kivimuurilla, jonka korkeus kadun pinnasta on n. 0,5 m, mikä mahdollistaa näkyvyyden autoista ratapiha-alueen yli Kyttälän suuntaan.

Tammelan nykyisiä katutiloja on tarve kehittää katumaisemmin rajautuviksi. suunnitelmassa liikennesuunnittelun ja kaupunkisuunnittelun tarpeet ja tavoitteet on saatu yhdistettyä. Esitetty rakennusten sijoittuminen katujen varsille ei estä liikenne- ja katusuunnitelman toteuttamista.

Ratapihankadun ajoratojen välissä on pikiä kanavointivyöhykkeitä, jotka sopivat katumaisemaa vehreyttävien puurivien sijoituspaikoiksi.

Vaihtoehto B

RATAPIHA, RATAPIHANKATU

Ratapiha rajautuu selkeän keskustamaisesti uudella, 5-6 kerrosta korkealla rakennusrintamalla Itsenäisyydenkadun ja Erkkilänkadun välisessä kaupunkirakenteellisessa jaksossa. Rakennusrintamaa rytmittävät uusiin kortteleihin sijoittuvat 15-kerroksiset tornitalot sekä samankaltaista massoittelua noudattava PMK:n pohjoispäähän sijoittuva tornitalo.

Rakennusrivistö muodostaa Tammelan lähiömäiselle kaupunginosalle uuden, keskustamaisen reunakorttelivyöhykkeen, joka samalla tukeutuu mittakaavallisesti ja kaupunkirakenteellisesti Tammelan kaupunkirakenteeseen ja luo sen reuna-alueelle uutta kaupunkitilaa.

Kaava-alueen eteläosaan sijoittuvien säilytettävien rakennusten ympäristöä on kehitetty puistomaiseksi aukiokokonaisuudeksi, jota rajaavat Ratapihan kadun puolella uudet asuin- ja liikerakennukset.

Ratapihankadun katunäkymässä katua rajaavien rakennusmassojen lisäksi kaupunkimaisia katunäkymiä rikastuttavat ja rytmittävät niiden länsipuolelle sijoittuvat kiilamaiset piha-alueet puineen ja istutuksineen.

KORTTELIT, KÄYTTÖTARKOITUKSET

Korttelit sijoittuvat Ratapihankadun varteen katusuunnitelman reunaehtoja noudattaen. Rakennusmassat sijoittuvat kortteleihin siten, että voimakkaasti kaareutuvat ajoradat eivät estä selkeästi rajautuvaa keskustamaista rakentumistapaa ja nykyisten katutilojen vahvistumista.

Väinölänkadun pohjois- ja eteläpuoleisissa kortteleissa rakennukset ovat kortteleiden mittaisia, mahdollisesti useista rakennusvaiheista tai tonteista koostuvia keskustakiinteistöjä. Ratapiha-alueen peruspiirre on iso mittakaava, jota muodostavat ratapihatilan ulottuvuuksien lisäksi sitä reunustavien rakennusten suuri koko ja pitkät kaupunkinäkymät. Tästä johtuen Ratapihankatu ja ratapihatilan itäreuna edellyttävät uudisrakennuksilta selkeätä ja suurimittakaavaista massoittelua. Suunnitelmassa ratapihankadun varren rakennusten perusmassat ovat pääosin 5-6 kerrosta korkeita. 15-kerroksiset tornitalot rytmittävät kokonaisuutta. Kokonaisuuden kerrosala on n. 33.000 kem^2. Lisäksi PMK:n pohjoispäähän on esitetty tornitaloa, jonka kerrosala on n. 6000 kem^2.

Kerrosaloihin ei ole sisällytetty Peltokadun itäpuolelle esitettyjä kaupunkirivitaloja eikä Vellamonkadun ja Murtokadun kulmaan esitettyä kerrostaloa, jotka ovat suunnittelualueen ulkopuolisilla tonteilla.

Alikulkutunnelin sisäänkäynnin yhteyteen on sijoitettu Ratapihankadun katulinjaan rajautuva maamerkkimäinen 15- kerroksinen tornirakennus, joka korostaa ja merkitsee alikulkutunnelin paikan kaupunginosan kokonaisuudessa. Torni on sijoittunut kaupunkirakenteeseen siten, että se näkyy Vellamonkadulle ja Kyttälän puolella Rongankadulle. Se myös korostaa uuden aukion asemaa kaupunkirakenteessa.

Korttelit ovat käyttötarkoitukseltaan keskustakiinteistöjä, joissa katutasoon sijoittuu liike- tai toimitiloja, ja ylempiin kerroksiin asuntoja. Peltokadun puoleisella sivulla muodostetaan rakennusten massoittelun keinoin asumista tukevia piha-alueita. Uusien kortteleiden itäreunan pienimittakaavaisempi massoittelu myös liittää uudet korttelit Peltokadun varren vanhimpien rakennusten määrittelemään mittakaavaan.

Esitetty rakentaminen on tehokasta keskustarakentamista, mikä johtaa huomattavaan autopaikkamäärään tavanomaisilla pysäköintinormeilla. Esitetyillä pinta-aloilla ja kerrosluvuilla vaadittava autopaikkamäärä on Erkkilänkadun eteläpuolisella alueella 300 – 400 pysäköintipaikkaa. Autopaikkamäärään vaikuttaa huomattavasti se, missä suhteessa kortteleihin toteutetaan asuntoja, liike- ja toimitiloja. PMK:n pohjoispään tornirakennuksen autopaikoitus on ratkaistava korttelikokonaisuuden pysäköintiratkaisun yhteydessä. Alhainen autopaikkavaatimus on perusteltu, koska rakentaminen sijoittuu alikulkutunnelin ja aseman välittömään läheisyyteen hyvien kevyt- ja joukkoliikenneverkostojen ulottuville. Kaikki autopaikat toteutetaan maanalaisina.

KATUTASO

Uudet keskustakiinteistöt tarvitsevat vahvan kytkennän ympäristöönsä toimivan ja aktiivisen keskustaympäristön muodostumiseksi. Lisäksi isot, mahdollisesti useammista yhtiöistä koostuvat kiinteistöt vaativat toimiakseen riittävät kulkuyhteydet katutasosta rakennusten eri puolilla sijaitseville sisäänkäynneille. Asuntojen sisäänkäynnit on sijoitettu Peltokadun puoleisille pihoille ja liike- ja toimistotilojen sisäänkäynnit Ratapihankadun puolelle. Suunnitelmassa katutason jalankulkuyhteyksiä on painotettu siten, että väylien ja rakennusten koko on keskenään tasapainossa.

MELU

Ratapihan suuntaisilla 5-6-kerroksisilla rakennusmassoilla suojataan Peltokadun puoleisia piha-alueita ja asuntojen parvekkeita ratapihan ja Ratapihankadun melulta. Rakennusten massoittelu tekee mahdolliseksi asuntokohtaisten ulkotilojen sijoittamisen yksinomaan Peltokadun puoleiselle sivulle.

Säilytettävien rakennusten ympäristöön muodostuvaa julkista puistoaukiota suojataan melulta Ratapihankatua rajaavalla uudella 4-kerroksisella asuin- ja liikerakennuksella sekä alikulkutunnelin eteläpuolelle sijoittuvalla tornitalolla.

TAMMELA

Uusi korttelivyöhyke Ratapihankadun varressa on muodostettava keskustamaisen johdonmukaisesti ja tehokkaasti uudella rakennusrivillä, jos halutaan toteuttaa Ratapihatilan ja Ratapihankadun ympäristöjen kehittämiselle asetetut kaupunkikuvalliset tavoitteet. Tämän johdosta Tammelan nykyisten rakennusten olosuhteet tulevat muuttumaan. Näköyhteydet nykyisistä rakennuksista länsisuuntaan tulevat vähenemään. Toisaalta uusi rakennusrivistö muodostaa melulta suojaavan elementin ratapihan ja nykyisten asuinkiinteistöjen väliin.

Uudet rakennukset noudattavat johdonmukaisesti kaupunginosan koordinaatistoa. Rakennukset sijoittuvat tonteille siten, että nykyistä epämääräistä kaupunkirakennetta voidaan kehittää keskustamaisempaan suuntaan nykyisiä katutiloja vahvistamalla. Tammelan länsiosan nykyisille Peltokatuun rajautuville asuinkerrostalotonteille on esitetty pienimittakaavaista lisärakentamista, joka tukisi pienimittakaavaisen ja tiiviin kaupunkitilan muodostumista. Suunnitteluratkaisu ei kuitenkaan - ollakseen toimiva - edellytä niiden rakentamista.

Uusi puistomainen aukio Vellamonkadun päätteenä muodostaa kaupunkirakenteellisen ja liikenteellisen solmukohdan, joka liittää suunnittelualueen Tammelaan ja toisaalta muuhun kaupunkirakenteeseen.

SUOJELU / PURKU

Suunnitelmassa Lompanlinna, Morkku ja sen vieressä sijaitseva 1-kerroksesen asuinrakennus säilytetään osana Tammelan vanhinta säilynyttä rakennettua ympäristöä. Säilytettävät rakennukset ovat osa historiallisesti kerrostunutta kaupunkirakennetta. Morkun ja sen vieressä sijaitsevan asuintalon säilyttäminen edellyttää niiden entisöivää peruskorjausta. Vanhoista ratapihaympäristön rakennuksista säilyy myös Lidmanin talo, jonka asemaa ja muodostamaa mittakaavaa tuetaan uusien rakennusten massoittelulla ja mittakaavalla.

ALIKULKUTUNNELI

Tunnelin sisäänkäyntikohdasta on kehitetty keskustamainen, ympäröivien uudisrakennusten rajaama pieni, valopihamainen julkinen aukiotila. Valopiha sijaitsee alikulkutunnelin lattian tasolla, noin 5 metriä viereistä Ratapihankatua alempana. Aukiolle johtaa puistomaiselta aukiolta, Lompanlinnan eteläpuolelta lähtevä kevytliikenneluiska sekä pientä aukiota rajaavaan torniin integroidut portaat. Aukiota ja tunnelin sisäänkäyntiä on kaupunkiympäristössä nostettu esiin rajaavien rakennusten arkkitehtuurilla, julkisivumateriaaleilla, sekä ennen kaikkea ympäristöä korkeamman tornin sijoituksella aukion viereen.

KATUSUUNNITELMAT

Suunnitelma ehdottaa, että Ratapihankatu erotetaan ratapiha-alueesta kivimuurilla, jonka korkeus kadun pinnasta on n. 0,5 m, mikä mahdollistaa näkyvyyden autoista ratapiha-alueen yli Kyttälän suuntaan.

Tammelan nykyisiä katutiloja on tarve kehittää katumaisemmin rajautuviksi. suunnitelmassa liikennesuunnittelun ja kaupunkisuunnittelun tarpeet ja tavoitteet on saatu yhdistettyä. Esitetty rakennusten sijoittuminen katujen varsille ei estä liikenne- ja katusuunnitelman toteuttamista.

VERTAILU

Käyttötarkoitukset

Vaihtoehdot eroavat toisistaan erityisesti käyttötarkoitusten painotusten suhteen: Vaihtoehto A on liike- ja toimitilapainotteinen ja vaihtoehto B asumispainotteinen. Eri käyttötarkoitukset vaikuttavat rakennusten massoitteluun, tilojen suuntaukseen ja maantason piha-alueiden toiminnalliseen sisältöön ja muotoiluun. Vaihtoehto A:ssa rakennusten runkosyvyydet on optimoitu toimitilarakentamiseen soveltuviksi, jonka seurauksena alueen rakentamistehokkuus nousee selvästi korkeammaksi kuin vaihtoehto B:ssä, jossa rakennusten runkosyvyydet on mitoitettu asuntorakentamiseen soveltuviksi. Vaihtoehto A soveltuu kapeampirunkoisilla rakennuksilla myös asuntorakentamiseen, jolloin käytettävissä oleva kerrosala jonkin verran vähenee.

Kerrosalat

Vaihtoehto A tuottaa suunnittelualueelle selvästi enemmän kerrosalaa kuin vaihtoehto B, jonka kerrosalaa vähentää myös säilytettävien rakennusten vuoksi lähes rakentamatta jäävät alueen osat.

Vaihtoehto A: 50.200 kem^2. Lisäksi vaihtoehtoon sisältyy PMK:n pohjoispäähän esitetty tornirakennus, jonka kerrosala on n. 7.200 kem^2

Vaihtoehto B: 39.000 kem^2. Lisäksi vaihtoehtoon sisältyy PMK:n pohjoispäähän esitetty tornirakennus, jonka kerrosala on n. 7.200 kem^2

Suojelu / purku

Vaihtoehdot eroavat toisistaan olemassa olevien rakennusten säilyttämisen suhteen: Vaihtoehto A:ssa suunnittelualueen kaikki olemassa olevat rakennukset puretaan, jolloin alue voidaan myös mittakaavallisesti määritellä uudelleen. Purkaminen myös vapauttaa myös mittavan osan suunnittelualueesta uudisrakentamiselle.

Olemassa olevien rakennusten säilyttäminen vaihtoehdossa B heijastuu uudisrakentamisen mittakaavaan ja arkkitehtuuriin säilytettävien rakennusten lähiympäristössä. Rakennusten säilyttäminen rajoittaa suunnittelualueelle toteutettavan uudisrakentamisen määrää.

Vaihtoehdossa B vanhojen rakennusten säilyttämisellä pyritään jättämään uuteen ympäristöön ajallisia kerrostumia ja liittämään ne uudistettuun kaupunkirakenteeseen, kun taas vaihtoehdossa A vanhojen rakennusten purkaminen tarjoaa mahdollisuuden kokonaan uuden kaupunkirakenteen luomiseen.

Melusuojaus

Vaihtoehdossa A on rakennusten massoittelulla luotu melulta suojattuja korttelikohtaisia piha-alueita. Massoitteluperiaate soveltuu hyvin toimitilarakentamiselta edellytetyn melusuojauksen toteutumiseen, mutta asuinympäristönä ratkaisu on melun suhteen haastava.

Vaihtoehdossa B on rakennusten massoittelulla tavoiteltu hyvää asuinympäristön ja julkisten kaupunkitilojen melusuojausta. Tavoite on johtanut ratkaisussa mahdollisimman yhtenäisiin ja suljettuihin ratapihan puoleisiin julkisivuihin, joilla Peltokadun puolelle painottuvia asuntojen ulkotiloja, katutiloja ja aukioita suojataan melulta.

Kaupunkikuva

Vaihtoehdon A kaupunkikuva perustuu tehokkaasti rakennettujen, toisistaan erillisten kortteleiden ja niiden väleihin sijoittuvien aukiotilojen muodostamaan rytmikkääseen sommitteluun, jonka keskeisiä kohtia korostetaan korkeammilla rakennuksilla.

Vaihtoehdon B kaupunkikuva perustuu horisontaalisten, kaupunkirakenteen reunaa voimakkaasti rajaavien massojen ja niitä rytmittävien tornirakennusten sommitelmaan. Tornit korostavat laajan ratapiha-alueen reunaa ja muodostavat laajalti näkyvän uuden kaupunkikuvallisen elementin.