



KESKUSAREENAN, LIIKE- JA TOIMISTORAKENNUSTEN SEKÄ ASUINRAKENNUSTEN RAKENTAMINEN LIITYNTÄJÄRJESTELYINEEN, RATA-ALUEEN KATTAMINEN. KAAVA NRO 8366. EHDOTUS

Asemakaavan ehdotuksen selostus, joka koskee 29. päivänä lokakuuta 2010 päivättyä ja 24. päivänä tammikuuta 2011 tarkistettua ja 5. päivänä huhtikuuta tarkistettua asemakaavakarttaa nro **8366**, Tampereen Kansi ja Keskusareena -hanke. Asian hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan. Lisätietoja osoitteesta: <http://www.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8366>



Yllä: Tasoilmakuva, kaava-alue ja lähitarkastelualue. Alla: Otteita viitesuunnitelmasta SDL / NCC Property Development Oy



LIITTYY TAMPEREEN KAUPUNGIN ASEMAKAAVALUONNOKSEEN NRO 8366
COPYRIGHT STUDIO DANIEL LIBESKIND FOR NCC



Ote viitesuunnitelmasta. Näkymä pääsisäänkäynnistä Kansitorilta pohjoiseen. SDL/ NCC Property Development Oy

TIIVISTELMÄ



Kuva 1. Näkymäkuva viitesuunnitelmasta. Lähde: Studio Daniel Libeskind ja KSOY Arkkitehtuuria.

Tampereen Kansi ja Keskusareena -hankkeen asemakaavamuutoksen nro 8366 kaava-alue sijaitsee Tampereen kaupungin keskustassa Kyttälän, Tullin ja Kalevanharjun kaupunginosissa, rautatieaseman eteläpuolella ja koostuu rautatiealueesta, Sorinsillasta sekä Ratapihankadun ja Rautatienkadun osista. Alue rajautuu idässä kortteleihin 302 ja 325, lännessä kortteleihin 192 ja 191 sekä Sorin- ja Rautatienkatuihin. Etelässä kaava-alue rajautuu kortteliin 330 sekä pohjoisessa rautatieaseman ja ratapihan alueeseen, joka on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee kulttuurin, kaupan, teknologian ja vapaa-ajan palveluita.

Kaavan tavoitteet

- Mahdollistaa rata-alueen yläpuolelle rakennettava kansi tukirakenteineen, jolle sijoitetaan urheiluun ja kulttuuriin soveltuva Keskusareenarakennus sekä asuin-, majoitus-, toimisto- ja liikerakennusten korttelialueita
- Tukea Tampereen olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja -kuvaa, sekä Tampereen taloudellista elinvoimaa radan jakamia kaupunginosia yhdistämällä ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisella rakentamisella
- Joukkoliikenteen tehokas käyttö ja sitä tukevien luontaisten kulkuyhteyksien luominen sekä laadukas kevyen liikenteen ympäristö
- Kestävät, ympäristö- ja energiataloudelliset näkökohdat huomioivat elinkaariratkaisut

Mitoitustavoite (osallistumis- ja arviointisuunnitelma + areenahankkeen tilaohjelma):

- 30 000 kem2 monitoimiareena (yli 10 000 katsojapaikkaa)
 - 35 000 kem2 toimitilaa (toimistot ja liiketilat) (1500 työpaikkaa)
 - 22 000 kem2 asuinrakentamista kannelle ja Sorinkadun varteen (260 asuntoa)
 - 12 000 kem2 hotellirakennusoikeutta (250 hotellihuonetta)
- 99 000 kem2**

Kaavaprosessin vaiheet

NCC Property Development Oy yhteistyössä SRV:n sekä Tampereen kaupungin kanssa oli käynnistänyt asemakaavahankkeen hankesuunnittelun ennen varsinaisen asemakaavoituksen käynnistämistä. NCC Property Development Oy on jättänyt 22.4.2010 Liikenneviraston ja VR-Yhtymä Oy:n suostumuksella kaavoituspyynnön rautatiealueen kaavoittamisesta. Sorinkatu 6-8 osalta VR-Yhtymä Oy on jättänyt hakemuksen 2.1.2007. Asemakaavamuutos no 8366 tuli vireille 24.4.2010, jolloin osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin nähtäville 29.4.-20.5.2010 väliseksi ajaksi. Aloitusvaiheen yleisötilaisuus pidettiin 5.5.2010 Tampereen yliopiston Pinnirakennuksen auditoriossa. Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 19.5.2010 kaupunginhallituksen esittämänä periaatepäätöksen Tampereen Kannen ja Keskusareenan rakentamisesta.

Kesällä 2010 kaavoitukseen kiinnitettiin monialainen konsulttiryhmä laatimaan asemakaavaa sekä tarvittavia erillisselvityksiä. Viitesuunnitelman pääsuunnittelijaksi valittiin suunnittelutoimisto Studio Daniel Libeskind New Yorkista. Asemakaavaluonnos esiteltiin Tampereen kaupungin yhdyskuntalautakunnalle kokouksessa 2.11.2010. Kaavaluonnos valmisteluaineistoinen oli nähtävillä 4.11-25.11.2010 Tampereen kaupungin palvelupiste Frenckellissä sekä kaupungin Internet-sivuilla. Asemakaavamuutoksen luonnosvaiheen yleisötilaisuus pidettiin 9.11.2010 Tampereen yliopiston Linna-rakennuksen auditoriossa.

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 3.2.-7.3.2011 ja siitä järjestettiin yleisötilaisuus 10.2.2011. Kaavaehdotusta käsiteltiin yhdyskuntalautakunnassa 1.2.2011, ja kaupunginvaltuustossa ja -hallituksessa sitä käsitellään keväällä 2011.

Asemakaavaa on valmisteltu seminaarein, työpalaveroin, asukastilaisuuksin ja kokouksin yhteistyössä Tampereen kaupungin, NCC Property Development Oy:n SRV:n ja suunnittelu-, osallis-, ohjaus-, arkkitehtuuri- sekä muiden asiantuntijaselvitysryhmien kanssa. Kaavaratkaisua on suunniteltu yhdessä eri viranomaistahojen kanssa mm. viranomaisneuvotteluin sekä viranomaispalaveroin. Viranomaisilta ja kaupungin asianosaisilta hallintokunnilta pyydettiin lausunnot kaavaluonnoksesta.

Kaavaehdotuksen nähtävilläoloajan jälkeen kaavaehdotusta on käsitelty useissa kokouksissa ja siihen on laadittu tarkistusluonteisia korjauksia saadun palautteen perusteella.

Osallisten kannanotot osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 16 mielipidettä ja annettiin kaksi lausuntoa. Mielipiteissä kiinnitettiin huomiota mm. seuraaviin seikkoihin:

- Toivottiin korkeaa ja laadukasta rakentamista
- Liikenteen osalta toivottiin raitiotieyhteyttä Sorinsillalle, sujuvia liikennejärjestelyjä eri liikennemuodoille sekä hyvää kävely- ja pyöräily-ympäristöä
- Toivottiin As. Oy Sorinahteen huomioimista hankkeen suunnittelussa ja sen kulttuurihistoriallisesti tärkeiden arvojen vaalimista
- Edellytettiin alueen ympäristön huomiointia ja hankkeen sovittamista kaupunkikuvaan
- Kannelle toivottiin monipuolisia toimintoja, hotellia, erilaisia palveluita sekä viihtyisää ja elävää ympäristöä
- Vaikutukset poliisiasemaan toivottiin selvitetävän
- Vaikutukset rautatieliikenteeseen ja sen turvallisuuteen toivottiin selvitetävän

Osallisten kannanotot kaavaluonnokseen

Kaavaluonnoksesta jätettiin 41 mielipidettä ja 16 lausuntoa. Kooste osallisten mielipiteistä ja lausunnoista on esitetty liitteessä 9. Kommentit liittyivät seuraaviin teemoihin:

- **Rakennukset/ kaupunkikuva.**
Huolina olivat hankkeen sopeuttaminen ympäristöön ja viereisten rakennusten huomiotta jättäminen. Toivottiin hankkeen, mm. julkisivujen, toteutumista sellaisenaan tai toisaalta rakennusten korottamista lisäkerroksin.
- **Liikenneyhteydet/ liikkuminen, pysäköinti.**
Huolina olivat ajoneuvoliikenteen haittavaikutukset ja suurten liikennemäärien hallitseminen sekä kannen haittavaikutukset rautatieliikenteelle. Toivottiin kävely- ja pyöräilyolosuhteiden sekä liikuntaesteisten parempaa huomiointia, raitiotievarauksen esittämistä ja hyviä yhteyksiä asemalaitureille.
- **Energia/ verkostot/ vesi- ja jätehuolto.**
Huolina olivat tornien huono energiatalous, aurinkoenergian epärealistisuus sekä sähkö- ja maakaapeli selvittämättä jättäminen. Toivottiin jätehuollon putkijärjestelmää ja hulevesisuunnittelua lähivaikutusalueella.
- **Kansi/ viher- ja julkinen ympäristö.**
Huolina olivat viherympäristön toteuttamistapa ja kannen lähiympäristöä ylempi korkeusasema. Toivottiin kansirakenteen korkeuden, ulko-oleskelualueiden ja areenan ulkokaton tarkempaa määrittelyä ja kulttuurihistoriallisten arvojen parempaa huomioimista ja vaikutusten arviointia.
- **Turvallisuus/ viihtyisyys/ sosiaalinen ympäristö.**
Huolina olivat lähiympäristön viihtyisyyden säilyminen sekä turvallisuusriskit rautatieliikenteelle ja poliisin toiminnalle. Toivottiin mikroilmaston, kuten tuulisuuden, selvittämistä, riskienarvioinnin päivittämistä, pilaantuneiden maiden poistamista, melu- ja värinämittausten tarkentamista ja ilkivaltaan varautumista.
- **Prosessi/ vaikutusten arviointi.**
Huolina olivat esteettömyyden liian vähäinen huomiointi. Toivottiin yleiskaavan sisältövaatimusten mukaista vaikutusarviointia sekä kulttuuriympäristövaikutusten, haittavaikutusten lieventämisen ja vaiheistuksen parempia arviointeja.

Kaavaan tai viitesuunnitelmiin ei yleisesti ottaen ole tehty merkittäviä muutoksia. Kaavan väljyys ja sallittava rakentamisen määrä on jonkin verran lisääntynyt. Saatua palautte on aiheuttanut yksittäisiä muutoksia kaavamerkinnöissä ja määräyksissä Kaavan vaikutusten arviointeja on täsmennetty, esim. varjostusvaikutusten, palveluverkkovaikutusten sekä kulttuuriympäristövaikutusten alueilla. Lisäselvityksiä on palautteen perusteella tehty riskiarviointeihin, meluselvityksiin sekä uutena selvityksenä tuuliselvitys. Merkittävimmät aluemuutokset ovat asetinkeskusrakennuksen ympäristön ”palauttaminen” rautatiealueeksi ja rautatiealueelle osoitettu yhteysrasite kaava-alueen kaakkoispuolella.

Asemakaavan rakenne

Asemakaavan muutos laaditaan suurelta osin rautatiealueen (LR) yläpuolelle sijoittuvana uloke-ratkaisuna. Kannen alapuolisilla osilla varmistetaan rautatieliikenteen toiminnan jatkuminen. Rautatien länsipuolelle sijoitetaan pysäköintilaitoksia, huoltoa ja autojen junalastausta palveleva huoltokatuyhteys.

Liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuri- ja urheilutoimintoja palvelevien rakennusten korttelialueille (KYU) asemakaava-alueen eteläpäähän, Jyväskylän radan ja pääradan leikkauskohtaan on suunniteltu monitoimiareenan sijoittamista. Sen kansitasolle voidaan sijoittaa myös ravintola- ja muita palveluita siten, että tilat voivat palvella kaupunkilaisia vaikka itse areena olisikin suljettu. Areenan eteläpuolella sijaitsee varaus monikerroksiselle pysäköintilaitokselle, jonka yläkerroksessa sijaitsee harjoitusjäähalli ja siihen liittyviä palvelutiloja. Harjoitushallin katosta suunnitellaan julkinen, puistomainen viherpiha. Areenan kannen alapuolisissa kerroksissa sijaitsee pu-keutumis-, suurkeittiö- sekä huoltoon ja lastaukseen liittyviä tiloja.

Keskustatoimintojen korttelialueille (C-3) rakennettavalle kansiosalle suunniteltuihin muihin rakennuksiin on tarkoitus sijoittaa liiketiloja. Ylempiin kerroksiin sallitaan asuin-, majoitus- sekä toimistotiloja. Pääosin hotelliksi suunniteltu rakennus sijoittuu korkeana noin 28 kerroksisena maamerkinä kannen pohjoispäähän. Hotelli ja tornit muodostavat pohjoisesta etelään laskeutuvan rivin, joka tulee näkymään kauas ja muodostamaan Tampereen kaupungille uutta identiteettiä.

Sorinkadun varteen sijoittuva asuinkerrostalojen korttelialueelle (AK) purettavaksi esitettyjen rakennusten tilalle sijoitetaan asuin- ja liikekerrostalo pysäköintilaitoksineen.

Katuliittymät kannelle mahdollistetaan Sorinsillalta, Sorinkadulta ja Rautatienkadulta. Ratapihankadun suunnasta esitetään Jyväskylän radan alittavan tunnelin sijoittamista areenan pysäköintilaitokseen ajoa varten. Päähuollon, lastauksen ja charterbussien yhteys esitetään areenan eteläpuolelta Naulakadun päästä, osittain Spondan kiinteistön kautta. Kanslerinrinteen vierestä, Technopoliksen tontilta, on suunniteltu areenan kannelle johtava huolto- ja kevyen liikenteen yhteys. Lisäksi on suunniteltu porras- ja mahdollisia hissiyhteyksiä kannelle rautatieaseman odotuslaitureilta sekä Åkerlundinkadun suunnasta.

Asemakaavan mitoitus

Kaava-alueen tulevaksi asukasmääräksi on arvioitu 330 - 970. Kaavalla mahdollistetaan rakennusoikeutta yhteensä **119 200** kem². Rakennusoikeus voidaan jakaa eri tavoin. Enimmäismäärät eri toiminnoille ovat noin:

- 48 000 kem² monitoimiareena (12 000-15 000 katsojapaikkaa); rakennusoikeudesta 12 000 kem² voidaan rakentaa liike- ja erillisinä liikuntatiloina
- 12 400 kem² myymälätilaa (400 työpaikkaa)
- 54 700 kem² toimistotilaa (2400 työpaikkaa)
- 38 700 kem² asuinhuoneistoja (460 asuntoa)
- 39 000 kem² majoituspalveluja (800 hotellihuonetta)

Rakennusoikeuden lisäksi sallitaan lisäkerrosalaa esimerkiksi porrashuoneita, lasitettuja viherhuoneita, kattosaunoja sekä teknisiä tiloja varten. Kaavan arvioitu kokonaisala on noin **130 800** kem². Länsiosan kannen alaisia ja Areenan keskiosan ratatason alapuolisia pysäköinti-, huolto- ja varastotiloja ei lasketa rakennusoikeuteen.

Autopaikkatarpeen vaihteluväli on arviolta 900 – 1030 autopaikkaa. Autopaikkojen lukumäärä määräytyy seuraavin perustein:

- 1ap/ 100 kem² toimisto- ja liikerakentamisessa
- 1ap/ 125 kem² asuinrakentamisessa
- 1ap/ 200 kem² majoituspalveluissa

Asemakaavan keskeiset vaikutukset

Asemakaavan vaikutuksia on tarkasteltu sekä yleiskaavallisella että asemakaavan tasolla. Keskeisimpinä vaikutuksina voidaan pitää mm.:

1) Ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

- Kaava mahdollistaa keskustassa lisän sisäurheilulle ja kulttuurille
- Kaava mahdollistaa uusia kohtaamispaikkoja ja toriaukioita vilkastuttaen sosiaalista elämää
- Kaava mahdollistaa merkittävää uutta hotellikapasiteettia tukien turismia ja matkailua
- Kaava mahdollistaa uudenlaisia, uniikkeja asumisvaihtoehtoja
- Lähiympäristöön kohdistuu rakentamisen aikaisia haitallisia mm. meluvaikutuksia

2) Maa- ja kallioperään, veteen ilmaan ja ilmastoon

- Liikenteen kasvusta huolimatta ilmanlaadun ei ole arvioitu heikkenevän
- Hulevesiä johdetaan nykyistä enemmän alueen ulkopuolelle

3) Alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

- Urheilu- ja kulttuuritarjonnan painopiste siirtyy Keskusareenalle
- Hanke kytkeytyy lähelle joukkoliikenteen pääasemia (rautatieasema ja linja-autoasema) tukien niiden tehokasta käyttöä
- Hanke tukeutuu liikekeskustaan ja sijoittuu ja tukeutuu jalankulkualueiden läheisyyteen
- Uudella jäähallilla on arvioitu olevan energiatalouteen liittyviä etuja verrattuna Tampereen nykyiseen jäähalliin (Hakametsän halli) energiatehokkuuteen
- Hankkeen vaikutukset keskustan palveluverkkoon riippuvat toteuttamistavasta. Hanke siirtää joiltakin osin toiminnallisten palveluiden painopistettä etelämmäksi.

4) Kaupunkikuvaan maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

- Suunnittelualue muuttuu voimakkaasti visuaalisesti ja toiminnallisesti harvaan rakennetusta ratapiha-alueesta korkeaksi ja massiiviseksi tornien ja hallin alueeksi
- Kaupunkinäkymiä sulkeutuu ja näkymät saavat uusia rakennettuja päätteitä
- Tampereen imago muuttuu kauas näkyvän rakentamisen seurauksena
- Alue ei uhkaa valtakunnallisten kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden alueiden säilymistä

5) Talouteen

- Tampereen kaupunki sitoutuu ostamaan palveluja areenalta ja kustantaa kannen toteuttamista
- Hankkeen arvioidaan yleisesti vilkastuttavan liike-elämää
- Monitoimihalli ympäristöineen loisi alueelle lähes 2300 työpaikkaa
- Verovaikutukset ovat merkittävät: vuoteen 2018 mennessä noin 600 miljoonaa euroa

Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttamista ohjaavat kaavakartta ja -määräykset, asemapiirroksiset (kattokuva, kansitaso, ratataso), alueleikkaukset ja viitesuunnitelman virtuaalimallisoitukset. Keskeisimmän viiteaineiston muodostaa Studio Daniel Libeskindin tuottama aineisto, joka on liitetty asemakaavaan erillisenä aineistona.

Asemakaavan toteuttamisen tavoitteena monitoimiareenan osalta on, että vuoden 2013 Suomen ja Ruotsin yhteistyönä järjestettävät jääkiekon maailmanmestaruuskilpailut voidaan pitää areenalla. Muut alueet on mahdollista toteuttaa viidessä vaiheessa Sorinsillan eteläpuolelta aloittaen.

Toteuttaminen edellyttää yhteyksien ja tarvittavien liikennealueiden järjestämistä kaava-alueen ulkopuolella. Ennen toteuttamista on laadittava kaavamääräyksissä esitetyt mm. esteettömyyden ja valaistuksen yleissuunnitelmat. Alueella olevien pilaantuneiden maa-alueiden puhdistaminen on järjestettävä.

Toteuttamisessa on varmistettava mm. rautatien ohjauskeskusrakennuksen toiminta sekä rakennustyön aikainen turvallisuus ja häiriöttömyys ympäröiville alueille. Toteuttaminen edellyttää lupamenettelyä mm. liikennevirastolta.

Kaavaehdotuksen yhteydessä laaditulla rakentamistapaohjeella täydennetään asemakaavaa ja ohjataan toteutuksen laatutasoa. Lisäksi laatutasoa varmistetaan tontinluovutusehdoissa.

Tehdyt selvitykset

Kaavasunnittelun yhteydessä on laadittu selvityksiä mm. kaupunkikuvasta ja -rakenteesta, rakennuskannasta, melusta, tärinästä, hulevesistä, maaperästä, turvallisuudesta sekä raideliikenteelle koituvista riskeistä.

Kaavan laatimiseen sekä kaavaa varten laadittuihin selvityksiin ja vaikutusarviointeihin ovat osallistuneet WSP Finland Oy, Liikennevirasto, Destia Oy, Ramboll Finland Oy, Deloitte Oy, A-Insinöörit Oy, VR Rata Oy, Optiplan, Ilmatieteen laitos, L2 Paloturvallisuus Oy sekä KSOY Arkkitehtuuria Oy asiantuntijoinen.

Ehdotukseen saadut muistutukset ja lausunnot

Kaavaehdotuksesta annettiin 7 mielipidettä: ja 6 viranomaislausuntoa. Kooste palautteiden sisällöstä ja niihin annetut vastineet on esitetty liitteessä 11. Palautteet koskivat pääosin hankkeen sovittamista kaupunkikuvaan ja lähiympäristöön, vaikutusarviointeja ja niiden riittävyttä, kulttuuriympäristöä koskevia selvityksiä, rautatie- ja ajoneuvoliikenteen sekä paloturvallisuuden riskienhallintaa, lähikiinteistöihin koskevia vaikutuksia ja prosessia. Laadittujen lisäselvitysten ja mm. riskianalyyysien kautta on riskejä tunnistettu ja todettu että riskienhallinta edellyttää toimenpiteitä joiden avulla riskien arvioidaan jäävän hyväksyttävälle tasolle.

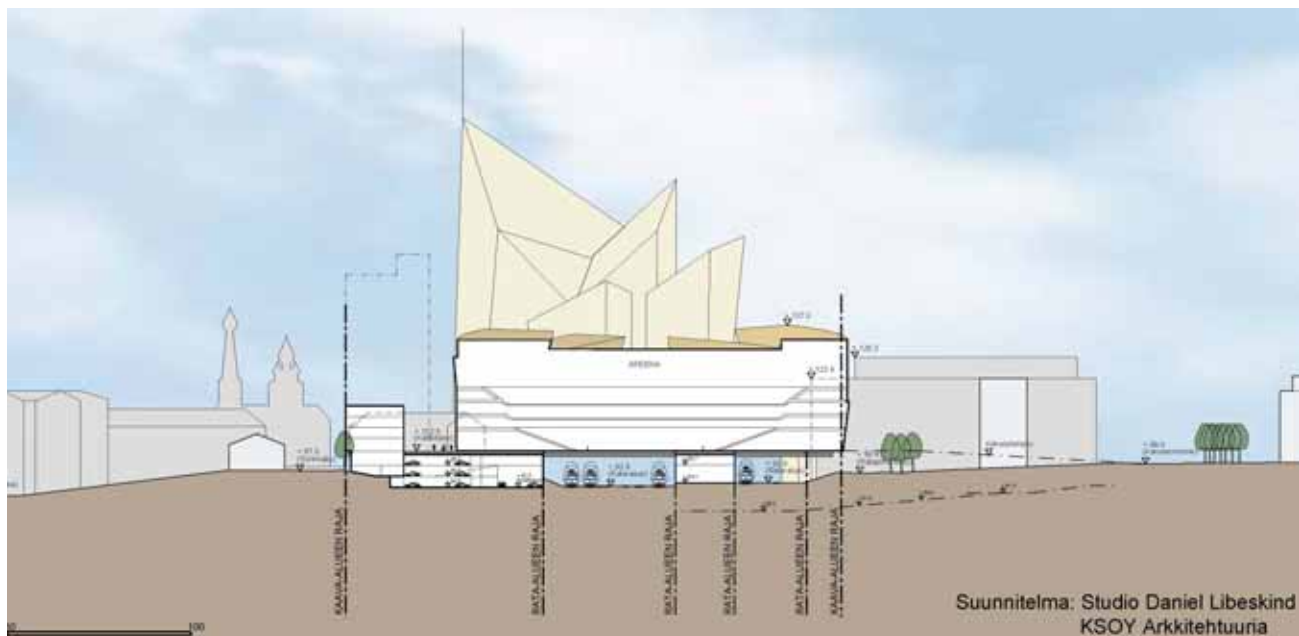
Tarkistusluonteiset korjaukset kaavaehdotukseen ja aineistoon

Kaavaehdotuksen nähtävilläoloajan jälkeen kaavaehdotukseen ja -aineistoon on tehty joitakin tarkistusluonteisia korjauksia. Selvityksiä on päivitetty: palo- ja poliisiturvallisuussuunnitelmat, riskitarkastelu VAK-onnettomuuksista, liikenteelliset riskit ja selvitys ratateknisistä suunnitteluperusteista sekä on laadittu kaksi lisäselvitystä poliisitaloon kohdistuvasta ympäristömelusta. Kulttuuriympäristöä koskevaa selvitystä on laajennettu sekä kulttuuriympäristöä on arvioitu hankkeen vaikutuksia kulttuuriympäristön arvoihin. Kaavaehdotusta koskevat tarkistukset liittyvät pääosin hankkeen kaupunkikuvaan sovittamisen parantamiseen ja lähiympäristön huomioimiseen sekä riskienhallintaan. Kaavamääräyksiin liittyviä muutoksia on mm.: asumisen

enimmäismäärää on hieman laskettu, osa LR-alueesta on muutettu katualueeksi, poliisitalon suojausta on parannettu sekä pelastusturvallisuutta ja palo-osastointia on ohjattu tarkemmin.

1.2.2011 kaava esiteltiin yhdyskuntalautakunnalle, joka päätti asemakaavan nähtävälle asettamisesta ja esitti kaavaan liittyvän ponnen. Ponnessa esitettiin, että toteutuksen arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen laatu on pidettävä vähintään asemakaavan viiteaineiston tasolla, että alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä on varmistettava, että Sorinkadun asuin- ja liikerakennuksen kaupunkikuvallinen laatu ja sen sovittaminen hankkeen arkkitehtuuriin tulee varmistaa kaavamääräyksin ja että kaavaratkaisua tulee tarkastella uudelleen, mikäli kerrostalohanke toteutuu ilman kansirakennetta.

Ponteen vastattiin kaavaa täydentävällä rakentamistapaohjeella sekä tarkistamalla kaavamääräyksiä: AK-tontin rakentamisen ympäristöön sovittamisesta kaavamääräyksellä ja korkealaatuisesti toteutettavasta ”Grand Stairs”-portaikosta. Sorinsillan kohdalla joukko- ja kevyenliikenteen huomioimista on parannettu korttelialueelle sijoitetuin ohjeellisin yhteysvarauksin. Kaavaan laaditut muutokset on kuvattu kappaleessa 3.5.4.



Kuva 2. Poikkileikkäuskuva areenan kohdalta, kuvan tuotto WSP Finland Oy.

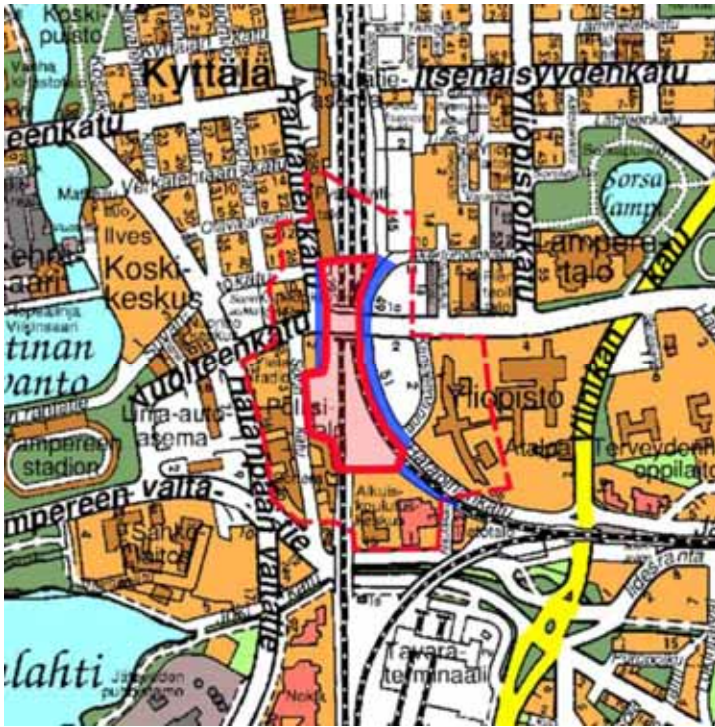
Sisällysluettelo

TIIVISTELMÄ	1
1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT.....	11
1.1 Kaava-alueen sijainti	12
1.2 Kaavan nimi ja tarkoitus.....	12
1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista.....	13
1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista.....	16
2 LÄHTÖKOHDAT	18
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista	18
2.1.1 Alueen yleiskuvaus.....	18
2.1.2 Väestön rakenne ja kehitys	20
2.1.3 Yhdyskuntarakenne	20
2.1.4 Kaupunkikuva.....	20
2.1.5 Asuminen.....	21
2.1.6 Palvelut.....	21
2.1.7 Työpaikat ja elinkeinotoiminta	24
2.1.8 Virkistys	25
2.1.9 Liikenne.....	26
2.1.10 Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot	33
2.1.11 Rakennushistoriallisesti arvokkaat alueet	33
2.1.12 Tekninen huolto	33
2.1.13 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt	33
2.1.14 Maisemarakenne	33
2.1.15 Luonnonolot.....	37
2.1.16 Pienilmasto	37
2.1.17 Vesistöt ja vesitalous	38
2.1.18 Maanomistus.....	38
2.1.19 Maiseman ja luonnon historialliset ominaispiirteet	38
2.2 Suunnittelutilanne.....	39
2.2.1 Maakuntakaava.....	39
2.2.2 Keskustan osayleiskaava	40
2.2.3 Keskustan liikenneosayleiskaava.....	41
2.2.4 Yleiskaavallisen tarkastelun tarve	41
2.2.5 Asemakaava.....	42
2.2.6 Muut lähiympäristön suunnitelmat	45
2.2.7 Tonttijako ja -rekisteri	45
2.2.8 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat	45
2.2.9 Kaava-aluetta koskevat päätökset.....	45
2.2.10 Kaava-aluetta koskevat selvitykset	46
3 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	52
3.1 Asemakaavan suunnittelun tarve	52
3.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset.....	52
3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	53

3.3.1	Vireilletulo.....	53
3.3.2	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	53
3.3.3	Kaavaluonnos	57
3.3.4	Viranomaisyhteistyö.....	57
3.3.5	Prosessin kulku kaavaehdotuksen nähtäville asettamisen jälkeen	58
3.4	Asemakaavan tavoitteet.....	59
3.4.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	59
3.4.2	Tampereen arkkitehtuuriohjelma.....	60
3.4.3	Osallisten tavoitteet ja arviot eri suunnitteluvaiheissa.....	61
3.5	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset.....	71
3.5.1	Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta.....	71
3.5.2	Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet	73
3.5.3	Muutokset kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseen	74
3.5.4	Tarkistukset kaavaehdotukseen	78
4	ASEMAKAAVAN KUVAUS	80
4.1	Kaavan rakenne	81
4.1.1	Mitoitus.....	83
4.1.2	Palvelut.....	84
4.2	Aluevaraukset.....	86
4.2.1	Korttelialueet	86
4.2.2	Muut alueet.....	86
4.3	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	87
4.4	Kaavan vaikutukset	88
4.4.1	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	91
4.4.1.1	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen.....	91
4.4.1.2	Vaikutukset kaupunkikuvaan ja rakennuskantaan.....	93
4.4.1.3	Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön	100
4.4.1.4	Vaikutukset liikenteeseen.....	101
4.4.1.5	Vaikutukset tekniseen huoltoon	105
4.4.2	Vaikutukset ihmisiin (sosiaaliset vaikutukset).....	107
4.4.2.1	Vaikutukset väestökehitykseen	108
4.4.2.2	Vaikutukset alueen luonteeseen	108
4.4.2.3	Vaikutukset asumiseen ja elämäntapoihin	108
4.4.2.4	Koettu ympäristö ja arvot.....	109
4.4.2.5	Vaikutukset elinkeinoelämään ja työpaikkoihin	109
4.4.2.6	Vaikutukset palveluihin ja tapaamispaikkoihin.....	110
4.4.2.7	Vaikutukset virkistysolosuhteisiin	111
4.4.2.8	Vaikutukset liikkumisen olosuhteisiin	111
4.4.2.9	Vaikutukset viihtyvyyteen	111
4.4.2.10	Vaikutukset turvallisuuden tunteeseen.....	112
4.4.2.11	Ympäristöhäiriöt asukkaiden kannalta.....	112
4.4.2.12	Rakentamisen aikaiset vaikutukset.....	112
4.4.3	Vaikutukset luonnonympäristöön	113
4.4.3.1	Vaikutukset maisemarakenteeseen.....	113
4.4.3.2	Vaikutukset luonnonoloihin	113
4.4.3.3	Vaikutukset maa- ja kallioperään.....	114
4.4.3.4	Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon	114
4.4.3.5	Vaikutukset vesistöihin ja vesitalouteen	119
4.4.4	Häiriövaikutukset ja niiden torjunta	119
4.4.4.1	Meluvaikutukset.....	119
4.4.4.2	Tärinävaikutukset.....	120

4.5	Kaavamerkinnot ja -määräykset	121
4.6	Nimistö	121
5	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	122
5.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	122
5.2	Toteuttaminen ja ajoitus.....	122
5.2.1	Kaavan edellyttämät maanhankinta-, lunastus- ja kiinteistötekniiset toimenpiteet.....	122
5.2.2	Alueelle tulevien liikenteen ja teknisen huollon verkostojen ja laitojen toteutuminen	123
5.2.3	Toimenpiteet koulu-, päivähoito- yms. kunnallisen palvelutarpeen tyydyttämiseksi kaava-alueen ulkopuolelta ...	123
5.2.4	Kaavan toteutuksen ajoitus.....	123
5.2.5	Mahdollisen rakentamisvaiheen 1 toteuttaminen ja vaikutukset	125
5.2.6	Kaava-alueen toteuttamisen edellyttämät lähiympäristöä koskevat suunnittelu- ja rakentamistoimenpiteet	126
5.3	Toteutuksen seuranta.....	127

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT



Kuva 3. Tampereen opaskartta, kaava-alue ja lähitarkastelualue (punaisella) laajennusalueet (sinisellä)

Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee Tampereen kaupungin Kalevanharjun, Tullin ja Kyttälän kaupunginosan rautatie- ja katualueita.

Kaupunki: Tampere

Kaupunginosat: XVIII (Kalevanharju) / XVII (Tulli), XII (Kyttälä)

Kaavan numero: 8366

Kaavan tilaajat:

Tampereen kaupunki/ Kaupunkiympäristön kehittäminen ja NCC Property Development Oy

Kaavan laatija:

Petri Saarikoski, arkkitehti SAFA, YKS 290

WSP Finland Oy

Heikkiläntie 7

00210 Helsinki

Vireilletulo: 29.4.2010

Dno TRE: 3311/10.02.01/2010, verkkonumero 4024638

Asemakaavalla nro 8366 muodostuu Tampereen kaupungin XVIII (Kalevanharju) kaupunginosan korttelit nro 447 ja 448, korttelin 330 osa sekä rautatie- ja katualuetta. XVII (Tulli) kaupunginosaan muodostuu korttelit nro 426, 445 ja 427 sekä rautatie- ja katualuetta. XVII (Kyttälä) kaupunginosaan muodostuu katualuetta. Tonttijaolla sitovana muodostuu XVIII (Kalevanharju) kaupunginosan tontit 330/8, 447/3 sekä 448/2.

1.1 Kaava-alueen sijainti



Kuva 4. Viistoilmakuva kaakosta, kaava-alue merkitty punaisella. Lähde: Lentokuva Vallas Oy, muokkaus: WSP Finland Oy.

Alue sijaitsee Tampereen kaupungin keskustassa, rautatieaseman eteläpuolella. Pinta-alaltaan n. 5 ha:n suuruinen kaavoitettava Sorinsilta ja rautatiealue ovat nyt katu- ja liikennealuetta. Alue rajautuu idässä kortteleihin 302, 325 sekä Ratapihankatuun ja Kanslerinrinteeseen, lännessä kortteleihin 192 ja 191 sekä Sorin- ja Rautatienkatuihin ja etelässä kortteliin 330 sekä rautatie-alueisiin. Kaava-alue rajautuu pohjoisessa rautatiealueeseen, joka on määritelty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi, johon kuuluu Tampereen rautatieasema ja veturihallien alue¹⁵.

1.2 Kaavan nimi ja tarkoitus

Kaavan nimi:

Keskusareenan, liike- ja toimistorakennusten sekä asuinrakennusten rakentaminen liityntäjärjestelyineen, rata-alueen kattaminen. Asemakaava no 8366

1.3 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Ympäristö- ja muut selvitykset (erilliset raportin liitteet)

Asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma Tampereen kaupunki	29.4.2010
Kaupunkirakenne–Kaupunkikuva–Rakennuskanta–Toiminnot WSP Finland Oy	29.10.2010
Tampereen Kansi ja Keskusareena Rakennustöiden aiheuttama melu WSP Finland Oy	28.10.2010
Tampereen Kansi ja Keskusareena Ympäristömeluselvitys kaavamutosta varten WSP Finland Oy	19.1.2011
Tampereen Kansi ja Keskusareena Runkomeluselvitys kaavamutosta varten WSP Finland Oy / WSP Sweden	24.1.2011
Tampereen Kansi ja Keskusareena Tärinäselvitys asemakaavan muutosta varten WSP Finland Oy	26.10.2010
Tampereen Kansi ja Keskusareena Hulevesiselvitys kaavamutosta varten WSP Finland Oy	26.10.2010
Tampereen Kansi ja Keskusareena Lausunto tuulisuuden vaikutuksista WSP Finland Oy	24.1.2011
Tampereen kannen ja keskusareena rautatie- ja ratapiha-alueen kattavan betonirakenteen vaikutukset poliisitaloon (Sorintie 12) kohdistuviin raideliikenteen aiheuttamiin melutasoihin WSP Finland Oy	4.3.2011
Tampereen poliisitaloon kohdistuva ympäristömelu Tampereen kannen ja areenan rakentamisen jälkeen WSP Finland Oy	17.3.2011
Tampereen Kansi ja Keskusareena Ilmanlaatuselvitys kaavamutosta varten Ilmatieteen laitos	25.10.2010
Tampereen Keskusareena Maaperän haitta-ainetutkimus Ramboll Finland Oy	14.9.2010
Tampereen Keskusareenan alue, asemakaavan muutos Rakennettavuusselvitys asemakaavan muutosta varten Ramboll Finland Oy	10.9.2010
Tampereen Keskusareenan kaava-alue Yhteenveto rautatien VAK-onnettomuuksien riskitarkastelusta Ramboll Finland	5.4.2011

Tampereen keskusta, Kansi-hanke Arvio taloudellisista vaikutuksista Deloitte	13.4.2010
Tampereen Kansi ja Keskusareena Asemakaavamuutosehdotuksen liikenteelliset vaikutukset Destia Oy	9 / 2010
Tampereen Keskusareena Rakennettavuusselvitys VR Rata Oy	8.3.2010
Tampereen Keskusareena ja Kansi Ekotehokkuusselvitys Optiplan Oy	29.10.2010

Ympäristö- ja muut selvitykset (erilliset raportin liitteet)

Tampereen kansi ja keskusareena Alustava turvallisuus- ja palotekninen suunnitelma L2 Paloturvallisuus Oy	31.3.2011
---	-----------

Muut laaditut selvitykset, ei liitteenä

Riskikartoitus Ramboll Finland Oy	15.11.2010
Tampereen Keskusareenan kaava-alue Riskitarkastelu rautatien VAK-onnettomuuksista Ramboll Finland Oy	23.3.2011
Tampere Kansi ja Keskusareena Ratatekniset suunnitteluperusteet Liikennevirasto	8.2.2011
Tampere Kansi ja areena Palotekninen tarkastelu onnettomuusriskeistä, pelastustoimen toimintaedellytysten turvaamisesta sekä tarvittavista lisäselvityksistä kaavoitusta varten L2 Paloturvallisuus Oy	31.10.2010

Kaavaa perusteleva havainnollistava materiaali

LIITE 1	Asemapiirros	kattokuva	1/1000	24.1.2011
LIITE 2	Asemapiirros	kansitaso	1/1000	24.1.2011
LIITE 3	Asemapiirros	ratataso	1/1000	24.1.2011
LIITE 4.1	Alueleikkaus	A-A, B-B, C-C	1/1000	24.1.2011
LIITE 4.2	Alueleikkaus	D-D, E-E	1/1000	24.1.2011
LIITE 5.1	3-D sovitus	Näsineulasta		26.10.2010
LIITE 5.2	3-D sovitus	Ilveshotelliita		26.10.2010
LIITE 5.3	3-D sovitus	Pyhäjärveltä		26.10.2010
LIITE 5.4	3-D sovitus	Etelästä		26.10.2010
LIITE 6	Osallispalautteet ja vastineet OAS:aan			26.10.2010
LIITE 7.1	Viranomaisneuvottelun muistio			3.6.2010
LIITE 8	Ote valtuuston pöytäkirjasta			19.5.2010
LIITE 9	Osallispalautteet ja vastineet kaavaluonnokseen			24.1.2011
LIITE 10	Areenan lähiympäristön liikennesuunnitelma			1.4.2011
LIITE 11	Osallispalautteet ja vastineet kaavaehdotukseen			1.4.2011
LIITE 12	Tampereen Kansi ja Keskusareena. Kulttuuriympäristön arvot ja hankkeen vaikutukset arvoihin. Asemakaava nro 8366.			29.3.2011
LIITE 13	Asemakaavan 8366. Rakentamistapaohje			29.3.2011
LIITE 14	Tampereen Keskusareenan kaava-alue. Yhteenveto rautatien VAK-onnettomuuksien riskitarkastelusta			5.4.2011
LIITE 15	Sorinkatu 6-8, Rakennushistoriaselvitys			30.11.2007
LIITE 16	Liikenteellinen riskitarkastelu			4.4.2011

Havainnollistavan materiaalin pohja-aineistona on ollut

Studio Daniel Libeskindin viitesuunnitelma-aineisto:

Leikkaukset	27.09.2010 / 04.10.2010
Rata, kansi, kattopiirustukset	13.10.2010
3-D malli	14.10.2010

KSOY arkkitehtuuria Areena viitesuunnitelma-aineisto	2010/2011
SRV hanke, os. Sorinkatu 6-8, luonnokset, 3 D malli	2011

1.4 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

Kaavat

- 1 Hyväksytyt asemakaavat: 6.9.2000 (no 7610), 13.12.2000 (no 7722) ja 10.10.2001 (no 7782)
- 2 Pirkanmaan 1. maakuntakaava, maakuntavaltuusto 09.03.2005, valtioneuvosto päätös n:o YM2/5222/2005, ympäristöministeriö 29.03.2007 ja korkein hallinto-oikeus 20.03.2008.
- 3 Tampereen kantakaupungin yleiskaava. Vahvistettu ympäristöministeriössä 12.12.2000 ja 14.2.2003.
- 4 Tampereen keskustan liikenneosayleiskaava. Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.1.2006.
- 5 Tampereen keskustan osayleiskaava. Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 4.1.1995.
- 6 Vahvistetut asemakaavat: 02.12.1897 (no -162), 31.10.1935 (no -32), 29.09.1948 (96) ja 19.9.1985 (no 6349)

Muut lähteet

- 7 A-Insinöörit Oy, Infra-yksikkö 2009. Monitoimihalli-hanke liikennetarkastelut, Tampere.
- 8 Entrecon Oy 2003. Tampereen keskustan liikenneosayleiskaavan kaupallisten vaikutusten arviointi. 10.12.2003.
- 9 Jaakola, J. ja Leskinen, M. 1998. Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998, Julkaisuja/Tampereen kaupungin ympäristötoimi, kaavoitusyksikkö, Tampereen kaupunki, Tampere.
- 10 Järvelä, A. 2010. Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi Tampereen Kansi ja Keskusareena –hankkeen. Saatavilla Internetistä: <http://www.tampere.fi/tampereinfo/viestinta/tiedotteet/2010/5pqgdLTAq.html>, luettu: 13.10.2010.
- 11 Korte, K. ja Kosonen, L. 2003. Tampereen arvokkaat luontokohteet 2003, Ympäristövalvonnan julkaisuja 4/2003, Tampere.
- 12 Laiho, J., Vänskä V., Leinonen, S., Virkki, J., Hankela, K., Kuitunen, H., Pakarinen, T. ja Kosunen, L. 2007. Tampereen arkkitehtuuriohjelma, Tampere. Saatavilla Internetistä: osoite: <http://www.tampere.fi/tiedostot/5AbG4W57X/arkkitehtuuriohjelma.pdf>, luettu: 1.10.2010.
- 13 Maunu, A-M. 2010. Tampereen Kansi ja Keskusareena: Uusia työpaikkoja, yritystoimintaa, julkista kaupunkitilaa. Saatavilla Internetistä: <http://www.tampere.fi/tampereinfo/viestinta/tiedotteet/2010/5p7qPVsVf.html>, luettu: 13.10.2010.
- 14 Museovirasto 2010. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx, luettu: 4.9.2010.
- 15 Putkonen, L. (toim.) 1998. Rakennettu kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt, Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16, 2. painos, Helsinki.
- 16 Päivänen, J., Kohl, J., Manninen, R., Sairinen, R. ja Kyttä, M. 2005. Sosiaalisten vaikutusten arviointi kaavoituksessa. Suomen ympäristö 766.
- 17 Rakentamismääräyskokoelma G1, 2.4.1.
- 18 Ramboll Finland Oy 2006. Tullin alueen katujen kehittämissuunnitelma, Tampereen kaupunki, Tampere.

- 19 Reijonen, A-M./ Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen Oy 2008. Liite Sorin alueen rakennushistoriaselvitykseen Sorinkatu 6-8, VR Yhtymä Oy, Helsinki.
- 20 Reijonen, A-M./ Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen Oy 2007. Rakennushistoriaselvitys Sorinkatu 6-8 Tampere, VR Yhtymä Oy, Helsinki.
- 21 Salminen, L. 2010. Toimintaympäristö: Väestö ja väestömuutokset, Tampereen kaupunki, Tietotuotanto ja laadunarviointi, 12.4.2010, Tampere.
- 22 Santasalo, T. 2008. Tampereen kaupunkiseutu, Palveluverkkoselvitys, Tuomas Santasalo Ky/ Tampereen kaupunki, Helsinki.
- 23 Talja, A. ja Saarinen, A. 2009. Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi. Esiselvitys. VTT:n tiedotteita 2468, Espoo.
- 24 Tampereen kaupungin rakennusjärjestys. Hyväksytty 6.9.2000. Saatavilla Internetistä:
<http://www.tampere.fi/asuminenjarakentaminen/laitjaohjeet/rakennusjarjestys.html>, luettu 4.10.2010.
- 25 Tampereen kaupunki 2010. Aluekeskuspalvelut 1.6.2010.
- 26 Tampereen kaupunki 2010. Karttoja ja paikkatietoja. Saatavilla Internetistä:
<http://www.tampere.fi/ytoteto/kartta/map.php>, luettu: 4.10.2010.
- 27 Tampereen kaupunki 2010. Tampereen väestö 31.12.2009. Tilastokeskuksen väestötiedot ikäryhmittäin ja osa-alueittain. Tietotuotannon ja laadunarvioinnin julkaisusarja B 6/2010. Saatavilla Internetistä:
http://www.tampere.fi/material/attachments/v/5pWGpxR3Z/Tampereen_vaesto_2010TK.pdf, luettu: 1.10.2010.
- 28 Tampereen kaupunki 2010. Tampereen Kansi ja Keskusareena – hankkeen mahdollistaminen, Tampereen kaupungin valtuuston pöytäkirja 19.5.2010.
- 29 Tampereen kaupunki 2008. Tampereen kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys / Tampereen kantakaupungin kulttuurimaiseman kehitys, Tampereen kaupunki, Tampere.
- 30 Tampereen kaupunkimittaus 2006. Tampereen joukkoliikenteen bussilinjat 2010-2011, Tampere.
- 31 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkistamisesta. Annettu 13.11.2008, voimaan 1.3.2009.

2 LÄHTÖKOHDAT

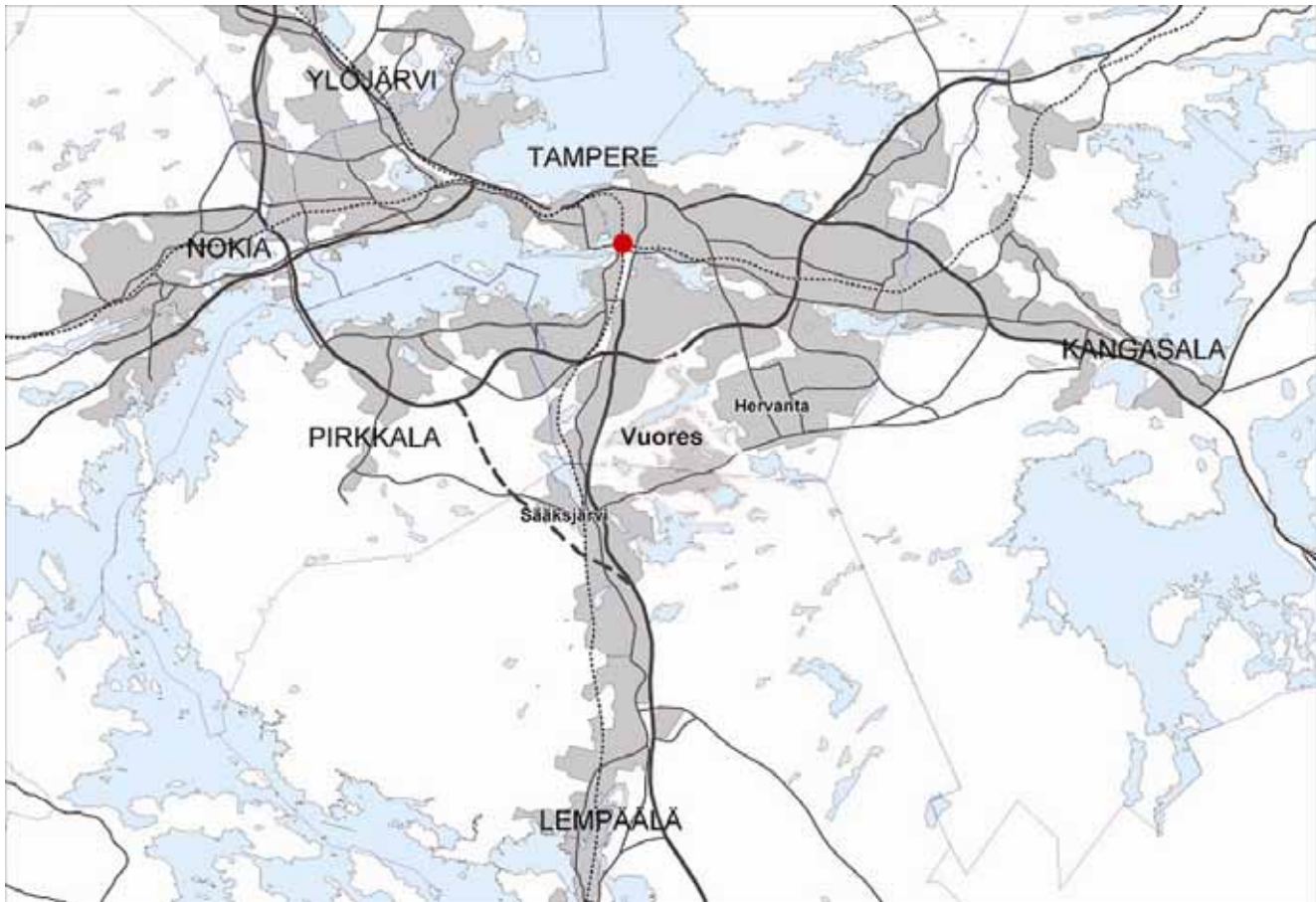
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Vuonna 1779 perustettu Tampere on Suomen kolmanneksi suurin kaupunki, jossa 31.12.2009 tilastotietojen mukaan asui noin 211 500 ihmistä²¹. Kaupungin väkiluku on kasvanut vuodesta 1950 115 754 asukkaalla. Viimeisen kymmenen vuoden aikana asukasluku on kasvanut 20 036 asukkaalla. Kasvu on johtunut maassamuutosta, väestönlisäyksestä ja ulkomailta tulleesta siirtolaisuudesta. Kaupungin pinta-ala on 690 neliökilometriä, josta vettä on 165 neliökilometriä.

Asukkaista on naisia hieman yli puolet. Yli 15-vuotiaita koululaisia ja opiskelijoita kaupungin väestöstä on yli 19 000. Tamperelaiset ovat koulutettua väkeä: 15 vuotta täyttäneestä väestöstä lähes kolme neljästä on suorittanut perusasteen jälkeisiä tutkintoja.

Tampere on hyvien kulkuyhteyksien päässä. Helsinkiin on matkaa maanteitse 176 kilometriä, Hämeenlinnaan 75 ja Turkuun 157 kilometriä.



Kuva 5. Suunnittelualueen sijainti

Kaupungin ydinkeskusta sijaitsee kahden järven välisellä kannaksella. Kaupungin pohjoispuolella oleva Näsijärvi on 95 metriä ja eteläpuolella oleva Pyhäjärvi 77 metriä merenpinnan yläpuolella. Niiden pintaero on 18 metriä. Tampereen kaupungilla on seitsemän naapuria: Ylöjärvi, Nokia, Pirkkala, Lempäälä, Kangasala, Orivesi ja Ruovesi.

Suunnittelualue on rautatieliikenteen aluetta, joka liittyy Tampereen rautatieaseman henkilöratapiha-alueeseen. Alueen lähitarkastelualue on Tampereen keskusta-alue. Kaava-alueen itäpuolella sijaitsee yliopiston ja toimistorakennusten alue. Pohjoisessa jatkuu ratapihan ja rautatieaseman alue. Länsipuolella sijaitsevan Sorin aukion ja ortodoksisen kirkon alueen kautta kaava-alue kytkeytyy Koskikeskuksen kauppakeskukseen sekä linja-autoasemaan.

Vuolteenkadun ja Sorinkadun risteyksen kaakkoispuolella sijaitsee v.1912 rakennettu pienpimittakaavainen puutalokortteli. Sorinkadun eteläosassa on Tampereen poliisiasema. Eteläpuolella suunnittelualue rajautuu Aikuiskoulutuskeskuksen ja liike- ja pienteollisuusrakennusten tontteihin.



Kuva 6. Näkymä ratapihalta etelään. Lähde: WSP Finland Oy.



Kuva 7. Näkymä Sorinkatu 6-8 alueelta koilliseen. Lähde: WSP Finland Oy.

2.1.2 Väestön rakenne ja kehitys

Tampereen väkiluku 31.12.2009 oli 211 507 asukasta. Kaava-aluetta ympäröivien kaupunginosien väestömäärä ja ikärakennetta on käsitelty alla olevassa taulukossa.

Tilastoalue	Ikäryhmät								Keski-ikä	
	Yhteensä	0–6-v.	7–15-v.	16–24-v.	25–39-v.	40–49-v.	50–64-v.	65–74-v.		Yli 74-v.
Tampere	211 507	14 338	16 554	30 363	49 566	26 541	40 585	17 472	16 088	39,8
Keskinen suuralue	64 599	2 834	2 727	10 873	17 651	6 364	11 007	5 630	7 513	42,2
Keskusta	39 579	1 565	1 300	6 768	11 276	3 538	6 861	3 876	4 395	42,6
Finlayson (I)	1 619	57	44	284	338	159	352	184	201	45,3
Tammerkoski (II)	1 611	43	32	364	447	148	260	163	154	41,9
Nalkala (III)	3 412	85	93	702	1 004	269	558	330	371	42,1
Amuri A (IV)	3 127	77	98	324	617	282	669	460	600	50,9
Amuri B (V)	2 209	75	69	344	626	198	376	222	299	44,2
Kaakinmaa (VI)	2 843	132	174	461	714	227	545	281	309	42,2
Pyynikinrinne (VII)	1 620	117	110	154	402	209	358	150	120	41,4
Särkänniemi (VIII)	887	45	50	111	221	106	199	91	64	42,2
Tampella (IX)	3 630	100	63	630	1 180	316	676	338	327	42,3
Jussinkylä (X)	1 191	56	39	166	403	130	208	97	92	40,5
KyttäläA (XI)	1 485	33	36	255	421	115	256	143	226	45,4
KyttäläB (XII)	1 730	52	39	409	525	143	251	165	146	40,1
Ratina (XIII)	459	24	13	85	162	44	93	24	14	37,0
Osmonmäki (XIV)	1 715	47	32	214	336	123	342	283	338	51,0
Tammela A (XV)	3 176	108	126	586	876	292	496	296	396	42,5
Tammela B (XVI)	2 355	40	38	428	559	169	392	299	430	47,8
Tulli (XVII)	1 173	42	35	279	428	130	148	63	48	35,6
Kalevanharju (XVIII)	2 005	161	58	505	880	132	187	64	18	30,0
Hatanpää (XXII)	2 855	248	131	405	1 004	287	393	173	214	37,0
Pyynikki	477	23	20	62	133	59	102	50	28	41,6

Taulukko 1. Tampereen väestö ikäryhmittäin ja suuralueittain 31.12.2009²⁷. Suunnittelualue ja viereiset kaupunginosat merkitty vihreällä.

2.1.3 Yhdyskuntarakenne

Suunnittelualue on Tampereen keskustan kaakkoista reuna-aluetta, jota hallitsee rautatieaseman ympäristö, koulut ja kulttuuripalvelut sekä Hämeenkadun ja Koskikeskuksen kaupalliset toiminnot. Reuna-alueella kaava-alueen kohdalla rakenne muuttuu liikekeskustasta toimistojen ja laajojen varasto- ja työpaikka-alueiden kortteleiksi. Kaava-alueen läpi kulkee Vuolteenkatu, joka muuttuu Kalevantieksi Sorinsillan kohdalla. Alue liittyy Kyttälän, Tullin, Ratinan ja Kalevanharjun kaupunginosaan.

2.1.4 Kaupunkikuva

Kaava-alue sijoittuu kaupunginosien rajapinnalle, putkimaiseen avoimeen tilaan ja liikenteen sekä tehokkaan rakentamisen ympäristöön. Tällä kohden ydinkeskustan ruutukaavaverkko muuttuu kaupungin eteläreunan liikenneväylien saartamiksi erimuotoisiksi rakentamisalueiksi.

Kaava-alueen itäpuoleista aluetta luonnehtivat suurikokoiset toimisto-, liike- ja korkeakoulurakennukset. Lännen puolelle sijoittuu mittakaavallisesti vaihtelevaa ja toiminnallisesti sekoituneempaa kaupunkirakennetta, jossa sijaitsee myös asuinrakennuksia sekä kaupunkikuvassa esiin nouseva ortodoksinen kirkko puistomaisessa ympäristössä. Puistomainen puoliavoin vyö-

hyke Ratinanniemestä nykyiselle yliopistonmäelle on havaittavissa vanhoissa kaupunkikartoissa ja tämä yhteys on sinänsä säilyttämisen arvoinen.

Pohjoisesta, rautatieasemalta katsottaessa kaava-alue muodostaa asemalaiturin päätteen ja tärkeän näkymän kaupungista tai junalla matkustaville näkymän kaupunkiin.

2.1.5 Asuminen

Kaava-alueelle sijoittuu hyvin vähän asumista. Sorinkatu 6-8:n tontilla asuinkerrostalossa on ollut rautatieläisten työsuhteasuntoja, mutta viime vuosina niitä on vuokrattu myös ulkopuolisille. Kaava-aluetta ympäröivissä kaupunginosissa (Kyttälä A, Kyttälä B, Ratina, Tulli ja Kalevanharju) on yhteensä 6 852 asukasta eli noin 3,2 % Tampereen väestöstä.

Vuokra-asuntojen osuus kaikista asumismuodoista on Ratinassa 36 %, Kyttälä A:n alueella 54 %, Kyttälä B:n alueella 53 %, Tullissa 54 % ja Kalevanharjussa 67 %. Yhden hengen asuntokuntia ympäröivien kaupunginosien asuntokunnista on n. 60 %. Poikkeuksena tästä on Kalevanharju, jossa yhden hengen asuntokuntia on 48 %. Lapsiperheiden osuus vaihtelee kaupunginosittain n. 6-14 % välillä pysytellen pääosin alle 9 %:ssa²⁶.

2.1.6 Palvelut

Tässä alaluvussa tarkastellaan kaava-alueen ja sen ympäristön palveluita sen käyttäjien - ensisijaisesti areenan yleisön ja muiden käyttäjien, asukkaiden, työntekijöiden ja matkailijoiden - kannalta ja yleispiirteisemmin myös laajemmalla alueella.

Kaava-alue on Tampereen ydinkeskustassa, jonka kaupalliset palvelut ovat monipuoliset. Kaupunkiseudun palveluverkkoselvityksen mukaan seudun kaupan (vähittäiskauppa, autokauppa ja ravintolatoiminta) toimipaikoista Tampereelle keskittyy 70 % ja myynnistä lähes 80 %. Myös tulevia hankkeita oli eniten Tampereella, sekä keskusta-alueilla että aluekeskuksissa.²²

Tampereen liikenteen osayleiskaavan kaupallisen selvityksen mukaan ydinkeskustan kolme kaupallista painopistettä ovat Hämeenkadun ja Kuninkaankadun risteyksessä (kuva 8, alue 1), Hämeenkadun ja Tuomiokirkonkadun risteyksessä (kuva 8, alue 2) sekä Koskikeskuksessa (kuva 8, alue 3). Puolen kilometrin säteellä ovat Hämeenkadun-Tuomiokirkonkadun alue tavarataloineen, Koskikeskus (kerrosala 29 000 kem², noin sata liikettä, valmistunut 1988), jossa kauppojen lisäksi on mm. ravintoloita, kahviloita sekä elokuvateatteri sekä Tullintorin kauppakeskus (kerrosala 24 000 kem², 46 kauppaliikettä, valmistunut 1990; kuva 8, alue 4).

Ratinan kauppakeskus (kerrosala-arvio 111 000 kem², ennakoitu valmistuminen vuonna 2013), joka sijoittuu linja-autoaseman läheisyyteen noin puolen kilometrin etäisyydelle kaava-alueelta, on alueen suurin yksittäinen kehittämishanke ja valtakunnallisestikin suuri kaupan hanke (ks. kuva 8, alue 5). Tampereen liikekeskustan palvelut ovat siis kävelyetäisyydellä kaava-alueelta.



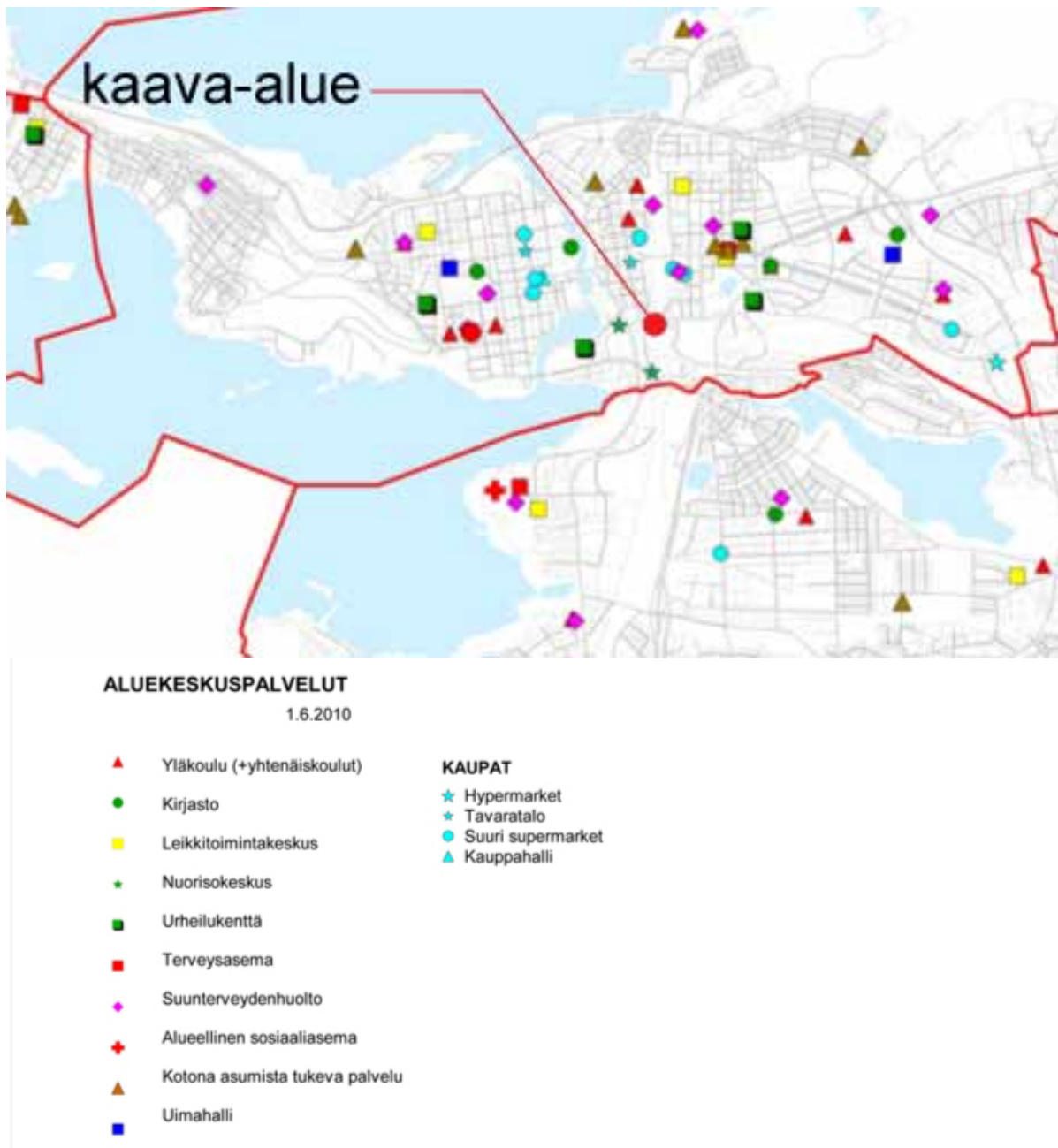
1. Vanhan keskustan alue
2. Uuden keskustan alue
3. Koskikeskus
4. Tullintori
5. Tuleva Ratinan kauppakeskus

Kuva 8. Kaupan painopistealueet Tampereen keskustassa; nykyiset kaupan alueet violetilla ja tuleva Ratinan kauppakeskus sinisellä.⁸

Matkailijoiden palveluita alueen ympäristössä on runsaasti. Linja-autoasema ja rautatieasema ovat noin 300 metrin etäisyydellä. Tampereen suurimmat hotellit, kuten maamerkkimäinen Ilves, ja pienempien hotellien tihentymät ovat lähietäisyydellä. Ravintoloiden valtaosa on lähietäisyydellä, erityisesti radan länsi- eli ydinkeskustan puolella. Tämä on huomattava, kun kaavan sisältöä ja vaikutuksia arvioidaan.

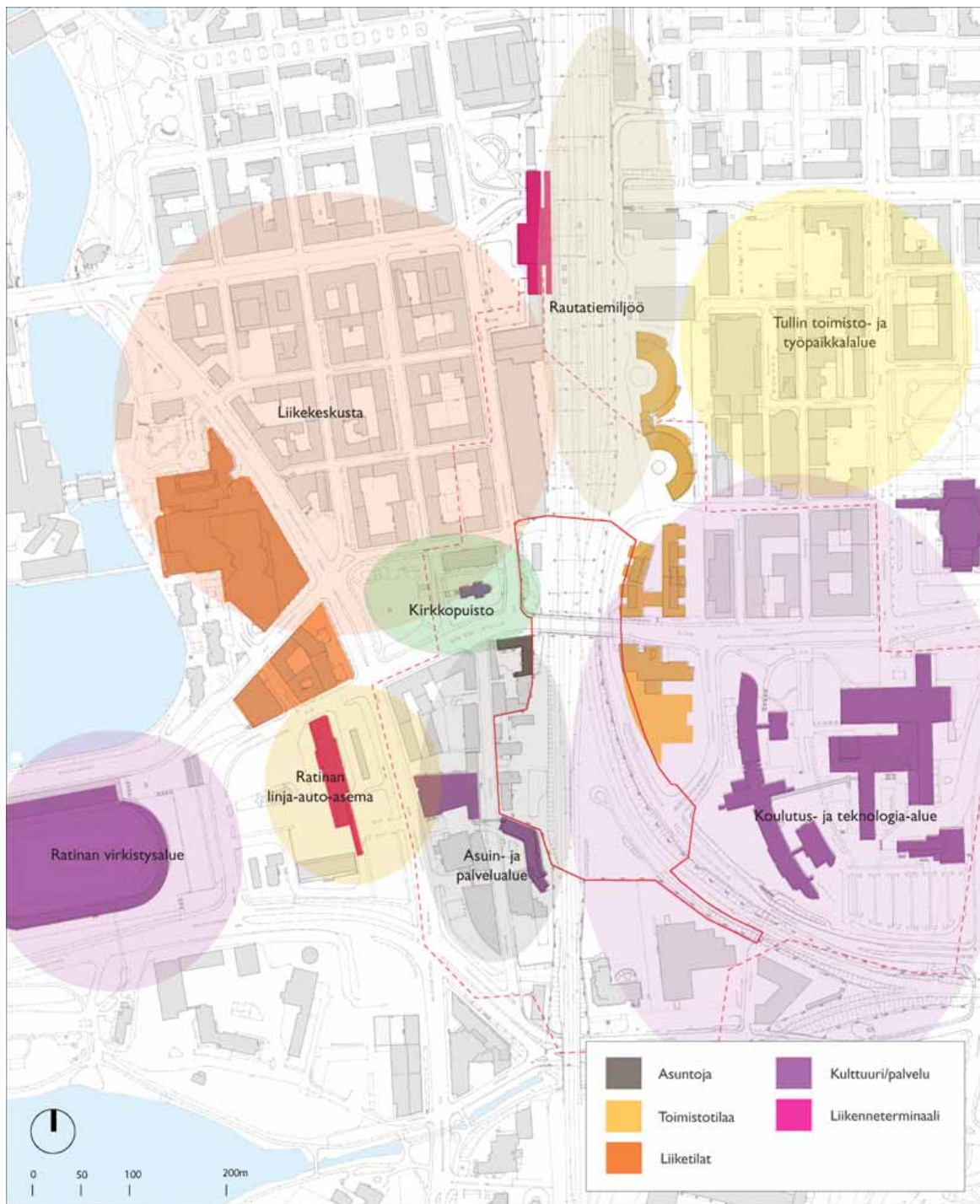
Julkiset palvelut ovat kohtuullisen monipuoliset. Yliopiston keskustakampus ja Tampereen Aikuiskoulutuskeskus TAKK:n tilat ovat välittömästi kaava-alueen vieressä. Sen sijaan esimerkiksi päiväkoteihin ja kouluihin on jonkin verran matkaa. Lähin päiväkotitoiminta nykyisin on Kalevanharjun päiväkotitoiminta muutaman sadan metrin päässä kaava-alueelta Kalevantietä itään. Lähimmät yläkoulut ovat Klassillinen koulu ja Sampolan koulu noin kilometrin päässä. Lähimpiin alakouluihin Johannesen ja Tammelan kouluihin kävelymatkaa tulee runsaan kilometrin verran. Kulttuuripalveluita lähimpänä on Tampere-talo 300 metrin päässä, Vapriikki ja Vanha keskusta teattereineen ovat noin kilometrin säteellä.

Tammelakeskuksen terveysasema ja Kehräsaassa sijaitseva Pihlajalinnan lääkäriasema ovat runsaan kilometrin säteellä kaava-alueelta. Osa mainituista lähimmistä palveluista, ei kuitenkaan kaikki, on esitetty Tampereen kaupungin kuvassa aluekeskuspalveluista (kuva 9).



Kuva 9. Aluekeskuspalvelut: julkiset palvelut ja suurimmat kaupan yksiköt Tampereen keskustassa²⁵.

Kaavan vaikutusalueella olevia erityyppisiä työpaikkojen ja palveluiden alueita on hahmoteltu myös kuvassa 10. Ratinaa kehitetään kaupallisena ja myös virkistystä palvelevana alueena, Ratinan kauppakeskus sijoittuu linja-autoaseman ja Ratinan virkistysalueen yhteyteen. Yliopiston, TAKK:n, Technopoliksen ja Tampere-talon puolta taas kehitetään koulutuksen, kulttuurin ja teknologian alueena. Technopoliksen Yliopistonrinteen toimitilojen ensimmäinen vaihe valmistui keväällä 2010, ja kolmessa vaiheessa rakentuvien tilojen valmistuttua kokonaisuus on kokonaiskerrosalaltaan 30 000 kem2 suuruinen.



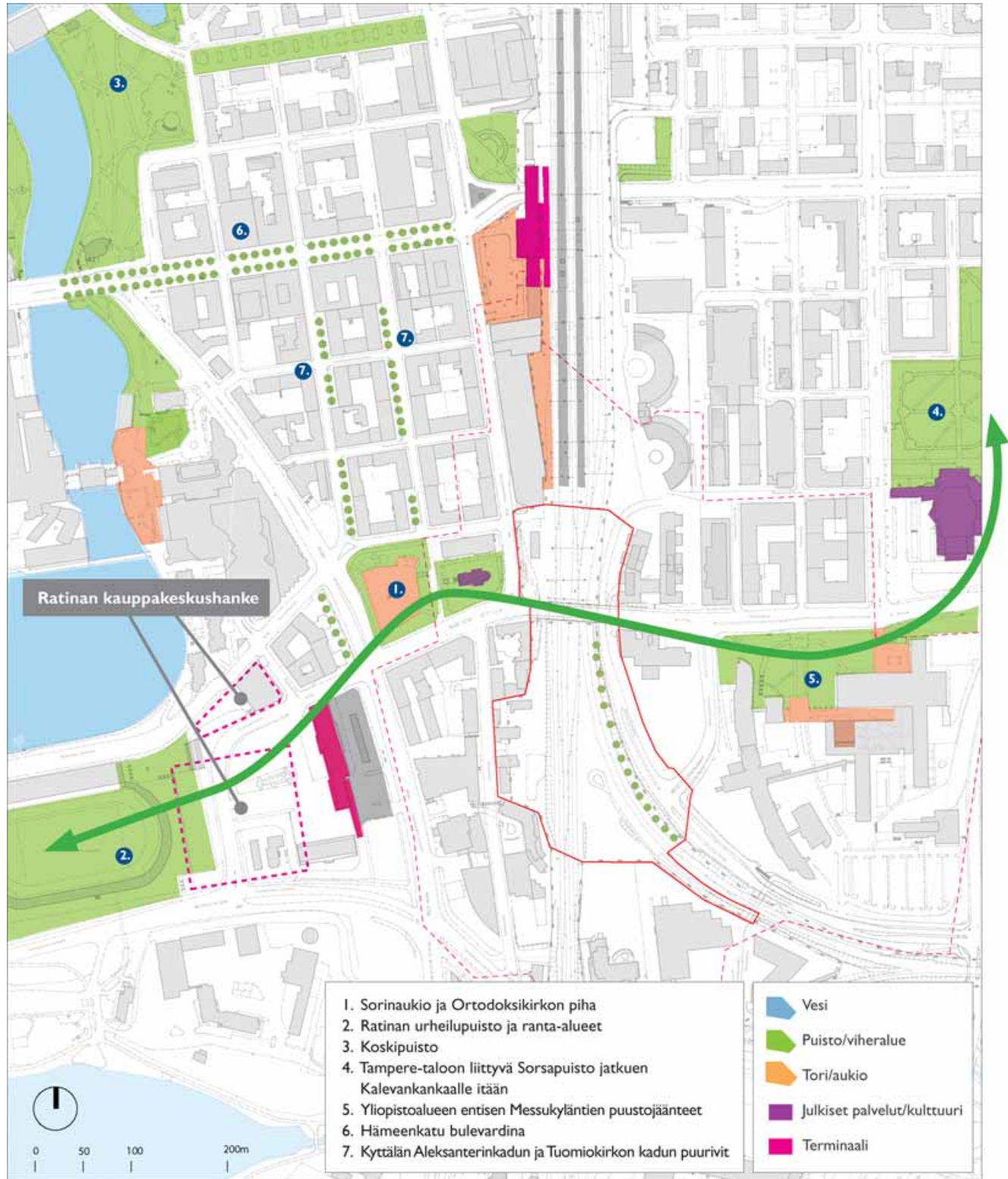
Kuva 10. Kaava-alueen lähitoiminnot. Lähde: WSP Finland Oy.

2.1.7 Työpaikat ja elinkeinotoiminta

Kaava-aluetta ympäröivissä kaupunginosissa on yhteensä 16 748 työpaikkaa. Ratinassa työpaikkoja on 2 680, Tullissa 4 078, Kyttälä A:ssa 3 303, Kyttälä B:ssä 3 918 ja Kalevanharjussa 2 769²⁷. Alueen lähiympäristössä mm. Tullin alueella on toimistotyöpaikkoja sekä mm. yliopistoon ja teknologiaan liittyviä työpaikkoja, ja Tampere-talossa kulttuuripalveluihin liittyviä työpaikkoja. Tampereen liikekeskusta on lähellä ja tarjoaa kattavasti palvelu- ja liikealan työpaikkoja.

2.1.8 Virkistys

Kaava-alueen lähellä sijaitsevat Sorinaukion tori sekä virkistysalueet: Koskipuisto, Eteläpuistoon jatkuva Ratinan niemen rantapuisto sekä Tamperetalon yhteydessä oleva Sorsapuisto.



Kuva 11. Viheralueet. Lähde: WSP Finland Oy.

2.1.9 Liikenne

Raideliikenne

Kaava-alue liittyy suoraan valtakunnan päärautatieverkkoon, mikä tarjoaa potentiaalinen joukkoliikenteen hyödyntämiseksi. Suuri osa kaava-alueesta on raideliikenteen aluetta. Rautatieaseman kautta kulkee päivittäin noin 150 junaa, ja vuosittainen matkustajamäärä on hieman alle 3,4 miljoonaa matkustajaa (saapuvat ja lähtevät). Yksi Suomen vilkkaimmista henkilöjunayhteyksistä onkin Helsingin ja Tampereen välinen yhteys. Tampereelta on junayhteys myös Turkuun, Seinäjoelle, Jyväskylään ja Poriin – näiden kaupunkien kautta yhteydet Tampereelta muualle Suomeen ovat monipuoliset.

Kaava-alueelle sijoittuu ratapihan eteläisiä osia vaihteineen ja pistoraiteineen. Jyväskylän rata erkanee Tampere-Helsinki –pääradasta kaava-alueen kohdalla. Kaava-alueelle sijoittuu läntisen Suomen raideliikenteen ohjauskeskusrakennus. Kaavan länsireunalla on osin rautatieläisten käytössä olleita asuin- ja varikkorakennuksia.

Sorinkadun kortteleissa sekä niiden ja ratapiha-alueen välissä on paikoitusalue ja huoltotie ajoneuvoliikennettä varten. Kaava-alueen koilliskulmasta Naulakatu jatkuu huoltotienä kaava-alueelle.

Katuverkko

Tampereen keskustan pääkatuverkko muodostuu länsi-itä –suuntaisista pääkaduista: Hämeenkatu, Itsenäisyydenkatu, Kalevantie ja Tampereen valtatie. Hämeenkatu ja sen lähimmät korttelit muodostavat ydinkeskustan. Hämeenkatu on merkittävä ydinkeskustan läpäisevä katu, jolla on merkitystä liikenteen, kaupan, kulttuurin ja viihteen osalta. Liikenteellisesti se palvelee suurimmalta osalta ympäröivälle katuverkolle suuntautuvaa ja läpiajavaa liikennettä. Sen varrella on vähäisessä määrin lyhytaikaista pysäköintiä ja maankäytön liittymiä. Läpiajava liikenne on mahdollista ohjata myös keskustan kiertäville kaduille.

Kalevantie yhdessä Itsenäisyydenkadun kanssa välittävät liikenteen Tampereelta itäosista keskustan suuntaan. Tampere-Jyväskylä rata jakaa liikenteen näille reiteille. Tampereen valtatie (kvl 32 300 ajoneuvoa/ vrk) on merkittävä keskustan eteläpuolen kiertävä katu välittäen liikennettä etelän suunnasta.

Etelä-pohjoissuunnan pääkaduista tärkeimmät ovat Lempääläntie - Viinikankatu, Ratapihankatu ja Hatanpään valtatie. Etelästä tuleva liikenne saapuu Lempääläntietä pitkin Viinikan liittymään, josta se jakaantuu Tampereen valtatieen kautta joko keskustan ohi tai Hatanpään valtatielle, Viinikankadun kautta Ratapihankadulle tai Kalevan puistotielle. Ratapihankadun kautta liikenne suuntautuu Tullin ja Tammelan alueille.

Ratapihankatu on uusi Tampereen keskustan ohi kulkeva etelä-pohjoissuuntainen pääkatu, joka kokonaan valmistuttuaan välittää liikennettä Viinikan liittymän ja mahdollisesti Kekkosen tien (Tampellan pitkän tunnelin pää) välillä. Tämän tarkoituksena on vähentää toisaalta Rautatiekadun että Kalevan puistotien liikennemääriä. Tällä hetkellä Ratapihankadusta valmiina on yhteys Åkerlundinkadulle. Suunnitelmallinen valmius on Murtokadulle saakka.

Sorinsilta ylittää kaava-alueen jatkuen alueen länsipuolella Vuolteentienä ja itäpuolella Kalevan tienä.

Kävely ja pyöräily

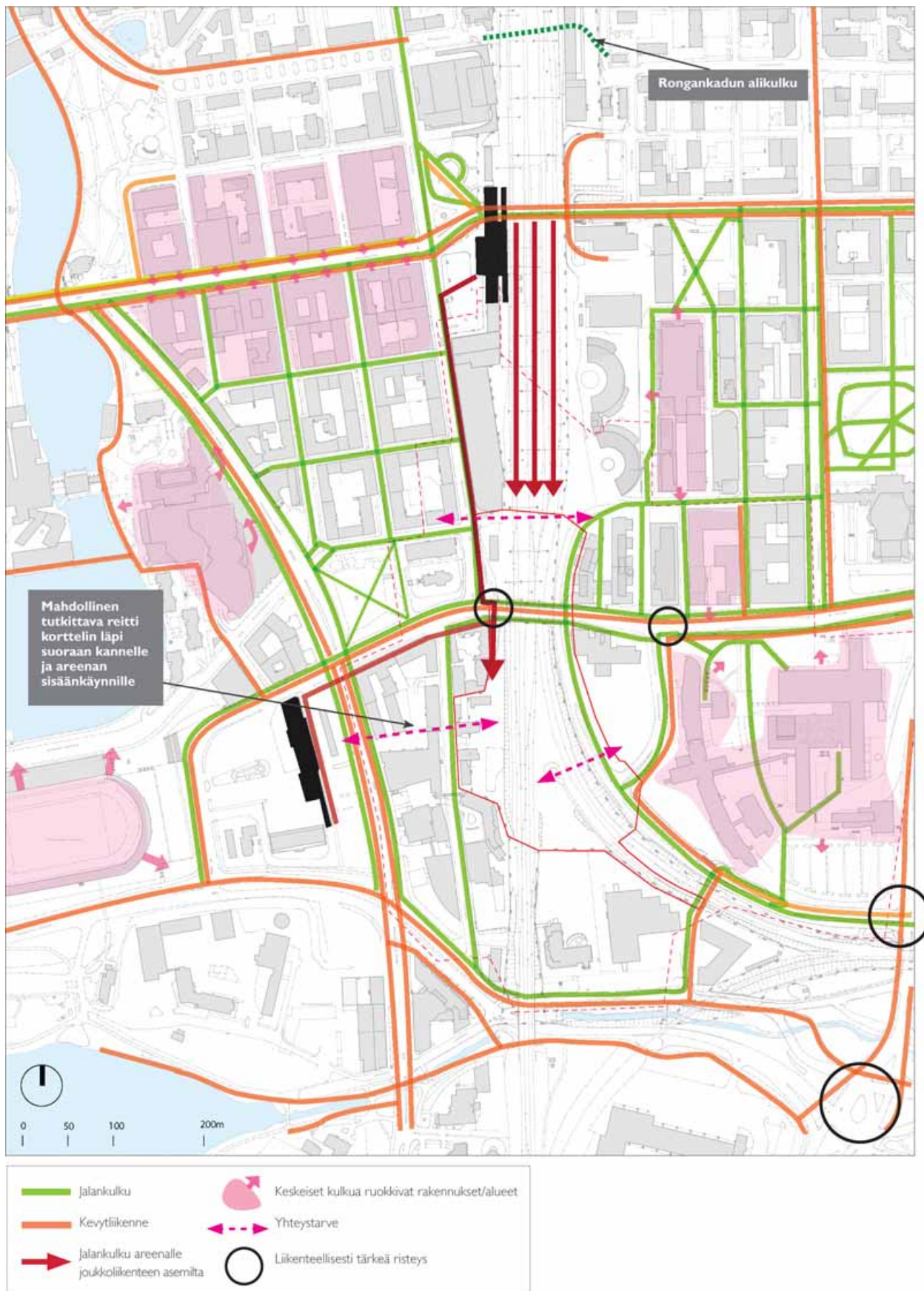
Kaava-alueen ympäristössä on tällä hetkellä seuraavat kevyen liikenteen yhteydet.

Etelän suunnasta löytyy pyörätieyhteydet Hatanpään valtatieen kautta Vuolteenkadulle ja Lemppäläntien kautta Naulakadulle. Naulakadulta pääsee alikulun kautta Ratapihankadulle ja yliopistokampuksen läpi Tullin suuntaan.

Pohjoisen suunnasta pääsee hyvin Tammelan puistokadun kautta Yliopistonkadulle ja Tullin alueelle. Ratapihankadun ja Rongankadun alikulkukäytävän valmistumisen myötä myös kevyen liikenteen yhteydet paranevat merkittävästi¹⁸. Idän suunnasta pyörätieyhteydet ovat sekä Itsenäisyydenkadun että Kalevantien kautta.

Lännestä päin pyöräreitti kulkee joko Tampereen valtatieen kautta tai Puutarhakadun kautta Rongankadulle. Rongankadun itäpuolella on nykyisin epäjatkuvuuskohta, joka poistuu kun Rongankadun alikulkukäytävä ja Rautatienkadun kevyenliikenteenväylä Kyttälänselältä Kalevantielle valmistuvat. Keskustan läpi voi pyöräillä myös uuden Laukonsillan kautta Suvantokadulle, Ratinankujalle ja edelleen Vuolteenkadun kautta Kalevantielle.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteistarpeiden tunnistaminen ja täyttäminen on toimivuuden kannalta tärkeää. Yhteyksien tulisi olla kunnossa jokaiselta tulosuunnalta ja niiden tulee huomioida turvallisuuden ja esteettömyyden vaatimukset. Kuvassa 13 on kuvattu kävelyn ja pyöräilyn yhteydet sekä yhteistarpeet.



Kuva 13. Kävely- ja pyöräilyreitit sekä yhteystarpeet. Lähde: WSP Finland Oy.

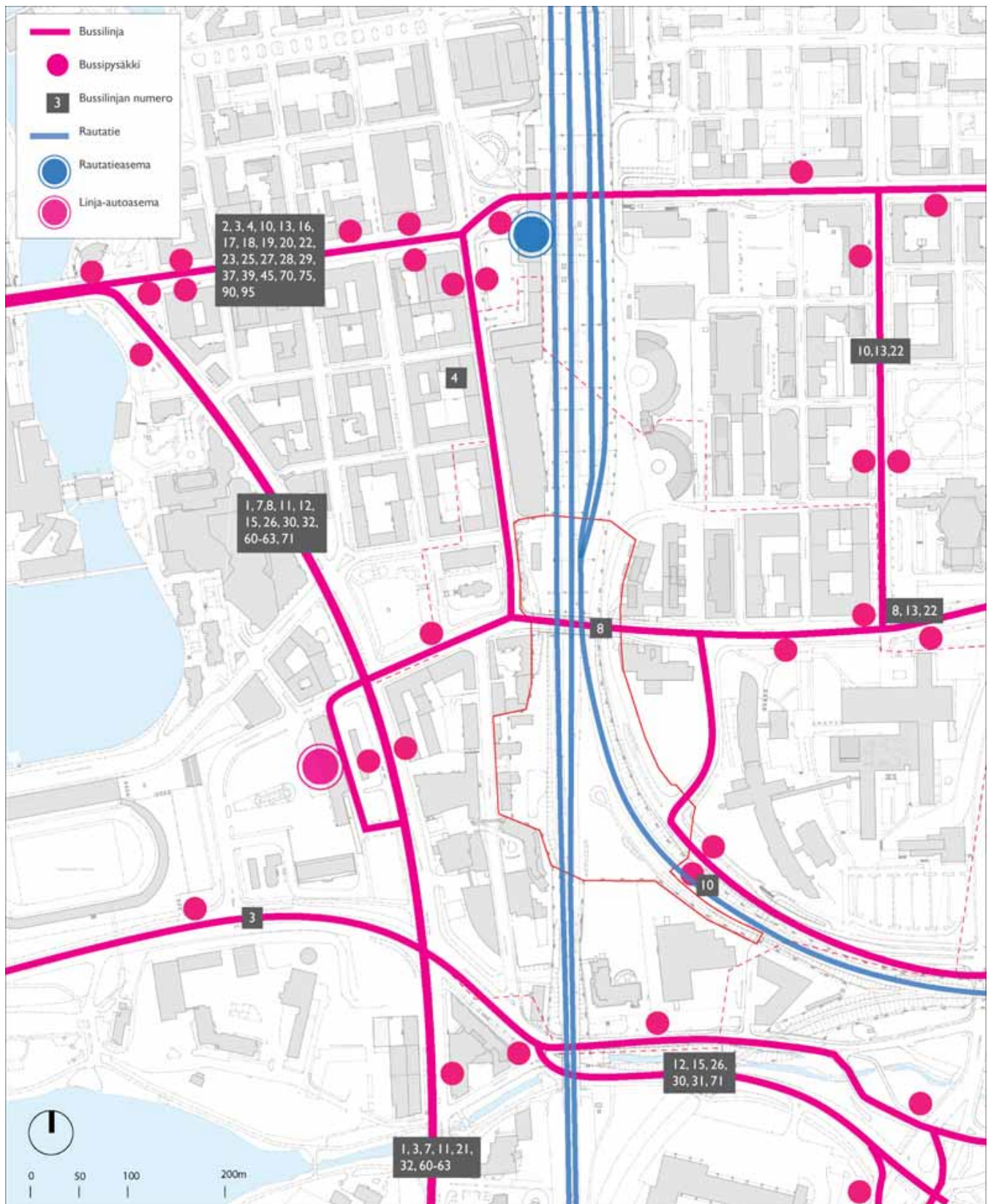
Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen yhteydet kaava-alueen ympäristössä ovat tällä hetkellä 15 minuutin kävelymatkan sisällä, ja saavutettavissa ovat lähes kaikki reitit ja suunnat. Lisäksi rautatieasema on aivan vieressä, ja linja-autoasemalle on matkaa noin 300 m/ viisi (5) minuuttia kävellen.

Lähimmät pysäkit löytyvät noin kolmen (3) minuutin kävelymatkan päästä Hatanpään valtatieltä, josta kulkee linja-autot Pirkkalan ja Lempäälän suuntiin sekä Etelä-Hervantaan, Hallilaan, Turtoon ja Härmälään. Lännen suuntaan pääsee Kalkun, Siivikkalan, Haukiluoman ja Nokian suuntiin.

Yliopiston edestä löytyy edelleen kolmen (3) minuutin kävelymatkan päästä pysäkit itään päin Kaukajärven, Vehmaisten ja Hervannan suuntaan sekä länteen päin Myllypuron ja Pyynikintorin suuntaan.

Itsenäisyydenkadun pysäkeiltä on yhteys itään päin Kangasalan, Hervannan, Holvastin suuntiin ja länteen päin Pispalanharjun, Kaarilan, Ryydynpohjan ja Raholan suuntiin. Nykyiset kaupunkiseudun linja-autoliikenteen pysäkit ovat enimmillään noin yhdeksän (9) minuutin kävelymatkan päässä Sorinsillalta. Rautatieasemalle on matkaa kävellen noin viisi (5) minuuttia ja linja-autoasemalle alle viisi (5) minuuttia.³⁰ Kuvassa 14 on kuvattu bussipysäkkien sijainnit ja bussien reitit.

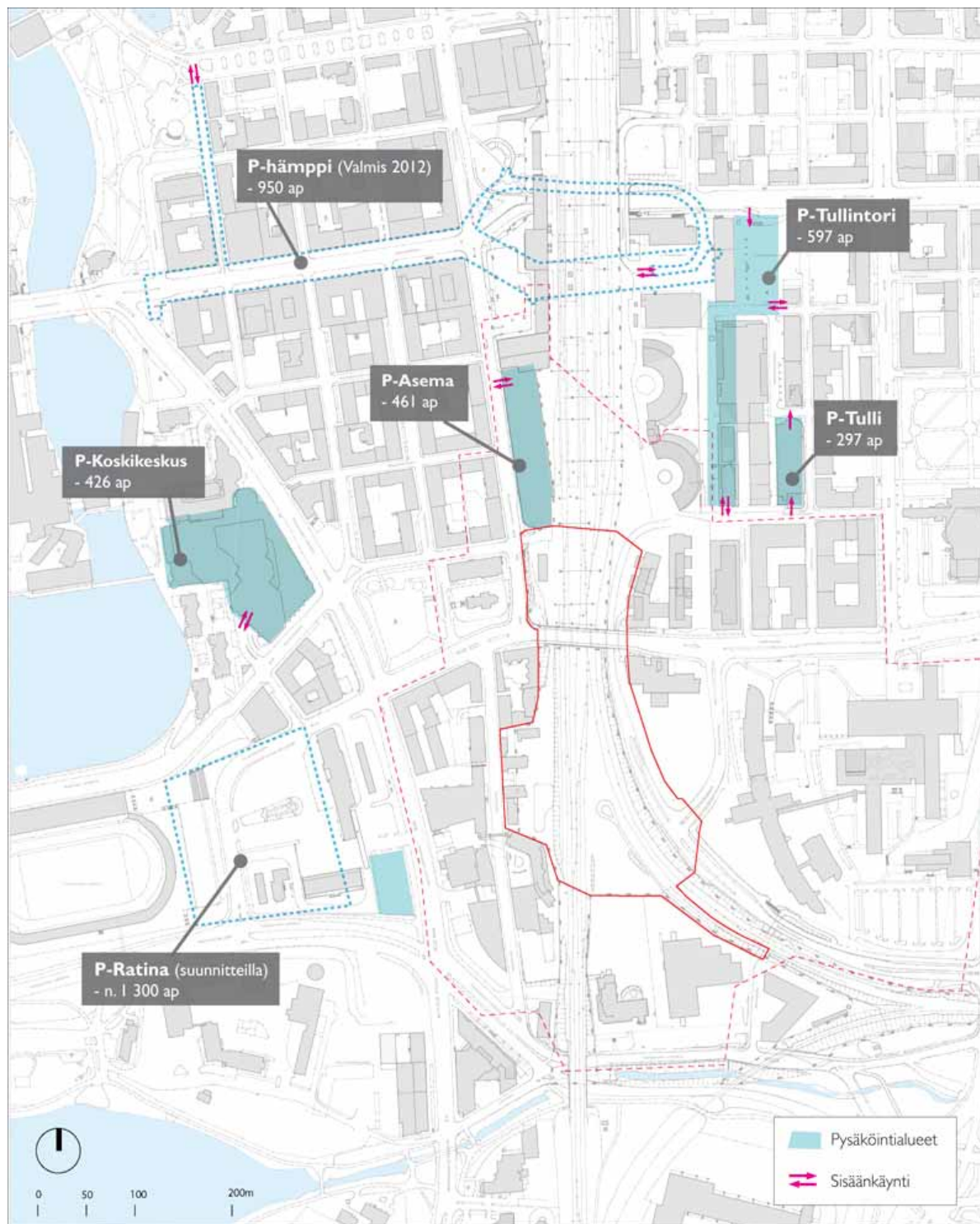


Kuva 14. Bussipysäkit asemat ja terminaalit. Lähde: WSP Finland Oy.

Pysäköinti ja huoltoliikenne

Alueella sijaitsee rautatien huoltoreittejä, joiden toiminta tulee varmistaa jatkossa.

Lähialueen merkittävimmät pysäköintikapasiteetit tarjoavat Koskikeskuksen pysäköintilaitos, Tullin ja Tullintorin pysäköintilaitokset ja Rautatieaseman pysäköintilaitos, Tekeillä on Hämeenkadun alle sijoitettava ns. Hämpin parkki ja Ratinan pysäköintilaitos.



Kuva 15. Pysäköintialueet. Lähde: WSP Finland Oy.

2.1.10 Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

(Kulttuuriympäristöstä on laadittu lisäksi erillisselvitys. Liite 12)

Kaava-alue liittyy sen pohjoispuolella olevaan valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön, Tampereen rautatieasema ja veturitallit¹⁵. ”Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia vuosilta 1874–1930. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan Tulinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys.”¹⁴

Alueella ei ole tunnettuja muinaismuistoja.

2.1.11 Rakennushistoriallisesti arvokkaat alueet

Kaava-alueella ja kaava-alueen lähiympäristössä on rakennuksia, kaupunkikuvallisia ominaisuuksia sekä merkittäviä historiallisia ja kulttuurisia arvoja. Paikallisesti merkittävien kohteiden listauksessa on tukeuduttu teokseen Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998⁹. Julkaisussa kuvattuja kantakaupungin rakennushistoriallisesti arvokkaita alueita ja rakennuksia on kuvattu kuvissa 16 ja 17 sekä taulukossa 2.

2.1.12 Tekninen huolto

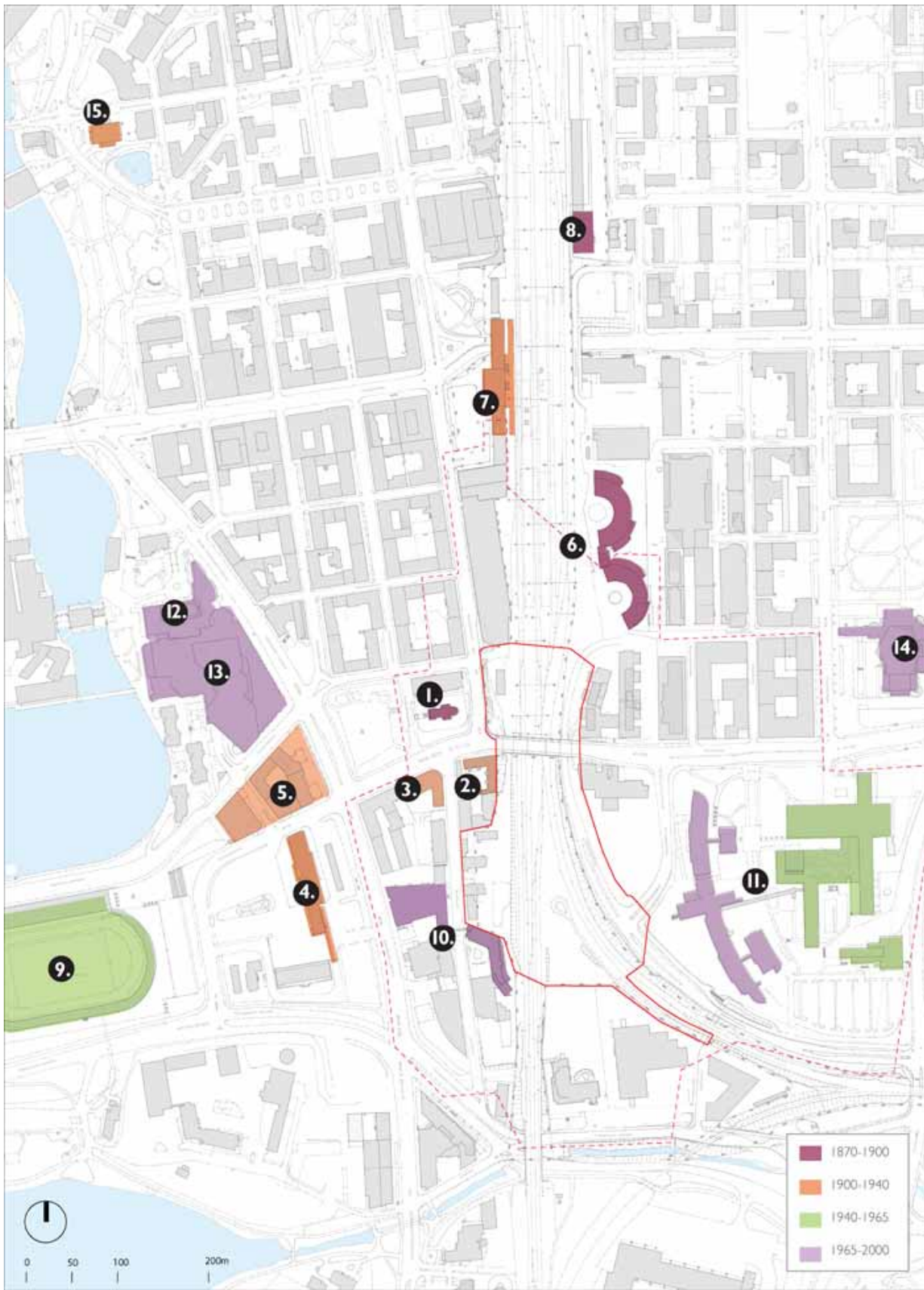
Kaava-alue on pääosin rata-aluetta ja pitää sisällään siten rautatietoimintaan liittyvää tekniikka. Teknisen huollon toimet kohdistuvat näihin installaatioihin. Kaava-alueen luoteiskulmassa sijaitsee raideliikenteen ohjauskeskusrakennus, jonka toiminta on turvattava. Kaava-alueen länsilaidalla Sorinkadun varressa olevien rakennusten teknisen huollon sisäänajo tapahtuu pääosin Sorinkadun tonttiliittymien kautta. Kaava-alue sijoittuu kunnallisteknisten verkostojen äärelle.

2.1.13 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Radalla kulkevasta junaliikenteestä aiheutuu ympäristöön kantautuvaa melua ja tärinää. Lisäksi alueella on pistemäisesti pilaantunutta maa-ainesta, joskin aluetta ei ole tutkittu täysin pilaantuneen maa-aineksen osalta. Ilmanlaatu alueella ei ylitä raja- tai ohjearvoja. Ympäristöhäiriöitä on kuvattu tarkemmin kaavatyön yhteydessä tehdyissä erillisselvityksissä (ks. kaavan liitteet).

2.1.14 Maisemarakenne

Selänneet ja laaksot muodostavat Tampereen kantakaupungin maisemarakenteen perusrungon ja ovat merkityksellinen osa Tampereen identiteettiä. Sen keskeisimmät elementit ovat kantakaupungin läpi kulkeva harjujakso sekä Pitkäjärvestä alkunsa saava Kaukajärvi-lidesjärvi-muros-laakso. Harjujakso sekä erottaa että yhdistää: Näsijärvi ja Pyhäjärvi erottuvat erillisiksi järvi-altiksi ja harjukokonaisuus toimii yhteytenä kaupungin itäisten ja läntisten osien välillä. Kaupunkikuvan ja maisemarakenteen nykyisiä ja historiallisia ominaispiirteitä on kuvattu kaupunkikuvareportissa (ks. kaavan liitteet: erillisselvitykset).



Kuva 16. Kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet Tampereen keskusta-alueella. Kulttuuriympäristön arvoista ja arvoihin kohdistuvista vaikutuksista on tehty lisäksi erillisselitys ks. liite 12.

1. Ortodoksinen kirkko/ Kyttälä

Tampereen ortodoksinen seurakunta
T.U. Jassikov, valm. 1898
RKM I, valtakunnallisesti merkittävä

2. Asunto Oy Sorinahde/ Ratina

Vuolteenkatu 22
Rakennusvuosi 1912

3. Vuolteenkatu 20

Vuolteenkatu 20
Rakennus valmistunut vuonna 1929
Suojelumerkintä sr-3

4. Linja-auto asema/ Ratina

Hatanpään valtatie 7
Bertel Strömmer ja Jaakko Laaksovirta, 1938
RM 1, valtakunnallisesti merkittävä

5. Vuoltsun ja autotuonnin korttelit/ Ratina

Suvantokatu 6, Vuolteenkatu 11-15
Ratinankuja 2
Esso Oy (199-2) ja Tampereen kaupunki
Bertel Strömmer tontit 1,2 1939,
Veikko Kallio tontit 12,9 1937-38,
Heikki Tiitola tontti 10 1938
RKM I, III

6. Vanhat veturihallit/ Tulli

Åkerlundinkatu 11-16: rautatiealue
VR-Yhtymä Oy
Hugo Neuman 1874, K.K. Stier 1896 ym.
RM II, valtakunnallisesti merkittävä

7. Rautatieasema ja radanvarsi/ Kyttälä

Rautatienkatu 23
VR-Yhtymä Oy
Otto Flodin ja Eero Seppälä 1934, Eero Seppälä
1937, Jarl Ungern 1947, Erkki Karvala 1988
RKM II, valtakunnallisesti merkittävä

8. Tavara-asema/ Osmonmäki, Tammela

Murtokatu 2, rautatiealue
Suomen valtio/ Ratahallintokeskus
Bruno Granholm 1905, K. Andersson valm. 1922
M IIIv

9. Ratinan Stadion/ Ratina

Ratinan rantatie 1
Tampereen kaupunki
Timo Penttilä 1963
RM 1, valtakunnallisesti merkittävä

10. Poliisilaitos/ Ratina

1993

11. Tampereen yliopisto ja yliopiston alue

Kalevantie 4
Suomen valtio/ Tampereen yliopisto
Toivo Korhonen 1958-59, 1965,
Antti Katajamäki 1991
RKM II

12. Sokos Hotel Ilves/Ratina

1986
19-kerrosta, 63 metriä korkea

13. Koskikeskus

Hatanpään valtatie 1
Rakennusvuosi 1988

14. Tamperetalo

Yliopistonkatu 55
Tampereen kaupunki
Sakari Aartelo ja Esa Piironen
Avattu vuonna 1990

15. Sokos Hotel Tammer

1929
Satakunnankatu 13

Taulukko 2. Tarkemmat tiedot yllä olevalla kartalla numeroiduista rakennetun kulttuuriympäristön kohteista. Kulttuuriympäristön arvoista ja arvoihin kohdistuvista vaikutuksista on tehty lisäksi erillisselvitys ks.liite 12.



- | | |
|--|----------------------------------|
| 1. Ratinan stadion | 6. Hämeenpuisto |
| 2. Tampereen linja-autoasema ympäristöineen | 7. Tampereen tuomiokirkko |
| 3. Tammerkosken teollisuusmaisema | 8. Tampereen yleinen sairaala |
| 4. Tampereen rautatieasema ja veturitallit | 9. Viinikka-Nekalan pientaloalue |
| 5. Tampereen Hämeenkatu, Hämeensilta ja keskustori | |

Kuva 17. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Lähde: WSP Finland Oy.

2.1.15 Luonnonolot

Pinnanmuodostus

Tampere on kosken varrelle rakentunut kaupunki. 18 m:n korkeusero Näsijärven ja Pyhäjärven välillä on alkujaan antanut mahdollisuuden energiantuotantoon ja teollisuustoimintaan. Kanta-kaupungin alueella suhteelliset maanpinnan korkeudet vaihtelevat alueittain enintään 40 metriä. Kantakaupungin ulkopuolella, keskustan välittömässä läheisyydessä, korkeimmat maanpinnan kohdat sijoittuvat Pyykin harjulle, joka kohoaa enimmillään 85 m Pyhäjärven pinnasta.

Kaava-alueen olemassa olevassa topografisessa tilanteessa ratapiha (+92-94 m) jää kahden korkean paikan, ortodoksikirkon kummun ja As. Oy Sorinahteen (+98 ja +100 m) sekä Yliopiston rinteeseen (+105 m), väliin.

Kannen noustessa ratapihojen päälle kaava-alueen ja olemassa olevan kadun koron välinen keskimääräinen korkeusero on 7,5 m. Tuleva kaava-alue on n. 25 m Pyhäjärven (veden pinta +77,15 m) yläpuolella.

Vesi virtaa kaupungin alueella idästä länteen – Ronganoja virtasi vuonna 1889 Tammerkoskeen Myllyniemen eteläpuolella (nyk. Puistokadun, ent. Rongankadun kohdalla). Kaava-alueen eteläpuolella, Viinikanoja virtaa lidesjärvestä Pyhäjärveen.

Maaperä ja rakennettavuus

Alueen pohjamaa on pääosin soraa ja silttiä sekä silttistä hiekkaa. Kallion pinta on n. 27 m:n syvyydessä maanpinnasta. Rata-alueen ulkopuolella olevat kevyet rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti anturaperustuksilla sora-/murskearinnan varaan. Vastaavasti raskaat ja painumille herkät rakennukset tulee perustaa paaluilla tiiviiseen maakerrokseen.

Alue tulee paaluttaa erillissuunnitelmien mukaan. Rata-alueella tulee käyttää porapaaluja ja rata-alueen ulkopuolella lyötyjä teräsbetonipaaluja. Pohjavedellä ei ole vaikutusta rakentamiseen.

Paalutuksen, rakennusten ja muiden Keskusareenaan liittyvien rakenteiden suunnittelun yhteydessä tulee tehdä riittävästi lisätutkimuksia. Tutkimuksilla selvitetään tarkemmin perustamisolosuhteet, paalutettavuus jne. rakennettavilla kohdilla sekä hankitaan riittävästi tietoa painuma- ja kantavuustarkasteluja varten (ks. erillisselvitykset: rakennettavuusselvitys).

2.1.16 Pienilmasto

Kaava-alue on avointa ratapihaa, jonka länsipuolella on suhteellisen matalaa rakentamista ja itäpuolella korkeampia toimistorakennuksia. Näin alueella on mahdollista hyödyntää auringonvaloa ja -lämpöä erityisesti etelän ja lännen suunnista.

Avoimessa kuilumaisessa tilassa saattaa tuulella olla merkittävää vaikutusta. Tuulen merkitys saattaa korostua kun kannen taso nousee nykyisestä maanpinnasta. Tuulen merkitys saattaa lisääntyä kuilumaisissa tiloissa tai korkean rakentamisen yhteydessä ja esimerkiksi suunniteltavilla kattoterasseilla ja kattopihoilla.

2.1.17 Vesistöt ja vesitalous

Hulevesiselvityksen mukaan kaava-alue koostuu osittain hyvin imeyttämiseen soveltuvasta sorasta ja/ tai hiekkaisesta sorasta. Osa maaperästä on silttiä tai hiekkaista silttiä. Pohjaveden pinta on n. 18 metrin syvyydessä maanpinnasta. Pohjavettä koskee pohjaveden muuttamis- ja piilaamiskielto.

Hulevesien hallinta Tampereen keskusta-alueella perustuu pääosin hule- ja sekaviemäriverkostoihin. Ne purkavat vetensä Näsi- tai Pyhäjärveen. Nykytilanteessa kaava-alueen hulevedet purkautuvat pääosin suoraan ratapihalle, josta ne imeytyvät maahan. Osa kulkeutuu viemäriverkkoa pitkin Tammerkoskeen ja osa Viinikanojaan. Tammerkoskeen menevä hulevesiviemäri sijaitsee kaava-alueen pohjoisosassa, ja Viinikanojaan vievä hulevesiviemäri kaava-alueen itäosassa. Alueen pintavesiolosuhteista on kerrottu lisää hulevesiselvityksessä.

2.1.18 Maanomistus

Kaava-alueen maapohjan omistaa Suomen valtio ja sitä hallinnoi Liikennevirasto ja VR-Yhtymä Oy.

2.1.19 Maiseman ja luonnon historialliset ominaispiirteet

Kaava-alue on hyvin rakennettua, eikä sen alueella ole enää varsinaista luonnontilaista ympäristöä. Lähiympäristössä viherrakenne on pirstoutunutta. Lähivaikutusalueella sijaitsee ortodoksisen kirkon piha-alue. Kaava-alueen ulkopuolella oleva Viinikanoja on historiallisesti ollut eräänlainen kaupungin eteläreuna ja maisemaelementti. Rakentamisen lisääntyessä sen merkitys on muuttunut. Maiseman ja kaupunkirakenteen historiallisia ominaispiirteitä on kuvattu tarkemmin kaupunkirakennetta koskevassa erilliselvityksessä.

2.2 Suunnittelutilanne

2.2.1 Maakuntakaava



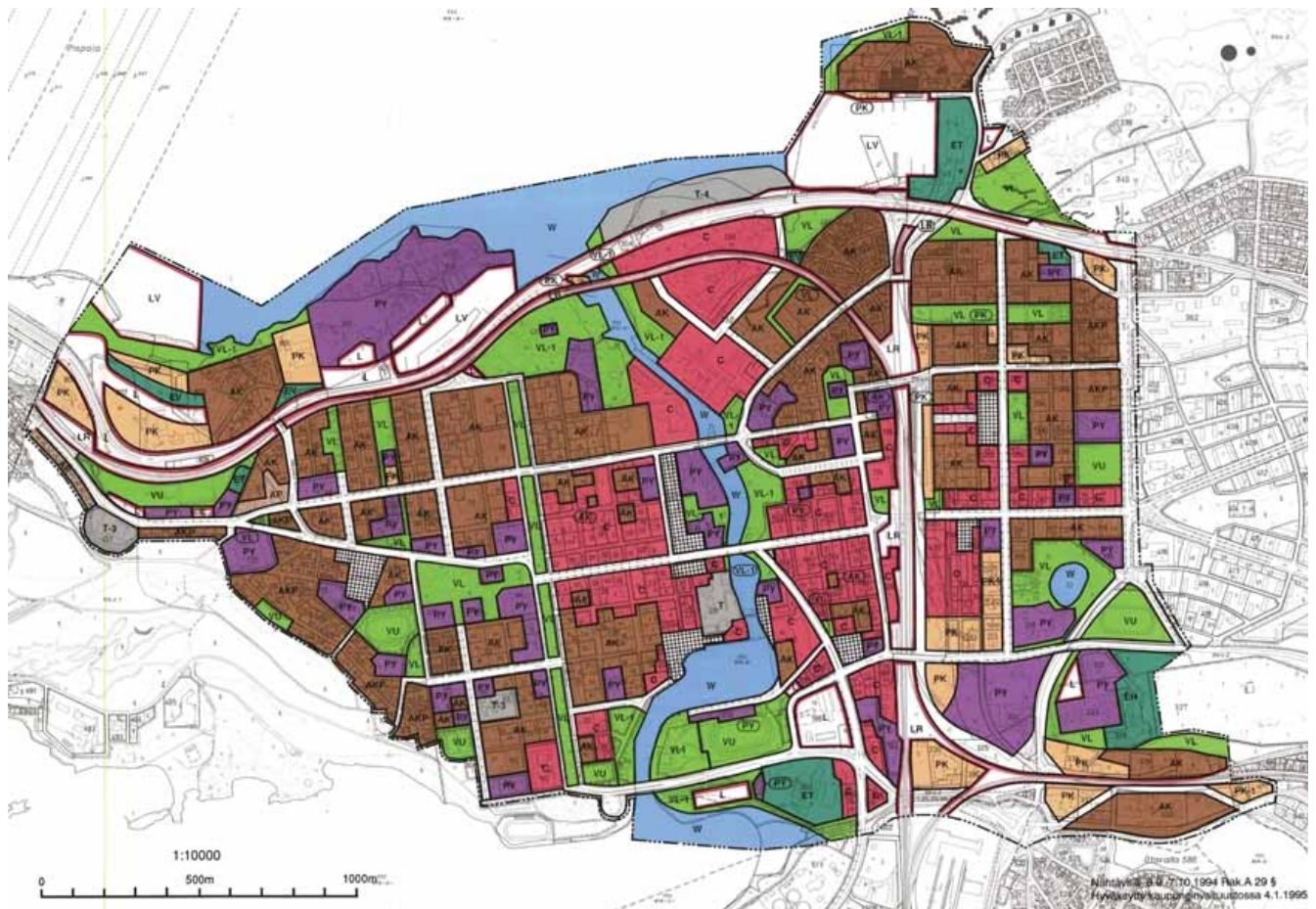
Kuva 18. Ote Pirkanmaan maakuntakaavasta

Pirkanmaan 1. maakuntakaava on hyväksytty maakuntavaltuustossa 9.3.2005, ja valtioneuvosto on sen vahvistanut 29.3.2007². Maakuntakaavaehdotuksessa suunnittelualue on osoitettu LM maaliikenteen alueeksi, joka on maakunnallisesti merkittävä laaja ratapiha-alue. Suunnittelualueen läpi kulkee päärata, joka on henkilö- tai tavaraliikenteen kannalta merkittävät päärata.

Pääradalle on osoitettu suunnittelumääräys: ”Henkilöliikenteen kannalta tärkeitä rataosia kehitetään nopean junaliikenteen ratoina. Tavaraliikenteen rataosilla on akselipainojen tavoitteena 25 tonnia. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varauduttava junaliikenteen edellyttämän radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen. Ympäröivässä maankäytössä on otettava huomioon junaliikenteen mahdollinen melu- ja värinävaikutus.”

Asemakaava-alueen välitön ympäristö on osoitettu keskustatoimintojen, palvelujen ja hallinnon alueeksi. Kaava-alueen itä- ja luoteispuoli on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle on osoitettu palveluvarustukseltaan kaupunkitasoisten keskusten palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alueita sekä niihin liittyviä liikennealueita ja puistoja. Alueelle voi sijoittua myös asumista ja vähittäiskaupan suuryksiköitä. Palvelujen ja hallinnon alueelle voidaan osoittaa maakunnallisesti merkittäviä julkisten tai yksityisten palvelujen ja hallinnon alueita.²

2.2.2 Keskustan osayleiskaava



TAMPERE

KESKUSTAN OSAYLEISKAAVA

kartta 1 MAANKÄYTTÖ

YLEISMÄÄRÄYKSET

Aluekohtaisten määräysten ohella yleiskaava-alueella voidaan sallia seuraavaa rakentamista mikäli siitä ei aiheudu haittaa alueen pääasialliselle käyttötarkoitukselle:

1. Katujen ja pysäköintialueiden rakentaminen
2. Kevyen liikenteen reittien, puistojen ja torien sekä muiden vastaavien vapaa-alueiden rakentaminen
3. Teknisen huollon rakenteiden ja laitteiden rakentaminen

ALUEVARAUSMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

- OSAYLEISKAAVA-ALUEEN RAJA
- TORI
- AK** KERROSTALOVALTAINEN ASUNTOALUE
Alueen kerrosalasta pääosa on sijoitettava kerrostaloihin.
- AP** PIENTALOVALTAINEN ASUNTOALUE
Alueen kerrosalasta pääosa on sijoitettava pientaloihin.
- AKP** ASUNTOALUE
Alue varataan pienimuotoisille asuinkerrostaloille ja pientaloille.
- C** KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE
Alue varataan liike-, toimisto-, hallinto- ja palvelutiloille, keskustaan soveltuvalla asumisella sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille.
- PY** JULKISTEN PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE
Alue varataan pääasiassa yhteiskunnallisille palveluille kuten virastoille ja laitoksille, opetus-, kulttuuri- ja sosiaalitoiminnan sekä terveydenhuollon palvelutiloille ja laitoksille, julkisten vapaa-aika- ja liikunta- palvelujen tiloille sekä seurakunnallisille rakennuksille.
- PK** YKSITYISTEN PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE
Alue varataan pääasiassa liike- ja toimistotiloille ja niihin liittyville varastotiloille, yksityisten hallintotoimien tiloille sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille.

- PK-1** YKSITYISTEN PALVELUJEN JA HALLINNON ALUE
Alue varataan pääasiassa liike- ja toimistotiloille ja niihin liittyville varastotiloille, yksityisten hallintotoimien tiloille sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Alueelle saa sijoittaa myös asuntoja siihen soveltuvilla osilla.
- T** TEOLLISUUSALUE
Alue varataan pääasiassa teollisuustoimintoja varten.
- T-3** TUOTANTOVALTAISEN YRITYSTOIMINNAN ALUE
- T-4** TEOLLISUUSALUE, JONKA MAANKÄYTTÖ TULEE MUUTTUMAAN
- VL** LÄHIVIRKISTYSALUE
Alue varataan päivittäiseen yleiseen virkistys- ja ulkoiluikäyttöön, kuten keskustan yleisille puistoihin, lähiekkialueille, pienille pallokerroille ja leikkipuistoihin.
- VL-1** LÄHIVIRKISTYSALUE, JOKA SIOJITTUU ARVOKKAALLE MAISEMA- JA /TAI LUONNONALUEELLE
- VU** URHEILU- JA VIRKISTYSPALVELUJEN ALUE
Alue varataan urheilu- ja pallokerroille.
- L** LIIKENNEALUE
- LH** RAUTATIELIIKENTEEN ALUE
- LV** VESILIIKENTEEN ALUE
- ET** YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE
- EH** HAUTAUSMAA-ALUE
- EV** SUOJAVIHERALUE
- W** VESIALUE

TAMPEREEN KAUPUNGINKANSLIA
KAUPUNKISUUNNITELURYHMÄ 28.11.1994

Kuva 19. Tampereen keskustan osayleiskaava ja kaavan määräykset.⁵

Tampereen keskustan osayleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 4.1.1995⁵. Suunnitelualue on merkitty osayleiskaavassa LR rautatieliikenteen alueeksi. Alueen itäpuolella on PK-merkinnällä yksityisten palvelujen ja hallinnon alue, joka varataan liike- ja toimistotiloille sekä niihin liittyville varastotiloille, yksityisten hallintotoimien tiloille sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille. Länsipuolella on C-3 –merkinnällä keskustatoimintojen alue, joka on varattu liike-, toimisto-, hallinto- ja palvelutiloille, keskustaan soveltuvalla asumisella sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille työpaikkatoiminnoille.

Tampereen kantakaupungin yleiskaava³ on vahvistettu 12.12.2000, mutta se ei koske ydinkeskustan aluetta eikä siten myöskään kaava-aluetta.

2.2.3 Keskustan liikenneosayleiskaava

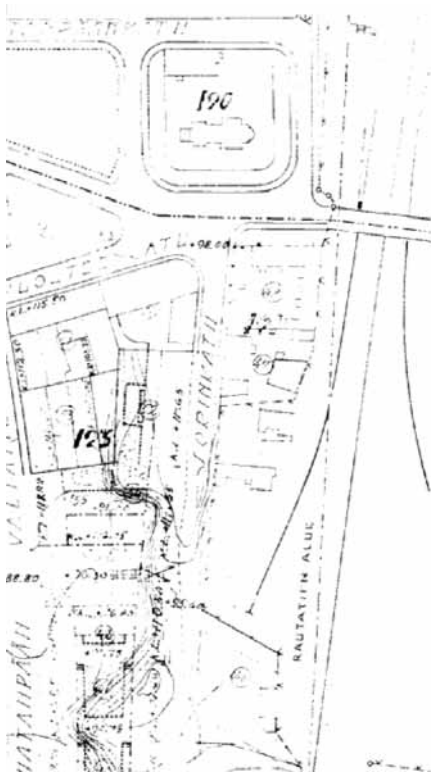
Keskustan liikenneosayleiskaavaehdotus 12.9.2005 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 18.1.2006⁴. Liikenneosayleiskaavan yleistavoitteita ovat liiketoiminnan tukeminen keskustassa, keskustan vetovoiman ja viihtyvyyden lisääminen, liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen, turvallisuuden parantaminen ja varautuminen kaupunkiseudun väestönkasvuun. Keskustan liikenneosayleiskaava astui voimaan kuulutuksella 2.3.2006.

2.2.4 Yleiskaavallisen tarkastelun tarve

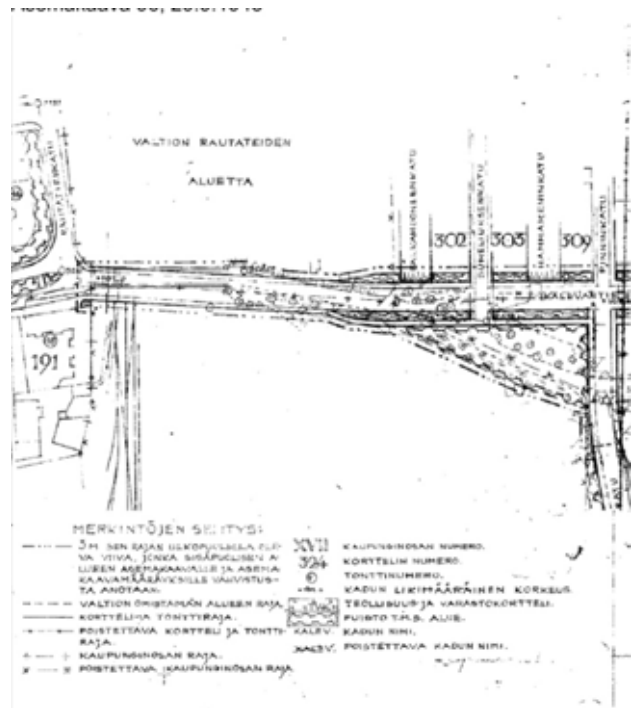
Tampereen keskustan osayleiskaava on oikeusvaikutukseton, joten sen alueella on tehtävä yleiskaavallinen tarkastelu, jossa suunnitelmaa verrataan MRL:n (5.2.1999/132) yleiskaavan sisältötavoitteisiin, jotka ovat MRL 39.2 § mukaan.

- 1: Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
- 2: Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
- 3: Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
- 4: Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;
- 5: Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
- 6: Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
- 7: Ympäristöhaittojen vähentäminen;
- 8: Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen sekä
- 9: Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys.

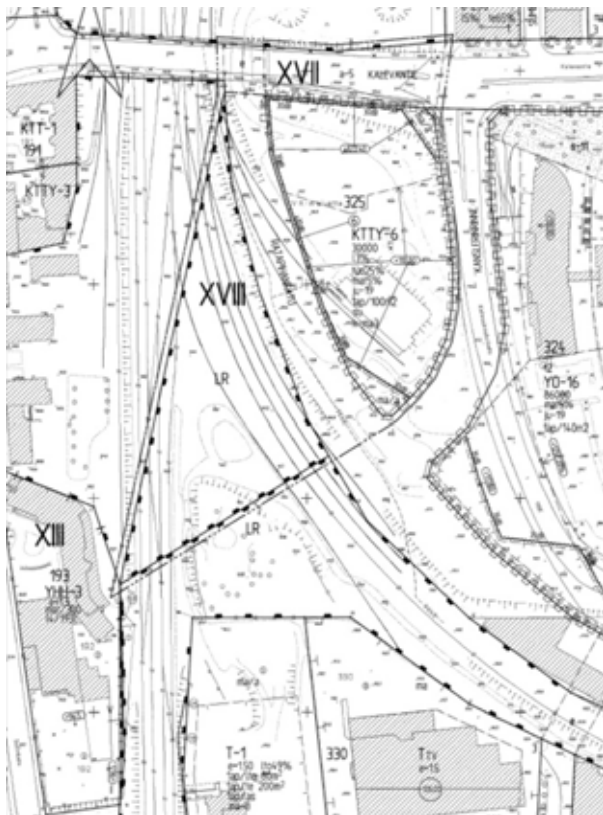
Yleiskaavallinen arviointi on esitetty kohdassa 5.4 kaavan vaikutukset.



Kuva 21. Asemakaavatilanne 31.10.1935, ei mittakaavassa.



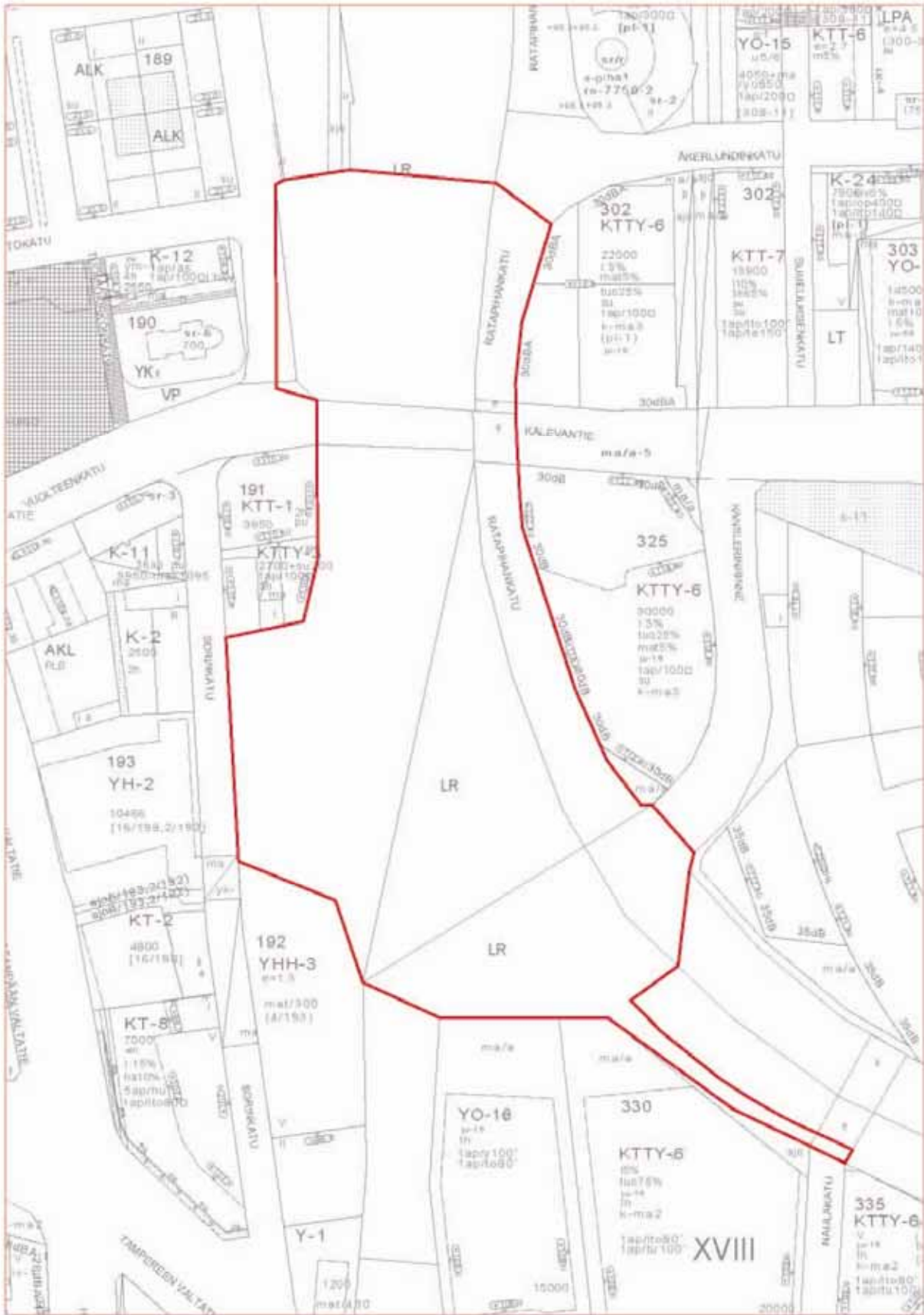
Kuva 22. Asemakaava 29.9.1948, ei mittakaavassa.



Kuva 23. Asemakaavatilanne 13.12.2000, asemakaava 7722, ei mittakaavassa.



Kuva 24. Ajantasa-aseamakaavat, asemakaava 8366 merkitty punaisella viivalla, ei mittakaavassa.



Kuva 24. Ajantasa-asemakaavat, asemakaava 8366 merkitty punaisella viivalla, ei mittakaavassa.

2.2.6 Muut lähiympäristön suunnitelmat

Sorinkatu 6-8 tontille on aiemmin laadittu asemakaavan muutosluonnos.

XIII-191-48 (Ratina), Vuolteenkatu 22, vuonna 1912 rakennetun asuinrakennuksen suojele ja tontin täydennysrakentaminen, kaava nro 8376. Aloitteen asemakaavan muuttamiseksi on tehnyt As Oy Sorinahde 14.6.2010. Hankkeen diaarinumero: TRE:5426/10.02.01/2010 pvm 24.6.2010. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tullut nähtäville 7.10.2010.

2.2.7 Tonttijako ja -rekisteri

Kaava-aluetta koskevat seuraavat kiinteistöt joiden kiinteistönumerot ovat: 2:17, 2:1 sekä katualueet 112 K, 117 K ja 118 K.

2.2.8 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat

Asemakaavoitus

Osoitteessa Sorinkatu 6-8 on vireillä VR:n aloitteesta asemakaavan muuttaminen asuinkäyttöön. Hankkeen diaarinumero on: YPA: 106/611/2007 kaava nro 8201. VR-Yhtymä Oy on antanut 14.4.2010 suostumuksensa siihen, että kiinteistön rautatien puoleinen reuna-alue kytketään kaavoituksessa osaksi monitoimihallihanketta.

Rakennusjärjestys

Tampereelle on laadittu rakennusjärjestys, jonka kaupunginvaltuusto on hyväksynyt 6.9.2000 ja joka on tullut voimaan 19.10.2000.²⁴

2.2.9 Kaava-aluetta koskevat päätökset

Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin kaupunkimittauksen laatima, ja se on tarkistettu vuonna 2010.

Rakennuskiellot

Tampereen karttapalvelun mukaan kaava-alueella tai sen lähivaikutusalueella ei ole voimassa olevia rakennuskielloja.

Suojelupäätökset

Kaava-alueella ei ole voimassa olevia suojelupäätöksiä. Lähivaikutusalueella Sorinkadun ja Vuolteenkadun kulmassa oleva, vuonna 1929 rakennettu punatiilinen rakennus on merkitty sr-3 luokkaan.

2.2.10 Kaava-aluetta koskevat selvitykset

Kaupunkirakenne - kaupunkikuva - rakennuskanta – toiminnot

WSP Finland Oy 29.10.2010

Selvityksen tavoitteina ovat olleet asemakaava-alueen ja sen ympäristön kaupunkirakenteellisten, -kuvallisten ja toiminnallisten sekä rakennetun ympäristön ominaisuuksien ja arvojen tunnistaminen ja niiden analysointi asemakaavatyötä varten. Selvitys toimii tukena ja työkaluna myös asemakaavan vaikutusten arvioinneissa. Keskeiset johtopäätökset on esitetty myöhemmin vaikutusten arviointien yhteydessä.

Rakennustöiden aiheuttama melu

WSP Finland Oy 28.10.2010

Selvityksessä on tarkasteltu laskentamallin avulla Tampereen Kansi ja Keskusareenan rakentamisesta aiheutuvaa melua, sen leviämistä ja asukkaiden altistumista melulle. Rakentamistyö on suunniteltu toteutettavan neljässä eri vaiheessa, joten melua arvioitiin kunkin vaiheen osalta erikseen. Keskeiset johtopäätökset on esitetty myöhemmin rakentamisen aikaisten vaikutusten yhteydessä.

Ympäristömeluselvitys

WSP Finland Oy 19.1.2011

Meluselvityksessä on arvioitu laskennallisesti tieliikenteen ja junaliikenteen aiheuttamia keskiäänitasoja sekä suunniteltujen rakennusmassojen vaikutuksia ympäristömelutasoihin sekä niiden julkisivuihin kohdistuvia äänenpainetasoja. Selvityksessä on arvioitu myös areenan massatapahtumien (areenalta kantautuvat äänet ja lisääntynyt liikenne) sekä areenan ilmanvaihto- ja jäähdytyslaitteistojen vaikutuksia ympäristön melutasoihin.

Katu- ja raideliikenteen melulaskennat on tehty:

- suunnittelualueen nykyisillä rakennuksilla
- kokonaan toteutuneen hankkeen rakennusmassoilla

Laskentatulosten perusteella on arvioitu kohteeseen suunniteltujen asuin- ja majoitusrakennusten soveltuvuutta ympäristömelutasojen kannalta. Selvityksessä on esitetty mahdollisia ehdotuksia asemakaavamääräyksistä ja parvekkeiden sijoittamisesta. Keskeiset johtopäätökset on esitetty myöhemmin melun vaikutustenarviointien yhteydessä.

Runkomeluselvitys

WSP Finland Oy 26.10.2010

Runkomeluselvityksessä on arvioitu raide- ja tieliikenteen aiheuttamia suunniteltuihin rakennuksiin kohdistuvia runkomelutasoja sekä rakentamisen aikana työmaa-alueen läheisiin rakennuksiin mahdollisesti kohdistuvia runkomelutasoja. Laskennallisesti arvioitavia runkomelutasoja on verrattu runkomelutasoille annettuihin suositusarvioihin. Selvityksen tuloksena on esitetty arvio mahdollisista runkomelutasoista sekä menetelmät runkomelun aiheuttamien ongelmien hallitsemisesta. Keskeiset johtopäätökset on esitetty myöhemmin runkomelun vaikutustenarviointien yhteydessä.

Tärinäselvitys

WSP Finland Oy

26.10.2010

Kaavoitusta varten laadittavassa tärinäselvityksessä on käsitelty tämänhetkisen junaliikenteen ja lähiympäristön ajoneuvoliikenteen aiheuttamien tärinähäiriöiden vaikutuksia suunniteltuihin rakennuksiin ja niissä tapahtuviin toimintoihin.

Tärinäselvitykseen kuuluu tulevissa rakennuksissa tapahtuvien, tärinää aiheuttavien toimintojen selvitys siten, että tärinävaikutuksia tarkastellaan omien rakenteiden sekä lähialueen rakennusten kannalta. Esimerkiksi rockkonsertissa yleisön hyppimistä musiikin tahdissa voidaan pitää mahdollisena tärinälähteenä, jonka seurauksena rakenteisiin kohdistuva tärinäkuormitus saattaa siirtyä mahdollisesti maaperän kautta lähialueen rakennuksiin. Kohteen käyttövaiheessa lisääntyvän liikenteen tärinähaittaa arvioidaan sekä ympäristön rakennuskannan että alueella asuvien ihmisten osalta.

Työnaikaista tärinähaitta-arviota (paalutus-, pontitus- ja maantiivistystöistä aiheutuva tärinä sekä työmaaliikenteestä aiheutuva tärinä) varten on laadittu alustava rakennuskantaselvitys, jossa arvioidulta tärinävaikutusalueelta on pyritty selvittämään rakennusten perustamistavat, toiminnot yms. työnaikaiseen tärinähallintaan vaikuttavat seikat. Tämän jälkeen on laadittu eri tärinää aiheuttavien työmenetelmien osalta raja-arvomääritykset tämänhetkisen ohjeistuksen (RIL 253-2010) mukaisesti. Keskeiset johtopäätökset on osoitettu myöhemmin tärinän vaikutustenarvioinnin yhteydessä

Hulevesiselvitys

WSP Finland Oy

26.10.2010

Kaava-alueella on suoritettu hulevesiselvitys, jossa on arvioitu kannen alueen muodostuvia pintavesien määriä sekä toimenpiteitä hulevesien pidättämiseksi ja käsittelemiseksi. Keskeiset johtopäätökset on esitetty myöhemmin vesistöön ja vesitalouteen liittyvän vaikutustenarvioinnin yhteydessä

Lausunto tuulisuuden vaikutuksista

WSP Finland Oy

24.1.2011

Selvityksessä tarkasteltiin vaikutuksia hankealueen katutasojen ja kattopihojen tuulisuuteen, tuulen ja pakkasen yhteisvaikutukseen sekä rakennusten energiankulutukseen. Tuulisuus vaikuttaa alueella erityisesti viihtyvyyteen. Selvityksessä todetaan, että korkeat tornit ja kansitaso lisäävät tuulisuutta ja ulko-oleskelualueilla puuskaisen tuulen merkitys kasvaa. Mahdolliset ongelmakohdat ovat etenkin korkeiden rakennusten juurella rakennusten kulmissa. Tuulisuuden ja pakkasen yhteisvaikutus tulisi ottaa huomioon toimintojen sijoittelussa ja rakenteiden yksityiskohdissa. Tuulisuus vaikuttaa rakennusten energiankulutukseen rakennusta viilentävän vaikutuksen johdosta.

Tampereen kannen ja keskusareenan rautatie- ja ratapiha-alueen kattavan betonirakenteen vaikutukset poliisitaloon (Sorintie 12) kohdistuviin raideliikenteen aiheuttamiin melutasoihin

WSP Finland Oy

4.3.2011

Meluselvitys laadittiin kaavaehdotuksen nähtäville asettamisen jälkeen. Tavoitteena oli selvittää poliisitaloon kohdistuvan ympäristömelun muutosta kansirakenteen vaikutuksesta. Selvityksessä tarkasteltiin kansirakenteen alapuolelta kantautuvaa raideliikenteen aiheuttamaa melua. Poliisitalon lähimpänä kantta sijaitseviin julkisivujen osiin kohdistuu suurimmillaan 3-4 dB:ä korkeammat melutasot kuin mitä aikaisemmassa meluselvityksessä on arvioitu. Tällöin suurimmat julkisivuun kohdistuvat raideliikenteen aiheuttamat päiväaikaiset melutasot olisivat n. 63-64 dB ($L_{Aeq\ 7-22}$) ja yöaikaiset n. 65-66 dB ($L_{Aeq\ 22-7}$). "Tunnelin" suuaukolla meluvaikutusta voidaan vähentää vaimentavilla materiaaleilla.

Tampereen poliisitaloon kohdistuva ympäristömelu Tampereen kannen ja areenan rakentamisen jälkeen

WSP Finland Oy

17.3.2011

Meluselvitys laadittiin kaavaehdotuksen nähtäville asettamisen jälkeen. Selvityksessä tarkasteltiin, kuinka hankkeen myötä muuttunut tilanne, erityisesti autolastaustoiminnan siirto poliisitalon läheisyyteen, vaikuttaa poliisitalon melutasoihin. Keskiäänentason todettiin kasvavan pahimmillaan 5 dB:llä. Autolastaustoiminnat eivät nosta keskiäänitasoja, mutta se vaikuttaa melun enimmäistasoon nostamalla sitä pahimmillaan 2-4 dB tiettyinä aikoina.

Ilmanlaatuselvitys

Ilmatieteenlaitos

25.10.2010

Ilmanlaatuselvityksessä on arvioitu tie- ja katuliikenteen aiheuttamia ilman epäpuhtauksien pitoisuuksia suunnittelualueella. Laskennallisesti arvioituja pitoisuuksia on verrattu kotimaisiin ilmanlaadun ohje- ja raja-arvioihin. Laskelmien tulosten perusteella on arvioitu ilmanlaatua tilanteessa, jossa suunnitelmaluonnoksen mukainen rakentaminen alueella on toteutettu. Laskelmien perusteella on annettu suosituksia alueen rakennusten raittiin ilman ottoaukkojen ja pysäköinnin poistoilmakanavien sijaintipaikoista. Keskeiset johtopäätökset on esitetty myöhemmin ilmanlaadun vaikutustenarvioinnin yhteydessä

Tampereen Keskusareena – Maaperän haitta-ainetutkimus

Ramboll Finland Oy

14.9.2010

Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää maaperän ja pohjaveden pilaantuneisuutta suunnitellun Keskusareenan alueella. Tutkimuksen tulosten perusteella on arvioitu pilaantuneiden alueiden laajuutta ja pilaantuneen maa-aineksen määrää, sekä maaperän puhdistustarvetta alueella.

Maaperän on havaittu pilaantuneen pistemäisesti metalleilla ja öljyhiilivedyllä. Pohjavedestä ei ole havaittu haitta-aineita. Kohteessa ei selvityksen mukaan ole välitöntä kunnostustarvetta, mutta kohonneet haitta-ainepitoisuudet on huomioitava maanrakennustöiden yhteydessä.

Arvio taloudellisista vaikutuksista

Deloitte

13.4.2010

Tutkimuksessa on tarkasteltu Kansi ja Keskusareena –hankkeen taloudellisia vaikutuksia sekä suorina, välillisinä, kertautuvina että laadullisina vaikutuksina. Vaikutusten arvioinnissa on käytetty Deloitteen kehittämiä kansainvälisiä malleja, sekä haastatteluissa saatuja lukuisia sidosryhmäkommentteja. Lisäksi muuta tausta-aineistoa on käytetty. Keskeisimpiä johtopäätöksiä on tarkasteltu myöhemmin elinkeinoelämään ja työpaikkoihin kohdistuvissa vaikutuksissa.

Tampereen Kansi ja Keskusareena

– asemakaavamuutosehdotuksen liikenteelliset vaikutukset

Destia Oy

9/2010

Liikennevaikutusten arvioinnissa on esitetty alustavan viitesuunnitelman mukaisen maankäytön vaikutukset autoliikenteen verkon toimivuuteen sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenneverkon järjestelyihin. Asemakaavan liikenteellisten vaikutusten arvioinnin tarkasteluajankohtina ovat olleet Keskusareenan suunniteltu avaamisvuosi 2013 ja vuoden 2030 ennustetilanne.

Työssä on selvitetty hankkeen liikenteelliset vaikutukset verkollisena tarkasteluna kattaen koko alueen, jolle uuden maankäytön vaikutukset merkittävästi ulottuvat. Vaikutuksia on arvioitu Tampereen seudun liikennemallilla (TALLI-malli) koko seudun tasolla ja tarkempia toimivuustarkasteluja on tehty asemakaava-alueen lähiympäristöstä. Lisäksi on arvioitu vaikutukset liikenneturvallisuuteen ja lähialueen liikenneverkkoon. Raportin on laatinut Destia Oy:n Infrasuunnittelu. Keskeiset johtopäätökset on esitetty myöhemmin liikenteen vaikutustenarvioinnin yhteydessä

Rakennettavuusselvitys

VR Rata Oy

8.3.2010

Rakennettavuusselvitys sisältää Tampereen Keskusareena-hankkeeseen liittyvät vaihde- ja rai-demuutos-, turvalaite-, sähkörata- sekä vahvavirtatyöt. Hanke edellyttää muutostöitä kaikilla osa-alueilla. Muutostyöt toteutetaan selvityksen mukaan kolmessa vaiheessa. Työt eivät vaikuta matkustajalaitureiden tai laituriraitteiden toimintaan. Sen sijaan joitakin raiteita tulee olemaan pois käytöstä, kuitenkin mahdollisimman lyhyen aikaa.

Ekotehokkuusselvitys

Optiplan Oy

29.10.2010

Selvityksen tavoitteena on ollut esittää hankkeelle realistinen ekotehokkuustavoite ja sen vaatimien ratkaisujen teknis-taloudellinen potentiaali (kustannus ja energiansäästö). Tämän tueksi on arvioitu hankkeen energiantarve, paikallisten energianlähteiden hyödyntämismahdollisuudet sekä hiilijalanjälki. Lisäksi on tutkittu, onko maailmalla toteutettu vastaavan kokoista ja poikkeuksellisen energiatehokasta jäähallia.

Tampere Kansi ja Keskusareena – Ratatekniset suunnitteluperusteet

Liikennevirasto

8.2.2011

Aiemmin 4.10.2010 laadittua selvitystä tarkennettiin kaavaehdotuksen nähtäville asettamisen jälkeen. Selvityksessä tarkasteltiin, mitä Kansi ja Keskusareena –hankkeessa tulee ottaa huomioon ratateknisen suunnittelun edellyttämien vaatimusten johdosta rata-alueella ja kannen rakenteiden suunnittelussa. Vaatimukset kohdistuvat raidegeometriaan, päällysrakenteisiin, säh-

köistykseen, vahvavirtaan ja valaistukseen, ympäristöön, alusrakenteeseen, kuivatukseen, rum-puihin, turvalaitteisiin, siltoihin, rakenteiden törmäys- ja palokuormiin, ilmanvaihtoon, runkome-luun ja tärinään, kaapelointiin, viestiyhteyksiin, valvontalaitteisiin, henkilöturvallisuuteen, kulku-väyliin liittyviin vaatimuksiin sekä rekistereihin.

Rakennettavuusselvitys asemakaavan muutosta varten

Ramboll Finland Oy 10.9.2010

Selvityksen tavoitteena oli tutkia olosuhteet ja edellytykset rakentamiselle. Maaperä, perustamis-tavat ja pohjanvahvistusmenetelmiä selvitettiin. Alueen keskiosa sijaitsee soraharjulla, ja poh-jois- ja eteläreunat harjun lievealueella, jossa maa-aines on hienorakeisempaa. Kaava-alueen pohjamaan eroavaisuuksien takia perustamistavat vaihtelevat kaava-alueen eri osissa. Selvityk-sessä todetaan, että käytössä olevia maaperätutkimuksia kaava-alueelta on melko vähän. Tästä syystä hankkeeseen liittyvien rakenteiden suunnittelun yhteydessä tulee tehdä riittävästi lisätut-kimuksia.

Riskikartoitus 15.11.2010

Ramboll Finland Oy (+ työryhmä)

Riskienhallintahankkeen tavoitteena oli tunnistaa hankkeen 1. vaiheessa rakennettavan Sorinsil-lan etelänpuoleisen kannen ja Keskusareenan suunnittelun-, rakentamisen ja käytönaikaiset vaara- ja haittatekijät hankkeen päätöksenteon, kaavoituksen, suunnittelun ja toteutettavuuden sekä rautatiejärjestelmän turvallisuuden (CSM) kannalta. Työ toteutettiin asiantuntijoiden haas-tatteluilla ja työpajatilaisuuksilla.

Riskienarviointi toteutettiin kokonaisvaltaisena tarkasteluna ja sen tavoitteena oli tuottaa tietoa hankkeen eri osapuolille ja seuraaviin prosesseihin:

- Projektinjohto: päätöksenteko ja projektin johtaminen
- Tampereen kaupunki: päätöksenteko, kaavoitusprosessi ja yleinen hyväksyttävyyys
- Liikennevirasto, Rautatieosasto: rautatiejärjestelmän huomioiminen suunnitteluprosessissa ja junaliikenteen turvaaminen rakentamisen ja käyttöönoton aikana
- Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi: käyttöönottolupa
- Rakennuttajat: hankkeen läpivienti, tuotevaatimusten määrittäminen (tarjouspyynnöt) ja ura-koitsijavalinta
- Suunnittelijat: teknisten vaara- ja haittatekijöiden sekä turvallisuusriskien tunnistaminen, ra-japintariskien vähentäminen suunnittelun eri vaiheissa
- Urakoitsijat
- Rahoittajat.

Riskienarvioinnissa tarkasteltiin suunnitellun rakentamisen aiheuttamat riskit, haittavaikutukset, häiriöt ja rajoitteet toteutettavuudelle, hankkeen rajapinnoille sekä junaliikenteelle, rautatiejärjes-telmälle ja sen kehittämiseksi rakentamisen ja käytön aikana. Tarkastelu rajattiin hankkeen 1. vaiheessa toteutettaviin rakenteisiin ja miten niiden rakentaminen vaikuttaa kokonaisuudessaan rautatiejärjestelmään. Käsittely rautatietunnelina rajattiin tämän riskienarvioinnin ulkopuolelle.

Yhteenveto rautatien VAK-onnettomuuksien riskitarkastelusta

Ramboll Finland Oy 23.3.2011

Riskitarkastelu valmistui kaavaehdotuksen nähtäville asettamisen jälkeen. Selvityksessä laadittiin riskitarkastelu kaava-alueen alapuolisen rata-alueen vaarallisten aineiden kuljetusten mahdollisesta onnettomuudesta. Selvityksessä todetaan, että tarkastellut onnettomuusskenaariot ovat epätodennäköisiä. Selvityksessä annettiin suosituksia riskienhallintatoimenpiteistä, joita ovat helposti pysäytettävissä oleva ilmanvaihtojärjestelmä kannelle sijoitettavissa asunnoissa, kannen alapuoliseen tilaan sijoitettava sprinkleri-tyyppinen sammutus- ja suojausjärjestelmä sekä automaattisten kaasuilmaisimien sijoittaminen kannen alapuoliseen tilaan. Yhteenvedossa todetaan, että kaavaan liittyvät riskit ovat hyväksyttävällä tasolla, mikäli esitetyt riskienhallintatoimenpiteet toteutetaan. Tällöin kansirakenteen katsotaan parantavan nykyistä tilannetta, mikäli alueella tapahtuisi vaarallisten aineiden kuljetusonnettomuus.

Palotekninen tarkastelu onnettomuusriskeistä, pelastustoimen toimintaedellytysten turvaamisesta sekä tarvittavista lisäselvityksistä kaavoitusta varten

L2 Paloturvallisuus Oy 31.10.2010

Tarkastelussa on täydennetty aiemmin tehtyjä selvityksiä erityisesti ratapihan ulkopuolelle aiheutuvien onnettomuusriskien osalta. Tarkastelussa on keskitytty myös uusien riskien tunnistamiseen, vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyviin riskeihin sekä pelastustoiminnan riittävien toimintaedellytysten luomiseen. Aiemmin tehtyä aineistoa on täydennetty siten, että kaavan laatimiseen katsotaan olevan riittävät edellytykset. Raportissa ei ole esitetty jatkotoimenpiteitä tai lisäselvitystarpeita.

Alustava turvallisuus- ja palotekninen suunnitelma

L2 Paloturvallisuus Oy 31.3.2011

Suunnitelma valmistui kaavaehdotuksen nähtäville asettamisen jälkeen. Selvityksessä tarkasteltiin palo- ja turvallisuusteknisiä järjestelyjä pääosin kannen alapuolella sijaitsevilla tiloilla, mutta selvityksessä laadittiin palotekniset suunnitelmat myös kannelle rakennettavista rakennuksista. Selvityksessä tarkasteltiin riskejä ja esitettiin toimenpiteitä, jotka koskivat sammutusjärjestelmiä, palokuormaa, rakennusten paloluokkaa, onnettomuuksien ennaltaehkäisyä, palo-osastointia, kantavia rakenteita, osastoitavia rakenteita, palon kehittymisen rajoittamista, naapurirakennusten turvallisuutta, poistumisturvallisuutta sekä sammutus- ja pelastustehtävien järjestelyä.

Toimenpiteinä esitettiin mm. junaliikenteestä johtuvien onnettomuuksien ennaltaehkäisyä erilaisin teknisin keinoin, rautatieliikenteen tilojen erottamista kannen yläpuolisista tiloista, palo-osastointeja sekä nopean ja turvallisen poistumisreitien rakentamista kannen alta. Johtopäätöksissä todetaan, että hanke pienentää VAK:sta johtuvien onnettomuuksien vaikutusta, mutta kasvattaa jonkin verran koko alueen riskejä rakennuskannan lisääntyessä alueella. Kun selvityksessä ja muissa riskejä käsittelevissä selvityksissä esitetyt riskienhallintakeinot huomioidaan, kaava-alueen riskit ovat hyväksyttävällä tasolla.

3 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Hanke on käynnistynyt NCC Property Development Oy:n, perustetun Keskusareena Oy:n sekä Tampereen kaupungin yhteistyönä. Hankesuunnittelun yhteydessä on tehty selvityksiä joiden perusteella areenahanke on arvioitu kannattavaksi.

“Hankkeesta laaditut selvitykset osoittavat, että Tampereen keskustaan, ratapihan päälle voidaan toteuttaa Suomen oloissa ainutlaatuinen kokonaisuus, jossa yhdistyvät yli 10 000 katsojan monitoimiareena, toimisto- ja liiketiloja, asuntoja ja hotelli...”

Deloitte Oy on tehnyt arvion taloudellisista ja laadullisista vaikutuksista. Hankkeella on merkittävä vaikutus seudun taloudelliseen kehitykseen mahdollistaen investointien lisääntymisen sekä uuden yritystoiminnan ja työpaikkojen syntymisen alueelle.

”Valtakunnallisen kärkihankkeen toteutuminen on Tampereelle suuri mahdollisuus.”¹³

3.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

NCC Property Development Oy yhteistyössä SRV:n sekä Tampereen kaupungin kanssa oli käynnistänyt asemakaavahankkeen hankesuunnittelun ennen varsinaisen asemakaavoituksen käynnistämistä. NCC Property Development Oy jätti 22.4.2010 Liikenneviraston ja VR-Yhtymä Oy:n suostumuksella kaavoituspyynnön rautatiealueen kaavoittamisesta. Sorinkatu 6-8 osalta VR-Yhtymä Oy jätti hakemuksen 2.1.2007.

Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 19.5.2010 kaupunginhallituksen esittämänä periaatepäätöksen Tampereen Kannen ja Keskusareenan rakentamisesta. Päätöksen mukaisesti kaupunki vuokraa omistukseensa tai hallintaansa tulevan asemakaavalla muodostuvan monitoimiareenan, harjoitushallin ja pysäköintilaitoksen tontin 60 vuoden maanvuokrausso-
pimuksella hallikiinteistöosakeyhtiölle sillä edellytyksellä, että vuokramies rakentaa tontille kan-
nen.²⁸

Kaupunki osallistuu tontin rakennuskelpoiseksi saattamisen kustannuksiin enintään 18,7 miljoonalla eurolla (alv 0 %), edellyttäen että asemakaavassa oleva rasite raideliikenteelle on mahdollista toteuttaa. Kaupunki avustaa 30 vuoden ajan monitoimiareenan, harjoitushallin sekä pysäköintilaitoksen omistamaa kiinteistöyhtiötä sen vuosittain kaupungille maksaman tontinvuokran ja kiinteistöveron verran.²⁸

Lisäksi kaupunki ostaa monitoimiareenasta erikseen sovittavia palveluita 500 000 eurolla (alv 0 % elinkeinoindeksiin sidottuna) vuodessa 15 vuoden ajan. Hankkeen etenemisestä informoidaan kaupunginhallitusta ja -valtuustoa vaihteittain. Ennen rakentamispäätöstä kaupunginvaltuustolle tuodaan selvitys hankkeen arkkitehtuurista ja vaikutuksista kaupunkikuvaan sekä arviointi hankkeen vaikutuksista kaupungin talouteen ja investointisuunnitelmaan.

Monitoimiareenan valmistuttua Hakametsän jäähalli 1. poistetaan jäähallikäytöstä ja muutetaan sisäurheilukeskukseksi⁹.

Kesällä 2010 kaavoitukseen kiinnitettiin monialainen konsulttiryhmä laatimaan asemakaavaa sekä tarvittavia erillisselvityksiä. Viitesuunnitelman pääsuunnittelijaksi valittiin suunnittelutoimisto Studio Daniel Libeskind New Yorkista. NCC Property Development Oy:n ja Tampereen kaupungin lisäksi kehitystyössä on ollut mukana Keskusareena Oy. Selvitystyössä ovat olleet mukana myös VR, Liikennevirasto sekä useita asiantuntijayrityksiä.

3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

3.3.1 Vireilletulo

Asemakaavamuutos no 8366 tuli vireille (MRL 6.2 §) 24.4.2010, jolloin osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin nähtäville.

3.3.2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä 29.4.–20.05.2010 välisen ajan Tampereen kaupungin palvelupiste Frenckellissä sekä kaupungin internet-sivuilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma lähetettiin nähtävilläolon aikana naapurikiinteistöille, alla olevassa listassa mainituille viranomaisille ja yhdistyksille. Kuulutuksen yhteydessä kutsuttiin halukkaita ilmoittautumaan osallisryhmään.

Asemakaavan muutoksesta pidettiin aloitusvaiheen yleisötilaisuus 5.5.2010 Tampereen yliopistolla, Pinni-rakennuksen auditoriossa. Hanketta pidettiin sekä perusteltuna että kritisoitiin. Kantaa otettiin mm. joukkoliikennetkaisuun, hankkeen mitoituksen massiivisuuteen, kaupunkikuvaan, kaupungin kustannusvastuisiin, maamerkki-merkitykseen sekä pysäköintitkaisuun.

Osalliset

MRL 62 §:n mukaan osallisia ovat alueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Osallisia ovat seuraavat tahot:

- Muutoksen hakija NCC maanomistajien suostumuksella
- Maanomistajat Liikennevirasto ja VR-yhtymä Oy
- Naapurikiinteistöt
- Lähialueen asukkaat
- Lähialueella toimivat yritykset
- Tampereen yliopisto
- Pirkanmaan poliisilaitos
- Tampereen ortodoksinen seurakunta
- Yhteisöt ja alueella toimivat yritykset, joiden toimialaan kaava vaikuttaa
- Kaupungin eri toimialat, mm.
kaupunkiympäristön kehittäminen (kaavan tilaaja) viranomaisyksikköineen, kiinteistötoimi, kaupunkikehitysryhmä
Tampereen aluepelastuslaitos, joukkoliikenne, hyvinvointipalveluiden liikuntapalvelut ja kulttuuri- ja vapaa-aikapalvelut, tilaajaryhmän kehittämis- ja suunnittelupalvelu, esteettömyysasiamies

- TAKK
- Kaupungin yhtiöt ja liikelaitokset: Tampereen Kaukolämpö Oy, Tampereen Sähköverkko Oy, Tampereen Vesi, Tilakeskus
- Pirkanmaan Jätehuolto Oy
- Pirkanmaan maakuntamuseo
- Elinkeino toiminta: TREDEA OY/ Kauko
- Ilves-Hockey Oy, Tamhockey Oy
- Pirkanmaan Liitto
- Pirkanmaan ELY -keskus
- Liikenteen turvallisuusvirasto (TraFi)
- Tampereen Kauppakamari
- Pirkanmaan perinnepoliittinen yhdistys ry
- Tampere-seura
- Muut ilmoituksensa mukaan

Osallisryhmä

Asemakaavan laatimisen tueksi koottiin OAS:in jälkeen ja kaavan käynnistysvaiheessa osallisryhmä. Sen tehtävänä on ollut seurata ja kommentoida suunnittelua tavoitevaiheesta kaavallisten ratkaisujen määrittelyyn asti. Osallisryhmään halukkaiksi ilmoittautui määrääjässä 12 henkilöä, jotka kaikki mahtuivat mukaan. Ryhmään kuuluu mm. lähiasukkaiden, Senaatti-kiinteistöjen (poliisi), lehdistön, ortodoksisen seurakunnan, aikuiskoulutuskeskuksen sekä paikallisten yhdistysten edustajia. Ryhmä kokoontui ensimmäisen kerran kesäkuussa 2010. Kesän ja syksyn kuluessa työohjelmaan kuului neljä osallisryhmän kokoontumista, joiden lisäksi järjestettiin yksi ylimääräinen. Kuvassa 25 on kuvattu osallisryhmän työn vaiheita tarkemmin. Työ jäsenyi seuraavaan tapaan:

- 22.6.2010: Osallisten tavoitteet ja huolet – tunnistettiin osallistujien ja heidän viiteryhmiensä tavoitteet alueen suunnittelulle ja mahdolliset huolet, sekä keskusteltiin näistä
- 17.8.2010: Haasteita suunnittelulle – keskusteltiin aloituskokouksessa tunnistetuista tavoitteista jäsenyyksen ja ulkomaisia esimerkkikohteita koskevien kuvien avulla; osalliset esittivät omia kansainvälisiä esimerkkejä
- 13.9.2010: Ylimääräinen kokous: Viitesuunnitelman alustava arviointi – esiteltiin arkkitehti Daniel Libeskindin toimiston laatiman viitesuunnitelman ensimmäinen luonnos videon avulla ja eriteltiin, miten suunnitelma näyttää vastaavan tavoitteisiin ja millaisia vahvuuksia/haasteita jatkosuunnitteluun liittyy. Tilaisuudessa keskustelun pohjana käytettiin yhdessä osallisryhmän kanssa aiemmin keskusteltuja ja työstettyjä kaavan suunnittelun laadullisia tavoitteita.
- 12.10.2010: Viitesuunnitelman 2. version esittely – esiteltiin Libeskindin toimiston laatima uusittu versio, jonka tausta-aineistoksi arkkitehteille oli toimitettu sekä arkkitehtuuri- että osallisryhmässä aiemmin annettu palaute.
- 15.12.2010: Kaavaluonnos ja siihen liittyvä viitesuunnitelma esiteltiin. Lisäksi käytiin läpi kaavaluonnoksesta saatu palaute ja ohjausryhmän kaavaluonnoksesta antama palaute. Keskusteltiin myös arkkitehtuuruusuunnittelun etenemisestä ja kaavoituksen seuraavista vaiheista.

Arkkitehtuurityöryhmä

Arkkitehtuurityöryhmän työskentelyn tavoitteeksi määritettiin seuraavat tehtävät:

- a) laatia selvitys Tampereen Kansi ja Keskusareena –hankkeen arkkitehtuurista ja vaikutuksista kaupunkikuvaan
- b) kaupunginhallituksen ja tarvittaessa -valtuuston informointi hankkeen etenemisestä vaiheittain
- c) ennen valtuuston asemakaavan hyväksymispäätöstä ohjausryhmä ja arkkitehtuurityöryhmä tuovat kaupunginvaltuustolle tiedoksi selvityksen hankkeen arkkitehtuurista ja vaikutuksista kaupunkikuvaan sekä arvioinnin hankkeen vaikutuksista kaupungin talouteen ja investointisuunnitelmaan
- d) palautteen antaminen suunnittelijalle
- e) toteuttavan tahon ohjaaminen kirjattujen tavoitteiden toteuttamistavasta

Pormestari on nimennyt ryhmään kaupungin edustajat. Lisäksi on kutsuttu asiantuntijajäseniksi arkkitehdit akateemikko Juha Leiviskä ja professori Matti Rautiola. Lisäksi on kuultu kaupunkikuvatoimikunnan arkkitehtijäseniä. Ryhmään ovat kuuluneet myös NCC-yhtiöt Oy:n, Keskusareena Oy:n, KSOY Arkkitehtuuria Oy:n ja WSP Finlandin edustajat. Arkkitehtuurityöryhmä on osallistunut tiiviisti asemakaavan valmisteluun ja kokoontunut yhteensä seitsemän kertaa. Työryhmä on voinut arvioida lähtökohtia sekä eri vaiheissa esitettyjä viitesuunnitelmia. Alla olevassa kuvassa on esitetty työryhmän työskentelyn vaiheet. Arkkitehtuurityöryhmä ryhtyi kokouksestaan 20.8.2010 alkaen käsittelemään Studio Daniel Libeskindin suunnitelmia mm. luonnoksista laaditun esityksen, suunnitelmapiirustusten ja mm. pienoismallin perusteella. Tämän jälkeen järjestetyissä kokouksissa arkkitehtuurityöryhmä on arvioinut vähittäin kehittyviä suunnitelmia sekä arvioinut ja kommentoinut niiden sisältöä.

Ohjausryhmä

Kaavan ohjausryhmässä ovat olleet mukana Tampereen kaupungin ja sen eri hallintokuntien, NCC Property Development Oy:n, WSP Finland Oy:n, VR-yhtiöt Oy:n, Liikenneviraston, SRV:n, aluepelastuslaitoksen, Destian ja Pirkanmaan maakuntamuseon edustajat. Ohjausryhmä on toiminut erityisesti asemakaavoitusta koskevana keskustelukanavana hankkeen eri osapuolten välillä. Ohjausryhmä myös pidettiin jatkuvasti ajan tasalla osallis- ja arkkitehtuuriryhmien toiminnasta. Kaavaprosessin aikana ohjausryhmä kokoontui kahdeksan kertaa kokousten ajoittuen kesäkuun 2010 ja huhtikuun 2011 väliselle ajalle (ks. myös 3.3.5). Kokouksista laadittiin muistiot.

22.6 esiteltiin hanketta ja keskusteltiin kaavoitusprosessin käynnistämisestä. Keskusteltiin kaavan yhteydessä laadittavista selvityksistä, ympäristöasioiden huomioimisesta ja ratapihan maanluovutukseen sopimusmenettelyistä.

19.8 käytiin läpi erillisselvitysten tilanne, todettiin että ELY-keskus ei edellytä YVA:n laatimista ja keskusteltiin sopimusasioista (kaava koskiessa maanpinnan ylä- ja alapuolisia tiloja).

17.9 tutustuttiin SDL:n 1. viitesuunnitelmaan, keskusteltiin osallis- ja arkkitehtuuriryhmien toiminnasta sekä erillisselvitysten tilanteesta. Lisäksi todettiin Liikenneviraston olevan maanluovutukseen liittyvä neuvottelutaho.

14.10 esiteltiin SDL:n 2. viitesuunnitelma ja tuotiin esiin valmistuneiden erillisselvitysten johtopäätöksiä. Lisäksi sen hetkinen asemakaavaluonnos esiteltiin, todettiin sopimusasioiden etenevän Liikenneviraston kanssa ja käytiin läpi jatkon aikataulu.

3.12 keskusteltiin kaavaluonnoksesta jätetyistä mielipiteistä ja lausunnoista. Todettiin, että mm. vaikutusarviointia ja joitain selvityksiä tulee täydentää. Rakennustapaohjeen sisällysluettelo käsiteltiin sekä sopimustilanne.

10.1 Käsiteltiin ehdotukseen tulleita muutoksia ja tuli esiin mm. tarve esittää ohjauskeskusrakennuksen ympäristö LR/u alueena.



Kuva 25. Osallisyryhmän työn vaiheita.



Kuva 26. Arkkitehtuurityöryhmän työskentelyn vaiheita.

3.3.3 Kaavaluonnos

Kaavaluonnos valmisteluaineistoinen oli nähtävillä 4.11-25.11.2010 Tampereen kaupungin palvelupiste Frenckellissä sekä kaupungin Internet-sivuilla. Asemakaavamuutoksen luonnosvaiheen yleisötilaisuus pidettiin 9.11.2010 Tampereen yliopiston Linna-rakennuksen auditoriossa. Tilaisuudessa oli mahdollista tutustua kaavaluonnokseen aineistoinen. Osallistujia oli 107 henkilöä. Tilaisuudessa esiteltiin hanketta, minkä jälkeen oli mahdollista esittää kysymyksiä. Hanketta esittelivät ja kysymyksiin vastasivat Tampereen kaupungin, NCC-yhtiöt Oy:n ja Keskusareena Oy:n edustajat. Kirjallista palautetta jätettiin 18 kpl.

Asemakaavaluonnos esiteltiin Tampereen kaupungin yhdyskuntalautakunnalle kokouksessa 2.11.2010.

Asemakaavaa on valmisteltu seminaarein, työpalaverein, asukastilaisuuksin ja kokouksin yhteistyössä Tampereen kaupungin, NCC Property Development Oy:n SRV:n ja suunnittelu-, osallis-, ohjaus-, arkkitehtuuri- sekä muiden asiantuntijaselvitysryhmien kanssa. Kaavaratkaisua on suunniteltu yhdessä eri viranomaistahojen kanssa mm. viranomaisneuvotteluin sekä viranomaispalaverein. Viranomaisilta ja kaupungin asianosaisilta hallintokunnilta pyydettiin lausunnot kaavaluonnoksesta.

Asemakaavaehdotus käsiteltiin yhdyskuntalautakunnassa 1.2.2011 ja oli nähtävillä 3.2.-7.3.2011. Ehdotus on tarkoitus hyväksyttävä yhdyskuntalautakunnassa, kaupunginvaltuustossa ja -hallituksessa kevään 2011 aikana.

3.3.4 Viranomaisyhteistyö

Kaavoituksen aikana on käyty aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu, jonka muistio on selostuksen liitteenä. Sen lisäksi on käyty erillisiä viranomaispalavereja ja -keskusteluja aihepiireittäin.

OAS lähetettiin seuraaville Tampereen kaupungin tahoille ja muille toimijoille kommentoitavaksi:

kaupunkiympäristön kehittäminen viranomaisyksikköineen, kiinteistötoimi, kaupunkikehitysryhmä, Tampereen aluepelastuslaitos, joukkoliikenne, hyvinvointipalveluiden liikuntapalvelut ja kulttuuri- ja vapaa-aikapalvelut, tilaajaryhmän kehittämis- ja suunnittelupalvelu, esteettömyysasiamies, Tampereen Kaukolämpö Oy, Tampereen Sähköverkko Oy, Tampereen vesi, tilakeskus, Pirkanmaan Jätehuolto Oy, Pirkanmaan maakuntamuseo, Tredea Oy/ Kauko, Pirkanmaan liitto, Pirkanmaan ELY-keskus, Pirkanmaan perinnepoliittinen yhdistys ry. Viranomaistahoista Poliisi ja Liikennevirasto jättivät lausuntonsa.

Kaavaluonnoksesta pyydettiin lausunnot seuraavilta tahoilta (alleviivattuina tahot, jotka jättivät lausunnon):

kiinteistötoimi, maankäytön suunnittelu, terveydensuojelu, ympäristönsuojelu, Tampereen aluepelastuslaitos, rakennusvalvonta, kaupunkimittaus, yleistenalueiden suunnittelu kake, Tampereen vesi, Tampereen sähköverkko Oy, Tampereen kaukolämpö Oy, joukkoliikenne, hyvinvointipalvelut liikuntapalvelut, Tredea Oy, kaupunkikehitysryhmä, Tilakeskus liikelaitos, Pirkanmaan maakuntamuseo, vammais- ja esteettömyysasiamies, Pirkanmaan jätehuolto, Poliisi, TeliaSonera Oyj, Elisa Oyj, Pirkanmaan ELY-keskus, Trafi, Liikennevirasto, VR-Yhtymä Oy.

3.3.5 Prosessin kulku kaavaehdotuksen nähtäville asettamisen jälkeen

1.2.2011 kaava esiteltiin yhdyskuntalautakunnalle joka päätti asemakaavan nähtäville asettamisesta ja esitti kaavaan liittyvän ponnen. Ponnessa esitettiin, että toteutuksen arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen laatu on pidettävä vähintään asemakaavan viiteaineiston tasolla, että alueen saavutettavuus joukkoliikenteellä on varmistettava, että Sorinkadun asuin- ja liikerakennuksen kaupunkikuvallinen laatu ja sen sovittaminen hankkeen arkkitehtuuriin tulee varmistaa kaavamääräyksin ja että kaavaratkaisua tulee tarkastella uudelleen, mikäli tämä asuinkerrostalohanke toteutuu itsenäisenä ilman kansirakennetta. Ponnen johdosta on tehty joitakin tarkistuksia asemakaavaehdotukseen (ks. luku 3.4.3).

Asemakaavaehdotus oli nähtävillä 3.2-7.3.2011. Ehdotusvaiheen yleisötilaisuus pidettiin 10.2.2011, ja paikalla oli 46 osallistujaa. Nähtävilläolon päättymisen jälkeen kaavaehdotusta on käsitelty useissa kokouksissa, joiden johdosta ehdotusta on tarkistettu.

Mielipiteensä lausuneille pidettiin palautetilaisuus 31.3.2011, eli ennen tarkistetun asemakaavaehdotuksen käsittelyä yhdyskuntalautakunnassa, kaupunginhallituksessa ja -valtuustossa.

Ohjausryhmä kokoontui 10.3.2011, jolloin käsiteltiin asemakaavaehdotuksesta jätettyjä muistutuksia ja sovittiin, kuinka niihin reagoidaan sekä prosessissa että asemakaavaehdotuksessa. Ohjausryhmä kokoontui myös 1.4.2011, jolloin asialistalla olivat vastineet jätettyihin mielipiteisiin, tarkistukset kaavaan ja lisäselvitysten sisältö.

Viranomaisneuvottelu pidettiin 11.3.2011. Neuvotteluun osallistuivat ehdotuksesta lausuneet viranomaiset. Neuvottelussa käsiteltiin viranomaisten antamia lausuntoja ja kaavaan tulevia tarkistuksia. ELY-keskus otti kantaa liikenteellisten tarkastelujen riittävyteen, minkä johdosta todettiin, että kaavaselostusta täydennetään liikenteen riskienhallintatarkastelulla. Senaatti-Kiinteistöt edellytti meluselvitysten täydennystä ja poliisitalon erityispiirteiden huomioimista melun osalta. Poliisin vaatimista suojaetäisyyksistä keskusteltiin ja todettiin, että vaaditut muutokset huomioidaan tarkistetussa ehdotuksessa. Pirkanmaan maakuntamuseo piti kulttuuriympäristöä koskevia selvityksiä riittämättöminä ja edellytti tiettyjen seikkojen huomioimista rakentamistapaohjeessa. Liikennevirasto otti kantaa useisiin rautatiealueella ja rautatieliikennettä koskeviin seikkoihin, jotka tulisi huomioida kaavassa tai joiden osalta tehtyjä selvityksiä tulisi tarkentaa. Pirkanmaan liitto totesi, että asemakaavaehdotus on maakuntakaavan mukainen.

Arkkitehtuurityöryhmä on kokoontunut 10.3.2011 käsittelemään kaavaehdotuksesta jätettyjä muistutuksia, rakentamistapaohjetta ja kaavaehdotukseen tehtäviä tarkistuksia. Museoviraston kanssa on pidetty neuvottelut 17. ja 24.3.2011 kulttuuriympäristöä koskevan selvityksen osalta, minkä johdosta selvityksiä päätettiin tarkentaa (ks. tarkemmin luku 3.4.3).

Kaavan liitteeksi valmistui rakentamistapaohje. Tampereen kaupungin, NCC:n, WSP:n ja Aihio Arkkitehtien kesken on pidetty neljä työpalaveria, joista viimeisimmät pidettiin 16. ja 25.2.2011. Ohje liitetään kaavaselostukseen, jolloin siitä tulee sitova. Ohjetta ja Sorinkadun varren asuinkerrostalon viitesuunnitelmaa on käsitelty myös kaupunkikuvatoimikunnassa 15.3.2011. Rakentamistapaohjetta esiteltiin myös ohjausryhmän kokouksessa sekä viranomaisneuvottelussa. Rakentamistapaohje kuvaa ja täsmentää kaavan sisältöä sekä osoittaa keinoja rakentamisen ympäristöön sovittamisessa.

3.4 Asemakaavan tavoitteet

Asemakaavatyön tarkoituksena on tutkia rakennusten sijoittamista Tampereen keskusta-alueelle, rautatieaseman eteläpuolelle rata-alueen yläpuoliselle kannelle. Tavoitteena on tukea Tampereen olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja -kuvaa sekä Tampereen taloudellista elinvoimaa radan jakamia kaupunginosia yhdistämällä ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoisella rakentamisella.

Kaavan tarkoituksena on mahdollistaa rata-alueen yläpuolelle rakennettava kansi tukirakenteineen, jolle sijoitetaan urheiluun ja kulttuuriin soveltuva Keskusareena-rakennus sekä asuin-, maajoitus-, toimisto- ja liikerakennusten korttelialueita. Hallin ja muun uuden rakentamisen liikenne- ja pysäköintijärjestelyt suunnitellaan kaavan yhteydessä.

Hankkeen tavoitteena on joukkoliikenteen tehokas käyttö ja sitä tukevien luontaisten kulkuyhteyksien luominen sekä laadukas kevyen liikenteen ympäristö. Lisäksi hankkeessa tavoitellaan kestäviä, ympäristö- ja energiataloudelliset näkökohdat huomioon ottavia elinkaariratkaisuja. Hankkeen tulee tukea Tampereen keskustan kehittämistä ja elävöittämistä.

3.4.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Koska kaava-alueella ei ole voimassa oikeusvaikutteista yleiskaavaa, selvitetään kaavan suhdetta valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin³¹ ja maakuntakaavaan. Mm. seuraavat valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kohdat ovat merkityksellisiä tämän hankkeen näkökulmasta.

Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu

Yleistavoitteet

Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.

Alueidenkäytössä kiinnitetään erityistä huomiota ihmisten terveydelle aiheutuvien haittojen ja riskien ennalta ehkäisemiseen ja olemassa olevien haittojen poistamiseen.

Alueidenkäytön suunnittelussa on edistettävä olemassa olevan rakennuskannan hyödyntämistä sekä luotava edellytykset hyvälle taajamakuvalle. Taajamia kehitettäessä on huolehdittava siitä, että viheralueista muodostuu yhtenäisiä kokonaisuuksia. Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua.

Alueidenkäytön suunnittelussa on otettava huomioon alueen maa- ja kallioperän soveltuvuus suunniteltuun käyttöön. Pilaantuneen maa-alueen puhdistustarve on selvitettävä ennen ryhtymistä kaavan toteuttamistoimiin.

Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa.

Toimivat yhteysverkot ja energiahuolto

Yleistavoitteet

Liikennejärjestelmiä suunnitellaan ja kehitetään kokonaisuuksina, jotka käsittävät eri liikenne-
muodot ja palvelevat sekä asutusta että elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Erityistä huomiota kiinnitetään lisäksi liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Tarvittaviin liikenneyhteyksiin varaudutaan kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia pääliikenneyhteyksiä ja -verkostoja.

3.4.2 Tampereen arkkitehtuuriohjelma

Valtioneuvosto hyväksyi 17.12.1998 valtakunnallisen arkkitehtuuripoliittisen ohjelman. Ohjelmassa asetettiin tavoitteet arkkitehtuuria edistävälle julkisen vallan toimenpiteille. Valtioneuvoston päätöksen jälkeen on ryhdytty laatimaan kaupunkikohtaisia paikallisia arkkitehtuuripoliittisia ohjelmia.¹²

Tampereen kaupunginvaltuusto päätti 10.8.2005, että perustetaan työryhmä valmistelemaan kaupungin oma arkkitehtuuriohjelma. Kaupunginhallitus hyväksyi 30.1.2006 yhdyskuntaohjelman, jossa arkkitehtuuriohjelman laatiminen oli ajoitettu samalle vuodelle.¹²

Arkkitehtuuriohjelman tulee korostaa paikallisuutta sitomalla se kaupungin historiaan ja rakennetun kulttuuriympäristön vaalimiseen sekä kaupungin ajankohtaisten hankkeiden edistämiseen. Kaupungin on ohjelmallaan tuettava myös seutu- ja kaupunkistrategian tavoitteiden toteuttamista.¹²

Ohjelma on tehty tiiviissä vuorovaikutuksessa kaupunkilaisten ja rakennusalan toimijoiden kanssa. Se muodostaa lähtökohdan prosessille, joka kohottaa arkkitehtuurin laatua sen kaikilla tasoilla. Kasvavalla, vaurastuvalla kaupungilla on kaikki edellytykset saavuttaa arkkitehtuurissa kansainvälinen hyvä taso. Ohjelman tukena on laaja sitoutuminen ja se on suunnattu ensisijaisesti kaupungin päättäjille, päätöksenteon valmistelijoille ja alueella toimiville rakennusalan eri osapuolille.¹²

Arkkitehtuuriohjelman sisällöt liittyvät osin asemakaavaan linjaten reunaehdoja myös Kansi- ja Keskusareena –hankkeen toteuttamiselle. Alla on listattuna keskeisiä arkkitehtuuriohjelman tavoitteita, jotka liittyvät tähän asemakaavaan.

Elävä kaupunkiseutu: seudullisuus

- Kärkihanke: Joukkoliikenteen kehittäminen todelliseksi liikkumisvaihtoehdoksi.
- Kaupunkia kasvatetaan sisäänpäin olemassa olevia rakenteita vahvistaen ja täydentäen.

Elävä kaupunkiseutu: elävä keskusta

- Kärkihanke: Kaupunkitiloille asetetaan laatutavoitteet. Ympäristörakentamisen laatu-
vyöhykkeiden määrittäminen ja laadun kohotustyö koordinoituna yhteistyössä eri hallintokunti-
en kesken suunnittelusta toteutukseen. Katujen pinnoitteiden edustavuudesta, kadunka-
lusteiden kunnosta, valaistuksesta ja katutilojen esteettömästä toteutuksesta huolehdit-
aan.
- Uudisrakentamiselta edellytetään korkeaa arkkitehtonista tasoa.
- Jalankulkualueita laajennetaan keskustassa.
- Keskustan elinvoimaisuuden ja saavutettavuuden varmistamiseksi rakennetaan maan-
alaisia pysäköintitiloja.
- Kytetään taiteen huomioiminen mukaan isojen hankkeiden tontinluovutusehtoihin esim.
euroa/kerrosalaneliometri.
- Taide kytetään mukaan arkkitehtuuriin kaupunki- ja ympäristösuunnittelun tasolla.

Uudisrakentaminen – Hyvään ympäristöön:

Yksityinen rakentaminen

- Tunnistetaan kaupunkirakenteen kannalta keskeiset kärkihankkeet, joilta edellytetään eri-
tyisen korkeaa laatutasoa
- Aluekohtaiseen rakentamiseen laatuun vaikutetaan rakennettua ympäristöä koskevien sel-
vitysten ja niiden pohjalta laadittujen rakennustapaohjeiden avulla. Alueiden ominaispiir-
teet ja vahvuudet selvitetään ja tuetaan niiden säilymistä rakennusjärjestyksellä.
- Täydennysrakentamiskohteissa painotetaan ympäristöanalyysiä ratkaisuvaihtoehtoja ha-
ettaessa. Täydennysrakentaminen voidaan toteuttaa sekä sopeuttavana että kontrastoi-
vana. Kontrastivoivaa arkkitehtuuria voidaan sijoittaa paikkoihin, joissa sille on tilaa ja kau-
pungikuvallista tilausta.

3.4.3 Osallisten tavoitteet ja arviot eri suunnitteluvaiheissa

Liikenneviraston tavoitteena on ollut rautatieliikenteen toiminnan jatkuvuuden ja kehittämisen mahdollistaminen siten, että rautatieliikenteen alueet jäävät valtion hallintaan.

Mitoituksen lähtökohtana on toiminut Tampereen Kansi- ja Keskusareena –hankkeen tilaohjel-
matavoite (yhteensä noin 100 000 kem²)

- 30 000 kem² monitoimiareena (yli 10 000 katsojapaikkaa)
- 35 000 kem² toimitilaa (toimistot ja liiketilat) (1500 työpaikkaa)
- 12 000 kem² asuinrakentamista kannelle (140 asuntoa)
- 10 000 kem² asuinrakentamista Sorinkadun varteen (120 asuntoa)
- 12 000 kem² hotellirakennusoikeutta (250 hotellihuonetta)

Hankkeen omistajan tavoitteena on ollut kaavan joustavuus kerrosalan jakautumisessa, sekä kohtuullinen yleispiirteisyys siten, että kaava ei muodosta liikaa estettä rakennussuunnittelulle ja rakentamisen toteuttamiselle. Alkuperäinen tavoite oli, että tornien kerrosluku ei ylitä 16 kerrosta markkinoiden varmistamiseksi. (Tämän jälkeen jatkosuunnittelussa on kuitenkin päädytty siihen, että kaavassa mahdollistetaan tätä huomattavasti korkeampi rakentaminen.)

Palaute osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja sen vaikutukset

Hankkeesta pidettiin 5.5.2010 yleisötilaisuus, jossa oli noin 70 osallistujaa. Tilaisuudessa jätettiin kuusi mielipidettä, jotka sisälsivät pääasiassa myönteistä palautetta hankkeesta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta jätettiin 18 mielipidettä. Monessa pidettiin hanketta kannatettavana mm. taloudellisesta ja kaupunkikuvallisesta näkökulmasta. Myös kielteistä palautetta saatiin: niissä hanketta pidettiin esim. suuruudenhulluna, ja katsottiin, että se turmelee kaupunkikuvaa. Osalliset esittivät tavoitteita suunnittelulle tai kysymyksiä sitä koskien.

Palautteissa toivottiin mm.:

- monitoimihallin yhdistävän radan eri puolilla sijaitsevia kaupunginosia, kun nykyinen rata-alue eristää alueet toisistaan
- korkeaa rakentamista ja rohkeutta, ”revittelyä”
- esitettyä pienimittakaavaisempaa rakentamista
- raitiotieyhteyttä areenalle/alueelle
- että alue rakennetaan ihmisille: viihtyisiä kivijalkakauppoja, kahviloita ja istutuksia
- että alueen kulttuurihistorialliset arvot (puutalot ja ortodoksinen kirkko) säilyvät ja että uudisrakennukset sovitetaan olemassa olevaan rakennuskantaan ja kaupunkikuvaan
- että Sorinahteen alue huomioidaan suunnitelmissa siten, että sen läheisyyteen suunnitellut uudet rakennukset ovat kooltaan kohtuullisia, ja että aiemmin suunniteltu avoin aukio toteutettaisiin
- että toimivat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet huomioidaan kaavoituksessa
- että alueesta suunnitellaan turvallinen ja viihtyisä välttämällä hämyisiä ja katvealueita
- että alueelle toteutetaan korkealaatuista arkkitehtuuria
- että betonikansi suunnitellaan taidolla ja viihtyisäksi
- että poliisiaseman nykyiset reitit eivät muutu, sen operatiiviset toiminnot eivät vaarannu eikä poliisiasema joudu asiattoman tarkkailun kohteeksi.

Palautteissa kysyttiin mm.:

- minkä tyyppistä asumista kannen päälle on tarkoitus rakentaa
- miten kaava tulee vaikuttamaan alueen liikenteeseen: miten joukkoliikenne aiotaan toteuttaa kaavan vaikutusalueella; lisääntykö bussiliikenne Rautatienkadulla tai läheisillä kaduilla; miten pysäköinti toteutetaan
- miten asemakaava vaikuttaa olemassa olevan asuntokannan arvoon ja neliöhintaan asemakaavan lähiympäristössä.

OAS:n palautteeseen on pystytty pääosin vastamaan kaavaluonnosta laadittaessa. Katuraitiotien suunnittelua ei voitu kuitenkaan kytkeä suunnitteluun tässä vaiheessa. Sorinahteen eteen rakentaminen on muodostanut ristiriitaa jo luonnosvaiheessa. Hankkeen sopiminen kaupunkikuvaan on jakanut osallisten mielipiteitä vastakkaisiin näkökulmiin.

Palaute kaavaluonnokseen ja sen vaikutukset

Kaavaluonnoksesta jätettiin 41 mielipidettä ja 16 viranomaislausuntoa. Kooste osallisten mielipiteistä ja lausunnoista sekä niihin annetut vastineet on esitetty liitteessä 9. Palautteissa nousivat esiin mm. seuraavat seikat:

Rakennukset ja kaupunkikuva

- Oltiin huolissaan siitä, kuinka hanke on sovitettavissa kaupunkikuvaan
- Hankkeen ympäristöön sopeuttamisen ja kulttuuriympäristön huomioimisen mahdollisuuksista oltiin huolissaan
- Korkeampaa rakentamista toivottiin, mutta oltiin myös huolissaan hankkeen suuresta mittakaavasta ja massiivisuudesta
- Toivottiin, että hanke toteutuu kuten viitekuviissa on esitetty sekä ettei arkkitehtuurin ja rakentamisen laatu heikkenisi hankkeen edetessä
- Jalankulkualueiden osittaista kattamista kauppakaduksi toivottiin
- Poliisitalon B-osan laajennusmahdollisuudet tulisi varmistaa
- Asetinlaiterakennuksen merkintä tulisi muuttaa kaavassa LR-alueeksi

Liikenneyhteydet, liikkuminen, pysäköinti

- Kasvavien liikennemäärien haittavaikutuksista ja pysäköinnin riittävästä kapasiteetista oltiin huolissaan samoin kuin siitä, kuinka hyvin kevyen liikenteen yhteydet järjestetään kannella ja kannella
- Raitiotievarauksen esittämistä kaavassa toivottiin
- Liikenne ja kokoontuminen tulisi erotella Kansitorilla
- Tulisi varata riittävästi tilaa pyöräparkeille
- Inva-autoilijoiden paikkojen ja niiden sijainti tulisi huomioida kaavassa
- Toivottiin hyviä yhteyksiä asemalaitureille

Energia, verkostot sekä vesi- ja jätehuolto

- Hankkeen nähtiin olevan ristiriidassa kaupungin energiatavoitteiden kanssa, ja aurinkoenergian hyödyntäminen epärealistisena
- Jätehuolto esitettiin toteuttavan putkijärjestelmänä
- Toivottiin hulevesiverkoston laajempaa suunnittelua alueen ulkopuolella

Kansi sekä viher- ja julkinen ympäristö

- Viherympäristön toteuttamistavasta oltiin huolissaan
- Toivottiin kansirakenteen korkeuden ja areenan ulkokaton tarkempaa määrittelyä kaavassa
- Kaavaan toivottiin määräystä ulko-oleskelutilojen ja leikkialueiden vähimmäispinta-alasta
- Lisää tilaa toivottiin kannen ja As. Oy Sorinahteen väliin
- Kannen reunan etäisyys ja korkeusasema on sovitettava poliisitaloon
- Kulttuurihistoriallisten arvojen parempi huomioiminen ja vaikutusten arviointi
- Monimuotoisuusniitty areenan katolle, josta merkintä kaavaan
- Hulevesien hallinnasta tulisi määrätä kaavassa

Turvallisuus, viihtyisyys, sosiaalinen ympäristö

- Esitettiin huoli hankkeen vaikutuksista läheisten asuinrakennusten viihtyisyyteen ja varjostukseen

- Hankkeella nähtiin olevan haittavaikutuksia rataliikenteen ja poliisilaitoksen turvallisuudelle
- Riskienarviointi tulee päivittää
- Pelastuslaitoksen hyökkäysreitti ja kansitason poistumisreitit on erotettava toisistaan ja niille varattava riittävästi tilaa
- Kannen mikroilmasto ja tuulisuus tulisi selvittää ja varautua sään ääri-ilmiöihin
- Melu tulee huomioida rakentamisessa ja kirjata meluntorjuntatoimenpiteet kaavamääräyksiin sekä tarkentaa melu- ja tärinämittauksia
- Kaavassa tulee määritellä alueet, joilla maaperän pilaantuneisuus tulee määrittää kaivu- ja perustustöiden yhteydessä
- Riskienhallinnan toteutussuunnitelma tulee laatia ja varautua ilkivaltaan

Prosessi ja vaikutusten arviointi

- Kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointia tulee täsmentää
- Hankkeen taloudellisista edellytyksistä oltiin huolissaan
- Kaupungille koituvat kustannukset tulee selvittää
- Tulee esittää, kuinka haitallisia vaikutuksia voidaan lieventää
- Esteettömyyttä koskevien määräysten nähtiin olevan liian yleisellä tasolla
- Vaikutukset muihin jäähalleihin tulee selvittää
- Vaiheistus tulee esittää kaavaehdotuksen selostuksessa
- Vaikutustenarviointi tulee toteuttaa yleiskaavan mukaisesti

Kaavaan tai viitesuunnitelmiin ei yleisesti ottaen ole tehty merkittäviä muutoksia. Kaavan väljiys ja sallittava rakentamisen määrä on jonkin verran lisääntynyt. Saatu palaute on aiheuttanut yksittäisiä muutoksia kaavamerkinnoissä ja määräyksissä Kaavan vaikutusten arviointeja on täsmennetty, esim. varjostusvaikutusten, palveluverkkovaikutusten sekä kulttuuriympäristövaikutusten alueilla. Lisäselvityksiä on palautteen perusteella tehty riskiarviointeihin, meluselvityksiin sekä uutena selvityksenä tuuliselvitys. Merkittävimmät aluemuutokset ovat asetinkeskusrakennuksen ympäristön ”palauttaminen” rautatiealueeksi ja rautatiealueelle osoitettu yhteysrasite kaava-alueen kaakkoispuolella. Lisäksi yksityiskohtia, kuten lähiympäristöön liittymistä, on tutkittu tarkemmalla suunnittelulla.

Saadun palautteen perusteella on laadittu seuraavat lisäselvitykset:

- Meluselvityksen tarkistus (Lausunto 3.10)
- Runkomeluselvityksen tarkistus (Lausunto 3.10)
- Tuuliselvityksen laadinta (Lausunto 15.18)
- Riskianalyysin päivitys (Lausunto 3.1)

Keskeisimmät kaavamuutokset palautteen perusteella ovat:

- Hotellin enimmäiskorkeutta on lisätty 5m (Muistutus 4.4, 5.2)
- Jk-piha-merkintä As Oy Sorinahteen eteen (Muistutus 9.1)
- Kannen ohjeellista korkoa on laskettu 1 m (Muistutus 9.4)
- Sorinsillan jalkakäytävä/pyöräteiden levittäminen (Muistutus 10.5)
- Reunojen aitausmääräys on lisätty kaavaan (Lausunto 3.17, 5.6)
- Ohjauskeskusrakennuksen alue on merkitty LR/u alueeksi (Lausunto 3.19)
- Kannen reunamerkintä on siirretty kauemmas poliisitalosta (Lausunto 4.18)
- Osa Kanslerinsillasta tulee mukaan kaavaan leveänä (Lausunto 4.18)

Muutoksia on tarkemmin kuvattu vastinetaulukossa kaavan LIITE 9 sekä selostuksen kappaleessa 3.5.3.

Palaute kaavaehdotukseen ja sen vaikutukset

Kaavaehdotuksesta annettiin 7 mielipidettä ja 6 viranomaislausuntoa. Kooste palautteiden sisällöstä ja niihin annetut vastineet on esitetty liitteessä 11. Palautteet koskivat pääosin hankkeen sovittamista kaupunkikuvaan ja lähiympäristöön, vaikutusarviointia ja sen riittävyttä, kulttuuriympäristöä koskevia selvityksiä, riskienhallintaa, lähikiinteistöihin koskevia vaikutuksia ja prosessia.

Tämän ja jo aiemmin saadun palautteen perusteella on kaavaehdotuksen nähtävilläoloajan jälkeen tehty kaavaehdotukseen ja -aineistoon joitakin tarkistusluonteisia korjauksia ja lisäselvityksiä. Kaavaehdotusta koskevat tarkistukset liittyvät pääosin hankkeen kaupunkikuvaan sovittamisen parantamiseen ja lähiympäristön huomioimiseen sekä riskienhallintaan. Alla keskeisimpiä tarkistuksia tiivistetysti:

- Uusia lisäselvityksiä riskeistä on laadittu: turvallisuussuunnitelma, riskitarkastelu VAK-onnettomuuksista ja selvitys ratateknisistä suunnitteluperusteista (Lausunnot 1.1, 4 ja 5.5)
- Poliisitaloon kohdistuvasta ympäristömelusta on laadittu kaksi lisäselvitystä (Lausunto 1.2)
- Kulttuuriympäristöä koskevaa selvitystä on laajennettu, kulttuuriympäristöä on arvioitu ja hankkeen vaikutuksia kulttuuriympäristön arvoihin on tarkennettu (Lausunto 3)
- Poliisitaloon liittyviä turvallisuusriskejä huomioidaan aiempaa enemmän ja tämän osalta kaavassa on annettu muutamia määräyksiä (Lausunto 2)
- Rakentamistapaohje on laadittu (Lausunto 3.13-3.15)

Yhdyskuntalautakunnan esittämään ponteen vastattiin laatimalla rakentamistapaohje sekä kaavamääräyksiä tarkistamalla: kaavaan sisällytettiin määräys AK-tontin rakentamisen ympäristöön sovittamisesta ja korkealaatuisesti toteutettavasta ”Grand Stairs”-portaikosta. Lisäksi molemmin puolin Sorinsiltaa merkitään korttelialueille merkinnät jk-piha. Rajalinja noudattaa ja jatkaa Kalevankadun rajojen suuntaa. Tämä mahdollistaa kävelyalueiden kehittämisen Sorinsil- lan molemmin puolin. Katuraitiotien ja erilaisten liikennejärjestelyjen toteuttamismahdollisuudet paranevat.

Osallisryhmän tavoitteet ja arviot eri suunnitteluvaiheissa

Viitesuunnitelmaa käsiteltiin osallisryhmässä 13.9. ja uudelleen 12.10.2010. Osallistujien keskustelussa esittämät palautteet – näkemykset, mielipiteet, arviot - jaettiin seuraaviin osakokonaisuuksiin: 1) kaupunkikuva, 2) uuden alueen suhde lähikortteleihin; 3) Keskusareena toimintoihin; 4) kannen toiminnot ja julkisten tilojen käyttö; 5) asuminen sekä 6) liikkuminen, liikenne ja esteettömyys.

Kokouksissa arvioitiin siten suunnittelun kehittymistä lähes ”reaaliaikaisesti”. Suunnitelman onnistuneisuutta ja vaikutuksia arvioitiin ajankohtaisen suunnitelmaversioon mukaan ja em. teema-ajan pohjalta.

Kaupunkikuva

Osallisryhmälle tärkeitä tavoitteita olivat uuden aluekokonaisuuden sovittaminen kaupunkikuvaan ja erityisesti alueelle suunniteltujen, poikkeuksellisen korkeiden rakennusten korkeatasoinen suunnittelu sekä kaupungin imagon parantaminen tämänkin hankkeen avulla.

Osallisryhmä on nähnyt Kansin ja Keskusareena –hankkeen suunnitelman yleisesti ottaen myönteisenä. Ryhmän mukaan alueella on mahdollisuuksia tehdä näyttävää kaupunkia, ”vaikututtavaa kuin ruma Ilves-hotelli tai Koskikeskus”. Ryhmän keskustelujen mukaan suunnitelma sopii Tampere-talon ja yliopiston kokonaisuuteen. Kohti ortodoksikirkkoa laskeva suuri portaikko (Grand Stairs –idea) otettiin innostuksella vastaan. Sitä verrattiin tulevana kohtaamispaikkana jopa Helsingin Suurkirkon portaisiin. Myönteisiksi koettiin tornitalojen viistot katot ja kattoterassit. Keskusareenan suunnittelu tarkentui syksyn kuluessa ja kaavaluonnosaineistossa olevaa havainnekuvaa pidettiin jo onnistuneena.

Sorinkatu 2:n eteen sijoitettua rakennusta pidettiin mittakaavaltaan liian suurena ja Sorinkatu 6-8:n kortteli nähtiin luonnosten perusteella ympäristönsä nähden raskaana.

Riskinä osallisryhmän keskusteluissa pidettiin sitä, että alueen korkealaatuinen suunnittelu ”veistyy” myöhemmässä suunnittelussa. Arkkitehtuuriin toivottiin pikemminkin lisää rohkeutta. Lisäksi kysyttiin, johtaako tämä hanke siihen, että jatkossa muidenkin annetaan rakentaa yhtä korkeaa Tampereelle.

Uuden alueen suhde lähikortteleihin

Osallisryhmän mielestä tärkeä tavoite oli naapurikortteleiden ja niiden toimijoiden huomioiminen. Lähiympäristön asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintojen jatkuvuus ja viihtyvyys tulisi turvata suunnittelussa. Olisi vältettävä liiallista varjostusta, ja toisaalta uuden ”maanpinnan” ja ympäristön väliin jääviä tukalia tasoeroja.

Kuten OAS:n palautteessa, myös osallisryhmän keskusteluissa pidettiin tärkeänä tavoitteena lähikortteleissa olevaa kulttuuriympäristöä - alueen kulttuurihistoriallisten arvojen (puutalot ja ortodoksinen kirkko) säilyttämistä ja huomioimista. Ryhmässä ehdotettiin, että Sorinsillan eteläpuolinen kortteli varattaisiin asumiselle, jolloin se olisi suhteellisen rauhallinen kortteli, kun taas ”yleisömagneeteiksi” kehitettäisiin pohjoisinta korttelia ja toisaalta areenaa. Tuotiin myös esiin, että asuntoportaiden sisäänkäynnit tulisi osoittaa suhteellisen suojattuihin paikkoihin, jolloin ne pysyisivät rauhassa myös yleisötapahtumien aikana.

Suunnittelun edetessä (viitesuunnitelma 2, SDL 12.10., kuvat luvussa 3.5.1) kannen rakennusten suuret massat oli pilkottu pienemmiksi. Erityisesti ortodoksikirkon kannalta pidettiin hyvänä, että alueelle tulee uusia torneja, ja suunnittelussa haetaan näiden välille mielenkiintoista kytkeä. Sorinkatu 2:n eteen osoitettu rakennus nähtiin edelleen liian massiivisena. Areenan kääntäminen (hieman pohjoissuunnasta luoteeseen päin) parantaa oleellisesti sen suhdetta Poliisitaloon, josta katsoen uusi rakennusmassa saisi sijoittua minimissään 20 metrin etäisyydelle.

Keskustelussa kysyttiin, voidaanko noudattaa valokulmaa koskevaa määräystä. Rakentamismääräyskokoelma¹⁷ määrää etäisyyden asunnon pääikkunan edessä vastapäiseen rakennukseen vähintään yhtä suureksi kuin vastapäisen rakennuksen korkeus asuinhuoneen lattiatasolta mitattuna, eli valokulman tulee olla 45 astetta tai parempi (pienempi asteluku). Kaupungin edustaja totesi, että tätä määräystä on noudatettava yleensä, mutta kadun tai yleisen alueen varrella vaatimus ei ole voimassa.

Keskusareena toimintoiheen

Osallistujien mukaan Keskusareenasta tulisi pyrkiä luomaan tapahtumakeskus, joka pysyy ympäri vuoden aktiivisena. Keskusareenan tulisi olla omaleimainen ja erityinen rakennus. Myös sen viereisiin rakennuksiin tulisi saada elävyyttä ja avoimuutta: toimintaa, joka avautuu aukiolle eri vuoden- ja vuorokaudenaikoihin. Riskinä nähtiin että tapahtumien määrä heilahtelee voimakkaasti taloudellisten suhdanteiden mukaan. Kannen kulmien ja katutason väliset yhteystarpeet nähtiin keskeisenä ratkaistavana asiana. Riskinä nähtiin se, että kannelle jää kuolleita kulmia tai umpikujia.

Areenan suuntausta pidettiin hyvänä, sillä se avautuu suunnitelman mukaan länteen ja korkeammat uudet rakennusmassat ovat sen koillispuolella. Juuri areenan vetovoimaisuudesta pitkälti riippuu, onnistuuko uusi alue vahvistamaan kaupungin imagoa.

Kannen toiminnot ja julkisten tilojen käyttö

Osallisryhmän mukaan erilaiset käyttäjät tulisi huomioida kannen julkisissa tiloissa ja palveluissa. Alueella tulee olemaan paljon kävijöitä, jotka käyttävät tulevia kaupunkitiloja jos niihin saadaan esim. ravintoloita, kahviloita ja gallerioita. Alueen esteettömyys ja mahdollisimman helppokulkuiset yhteydet ovat kaikkien käyttäjäryhmien etu. Korostettiin, että kannen tulisi vahvistaa keskustaa ja tuottaa sille lisäarvoa. Lisäksi toivottiin siellä olevan myös julkisia, ei-kaupallisia kaupunkitiloja. Tällainen olisi ainakin "Galleria-korttelin" edustalla oleva aukio. Sen suuntausta ilta-aurinkoiseen länteen pidettiin hyvänä.

Korostettiin, että kannelle (ulkotiloihin) syntyy tapaamispaikkoja ja sosiaalista toimintaa vain jos sinne on helppo pääsy eri kulkusuunnista.

Jalankulkureittien kulku alueella tarkentui viitesuunnittelun edetessä. Osalliset korostivat, että olisi luotava mielenkiintoinen tilasarja asemalta areenalle. Ehdotettiin, että viihtyvyyssyistä tulisi jättää enemmän avointa tilaa areenan sisäänkäynnin eteen. Turvallisuuden takaamisen osalta keskusteltiin katvealueiden riskeistä kuten huumeiden katukaupasta, mm. Tukholman Sergels torg esimerkkinä. Toisaalta keskustelussa tätä huolta pidettiin myös turhana.

Ryhmä toivoi tarkasteltavan julkisten tilojen viihtyisyyden tekijöitä: tarvittaisiin edes pienen mitta-kaavan vihreyttä, jatkoksi ortodoksikirkon puistikolle. Kannet voivat muodostua ankeiksi, jos niillä on esimerkiksi laajoja paljaita betonipintoja.

Asuminen

Ryhmän osallistujien esiintuomia tavoitteita olivat asuntotarjonnan monipuolistaminen, lähiympäristön viihtyisyyden takaaminen, julkisten ja yksityisten alueiden selkeät rajapinnat sekä lähiympäristön asukkaiden etujen huomioon ottaminen.

Ryhmän mukaan urbaaniltakin asumiselta toivotaan jonkin verran omaa rauhaa, myös täällä keskeisen ja vilkkaan työssäkäynti- ja vapaa-ajan alueen keskellä. Esitettiin, että asukkaiden sisäänkäyntien tulisi olla erillään julkisista sisäänkäynneistä (liiketilat, toimistot). Keskustelussa nostettiin toistuvasti esiin asuntojen hinta: muodostuvatko asunnot liian kalliiksi ja käyvätkö ne kaupaksi. Asuntojen hintaan vaikuttaa muun muassa korkeus: ylimmissä kerroksissa ja etelän sekä lännen puolella asunnot muodostuvat muita kalliimmiksi. Todettiin että markkinoiden kannalta tarvitaan runsastakin hintojen vaihteluväliä. Asukaskunta poikkeaa keskimääräisestä, koska itse alueesta tulee myös poikkeava. Esimerkiksi asuntopihat saattavat puuttua kokonaan: asuinkortteleissa asunnot ovat pääosin tornimaisissa osissa ja pihat pääosin katoilla, pinta-alaltaan laajahkojen toimistorakennusten katoilla.

Keskusteltiin hankkeen vaikutuksista asumiseen rakentamisen aikana eli miten sen toteutuminen vasta pitkän aikavälin kuluessa vaikuttaa asuinympäristöön. Rakentamisesta aiheutuva melu ja tärinä koskevat väistämättä naapuritalojen asukkaita. Tärkeää tulee jatkossakin olemaan rakennuttaja- ja rakennusyritysten tiivis yhteydenpito asukkaiden kanssa ja hankkeen viestintä.

Liikkuminen, liikenne ja esteettömyys

Osallisten tavoitteita liikkumisen suhteen olivat hyvä saavutettavuus junalla ja hyvä yhteys laitureilta, joukkoliikenteen helpot kävely-yhteydet, jatkuvat kevyen liikenteen yhteydet sekä liikenteen toimivuus myös autoilla. Muistutettiin myös, että autoliikenteen ja pysäköinnin toimivuus tulee taata, samoin areenan sujuva huoltoliikenne. Molempien suhteen on suunniteltava erityistilanteet suurtaapahtumien aikana. Lisäksi on huomattava myös lähiasukkaiden tarve kulkea autoilla.

Joukkoliikenteen ratkaisujen osalta alueesta toivottiin raidelinjojen kohtaamispaikkaa, esim. raitiovaunun pienoisterminaalia. Areenalle saapuvan raitiovaunumatkustajan kannalta ihanteellinen pysäkin paikka olisi Sorinsillalla. Tällöin 60-70-metriset raitiovaunut olisivat toisaalta ajoittain kulkemisesteenä alueen muiden kävelijöiden kannalta. Pysäkkien tulisi kuitenkin olla lähellä areenaa molemmin puolelle kantta, idässä esimerkiksi yliopiston nurkalla ja länsipuolella Sorinaukiolla.

Kannatettiin Kalevantien joukkoliikenne-/kävelykadun selvittämistä; sellaisena katu olisi parempaa kaupunkiympäristöä kuin nykyinen Sorinsilta. Pitkälti kevyellä liikenteellä toimivalle alueelle on hyvät mahdollisuudet, jos yhteydet ovat riittäviä ja jatkuvia myös kannen reunoilla. Katutason ja kannen kulmien välisten yhteyksien osalta suunnittelu oli vielä tarkentumassa. Kanslerinrinteeseen sijoittuvan kevyen liikenteen siltayhteyden suunnittelu oli juuri alkamassa rakennuttajan, kaupungin ja Technopoliksen yhteistyönä. Jatkossa on laadittava tarkemmat esteettömyyssuunnitelmat.

Ryhmässä keskusteltiin myös paljon pysäköintitilojen riittävydestä. Rakennuttajan edustaja totesi, että lähiympäristössä on jatkossakin runsaasti pysäköintitilaa kohtuullisen kävelymatkan päässä. Hanke ei merkittävästi vaikuta kaupungin katuverkkoon, mutta osaltaan se voi parantaa keskustan kävely-ympäristöä. Käynnissä olevien selvitysten mukaan Sorinsillalla pysyy autoliik-

kenne, mutta sitä saatetaan rauhoittaa nopeuteen 30 km/h. Osallistajat korostivat vielä sen tärkeyttä, että eri liikennehankkeiden ja suunnitelmien laatijat pitävät tiiviisti yhteyttä keskenään.

Yhteenveto osallisryhmän työskentelystä ja tuloksista

Osallisryhmän vilkas ja monipuolinen keskustelu auttoi viitesuunnitelman, kaavan ja vaikutusarvioinnin laadinnassa. Tieto osallistujien näkemyksistä välittyi suoraan vastuuhenkilöille ja tekijöille. Sekä hankkeesta vastaavan ja kaupungin edustajat että kaavan laatijat konsultilta (projektipäällikkö ja vuorovaikutusvastaava) olivat läsnä kaikissa kokouksissa.

Alueen pääasialliset ratkaisut kehittyivät ryhmän toivomaan suuntaan kesän ja syksyn 2010 aikana. Osallisryhmän näkemykset saattoivat vaikuttaa:

- rohkeamman ja ekspressiivisemmän arkkitehtuurin muodonannon kehittämiseen
- nykyisen rakentamisen mittakaavan huomioimiseen siten, että kannen rakennusten katoviisteet ja rakentamiskorkeudet korkeudet laskevat As Oy Sorinahteen suuntaan.

Jatkossa haasteita liittyy vielä seuraaviin teemoihin:

- kaupunkikuva: Sorinkatu 6-8:n osoitetun korttelin massiivisuus ja keskeneräisyys kaavan ehdotusvaiheessa,
- asumisviihtyvyys: Sorinkatu 2:n eteen osoitettu suuri rakennusmassa sekä tarkempi naapuritaloihin kohdistuvan varjostuksen arviointi,
- julkisten tilojen viihtyisyys: ortodoksikirkon pienen puistikon (visuaalinen) jatkuminen kannella; viheralueen tarve myös kovaksi rakennetussa kansitasossa,
- kävely-yhteydet ja esteettömyys: ympäröiviin kaava-alueisiin liittyvät kävely-yhteydet kannelle; tarkempien esteettömyyssuunnitelmien laatiminen
- jatkoprosessi: kaavan oikea ohjaavuuden taso, joka varmistaa suunnittelun korkean laadun mutta toisaalta joustaa tulevien tilatarpeiden (asunto- ja toimitilamarkkinat) mukaan eikä estä uusien, luovien ratkaisujen esittämistä.

Arkkitehtuurityöryhmän tavoitteet ja arviot eri suunnitteluvaiheissa

Arkkitehtuurityöryhmä otti kantaa sekä asemakaavaan että viitesuunnitelmiin. Työryhmä antoi palautetta Libeskindille alkusyksyllä 2010 sekä raportoi näkemyksistään kaupunginhallitukselle, kaupunginhallituksen suunnittelujaostolle ja yhdyskuntalautakunnalle asemakaavan luonnosvaiheessa. Työryhmä kokoontui viimeisen kerran 10.3.2011, jolloin käsiteltiin kaavaehdotusta.

Enimmäkseen ryhmä näki hankkeen myönteisenä. Hankkeen symbolisen arvon todettiin olevan suuri, ja parhaimmillaan kannesta muodostuu kaupunkirakennetta yhdistävä nivel. Hanke myös lisää Tampereen keskustan vetovoimaa. Aluksi suunnitelmaa tosin pidettiin liiankin varovaisena.

Ensimmäisessä kokouksessaan 23.6 ryhmän jäsenet esittivät tavoitteitaan hankkeen suhteen. Tavoitteina mainittiin mm. että suunnittelulle on varattava riittävästi aikaa, että asemakaava ja rakennussuunnittelu tulee sovittaa yhteen. Suunnitelmien sisältöön liittyvät näkemykset voidaan jakaa seuraavasti: 1) kaupunkikuva, 2) liikenne ja liikkuminen, 3) kannen toiminnot ja julkinen tila ja 4) uuden alueen suhde lähikortteleihin.

Kaupunkikuva

2. kokouksessaan 20.8 työryhmälle esiteltiin Libeskindin ensimmäistä viitesuunnitelmaluonnosta (ks. luku 3.5.1), johon liittyvää keskustelua käytiin myös 1.9. ja 13.9 pidetyissä kokouksissa. Todettiin, että hanke voi poiketa nykyisestä kaupunkikuvasta sävyyttäen, mutta hankkeen tulee kuitenkin liittyä ympäröivään kaupunkiympäristöön. Ongelmina nähtiin rakennusten massiivisuus, jonka ratkaisuksi esitettiin Tampereen mittakaavaan sopivaa räystäslinjaa ja tältä jalustalta nousevia siroja torneja sekä enemmän torneja (lähinnä Galleria-kortteliin). Todettiin, että on syytä tarkastella lisää kaupunkikuvallisia asioita ja hankkeen suhdetta koko Tampereeseen, ei vain lähiympäristöön. Lisäksi nähtiin, että areenasta on suunniteltu suurempi kuin mitä olisi tarpeen, ja areenan eteen ehdotettiin väljempää sisääntuloaukiota sekä areenan koordinaatiston kääntämistä muutamalla asteella. Myös hotellista keskusteltiin ja ehdotettiin sen jatkamista lännemmäksi. Grand stairs –ratkaisua pidettiin onnistuneena yrityksenä liittää kansi Rautatienkadulle, mutta ratkaisua tulee kehittää kaupunkikuvallisesta näkökulmasta.

2. viitesuunnitelman (ks. luku 3.5.1) nähtiin kehittyneen työryhmän toivomaan suuntaan, mutta edelleen nähtiin, että länsiosan mittakaava ja muodonanto tulisi sopeuttaa paremmin lähiympäristöön. Työryhmä keskusteli kokouksessaan 10.1 kaavaluonnokseen ja siihen liittyviin viitesuunnitelmiin tehdyistä muutoksista. Pohdittiin, paisuttaako liikekorttelin kerrosalan lisääntyminen torneja.

Liikenne ja liikkuminen

Liikenteen osalta 1. viitesuunnitelmaa toivottiin muutettavan siten, että Sorinsillasta tulisi joukko-liikennepainotteinen katu. Jalankulkuympäristö toivottiin suunniteltavan ilmavaksi ja riittävän pienimittakaavaisesti sekä tuotiin esille kevyen liikenteen yhteyksien tärkeys ylipäänsä. Tärkeänä pidettiin myös sujuvaa liikkumista kannelle ja kannen läpi sekä esteettömiä kulkuyhteyksiä. Yhteydet Åkerlundinkadun suuntaan nähtiin puutteellisina. Liikenteestä ei juurikaan keskusteltu 2. viitesuunnitelma yhteydessä.

Kannen toiminnot ja julkinen tila

1. viitesuunnitelmaa kommentoitiin julkisten tilojen osalta siten, että julkisten tilojen hierarkiaa ja riittävyttä esitettiin tutkittavaksi tarkemmin sekä toivottiin Sorinpihan osittaista kattamista. Itäpuoli esitettiin toimistoalueeksi ja kannen länsiosa asumista varten. Areenan osalta epäiltiin, saadaanko sen ylimmät kerrokset myytyä liiketiloiksi.

2. viitesuunnitelman yhteydessä esitettiin tutkittavaksi mahdollisuutta lisätä rakentamista kannen itäosassa, mikäli se olisi tarpeen itäosan kehittämisen kannalta. Keskusteltaessa kaavaluonnokseen tehdyistä muutoksista 10.1 pidetyssä kokouksessa esitettiin, että viheralueiden koosta tulisi määrätä kaavassa, jottei kannesta muotoutuisi liian ”kylmää” tilaa. Asumisen vähimmäismäärän vähentyminen Galleria-korttelissa ja Sorinpihaa ympäröivissä rakennuksissa nähtiin huonona kehityksenä aiempaan verrattuna ja kysyttiin, pysyykö alue elävänä jos asukkaita on liian vähän.

Uuden alueen suhde lähikortteleihin

Työryhmässä keskusteltiin paljon alueen liittymisestä kaupunkirakenteeseen ja lähikortteleihin, sillä näiden osalta nähtiin haasteita. Idea kannen eheyttävästä ja toimintoja yhdistävästä tavoitteesta nähtiin hyvänä 1. viitesuunnitelmassa, mutta todettiin että se vaatii huolellista jatko-

nittelua ja enemmän tilaa. Liittyminen mm. Sorinkatu 2 ja 4:ään tulisi ryhmän mukaan tutkia tarkemmin. Lisäksi pohdittiin, kuinka rata-alue tulee kehittymään kannen ulkopuolella ja toivottiin yleissuunnittelun käynnistämistä radan varren osalta. Lisäksi yhteydet lähiympäristöön rakennusten väleistä ja kujilta nähtiin tärkeinä, jotta kaupunginosat yhdistyvät oikeasti. Nähtiin, että liittymistä lähiympäristöön voidaan parantaa Ratapihankadun ympäristön ja Rautatiekadun varren kehittämisellä. 2. viitesuunnitelmassa nähtiin yhä kehitettävää mm. liittymisessä kaupunkirakenteeseen ja lähiympäristöön sopeuttamisessa.

Työn tulokset

Työryhmän kannanottoja on voitu monilta osin ottaa huomioon, mikä näkyy kaavaluonnoksen pohjana olevassa lopullisessa viitesuunnitelmassa. Keskeisimpiä työryhmän kannanottojen perusteella tehtyjä suunnitelmamuutoksia työn aikana ovat olleet mm.:

- Hotellin sijainnin, korkeuden ja maamerkki-merkityksen kehittyminen
- Tornien lukumäärän kasvaminen kolmesta viiteen
- Perusräystäslinjan laskeminen siten, että tornien välissä on enemmän ilmaa
- Areenahallin koordinaatiston kääntäminen
- Sorinkadun varren asuinkerrostaloratkaisun muuttuminen osittain torniksi
- Grand Stairs –idean säilyttäminen
- Arkkitehtonisen rohkeuden toteutuminen (Libeskindille tyypillinen arkkitehtuuri)

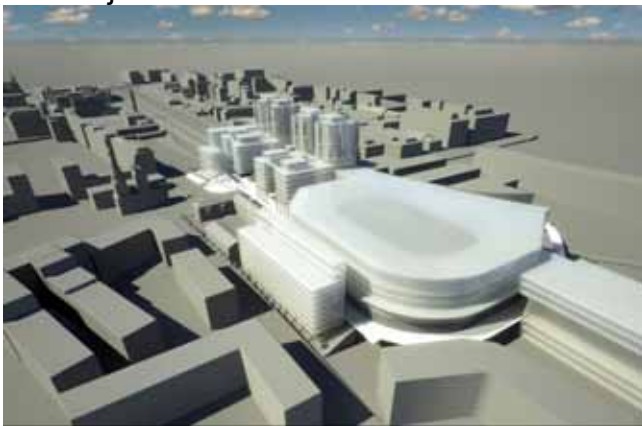
3.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

3.5.1 Alustavien vaihtoehtojen kuvaus ja karsinta

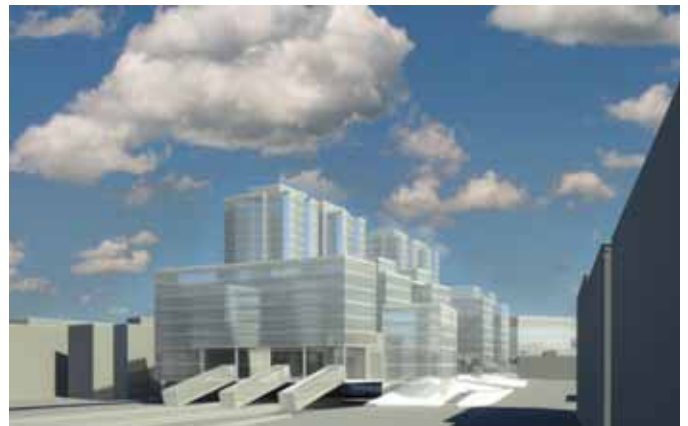
Vaihtoehtoiset ratkaisumallit ovat esitetty viitesuunnitelmin, joita on kehitetty vuorovaikutteisen prosessin kautta.

Arkkitehtitoimisto KSOY Arkkitehtuuria (KSOY), luonnos/ 20.4.2010

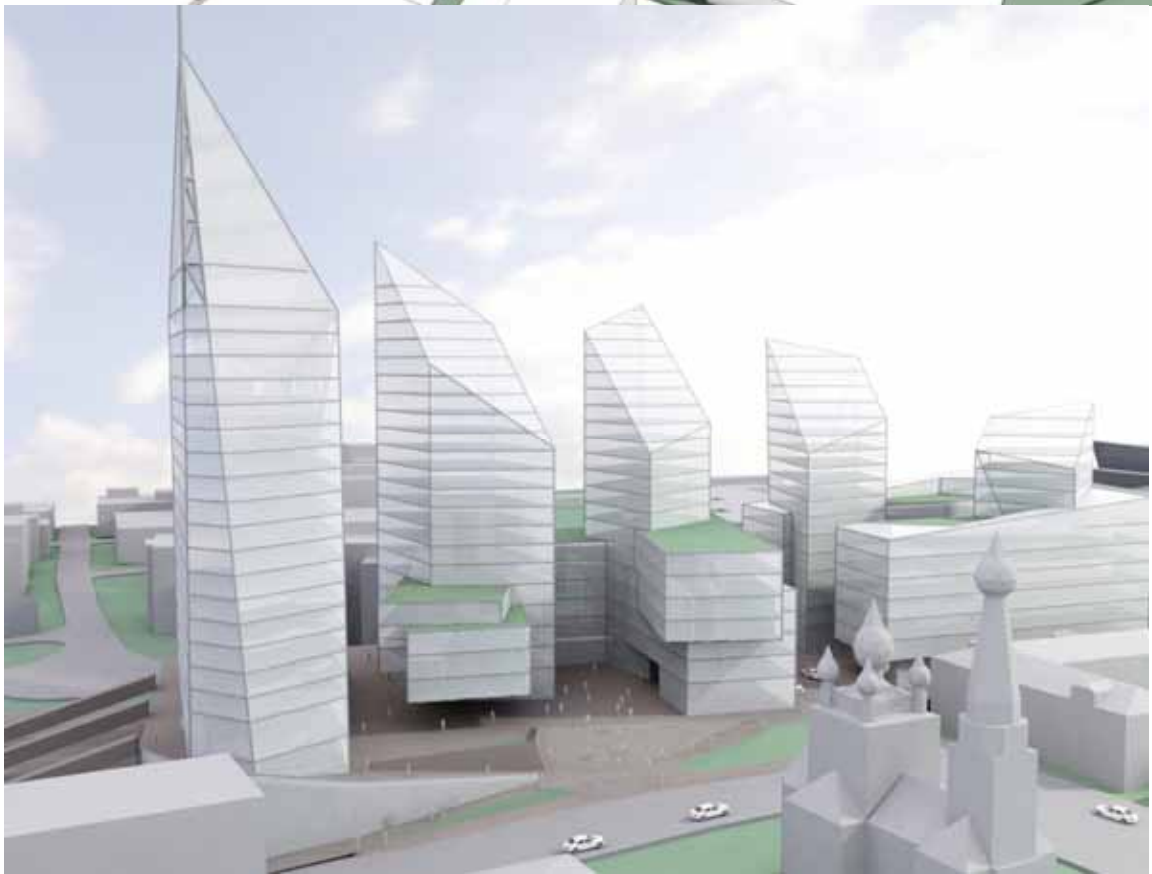
KSOY Arkkitehtuuria viitesuunnitelma päivämäärälle 20.4.2010 oli ensimmäinen alustava vaihtoehto Kansi- ja Keskusareena –hankkeelle. Massoittelussa on käytetty lähtökohtaista tilaohjelmaa. Viitesuunnitelmassa toimitila- ja asuntomassat avautuvat länteen ja korkeimmat rakennukset on sijoitettu alueen itälaidalle.



Kuva 27. Näkymä kaava-alueelle lounaasta. Lähde: KSOY Arkkitehtuuria.



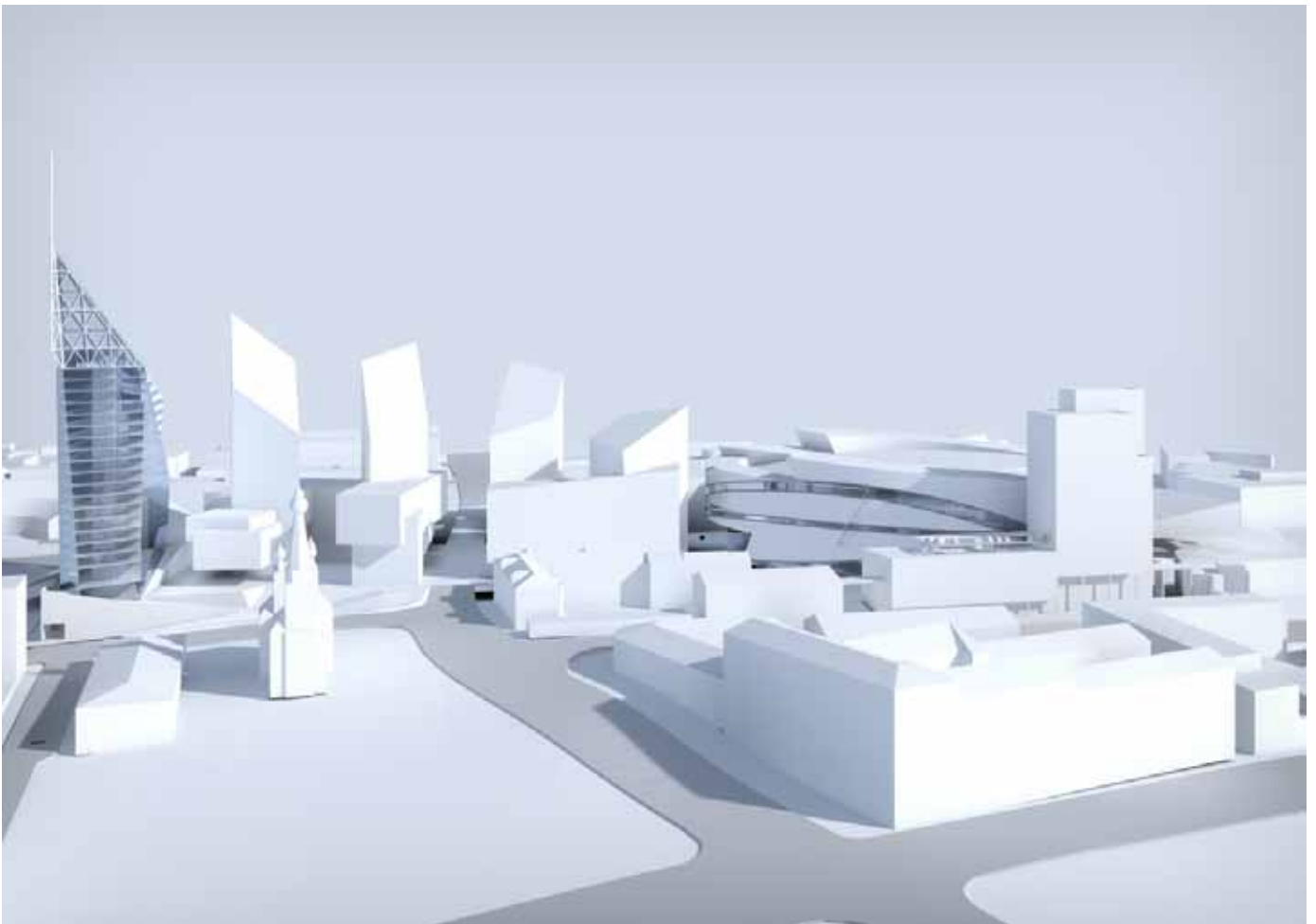
Kuva 28. Näkymä Rautatienkadulta kaava-alueen suuntaan. Lähde: KSOY Arkkitehtuuria.



Yllä: kuva 29. Viitesuunnitelmaluonnos 1/ 20.8.2010, näkymä luoteesta. Alla: kuva 30. Viitesuunnitelma 2/12.10.2010, näkymä luoteesta. Studio Daniel Libeskind.

3.5.2 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Studio Daniel Libeskind (SDL) on toiminut asemakaavan viitesuunnitelman pääsuunnittelijana. Toimiston työhön kuului tutustuminen hanke-alueeseen ja lähtökohtiin yhteistyössä NCC Property Development Oy:n kanssa. SDL muodosti näkemyksenä paikan ja muiden lähtökohtien perusteella, minkä jälkeen toimisto kesän aikana valmisti viitesuunnitelmavaihtoehdon 1. Viitesuunnitelmavaihtoehtoa arvioitiin arkkitehtuurityöryhmässä, osallisryhmässä, asemakaavan ohjausryhmässä sekä kaavatyöryhmässä. Palautteen, teknisten reunaehtojen ja selvitysten perusteella joita SDL otti huomioon, toimisto muodosti ja valmisteli viitesuunnitelman 2, joka toimi asemakaavamuutoksen luonnoksen havainnollistavana suunnitelmana ja vaikutusten arviointien pohjana. Muutokset liittyivät keskeisesti esim. massoitteeluun ja maamerkkirakennusten korostamiseen. Tämän jälkeen palautteen perusteella tarkennettiin Sorinkatu 6-8 (SRV-hankkeen) arkkitehtuuria ja massoitteelua.



Kuva 31. Studio Daniel Libeskind viitesuunnitelma 2/12.10.2010 ja SRV hanke oikealla tilanne 22.10.2010, näkymä itäluoteesta.

3.5.3 Muutokset kaavaluonnoksesta kaavaehdotukseen

Kaavaluonnoksen jälkeen ratapihan suunnitelma muuttui, jolloin tukipilarien perustamissijainnit muuttuivat. Kaavan tuli mahdollistaa suurempia rakennusten muutosmahdollisuuksia, jolloin kaavasta muodostui väljempi. Studio Daniel Libeskind ei enää ollut mukana kaavaehdotuksen viimeistelyssä, vaan tarkistuksia on tehnyt KSOY Arkkitehtuuria ja Aihio arkkitehdit Oy.

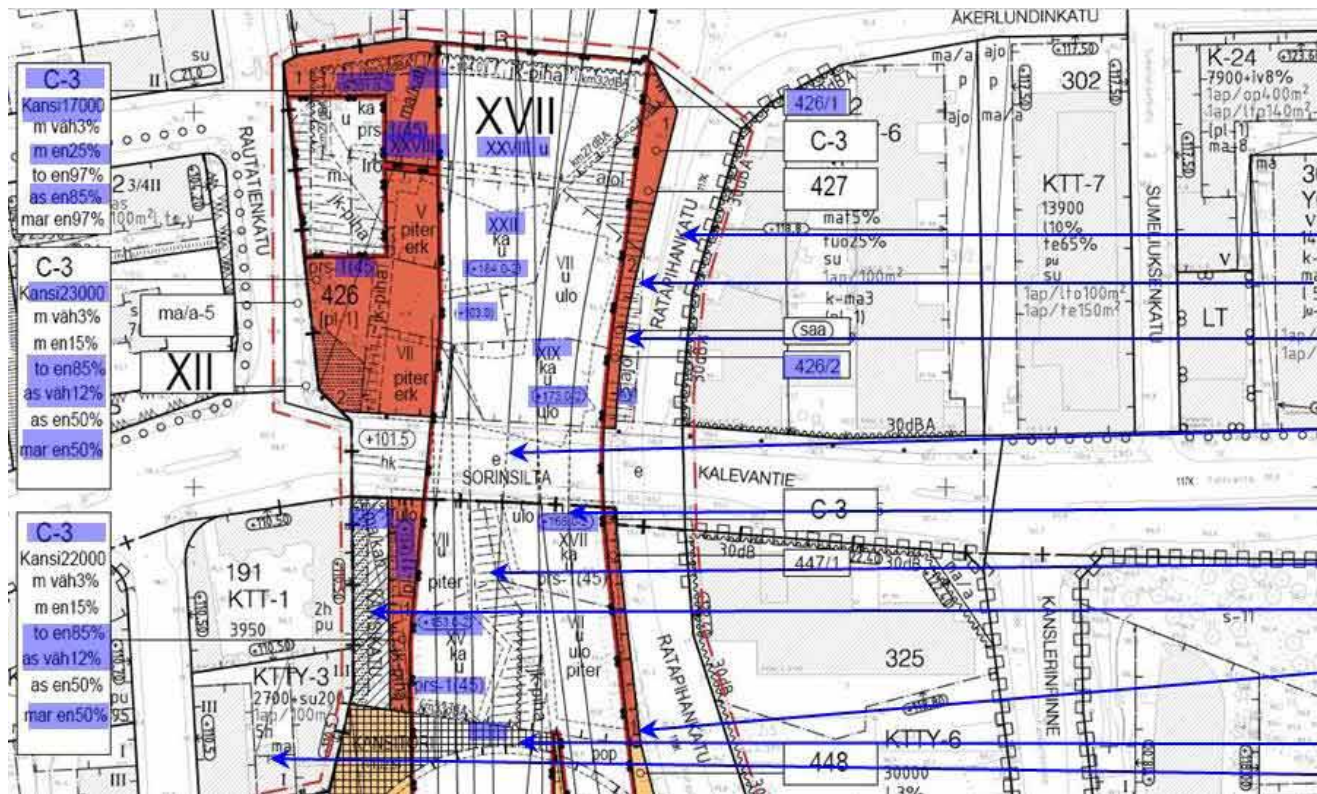
Kaavaehdotukseen on tullut joitakin muutoksia, joista tärkeimpinä muutoksina voidaan pitää seuraavia.

- **Kaava-alue** on laajentunut itään, kaakkoon ja luoteeseen nykyisen koon ollessa 5 ha.
- **Kaavan rakennusoikeus** on noussut 1200 kem².
- **Hotelli- ja liikekorttelin** rakennusoikeus on kasvanut 17 000 kem²:iin (lisäys 3 500 kem²). Korttelialueen kerrosalasta enintään 25 % (lisäys 10 %) voidaan käyttää myymälätiloihin ja enintään 85 % voidaan käyttää asumiseen (lisäys 35 %). Hotellin ja liikerakennuksen suurimmat sallitut kerrosluvut ovat kasvaneet 28:aan.
- **Galleriakorttelin** rakennusala on 23 000 kem²:ä (pienentymä 500 kem²). Toimistotilojen kerrosala on pienentynyt siten, että se voi olla enintään 77 % kerrosalasta (pienentymä 8 %). Asumiseen varattu vähimmäiskerrosala on pienentynyt 12 %:iin (pienentymä 8 %). Majoitustiloille on varattu enintään 50 % kerrosalasta (lisäys 30 %). Kerrosluku on kasvanut kahdessa rakennuksessa kahdella.
- **Sorinpihaa** ympäröivien kortteleiden rakennusoikeus on 22 000 kem²:ä (pienentymä 1 500 kem²). Toimistotilojen enimmäiskerrosala on kasvanut 85 %:iin (lisäys 8 %). Asumiseen varattava vähimmäiskerrosala on pienentynyt 12 %:iin (pienentymä 8 %). Majoitustiloja voi rakentaa enintään 50 % kerrosalasta (lisäys 30 %). Lisäksi tontin raja on siirtynyt hieman etelämmäksi.
- **AK-korttelin** rakennusoikeus on vähentynyt 9 200 km²:iin (pienentymä 300 kem²).
- **Porrasaulojen** Porrashuoneiden rakennusoikeuden ulkopuolista rakentamista on lisätty: prs-1(15) → prs-1(45). Tämä on arviolta noin 3500 kem² lisäys luonnoksesta rakennusoikeuden lisäksi.
- **Huoltohallin**, jonka yläkerroksessa on harjoitushalli, kerrosluku on pienentynyt kolmeen ja rakennusosa on matalampi. Huolto ja lastaus on siirretty kokonaan sisätilaan.
- **Sorinsillan** tilavarausta on levennetty pohjoiseen ja etelään sekä samalla supistettu rakennusaloja sitä reunustavissa kortteleissa.
- **Kulkuyhteyttä** kannelle Kanslerinrinteeltä on levennetty. Yhteys on varattu kannen sisäiselle ajoneuvoliikenteelle ja yleiselle jalankululle.
- **Asetinlaiterakennus** on merkitty sijaitsevan LR-u-alueella
- **Ratasolla** on huomioitu uudet tarkistetut rautatiealueiden rajat vaatimuksineen.

Lisäksi on tehty seuraavia vähäisempiä muutoksia:

- 1) **Rakennusala** on laajennettu itään kahdessa kohtaa kannen itäreunassa sekä AK-alueella areenan länsipuolella.
- 2) Kansitorin aluetta on laajennettu itään.
- 3) **Kannen alan** supistaminen areenan lounaispuolella
- 4) **Sorinpihan** merkintä jk → **jk-piha**
- 5) Kansikadun itäpuolelle merkintä **jk-piha**
- 6) Kannen pohjoisosassa kannen uloke asettuu Ratapihankadun yläpuolelle. Uusi merkintä '**ky**': "kadun yläpuolinen kansirakenteen rakennusala"
- 7) **Lisäys** korttelialueelle C-3: "Korttelialueella sallitaan rakennusten välisten tilojen kattaminen. Rakentaminen on sovitettava kaupunkikuvaan ja esitettävä rakennussuunnitelmissa."
- 8) **Rakennusoikeuteen** liittyvä yleismääräys "Rakennuksiin saadaan esitetyn kerrosalan lisäksi toteuttaa lasitettuja parvekkeita sekä lasitettuja viherhuoneita" koskee myös korttelialuetta AK.
- 9) **Rakennusoikeuteen** liittyvään yleismääräykseen "Rakennuksiin saadaan esitetyn kerrosala lisäksi toteuttaa ullakkokerrokseen sijoitettuja ilmastointihuoneita, yhteistiloja ja varastoja" on lisätty teksti "sekä kerrokseen sijoitettavia teknisiä tiloja". Tämä on ulotettu koskemaan myös korttelialuetta AK.
- 10) **Tilojen sijoittamista** koskevaan yleismääräykseen lisäys: "Jokaisen asuinrakennuksen yhteyteen on järjestettävä vähintään yksi ulko-oleskelu ja leikkialue asukkaiden yhteiseen käyttöön. Alueelle saa sijoittaa aluetta suojaavia ja toimintaa tukevia rakennusosia"
- 11) Uusi merkintä '**jk/h(330/6,8)**': "Alueella oleva jalankulku- ja huoltoajoyhteys. Suluissa oleva merkintä osoittaa korttelin osan tai osat, joille kulkuyhteys kyseisen alueen kautta on sallittu".
- 12) Uusi merkintä '**ju-19**': "rakennuksen julkisivujen tulee olla värisävyiltään vaaleita"
- 13) Uusi **turvallisuuteen** liittyvä yleismääräys: "Kannen reunavyöhykkeet on varustettava viranomaisten turvallisuusmääräysten mukaisilla aidoilla"
- 14) Kaava-aluetta ja merkintää **ma/a-5** laajennetaan länteen katualueelle pohjoisen pysäköintilaitoksen kohdalla.
- 15) "**Ilmastointikonehuoneet**" -termi poistetaan ja ne sisältyvät termiin "tekniset tilat". Myös tornien välikerroksessa tulee sallia rakennusoikeuden ulkopuolella varastoja:
Kortteleissa C-3 ja AK: "Rakennuksiin saadaan esitetyn kerrosalan lisäksi toteuttaa ullakkokerrokseen sijoitettavia teknisiä-, yhteis- ja varastotiloja sekä muihin kuin maantasokerrokseen sijoitettavia teknisiä ja varastotiloja".
- 16) **ma-merkinnät** korvataan ma/kah – merkinnällä ja määräys muutetaan muotoon:
"Alueella sallitaan esitetyn rakennusoikeuden lisäksi maanalaisten ja kansialueen alapuolisten pysäköinti-, säilytys-, teknisten- ja huoltotilojen sekä huoltoyhteyksien rakentaminen."
- 17) **Uusi yleismääräys**: Tontinkäyttösuunnitelma on hyväksyttävä Tampereen kaupungin kaavoitus- ja rakennusvalvontaviranomaisilla ennen maan luovuttamista.
- 18) KYU-korttelialueiden rakennusaloille uusi merkintä: **I 25 %**, ja määräys: "Merkintä osoittaa kuinka monta % enintään rakennusoikeudesta saa käyttää myymälä-, ravintola-, kahvila- tai erillisiä liikuntatiloja varten."
- 19) KYU-alueen **ulo- merkinnälle** vastaparinmerkinnät ulo(447/3) AK korttelialueelle. Annetaan määräykseksi: "Suluissa olevat numerot osoittavat ne korttelit tai korttelin osat, joilta ulo- merkinnän sallima rakentaminen voidaan toteuttaa."
- 20) **vih-ka merkintään** jatkomääräys: "Rakennusosalalla rakennuksen julkisivut voidaan toteuttaa viherrakentamista hyödyntäen".
- 21) "**Ohjeellinen rakennuksen paikka**" -katkoviivat syytetään takaisin kartalle. Sillä on pientä informaatioarvoa jatkossa mm. runkosyvyyksien arvioinnin suhteen.
- 22) **Asetinlaiterakennus** lähialueineen on merkittävä LR/u merkinnällä.
- 23) **erk-merkintä** tulee osoittaa AK-korttelissa molemmille rakennusaloille.
- 24) **Ju-19 –merkintä** tulee osoittaa AK-korttelissa molemmille rakennusaloille
- 25) **Pite-alueen** määräyksen loppuun lisätään: "Kullekin kattotasolle saa rakentaa asukkaiden käyttöön korkeintaan 50 m²:n saunaosaston varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi."

Näiden muutosten lisäksi on tehty merkintätapoihin liittyviä muutoksia, jotka eivät vaikuta kaavamääräysten sisältöön.



kaavarajan muutos
rakennusalan laajennus itään
kannen uloke kadun päälle

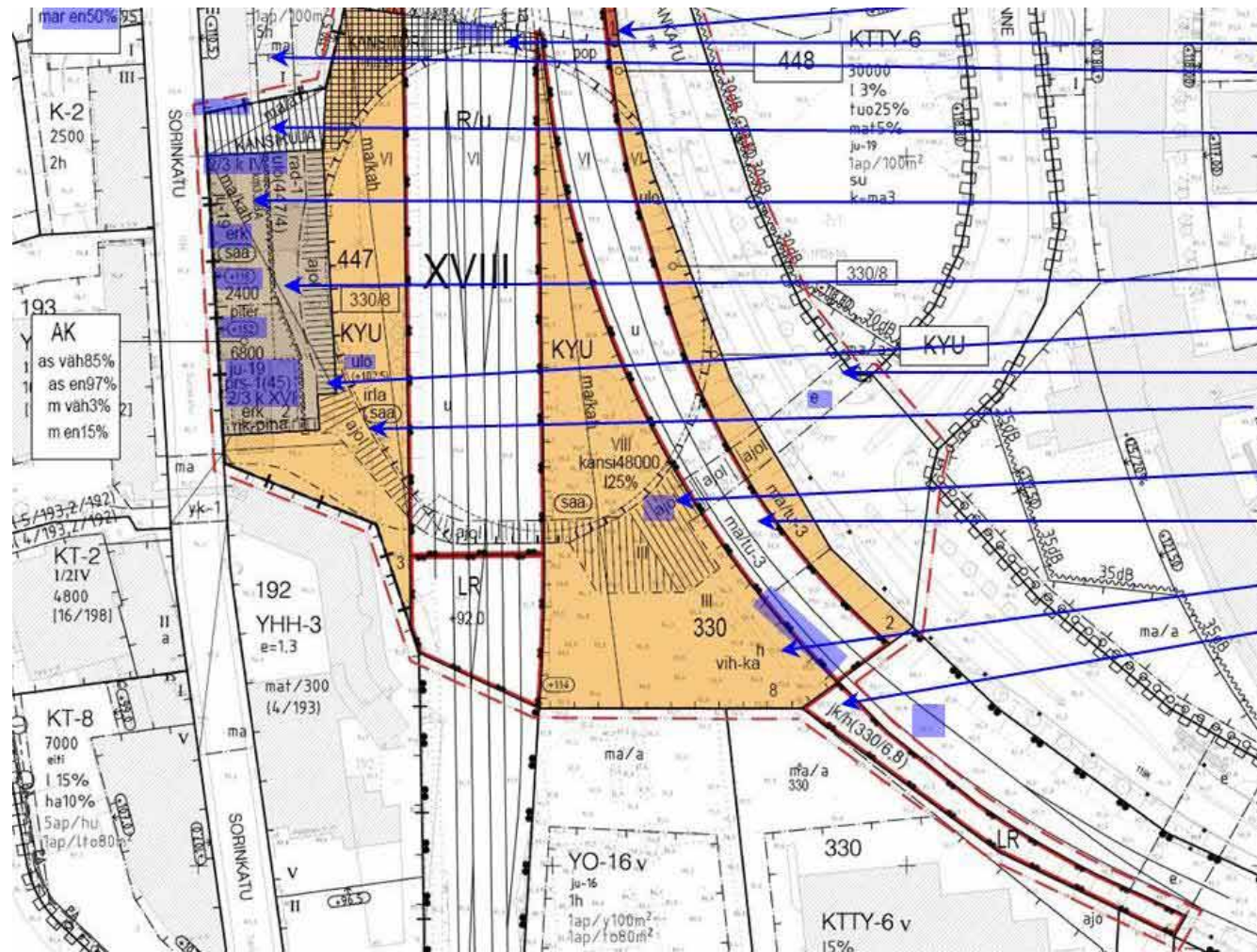
Sorinsillan levittäminen pohjoiseen ja etelään,
rakennusalojen supistus

rakennusalan laajennus itään
rakennusalojen laajennus keskelle yhteen
ohjeelliset jk-piha merkinnät

tontin rajan siirto etelään

torialueen laajennus itään
ma/a katualueen alle

Kuva 32. Kaavan pohjoisosaan tehtyjä muutoksia kartalla esitettyinä. Lähde: WSP Finland Oy.



- torialueen laajennus itään
- ma/a katualueen alle
- ma/a koko tontin alalle
- rakennusalan supistaminen ajol idemmäksi
- rakennusalan laajentaminen
- AK tontin kulman pienentäminen
- Kanslerinsillan eritaso
- kannen supistaminen
- ajol alueen laajennus
- tunnelialueen laajennus
- huoltoalueen laajennus
- kaavarajan muutos

Kuva 33. Kaavan eteläosaan tehtyjä muutoksia kartalla esitettyinä. Lähde: WSP Finland Oy.

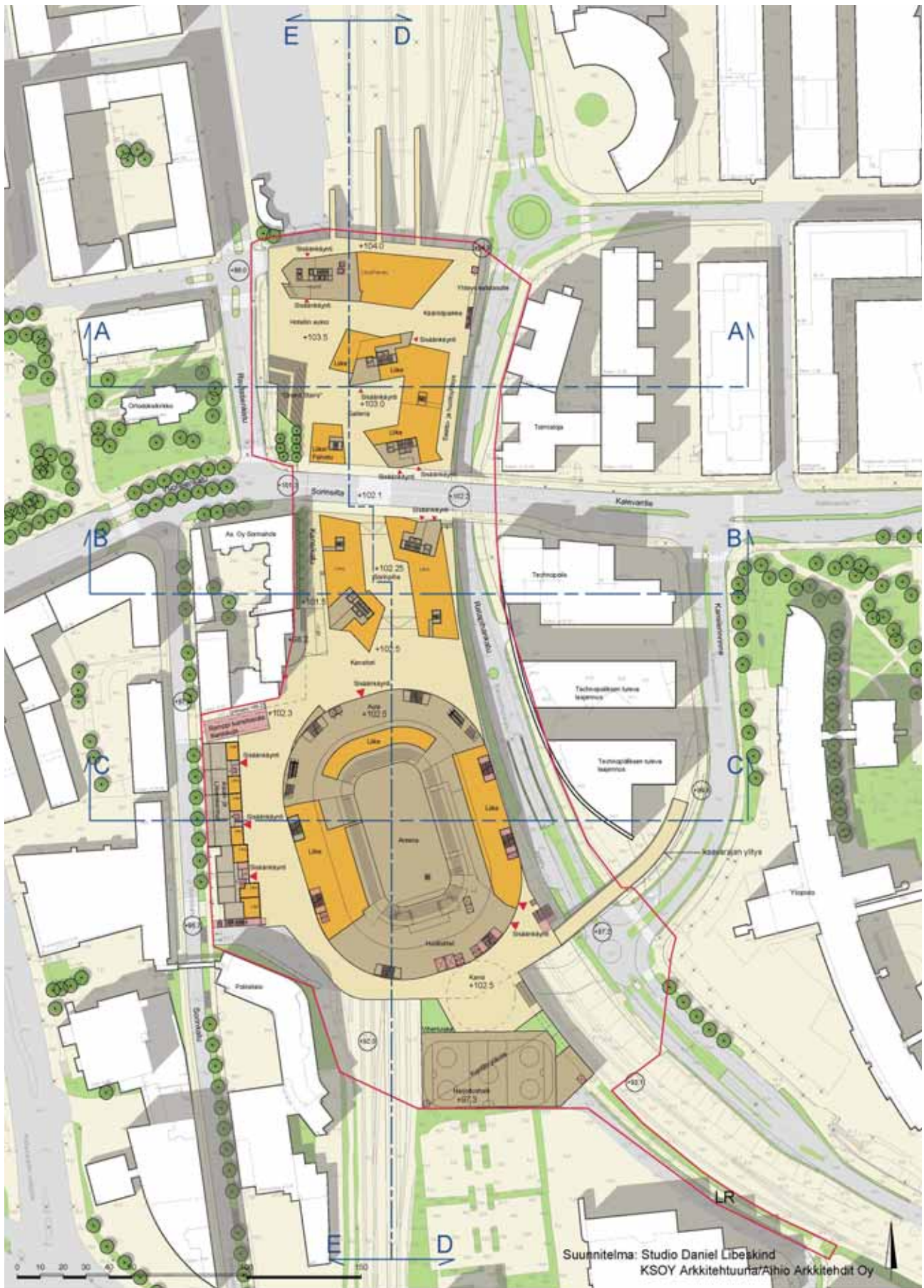
3.5.4 Tarkistukset kaavaehdotukseen

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen on todettu tarvetta joihinkin vähäisiin kaavaehdotusta koskeviin tarkistuksiin. Muutokset on koottu alla olevaan listaan.

- 1) Asumisen kerrosalan enimmäismäärän vähennys 37 590 kem2:ksi.
Merkintä: Tontille C-3/426/2 as en 36% ja tontille C-3/447/1 as en 32%.
- 2) Rautatienkadun raja. C-3- ja LR-alueita rajattu vähäisesti länsireunasta.
- 3) AK-tontilla rakennusalan rajan siirto pohjoisemmaksi noin 3 m.
- 4) Suoja-aita merkintä KYU-tontille noin 5 m Sorinkadun reunasta. Ajoluiskamerkintää rajataan idemmäksi ja uudelle rajalle:
Merkintä: A-22.
Määräys: "Merkintä osoittaa sen osan eri kaavamääräysten alaisten alueen osien välisestä rajasta, jolle on rakennettava portti."
- 5) Istutettava alueen osa. Merkintä 5 m poliisitalosta.
- 6) Merkintä AK-korttelin rakennusalalle parvekerajoitus.
Merkintä: epa-1+ aaltoviiva.
Määräys: "Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleiseen rakennuksen seinään ei saa sijoittaa parvekkeita viiden alimman kerroksen osalle."
- 7) Kerrosalalaatikoiden jäsentely uudella tavalla. Pienennetty laatikoita ja sijoitettu katu- tai rautatiealueille siten, että ei peitä korttelialueiden kaavamerkintöjä. Korttelitunnuksen fonttikoko ei muutu.
- 8) Merkinnät "Grand - Stairs" ja kansitorialueille.
Merkintä: Ruuturasterimerkintä + tym.
Määräys: "Torimainen alueen osa, jolla tasoerot ja portaat on sovitettava ympäristöön ja toteutettava korkealaatuisesti".
- 9) AK-tontilla julkisivusävy määräyksen muutos.
Poistettu ju-19 merkintä molemmilta rakennusaloilta (vrt. rak.tapaohje /määr.18).
- 10) AK-tontilla torniosan räystäsmerkinnän muutos.
Poistettu räystäskorkeusmerkintä tornin rakennusalalta. (vrt. rak.tapaohje /määr.18).
- 11) m en% ja m väh% -merkintöihin tehdään lisäys. "Merkintä osoittaa, kuinka monta prosenttia sallitusta rakennusoikeudesta saadaan enintään käyttää myymälä-, ravintola-, kahvila- ja muita asiakaspalvelutiloja varten."
- 12) Rakennuslupavaihetta koskeva melumääräys. Merkintä: me-12 C-3- ja AK-tonteille.
Määräys: "Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä rakennushankkeen pohjalta laadittu meluntorjuntasuunnitelma. Asemakaavassa vaadittuja melusuojarakenteita on tarvittaessa parannettava."
- 13) Yleismääräysten jäsentely peräkkäin.
- 14) Y-8366 merkintä ja määräys: "Merkintä osoittaa että tätä asemakaavaa varten on laadittu yleismääräys, joka on asemakaavakartassa. Luku tarkoittaa asemakaavan numeroa."

- 15) Rakentamistapaohjetta koskeva merkintä: ro-8366. Määräys: ”Merkintä osoittaa, että tätä asemakaavaa varten on laadittu rakentamistapaohjeistot, jotka ovat asemakaavaselostuksessa. Ensimmäinen luku tarkoittaa asemakaavan numeroa ja toinen luku viittaa siihen ohjeistoon, joka koskee kyseistä tonttia tai tontteja.”
- 16) Merkintä: ym-7 ja määräys AK-tontin rakentamisen ympäristöön sovittamisesta: ”Tontille rakennettavan uudisrakennuksen julkisivumateriaalien sekä julkisivun rakennustaiteellisen käsittelyn tulee sopeutua ympäröiviin rakennuksiin ja korttelikokonaisuuteen”.
- 17) Yleismääräyksen täydennys. ”Tonttien rajat voidaan rakentaa ilman rajaseiniä lukuun ottamatta viranomaisten edellyttämää palo-osastointia rautatiealueen rajoilla.”
- 18) Uusi yleismääräys: ”Kannen alta on järjestettävä riittävät poistumisreitit. Riittävästä pelastus- ja hyökkäysreiteistä kannen alle on varmistuttava.”
- 19) Molemmiin puolin Sorinsiltaa merkitty korttelialueille merkinnät jk-piha. (mahdollistaa Sorinsilän vierien paremmat kehitysmahdollisuudet jalankululle.
- 20) Nimi ”Kansitori” on poistettu kaavakartalta, sillä se ei ole yleistä aluetta.
- 21) Kaakkoinen rautatiealue LR on muutettu katualueeksi. Alueelle merkityt kulkuyhteysrasite-merkinnät on poistettu.
- 22) AK korttelin kerrosalat muutettu yhdeksi luvuksi 9200 (kokonaiskerrosala ei muutu).
- 23) Kansikadun istutettavan alueen osan lyhennys. Merkintä vain As Oy Sorinahteen edustalle.
- 24) Tornin osa-alueen rajan tarkistus tontilla 448/1.
- 25) ulo -merkintä AK -korttelin pohjoisosaan mahdollistaa Kansikujan ylle ulottuvat rakennusosat.
- 26) Kaupunginosan rajauksen muutos Rautatienkadun katualueen reunassa.
- 27) KYU –korttelin ajoluiskan viereinen vähäinen tarkistus osa-alueen rajaan.
- 28) KYU Korttelissa rakennusalojen selkeyttäminen eteläosassa.
- 29) C-3 alueella. Korttelin numeron lisäys 455/1. Tontin numeron muutos 426/1:ksi

4 ASEMAKAAVAN KUVAUS



Kuva 34. Asemakaavan kansitason asemapiirros.

4.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan muutos laaditaan suurelta osin rautatiealueelle (LR) ulokeratkaisuna. Kaavaluonnoksessa on esitetty rata-alueen päälle kansi, jolle sijoitetaan monitoimiareena sekä sekoittuneita asuin-, majoitus-, toimisto- ja liiketilojen korttelialueita.

Liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuri- ja urheilutoimintoja palvelevien rakennusten korttelialueille (KYU) asemakaava-alueen eteläpäähän, Jyväskylän radan ja pääradan leikkauskohtaan on suunniteltu monitoimiareenan sijoittamista. Areenan kansitasolle voidaan sijoittaa myös ravintola- ja muita palveluita siten, että tilat voivat palvella kaupunkilaisia vaikka itse areena olisikin suljettu. Areenan eteläpuolella sijaitsee varaus monikerroksiselle pysäköintilaitokselle, jonka yläkerroksessa sijaitsee harjoitusjäähalli ja siihen liittyviä palvelutiloja. Harjoitushallin katosta suunnitellaan julkinen, puistomainen viherpiha. Areenahallin kannen alapuolisissa kerroksissa sijaitsee pukeutumis- suurkeittiö-, väestönsuoja- sekä huoltoon ja lastaukseen liittyviä tiloja.

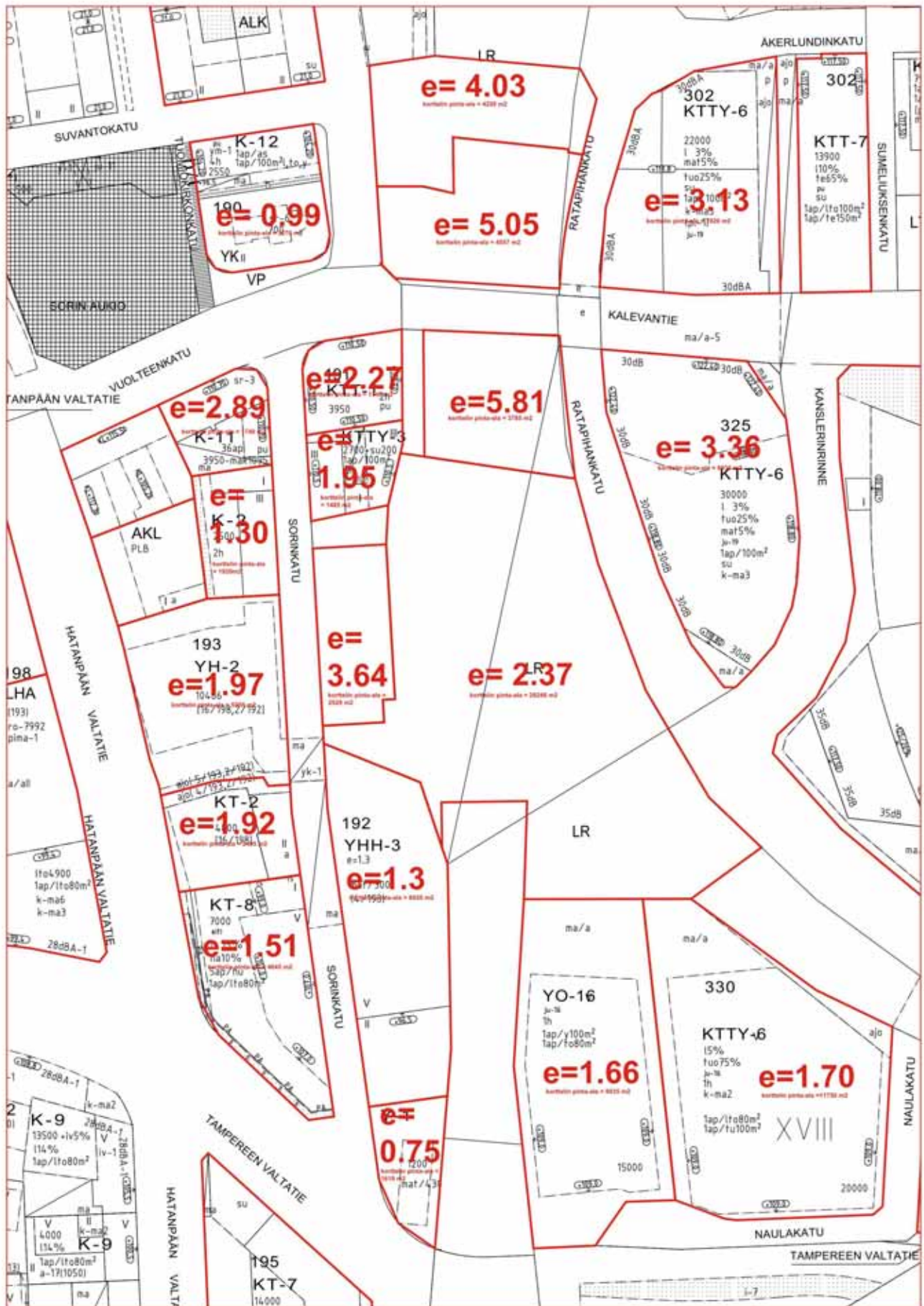
Keskustatoimintojen korttelialueille (C-3) rakennettavalle kansiosalle suunniteltuihin muihin rakennuksiin on tarkoitus sijoittaa liiketiloja. Ylempiin kerroksiin sallitaan asuin-, majoitus- sekä toimistotiloja. Pääosin hotelliksi suunniteltu rakennus sijoittuu korkeana noin 28 kerroksisena maamerkinä kannen pohjoispäähän. Hotelli ja tornit muodostavat pohjoisesta etelään laskeutuvan rivin, joka tulee näkymään kauas ja muodostamaan Tampereen kaupungille uutta identiteettiä. Sorinkadun varteen sijoittuva asuinkerrostalojen korttelialueelle (AK) purettavaksi esitettyjen rakennusten tilalle sijoitetaan asuin- ja liikekerrostalo pysäköintilaitoksineen.

Kannen alapuolisilla osilla varmistetaan rautatieliikenteen toiminnan jatkuminen. Rautatien länsipuolelle sijoitetaan pysäköintilaitoksia, huoltoa sekä ja autojen junalastusta palveleva huoltokatuyhteys.

Liikenneyhteydet kannelle tapahtuvat Sorinsillan, Sorinkadun ja Rautatienkadun kautta. Ratapihankadulta esitetään Jyväskylän radan alittavan tunnelin sijoittamista areenan pysäköintilaitokseen ajoa varten. Päähuolto-, lastaus- ja charterbussien yhteyttä on tutkittu areenan eteläpuolelta Naulakadun päästä, osittain Spondan kiinteistön kautta. Kanslerinrinteen vierestä, Technopoliksen tontilta, on suunniteltu areenan kannelle johtava huolto- ja kevyen liikenteen yhteys. Lisäksi on suunniteltu porras- ja mahdollisia hissiyhteyksiä kannelle rautatieaseman odotuslaitureilta sekä Åkerlundinkadun suunnasta.



Kuva 35. Näkymäkuva luoteesta Näsinneulasta. Lähde: WSP Finland Oy.



Kuva 36. Kaava-alueen ja lähiympäristön sovelletut tonttitehokkuudet. Lähde: WSP Finland Oy.

4.1.1 Mitoitus

Asemakaavan rakennusoikeus on yhteensä 119 200 kem2 koostuen seuraavista:

- Areena aputiloineen, liiketilat ja harjoitushalli sekä siihen liittyvät huolto- ja lastaustilat sekä pysäköintilaitokset 48 000 kem2
- Asuin-, majoitus- liike- ja toimistotiloja areenan pohjoispuolelle 62 000 kem2
- Sorinkadun varren asuin- ja liikekerrostalo 9 200 kem2

Korttelialueilla C-3 ja AK saadaan rakennusoikeuden lisäksi kerroksiin rakentaa lasitettuja parvekkeita, lasitettuja viherhuoneita, teknisiä tiloja ja enintään 45 kem2 porrashuonepinta-alaa jokaisessa porrashuoneessa kaikissa kerroksissa. Ullakkokerrokseen saadaan sijoittaa kerrosalan lisäksi yhteistiloja ja varastoja. Arvio tästä ylittävästä pinta-alasta C-3- ja AK -alueilla yhteensä on noin 11 580 kem2 (noin 16 %). Kaava-alueen kokonaisalan arvioidaan olevan noin 130 780 kem2. Kansitason alapuolisia tiloja ei radan länsipuolisella osalla pääsääntöisesti lasketa rakennusoikeuteen.

Kaava mahdollistaa osoitettuja vaihteluvälejä eri toimintojen kerrosalamäärissä seuraavasti:

Asuminen

Asumista osoitetaan yhteensä vähintään 13 220 kem2 ja enintään 38 694 kem2.

Asumisväljyydellä 1 asukas/40 kem2 on vaihteluväli 330 - 970 asukasta.

Autopaikkatarve 1ap/125 kem2 vaihteluväli on 106 – 310 autopaikkaa.

Majoituspalvelut

Majoituspalveluja osoitetaan yhteensä enintään 38 990 kem2.

Väljyydellä 1 yöpyjä/30 kem2 saadaan enintään 1300 yöpymispaikkaa.

Autopaikkatarve 1 ap/200 kem2 on enintään 195 autopaikkaa.

Liiketilat (Ilman areenaa)

Liiketilaa osoitetaan yhteensä vähintään 2 166 kem2 ja enintään 12 380 kem2.

Väljyydellä 1 työpaikka/35 kem2 on vaihteluväli 62 -354 työpaikkaa.

Autopaikkatarve 1ap/100 kem2 vaihteluväli on 22 – 124 autopaikkaa.

Toimistotilat

Toimistoja osoitetaan yhteensä enintään 54 740 kem2.

Työpaikkaväljyydellä 1 työpaikka/35 kem2 on enintään 1564 työpaikkaa.

Autopaikkoja 1ap/100 kem2 on enintään 547 autopaikkaa.

Autopaikkatarpeen vaihteluväli

Autopaikkavaatimus on pienin kun esitetään maksimimäärä majoitustilaa ja asumista ja mahdollisimman vähän toimisto- ja liiketilaa. Yhteensä 468 ap. Autopaikkavaatimus on suurin kun esitetään maksimimäärä liike- ja toimistotilaa ja mahdollisimman vähän asumista ja majoituspalveluja ei lainkaan. Yhteensä. 594 ap.

Areena


Areenan kerrosalaan kuuluvat, monitoimihalli, liiketiloja, pukutilat, keittiöt, erillisen pysäköintilaitoksen maanpäällinen osa, harjoitusjäähalli ja palvelutiloja sekä väestösuoja. yhteensä 48 000 kem2. Autopaikkoja ei ole kulttuuri- ja urheilutoiminnoille erikseen määrätty. 1ap/110 kem2 vastaisi 436 autopaikan tarvetta. Areenasta saadaan enintään 12 000 kem2 osoittaa myymälä-, ravintola-, kahvila- tai erillisiä liikuntatiloja varten.

Autopaikkojen kokonaisvaihteluväli

Autopaikkatarpeen kokonaisvaihteluväli olisi em. perustuen 904 – 1030 autopaikkaa.

Pysäköintilaitokset

Pohjoinen pysäköintilaitos kapasiteetti noin	250 ap
Läntinen pysäköintilaitos kapasiteetti noin	315 ap
<u>Eteläinen areenan pysäköintilaitos kapasiteetti noin</u>	<u>386 ap</u>
Yhteensä	951 ap

Tampereen Kansi ja Keskusareena Asemakaavoitus Kerrosalat 5.4.2011																	
K-alue	m	min	m	max	to	max	as	min	as	max	mar	max	ml	max	kerrosala	lisärak.	kok.ala
C-3 445 - 1		510		4250	16	490		0	14450		16490				17 000	3330	
C-3 426 - 1		660		3450	19	550		2760	8280		11500				23000	3110	
C-3 447 - 1		720		3300	18	700		2640	7 040		11000				22000	3590	
AK 447 - 2		276		1380		0		7820	8924		0				9200	1550	
		2166		12380		54740		13220	38694		38990						
KYU Areena																	
447 - 2,3,8													12 000		48000		
Yhteensä															119 200	11580	130 780

Yllä olevan taulukon määritteet:

m = myymälä-, ravintola- kahvila- ja muut asiakaspalvelutilat

to = toimistotilat

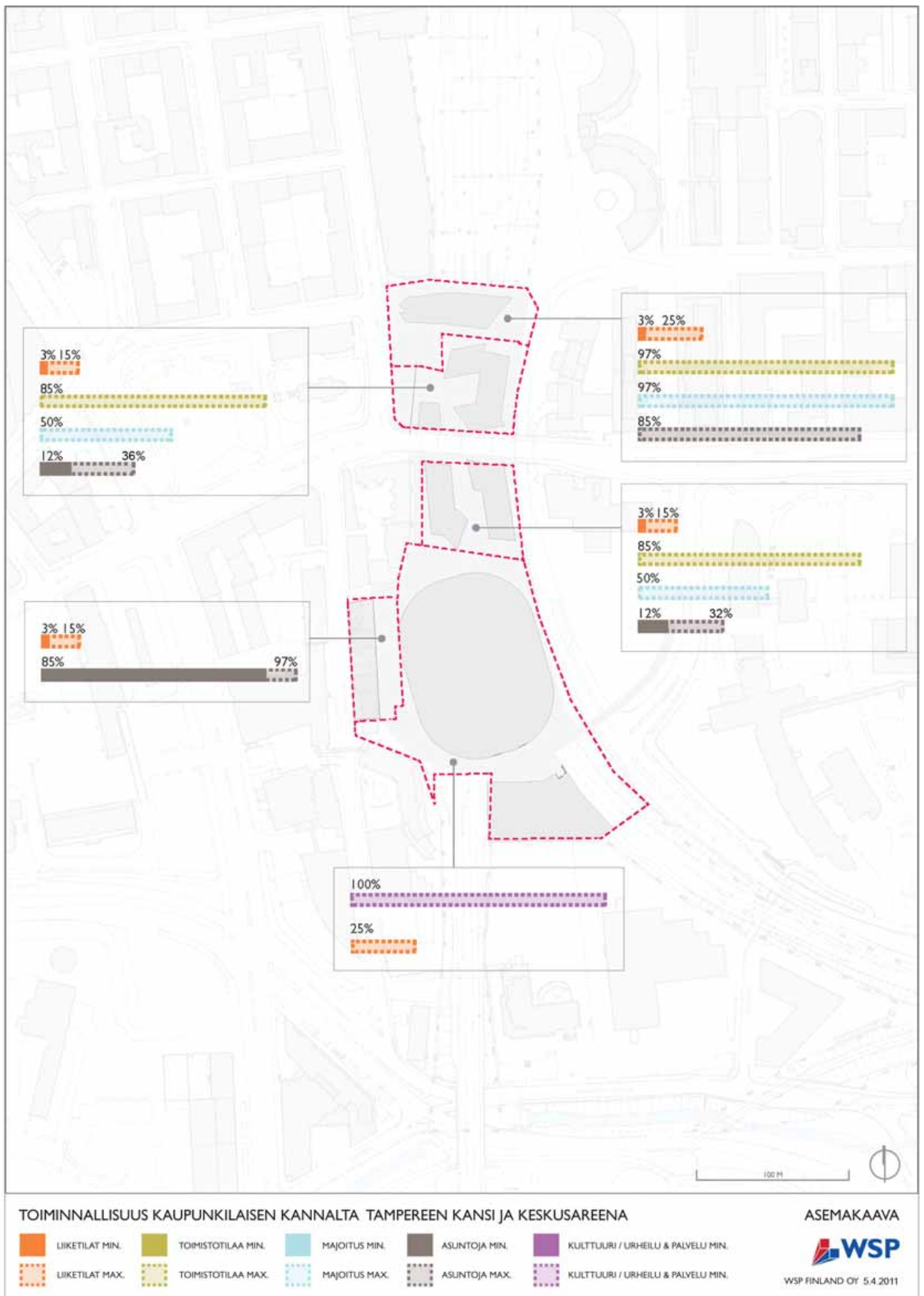
as = asuinhuoneistot

mar = majoituspalvelut

ml = myymälä-, ravintola-, kahvila- tai erilliset liikuntatilat

4.1.2 Palvelut

Kaava-alue toteutuessaan tarjoaa urheiluun, kulttuuriin ja esimerkiksi majoitustoimintaan liittyviä työpaikkoja, palveluja ja liiketiloja. Palvelut on tarkoitettu kaupunkilaisille, alueen ja lähiympäristön asukkaille sekä turisteille ja matkailijoille. Kaava-alueen asukkaat ja toimijat tukeutuvat Tampereen kaupungin julkisiin palveluihin ja ympäröiviin elinkeinoalueisiin. Alla olevassa kuvassa 37 sekä tämän sivun mitoitustaulukossa on eritelty palvelut ja toiminnot korttelikohtaisesti jaoteltuina. Palkit osoittavat käytettävät minimi- ja maksimimäärät.



Kuva 37. Kannen toiminnot korttelikohtaisesti eriteltyinä. Lähde: WSP Finland Oy.

4.2 Aluevaraukset

4.2.1 Korttelialueet

Keskustatoimintojen korttelialueet C-3

Keskustatoimintojen korttelialueilla voidaan rakentaa liike-, majoituspalvelu-, asuin- ja toimistorakennuksia. Erillisellä kaavamerkinnällä ja määräyksellä osoitetaan toimintojen väliset suhteet vaihteluväleineen. Keskustatoimintojen korttelialueiden kaavamääräysten sallima joustavuus eri toiminnoille on katsottu kaavan ohjausryhmässä tarkoituksenmukaiseksi. Asemakaavan käyttötarkoituksimerkintä C-3 tukee myös maakuntakaavassa esitettyä periaatetta kehittää keskustaa laajalti keskustatoimintojen, palvelujen ja hallinnon alueeksi. Keskustan osayleiskaavassa asemakaava-alue on suurimmaksi osaksi rautatieliikenteen aluetta. Välittömästi rautatiealueen molemmin puolin on esitetty alueita kehitettävän keskustatoimintoihin.

Liike- ja toimistorakennusten- sekä kulttuuri- ja urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueet KYU

Korttelialueen käyttötarkoitus sallii tavoitteena olleen monitoimihallin ja siihen liittyvän harjoitushallin toteuttamisen. Lisäksi on tarkoitus, että monitoimiareenan kansitason liiketilat mahdollistavat toiminnallista liike-, palvelu- ja mm. ravintolaelämää myös hallin ollessa muutoin suljettuna. Lisäksi kaavamerkinnällä mahdollistetaan toiminnan vaatimien toimisto- ja oheistilojen rakentaminen.

Asuinkerrostalojen korttelialue AK

Sorinkadun varrelle on esitetty vähäisen katuliikennemelun sekä länteen ja vesistöjen suuntaan avautuvan pääjulkisivun kannalta hyvälle asuinpaikalle asuinkerrostalon rakentamista pysäköintitiloineen. Alakerroksiin kannen tasoon on sijoitettava liiketilaa toiminnallisen elävyyden takia.

4.2.2 Muut alueet

Rautatiealueet LR ja LR/u

Alueen pääkäyttötarkoitus valtion liikenneviraston hallinnoimana rautatiealueena tulee säilymään. Kaavalla osoitetaan nykyisten rautatiealueiden (LR) lisäksi rautatien liikennealue, jonka päälle saa rakentaa rajoittuvaan kortteliin kuuluvia ulokkeita (LR/u). Ulokkeen alalla saa rakentaa kansirakenteita ja kortteliin kuuluvia rakennuksia. Liikennealueelle saa sijoittaa päällerakentamisen edellyttämiä kantavia rakenteita, jotka eivät haittaa liikennealueen käyttöä. Päällerakentajan tulee ennen rakentamista hankkia tarvittavat luvat ja rakentamista koskevat yksityiskohtaiset ehdot liikennevirastolta. Ennen rakennusluvan myöntämistä on suunnitelmasta hankittava rautatieviranomaisen lausunto.

Hidaskatualueet (Vuolteenkatu)

Sorinsillan länsipää on osoitettu hidaskaduksi, joka mahdollistaa mm. hitaiden ajonopeuksien valinnan alueella, jossa syntyy ajoneuvoliikenteen ja jalankulun risteämistä.

Pihakatu (Kansikatu)

As Oy Sorinahteen puutalorakennuksen itäpuolelle on esitetty varaus pihakadulle. Kadun länsilaitaan on esitetty merkintä istutettavan alueen vaatimuksesta noin 4 m:n leveydeltä. Pihakadulla sallitaan huolto-, kevyt-, pelastus- ja jalankulkuliikenne.

Naulakadun jatke

Osa rautatiealueesta esitetään muutettavaksi Naulakadun jatkeeksi.

Jalankululle varattu katu (Kansikuja)

Kaava-alueen länsireunalle on osoitettu jalankululle varattu katu, jonka tarkoitus on turvata esteetön pääsy Sorinkadulta areenan sisääntulotorille (Kansitorille).

Katualueet

Osa Ratapihankatua on sisällytetty kaavaan, jotta sen länsireunaa on voitu muuttaa, kadun päälle rakentaminen mahdollistaa ja Kanslerinsilta merkitä eritasona katualueelle. Osa Rautatienkatua on sisällytetty kaavaan, jotta kadun pinnan alapuolelle voidaan osoittaa pysäköintilaitoksen tiloja.

4.3 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Ympäristön ja rakentamisen sekä esimerkiksi kaupunkikuvan laatua on pyritty varmistamaan:

- Valitsemalla viitesuunnitelmien pääsuunnittelijaksi kansainvälisesti tunnettu arkkitehti-toimisto, jolla on riittävä kokemus urbaanin miljööön suunnittelusta
- Osallistavan prosessin avulla, jossa eri työryhmät ovat saaneet mahdollisuuden vaikuttaa sisältöön ja laatuun
- Monipuolisten kaavan laatimista edeltävien ja kaavan yhteydessä laadittujen selvitysten avulla
- Ohjausryhmän, osallisuusryhmän, arkkitehtuuryöryhmän ja kaupunkikuvatoimikunnan sitouttamisella työhön
- Laatutavoitteiden ja lisäselvitysedellytysten muotoutumisella kaavamääräyksiksi
- Rakentamistapaohjeen avulla
- Tontinluovutusehtojen avulla
- Lausunnotmenettelyillä rakennusluvan yhteydessä
- Viranomaisyhteistyöllä
- Osallisten mahdollisuudella antaa mielipiteensä kaavaluonnoksesta.



Kuva 38. Näkymä alueelle Hotelli Ilvekseltä. Lähde: WSP Finland Oy.

4.4 Kaavan vaikutukset

Maankäyttö- ja rakennuslain sekä -asetuksen velvoitteet

”Kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisesti määrin selvitettävä suunnitelman toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset vaikutukset.” (MRL 9 §)

Maankäyttö- ja rakennusasetuksen 1 §:n mukaan kaavaa laadittaessa on vaikutuksia selvitetävä siinä laajuudessa, että voidaan arvioida suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset:

- 1) ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön
- 2) maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon
- 3) kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin
- 4) alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen
- 5) kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Yleiskaavallisen tarkastelun velvoite

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan ”Kaavan laatimisen yhteydessä laaditaan yleiskaavallinen tarkastelu, jolla arvioidaan suunnitelman vaikutukset yleiskaavaan sekä arvioidaan aiheuttaako ratkaisu esteitä yleiskaavan tavoitteiden ja ratkaisujen toteutumiseksi”. Kaavaluonnoksen ratkaisua verrataan MRL:n yleiskaavan sisältötavoitteisiin, jotka ovat 39.2 § mukaan:

- 1) Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys;
- 2) Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö;
- 3) Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus;
- 4) Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla;
- 5) Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön;
- 6) Kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset;
- 7) Ympäristöhaittojen vähentäminen;
- 8) Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen;
- 9) Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys;

Edellä mainitut kohdat nostetaan esille vaikutusarvioinnissa mainitsemalla erikseen arvioinnin yhteydessä: ”Yleiskaavatasoinen sisältövaatimus =YK”.

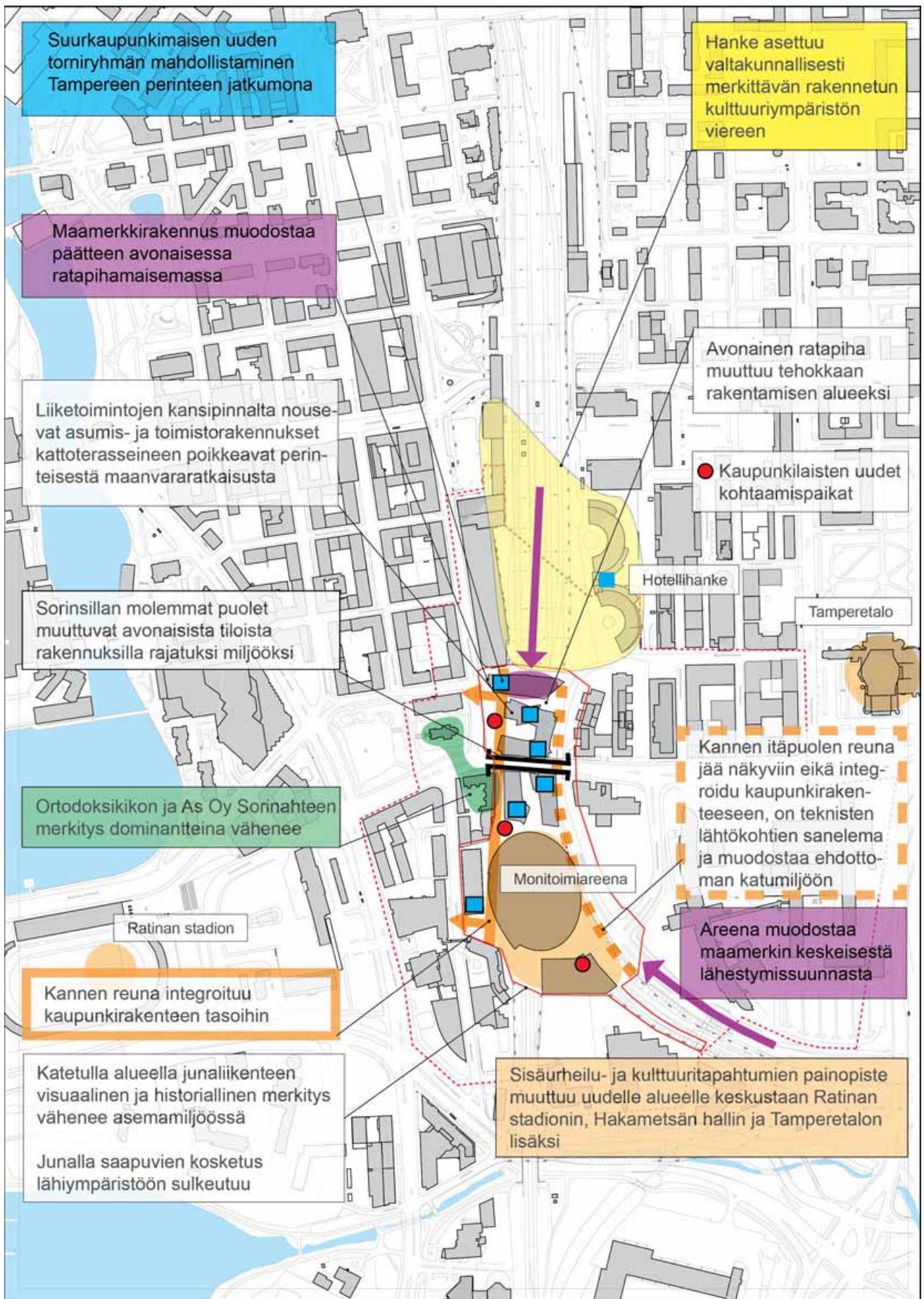
Selvityksien laatimisen velvoite

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on esitetty selvitystarpeita sekä tavoitteita, joiden perusteella on arvioitava vaikutuksia seuraaviin:

- Kannen ja rakentamisen toteutettavuuteen ratapihan päällä rata- ja vaihteistojärjestelyineen
- Areenakonseptin talouteen
- Liikenteeseen (mm. joukkoliikenteeseen ja kevyen liikenteen ympäristön laadukkuuteen)
- Pysäköintiin (liittyminen muihin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin)
- Maaperään (täytöt, pohjavesi, pilaantuneisuus, rakennettavuus, täytettävyyys)
- Ilmanlaatuun
- Katu-, raideliikenne- ja runkomeluun
- Tärinään
- Turvallisuuteen, selvitys vaarallisten aineiden kuljetuksesta rautateillä
- Hulevesiin
- Rakennuskantaan
- Kaupunkikuvaan
- Kaupunkirakenteeseen
- Kestävään ympäristö- ja energiatalouteen

Vaikutusten arviointien jaottelu ja otsikointi on johdettu edellä esitetyistä arviointitarpeista. Selkeyden vuoksi arvioinnit on jaettu kolmen pääotsikon alle:

- Vaikutukset rakennettuun ympäristöön
- Vaikutukset luonnonympäristöön
- Sosiaaliset vaikutukset (ihmisiin kohdistuvat vaikutukset)



Kuva 39. Kaavasta aiheutuvia muutoksia ja vaikutuksia. Lähde: WSP Finland Oy.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

4.4.1.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Yhdyskuntarakenteen toimivuus (YK)

Kaupunkeja, joilla on vahva ja toiminnallisesti rikas kulttuurinen, kaupan ja palveluiden keskusta, pidetään yleensä yhdyskuntarakenteen toimivuuden kannalta tavoiteltavina. Toimivuuteen vaikuttavat myös liikkumisen monipuolisuus ja helppous sekä sekoittuneiden toimintojen (asuminen, työpaikat, palvelut) tarjonta. Kaava-alueen pääkäyttötarkoitus on rautatieliikenne, jonka asema tulee kaavan myötä ja kaupungin kehittyessä vahvistumaan. Rautatieliikenteen aluevaraukset on mitoitettu niin, että raideliikenteen toimivuus säilyy vahvana. Rautatieliikenne on pääjoukkoliikennemuoto, mutta toisaalta raiteet ja ratapiha ovat samalla paikallinen toiminnallinen este, mistä yhdyskuntarakenteen poikittainen toimivuus kärsii.

Kaava-alue tarjoaa toiminnallisesti sekoittuneen asumisen, majoituksen, toimistojen, liikkeiden, kahviloiden ja ravintoloiden palveluita sekä urheilu- ja kulttuuritoimintoja. Siten kaavaratkaisu osaltaan tukee toimintojen sekoittuneisuuden kasvua. Poikittaisyhteyksien parantumisen näkökulmasta se tarjoaa jonkin verran uusia kävelyreittejä ja joitakin uusia kohtauspaikkoja, mutta varsinaisesti pyöräilyn tai autoilun näkökulmasta se ei tarjoa uusia nykyisiä verkkoja sujuvoittavia yhteyksiä. Poikittaisliikenne jää tiukasti nykyisen Sorinsillan toimivuuden varaan.

Yhdyskuntarakenteen taloudellisuus (YK)

Sijainti palveluiden ja nykyisten kunnallisteknisten verkostojen äärellä perustelevat yhdyskuntarakenteen taloudellisuutta. Normaalista poikkeava kansiratkaisu teknisesti vaikeassa paikassa nostaa rakentamisen kustannuksia normaalia korkeammalle, mikä on vaikuttanut mm. kerrosalan määrän tavoitteisiin. Kansirakenne tarvitsee riittävästi kerrosalaa ollakseen kustannustaloudellinen. Kustannuksiin vaikuttaa lisäksi mm. Tampereen mittakaavassa poikkeuksellisten korkeiden tornien rakentamistavoite. Massiivisissa ja korkeissa rakennuksissa tarvittavien ilmanvaihto- ja poistumistievaatimusten takia, hyötypinta-ala jää normaalia pienemmäksi mikä nostaa kustannustasoa.

Yhdyskuntarakenteen ekologinen kestävyys (YK)

Alue sijoittuu keskusta-alueelle, jolloin jo olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja infrastruktuuria voidaan hyödyntää tehokkaasti. Kaava-alueen eteläosassa on hieman puustoa, joka joudutaan poistamaan. Muutoin kaava-alueella on hyvin vähän luontoa, eikä hankkeen johdosta juurikaan tarvitse poistaa olemassa olevia hiilinieluja. Kaavan toteuttamisen johdosta lajien elinalueiden pirstoutumista tapahtuu vain hyvin vähäisissä määrin. Kaavan toteuttaminen ei siis juurikaan vähennä alueen ekologistia arvoja joskaan se ei niitä myöskään lisää: alueelle suunnitellut viheralueet ovat vähäisiä ja ympäristö urbaania. Kansi voi parantaa radan halkomien kaupunginosien ekologista yhteyttä luomalla yhteyksiä radan ylitse. Alueen sijainti ja urbaani elämäntapa tarjoaa mahdollisuuden tukeutua joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn henkilöauton käytön sijaan.

Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö (YK)

Kaavaratkaisu kytkeytyy olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Kaava-alue tarvitsee kunnallistekniikkaa, liikenneyhteyksiä ja hulevesireittejä toimiakseen, joten hanke tulee sekä tarjoamaan yhdyskuntarakenteelle uusia mahdollisuuksia mutta myös kuormittamaan nykyistä yhdyskuntarakennetta. Erittäin tärkeiksi kaupunkirakenteen toimivuuden kannalta muodostuvat kansirakenteen liittymäkohdat olemassa olevaan katuverkkoon Rautatienkadun päätteessä ja portailla sekä Åkerlundinkadulle. Parhaimmillaan hankkeesta muodostuu kaupunkirakenteen eri osia yhdistävä sekä yhteyksiä, palveluita ja toimintoja eheyttävä nivel.

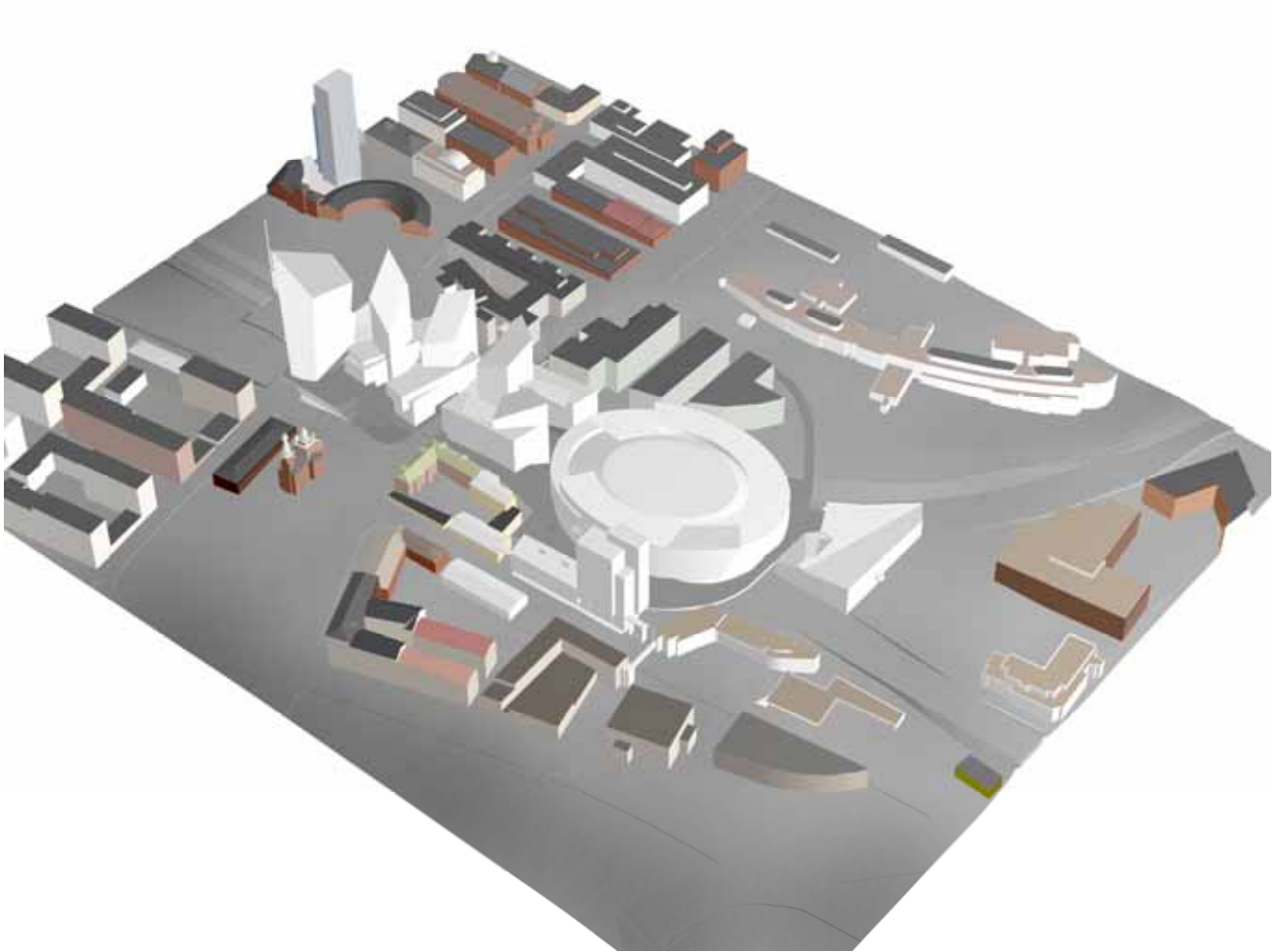


Kuva 40. Rakeisuuskaavio Tampereen keskusta- ja kaava-alueesta. Lähde: WSP Finland Oy.

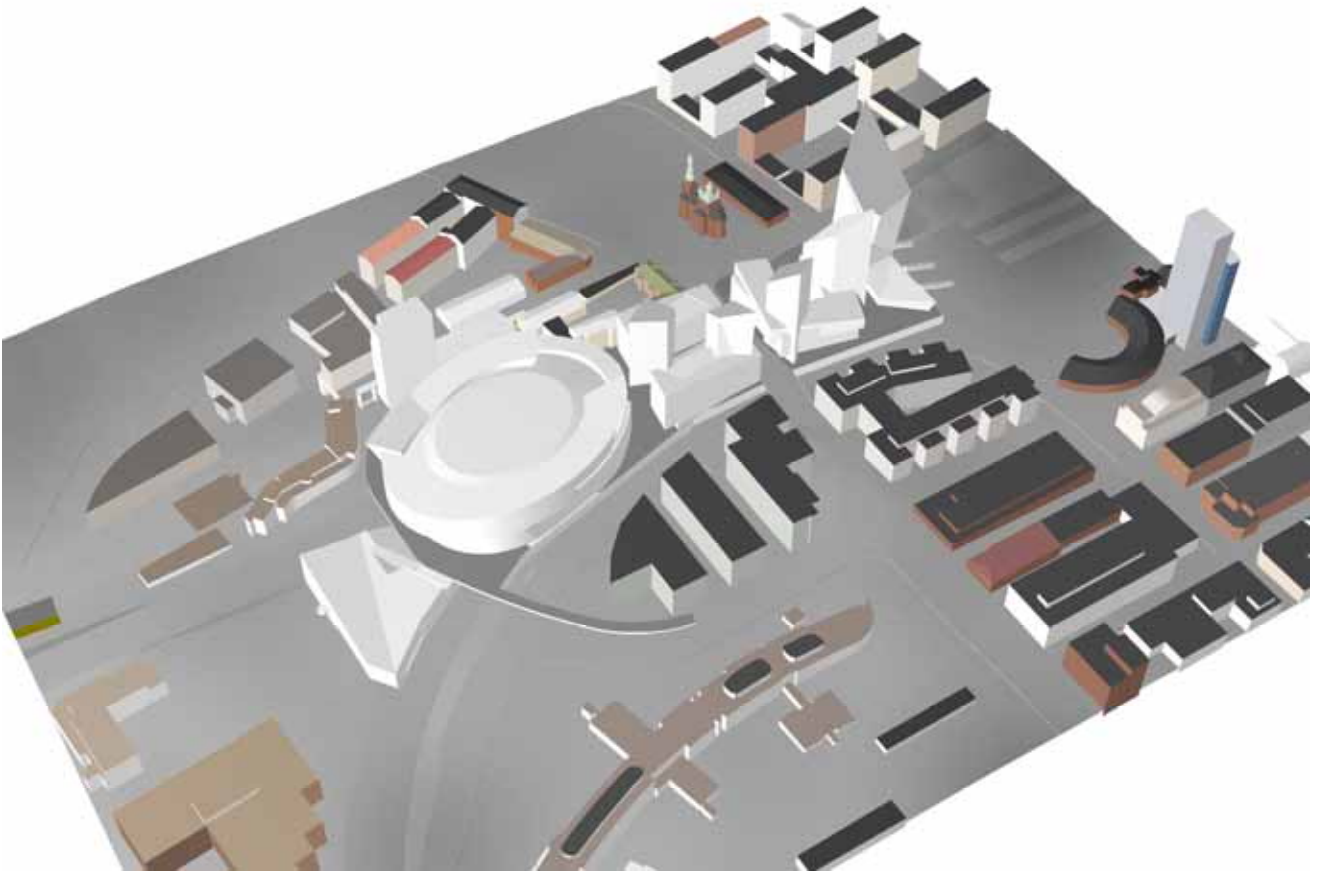
4.4.1.2 Vaikutukset kaupunkikuvaan ja rakennuskantaan

Tampereen Kansi ja Keskusareena –hanke on rakennusvolyymiltaan suuri ja se sijaitsee keskustan muun rakentamisen suhteen korkealla paikalla. Asemakaavalla on siten toteutuessaan huomattavat vaikutukset kaupunkikuvaan ja -maisemaan niin lähiympäristössään kuin kaukomaisemassa osana Tampereen kantakaupunkia. Merkittäväksi muodostuu areenahankkeen suurimittakaavaisuuden, korkeuden ja rakentamisen tiiviyn aikaansaama kokonaisvaikutelma. Tätä kokonaisvaikutelmaa on pyritty erityisesti hankkeen mittakaavan osalta kuvaamaan alla olevissa kuvissa 41 ja 42.

Ratapiha on rakennetun ympäristön arvoineen Tammerkoskeen verrattavissa oleva kaupunkirakenteellinen ”katko” tai ”hengähdys” joka jakaa kantakaupunkia selkeästi osiin. Avoimella ratapiha-alueella on kaupunkirakennetta jakava mutta samalla selkeyttävä merkitys. Hankkeen koskiessa vain rajattua osaa ratapihasta avoimen tilan hahmottaminen heikkenee kaava-alueen kohdalla.



Kuva 41. Areenan mittakaava suhteessa lähiympäristöön sekä lähiympäristön rakennusten värimaailmaa lounaasta havainnollistettuna. Lähde: WSP Finland Oy.



Kuva 42. Areenan mittakaava suhteessa lähiympäristöön sekä lähiympäristön rakennusten värimaailmaa luoteesta havainnollistettuna. Lähde: WSP Finland Oy.

Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen (YK)

Tampereen Kansi- ja Keskusareena –hankkeen alue sijaitsee Tampereen keskustan osayleiskaavassa⁴ määritellyllä keskustan toiminnallisella ja kaupunkikuvallisella osa-alueella 1, joka on merkitty liike- ja palvelukeskusalueeksi sekä keskustan tuotantoalueeksi. Kunnostus- ja muutostoimenpiteet tulee tällä alueella sopeuttaa alueen perinteiseen kaupunkikuvaan ja vanhaan rakennuskantaan. Esitetty rakentaminen on suurelta osin kontrastista nykyiseen mittakaavaan ja rakentamiseen verrattuna eikä siten yritäkään kaikilta osin noudattaa viereisten rakennusten rakeisuutta tai korkeuksia. Kontrastisuuden vaikutelma korostuu Keskusareenan suuressa pinta-alassa sekä Sorinsillan pohjoispuolen rakentamisen korkeutena. Tornien juurella olevat matalammat jalustaosat pyrkivät mukailemaan keskustassa toteutunutta räystäskorkkoa, mutta tornit dominoivat mittakaavaa. Pohjoisreunan korkealla massalla on haettu ympäristöstään poikkeamalla tehokasta maamerkkivaikutelmaa.

Vaikutukset kaupunkikuvaan kaukomaisemassa

Asemakaavassa ja sen viitesuunnitelmassa esitetyt uudet rakennusmassat nousevat esiin kaupungin kaukomaisemassa. Näkyvyyteen vaikuttavat sekä kaava-alueen perustason korkeus (+102,5 mpy) että rakennusmassojen korkeus (ylin huippu +194,15 mpy, kaavassa sallitaan huipun korkeudeksi +201). Ympäröivä rakentaminen Tampereen kantakaupungissa on kerroskorkeudeltaan suhteellisen tasaista, jolloin korkeat maamerkit nousevat yhtenäisestä kaupunkijulkisivusta selkeinä esiin.



ASEMAKAAVAN MUUTOS
LUONNOS

TAMPEREEN KANSI JA KESKUSAREENA
3D-SOVITUS ETELÄSTÄ 26.10.2010 #191711



Kuva 43. Näkymä alueelle etelästä. Lähde: WSP Finland Oy.

Lännessä ja idästä tarkasteltuna asemakaavan mukaiset uudet rakennusmassat muodostavat korkeiden teräväkärkisten tornien ryhmän, joiden välistä avautuu kapeita näkymiä. Etelä-pohjoissuunnassa uusi rakentaminen hahmottuu yhtenäisenä voimakasmuotoisena rakennuskompleksina särmikkäine ulokkeineen (vrt. esim. Sydneyn oopperatalo).

Nykyisin kaupungin siluettissa näkyvimpiä maamerkkejä ovat Näsinneula (korkeus antennineen 168 metriä, +278 mpy), teollisuusrakennusten piiput ja Hotelli Ilves. Korkeimmat maamerkeistä ovat rungoltaan kapeita verrattuna tämän hankkeen kokonaisuuteen. Tämän vuoksi asemakaavassa esitetty uusi rakentaminen tulee nousemaan esiin luoden vahvan dominantin kaukomaisemaan.



ASEMAKAAVAN MUUTOS
LUONNOS

TAMPEREEN KANSI JA KESKUSAREENA
3D-SOVITUS PYHÄJÄRVELTÄ 26.10.2010 #191711



Kuva 44. Näkymä alueelle Pyhäjärveltä. Lähde: WSP Finland Oy.

Tampereen kantakaupungin kaukomaiseman voimakkain imagotekijä on tällä hetkellä Tammerkosken historiallisen teollisuusympäristön piiput ja Pyynekin harju yhdessä tunnettujen maamerkkien, kuten Näsinneulan kanssa. Kansia ja Keskusareena –hankkeen toteuttamisella on mahdollista lisätä uusi, vahva ja moderni imagotekijä kaupunkikuvaan.

Viitesuunnitelmassa esitetty arkkitehtuuri on särmikkäine ja terävine kattomuotoineen Tampereen kantakaupungin nykyiseen rakentamiseen verrattuna muotokieleltään rohkeaa ja uniikkia. Asemakaavan tarkempi toteuttamistapa määrittelee sen, täydentääkö uusi korkea rakentaminen Tampereen nykyistä imagoa vai luodaanko sillä täysin uutta Tampere-kuvaa.

Kaavassa ehdotetut merkittävän suuret rakennusmassat nousevat kilpailemaan Tampereen nykyisten tunnistettavien symbolien kanssa, jolloin teollisuusperinteen rinnalle nousee urheilun, tapahtumien, toimistojen sekä asumisen arkkitehtuuri.

Tampereen Kansi ja Keskusareena –hankkeen sijainti on imagonluomisen kannalta hyvä. Hanke sijoittuu näkyvästi avoimen ratapihan eteläpäätyyn. Nykytilassa rautateiden, Lempääntien, Tampereen valtatie ja Ratapihankadun suunnasta tarkasteltuna suunnittelualueen ympäristö on hajanaista ja liikenteen hallitsemaa. Toteutuessaan hanke muodostaisi mitta-kaavaltaan yliveraisen elementin saapumisnäkömään niin rautatieaseman laiturialueelle kuin etelän suunnasta tulevalle autoliikenteelle. Suurena kokonaisuutena hanke erottuisi kaupungin ”käyntikorttina” ilmakuvissa tai esimerkiksi lentomatikustajille. Junalla Tampereen läpi ajaville hanke ei näyttäyty.

Vaikutukset kaupunkikuvaan lähialueilla

Lähivaikutusalueen kaupunkikuvaan vaikuttavat tilasarjojen ja näkymälinjojen muutokset, nykyisten ja uusien merkkirakennusten suhde toisiinsa sekä maamerkkien suhde muodostuvaan rakennuskokonaisuuteen. Kaava-alueen lähiympäristö on rakennuskannaltaan monimuotoinen ja ajallisesti kerrostunut. Vaatimukset uudisrakentamisen ympäristöön sovittamiselle ovat tämän vuoksi erilaiset riippuen tarkastelusuunnasta.

Asemakaavassa esitetyt rakennusmassat aiheuttavat merkittävän rakennuskorkeuden kontrastin niin lähivaikutusalueella kuin koko kantakaupungin mittakaavassa. Ympäröivien ruutu-kaava-alueiden rakentamisen ollessa pääosin 6-7 kerroksista, esitetyt enintään 28 kerroksiset rakennukset erottuvat selvästi kaupunkirakenteessa. Mittakaavaerot ovat erityisen huomattavia kaava-alueen luoteisosassa, jossa hotellirakennus nousee ympäristön rakentamista noin 80 m korkeammalle ja länsiosassa, jossa kansihanke liittyy As Oy Sorinahteen matalaan puutaloon. Uuden ja vanhan rakentamisen sekä maanpinnan- ja kansitasojen huolellinen yhteensovittaminen tällä kohdalla on erityisen tärkeää. Sorinkadun suuntainen uusi rakennus pehmentää uuden rakentamisen ja kantakaupungin vallitsevan mittakaavan rajaa Sorinahteen eteläpuolella. Sorinkadun rakentamisen torniosa poikkeaa muuta rakentamista korkeapana Sorinkadun aluejulkisivussa.



Yllä: kuva 45. Näkymä alueelle ratapihalta. Alla: kuva 46. Näkymä alueelle Vuolteenkadulta. Lähde: WSP Finland Oy.

Kaavassa esitettyjen rakennusmassojen ja uusien rakennusten väliin jäävä tila on paikoin kapea kun ne suhteutetaan rakentamisen mittakaavaan. Kaupunkikuvassa tämä tarkoittaa katu- ja aukiotilojen sulkeutuneisuutta ja varjoisuutta. Matala rakentaminen jää tiiviissä kaupunkitilassa alisteisemmaksi korkealle kuin avarassa ympäristössä.

Perinteisesti Tampereen kantakaupungissa on sijainnut suuria rakennusmassoja, kuten teollisuusrakennuksia. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevia kookkaita rakennuksia ovat mm. Ratinan stadion, yliopistorakennukset, Tampere-talo sekä Koskikeskus. Typologisesti areenahanke ei ole vieras lähialueellaan ja voi innovatiivisella tavalla liittyä Tampereen kaupunkirakentamisen jatkumoon. Myös korkeiden massojen toteuttaminen useamman kerrostalon ryhmissä on Tampereella perinteistä (esim. Kalevan tornit). Veturivarikkojen hotellihanke tuo toteutuessaan lähialueelle uuden korkean elementin, jonka suhde Kansi ja Keskusareena – hankkeen toteutukseen vaikuttaa niin ikään alueen kaupunkikuvaan ja -rakenteeseen.

Luontevimmin kytkeytyminen lähiympäristöön toimii kaava-alueen länsireunalla, jossa kansi voidaan itäreunaa paremmin ”maastouttaa” nykyiseen rakenteeseen. Pohjoisessa alue kytkeytyy rautatieaseman odotuslaitureihin suoraan portailla (ks. kuva 45). Itäreunalla kytkeytyminen on heikompaa kannen reunan jäädessä avonaisena ikään kuin siirroksena ”leijumaan” välittömästi Ratapihankadun länsireunan yläpuolelle.

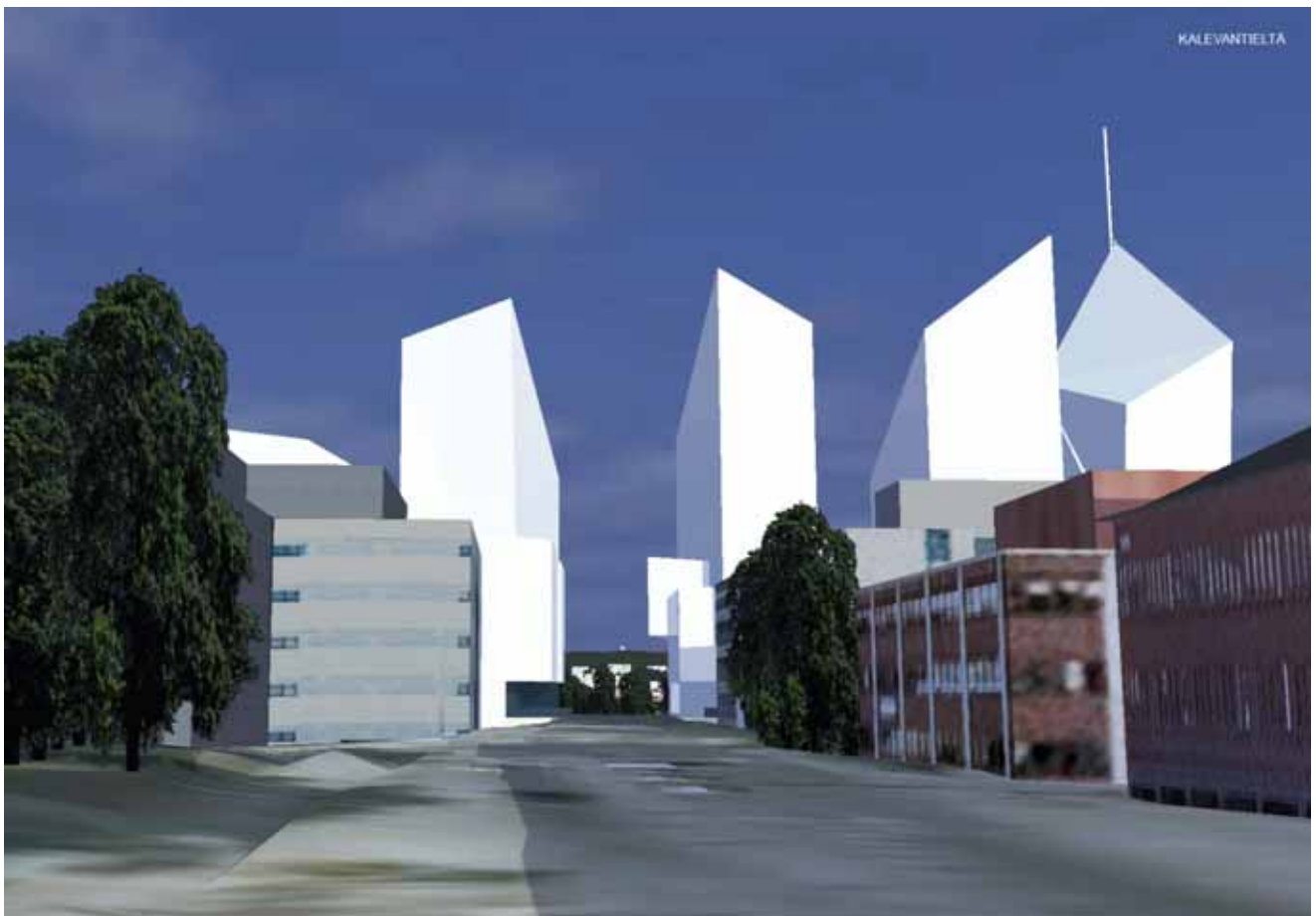
Itä-länsisuuntaisten katujen – Vuolteenkadun (ks. kuva 46), Kalevantien (ks. kuva 48), Suvantokadun ja Åkerlundinkadun – päätännäkymät muuttuvat hankealueen toteuttamisen myötä tiiviimmiksi tai kokonaan suljetuiksi. Suvantokadun päätteen sulkee monumentaalinen hotellitorni. Vuolteenkadun avoin näkymä sulkeutuu ja sen päätteen muodostavat korkeiden rakennusten viistetyt siluetit. Kalevantien katunäkymä rajautuu voimakkaasti uusien rakennusmassojen muodostaessa porttimaisen kapean näkymän keskustan yli Pyyntikin suuntaan. Visuaalinen yhteys ortodoksiseen kirkkoon katkeaa. Avoimen ratapihan ylittävä Sorinsilta muuttuu rakennusvolyymien tiukasti rajaamaksi katutilaksi.

Pohjois-eteläsuuntaisia katutiloja katkaisevia uusia rakennusmassoja on vähemmän. Rautatiekadulta etelään tarkasteltuna hotellitorni näkyy voimakkaana katukuvassa (ks. kuva 47). As Oy Sorinahteen julkisivujen taustalle nouseva Keskusareena tiivistää katunäkymää. Ratapihankatu muuttuu koko asemakaava-alueen pituudelta kansirakenteen rajaamaksi. Uudella rakentamisella ei ole suurta vaikutusta Sorinkadun katunäkymiin.

Asemakaava-alueelta puuttuu nykytilassa kaupunkitilallinen ilme, identiteetti ja jännite. Uusi rakentaminen antaa mahdollisuuden kaupunkikuvan eheyttämiseen ja tunnistettavan alueellisen identiteetin luomiseen keskustarakentamisesta poikkeuksellisten muotojen ja materiaalien kautta.

Vaikutukset rakennuskantaan

Asemakaava-alueella sijaitsee rautatieliikenteen ohjauskeskusrakennus, jonka toiminnan jatkuminen on tarkoitus varmistaa. Sorinkatu 6-8 tontilla on viisi rakennusta, jotka on tarkoitus purkaa^{19,20}. Pienimittakaavaisten rapattujen ja punatiilisten rakennusten sijan alueelle on tarkoitus toteuttaa massiivisia pysäköintilaitos ja kansirakenteita sekä kerrostalomassa jonka enimmäiskerrosluku on 16 kerrosta. Näin Sorinkadun varsi muuttuu suuren julkisivun katumiljööksi. Massiivista vaikutelmaa on pyritty pehmentämään sillä että torniosa sijoittuu rakennuksen eteläpäätyyn ja pohjoisosan lamelliisiipi liittyy matalampana mataliin 2-3 kerroksisiin kortteleihin.



Yllä: kuva 47. Näkymä alueelle Rautatiekadulta. Alla: kuva 48. Näkymä alueelle Kalevantieltä. Lähde: WSP Finland Oy.

4.4.1.3 Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön

Vaikutukset valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin

Tampereen Rautatieasema ja veturitallit

Kappaleessa 2.1.10 esitetyn määritelmän mukaan alueen arvo perustuu rautatieaseman ja veturitallien kokonaisuuteen liittyen alueen itäpuolella Tullin aukion rakennuskantaan. Aseman katsotaan muodostavan kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Koska areena sijaitsee sekä Hämeenkadun päättenäkymän että Tullin näkymäsuuntien kannalta sivussa ja eri suunnassa, voidaan arvioida, ettei hanke muuta näitä keskeisimpiä näkymiä taustoineen. Siten hanke ei olisi kaupunkikuvan tai historiallisten arvojen kannalta haitallinen.

Veturitallien tai asemarakennuksen pääjulkisivuihin hanke ei vaikuta. Veturitallien edustan ratapiha-alue tulee muuttumaan siten, että ratapiha-aluetta suljetaan ja rajataan kansi- ja korkean rakentamisen ratkaisuilla veturitallien lounaispuolella. Avonainen ratapihoille tyypillinen historiallinen ominaisuus vähenee Veturitallien miljöössä. Eteläisemmän veturitallin eduspiha saa varjostusvaikutusta iltapäivällä, kun suoran auringonvalon pääsy estyy. Erityisesti tämä vaikutus korostuu talvella klo 15-18, mutta keskikesällä varjostusvaikutus ei ole merkittävä. On mahdollista, että veturitallien pääjulkisivut ja rautatieasema saavat suurempaa huomioarvoa tulevaisuudessa kävelyvirtojen lisääntyessä kannelta laiturialueille ja kävijämäärien yleisesti lisääntyessä alueella.

Asemakaava-alue on rajattu siten, että se sijoittuu valtakunnallisesti merkittävän alueen ulkopuolelle. Tälläkin perustella voidaan arvioida että hanke ei vaarantaisi alueen arvoja merkittävästi.

Tampereen linja-autoasema ympäristöineen

Linja-autoasemalta pitkin Vuolteenkatua koilliseen katsottuna katu päättyy ortodoksikirkon rajaamaan taivasmaisemaan. Rautatien toiselta puolelta voidaan havaita uutta toimistorakentamista. Hanke tulee muuttamaan maisemaa siten, että päättenäkymä muodostuu kolmen tornin muodostamasta kokonaisuudesta. Muutoin hanke ei vaikuta linja-autoaseman ympäristön miljööseen tai rakennettuihin arvoihin.

Tammerkosken teollisuusmaisema

Hankealue on sivussa Tammerkoskesta ja sen arvokkaasta teollisuusympäristöstä. Hankkeella on suuri merkitys kaukomaisemaan ja kaupungin siluettiin nousten massiivisuudellaan kilpailemaan teollisuusympäristön ja savupiippurivien kanssa. Tornit näkyvät osittain Tammerkosken teollisuusmaisemaan etelän ja kaakon suunnassa. Toisaalta Tammerkoski näkyy tornien ylimpiin kerroksiin, mikä voi lisätä teollisuusmaisemaan kohdistuvaa kiinnostusta ja maisemallista arvostusta.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön lähialueella

Hankkeen lähivaikutusalueella sijaitsee kolme suojeltua rakennushistoriallista kohdetta: ortodoksikirkko, YLE:n punatiilirakennus ja rautatieasema veturivarikkohalleineen. Lisäksi alueella on paikallisesti merkittäviä rakennuksia, kuten As Oy Sorinahteen talot. Kantakaupungin alueella on useita valtakunnallisesti arvokkaita merkkirakennuksia ja aluekokonaisuuksia, joista lähimpänä sijaitsevat Ratinan stadion ja Tampereen linja-autoaseman ympäristö. Asemakaava-alueelta purettaviksi osoitetut rakennukset eivät ole kulttuurihistoriallisesti merkittä-

viä, mutta niiden purkaminen vähentää rautatieperinteen merkitystä. Rakeisuudeltaan ja mitoiltaan lähiympäristöön tukeutunutta rakennuskantaa häviää.

Hankkeen toteuttaminen ei aiheuta välitöntä haittaa arvorakennuksille. Kaupunkikuvan muutosten myötä se vaikuttaa kuitenkin arvokohteiden lähiympäristöön ja asemaan kaupunkirakenteessa. Esimerkiksi lähiympäristönsä dominanttina sijainnut ortodoksikirkko jää uusille korkeammille rakennusmassoille selvästi alisteiseksi, kirkon itäinen tausta muuttuu avoimesta rakennetuksi ja näkymä kirkolle junasta katoaa osittain. Toisaalta kirkko nähdään idästä uudesta suunnasta. Myös kaupungin kulttuurihistoriallisten maamerkkien hierarkia muuttuu kaukomaisemassa. YLE:n korttelikokonaisuuteen hankkeella ei ole arvioitu olevan kielteisiä vaikutuksia.

Vanhan ja uuden rakennuskannan suhde tulee huomioida mittakaavallisesti ja materiaalinnoin erityisesti As Oy Sorinahteen ja ortodoksisen kirkon osalta. Kannen reunan vaikutukset Sorinahteen lähiympäristössä on pyrittävä minimoimaan huolellisella jatkosuunnittelulla.



Kuva 49. Detaljokuva kannen liittymisestä As. Oy Sorinahteseen. Lähde: KSOY Arkkitehtuuria.

4.4.1.4 Vaikutukset liikenteeseen

Mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestävällä tavalla (YK)

Raideliikenne

Lähtökohdana on ollut raideliikenteen toiminnan jatkuminen ja kehittymismahdollisuuksien turvaaminen. Hankkeen myötä rakennetaan uusia yhteyksiä laiturialueille, ja keskustan rakentaminen ja toiminnot tehostuvat, mikä parantaa raideliikenteen käytön edellytyksiä. Hanke muuttaa nykyisiä raideliikenteen huoltoteitä ja lähiympäristöä ja rakennusvaiheessa junaliikenteelle on veloitettava erityisjärjestelyjä. Raideliikenteeseen kohdistuvia vaikutuksia on

arvioitu erikseen riskityöryhmässä, ja Liikenneviraston edustajat ovat osallistuneet kaavaratkaisun muodostamiseen. Kaavassa on osoitettu autoille junalastaukseen soveltuva alue.

Julkinen liikenne

Hanke tukeutuu ja tukee julkisen liikenteen käyttöä ja urbaania elämäntapaa ilman oman henkilöauton tarvetta. Kaavaratkaisu perustuu bussiliikenteen hyödyntämiseen sillä ratikkalinjauksien ja toiminnan suunnittelu on kesken eikä sen toteuttamisesta ole varmuutta.

Ajoneuvoliikenne

Asemakaavatyön yhteydessä on laadittu selvitys liikenteellisistä vaikutuksista (ks. erillisselvitykset: liikenneselvitys; ks. myös Monitoimihalli-hanke, liikennetarkastelut⁷). Työn keskeisimpänä johtopäätöksenä on, että hankkeella ei ole olennaisia vaikutuksia liikenteen toimivuuteen, vaan on todettu, että lähialueen katuverkko tulee ruuhkautumaan riippumatta Keskusareenan toteutumisesta.

Areenahankkeen aiheuttama liikenne on suurimmillaan ruuhka-aikojen ulkopuolella, jolloin sen vaikutukset katuverkon toimivuuteen ovat melko vähäisiä. Liikenteen on ennustettu lisääntyvän areenahankkeesta riippumatta, jolloin liikenteen toimivuuteen, turvallisuuteen ja ohjaamiseen on joka tapauksessa etsittävä parannuskeinoja. Eniten liikennettä syntyy iltatapahtumien päättymisen jälkeen. Näiden liikennemäärien on kuitenkin ennustettu olevan huomattavasti tavanomaista iltapäiväruuhkaa pienempiä.

Asemakaavaluonnoksen yhteydessä on esitetty vasemmalle kääntymisen poistamista Sorinkadulta Vuolteenkadulle ja Vuolteenkadulta Sorinkadulle. Lisäksi Rautatienkadun roolia liikennejärjestelmässä on pyritty vähentämään kaventamalla kadun eteläpäättä. Näiden toimenpiteiden tarkoituksena on ohjata liikennettä vaihtoehtoisille reiteille sekä poistaa ajosuuntia, joiden poiston myötä muiden ajosuuntien toimivuus paranee. Rautatienkadun eteläpään järjestelyillä on myös tarkoitus parantaa kevyen liikenteen olosuhteita. Järjestelyiden myötä jatkosuunnittelussa tulee tarkastella aluetta laajemmassa mittakaavassa, jotta poistuville ajosuunnille löydetään korvaavia reittejä. Muilla kuin edellä mainituilla kaduilla kaistakapasiteetti säilynee ennallaan.

Suuri osa areenalle tapahtumien aikana saapuvasta liikenteestä tulee Ratapihankadun suunnasta, jonne on suunniteltu ajoyhteydet suuntaisrampeilla Kanslerinrinteen risteyskosen molemmin puolin. Näin ollen pysäköintiliikenne ei olennaisesti vaikuta Ratapihankadun ja Kanslerinrinteen toimivuuteen.

Ennustetilanteen (2013, areena toteutunut) liikennemäärät

- Ratapihankatu 11 300
- Rautatienkatu 6 500
- Kalevantie 14 800
- Vuolteenkatu 15 200

Ennustetilanteen (2030, areena toteutunut) liikennemäärät

- Ratapihankatu 14 200
- Rautatienkatu 11 800
- Kalevantie 16 000
- Vuolteenkatu 17 600

Pyöräily

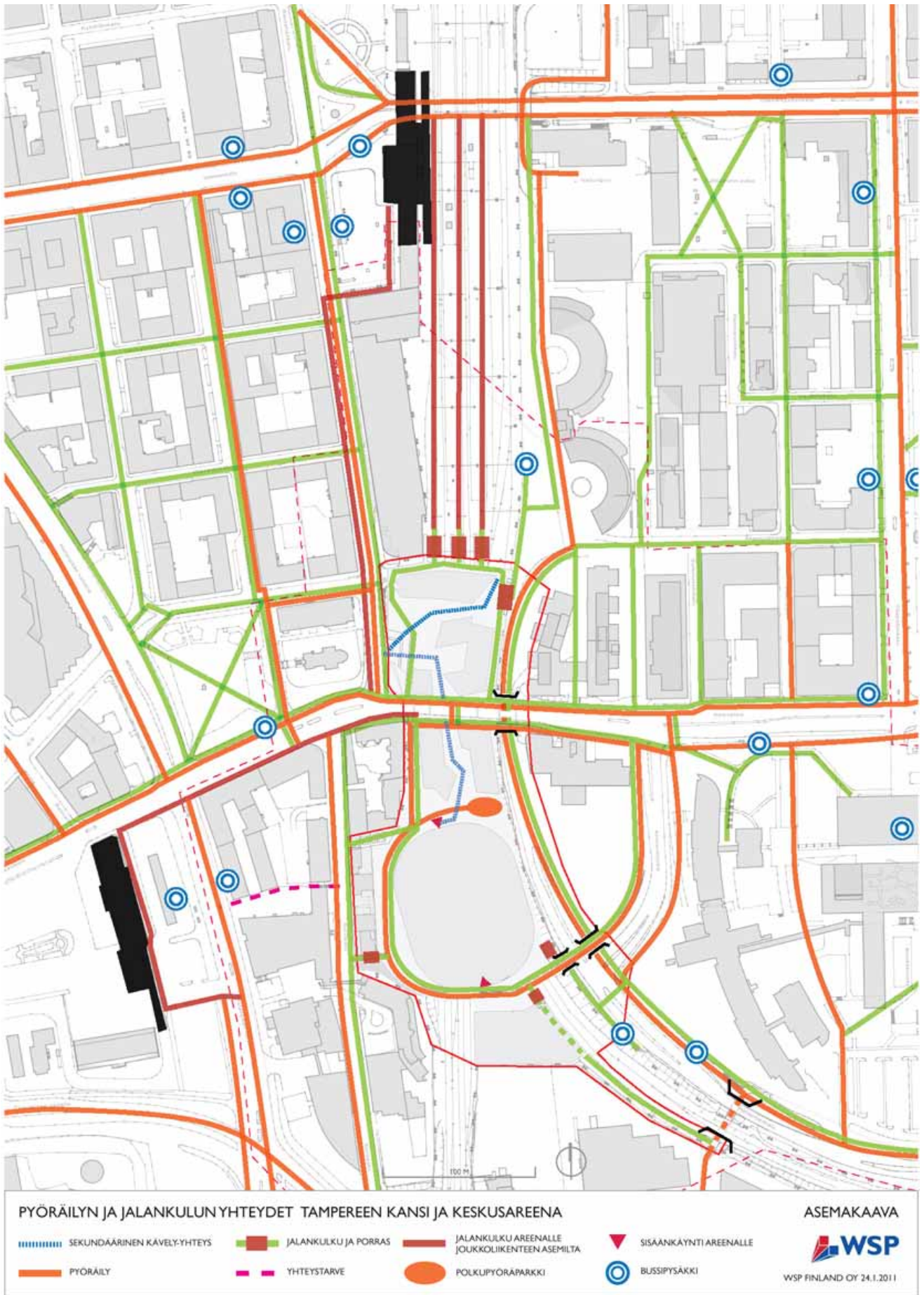
Kaavahankkeella ei luoda pyöräilylle merkittäviä uusia verkollisia reittejä tai mahdollisuuksia. Pyörällä pääsee kannelle Sorinsillalta ja mahdollista rakennettavaa siltaa pitkin idästä. Sorinsillan alueella varaudutaan molemmin puolin 4,5 m leveiden jalkakäytävä-/pyörätieyhdistelmien toteuttamiseen levittämällä kaistoja nykyisestä noin 1,5 molemmin puolin. Tämä parantaa tilannetta nykyisestä. Vaikka pyörille on kaavassa osoitettu yksi mahdollinen pysäköintipaikka-aluevaraus, ei kaavaratkaisu erityisesti tue pyöräilyn lisäämistä.

Kävely-ympäristö

Kansiyhteydellä on mahdollista parantaa kävely-yhteyksiä välillä Sorsapuisto- Yliopisto – Sorinaukio – Ratinan stadion ja Ratinan ranta. Tämä edellyttää sitä, että kannelta on järjestetty katuverkkoon riittävän helppokulkuiset ja esteettömät yhteydet rampein, jalankululle miellyttävien portain tai hissiyhteyksin. Kannen eri reunoille on esitetty yhteyksiä katuverkkoon. Niitä on kuvattu oheisessa kartassa.

Pysäköinti

Hankkeen yhteydessä rakennetaan pysäköintipaikkoja noin tuhannelle ajoneuvolle. Lähialueella on lisäksi lukuisia muita pysäköintilaitoksia. Alueen katujen toimivuuteen voidaan jatkossa vaikuttaa huomattavasti myös ajantasaisella pysäköintiopastuksella, millä voidaan vähentää turhaa ajoa etsittäessä vapaata pysäköintipaikkaa.



Kuva 50. Pyöräilyn ja kävelyn kulkuyhteudet ja yhteystarpeet kannella ja sen lähiympäristössä.

Huoltoliikenne

Tampereen Kannen ja Keskusareenan huoltoliikenne käsittää tavarankuljetukset liiketiloihin ja ravintoloihin, jätehuollon kuljetukset sekä pelastusajoneuvojen liikkumisen alueella hätätilanteissa. Kaava mahdollistaa päivittäisen huoltoliikenteen kaupunkijakeluun sopivilla paketti- ja kuorma-autoilla hankealueella. Huoltoliikenteen järjestäminen edellyttää kaava-alueen ulkopuolisia toimia. Keskusareenan ja kannen huoltoliikenteen määrään ja järjestelyihin vaikuttavat oleellisesti hankealueelle tulevan liiketilan määrä ja lopullinen käyttötarkoitus, järjestettävien tapahtumien tyyppi sekä tapahtumien generoima raskas liikenne.

Alueen ja ulkopuolisen katuinfran yhdistävien solmukohtien riittävyys ja oikea mitoitus on huoltoliikenteen toimivuuden kannalta keskeinen kysymys. Tärkeää huoltoliikenteen kannalta on myös että huoltopiha ja maanalaisten huoltoliikenteelle varattujen lastaus- ja purkupaikkojen mitoitus on riittävän väljä. Huoltopiha voi olla myös läpiajettava. Mahdollisuus läpiajettavaan huoltopihaan riippuu alueen rakennusten ja tilojen lopullisesta jäsentelystä.

Kannen ja Keskusareenan päivittäiset tavarankuljetukset hoidetaan kaupunkiliikenteeseen sopivilla kuorma-autoilla ja pakettiautoilla (pituus max 16,5 m). Kaupunkijakelussa tyypillinen kuorma-auton pituus on 8 m. Mikäli tavarankuljetuksia nykyisin generoivien tilojen – liiketilat, ravintolat ja hotelli – käyttötarkoitus ei oleellisesti muutu, päivittäiset jakelukuljetukset hankealueelle voidaan hoitaa normaaliin kaupunkijakeluun soveltuvilla paketti- ja kuorma-autoilla. Keskusareenalla järjestettävien erityyppisten tapahtumien aiheuttamat kuljetusvolyymit riippuvat tapahtuman sisällöstä ja lavarakennelmien koosta. Monitoimihallin tapahtumien yhteydessä suurten lavarakenteiden tuominen alueelle voi edellyttää täysperä- tai moduulirekkojen pääsyä alueelle, mikä tulee huomioida yksityiskohtaisemmassa huoltotilojen suunnittelussa

Vastaavankokoisten ja palvelukonseptiltaan samantyyppisten monitoimihallien lava-, messu- ja näyttelyrakenteet kuljetetaan suurten tapahtumien yhteydessä tapahtumapaikalle täysperävaunu- ja moduulirekoilla. Esimerkiksi Tampereen Keskusareenalle mitoitukseltaan sopivissa konserteissa lavarakennelmia kuljettamaan on vaadittu tapahtumasta riippuen 4-35 täysperävaunurekkaa tyypillisen määrän ollessa 10-15. Jos Keskusareenan tapahtumien huoltoliikenne varaudutaan hoitamaan kuorma-autoilla, joidenkin monitoimihalliin suunniteltujen, kuljetusvolyymiltään merkittävien tapahtumien logistiikan toteutus voi vaikeutua.

Pelastusajoneuvojen esteetön pääsy hankealueelle ja ulottumat huomioidaan suunnittelussa. Sammutusajoneuvojen ja sairaankuljetusyksiköiden tulee muilla kuin pientaloalueilla päästä uloskäyntien välittömään läheisyyteen.

4.4.1.5 Vaikutukset tekniseen huoltoon

Mahdollisuudet liikenteen, energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla (YK)

Kaavatyön yhteydessä on keskusteltu mahdollisen jätehuollon imujärjestelmän hyödyntämisestä. Jätehuollon toimivuuden kannalta jäte- ja kierrätysjakeiden keruupisteiden sijoittaminen ja riittävän väljä mitoitus on kriittistä, jotta kuljettajalla olisi helppo pääsy keräysalueelle. Hankealueen toimisto- ja liikekiinteistöille tarvitaan erilliset keräysvälineet jättejakeiden hyödyntämistä varten, jos eri jakeiden viikoittainen määrä ylittää tietyt rajat. Tyhjennysvälin vähimmäisaika on jätelajista riippuen 1-4 viikkoa. Tampereen kaupungin alueella jätteen ja kierrätysmateriaalin keruu ja kuljetus on kielletty klo 22-06. Kannen ja Keskusareenan jäte- ja kierrätysmateriaalin kuljetukset on sovitettava muuhun liikenteeseen päiväsaikaan siten, ettei se tuota ylimääräistä liikennettä ruuhka- ja tapahtuma-aikoina. Areenahallin osalta on laadittu selvitys energiataloudellisista ratkaisuista.



Kuva 51. Pysäköinti ja huoltoliikenne kannella ja sen alapuolella olevissa tiloissa.

4.4.2 Vaikutukset ihmisiin (sosiaaliset vaikutukset)

- Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön (YK)
- Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Ulottuvuus	Arvioitavia sosiaalisia muuttujia
<i>Alueen sosiaalinen luonne</i>	Hyvinvoinnin jakautuminen Alueiden erilaistuminen Alueen identiteetti ja imago Yhteisöllisyys
<i>Toiminnallisuus</i>	Liikkuminen Palvelut Virkistys Työpaikat
<i>Koettu ympäristö (elämyksellisyys)</i>	Luonnon- ja kulttuuriympäristön kokeminen Esteettisyys Turvallisuus Elvyttävyys

Taulukko 3. Kaavoituksen ulottuvuuksia ihmisten kannalta ja arvioitavia sosiaalisia muuttujia.¹⁶

Kaavojen sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa arvioidaan, millaisia muutoksia alueen muuttumisesta seuraa sen asukkaille ja muille toimijoille. Kaavoituksen ja uusien rakennushankkeiden sosiaaliset vaikutukset voidaan jakaa esim. niihin, jotka kohdistuvat

- 1) alueen luonteeseen
- 2) alueen toiminnallisuuteen sekä
- 3) koettuun ympäristöön

Asemakaavatasolla nämä voidaan jaotella esimerkiksi seuraavasti samaa kolmijakoa soveltaen:

- 1) vaikutukset alueen luonteeseen; mm. väestölliset muutokset, vaikutukset alueiden erilaisumiseen, vaikutukset alueen imagoon ja yhteisöllisyyteen jne.
- 2) vaikutukset alueen toiminnallisuuteen ja ihmisten toimintamahdollisuuksiin, mm. asumiseen, työntekoon ja vapaa-ajanviettoon liittyen sekä liikenteelliset olot
- 3) vaikutukset koettuun ympäristöön arvoineen, mm. maiseman muutokset ihmisten kokemina, ympäristöhäiriöt, esteettisyys ja turvallisuus

Kaavaprosessissa määritellyt kaavan ja sen eri osallisten tavoitteet tulee myös tunnistaa arvioinnin taustaksi. Tässä kaavaprosessissa kaavan tavoitteista on keskusteltu osallisten kanssa useaan otteeseen ja ne on pyritty saamaan tarkoin mukaan arviointiin. Arviointi on jäsennetty em. kolmijaon mukaisesti, ja lisäksi käytetään muistilistana osallisryhmässä tunnistettuja tavoitteita:

- 1) kaupunkikuva
- 2) uuden alueen suhde lähikortteleihin
- 3) Keskusareena toimintoihin
- 4) kannen toiminnot ja julkisten tilojen käyttö
- 5) asuminen sekä
- 6) liikkuminen, liikenne ja esteettömyys.

4.4.2.1 Vaikutukset väestökehitykseen

Kaava-alueen asuntorakentamiskapasiteetti tarjoaa uusia asumismahdollisuuksia noin 330 - 970 asukkaalle. Aasukkaat ovat todennäköisesti korkeatuloisia nuoria pareja, sinkkuja tai seniori-ikään ehtineitä hyvätuloisia, joille pihaksi riittää kattoterassi tai iso lasitettu oleskeluparveke. Kaavan tarjoama asuntotuotanto ei ole Tampereen voimakkaissa kehityspaineissa erityisen merkityksellinen, mutta urbaani joukkoliikenteeseen ja ydinkeskustaan tukeutuva asuminen tarjoaa uuden vaihtoehdon. Alueen sijainti palveluiden ympäröimänä tarjoaa myös mahdollisuuden esimerkiksi autottomaan elämäntapaan.

4.4.2.2 Vaikutukset alueen luonteeseen

Alueen sosiaalinen luonne

Kaava-alueelle osoitettu toiminta muodostaa Tampereen ja jopa koko Suomen oloissa poikkeuksellisen työpaikka- ja asuinalueen. Näin merkittävää olemassa olevan liikenneväylän päälle kannelle rakentamista ei ole Suomessa vielä toteutettu, joskin suunnitelmat Helsingin Keski-Pasilaan tulevasta kansirakentamisesta ovat melko pitkällä. Voidaan arvioida, että alue tulee herättämään suurta kiinnostusta. Se tuo paitsi uuden suurtapahtumien paikan, myös uusia asukkaita aivan Tampereen ydinkeskustaan. Alue edustaa suomalaisittain hyvin tiivistä ja korkeaa täydennysrakentamista. Asuinalueena kannen ja areenan alue muodostaa pitkälti oman kokonaisuutensa.

Kaupunkikuva ja imago

Suunnittelualueen luonne muuttuu voimakkaasti sekä visuaalisesti että toiminnallisesti. Sekä rakennusten torniosuuksilla että Keskusareenalla on huomattava vaikutus kaupunkikuvaan ja Tampereen imagoon. Kaupunkikuvallinen vaikutus alkaa jo rakentamisaikana, jolloin keskenkäisy ja rakennustyömaa leimaavat aluetta. Valmistuessaan kannen ja Keskusareenan kaava-alue parhaimmillaan yhdistää itäiset ja läntiset kaupunginosat toisiinsa. Asemakaava parantaa kulkuyhteyksiä ja mahdollistaa uusia palveluita. Areenassa järjestettävät urheilu- ja kulttuuritapahtumat sekä hotelli- ja ravintolatoiminnan todennäköinen vilkastuminen vaikuttavat imagoon mm. matkailun kautta pitemmällä aikavälillä.

4.4.2.3 Vaikutukset asumiseen ja elämäntapoihin

Asukkaat ja elämäntavat

Asuinpaikkana alue on uudentyyppinen, suuren mittakaavan ansiosta samanaikaisesti lupaa-va ja haasteellinen. Asuintaloina kannen rakennukset ovat poikkeuksellisen korkeita ja ylimmistä kerroksista avautuu huimat näköalat yli kaupungin. Asuntopihat ovat kattotasolla rakennusten liike- ja toimisto-osien katoilla. Poikkeuksellisten asumisratkaisujen vuoksi alue todennäköisesti houkuttelee ennen kaikkea nuorehkoja henkilöitä ja pariskuntia pikemmin kuin lapsiperheitä. Toinen odotettavissa oleva ryhmä muodostuu ikääntyvistä pientaloalueilta keskustaan hakeutuvista asukkaista. Asuntojen hintataso muodostunee suhteellisen korkeaksi johtuen maan hinnasta ja vaativista rakentamisolosuhteista, joten asukkaat lienevät useimmiten hyvin toimeentulevia.

Työpaikkojen ja palvelujen alueena kaava-alue kytkeytyy läheisesti kaupallisen keskustan itäiseen reunaan ja toisaalta yliopiston ja Technopoliksen leimaamaan radan itäpuolen työpaikka- ja opiskelualueeseen. Osallisten palautteissa alueelle toivottiin toimintojen monipuolisuutta, esimerkiksi kivijalkakauppoja, kahviloita ja viihtyisää sekä vihreää oleskeluympäristöä. Kaava mahdollistaa nämä osoittamalla runsaasti liiketilaa alimpiin kerroksiin. Alueen julkisiin tiloihin muodostuu kolme uudenlaista tapaamispaikkaa ydinkeskustaan: areenan si-

säänkäynnin edustalle muodostettava Kansitori, ns. Galleriakorttelin ja ortodoksisen kirkon väliin muodostuva aukio leveine portaikkoineen, sekä julkinen ”viherkattopiha” kaava-alueen eteläosassa.

4.4.2.4 Koettu ympäristö ja arvot

Turvallisuuden tunne

Suunnitteluprosessissa osalliset toivat esiin huolia suur tapahtumien yleisön käyttäytymisestä alueella. Tulevien asukkaiden kannalta asukkaiden sisäänkäynnit tulisi olla erikseen, jolloin ovat suojassa myös suur tapahtumien aikana. Yleisesti ottaen turvallisuutta parantaa suunnittelu, jossa julkisten ja yksityisten alueiden väliset rajapinnat ovat selkeät. Liikenneturvallisuus alueella saattaa parantua, mikäli Kalevantien muuttuminen nykyistä joukkoliikennepainotteisemmaksi kaduksi onnistuu.

4.4.2.5 Vaikutukset elinkeinoelämään ja työpaikkoihin

Kaava-alue kytkeytyy läheisesti kaupallisen keskustan itäiseen reunaan ja toisaalta yliopiston ja Technopoliksen leimaamaan radan itäpuolen työpaikka- ja opiskelualueeseen. Kun alueen sijainti on näin keskeisellä paikalla Tampereen ydinkeskustassa, on pohdittava, tukeeko se vai uhkaako jollakin tavoin nykyisiä yritysten ja palveluiden alueita.

Kaava-alueen ympäristön nykyinen palveluverkko on melko kattava (ks. luku 2.1.6). Ratinan kauppakeskus sekä kehittyvä Technopoliksen yritysalueen laajentuminen ovat jo muuttamassa keskustan toiminnallista rakennetta. Kannen ja Keskusareenan alueen rakentaminen siirtää myös osaltaan keskustan painopistettä Hämeenkadun ja keskustorin suunnasta kaakkoon.

Kaavaratkaisu on hyvin joustava tulevien taloussuhdanteiden ja kiinteistömarkkinoiden suhteen, sillä pinta-alamääräykset sisältävät huomattavasti joustoa. Minimi- ja maksimimäärien huomattava vaihteluväli antaa monia vaihtoehtoisia toteuttamismalleja.

Kaava-alueen tuleva käyttö painottuu areenan vierailijoihin ja asiakkaisiin (jopa 15 000 hengen tapahtumissa), työpaikkoihin ja matkailuun, ja vähäisemmässä määrin asumiseen. Asukasmäärä on enimmillään tuhannen luokkaa, toisaalta asuminen näkyy julkisissa tiloissa vain vähän, sillä asuntojen puolijulkiset tilat osoitetaan pääosin katoille. Toimistotiloja kaava mahdollistaa enimmillään 54 800 kem² eli enintään noin 2400 työntekijälle, minkä lisäksi areenan toiminta tarjoaa työpaikkoja. Majoitustilojen määrä, n. 39 000 kem², merkitsee enimmillään noin 1300 yöpymispaikkaa. Näiden tilojen toteutuessa koti- ja ulkomaalaisten matkailijoiden läsnäolo alueella voisi muodostua alueelle leimaa-antavaksi.

Kokonaisuudessaan kaavaehdotus sisältää noin 2100 – 12 400 kem² lisää myyntipinta-alaa sekä lisäksi areenan liiketilat. Liiketilojen lisääminen keskeisellä alueella tukee tavoitetta varmistaa ydinkeskustan elävyys myös elinkeinoelämän kannalta. Liiketilojen enimmäismäärä on suhteellisen pieni verrattuna esim. ympäröiviin kauppakeskuksiin. Uudet liikkeet eivät uhkaa nykyisen keskustan elinvoimaisuutta vaan tuovat pikemminkin omavaraisuutta alueelle, jolle rakentaminen tuo palvelujen käyttäjiä, työntekijöitä, matkailijoita ja asukkaita. monipuolista palvelujen ja viihtymisen aluetta. Jos liiketiloista toteutuu selvästi pienempi osa (minimikerrosala 2100 kem²), alue jää vähemmän monipuoliseksi.

Rakentamiseen liittyvien työpaikkojen määrää on arvioitu taloudellisten vaikutusten arvioinnissa. Rakentamisen on arvioitu työllistävän keskimäärin 360 henkilöä (joista viisikymmentä

muualla Tampereella kuin itse työmaalla) vuosittain vuosina 2011 – 18. Rakentamisen huippuvuonna työllistävä vaikutus olisi 630 henkilöä. Valmistuessaan alue käsittäisi noin Deloitteen selvityksen arvion mukaan n. 2300 työpaikkaa (ks. erillisselvitykset: taloudelliset vaikutukset).

Selvityksen mukaan hankkeen verovaikutukset ovat merkittävät: rakennusaikana, vuoteen 2018 mennessä noin 600 miljoonaa euroa. Sen jälkeen verovaikutukset syntyvät uusista työpaikoista ja kiinteistöverosta. Arvioinnin mukaan uutta kunnallisveroa kertyisi Tampereelle 7,5 miljoonaa euroa vuosittain ja kiinteistöveroa runsaat 700 000 vuodessa.

4.4.2.6 Vaikutukset palveluihin ja tapaamispaikkoihin

Kaavan mahdollistama liiketila koostuu mm. urheiluun, kulttuuriin ja majoitustoimintaan liittyvistä liike-, työpaikka- ja palvelutiloista. Kaava mahdollistaa urheilu- ja kulttuuripalvelujen lisäämisen keskustassa. Tärkein on Keskusareena monialaisine palveluineen, jotka kuitenkin painottuvat jääkiekkoon. Lisäksi kaava sisältää jääkiekkoharjoitushallin, jonka yhteyteen voidaan myös toteuttaa kuntosaleja ja muita liikuntatiloja. Jääkiekkoilun siirtyessä areenaan Hakametsän halli vapautuu muuhun liikuntakäyttöön.

Kaupallisten palveluiden saatavuus lähialueella on alueen tulevien käyttäjien kannalta varsin hyvä ja liikekeskustan palvelut ovat kävelyetäisyydellä kaava-alueelta. Ratinan tuleva kaupakeskus on valtakunnallisestikin suuri hanke, joka muuttaa keskustan kaupallista painopistettä etelään Hämeenkadun ja keskustorin suunnasta. Kansi ja Keskusareena osaltaan siirtävät Tampereen keskustan toiminnallista painopistettä jonkin verran etelään ja kaakkoon.

Toteuttamisen tapa (= mm. rakennuslupavaiheessa määräytyvät lopulliset kerrosalat) määrittää, tuleeko alueesta enemmän työajan vai vapaa-ajan alue. Alueelle tulevat uudet palvelut tulevat myös ympäröivien kaupunginosien asukkaiden käyttöön. Heidän kannaltaan on annettun palautteen perusteella myönteistä, jos alueelle toteutuu ravintoloita, kahviloita jne.

Julkisten palvelujen osalta tilanne ei oleellisesti muutu. Julkisten palvelujen tiloja kaavassa ei alueelle osoiteta, joten niiden osalta alueen asukkaat tulevat tukeutumaan ympäröivien alueiden palveluihin. Lähialueen nykyiset palvelut on kuvattu nykytilaosuudessa, tässä vielä lyhyesti:

- Yliopisto ja Tampereen Aikuiskoulutuskeskus ovat aivan vieressä
- yläkoulut Klassillinen koulu ja Sampolan koulu noin kilometrin päässä
- alakoulut Johanneksen ja Tammelan koulut runsaan kilometrin päässä
- Kalevanharjun päiväkotit muutaman sadan metrin päässä
- Tammelakeskuksen terveysasema ja Kehräsaarella sijaitseva Pihlajalinnan lääkärriasema ovat runsaan kilometrin säteellä.

Julkisten ulkotilojen osalta muodostuu kolme uudenlaista tapaamispaikkaa ydinkeskustaan: Keskusareenan sisäänkäynnin edustalle muodostettava Kansitori, ns. Galleriakorttelin ja ortodoksisen kirkon väliin muodostuva aukio leveine portaikkoineen, sekä julkinen ”viherkattopiha” kaava-alueen eteläosassa.

4.4.2.7 Vaikutukset virkistysolosuhteisiin

Asemakaava-alueella ei ole nykytilassa virkistysalueita. Alue liittyy kaupunkirakenteen sisällä oleviin pienempiin puistoihin sekä laajempiin lähivirkistysalueisiin katuverkon kautta. Lähimmät puistot ovat Sorin aukio ja ortodoksikirkon ympäristö alueen länsipuolella ja Sorsapuisto itäpuolella. Virkistysyhteys Ratinan stadionalueelle ja sitä kautta Pyhäjärven rantaan, keskustan puistoihin ja Pyynikille sekä Kalevantietä Kalevankankaalle ovat tärkeitä.

Hankkeen myötä alueelle syntyy uutta julkista kaupunkitilaa, joka toimii urbaanin virkistymisen ja kohtaamisen paikkana. Kansitasolle syntyy kolme suurempaa kaupunkitilaa: Hotelliaukion portaat, areenan edusaukio ja laaja kattopuutarhana toteutettava viheralue kannen etelälaidassa. Kannen virkistysympäristö on rakennettua ja kaupunkimaista. Sen tarkempi toteutustapa, esim. kasvillisuuden ja eri materiaalien käyttö määrittelee sen, kuinka viihtyisäksi alue koetaan. Rakennusten ympäristö saatetaan kokea epämiellyttäväksi tuulisuuden ja suurimittakaavaisuuden vuoksi.

Lähimpien puistojen ja ulkoilualueiden käyttöpaineet kasvavat kaavoitetun asumisen myötä, sillä kaava-alue ei tarjoa mahdollisuutta esim. luonnonympäristössä liikkumiseen. Areena sen sijaan tarjoaa monipuoliset mahdollisuuden erilaiseen virkistymiseen sisätiloissa, esim. urheilutapahtumien kautta.

Asemakaavassa esitetyillä rakennuksilla ei ole omia pihoja maantasossa, vaan asukkaiden yksityisenä virkistysympäristönä toimivat kattopuutarhat ja -terassit.

4.4.2.8 Vaikutukset liikkumisen olosuhteisiin

Alue sijaitsee radan ja kantakaupungin pääväylien risteämiskohdassa, joten sen saavutettavuus on erinomainen sekä Tampereen joukkoliikenteen että esimerkiksi Helsingin suunnan kannalta. Myös kävelymatkat ovat kohtuulliset kaikkialle keskustassa. Alueen vahvuuksia ovat hyvä saavutettavuus junalla ja hyvä yhteys laitureilta, kävely-yhteydet bussipysäkeille. Riskinä on alueen liikenteen ajoittainen ruuhkautuminen tapahtumien aikaan.

Kaavaan kuuluvat kymmenkunta kävely-yhteyttä kannen ja katutason välillä lieventävät radan estevaikutusta kävelijöiden näkökulmasta. Keskeisiä kysymyksiä on, miten kaava parantaa kävely-ympäristön miellyttävyyttä. Kaavamääräyksissä edellytetään tarkempien esteettömyyssuunnitelmien laatimista myöhemmin. Pyöräilyn olosuhteiden parantaminen on myös tavoitteena. Ihannetilanteessa kaupungin pyörätiet olisivat jatkuvia ja johdonmukaisia. Kannen korkeusasema ja siltajärjestelyjen haasteellisuus vaikuttanevat siten, että jatkuvan pyörätieverkon tavoitetta ei täysin saavuteta. Keskeistä onkin, että toimivat ja turvalliset kävely- ja pyöräily-yhteydet huomioidaan myös kaavan ympäröivien alueiden suunnittelussa (esim. TAKK:n alue ratojen haarassa). Kävelijän ja pyöräilijän olosuhteita parantaa osaltaan liikenteen rauhoittaminen Sorinsillalla/ Kalevantiellä. Nopeuksia saatetaan rauhoittaa rajoituksella 30 km/h. Autojen pysäköinnin riittävä toimivuus on pyritty takaamaan osoittamalla kaava-alueelle noin tuhat pysäköintipaikkaa. Lisäksi lähiympäristössä on runsaasti pysäköintitilaa kohtuullisen kävelymatkan päässä.

4.4.2.9 Vaikutukset viihtyvyyteen

Alueen selkeästi tärkeimmät nykyiset arvot ovat osallistumisprosessin tulosten mukaan ortodoksikirkon ja Sorinaukion kokonaisuus sekä As Oy Sorinahteen puutalokortteli. Osallisten tavoitteena on ollut suojella näitä arvoja siten, että: ”alueen kulttuurihistorialliset arvot (puuta-

lot ja ortodoksinen kirkko) säilyvät ja että uudisrakennukset sovitetaan olemassa olevaan rakennuskantaan ja kaupunkikuvaan” (OAS:n palaute). Tuleva rakentaminen on mittakaavaltaan suurta naapureihin nähden. Erityisesti Sorinkatu 2:n näkökulmasta se on massiivista (osallisryhmä 13.10.). Kaavan mahdollistama rakentaminen varjostaa Sorinahteen korttelia noin puoleenpäivään asti. Uusista rakennuksista aiheutuu varjostavaa vaikutusta iltapäivisin alueen itäpuolelle, Technopoliksen ja sen eteläpuolen toimistokortteliin.

Saadusta palautteesta ja osallisryhmän työskentelystä päätellen ympäristön asukkailla ja toimijoilla on myös innostusta saada alueelle jotakin uutta ja näyttävää, joka edustaa korkealaatuista arkkitehtuuria, ja jossa vanha ja uusi keskustelevat keskenään. Huomattava osa osallisryhmässä käydystä keskustelusta on koskenut tulevaa kaupunkikuvaa. Esimerkiksi ortodoksisirkon torneista ja asuintorneista on haluttu muodostuvan kokonaisuus, jossa osien välille syntyy ”mielenkiintoisia kytkentöjä”. Korkealuokkaisen arkkitehtuurin ei tulisi jatkossa ”vesittyä” (osallisryhmä 13.10.).

4.4.2.10 Vaikutukset turvallisuuden tunteeseen

Suunnitteluprosessissa osalliset toivat esiin huolia suur tapahtumien yleisön käyttäytymisestä alueella. Tulevien asukkaiden kannalta asukkaiden sisäänkäynnit tulisi olla erikseen, jolloin ovat suojassa myös suur tapahtumien aikana. Yleisesti ottaen turvallisuutta parantaa suunnittelu, jossa julkisten ja yksityisten alueiden väliset rajapinnat ovat selkeät. Liikenneturvallisuus alueella saattaa parantua, mikäli Kalevantien muuttuminen nykyistä joukkoliikennepainotteisemmaksi kaduksi onnistuu. Asemakaavamääräykset edellyttävät mm. valaistuksen ja esteettömyyden yleissuunnitelmien laatimista, joiden avulla pyritään parantamaan liikkumisen turvallisuutta ja yleistä turvallisuuden tunnetta.

4.4.2.11 Ympäristöhäiriöt asukkaiden kannalta

Alueen valmistuessa itse kansi vähentää ratamelua, joka tosin ei aseman läheisyydestä johtuen ole voimakasta. Asuinrakentamisen toteuttaminen kannelle edellyttää runkoäänien ja tärinän rakenteellista torjuntaa talojen perustuksissa. Ympäristömeluselvityksen mukaan ilmastointikoneiden aiheuttama äänitaso on paikoin voimakasta ja tulee ottaa huomioon esim. Keskusareenan länsipuolisten alueiden tulevassa suunnittelussa. (ks. 4.4.4.1).

4.4.2.12 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Pitkäaikainen rakennusaika merkitsee lähiasukkaille asumista rakennustyömaan vierellä, tosin lähiasukkaita on pääosin vain Sorinkadun kohdalla. Työmaiden häiritsevyys puolestaan riippuu paljon niiden vaiheistuksesta.

Rakentamisen aiheuttama melu –selvityksen mukaan kannen perustamisen rakennustyöt aiheuttavat korkeita melutasoja rakennuspaikan läheisyydessä. On todennäköistä, että melu aiheuttaa lähimmissä kahdessa asuinrakennuksessa Sorinkadun varrella ohjearvotasojen ylityksiä kaikissa työvaiheissa asuinhuoneistojen sisätiloissa. Näin käy myös yöaikana. Asuinrakennuksiin kohdistuu korkeimmillaan 75 dB:n melutasoja. Lisäksi ohjearvotasojen ylityksiä voi tapahtua myös päiväaikaan rakennustyömaata lähimpinä sijaitsevilla toimistotiloissa. Toimistorakennuksiin kohdistuu korkeimmillaan 77 dB:n melutasoja. Tällaista julkisivuun kohdistuvaa melua on selvityksen mukaan lähes mahdoton torjua. Tehokkaimpana keinona nähtiin työvaiheiden työajan rajoittaminen. Haittojen häiritsevyyttä vähentää myös hyvä tiedotus: riittävän aikainen ja avoin viestintä sekä yhteydenpito asukkaiden kanssa.

4.4.3 Vaikutukset luonnonympäristöön

4.4.3.1 Vaikutukset maisemarakenteeseen

Maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen (YK)

Suunnittelualue sijaitsee Tampereen kantakaupungin läpi kulkevan harjujakson kohdalla, Kallevankankaan harjun Ratinan suvantoa kohti laskevalla liepeellä. Maisemarakenteessa suunnittelualueen molemmin puolin on topografialtaan korkeammat kohdat, joilla yliopistorakennus ja ortodoksinen kirkko sijaitsevat. Ihmisen vaikutuksesta luonnollista maanpintaa alemmalla tasolla oleva ratapiha korostaa näiden kukkuloiden välistä pohjois-eteläsuuntaista laaksoa. Suunnittelualueen ollessa rakennettua, kaupunkimaista ja melko jäsentymätöntä ympäristöä maisemarakenne ei ole nykytilassa selvästi koettavissa.

Kannen toteutuessa ratapihan päälle suunnittelualueen perustaso nousee paikoin lähelle sitä ympäröivien alueiden maanpinnan tasoa. Itä-länsisuunnassa tarkasteltuna se osittain eheyttää ja voimistaa selänteen topografian jatkuvuutta ja hahmottumista maisemarakenteessa, esimerkiksi Sorin sillan kohdalla. Toisaalta etenkin eteläosassa kansi työntyy ympäröivää maanpintaa korkeammalle, erottuen maiseman tasosta irrallisena rakenteena. Pohjois-eteläsuunnassa hankkeen toteutuminen katkaisee ratapihan laakson.

Kannen päälle tuleva suurimittakaavainen, korkea ja tiivis rakentaminen tuo maisemarakenteeseen uuden, voimakkaan dominantin. Kaukomaisemassa tarkasteltuna korkea rakentaminen harjujakson kohdalla korostaa olevaa maisemarakennetta. Vaikutus on voimakkaimmin havaittavissa esimerkiksi järvien suunnalta.

4.4.3.2 Vaikutukset luonnonoloihin

Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin ja luonnon monimuotoisuuteen

Asemakaava-alueella ei ole varsinaista luonnontilaista ympäristöä. Suurimmat kasvillisuusryhmät sijaitsevat Sorinkadun ja radan välisillä pihoidilla sekä eteläosassa pysäköintialueen reunassa. Puusto on itsestään kylväytynyttä lehtipuuvallista lajistoa. Ratapihan avoimet sora- ja murskepenkereet tarjoavat kaupunkiympäristön keskellä omaleimaisen kasvupaikan ruohovartiselle kasvillisuudelle. Rautatienkadun ja Ratapihankadun varrella on joitakin katu-puita. Alueella ei tiettävästi esiinny arvokkaaksi luokiteltuja kasvi- tai eläinlajeja. Alueelta ei ole osoitettu arvokkaita kasvi-, lintu- tai hyönteisalueita¹¹.

Kansirakenne peittää lähes kokonaan kaavoitettavan alueen. Tämä vaikuttaa ratapihalla eläviin kasvi-, hyönteis- ja eläinlajeihin, kun olosuhteet muuttuvat täysin varjostuksen ja kuivuuden lisääntyessä. Kannelle istutettavan kasvillisuuden olosuhteet ovat haastavat, ja niiden elinolot tulee turvata riittävällä kasvualustalla ja erilaisin teknisillä ratkaisuin. Ratapihankadun puiden kasvuolosuhteet muuttuvat kannen rakentamisen ja sen varjostavan vaikutuksen seurauksesta. Osa puista tulee jäämään rakentamisen alle.

Avoin ja ihmisen liikkumisen aiheuttamalta kulumiselta rajattu ratapiha on tuonut kasvupaikana monimuotoisuutta kaupunkiympäristöön. Kannen rakentamisen myötä alue muuttuu täysin rakennetuksi. Kansihanke ei kuitenkaan kata koko ratapihaa, joten vastaavaa kasvupaikkaa jää hankkeen pohjois- ja eteläpuolille.

Suunnittelualueen läpi ei kulje merkittäviä ekologisia yhteyksiä²⁹. Kaavan toteuttamisella ei ole vaikutusta luonnonvaroihin.

4.4.3.3 Vaikutukset maa- ja kallioperään

Rakentaminen sijoittuu suurelta osin nykyisen maanpinnan tason yläpuoliselle kannelle, jolloin sillä ei ole suoraa vaikutusta alueen maaperään. Hankealueen länsireunalla maanalaiset pysäköintilaitokset sijoittuvat nykyisen maanpinnan alle. Myös keskisaarekkeessa KUY - alueella Keskusareenan alla pysäköintiä sijoittuu maan alle 3.:een kerrokseen.

Kohteen maaperän pilaantuneisuutta on tutkittu ja sen on todettu olevan pistemäisesti pilaantunutta metalleilla ja öljyhiilivedyillä. Kohteessa ei ole katsottu olevan välitöntä puhdistustarvetta, sillä haitta-aineet jäävät kannen alle. Kaivuutöiden ja mahdollisten massanvaihtojen yhteydessä maaperän pilaantuneisuus vähenee, kun pilaantuneita maita kuljetetaan pois alueelta ja korvataan puhtailla mailla.

4.4.3.4 Vaikutukset ilmaan ja ilmastoon

Vaikutukset ilmanlaatuun (Ilmanlaatuselvitys)

Suosittelavaa olisi sijoittaa rakennusten ensimmäiset kerrokset liike- ja toimistokäyttöön. Tämä on myös alueen ilmanlaadun kannalta perusteltua. Lisäksi areenan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman korkealle maan pinnasta, mieluiten rakennusten kattotasolle ja mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Vilkkaimpien liikenneväylien varrelle sijoitettavien rakennusten väylän puoleiselle julkisivulle ei ole suositeltavaa sijoittaa parvekkeita, tuuletusikkunoita tai muita ratkaisuja, jotka mahdollistavat raittiin ilman sisäänoton rakennuksiin. Selvityksen mukaan vuonna 2020 ilmanlaatu tulee alittamaan ilmanlaadulle annetut ohje- ja raja-arvot kaava-alueella. Nykytilaan verrattuna ilmanlaatu tulee itse asiassa paranemaan sekä typpioksidien että pienhiukkaspäästöjen osalta liikenteen kasvusta huolimatta. Tämä selittyy ajoneuvojen päästökertoimien pienenemisellä.

Vaikutukset hiilidioksidipäästöihin

Hankkeen yhteydessä on laadittu selvitys alueen ekotehokkuudesta. Paikallisten energianlähteiden (aurinko, tuuli, biomassa, biokaasu sekä maalämpö ja -kylmä) hyödyntämispotentiaalia tarkasteltiin koko hankealueella. Selvityksen mukaan näyttää siltä, että niiden hyödyntäminen laajassa mittakaavassa on melko rajallista, joten perinteiset ratkaisut nähtiin realistisimpina, kuten kaukolämpö ja kauko- tai kompressorijäähdytys. Paikalla tuotettu uusiutuva energia on mahdollista, mutta sen osuus tulisi olemaan vähäinen kokonaisenergiatarpeesta. Se ei myöskään ole vielä taloudellisesti kannattavaa. Uusiutuvilla voidaan kuitenkin kattaa yksittäisten toimintojen energiankulutus. Myös nollaenergiatalon rakentaminen olisi mahdollista. Aurinkosähkö nähtiin lupaavimpana.

Hiilijalanjälkeä on arvioitu jäähallin osalta. Hiilijalanjälkeen vaikuttavista tekijöistä arvioitiin rakentamisen, rakennusmateriaalien sekä rakennuksen käytön aiheuttamat CO₂- tai CO₂ ekvivalenttipäästöjen määrä massana. Jäähallin rakentamisen ja siihen tarvittavien rakennusmateriaalien CO₂-päästöt ovat n. 16 000 t. Käytön aikaiset päästöt syntyvät lämmön, sähkön ja jäähdytyksen energiankulutuksen aiheuttamista päästöistä. Lämmön osalta päästöiksi on arvioitu 15 000 t 25 vuoden tarkastelujakson aikana. Sähkön osalta päästöt ovat yhtä suuret samalla tarkastelujaksolla. Koska suurin osa hiilijalanjäljestä aiheutuu käytön aikana, käytön aikaiseen energiankulutukseen tulisi kiinnittää huomiota. Erityisesti mm. lauhdelämmön tehokkaalla hyödyntämisellä, kylmäaineen valinnalla ja taloteknisillä järjestelmillä on merkitystä.

Tavoitteena on ollut sijoittaa jäähalli hyvien kulkuyhteyksien päähän. Jäähallille suuntautuvan liikenteen onkin arvioitu tapahtuvan pääosin jalan tai polkupyörällä (60 %). Autoliikenteen osuudeksi on arvioitu 31 %, joka on vähemmän kuin vertailukohdaksi otetun Hakametsän

hallin osalta, jonne 51 % katsojista saapuu autolla. Joukkoliikenteen osuudeksi on arvioitu 9 %. Uudelle hallille suuntautuvan liikenteen päästöt ovat pienempiä kuin Hakametsän hallille suuntautuvan liikenteen. Koska Hakametsän halli tulee kuitenkin jatkamaan toimintaansa, uuden jäähallin rakentaminen lisää monitoimihalleille suuntautuvaa liikennettä. Se, kuinka tämä vaikuttaa CO₂-päästöihin, riippuu ajoneuvojen tulevista CO₂-päästökertoimista.

Selvityksessä todetaan, että rakennukset jäähallia lukuun ottamatta tulisi rakentaa voimassa olevan lainsäädännön mukaiseen A-energialuokkaan. Tällöin koko hankkeen lämmitysenergiankulutus on noin 8 400 MWh vuodessa, ja sähköenergian 5 900 MWh vuodessa. Raportin perusteella ei voida arvioida kovin tarkasti koko hankkeen CO₂-päästöjä, sillä ei ole tiedossa, mistä energialähteistä energiankulutus koostuu ja mitkä ovat asuin-, toimitila- ja liikerakentamisen rakentamisen aikaiset päästöt. Hankkeen ympäristöominaisuuksien tavoitteeksi on asetettu BREEAM-sertifikaatin taso 'Good' jäähallin osalta ja taso 'Very Good' muiden rakennusten osalta. Kaavassa ei ole osoitettu rakentamisen ekotehokkuuteen liittyviä määräyksiä.

Vaikutukset auringonvalon saantiin ja varjostussuhteisiin

Kannen ympäristöään varjostava vaikutus on selvästi merkittävämpi kuin kaava-alueen ulkopuolisten rakennusten kannelle osuva varjostus. Kaavassa esitettyjen rakennusmassojen ja uusien rakennusten väliin jäävä tila on paikoin kapea. Korkeat ja suuret rakennusmassat varjostavat tiiviissä kaupunkirakenteessa katu ympäristöä ja matalampia rakennuksia. Muutos nykytilanteeseen on huomattava etenkin asemakaava-alueen itäpuolella areenan ympäristössä, jossa kansitaso sijaitsee Ratapihankadun tasoa ja nykyisten rakennusten pohjakerrosta ylempänä. Esitetty kansirakentaminen aiheuttaa haittaa katu ympäristön ja rakennusten alimpien kerrosten valoisuudelle ja sitä kautta viihtyisyydelle ja turvallisuudentunteelle.

Keskeisimpiä huomioita varjostavuuteen liittyen ovat:

- Varjostusvaikutus on merkittävää kannen reunoilla sekä sen alapuolella, jossa sijaitsee ratapiha ja siihen liittyviä huolto- ja ajoyhteyksiä
- Kantta ympäröivät nykyiset rakennukset eivät juuri varjosta tulevaa rakentamista, sillä ne ovat suhteellisen matalia, ja koska kannen myötä perustaso nousee nykyisestä ratapihan tasosta.
- Ratapihan tasossa kannen rakenneratkaisu vaikuttaa kaupunkikuvaan. Kannen alapuolella on varmistettava riittävä valoisuus, orientoituvuus ja esteettömyys sekä turvallisuus ja turvallisuudentunne.
- Kannelle tulevan rakentamisen varjostus on huomattavaa kannen itäpuolen rakentamiselle ja katu ympäristölle.

Seuraavissa kuvissa on tutkittu varjostusolosuhteita 21.6 eri kellonaikoina.



Kuva 52. Varjostus klo 9

Aamulla klo 9 kaava-alueen itäpuolella sijaitsevat toimistorakennukset varjostavat hieman kannen idänpuoleisia osia.

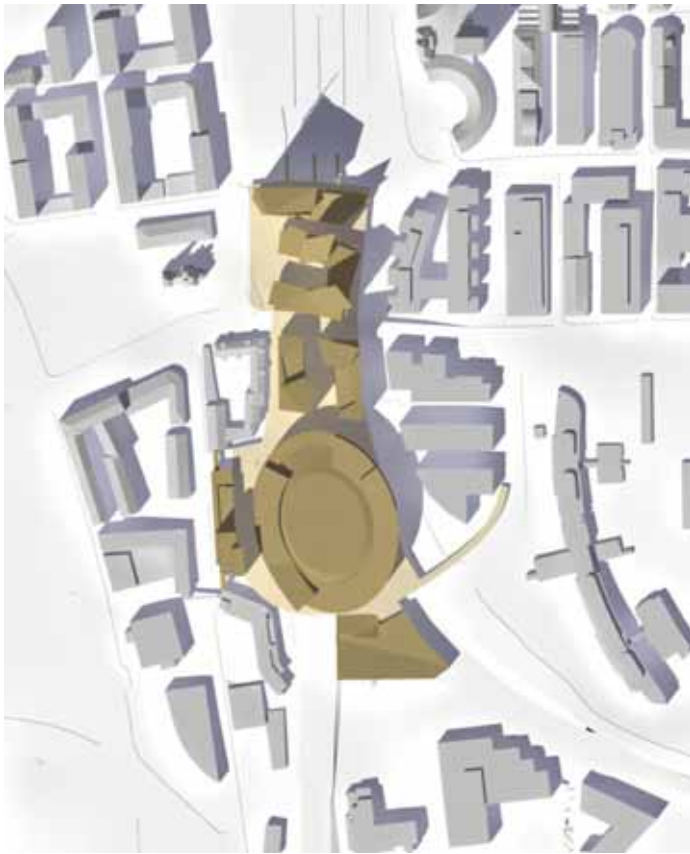
Kannen areena ja sen pohjoispuoliset rakennukset varjostavat kaava-alueen länsipuolella, Sorinkadun varressa sijaitsevia asuinrakennuksia, joihin aamuaurinko ei siis enää hankkeen myötä paista. Kannen pohjoisosan torni varjostaa Suvanto- ja Rautatienkadun kulmassa sijaitsevaa asuintaloa liiketiloinen.



Kuva 53. Varjostus klo 12

Keskipäivällä kaava-alueen ulkopuoliset rakennukset eivät varjosta kantta.

Kannen rakennukset varjostavat lähinnä toisiaan sekä kannen maantason tiloja. Kansitori ja Sorinsilta ovat keskipäivällä varsin varjoisia. Sen sijaan Sorinpiha on suhteellisen valoisa.

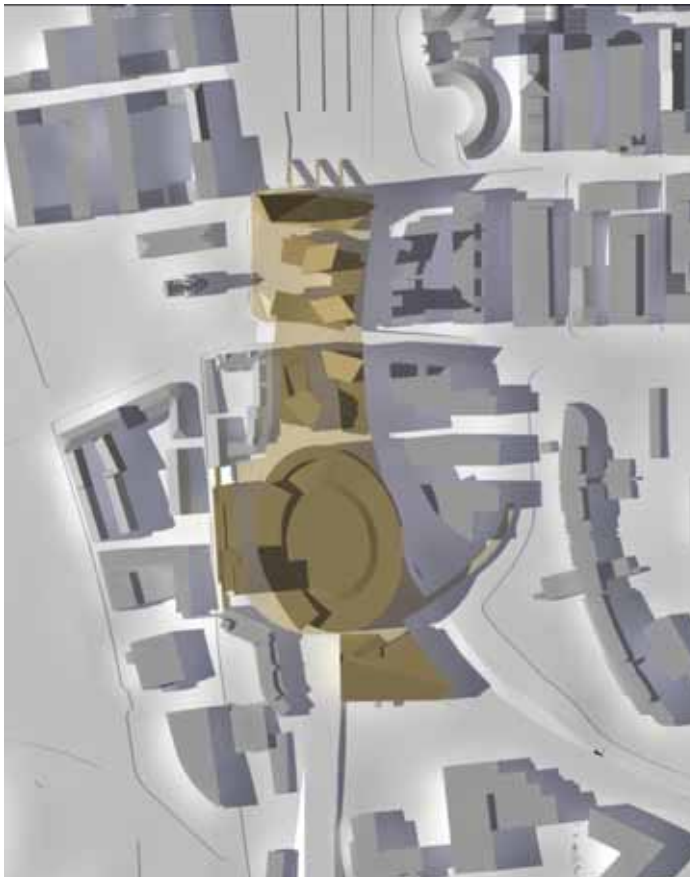


Kuva 54. Varjostus klo 15

Iltapäivällä klo 15 kaava-alueen ulkopuoliset rakennukset eivät varjosta kantta.

Kannen rakennukset eivät enää iltapäivällä varjosta Sorinkadun rakennuksia. Klo 15 lähtien areena varjostaa Technopoliksen rakennuksia sekä hieman tämän pohjoispuolista rakennusta. Molemmat ovat toimistorakennuksia, joten loppuillapäivän varjostuksen haitta ei ole kovin suuri, virka-ajan lähestyessä päättymistä.

Kannen länsipuoliset osat ovat jo valoisia, mutta torneista lankeaa varjoa kannen itäpuolisiin osiin. Varjoisia paikkoja on kannella maanpinnan tasossa, Sorinsillalla ja juna-aseman laitureiden eteläpäässä. Myös Ratapihankatu jää varjoon Kanslerinrinteen ja Åkerlundinkadun välisellä osuudella.



Kuva 55. Varjostus klo 18

Kannen ulkopuoliset rakennukset eivät juurikaan varjosta kantta.

Auringon paistaessa lännestä rakennukset eivät estä auringonvalon pääsyä kannen länsiosan asuinalueille. Kansitori on valoisimmillaan alkuillasta, ja Sorinsillalle osuva varjostus on vähäistä. Sorinpiha jää kuitenkin varjoon ja samalla myös rakennusten sisäpihan puoleiset liike- ja mahdolliset asuintilat. Koska kannen itäosiin on suunniteltu toimistoja, varjoon jäävät tilat ovat pääosin toimistotiloja.

Varjoon jää myös kannelle Kanslerinrinteeltä päin tuleva kävely- ja huoltoyhteys. Kannen areena ja tornit varjostavat itäpuolella olevia toimistorakennuksia. Ratapihankatu on yhä varjoisa Kanslerinrinteen ja Åkerlundinkadun välisellä osuudella.



Kuva 56. Varjostus klo 21

Illalla kaava-alueen luoteispuoliset rakennukset varjostavat hieman kannen luoteisosaa.

Kannen pinta on pääosin varjossa, ja iltaurinko valaisee lähinnä vain tornirakennusten länsi- ja luoteispuolet.

Tuulisuusvaikutukset

Kaavoitusalueella vallitseva tuulensuunta on lounas. Ratapihan pohjois-eteläsuuntainen avoin tila johtaa etelästä tulevia tuulia asemakaava-alueelle. Ympäristöään korkeammat rakennukset ja korotettu jalankulkutaso lisäävät yleisesti tuulisuutta katutasossa. Korkea rakentaminen ja suuret rakennusmassat aiheuttavat paikallisia pyörteisiä ilmavirtoja ja voimakkaita virtauksia tuulen pakkautuessa rakennusten muodostamiin soliin. Kaarevamuotoiset rakennukset, kuten Keskusareena edesauttavat voimakkaiden ilmavirtausten muodostumista. Tällä on pienilmastoa ja siten ulkotilan viihtyisyyttä heikentävä vaikutus, etenkin kylminä vuodenaikoina.

Viihtyvyystekijöiden kannalta merkityksellisissä kovemmissa tuulissa pohjoinen on hallitseva tuulensuunta. Tässä suunnassa n. 2 km päässä olevassa säähavaintopisteessä tuulen keskinopeus >16 m/s keskimäärin kerran vuodessa. Korkeimpien tornien vierustassa tuulisuus tulee oletettavasti vaikuttamaan ulkona oleskelun ja kävelyn viihtyvyyteen.

Tuulisuuden selvittämiseksi viitesuunnitelmalle tehdään tuulisuuskartoitus asiantuntijaselvityksenä. Selvitys perustuu paikalliseen tuulitilastoon, referenssikohteisiin ja tarvittaessa tuulitunnelikokeisiin.

4.4.3.5 Vaikutukset vesistöihin ja vesitalouteen

Vaikutukset hulevesiin

Kaava-alueella sekä lähiympäristössä tulee varautua hulevesien tilapäisen varastoinnin sekä uuden sadevesilinjan tarvitseman tilan tarpeeseen erillisen hulevesiselvityksen mukaisesti. Hulevesien käsittelyn toimenpiteet on esitettävä rakennusluvan yhteydessä. Jos hulevesiä liitetään nykyiseen järjestelmään, on selvitettävä ja esitettävä rakennusluvan yhteydessä käytettävissä oleva kapasiteetti sekä järjestelmään purkautuvat vesimäärät. Lisäksi tulee huolehtia pääpurkuvesistön (Viinikanoja) eroosiosuojauksesta hulevesien purkukohdassa. Laskelmat kannelta purkautuvista vesimääristä sekä ehdotukset varastorakenteiden ja purkuputken sijainnille on esitetty kaavan erilliselvityksessä hulevesien hallinnasta. Hulevesiselvityksessä on esitetty kaksi eri vaihtoehtoa hulevesien hallinnasta. Molemmissa vaihtoehtoisissa kaava-alueen hulevedet johdetaan hallitusti kaava-alueen ulkopuolelle.

4.4.4 Häiriövaikutukset ja niiden torjunta

4.4.4.1 Meluvaikutukset

Runkomelu

Alustavien laskennallisten arviointien perusteella junaliikenteen aiheuttama värähtely saattaa aiheuttaa vaimentamattomana suunniteltujen rakennusten alimmissa kerroksissa yli 50 dB tasoista melua. Värähtely vaimenee ylempiin kerroksiin 1-2 dB / kerros, jolloin värähtelyn synnyttämä melu on häiritsevää myös ylemmissä kerroksissa. Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota runkomelun syntymiseen ja pyrkiä vaimentamaan junaliikenteen aiheuttama värähtely siten, että runkomelutasot alimmissa asuin- ja majoituskerroksissa jäävät alle valtioneuvoston päätöksen melutason ohjearvojen (993/1992) ja alittavat VTT:n²³ raportissa esitetyn suosituksen runkomelutasojen raja-arvoksi (30 dB, LpASmax). Vaimennus voidaan kohdistaa raiteiden alapuolisiin rakenteisiin tai rakennusten perustuksiin tai kannen pilareihin. Tekniset vaimennusratkaisut tarkentuvat varsinaisen rakennussuunnittelun edetessä pidemmälle.

Ympäristömelu

Yleisesti melulaskentojen perusteella voidaan sanoa, että asuinhuoneita voidaan sijoittaa + 25 metrin yläpuolelle kannen tasosta ilman että julkisivuille tulee antaa ääneneristävyysvaatimuksia. Yleisesti melulaskentojen perusteella voidaan sanoa, että asuinhuoneita voidaan sijoittaa + 25 metrin yläpuolelle kannen tasosta ilman että julkisivuille tulee antaa ääneneristävyysvaatimuksia. Poikkeuksena kannen pohjoispäässä asuinkerroksia voidaan sijoittaa vasta korkeuteen + 45 metriä kannen tasosta ilman ääneneristävyysvaatimuksia, koska tavaraliikenteen yöaikainen melu aiheuttaa korkeita julkisivutasoja erityisesti kannen pohjoispään itäreunalla. Läntisimmällä reunalla kannen pohjoispäässä voidaan asuinhuoneita sijoittaa jo + 25 metrin korkeuteen ja kannen pohjoispään keskiosissa + 40 metrin korkeuteen ilman ääneneristävyysmääräystä. Mikäli julkisivulle kannen pohjoispäässä asetetaan äänitasoerovaatimus 32 dB, kuten tässä raportissa on ehdotettu, voidaan asuinhuoneita sijoittaa rajoituksetta kaikkiin kerroksiin.

Vuolteenkadun eteläpuolelle kannen länsiosaan voidaan asuinrakennuksia sijoittaa alemmaksikin jopa kannen tasoon, koska tällä kohdalla ei ole melun kannalta merkittävää katua heti kannen vieressä. Jos asuinhuoneita sijoitetaan alle 25 metrin korkeuteen kannen tasosta Vuolteenkadun, Ratapihankadun tai Rautatienkadun puoleisille reunoille, tulee varmistua siitä että julkisivun ääneneristävyysmääräykset ovat riittäviä.

Liike- ja toimistotilojen sisätiloille annettu ohjearvo on korkeampi kuin asuinhuoneiden, jonka vuoksi myös näissä tiloissa päästään ohjearvotasoihin normaaleilla rakenteilla. Liike- ja toimistotiloja voidaan sijoittaa kannelle lähes rajoituksetta.

Ilmanvaihtokoneiden melun vaikutuksia on tässä tarkasteltu karkeasti oletetuilla ääniteho- tasoilla. Melulaskenta kuitenkin osoittaa että ilmanvaihtokoneiden meluun tulee kiinnittää huomiota, etteivät ne aiheuta haittaa viihtyvyydelle, ohjearvotasojen ylityksiä oleskelualueilla tai jopa ohjearvotasojen ylityksiä alueella. Ohjearvot alittavat melutasot voidaan saavuttaa. Ilmanvaihtokanaviin tulee hankkia hyvät äänenvaimentimet ja valita myös mahdollisimman hiljaiset laitteet. Mikäli koneet ovat päällä jatkuvasti, on yöajan melutilanne ohjearvojen kannalta mitoitettava. Melu tulee ottaa huomioon myös julkisivun ääneneristävyysvaatimuksia annettaessa asuinhuoneiden areenan puoleisilla julkisivuilla.

Rakennusten kattotasoiille suunniteltujen asuinpihojen suunnittelussa tulee huomioida melu ja varmistaa ettei pihoilla tai ainakaan koko alueella ylitetä ohjearvotasoja. Liitteeseen 4 on koottu meluun liittyvät ehdotukset kaavamääräyksiksi ja muut tarpeet melun vähentämiseksi

4.4.4.2 Tärinävaikutukset

Asemakaavan muutosalueella rakennusten perustus- ja kantavien rakenteiden ratkaisulla tulee huolehtia junaliikenteen aiheuttaman tärinän vaimentamisesta siten, että asuntorakentamiseen osoitetuilla korttelialueilla ei ylitetä värähtelyluokan C raja-arvoa $v_{w,95} \leq 0,30$ eikä Keskusareenan korttelialueella värähtelyluokan D raja-arvoa $v_{w,95} \leq 0,60$. Selvitys värähtelyluokkien vaatimusten täyttymisestä tulee esittää rakennusluvan yhteydessä. Tämä toteamus koskee sekä pysty- että vaakasuuntaisia tärinöitä. Kohteessa havaitun laajakaistaisen taa-juussisällön vuoksi runkomelun vaimentamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Kohteesta on laadittu erillinen runkomeluselvitys: ”Runkomeluselvitys kaavoitusta varten” (WSP Finland Oy/302592/26.10.2010). Johtopäätökset perustuvat olettamukseen, että rataosan paino- ja nopeusrajoitukset säilyvät tulevaisuudessa ennallaan. Junien liikennöinnin vuorokautinen tai viikoittainen lisääntyminen ei sinänsä tule nostamaan ympäristöön leviävän tärinän tasoa, kun taas junien nopeudenosto tai junapainojen lisäys tulisivat aiheuttamaan

lisääntyvää tärinähäiriötä suunnittelualueella. Rakentamisesta ja työmaaliikenteestä aiheutuvan tärinähäiriön ei oleteta aiheuttavan oleellista haittaa alueen ympäristölle.

Tärinän haittavaikutuksia voidaan hallita ja vähentää sopivilla työmenetelmillä, liikennöinti-alueiden kunnossapidolla sekä ennen tärinää aiheuttavien töiden aloitusta tehtävillä tärinävaimennuksilla. Myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ympäristön rakennuksille määrätään kohde- ja työkohtaiset tärinärajat, joita valvotaan työnaikaisilla tärinämittauksilla. Alueelle suunnitelluissa rakennuksissa tapahtuvan toiminnan ei arvioida aiheuttavan ympäristölle tärinähaittaa. Tärinää aiheuttavien toimintojen osalta rakennuksen omat rakenteet on suunniteltava siten, että estetään tärinähäiriöiden synty ja leviäminen tiloista, joissa mahdollinen aiheuttaja sijaitsee.

4.5 Kaavamerkinnät ja -määräykset

Kaavamerkinnät ja -määräykset on esitetty 24.1.2011 päivätyn ja 5.4.tarkistetun asemakaavakartan yhteydessä.

4.6 Nimistö

Tampereen kaupungin nimistötoimikunta on kokoontunut 20.10.2010 ja päätynyt ehdottamaan seuraavat nimet kaava-alueelle:

- Kansikatu
- Kansikuja

5 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavan tarkoituksen välittyminen toteuttajalle on keskeinen hyvän toteuttamisen edellytys. Toteuttamista voidaan edistää kunnan ja muiden toimijoiden toimenpitein sekä säätää ajoitusta. Toteuttamisen seuranta on kunnan tapa selvittää kaavan muutostarpeet sekä muut tarvittavat toimenpiteet ympäristön kehittämisessä.

5.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Kaavaluonnosta havainnollistavat seuraavat liitekartat ja kuvat:

LIITE 1	Asemapiirros	kattokuva	1/1000	24.1.2011
LIITE 2	Asemapiirros	kansitaso	1/1000	24.1.2011
LIITE 3	Asemapiirros	ratataso	1/1000	24.1.2011
LIITE 4.1	Alueleikkaus	A-A, B-B, C-C	1/1000	24.1.2011
LIITE 4.2	Alueleikkaus	D-D, E-E	1/1000	24.1.2011
LIITE 5.1	3-D sovitus	Näsinneulasta		26.10.2010
LIITE 5.2	3-D sovitus	Ilveshotellilta		26.10.2010
LIITE 5.3	3-D sovitus	Pyhäjärveltä		26.10.2010
LIITE 5.4	3-D sovitus	Etelästä		26.10.2010
LIITE 6	Osallispalautteet ja vastineet OAS:aan			26.10.2010
LIITE 7.1	Viranomaisneuvottelun muistio			3.6.2010
LIITE 8	Ote valtuuston pöytäkirjasta			19.5.2010
LIITE 9	Osallispalautteet ja vastineet kaavaluonnokseen			24.1.2011
LIITE 10	Areenan lähiympäristön liikennesuunnitelma			24.1.2011
LIITE 11	Osallispalautteet ja vastineet kaavaehdotukseen			31.3.2011
LIITE 12	Tampereen Kansi ja Keskusareena. Kulttuuriympäristön arvot ja hankkeen vaikutukset arvoihin. Asemakaava nro 8366.			29.3.2011
LIITE 13	Asemakaavan 8366. Rakentamistapaohje			29.3.2011

Kaavaehdotusvaiheessa on tarkoitus laatia kaavan toteuttamista ohjaavana suunnitelmana rakentamistapaohjeet.

5.2 Toteuttaminen ja ajoitus

5.2.1 Kaavan edellyttämät maanhankinta-, lunastus- ja kiinteistötekniiset toimenpiteet

Valtion kanssa laaditaan kiinteistökaupan esisopimus Liikenneviraston hallinnassa olevien kaavan toteuttamisen edellyttämien maa-alueiden luovutuksesta kaupungille ennen kaavan käsittelyä kaupunginhallituksessa ja valtuustossa. Lisäksi VR:n kanssa on laadittava maankäytösopimuksen esisopimus VR:n omistaman alueen osalta. Senaatti Kiinteistöjen kanssa tehdään erillinen kaavan toteuttamiseen liittyvä sopimus kaava-alueen vieressä olevien tonttien XII-192-2 ja XII-193-4 osalta.

Kaupunginvaltuusto on päättänyt 19.5.2011 hankkeeseen osallistumisesta seuraavalla tavalla:

Kaupunki vuokraa omistukseensa tai hallintaansa tulevan asemakaavalla muodostuvan monitoimiareenan, harjoitushallin ja pysäköintilaitoksen tontin 60 vuoden maanvuokraussopi-

muksella hallikiinteistösaakeyhtiölle sillä edellytyksellä, että vuokramies rakentaa tontille kan-
nen.

Kaupunki osallistuu tontin rakennuskelpoiseksi saattamisen kustannuksiin enintään 18,7 mil-
joonalla eurolla (alv 0 %), edellyttäen että asemakaavassa oleva rasite raideliikenteelle on
mahdollista toteuttaa. Kaupunki avustaa 30 vuoden ajan monitoimiareenan, harjoitushallin
sekä pysäköintilaitoksen omistamaa kiinteistöyhtiötä sen vuosittain kaupungille maksaman
tontinvuokran ja kiinteistöveron verran.

Lisäksi kaupunki ostaa monitoimiareenasta erikseen sovittavia palveluita 500.000 eurolla (alv
0 % elinkeinoindeksiin sidottuna) vuodessa 15 vuoden ajan. Hankkeen etenemisestä infor-
moidaan kaupunginhallitusta ja valtuustoa vaiheittain. Ennen rakentamispäätöstä kaupungin-
valtuustolle tuodaan selvitys hankkeen arkkitehtuurista ja vaikutuksista kaupunkikuvaan, ja
arviointi hankkeen vaikutuksista kaupungin talouteen ja investointisuunnitelmaan.

5.2.2 Alueelle tulevien liikenteen ja teknisen huollon verkostojen ja laitosten toteutuminen

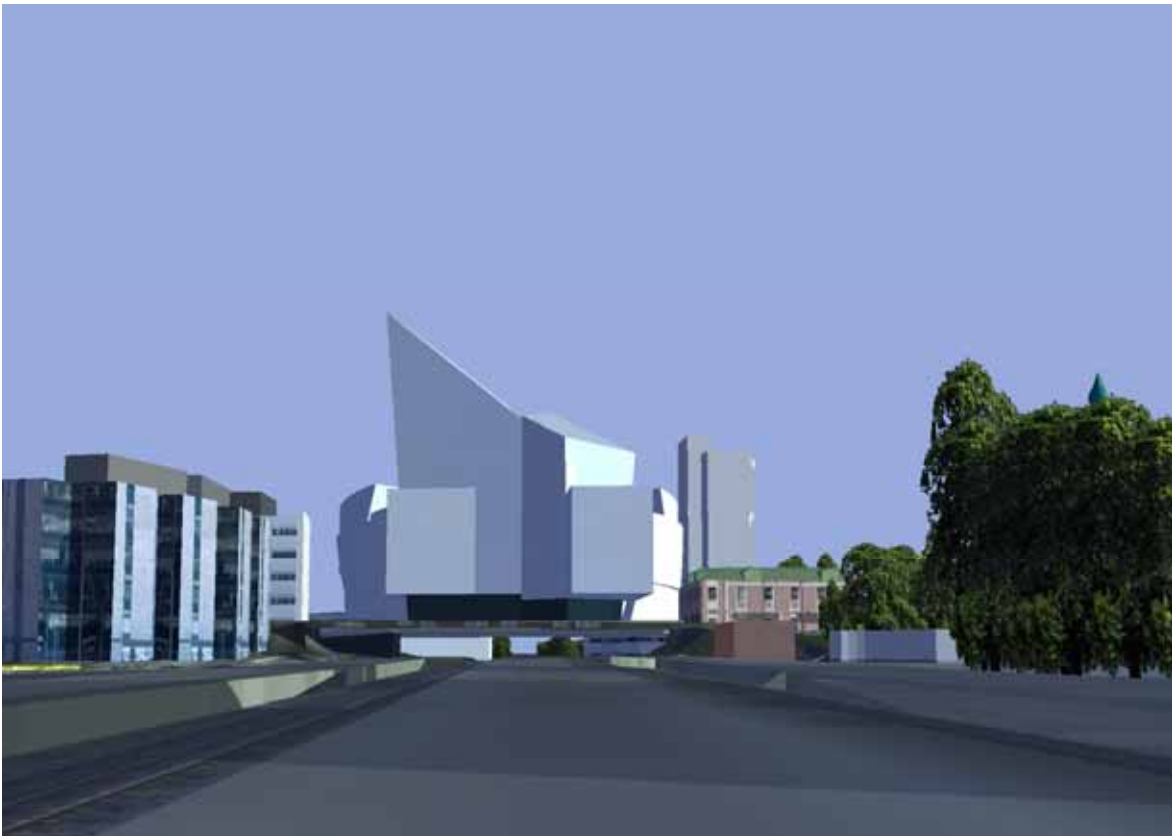
Tampereen kaupunki vastaa kaava-alueen toimintojen edellyttämien katujen, muiden yhteys-
tarpeiden ja tarvittavan kunnallistekniikan toteuttamisesta.

5.2.3 Toimenpiteet koulu-, päivähoito- yms. kunnallisen palvelutarpeen tydyttämiseksi kaava-alueen ulkopuolelta

Kaava-alueen tarvitsemat uusien asukkaiden ja toimijoiden tarvitsemat kunnallispalvelut on
järjestettävä kaava-alueen ulkopuolelta.

5.2.4 Kaavan toteutuksen ajoitus

Asemakaavaluonnoksessa ei ole määräyksiä vaiheittain toteuttamisesta. Kaavaluonnoksen
laatimisen eräänä lähtökohtana on ollut tavoite Keskusareenan rakentamisen toteuttamisesta
vuonna 2013 pidettäviä jääkiekon maailmanmestaruuskisoja varten. Alla olevissa kuvissa on
kuvattu vaihetta, jolloin Sorinsillan eteläpuolinen vaihe on rakennettu (mukaan lukien areena)
ja Sorinsillan pohjoispuolinen alue on vielä rakentamatta.



Kuva 57. Näkymä alueelle ratapihalta vaiheessa, jolloin Sorinsillan eteläpuolinen alue on rakennettu, mutta sillan pohjoispuoli on vielä rakentamatta. Lähde: SDL/ KSOY Arkkitehtuuria/ WSP Finland Oy.



Kuva 58. Näkymä alueelle luoteesta vaiheessa, jolloin Sorinsillan eteläpuolinen alue on rakennettu, mutta sillan pohjoispuoli on vielä rakentamatta. Lähde: SDL/ KSOY Arkkitehtuuria/ WSP Finland Oy.

5.2.5 Mahdollisen rakentamisvaiheen 1 toteuttaminen ja vaikutukset

Ohessa on esitetty vaiheistuksen malli, jossa Keskusareena ja Sorinsillan eteläpuolella oleva rakentaminen toteutuisi ensin ja pohjoisosan rakentaminen myöhemmässä vaiheessa. Eteläiselle alueelle voidaan sijoittaa kaksi kolmannesta asemakaavassa sallitusta rakentamisesta. Rakennusoikeus ensimmäisessä vaiheessa on 79 200 kem² ja arvio 1. vaiheen kokonaisalasta on noin 84 340 kem². Kaava mahdollistaa Areenan ja siihen liittyvien liike- ja huolto- ja pysäköintitilojen täysimittaisen toteuttamisen, Sorinkadun varren asuin- ja liikerakennuksen rakentamisen sekä asuin-, liike-, majoitus- ja toimistorakentamisen. Pysäköinnin kannalta 1. vaiheen toteuttaminen on omavarainen.

Vaiheittain toteuttamisessa tulee ottaa huomioon mm. liikennemeluntorjunta, rakennusaikaisien häiriöiden minimointi viereisten kiinteistöjen suuntaan ja mm. kulkuyhteyksien järjestäminen Rautatieasemalle.

Meluvaikutuksista

Rakentamisen pohjoisjulkisivuihin kohdistuu raideliikenteen melua eri tavalla kuin lopullisessa tilanteessa. Sorinsilta sijoittuu kantana ratapihan päälle ja suojaa rakennusten pohjoisjulkisivuja rautatieliikenteen melunvaikutuksilta. Sorinsillan ajoneuvoliikenne vaikuttaa pohjoisjulkisivuun samaan tapaan kuin lopputilanteessakin mutta mahdollinen vastapäisistä rakennuksista heijastuva meluvaikutus jää vaiheessa 1. toteutumatta.

Julkisivut, kaupunkikuva ja kulttuuriympäristöt

Vaiheessa 1. rakentaminen rajautuu Kalevantien ja Vuolteenkadun eteläreunan julkisivulinjoihin yhtenäistään kaupunkikuvaa. Uudet pohjoisjulkisivut Sorinsillan kohdalla näkyvät suoraan rautatieasemalle, jolloin niiden imago ja mm. mainosarvo on suuri. Eteläkannelta ja sen rakennuksista aukeaa pidempiä ja useampia näkymiä ja maisemia eri suuntiin. Rakentaminen sijoittuu kauemmas Valtakunnallisesti arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä, joten haittavaikutukset kuten varjostus tai arvoalueen reunan dynaaminen rajausta ovat lopputilannetta lievempiä.

Rautatieliikenteen ohjauskeskusrakennuksen toiminnan edellytyksiin ei ensimmäisessä rakennusvaiheissa oteta kantaa, jolloin sen toiminta voi jatkua nykyisillä edellytyksillä häiriöttömästi. Kalevantien, Vuolteenkadun ja Rautatienkadun katupäätinä näkymiin ei ensimmäisessä vaiheessa tule merkittäviä muutoksia, joten esimerkiksi ortodoksikirkon ja As Oy Sorinahteen rakennusten kaupunkikuvallinen merkitys on 1. vaiheessa nykyisen kaltainen lopputilannetta vahvempi. Rakentamisen mittakaava ja rakeisuus seuraavat enemmän lähiympäristön toteutunutta rakentamista. Keskusareena on jonkin verran näkyvämpi pohjoiseen ja Sorinkadun varren rakentaminen korostuu maamerkinä tässä vaiheessa enemmän kuin kokonaan toteutuneessa tilanteessa.

Kulkureitit

Vaiheessa 1 kulkuyhteydet rautatieasemalta perustuvat enemmän nykyisiin reitteihin. Radan itäpuolella kävely-yhteys nykyisen toimistokorttelin läpi korostuu ja radan länsipuolella korostuu Rautatienkadun käyttö ja rautatieasemalle kulkeminen nykyisen pysäköintikannen itäreunaa pitkin. Vaarana saattaa olla, että ihmisvirtojen lisääntyessä rautatien tasoyhtymämahdollisuus ei olisi enää riittävän turvallinen. Tämän takia 1. vaiheen toteuduttua tulisi varmistaa riittävän turvalliset kulkuyhteydet eri suuntiin mutta nimenomaan rautatieasemalle.

Tuulisuus

Vallitsevat tuulet ovat mm. pohjoissuunnasta, joten Keskusareenan sisäänkäyntiin sekä Sorinsillan eteläreunan julkisivuihin saattaa kohdistua enemmän tuulivaikutusta.

5.2.6 Kaava-alueen toteuttamisen edellyttämät lähiympäristöä koskevat suunnittelu- ja rakentamistoimenpiteet

Kaavan toteuttaminen ja esitetyn toiminnan mahdollistaminen edellyttää suunnittelu- ja rakentamistoimia kaava-alueen ulkopuolella seuraavasti:

Yhteys Naulakadulta

Kaava-alueella eteläosan rautatiealue on muutettu katualueeksi. Merkinnällä on varmistettu yhteysmahdollisuus erityisesti tontille 330/8 maanvaraisen (ei rakenteellisen) ajoyhteyden mahdollistamiseksi. Alueelle tehdyn liikenteen viitesuunnitelman mukaan (ks. liite 3 ja liite 10) tämä aluevaraus ei vielä yksin riitä kattamaan sekä jalankulun, että huoltoajon tarvitsemia tilavaroituksia. Tästä syystä myös Spondan tontilla 330/6 on varauduttava toteuttamaan osa kaava-alueen toiminnan edellyttämästä ajoyhteydestä. Spondan tontin koillisreunalla on voimassa oleva ajorasite rautatiealueelle ja kaavanmerkintä (ajo). Ajoyhteys liittyy lähimpään katualueeseen Naulakatuun.

Kanslerinrinteen silta

Kaava alueen toiminnalle on tärkeää huolto- pelastus- ja kevyen liikenteen mahdollistavan sillan toteuttaminen kaava-alueen itäpuolelta Technopoliksen 2. vaiheen tontilta (kortteli 325) Ratapihankadun ylittävänä. Kaava-aluetta on laajennettu Ratapihankadun alueelle, jolle on merkitty siltavaraus eritasomerkinnällä (e). Siltayhteyden itäpää sijoittuu kaava-alueen ulkopuolelle. Voimassa olevassa asemakaavassa on Kanslerinrinteen (kadun) puoleisella tontin rajalla liittymäkieltomerkintä. Kulkuyhteyden toteuttamismahdollisuudet ja liikennejärjestelyt on varmistettava tontilla ennen kaavaehdotuksen toteuttamista.

Kaava-alueen koillisosan porräs- ja /tai hissiyhteyden muodostaminen edellyttää Åkerlundin-kadun katusuunnitelman muutosta. Katua ja siihen liittyvää kiertoliittymää on esitetty siirrettäväksi hieman itään päin.

Kaavan katualueilla tarvittavat muutokset

Ratapihankadulle on suunniteltu sijoitettavaksi katutason alle johtavat ajorampit ja siitä edelleen Jyväskylään johtavan rautatien alta kaava-alueelle suunniteltuun pysäköintilaitokseen. Ratapihankadulle on laadittava toimenpidettä varten katusuunnitelma.

Vuolteenkadun ja Rautatienkadun liittymäalueelle saattaa olla tarpeen toteuttaa parantamistoimenpiteitä, jalankulku- ja kevyen liikenteen yhteyksiin sekä liittymien ajoneuvoliikenteen toimivuuteen. Saattaa olla tarpeellista sujuvoittaa Vuolteenkadun liikennettä siten, että yhteys Sorinkadulta Vuolteenkadun pohjoiselle kaistalle estetään. Toimenpide vaatisi katusuunnitelman muutoksen.

Pohjoisimman Sorinsillan ja Rautatienkadun kulmaukseen sijoitetun maanalaisen pysäköintilaitoksen tasonvaihdon ramppijärjestelyt on sijoitettu Sorinsillan länsipäähän silta-arkun kohdalle, joka merkitsee Sorinsillan länsipään uudelleen rakentamista.

Kaava-alueen toteuttaminen edellyttää nykyisten rakennusten purkamista Sorinkatu 6-8 tontilla.

Kaavamääräyksien perusteella laadittavat yleissuunnitelmat, menettelyt ja sopimus-käytännöt

- Haettava LR/u alueiden päällerakentamiseen lupa ehtoineen liikennevirastolta
- Pyydettävä rautatieviranomaisen lausunto rakennussuunnitelmista LR/u alueelle
- Hulevesien käsittelyn toimenpiteet esitettävä rakennusluvan yhteydessä
- Laadittava julkisen tilan valaistuksen kokonaissuunnitelma
- Laadittava julkisen tilan esteettömyyden kokonaissuunnitelma
- Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää selvitys tärinän värähtelyluokkien vaatimusten täyttymisestä
- Saastuneet maaperät on saatettava rakentamiskelpoisiksi ympäristöviranomaisten suunnitelmien mukaisesti
- Tontinkäyttösuunnitelma on hyväksyttävä Tampereen kaupungin kaavoitus- ja rakennusvalvontaviranomaisilla ennen maan luovuttamista
- Jatkosuunnittelussa on huomioitava haitallisen runkomelun torjunta
- Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä meluntorjuntasuunnitelma

Asemakaavan yhteydessä laadittujen selvitysten perusteella kaava-alueen toteuttamisessa on lisäksi huomioitava:

- pilaantuneiden maiden kunnostaminen rakentamiskelpoisiksi
- rakentamisen aikaiset suojaus- ja turvallisuustoimenpiteet ja väliaikaisjärjestelyt

5.3 Toteutuksen seuranta

Kaavan toteutuksen seurannasta vastaa Tampereen kaupunki.