

Tampereen kansi ja keskusareena / asemakaavan muutos

LIITE 11

Liittyy kaavaan nro 8366

Yhteenveto sisältää kirjallisesti 3.2-7.3.2011 jätetyt mielipiteet ja lausunnot.

WSP Finland Oy 5.4.2011.

Vastineet on laadittu Tampereen kaupunkikehityksen, NCC Property Development Oy:n ja WSP Finland Oy:n yhteistyönä. Vastineista on päätetty ohjausryhmässä 1.4.2011.

Palautteen numero	Pvm	Palautteen antaja	Huomautus	Kaavoittajan vastine-ehdotus
			L = Lausunto	Lihavoidut teksti = reagoitu ja huomioitu muutoksin tai täydennyksin kaavaehdotukseen. Normaali teksti = ei ole johtanut muutoksiin tai täydennyksiin kaavaehdotusvaiheessa.
Mielipiteet				
1	4.2.2011	Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys ry/ Nieminen, Jere	<p>1.1 Ehdottaa, että Keskusareenan katolle perustetaan monimuotoisuusniitty ja se merkitään kaavaan merkinnällä "viherkatto".</p> <p>1.2 Havainnekuvat näyttävät hyvältä viherkaton takia, ja olisi kaupunkilaisten harhauttamista olla toteuttamatta [havainnekuviissa kuvattua] viherkattoa.</p> <p>1.3 Kaavoittajan maininta areenan viherkaton toteutuksen hankaluudesta ei pidä paikkaansa, koska alueella toteutetaan muitakin viherkattoja.</p>	<p>1.1 Asia on otettu esiin ohjaus- ja arkkitehtuuryöryhmässä (10.3) ja viranomaisneuvottelussa (11.3). Vaikka arkkitehtuuryöryhmässä viherkattoa pidettiin hienona ajatuksena tornissa asuvien kannalta, ei sen katsota liittyvän Tampereen viherverkkoon. Kantakaupungin ympäristö ja maisemaselvityksessä (31.12.2007) rautatiealuetta kannen kohdalla ei ole osoitettu merkittäväksi viherverkon osaksi. Vaikka Areenan katolle toteutettaisiin niitty, jäisi se irralliseksi muusta viherverkosta. Areenalle ei määrätä viherkattoa kaavassa, mutta asemakaava ei estä viherkattojen toteuttamista sopivaksi katsottuihin paikkoihin. Harjoitushallin katolle on osoitettu "vih-ka"-merkintä, joka ohjaa viherkaton toteuttamiseen.</p> <p>1.2 Kaavaehdotuksen liiteasiakirjoissa ei ole esitetty istutettua kattoa areenan katolle. Kaavaluonnoksen yhteydessä on aiemmin julkisesti nähtävillä ollut yksi SDL:n laatima viistohavainnekuva, jossa areenan katto on esitetty vihertävänä. Kaavaselostuksessa tai muissa selvityksissä viherkattoa ei ole esitetty tai kuvattu.</p> <p>1.3 Keskusteluissa on todettu mahdollisen viherkaton toteuttamisen haasteet rakenteille, hoidolle ja pintavesien hallinnalle. Haasteita riittää myös muiden viherkattojen toteuttamisessa.</p>
2	4.3.2011	Badermann, Elmar	<p>2.1 Paikka on liian ahdas ja kannen rakentaminen keinotekoinen ja kallis ratkaisu.</p> <p>2.2 Ratkaisu on ympäristöön nähden massiivinen ja siten kaupunkikuvallisesti hallitseva.</p> <p>2.3 Areenan viereen sijoitettavat korkeat rakennukset eivät kuulu kaupungin keskusta-alueelle vaan uuteen kaupunginosaan.</p> <p>2.4 Korkeat tornit alentavat ortodoksikirkon ja sen ympäristön rakennustaiteellista arvoa, joten hanke ei ole rakennuslainsäädännön mukainen.</p> <p>2.5 Toteaa, että korkeat tornit eivät sovi sopuisasti ja tasakorkuisesti kasvaneeseen kaupunkikeskustaan.</p> <p>2.6 Tornitalot eivät ole ekologisesti kestäviä, koska rakentamisessa käytettävät materiaalit vaativat energiaa eivätkä ne ole edullisesti kierrätettävissä.</p>	<p>2.1 Rakentaminen on tiivistä ja tehokasta. Asiaa on kuvattu kaavaselostuksen sivulla 82, jossa on verrattu uusia rakentamistehokkuuksia toteutuneisiin tehokkuuksiin. NCC ja Tampereen kaupunki ovat arvioineet hankkeen olevan kustannustaloudellisesti toteutettavissa. Tila on ahdas, mutta kaavaratkaisussa on päädytty ulottamaan rakentamista osittain yli korttelialueiden rajojen. Kannen rakentaminen edesauttaa Tampereen keskustan kehittämistä ja poistaa radan estevaikutusta.</p> <p>2.2 Tähän on viitattu myös kaavaselostuksessa sivulla 94. "Esitetty rakentaminen on suurelta osin kontrastista nykyiseen mittakaavaan ja rakentamiseen verrattuna eikä siten yritäkään kaikilta osin noudattaa viereisten rakennusten rakeisuutta tai korkeuksia." "Ympäröivä rakentaminen Tampereen kantakaupungissa on kerroskorkeudeltaan suhteellisen tasaista, jolloin korkeat maamerkit nousevat yhtenäisestä kaupunkijulkisivusta selkeänä esiin." Arkkitehtuuryöryhmän kokouksissa on todettu paikan olevan sopiva tornien rakentamiselle, tavoitteena on ollut tehdä näyttävä, uusi maamerkki.</p> <p>2.3 Tehokkaan rakentamisen on arvioitu sopivan kaupunkikeskustaan. Ekologisesti ja kestävän kehityksen kannalta olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistäminen on tavoiteltavaa.</p> <p>2.4 Kaavassa on pyritty ottamaan huomioon ortodoksikirkon ympäristö avaamalla kirkkoa kohti aukiomaisia tiloja rakennusten väleissä. Ortodoksikirkkoa ei ole tarkoitus muuttaa joten itse rakennuksen arvot eivät muutu. Kirkko saa uuden "naapurin" ja taustamaiseman idän suunnalla, jolloin sen dominanttinen asema heikkenee. Toisaalta sitä voidaan havainnoida uusista suunnista kannen tasolta ratapihan päältä, jolloin sen merkitys voi kasvaa. Junasta havainnointi heikkenee osittain asemalle saavuttaessa. Rautatienkatua rajataan uudella tavalla liikerakennuksella, Grand -Stairs luo arvotaustan ortodoksiselle kirkolle. Kaavaehdotusta on täydennetty arvokuvauksella ja arvioinnilla hankkeen vaikutuksista kulttuuriympäristön arvoihin. LIITE 12.</p> <p>2.5 Korkeat rakennukset ovat lähiympäristössään uusi elementti. Työtä on arvioitu mm. arkkitehtuuryöryhmässä jossa on puollettu hanketta yleisesti. Korkea rakentaminen ei ole Tampereella vierasta ja se on liittynyt teollisuusympäristöön (massiiviset teollisuusrakennukset ja savupiiput), asuminen (asuintornit) tai majoitusrakentaminen (Ilves-hotelli ja tornihotellin suunnitelmat vanhojen veturitallien viereen).</p> <p>2.6 Kaava ei ota kantaa rakennusten materiaaleihin. Tornitalot kyseisellä paikalla tiivistävät kaupunkirakennetta kestäväällä tavalla ja ovat kaikkien joukkoliikennemuotojen saavutettavissa.</p>

			<p>2.7 Kannella liikkuminen luo turvattomuudentunnetta, koska ihmisten havaintokyky rajoittuu alempiin kerroksiin.</p> <p>2.8 Ratapihan peittäminen tekee kaupunkitilan ahtaaksi ja epäviihtyisäksi.</p> <p>2.9 Suur tapahtumat tulevat tukkimaan alueen parkkipaikat ja jalankulkuväylät.</p> <p>2.10 Vaatii, että suunnitelmasta luovutaan ja tutkitaan edelleen muita sijoituspaikkoja.</p>	<p>2.7 Kannesta on tarkoitus tehdä toiminnallisesti elävä, ja viihtyisä uusi kohtaamispaikka. Tähän ohjataan kaavamääräysten lisäksi asemakaavaan liittyvillä rakentamistapaohjeilla.</p> <p>2.8 Rautatiealuetta peittyy ja se muuttaa rautatiealueen maisemaperinnettä. Toiminnallisesti ratapiha ei ole kaupunkilaisten käytössä toisin kuin kansi tulisi olemaan.</p> <p>2.9 Keskusteluissa mm. käydyssä viranomaisneuvottelussa 11.3.2011 on viitattu mm. Ratinassa järjestettyihin tapahtumiin, joihin on osallistunut enemmän ihmisiä kuin Areenaan arvioidaan mahtuvan. Tapahtumat ihmisten keskellä rikastuttavat kaupunkielämää. Liikennejärjestelyt ovat olleet järjestettävissä. Tapahtumien liikennejärjestelytoimenpiteitä on arvioitu liikenteellisessä riskitarkastelumuistiossa LIITE 16.</p> <p>2.10 Hanketta sovitetaan tälle paikalle osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti. Ennen asemakaavaprosessia on areenan sijoittumista tutkittu mm. Sorsapuistoon. Asemakaavaehdotuksen mukainen paikka on todettu mm. saavutettavuuden kannalta parhaaksi.</p>
3	7.3.2011	Sponda Oyj, Kiinteistö Oy Tampereen Naulakatu 3/ Huhtamo, Mauri	<p>3.1 Huoltoyhteys on suunniteltu liian ahtaaseen paikkaan ja liian lähelle KOy Naulakatua. Ruuhkautuva työmaaliikenne haittaa pysäköintiä kiinteistöllä ja työmaa tulee aiheuttamaan haittaa kiinteistön käytölle.</p> <p>3.2 Huoltoyhteys tulee olemaan riittämätön huolto liikenteelle hankkeen valmistuttua. Huoltoyhteyden liikennöinti tulee kasvamaan hallitsemattomaksi ja yhteyden alle jää useita KOy Naulakadun autopaikkoja.</p> <p>3.3 Koska areenan pysäköintikapasiteetti on vähäinen, Naulakadun kiinteistön pysäköintialueesta muodostuisi yleinen pysäköintialue sekä tilausbussien jättö- ja noutopaikka, mikä haittaisi Naulakadun kiinteistön käyttöä ja kiinteistöllä pysäköintiä.</p> <p>3.4 Hankkeen rakennuksia ei tule rakentaa niin lähelle KOy Naulakadun tontin pohjoisosaa, että se estää tai rajoittaa kiinteistön kehittämismahdollisuuksia tai käyttämättömän rakennusoikeuden hyödyntämismahdollisuuksia.</p> <p>3.5 Esittää huolen, että hanke aiheuttaa liikenne-, pysäköinti- ja järjestyshäiriöitä.</p> <p>3.6 Toteaa, ettei ehdotuksessa ole huomioitu Sponda Oyj:n esittämiä vaihtoehtoisia reittejä.</p> <p>3.7 Lisäksi esittää kommentin kaava-alueen ulkopuolisen Naulakadun jyrkkyyden aiheuttamasta liikenneturvallisuusriskistä.</p>	<p>3.1 Työmaajärjestelyt määritellään rakennusluvan yhteydessä.</p> <p>3.2 Kaava tarjoaa myös Spondan tontille uuden katualueen käyttöoikeuden. Tontin pysäköintialueen autopaikkoja on mahdollista järjestellä uudelleen. On arvioitu, että Charter-liikennettä ei tulla ohjaamaan Naulakadun kautta. Huoltoajoneuvojen määrän arvioidaan olevan 5-10 ajoneuvoa vuorokaudessa.</p> <p>3.3 Kaava ei perustu Naulakadun kiinteistön käyttöön pysäköintitarpeisiin. Tontin haltijalla on oikeus määrittellä piha-alueensa käytöstä. Asemakaavan mukaisen ajorasitteen hyödyntämisestä Areenan tarpeisiin kulkuyhteytenä on sovittava tarkemmin tontinomistajan kanssa. Neuvotteluja Spondan kanssa on käyty ja niitä jatketaan.</p> <p>3.4 Areenan harjoitushallin rakennusala tulee kiinni tontin rajaan. Voimassa olevan asemakaavan mukainen rakennusoikeus Spondan tontilla 330/6 on sijoitettava tontin eteläosaan merkitylle rakennusosalalle. Tällöin pohjoispään rakentaminen ei heikennä nykyisen kaavan mukaisia rakentamismahdollisuuksia.</p> <p>3.5 Häiriöitä ja niiden syitä ei ole yksilöity tarkemmin. Kiinteistön omistaja hallinnoi oman kiinteistönsä piha-alueita.</p> <p>3.6 Lausuntoon ei liittynyt esityksiä vaihtoehtoisista reiteistä, joten niiden toteuttamiskelpoisuutta ei voida arvioida. Liikennejärjestelyitä voidaan pohtia mahdollisessa tonttia 330/6 koskevan asemakaavamuutoksen yhteydessä.</p> <p>3.7 Tampereen kaupunki vastaa katualueiden turvallisuudesta ja toimivuudesta.</p>
4	7.3.2011	Lehtonen, Lauri Pekka, Ilveskoski, Pentti ja Immonen, Mika	<p>4.1 Toteaa, että hanke on ylimitoitettu, kustannusvaikutuksiltaan huomattava ja kansi aiheuttaa huomattavia vaikeuksia raideliikenteen järjestämisessä.</p> <p>4.2 Kaavaehdotus tulee palauttaa uuteen valmisteluun, jossa luovutaan kannesta ja luodaan edellytykset kaupunkikuvaa eheyttävälle, täydentävälle, maanomistajia tasapuolisesti kohtelevälle, mittakaavaltaan kaupunkikuvaan istuvalle rakentamiselle. Paikkaa tulee arvioida uudelleen ja siirtää se esim. Lakalaivaan.</p>	<p>4.1 Rakennusoikeutta on kaavan tavoitteesta lisätty jonkin verran ja lisäksi kaavalla ehdotetaan sallittavaksi rakennusoikeuden ulkopuolisia tiloja. Kustannusvaikutukset ovat huomattavat mutta Tampereen kaupunki on sitoutunut taloudellisesti kansihankkeeseen valtuuston tekemässä periaatepäätöksessä. Tämä on ollut kaavaprosessin käynnistämisen keskeisimpiä lähtökohtia, jonka jälkeen on käynnistynyt asemakaavan laadinta. Raideliikenteelle koituvista riskeistä on käyty laaja prosessi, jonka lopputuloksena kaavaan on liitetty lyhennelmä vaarallisten aineiden kuljetusriskeistä LIITE 14. Päätelmänä on, että kaavaan liittyvät riskit ovat hyväksyttävällä tasolla.</p> <p>Lisäksi kaava-aineistoon on liitetty erillisraportti: Alustava turvallisuus- ja palotekninen suunnitelma 31.3.2011. Päätelmänä on, että olemassa olevan ympäristön yksilö- ja yhteiskuntariskien voidaan arvioida pienentyvän kannen rakentamisen ansiosta, koska kansi rajaa muun muassa useimpien vaarallisten aineiden onnettomuuksien haitallisten vaikutusten vaikutusalueita. Koko alueen yhteiskuntariski kasvaa jonkin verran, koska rakennuskanta lisääntyy radan läheisyydessä. Suunnitelluilla riskienhallintakeinoilla kaava-alueen riskitaso saadaan pienennettyä hyväksyttävälle tasolle.</p> <p>4.2 Tampereen kaupunki on sitoutunut taloudellisesti kansihankkeeseen valtuuston tekemässä periaatepäätöksessä. Tämä on ollut kaavaprosessin käynnistämisen keskeisimpiä lähtökohtia, jonka jälkeen on käynnistynyt asemakaavan laadinta. Päätöstä uudelleen valmistelusta ei ole tehty ohjausryhmässä tai työryhmissä. Hanketta sovitetaan tälle paikalle osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.</p>

5	7.3.2011	As. Oy Sorinahde/ Räsänen, Jenni ja Purtonniemi, Matti	<p>5.1 Toteaa, että kannen rakennuksen etäisyys As Oy Sorinahteeseen ei ole riittävä ja rakennus varjostaa Sorinahdetta kohtuuttomasti.</p>	<p>5.1 Asiaa on käsitelty arkkitehtuurityöryhmässä ja ohjausryhmässä. Asemakaavaehdotuksen massoittelua, kerroslukua tai rakennuspaikan sijaintia ei esitetä muutettavaksi. Kansikadun tarkempi suunnittelu jatkuu seuraavassa vaiheessa katusuunnitelman laatimisella. Rakentamisesta on laadittava tontinkäyttösuunnitelma, mikä on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa.</p>
			<p>5.2 Sorinahteen ja rakennuksen välinen pääkulkureitti aiheuttaa Sorinahteelle turvallisuusriskin.</p> <p>5.3 Liikennejärjestelyt Sorinahteen edustalla tulee selvittää yksityiskohtaisesti. Sorinahteen edustan kevyen liikenteen kaistaa tulisi leventää ja ajo tontille suunnitella molemmista suunnista. Nykyisissä liikennesuunnitelmissa ei näytä olevan sisäänkäyntiä Sorinahteen asukkaiden autoille.</p>	<p>5.2 Kaavassa Sorinahteen eteen on merkitty Kansikadun katualue istutettavine alueen osineen. Kansikatu rakennetaan pihakaduksi, jolla sallitaan huolto ja hälytysliikenne sekä ihmisten kulkeminen jalan ja pyörällä. Tämä ei vielä merkitse turvallisuusriskiä As Oy Sorinahteen kiinteistölle tai toiminnalle. Katusuunnitelman yhteydessä voidaan tarkentaa detaljeja.</p> <p>5.3 Kevyen liikenteen kaistan esitetään säilyvän suunnilleen nykyisellään Sorinahteen edessä mutta Sorinsillan kohdalla kaistoja levennetään molemmin puolin. Asiakirjoissa on ollut kirjausvirhe. Liikennesuunnitelmaan liite 10 lisätään liittymä As Oy Sorinahteen tontille.</p>
6	7.3.2011	Tuominen, Tellervo	<p>6.1 Rikkoo maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:ää, 117 §:ää ja 118 §:ää.</p>	<p>6.1 54§:n osalta: Hankkeella on myös kaupunkikuvallisia positiivisia vaikutuksia; esim. ortodoksikirkon keskeinen asema ja näkyvyys myös uudesta suunnasta. Viihtyisyyteen, terveellisyteen ja turvallisuuteen ohjataan selvitysten mukaisesti rakentamistapaohjeilla ja kaavamääräyksillä. Yleiskaavan sisältövaatimuksia on tarkasteltu asemakaavan selostuksessa kohdassa 2.2.4 ja sen vaikutuksia kohdassa 5.4. 117§ ja 118§ osalta: Rakennusten sopimista ympäristöön on tutkittu kaupunkikuva- ja rakenneselvityksessä, kulttuuriympäristöselvityksessä sekä prosessin kuluessa useissa arkkitehtuuri- ja kaupunkikuvatoimikunnan kokouksissa.</p>
			<p>6.2 Suunnitelma on riskialtis, eikä rakennelmia, jotka ovat alltiita rautatien kautta tapahtuvalle iskulle ja ilma-iskulle, tulisi edes harkita.</p> <p>6.3 Päätös on hätiköity ja tehty ilman riittävää selvitystä hankkeen pitkäaikaisista ja kerrannaisvaikutuksista.</p>	<p>6.2 Mainittuja uhkia on arvioitu riskinarviointimenettelyssä.</p> <p>6.3 Ennen asemakaavaprosessin aloitusta on selvitetty mm. hankkeen taloudelliset vaikutukset, joiden mukaan hankkeella on merkittäviä positiivisia taloudellisia vaikutuksia sekä Tampereelle että koko seudulle.</p>
			<p>6.4 Tampereen kaupungin päätös sitoutua ostamaan palveluita ja osallistua rakentamiskustannuksiin on taloudellisesti vastuuton.</p>	<p>6.4 Tampereen Kaupungille koituvat kustannukset määritellään maankäytösopimuksen yhteydessä ja hyväksytään asemakaavan hyväksymismenettelyssä Kaupunginhallituksessa ja Kaupunginvaltuustossa.</p>
7	7.3.2011	Pirkanmaan perinnepoliittinen yhdistys ry/ Majuri, Lasse	<p>7.1 Hankkeen suuresta koosta johtuen näin suuri kompleksitulos toteuttaa keskustan ulkopuolella eikä hanke sovi lähiympäristön mittakaavaan.</p>	<p>7.1 Tehokkaan rakentamisen sijoittamista keskustaan on pidetty energiataloudellisesti ja joukkoliikenteeseen tukeutuvan liikunnan kannalta kestäväksi ratkaisuna. Tämä on tullut esiin esimerkiksi Maakuntaliiton lausunnossa. Paikkaan on sitouduttu jo osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Hanke poikkeaa kooltaan lähiympäristön mittakaavasta. Kaupunkikuvallisia haittavaikutuksia on arvioitu olevan esimerkiksi As Oy Sorinahteen itäpuolella mutta arvioidaan, että ne eivät ole merkittävää haitallisia As Oy Sorinahteen kiinteistölle tai sen toiminnolle.</p>
			<p>7.2 Toteaa, ettei juuri rakennettuja toimistorakennuksia voida käyttää perusteluna hankkeen toteuttamiselle ja esittää huolen avoimen paikan muuttamisesta rakennetuksi.</p>	<p>7.2 Hankkeen lähtökohtana on sekä alueen historia, että toteutunut ja suunniteltu rakentaminen, joten toteutuneet ja suunnitellut toimisto- ja hotellirakennukset ovat kaavan tärkeitä lähtökohtia. Avoin paikka muuttuu rakennetuksi, jolla on vaikutuksia maisemakuvassa (palauttaa Kalevanharjun muotoa). Kannen yläpuoliset osat tiivistävät ja rikastuttavat kaupunkirakennetta ja toimintoja. Kannen alapuoliset osat varataan junaliikenteen käyttöön. Miljöön toteuttamismahdollisuuksia ja myös kriittisiä suunnittelutekijöitä on pyritty tunnistamaan ja ohjaamaan rakentamistapaohjeissa ja kaavan vaikutusten arvioinneissa.</p>
			<p>7.3 Esittää kritiikkiä rakennusten massan kasvattamisesta luonnosvaiheeseen verrattuna. Massan kasvattamiselle ei ole muita kuin taloudellisia perusteita.</p>	<p>7.3 Rakentamisen mitoituksen kaavaluonnoksen jälkeen on tarkistanut NCC/ sekä Aihio Arkkitehdit Oy. Kaavan rakennusoikeus on kasvanut ja lisäksi mahdollisesta kerrosalan ulkopuolisista tiloista. Lisäksi kaavan sisällä on tehty sisäisiä kerrosalan siirtoja siten, että Sorinsillan pohjoispuolen rakentamista on lisätty ja Sorinsillan eteläpuolella rakentamista on vähennetty. Rakentamisen kerroslukuja on lisätty siten, että mahdollistetaan kaavaluonnosta useampia kerroksia lähestulkoon samoin huippukorkeuksin. Rakennusoikeuksien ja kerroslukujen muutos johtuu myös siitä, että on haluttu mahdollistaa viitesuunnitelman mukaisten tornien terävien huippujen täyttäminen rakennusoikeuteen laskettavilla tiloilla sen sijaan että ne jäisivät tyhjiksi ja toteuttamisen kannalta epävarmemmiksi. Pohjoisimmasta hotellirakennuksesta on haluttu näyttävää korkeata maamerkkiä tarkoituksellisesti joten taloudellisten perusteluiden tukena on myös kaupunkikuvaa ja kaupungin imagoa muuttavia syitä.</p>
			<p>7.4 Olisi tullut laatia vaihtoehtoisia massoitteluja. Pienempiä rakennusmassoja ja niiden vaikutuksia ei ole tarkasteltu aidosti.</p>	<p>7.4 Suunnitelmaa on kehitetty yhteistyössä kaavaa varten perustetun arkkitehtuurityöryhmän, osallis- ja ohjausryhmien sekä arkkitehtisuunnittelijan kanssa asemakaavaprosessissa. Työ on kehittänyt vaiheittain, jossa korkeiden ja matalampien rakennusten suhteita on muutettu. Tavoitteesta poikkeavaa väljempää mitoitusta ei ole tutkittu.</p>
			<p>7.5 Vaikutusarvioinnissa olisi tullut perustella, miksi tällainen massoittelu on parempi kaupunkikuvan kannalta kuin pienempi.</p>	<p>7.5 Tornit ovat lopullisessa viitesuunnitelmassa voimakkaammin erikorkuisia kuin alkuvaiheessa esitetyissä luonnoksissa. Tornien näyttävyyttä ilmavuutta ja pohjoisen tornin maamerkkiluonnosta on haluttu korostaa lopullisessa viitesuunnitelmassa.</p>

			<p>7.6 Jotta hankkeen vaikutuksia voisi arvioida, tulisi olla vaihtoehtoisia suunnitelmia.</p>	<p>7.6 Hankkeen vaikutuksia on arvioitu prosessin aikana siten, että suunnitelmaa on muutettu arviointien edetessä.</p>
			<p>7.7 Toteaa, että valitun ratkaisun kaupunkikuvallisesti kielteisiä vaikutuksia ei ole arvioitu eikä ole esitetty keinoja niiden lievittämiseksi.</p>	<p>7.7 Kaavaehdotusta on täydennetty arvokuvauksella ja arvioinnilla hankkeen vaikutuksista kulttuuriympäristön arvoihin. LIITE 12 Kaavaprosessin yhteydessä on tunnistettu myös lähiympäristöön kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia. Näitä ovat esimerkiksi Ratapihan kadun miljööön heikkenemisvaara sillä kannen reuna jaa näkyviin. Lisäksi on todettu Sorinkatu 6-8 alueen vaatineen ympäristöön soveltamista. Näitä molempia on tutkittu ja haittavaikutusten lieventämiskeinoja on ohjeistettu rakentamistapaohjeessa LIITE 13.</p>
			<p>7.8 Toteaa, että tietyissä kaavoittajan vastineissa on todettu, ettei alue kuulu kaavan rajaukseen. Hankkeen on katsottu tarvitsevan yleiskaavallista tarkastelua, joten tällaiset vastineet ovat käsittämättömiä.</p>	<p>7.8 Osalla suunnittelutekijöistä on laajempia vaikutuksia, osa vaikutuksista on paikallisia rajoittuen kaava-alueelle.</p>
			<p>7.9 Vaikutuksia on arvioitava yleiskaavatasoisesti myös radan eteläsuunnassa ja huomioida hankkeet, joita on suunniteltu rata-alueille aseman etelä- ja itäosissa.</p>	<p>7.9 Tampereen kaupungin yleiskaavoituksen luonnosvaiheen lausunnon mukaisesti on arvioitu hankkeen vaikutuksia Tampereen keskustan palveluverkkoon ja liikennetarkaisuihin sekä mm. Hakametsän hallin alueen tulevaisuuteen. Radan etelä- ja itäsuunnassa ei ole vireillä sellaisia hankkeita, joihin asemakaavan toteutumisella olisi näkyvissä erityisiä vaikutuksia.</p>
			<p>7.10 Kaava heikentää As Oy Sorinahteen asemaa. Ehdottaa, että rakentamista Sorinsillan ja Areenan välillä vähennetään.</p>	<p>7.10 Asiaa on käsitelty arkkitehtuuriryhmässä ja ohjausryhmässä. Asemakaavaehdotuksen massoittelua, kerroslukua tai rakennuspaikan sijaintia ei esitetä muutettavaksi. Kansikadun tarkempi suunnittelu jatkuu seuraavassa katusuunnitelmavaiheessa. Rakentamisesta on laadittava tontinkäyttösuunnitelma, mikä on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa. Ratkaisu antaa myös mahdollisuuden kehittää nykyisen asuinrakennuksen itäosaa halutessa muuhunkin kuin asuinkäyttöön.</p>
			<p>7.11 Toteaa, että mikäli areenan pääsisäänkäynti tuleekin areenan pohjoispuolelle eikä itään, on osallistamisessa menetelty epäreilusti.</p>	<p>7.11 Viitesuunnitelmissa pääsisäänkäynti on sijainnut jo luonnosvaiheessa areenan pohjoisosassa.</p>
			<p>7.12 Toteaa, ettei arkkitehtuuriryhmä ole ottanut kantaa As Oy Sorinahteen lähettämään kirjelmään, joten kannanotto tulisi laatia.</p>	<p>7.12 As Oy Sorinahteen palaute on toimitettu 08.10.2010 Studio Daniel Libeskindille tutkittavaksi.</p>
			<p>7.13 Toteaa, että Sorinkatu 6-8:n hankkeen ratkaisu on perusteltava ja tarkasteltava vaihtoehtoa, jossa nykyiset rakennukset hyödynnettäisiin ja tontit täydennysrakennettaisiin.</p>	<p>7.13 Kaavaprosessin aikana esillä ei ole ollut vaihtoehtoa nykyisten rakennusten säilyttämiselle. Se ei ole ollut kaavan lähtökohdana tai tavoitteena. Ratkaisu perustuu aiemmin vireille tulleeseen ja luonnosvaiheeseen asti edenneeseen asemakaavamuutokseen nro 8201.</p>
			<p>7.14 Sorinkatu 6-8:aan liittyvä selvitys tulee laatia uudestaan maanomistajasta taloudellisesti riippumattoman tahon toimesta.</p>	<p>7.14 Maakuntamuseo on edellyttänyt kulttuuriympäristön arvojen kuvausta, tunnistamista ja kaavahankkeen aiheuttamien vaikutusten arviointia tunnistettuihin arvoihin. Kaavaehdotusta on täydennetty arvokuvauksella ja arvioinnilla hankkeen vaikutuksista Kulttuuriympäristön arvoihin. LIITE 12. Rakentamistapaohjeessa LIITE 13 on esitetty vaihtoehtoisia ratkaisumalleja AK -kortteliin. Pirkanmaan maakuntamuseo on asemakaavamuutoksen nro 8201 yhteydessä hyväksynyt laaditun rakennushistoriaselvityksen (Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen, 30.11.2007).</p>
			<p>7.15 Toteaa, että SRV:n hankkeeseen (Sorinkatu 6-8) suunniteltu torni on irrallinen muusta rakenteesta ja sen suunnitteleminen ympäristöön sopivaksi on haasteellista.</p>	<p>7.15 Rakentamistapaohjeessa on esitetty vaihtoehtoinen viitesuunnitelma AK kortteliin, jota on arvioitu mm. kaupunkikuvatoimikunnassa. Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu mm. rakennusten ympäristöön soveltamisen osalta.</p>
			<p>7.16 SRV:n tontin rakennusoikeutta tulisi vähentää ja osoittaa tontille samankorkuinen ja tehokkuudeltaan samanlainen tontti kuin Sorinkatu 4:ssä tai etsimään vaihtoehto, jossa tontti nykyisine rakennuksineen luo väljän sisäänuloaukion Areenalle. Ellei tähän ryhdytä, on laadittava kaupunkikuvallinen analyysi havainnekuvineen ja vaikutusarvioineen.</p>	<p>7.16 Rakentamistapaohjeessa on esitetty vaihtoehtoinen ratkaisumalli AK kortteliin. Ratkaisua on kehitetty Sorinkatu 4:n vieressä siten, että räystäslinjat yhtenevät kun lamelliosan ylin kerros on sisäänvedetty.</p>
			<p>7.17 Rakennuskulttuurin selvittämisessä käytetty lähde, Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri, on vanhentunut, joten selvitykset eivät vastaa maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämää tasoa.</p>	<p>7.17 Maankäyttö- ja rakennuslaki ei ota kantaa tuohon asiaan. Kirja on eräs lähdeviite, jota on hyödynnetty.</p>
			<p>7.18 Kaava- ja vaikutusalueen paikallisesti arvokas rakennusperintö tulee inventoida, arvottaa ja antaa toimenpidesuosituksia. Toteuttajan tulee olla muu kuin nykyinen tai tuleva maanomistaja tai kaavanlaatija.</p>	<p>7.18 Maakuntamuseo on edellyttänyt kulttuuriympäristön arvojen kuvausta, tunnistamista ja kaavahankkeen aiheuttamien vaikutusten arviointia tunnistettuihin arvoihin. Kaavaehdotusta on täydennetty arvokuvauksella ja arvioinnilla hankkeen vaikutuksista Kulttuuriympäristön arvoihin. LIITE 12. Lisäselvityksen on laatinut WSP Finland Oy NCC:n toimeksiannosta yhteistyössä Tampereen kaupungin ja Maakuntamuseon edustajan kanssa.</p>

			<p>7.19 Pitää arkkitehtuuryöryhmän toimintaa puutteellisena, sillä lähivaikutusalueen hankkeita ei esitelty työryhmälle; työryhmässä oli edustettuina tahoja, joilla oli omat intressinsä suunnitelmien legitimoimiseksi (kuten Keskusareena Oy, NCC ja WSP Finland Oy) ja suunnitelmia on perusteltu taloudellisista, ei kaupunkikuvallisista, näkökulmista.</p> <p>7.20 Miksi arkkitehtuuryöryhmän kokousmuistiossa (pvm 3.12.2010) ei ole kirjattu keskustelua eikä kuvattu palautteen sisältöä?</p> <p>7.21 Missä on arkkitehtuuryöryhmän loppuraportti ja mikä on sen sisältö?</p>	<p>7.19 Lähivaikutusalueen hankkeita on pyritty esittelemään arkkitehtuuryöryhmälle mahdollisimman monipuolisesti. Uusia suunnitteilla olevia hankkeita ovat mm. Ratinan kauppakeskus, Technopoliksen laajennus, Ratinan suunniteltu toimistotorni sekä Sokos hotellin tornihanke. Arkkitehtuuryöryhmä on arvostellut hanketta kaupunkikuvallisesta näkökulmasta ja voinut vaikuttaa suunnittelun kulkuun ja suunnitelmien parantamiseen kaupunkikuvalliselta kannalta. NCC:n ja WSP Finland Oy:n osallistuminen kokouksiin on mahdollistanut nopean tiedonkulun ja esittelyt hankkeen prosessista ja sisällöstä monipuolisesti.</p> <p>7.20 Muistuttajalle on toimitettu virheellinen muistio. Oikean muistion saa Tampereen kaupungin kaavoituksesta.</p> <p>7.21 Pormestarin päätöksen mukaan: "Ennen valtuuston asemakaavan hyväksymispäätöstä ohjausryhmä ja arkkitehtuuryöryhmä tuovat kaupunginvaltuustolle tiedoksi selvityksen hankkeen arkkitehtuurista ja vaikutuksista kaupunkikuvaan sekä arvioinnin hankkeen vaikutuksista kaupungin talouteen ja investointisuunnitelmaan." Loppuraportin sisältää asemakaavaprosessin kuvauksen, arkkitehtuuryöryhmän vaikutuksen suunnitelmien kehittämiseen sekä kommentit viitesuunnitelmasta sekä asemakaavasta.</p>
Lausunnot				
1	7.3.2011	Senaatti kiinteistöt/ Heinonen, Jorma	<p>L 1.1 Toteaa, että riskianalyysi ei täytä sille asetettuja vaatimuksia ja että analyysin on oltava valmiina 29.3.2011 mennessä.</p> <p>L 1.2 On tehtävä meluselvitys, jossa nykytilanne selvitetään mittaamalla kiinteistöihin kohdistuva ympäristömelutaso jokaisen kerroksen kohdalta erikseen ja verrataan (kerroksittain) tulevaan tilanteeseen. Tulokset on huomioitava ja niiden edellyttämiin toimenpiteisiin on ryhdyttävä.</p> <p>L 1.3 Riskianalyyssissa todetut toimenpidevaatimukset on otettava huomioon hankkeesta vastaavien (NCC, SRV, Tampereen kaupunki) ja Senaatti-kiinteistöjen välisellä sopimuksella. Sopimuksen tulee olla allekirjoitettu ennen kuin kaavamuutos menee kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi.</p>	<p>L.1.1 Analyysia on tarkistettu ja selvitys on valmistunut 20.3.2011. Turvallisuusselvitystä varten perustettu työryhmä saa työnsä valmiiksi 5.4.2011.</p> <p>L 1.2 WSP Finland Oy:n, 4.3.2011 laatiman meluselvityksen 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 (LAeq 7-22) ja yöaikaiset n. 65-66 dB (LAeq 22-7). "Tunnelin" suuaukolla meluvaikutusta voidaan vähentää vaimentavilla materiaaleilla.</p> <p>Selvityksen Tampereen poliisitaloon kohdistuvasta ympäristömelusta Tampereen kannen ja areenan rakentamisen jälkeen on laatinut WSP Finland Oy 17.3.2011. Selvityksessä tarkasteltiin, kuinka hankkeen myötä muuttunut tilanne, erityisesti autolastaustoiminnan siirto poliisitalon läheisyyteen, vaikuttaa poliisitalon melutasoihin. Keskiäänentason todettiin kasvavan pahimmillaan 5 dB:llä. Autolastaustoiminnot eivät nosta keskiäänitasoja, mutta se vaikuttaa melun enimmäistasoon nostaten sitä pahimmillaan 2-4 dB tiettyinä aikoina.</p> <p>L 1.3 Merkitään tiedoksi tavoite allekirjoitetusta sopimuksesta valtuustokäsittelyyn mennessä.</p>
2	7.3.2011	Pirkanmaan poliisilaitos/ Nuotio, Aapo ja Rekola, Mikael	<p>L 2.1 Suojaetäisyyksien tulee olla vähintään lausunnon liitteessä olevien merkintöjen mukaiset uudisrakennusten ja poliisitalojen välillä.</p> <p>L 2.2 Ulkopuolinen pysäköinti tulee järjestää vähintään 5 metrin etäisyydellä poliisitalojen kuorista.</p> <p>L 2.3 Ehdottaa, että poliisitalo B:n itäsuunnalla olevan huoltoreitin voisi varata myös poliisin käyttöön.</p> <p>L 2.4 Kannella, poliisitalon suunnalla olevan kaiderakenteen korkeus tulee olla vähintään 3,0 metriä ja sen on estettävä suorat näköyhteydet poliisitalon sisätiloihin.</p> <p>L 2.5 Ehdottaa, että ajo maanalaiseen paikoitukseen järjestetään yksinomaan Rautatienkadulta ja SRV:n talon kaikki huoltoliikenne hoidetaan tätä kautta.</p> <p>L 2.6 SRV:n talon viiden alimman kerroksen asuntojen parvekkeet rakennetaan muualle kuin eteläpäätyyn. Eteläpäädyin ikkunoiden tulee olla kiinteät.</p> <p>L 2.7 Sisäänkäynti SRV:n taloon toteutetaan Sorinkadulta, ei eteläpäädyistä poliisitalo B:n suunnasta.</p>	<p>L 2.1 Liitteessä merkityt suojaetäisyydet huomioidaan. AK -tontin eteläpäässä suoritetaan rakennusalan rajan siirto 3 m pohjoisemmaksi.</p> <p>L 2.2 Merkitään KYU-tontille istutettava alueen osa 5 m leveydeltä poliisitalosta.</p> <p>L 2.3 Kaava sallii KYU alueelle huoltoyhteyksien rakentamisen ma/kah – merkinnällä. Kaava ei ota kantaa kuka reittiä tulee käyttämään. Mahdolliselle käyttöoikeudelle on oltava tulevan tontin omistajan lupa.</p> <p>L 2.4 Kaavassa on tältä osin riittävä yleismääräys: "Kannen reunavyöhykkeet on varustettava viranomaisien turvallisuusmääräysten mukaisilla aidoilla".</p> <p>L 2.5 Kaavamerkintä "maanalaisiin tiloihin johtuva ajoluiska" ei ota kantaa kumpaan suuntaan ajetaan.</p> <p>L 2.6 Merkitään AK -korttelin eteläiselle rakennusalan rajalle merkintä ja määräys: " Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleiseen rakennuksen seinään ei saa sijoittaa parvekkeita viiden alimman kerroksen osalle."</p> <p>L 2.7 Kaava ja siihen liittyvä liikennesuunnitelma mahdollistavat tonttiliittymän AK-tontin kohdalla. Asia täsmennetään tekstinä liikennesuunnitelmaan kaavan liite no 10.</p>

			<p>L 2.8 Näkösuojavaatimukset tulee huomioida lausunnon liitteessä tarkoitetuilla etäisyyksillä.</p> <p>L 2.9 Poliisitalo B:n ja SRV:n talon välinen katulinja tulee aidata portilla tai sitä vastaavalla ratkaisulla.</p>	<p>L 2.8 Otetaan huomioon tarkemman suunnittelun yhteydessä sopimuksissa sovittavalla tavalla.</p> <p>L 2.9 Merkitään KYU-tontille Sorinkadun viereen aitausmerkintä ja määräys.</p>
3	7.3.2011	Pirkanmaan maakuntamuseo/ Soininen, Tuija-Liisa ja Kuitunen, Hannele	<p>L 3.1 Aiemmin esitetyt huomiot koskien rakennettua kulttuuriympäristöä tulee korjata kaupunkikuvaselvitykseen ja kaavaselostuksen liitekarttoihin ja arvokuvauksiin.</p> <p>L 3.2 Kartoilla tulee esittää kaikki kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennetun ympäristön kohteet, aluekokonaisuudet ja historialliset ilmiöt sekä laittaa lähdemerkinnät kuntoon.</p> <p>L 3.3 Kaavaselostuksen s. 32 kartan otsikointi tulee muuttaa muotoon: "Kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaat rakennetun kulttuuriympäristön kohteet".</p> <p>L 3.4 Keskeisimmät arvot ja kuvaus kulttuuriympäristön arvoista kokonaisuutena tulee esittää tiivistetyksi kaavaselostuksessa. Vaikutustenarvioinnin tulee kohdistua yllä mainituissa selvityksissä esitettäviin arvoihin. Vaikutuksia lähialueen rakennettuun ympäristöön ja arvoihin tulee tarkastella myös muiden rakennetun ympäristön kohteiden ja aluekokonaisuuksien kuin As. Oy Sorinahteen ja ortodoksikirkon osalta.</p> <p>L 3.5 On esitettävä, kuinka haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää.</p> <p>L 3.6 On arvioitava, kuinka keskustan painopisteen muuttuminen vaikuttaa kulttuuriympäristöjen käyttöön ja sitä kautta rakennusten ja kaupunkiympäristön arvojen säilymiseen.</p> <p>L 3.7 As. Oy Sorinahteen edessä oleva jk-piha –merkintä ei ole riittävä. Asia on ratkaistava asianmukaisesti ja sitovasti.</p> <p>L 3.8 On selvitettävä tarkemmin, kuinka istutettava alueen osa voidaan käytännössä toteuttaa betonirakenteen päälle.</p> <p>L 3.9 Kohdassa 4.4.1.3 on todettava, että rakentaminen aiheuttaa As. Oy Sorinahteelle ja ortodoksikirkolle välitöntä, erityisesti kohteiden kaupunkikuvalliseen asemaan ja arvoihin liittyvää haittaa.</p> <p>L 3.10 Kaavamääräyksistä ei käy riittävällä tavalla ilmi, kuinka kirkon edustan rakentamista aiotaan ohjata.</p> <p>L 3.11 Kaavaan tulee kirjata kaupunkikuvallisesti haasteellisia kansialueen ja olemassa olevan ympäristön leikkauspintoja [kohteet eritelty lausunnossa] koskeva erityismääräys, joka velvoittaa toteuttamaan leikkauskohdat korkeatasoisella ja ympäristön huomioivalla tavalla. Määräys voi olla myös osana kaupunkikuvaa koskevia yleismääräyksiä.</p> <p>L 3.12 Näistä kriittisistä kohdista tulee laatia tarkemmat periaatteelliset suunnitelmat esitettyjen leikkauskuvien lisäksi.</p> <p>L 3.13 Kannen ja lähiympäristön liittymäpintoja on kuvattava rakentamistapaohjeessa ja ohje on osoitettava kaavamääräyksellä.</p>	<p>L 3.1 Maakuntamuseon kanssa käydyssä palaverissa 17.3 sovittiin, että kaupunkikuvaselvitystä ei tarvitse välttämättä muuttaa. Kaavaehdotusta on täydennetty arvokuvauksella ja arvioinnilla hankkeen vaikutuksista Kulttuuriympäristön arvoihin yhteistyössä Pirkanmaan maakuntamuseon kanssa. LIITE 12.</p> <p>L 3.2 Kaavaehdotusta on täydennetty arvokuvauksella ja arvioinnilla hankkeen vaikutuksista Kulttuuriympäristön arvoihin. On laadittu kartta: "Kulttuuriympäristön arvot", jossa on kuvattu arvoja aluekokonaisuuksittain sekä esitetty mm. vanhoja tielinjauksia, vanhat kylän paikat sekä niistä kehittyneet asuinalueet. LIITE 12.</p> <p>L.3.3 Muutetaan teksti näin. Lisäksi kuvatekstissä viitataan liitteeseen 12.</p> <p>L 3.4 Kaavaehdotusta on täydennetty kulttuuriympäristön ja aluekokonaisuuksien kuvauksella. Arvoista ja hankkeen aiheuttamista vaikutuksista arvoihin on laadittu taulukko. Tämä on liitetty kaavaselostukseen. LIITE 12</p> <p>L 3.5 Tunnistettujen haitallisten vaikutusten lieventämiskeinoja arkkitehtuurin ja miljöosuunnittelun keinoin on esitetty rakentamistapaohjeissa koskien kannen reuna-alueita, esim. As Oy Sorinahteen edustaa Ratapihankadun länsireunaa ja kerrostalohanketta Sorinkatu 6-8 :ssa.</p> <p>L 3.6 Kaavaehdotusta on täydennetty kulttuuriympäristön kuvauksella LIITE 12. Kansi tarjoaa uuden näköalapaikan joten ympärillä säilyviä arvoja voidaan havainnoida monipuolisemmin. Perinteistä Kyttälän liikekeskustaa tuetaan.</p> <p>L 3.7 Rakentamistapaohjeella ohjataan toteutusta. LIITE 13. Kansikadun katusuunnitelmasta pyydetään Pirkanmaan maakuntamuseon lausunto.</p> <p>L 3.8 Kaava ei ota tässä yksityiskohtaista kantaa varsinaiseen toteutussuunnitteluun. Asia ja mm. istutustapa ja kasvillisuus ratkaistaan rakennusluvan yhteydessä.</p> <p>L 3.9 Arvoista ja hankkeen aiheuttamista vaikutuksista arvoihin on laadittu taulukko. Tämä on liitetty kaavaselostukseen LIITE 12. Taulukossa on esitetty As Oy Sorinahteen osalta että kansi peittää kivijalkaa itäsvuonalla: ja Ortodoksikirkon osalta että dominanttiasema kaupunkijulkisivussa heikkenee, kirkon itäinen tausta muuttuu avoimesta rakennetuksi, kirkko nähdään idästä uudelta tasolta, näkymä junasta katoaa osittain.</p> <p>L 3.10 Kaavakartalla ja määräyksissä rakentamisen etäisyydet ja keskipihan avautuminen kirkon suuntaan ovat määrättyt. Vuolteenkadun ja Rautatienkadun risteysten tuntumaan on merkitty pieni puistotasku istutettavana alueena. Kaavaan on lisätty alueelle merkintä: "Torimainen alueen osa, jolla tasoerot ja portaat on sovitettava ympäristöön ja toteutettava korkealaatuisesti".</p> <p>L 3.11 Kaavaehdotuksen liitteenä on rakentamistapaohje, jossa on kuvattu huomioitavia tekijöitä kannen liittymäpintojen jatkosuunnittelua varten. Kaavaan on lisätty määräykset koskien kansitoria ja Grand Stairs aluetta; Torimainen alueen osa, jolla tasoerot ja portaat on sovitettava ympäristöön ja toteutettava korkealaatuisesti".</p> <p>L 3.12 Kaavaehdotuksen liitteenä on rakentamistapaohje, jossa on kuvattu huomioitavia tekijöitä kannen liittymäpintojen jatkosuunnittelua varten. LIITE 13</p> <p>L 3.15 Rakentamistapaohje on laadittu ja ohjeeseen on viitattu kaavamääräyksellä ro- 8366-1</p>

4	8.3.2011	Liikennevirasto/ Levomäki, Matti ja Kärkkäinen, Otsa	<p>L 4.1 Liikennevirasto on antanut ehdollisen suostumuksen kaavamuutokselle, jossa edellytetään kattavaa riskienarviointia.</p> <p>L 4.2 Kaavoitusprosessissa on kattavasti ja järjestelmällisesti arvioitava ratkaisujen vaikutukset rautatieliikenteen sujuvuudelle ja häiriöttömyydelle sekä rautatiejärjestelmän kehittämisenäkymille Tampereen asema-alueella. Lisäksi on selvitettävä onnettomuusriskit kaikille liikennemuodoille. Hanke ei saa aiheuttaa raideliikenteelle rajoituksia ja viivästyksiä. Hankkeessa on varauduttava tulevaisuudessa matka-aikojen lyhentämiseen</p> <p>L 4.3 Hanke ei saa tuottaa ratkaisuja, jotka pakottavat Liikenneviraston uusinvestointeihin, kuten oikoradan rakentamiseen tai Viinikan ratapihan siirtämiseen. Hanke ei saa tuottaa sellaisia ratkaisuja, jotka aiheuttavat kohteen rakentamisen tai valmistumisen aikana lisäkustannuksia. Hankkeen kustannuksista rautatiejärjestelmälle vastaa hankkeen toteuttaja.</p> <p>L 4.4 Rautatiealueiden laajuutta ja sen toleranssia on tarvittaessa kasvatettava suunnitteluperusteiden vaatimusten ja suunnitteluratkaisujen muutosten mahdollistamiseksi ja huomioiden tulevaisuuden raidevaraukset (mm. Jyväskylän suunnan lisäraidevaraus ja lähiliikenne) sekä henkilö- ja tavaraliikenteen kasvun vaatima raidekapasiteetin lisäys.</p> <p>L 4.5 Hankkeesta ei saa aiheutua rajoituksia vaarallisten aineiden kuljetuksille (VAK) tai erikoiskuljetuksille. Muutokset rautatiealueella ennako- ja valvontajärjestelmiin (opastimet, kuumakäynti-ilmaisimet jne.) on huomioitava.</p> <p>L 4.6 Mitoitusarvoja koskien junaliikenteen nopeutta, kannen vähimmäiskorkeutta, palokuormaa, meluntorjuntaa, tärinätorjuntaa ja runkomelun torjuntaa on pyydetty tarkistamaan kaavaluonnoksesta 25.11.2010 annetussa lausunnossa.</p> <p>L 4.7 Savunpoisto ja hätäpoistumistiet on huomioitava tunneliratkaisuna. Kannen alapuolen hyvä akustiikka (kuulutukset), opastimien näkyvyys ja riittävä valaistus on huomioitava</p>	<p>L 4.1 Raideliikenteelle koituvista riskeistä on käyty laaja prosessi, jonka lopputuloksena kaavaan on liitetty lyhennelmä vaarallisten aineiden kuljetusriskeistä LIITE 14. Päätelmänä on, että kaavaan liittyvät riskit ovat hyväksyttävällä tasolla.</p> <p>Lisäksi kaava-aineistoon on liitetty erillisraportti: Alustava turvallisuus- ja palotekninen suunnitelma 31.3.2011. Päätelmänä on, että olemassa olevan ympäristön yksilö- ja yhteiskuntariskien voidaan arvioida pienentyvän kannen rakentamisen ansiosta, koska kansi rajaa muun muassa useimpien vaarallisten aineiden onnettomuuksien haitallisten vaikutusten vaikutusalueita. Koko alueen yhteiskuntariski kasvaa jonkin verran, koska rakennuskanta lisääntyy radan läheisyydessä. Suunnitelluilla riskienhallintakeinoilla kaava-alueen riskitaso saadaan pienennettyä hyväksyttävälle tasolle.</p> <p>L 4.2 Riskienarvioinneista on tehty tiivistelmät, jotka liitetään kaavaan asiakirjaliitteeksi (Vrt vastine 4.1). Liikennevirasto on antanut suostumuksensa hankkeelle ennen asemakaavaprosessin käynnistymistä. Liikenneviraston edellyttämä riskiprosessi jatkuu hankkeen käyttöönottoon asti. Rautatiealueille laaditaan ratasuunnitelma. Liikennevirastolla on kaavamääräyksellä osoitettu lausunto-oikeus rakennussuunnitelmavaiheessa ja liikenneviraston rakentamishojeita kuten ratasuunnitteluperusteita on noudatettava jatkosuunnittelussa.</p> <p>L 4.3 Asemakaavalla osoitetaan rautatieliikenteelle tarpeelliset tilavaraukset ja liikenneviraston ohjausmahdollisuus jatkosuunnittelussa. Kaavassa tai kaavan selvityksissä ei ole päädytty edellyttämään Oikoradan rakentamista tai Viinikan ratapihan siirtämistä. Kustannusvastuut liittyvät Liikenneviraston ja Tampereen kaupungin välisiin sopimuksiin.</p> <p>L 4.4 Ohjausryhmän kokouksessa 10.3 keskusteltiin aluevarauksien riittävydestä. Kokouksessa todettiin, että ratateknisissä suunnitteluperusteissa esiin tulleet asiat mm. raideliikenteen tilantarpeesta tulee huomioida kaavassa. Varsinaisia yksityiskohtaisia päätöksiä merkintä- tai määräysmuutoksista ei tehty vaan raideliikenteen suunnittelun reunaehjoja kuvataan kaavan liiteaineistossa LIITE 14 ja Alustava turvallisuus- ja palotekninen suunnitelma 31.3.2011.</p> <p>L 4.5 Riskitarkastelu rautatien VAK onnettomuuksista on valmistunut (23.3.2011). Tästä on laadittu lyhennelmä, on kaavan liitteenä. LIITE 14. Alustava turvallisuus- ja palotekninen suunnitelma (31.3.2011) referoi edellä mainittujen lisäksi riskienarvioinnin yhteenvetoa sekä ratateknisiä suunnitteluperusteita (8.2.2011). Suunnitelman kappaleessa 4 todetaan, että kuumakäynti-ilmaisimet sijoitetaan riittävän kauaksi kannesta, jotta juna voidaan tarvittaessa pysäyttää ennen kantta.</p> <p>L 4.6 - Junaliikenteen suurempi nopeus 80 km/h oli otettu huomioon kaavaehdotuksen valmistelussa. Meluselvitystä oli tarkennettu kaavaehdotukseen ja päivätty 19.1.2011. - Kannen ohjeellista korkeusasemaa oli kaavaehdotuksessa korotettu kannen pohjoisosissa. - Palokuormasta ei ole mainintoja kaavassa. Palokuormia käsitellään kaavan liiteraportissa Alustava turvallisuus- ja palotekninen suunnitelma (L2 31.3.2011). - Meluntorjunta, meluselvityksiä on täsmennetty autolastauksen 17.3.2011 ja kannen heijastusvaikutuksen osalta 4.3.2011. - Kaavan tärinätorjuntamääräys on katsottu riittäväksi ohjausryhmän kokouksessa 10.3.2011. - Runkomelun torjunnan osalta on ohjausryhmän kokouksessa todettu, että tarkistukset tehdään rakennuslupavaiheessa. - Ratatekniset suunnitteluperusteet on laadittu kaavaprosessin yhteydessä ja käyty liikenneviraston kanssa läpi ja päivitetty 8.2.2011.</p> <p>L 4.7 Ohjausryhmän kokouksessa 10.3 keskusteltiin mahdollista tunneliratkaisun kuvaamisesta kaavamääräyksenä. Päätöstä merkintä- tai määräysmuutoksista ei tehty. Ratatekniset suunnitteluperusteet on laadittu kaavaprosessin yhteydessä ja käyty liikenneviraston kanssa läpi ja päivitetty 8.2.2011.</p>
---	----------	--	--	---

			<p>L 4.8 Palokunnan pelastus- ja hyökkäysreitit kannelle ja kannen alle sekä pelastusajoneuvojen kulku laitureille pohjoispäästä ja kannen eteläpäästä on huomioitava. Riittävät kulku- ja laituriyhteydet ruuhkien ja massatapahtumien osalta on huomioitava. Kaavaratkaisulla tulee pyrkiä estämään laitton kulku rautatiealueelle.</p> <p>L 4.9 Rakenteiden mitoituksessa on huomioitava junan törmäys, suistuma, tulipalo, räjähdys ja vaarallisten aineiden vuoto. Junaonnettomuuden ja tulipalon varalta on huomioitava raivauskaluston vaatimat kulkureitit ja tilantarve. Poikkeusoloihin kuten rankkasateisiin, myrskyihin ja lumimyrskyihin tulee varautua suunnittelussa. Ilkivallan ja tuhotöiden aiheuttamat riskit on huomioitava riittävin suojavyöhykkein, aidoin ym. ratkaisuin.</p> <p>L 4.10 Radan ja sähköistyksen kunnossapitoa varten on huomioitava kalustoa, työntekijöitä ja materiaaleja varten riittävät työskentelyetäisyydet, työskentelyalueet ja sähköradan jännitekatkoalueet.</p> <p>L 4.11 Asetinlaiterakennuksen laajentamiseen ja tekniikan uusimiseen on varauduttava. Kaapelireittien alueet tulee selvittää kaavoituksen yhteydessä.</p> <p>L 4.12 Liikennevirasto edellyttää, että kaavoituksessa tutkitaan, miten hanke vaikuttaa autolastauspaikan sijoitukseen ja toimintaan ja että kaavassa osoitetaan yhteydet laiturille.</p> <p>L 4.13 Meluselvityksessä (WSP Finland Oy 26.10.2010) on käytetty melun laskentamallia. Liikennevirasto suosittelee myös mittausten suorittamista ratapihalla syntyvän melun selvittämiseksi. Ratapihan vaihteissa syntyvä melu on luonteeltaan iskumaista. Lisäksi tulee huomioitavaksi kalustosta syntyvä melu ja merkkiäänät. Liikennevirasto suosittelee runkomelu- ja tärinämittausten suorittamista pidemmältä ajanjaksolta (1-2 viikkoa) mittaustietojen luotettavuuden parantamiseksi.</p>	<p>L 4.8 Yksityiskohtaisia ohjeita on esitetty Alustavassa paloteknisessä suunnitelmassa (L2 31.3.2011), joka on asemakaavan liitteenä. Asemakaavaan ei lisätä määräystä huolto- ja pelastusteistä. Uutena kaavamääräyksenä esitetään: ”Kannen alta on järjestettävä riittävät poistumisreitit. Riittävästä pelastus ja hyökkäysreiteistä kannen alle on varmistuttava.”</p> <p>L 4.9 Asemakaavassa ei määritellä rakenteita. Kaavamääräyksen mukaan rautatiealueelle rakentaminen edellyttää lupamenettelyä ja liikenneviraston myöhemmin määrittelemien yksityiskohtaisten ohjeiden ja vaatimusten noudattamista. Näitä on määritelty ratateknisissä suunnitteluperusteissa. Yksityiskohtaisia ohjeita esitetty Alustavassa paloteknisessä suunnitelmassa (L2 31.03.2011), joka on asemakaavan liitteenä. Asemakaavaan ei lisätä määräystä kulkureiteistä. Kaavaehdotuksessa oli jo määräys kannen reunan varustamisesta aidalla.</p> <p>L 4.10 Määritelty ratateknisissä suunnitteluperusteissa, ei ratkaista asemakaavalla.</p> <p>L 4.11 Kaapelireittejä on ratasuunnittelun yhteydessä selvitetty. Kaapelien yksityiskohtainen sijoittuminen selvitetään jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaapelireittejä ei merkitä asemakaavaan.</p> <p>L 4.12 Asemakaava mahdollistaa autolastauspaikan rakentamisen korttelialueelle KYU. Kaavaehdotuksen jälkeen autolastauksen aiheuttamia meluvaikutuksia on tutkittu erillisselvityksellä, päivätty 17.3.2011. Ratasuunnitelman laadinta alueella on käynnissä.</p> <p>L 4.13 Melun ja runkomelun osalta laadittuja selvityksiä on täydennetty. 21.1.2011 päivätty versio on esitetty kaavan liitteenä. Ohjausryhmän kokouksessa 10.3 keskusteltiin mittausjakson pituudesta. Liikennevirasto korosti asian tärkeyttä. Ohjausryhmän kokouksessa on todettu ja muistioon kirjattu, että runkomelun osalta tarkistukset tehdään rakennuslupavaiheessa.</p>
5	10.3.2011	ELY-keskus/ Strandén, Leena ja Mäkinen, Seppo	<p>L 5.1 Kansi- ja keskusareenahankkeen liikenteelliset tarkastelut on tehty hyvin maltillisesti. Tarkasteluja tai herkkyystarkasteluja pitäisi tehdä laajemmin.</p>	<p>L 5.1 Hankkeen liikennetarkastelut on tehty suunnitelmien mukaisten autopaikkamäärien sijainnin ja määrän mukaisina. Tampereen Areenan pysäköintilaitos ei pysty vastaanottamaan kuin pienen osan Areenan synnyttämästä autoliikenteestä. Pysäköinti jakaantuukin useaan laitokseen Tampereen keskustassa ja vähentää näin hankkeen välittömässä läheisyydessä olevien katujen kuormitusta. Merkittävään asemaan nousee pysäköinnin ohjausjärjestelmä, jonka valmisteilla olevassa suunnitelmassa Areenan pysäköinti on jo huomioitu.</p> <p>Hankkeen vaikutuksia keskustan liikenteeseen on selvitetty myös kaavan ulkopuolisissa selvityksissä. Huhtikuussa 2011 valmistuvassa Tampereen keskustan tulevaisuuden katuverkkovaihtoehtoja ja niiden liikenteellistä kuormitusta käsittelevässä raportissa (Tampereen keskustan katuverkko, Hämeenkatu joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen pääkatu – liikenteellinen tarkastelu, WSP) on tutkittu useita liikenteellisiä katuverkkovaihtoehtoja, joissa sekä vuoden 2013 että 2030 huipputuntien ennustetilanteissa Tampereen Kansi ja Keskusareena –hankkeen autoliikenteen liikennetuotokset on huomioitu. Liikennetarkastelut perustuvat koko keskusta-alueelle tehtyyn laajaan Paramics –simulointimalliin, joka huomioi reitinvalinnat keskustassa Nokian moottoritien ja Hervannan valtavyöhykän välisellä alueella. Tarkastelujen perusteella Ratapihankadun pohjoispää ja rampit Rantavyölle (vt12) toimivat vähintään tyydyttävästi, eikä liikenne jonoudu Rantavyöhykän tunnelissa. Henkilöautoliikenteen kasvu ei voi keskusta-alueella olla juurikaan tarkasteluissa esitettyä suurempaa, koska katuverkon välityskyky täyttyy jo ennustetilanteen mukaisella kasvulla. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että suuremmilla liikennemääräennusteilla kulkumuotojakauma on vielä ennusteissa esitettyä enemmän joukkoliikennepainotteinen.</p>

			<p>L 5.1 (jatkuu)</p>	<p>Ratapihankadun eri vaihtoehtojen liikenteellisestä toimivuudesta (tarkastelut sisältävät Tampereen Kansi –hankkeen liikennetuotokset) on lisäksi tehty tarkempi, edellisen selvityksen yhteydessä muodostettuun Paramics- simulointimalliin perustuva vertailuselvitys. Myös tämän selvityksen raportti valmistuu huhtikuussa 2011 (Ratapihankadun liikenteellisten vaihtoehtojen vertailu, Ramboll ja WSP). Selvityksen tulokset ovat yhtenevät koko keskustaa käsittelevän liikenneselvityksen kanssa eli Rantaväylän tunneli ei ruuhkaudu Ratapihankadun ja siihen liittyvän maankäytön kehittämisen takia. Tampereen Kansi –hankkeen vaikutukset Ratapihankadun toimivuuteen ovat melko pienet suhteessa Ratapihankadun liikennemääriin vaikuttaviin muihin tekijöihin.</p> <p>Keskustan liikennesuunnittelu tulee jatkumaan vuoden 2011 aikana käynnistyvällä keskustan liikenneverkkoselvityksellä, jossa kootaan yhteen mm. Ratapihankadun, Katuraitiotien alustavan yleissuunnitelman sekä Tampereen Kannen liikenneselvitysten tulokset ja jalostetaan ratkaisuja kaikkien kulkumuotojen osalta mahdollisimman hyvän keskustan kokonaisliikennetarkoituksen muodostamiseksi. Myös Tampereen Kansi –hankkeen lähiympäristön katusuunnitelmat tarkentuvat jatkossa kun mm. katuraitiotien ja Kytälän katuverkon liikennetarkoitukset tarkentuvat. Myös tarkastelut Viinikan liittymän parantamiseksi on aloitettu.</p>
			<p>L 5.2 Mahdolliset ongelmatilanteet ja liikenneverkon häiriöherkyys tunnistettava mahdollisimman laajasti. On keskeistä jatkaa liikenteellisten arviointien tekemistä sekä tutkia millaisia toimenpiteitä liikenteellisten ongelmien ratkaisemiseksi tarvitaan. Työnaikaiset vaikutukset liikenteelle on tärkeää ottaa huomioon.</p>	<p>L 5.2 Erityisten ruuhkatilanteiden hallinnan sekä työnaikaisten järjestelyjen osalta on tilattu liikenteellisten riskien hallintaselvitys (Ramboll), jossa tutkitaan mm. liikennetilanteiden hallintaa tapauksissa joissa Keskusareenan tapahtumat sijoittuvat liikenteen yleiseen ruuhka-aikaan. Selvityksessä tutkitaan myös työnaikaisten järjestelyjen toteuttamista siten, että hankkeen rakentamisesta ei aiheudu merkittävää haittaa muulle liikenteelle. LIITE 16.</p>
			<p>L 5.4 Tie- ja katuliikennettä koskeviin näkökohtiin ja riskeihin on suhtauduttava vakavasti. Tarkasteluja on täydennettävä. Katuverkon sujuvuus vaikuttaa suoraan myös maantieverkon liikenteen sujuvuuteen ja esimerkiksi Rantaväylän tunnelin ja Ratapihankadun rakentuessa häiriöt tunnelin liikenteelle voivat olla erittäin vakavat.</p>	<p>L 5.4 Ks edelliset vastineet (5.1 ja 5.2).</p>
			<p>L 5.5 Asemakaavan selostuksessa on syytä esittää keskeiset turvallisuustarkasteluun perustuvat johtopäätökset, joiden avulla voidaan asemakaavaa hyväksyttäessä arvioida asemakaavan täyttävän maankäyttö- ja rakennuslain turvallisuuteen ja terveellisyyteen liittyvät vaatimukset.</p>	<p>L 5.5 Raideliikenteelle koituvista riskeistä on käyty laaja prosessi, jonka lopputuloksena kaavaan on liitetty lyhennelmä vaarallisten aineiden kuljetusriskeistä LIITE 14. Päätelmänä on, että kaavaan liittyvät riskit ovat hyväksyttävällä tasolla.</p> <p>Lisäksi kaava-aineistoon on liitetty erillisraportti: Alustava turvallisuus- ja palotekninen suunnitelma 31.3.2011. Päätelmänä on, että olemassa olevan ympäristön yksilö- ja yhteiskuntariskien voidaan arvioida pienentyvän kannen rakentamisen ansiosta, koska kansi rajaa muun muassa useimpien vaarallisten aineiden onnettomuuksien haitallisten vaikutusten vaikutusalueita. Koko alueen yhteiskuntariski kasvaa jonkin verran, koska rakennuskanta lisääntyy radan läheisyydessä. Suunnitelluilla riskienhallintakeinoilla kaava-alueen riskitaso saadaan pienennettyä hyväksyttävälle tasolle.</p>
			<p>L 5.6 Luonnoksesta antamassaan lausunnossa ELY-keskus katsoi, että kansirakenteen korkeusasema ja radan kulkuaukko on syytä määrätä asemakaavassa. Kansirakenteen likimääräiset korkeusasemat on määritelty asemakaavaehdotuksessa, jolloin myös rakenteille ja kulkuaukolle käytettävissä oleva korkeus tulee käytännössä määritellyksi.</p>	<p>L 5.6 Lausunnossa on todettu esitetyt ohjeelliset korkeusasemamerkinnot riittäviksi.</p>
6		Pirkanmaan liitto/ Appelqvist, Satu ja Roppola, Leena	<p>L 6.1 Asemakaavaehdotus tukee kaupunkikehittämisen kohdealueella (kk2) tavoiteltavaa kehittämistä. Uuden rakentamisen osalta asemakaavassa on riittävällä tavalla otettu huomioon maakuntakaavan kehittämistavoitteiden mukainen arkkitehtuurin korkeatasoisuus sekä viereisen valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön arvot.</p> <p>Pirkanmaan liitto puoltaa Tampereen kannen ja keskustareenan asemakaavan hyväksymistä.</p>	<p>L 6.1 Puoltaa kaavaa.</p>