

**Tampereen kansi ja keskusareena / asemakaavan muutos**  
**Liittyy osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan 29.04.2010 ja kaavaan nro 8366**

Palautteen numero	Pvm	Palautteen antaja	Huomautus	Kaavoittajan vastine-ehdotus
1	29.04.2010	Ollikainen, Jukka	1.1 Toivoo korkeaa rakentamista	<a href="#">OAS ei ota kantaa rakentamisen korkeuteen.</a> Kaavaluonnos sallii korkeaa rakentamista. Rakennuksista hotellitorni on 21-kerroksinen ja lisäksi sallitaan rautatien tasosta noin 100 metriin nousevan huipun rakentaminen.
2	29.04.2010	Hokkanen, Janne	2.1 Ei huomautettavaa	Ei toimenpiteitä
3	29.04.2010	Hirvimäki, Väinö	3.1 Ei huomautettavaa	Ei toimenpiteitä
4	30.04.2010	Mäenpää, Juha-Matti	4.1 Koen ongelmaksi, että alueella kunnioitetaan liikaa ortodoksikirkon ympäristöä eikä uskalleta revitellä enemmän.	<a href="#">OAS ei ota kantaa miten ortodoksikirkon ympäristöä tulisi käsitellä.</a> Kaavaluonnoksessa ortodoksikirkko on pyritty huomioimaan sijoittamalla kirkon itäpuolelle vapaa-alueita ja portaikko. Suunnitelmien "revittelyn" toteutumista voidaan arvioida havainnekuvista.
			4.2 Toivoo korkeaa rakentamista. 4 suunniteltua tornia voisivat olla erikorkuisia ja -muotoisia (esim. matalin 16 krs ja korkein 25 krs). Näin saataisiin kaunis siluetti kaupunginosalle.	<a href="#">OAS ei ota kantaa rakentamisen korkeuteen.</a> Kaavaluonnoksessa esitetään kaava-alueelle kuusi tornia, jotka ovat erikorkuisia. Pienimmät noin 15 kerrosta ja suurimmat 21 kerrosta korkeine huippuineen.
			4.3 Toivoo ennakkoluulottomuutta suunnitteluun.	<a href="#">OAS ei estä ennakkoluulottomia ratkaisuja.</a> Luonnoksen viitesuunnitteluun on kiinnitetty arkkitehdiksi Studio Daniel Libeskind mm. persoonallisen arkkitehtuurinsa takia. Suunnitelmien ennakkoluulottomuutta voidaan arvioida havainnekuvista.
5	30.04.2010	Valve, Heikki	5.1 Toivoo monitoimihallin yhdistävän radan eri puolilla sijaitsevia kaupunginosia. Nykyinen rata-alue eristää alueet toisistaan.	<a href="#">OASissa tavoitteena esitetään: "Kansihanke yhdistää radan jakavat kaupunginosat ja tuo keskustaan monipuolisesti elävöittävää toimintaa. Hanke muodostuu monitoimihallista, toimistotiloista asuinrakennuksista ja kaupunginosia yhdistävistä kevyenliikenteen alueista".</a> Luonnoksessa ympäröivien kaupunginosien välisten kevyen liikenteen yhteyksien ratkaiseminen on erittäin tärkeää. Kannen reunojen, erityisesti kulmien, yhdistäminen kaupunkirakenteeseen ja katuverkkoon on ollut haasteellista. Luonnoksessa on esitetty keskeiset yhteystarpeet kaava-alueen ulkopuolelle. Sorin silta yhdistää kaupunginosat nykyään ja sen toiminta säilyy nykyisenlaisena. Uusia kävely-yhteyksiä kannelle on esitetty noin kymmenkunta. Kevyen liikenteen mahdollistava uusi reitti on siltayhteys Kanslerinrinteen suunnasta. Osalla näiden yhteyksien toteuttaminen edellyttää kaava-alueen ulkopuolisia toimia.
			5.2 Alue pitää rakentaa ihmisille: viihtyisiä kivijalkakauppoja, kahviloita ja istutuksia.	<a href="#">OAS:ssa hankkeen kuvauksessa esitetään: "Kansihanke yhdistää radan jakavat kaupunginosat ja tuo keskustaan monipuolisesti elävöittävää toimintaa.</a> Alueen erinomainen saavutettavuus ja liittyminen ydinkeskustaan antaa tähän hyvät mahdollisuudet. Luonnoksessa kansitason tiloista osa on lähtökohtaisesti varattu suurimmaksi osaksi liiketiloiksi. Koska kysymyksessä on laaja kansirakenne, istutusten sijoittaminen on jonkin verran haasteellista. Kaavaluonnoksessa on istutettavia alueita esitetty As Oy Sorinahteen itäpuolelle ja Sorinsillan rautatiekadun mutkaan. Lisäksi suunnitelmassa on esitetty julkisen viherkattokattopihan sijoittamista kaava-alueen eteläosaan.
			5.3 Rakennusmateriaalien tulee olla laadukkaita - muutakin kuin lasia, terästä ja kiveä.	<a href="#">OAS ei ota kantaa julkisivumateriaaleihin.</a> Kaavaluonnoksessa ei ole määrätty materiaaleista.
			5.4 Viihtyisyyttä lisäisi värien käyttö.	<a href="#">OAS ei ota kantaa väreihin.</a> Kaavaluonnoksessa ei ole määrätty värien käytöstä.
			5.5 Pelkkä halli ei riitä, vaan myös infran tulee olla kunnossa.	Merkittää tiedoksi
			5.6 Toivon korkeaa rakentamista. 16 krs on ok, mutta voisi olla myös kaksi yli 20 krs tornia.	<a href="#">OAS ei ota kantaa rakentamisen korkeuteen.</a> Kaavaluonnos sallii korkeaa rakentamista. Rakennuksista hotellitorni on 21-kerroksinen Katso myös vastineet 1.1 ja 4.2.
			5.7 Ehdottaa, että yksi torni voisi toimia hotellina.	<a href="#">OAS:ssa on esitetty hotellirakentamisen tavoitteeksi 12 000 kem2.</a> Kaavaluonnos salli majoitusrakentamista noin 22 500 kem2, josta pohjoisimman tontin osalta sallitaan yhden rakennuksen osalla hotelliksi noin 13 100 kem2.
6	30.04.2010	Waltari, Pyry	6.1 Toivoo, että hallille tulisi raitiotieyhteys.	<a href="#">OAS:ssa tavoitteena on joukkoliikenteen tehokas käyttö ja sitä tukevien luontaisten kulkuyhteyksien luominen sekä laadukas kevyen liikenteen ympäristö.</a>

				Raitiotien toteuttamisesta ei ole tehty päätöksiä.
			6.2 Varmistettava, että arkkitehtoninen lopputulos on korkeatasoinen, jottei suunnitella uutta Pasilaa.	<a href="#">OAS:ssa on esitetty arkkitehtuuryöryhmän perustamista laadun arvioimiseksi.</a>  Luonnoksen Suunnitteluun on kiinnitetty arkkitehdiksi Studio Daniel Libeskind mm. persoonallisen arkkitehtuurinsa takia. Arkkitehtonisen laadun arvioimiseksi ja varmistamiseksi on käytetty kokeneista kaupunkirakentamisen asiantuntijoista koostuvaa arkkitehtuuryöryhmää, jonka kokouksista on kirjoitettu muistiot ja jonka työn tuloksia on arvioitu asemakaavaluonnoksen "osallistuminen" kappaleessa. Kaavamääräyksiä Areenan arkkitehtuuritavoitetta kuvaavilla termeillä "veistosmainen" ja "maamerkkirakennus" pyritään osaltaan turvaamaan tätä tavoitetta.
7	30.04.2010	Masa	7.1 Ei huomautettavaa	Ei toimenpiteitä
8	03.05.2010	Strengel, Peter	8.1 Vastustaa itse hanketta, mutta ei esitä kaavoitukseen/ prosessiin liittyviä mielipiteitä.	Ei toimenpiteitä, perustelut puuttuvat.
9	03.05.2010	Kekkonen, Marko	9.1 Toivoo raitiotieyhteyttä.	<a href="#">OAS:ssa on esitetty että hankkeen tavoitteena on joukkoliikenteen tehokas käyttö ja sitä tukevien luontaisten kulkuyhteyksien luominen sekä laadukas kevyen liikenteen ympäristö.</a>  Raitiotien toteuttamisesta ei ole tehty päätöksiä. Raitiotien suunnittelun keskeneräisyydestä johtuen raitiotietä ei esitetä kaavaluonnosta havainnollistavassa materiaalissa.
10	03.05.2010	Niemistö, Mikael	10.1 Asun Tuomiokirkonkadun varrella. Miten rekka- ym. liikenne aiotaan toteuttaa kannen ja rakennuksien rakentamisen aikana?	<a href="#">OAS ei ota kantaa toteuttamiseen.</a>  Kaavamääräyksissä ei oteta kantaa maaliikenteen järjestämiseen rakennustyön aikana.
			10.2 Minkä tyyppistä asumista kannen päälle on tarkoitus rakentaa?	<a href="#">OAS:ssa esitetään asuntorakentamista kansialueelle, Sorinkadun varteen ja hotellimajoituksena.</a>  Viitesuunnitelmien mukainen rakennuskanta sallii hyvin monenlaisten asuntotyyppien toteuttamisen. Asumisen sijoittumista ei määritellä kaavaluonnoksessa täsmällisesti. Tarkoituksena on ollut kuitenkin että asumista osoitetaan yläkerroksiin ja torneihin enimmäkseen toimistorakennusten yläpuolelle. Asuntojen pihoja on tarkoitus sijoittaa kattoterasseille. Ainoa kerrostalo, jonka pääkäyttötarkoitus on asuminen, sijoittuu Sorinkadun varteen.
			10.3 Miten joukkoliikenne aiotaan toteuttaa kaavan vaikutusalueella? Lisääntykö bussiliikenne Rautatienkadulla tai läheisillä kaduilla?	<a href="#">OAS ei ota kantaa bussiliikenteen lisäämiseen.</a>  Kaavaluonnos perustuu bussiliikenteen hyödyntämiseen, mutta liikennöinnin lisääntymisestä ei ole varmuutta. Kaava-alueelle ei osoiteta uusia bussipysäkkejä.
			10.4 Aiheutuuko junaliikenteelle katkoksia ja koskevatko ne henkilöliikennettä?	<a href="#">OAS ei ota kantaa mahdollisiin liikennöintikatkoksiin.</a>  Asemakaava on maankäytön suunnitelma, jossa ei oteta yksityiskohtaista kantaa rakentamisen aikaisiin toiminnallisiin järjestelyihin. Kaavamääräyksissä edellytetään rautatien liikennealueilla LR/u, että liikennealueelle saa sijoittaa päälle rakentamisen edellyttämiä kantavia rakenteita, jotka eivät haittaa liikennealueen käyttöä. Junaliikenteen riskejä on arvioitu erillisessä työryhmässä.
			10.5 Miten asemakaava vaikuttaa olemassa olevan asutokannan arvoon ja neliöhintaan asemakaavan lähiympäristössä?	<a href="#">OAS:ssa edellytetään taloudellisten vaikutusten selvittämistä.</a>  Hankkeen taloudellisia vaikutuksia on arvioitu jo ennen kaavoituksen asemakaavoituksen aloittamista (Deloitte, arvio taloudellisista vaikutuksista 13.4.2010). Selvityksen perusteella "toimistotilojen ja asuntojen vuokrat rakennettavan alueen läheisyydessä tulevat todennäköisesti nousemaan uudistuksen lisätessä kysyntää. Kuten aina tällaisissa rakennushankkeissa, vuokrat muualla Tampereella saattavat laskea ihmisten ja yritysten preferoidessa sijaintia lähellä kantaa".
			10.6 Miten Sorinsillan liikenne tulee muuttamaan?	Kaavaluonnoksen mukaan Sorinsillan tilavaraukset säilyvät nykyisellään. Destian selvityksen mukaan liikennemäärät ovat Sorinsillalla ennustevuonna 2013 (kun Areena on toteutunut) noin 14 800 ajoneuvoa/vrk ja vuonna 2030 noin 16 000 ajoneuvoa / vrk
			10.7 Riittääkö P-Hämpin paikoitustila ja rakennettavat paikoitustilat vai joudutaanko keskusta-alueelle rakentamaan myös muutakin paikoitustilaa?	Alue on hyvien pysäköintipalvelujen piirissä: 5 minuutin kävelymatkan sisällä on noin 1780 pysäköintipaikkaa, joista lähimmät Rautatienkadulla ja Tullin alueella. Kun huomioidaan lähivuosina valmistuvat P-Hämpin ja P-Ratina, pysäköintipaikkoja on yli 7850. Tapahtumien aikaan alueella ei ole riittävästi tilaa, joten alueen kävijät tukeutuvat ympäröiviin alueisiin. Pysäköintiä helpottaa ja parkkipaikan etsimisen tarvetta vähentää pysäköinnin informaatiojärjestelmä, joka ohjaa laitokseen, jossa on tilaa. Hotellia varten on esitetty omia pysäköintipaikkoja.  Kaavaluonnos mahdollistaa noin 980 autopaikan sijoittamismahdollisuudet, jotka tulevat kaava-alueella Areenan, asumisen ja liiketilöiden käyttöön.
			10.8 Miten voimakkaasti Kyttälän alueen uudet kaavat ovat riippuvaisia kaavasta nro 8366?	Kaavaluonnoksen rakentamisen ja toiminnan toteuttaminen edellyttää rakentamistoimenpiteitä ja liikennejärjestelyjä kaava-alueen ulkopuolella Technopoliksen korttelialueella 325 ja Spondan omistamalla tontilla korttelissa 330 ja mahdollisesti TAKK:n tontilla samassa korttelissa. Muiden korttelialueiden välittömät kytkymistarpeet kaavaan eivät ole tullut esille prosessin aikana.
11	05.05.2010	Värri, Alpo	11.1 Tampereen yliopiston työntekijöillä ja vierailijoilla on jo nyt puutetta paikoitustilasta. Miten hanke vaikuttaa pysäköintimahdollisuuksiin?	Kaavaluonnoksessa varaudutaan enintään noin 980 uuden pysäköintipaikan rakentamiseen. Destia on selvityksessään kuvannut pysäköinnin järjestämistä raportissaan. Keskusta-alueella tulee suunnitelmien toteuduttua olemaan runsaasti pysäköintikapasiteettia. Selvitys ei ota täsmällistä kantaa Yliopiston työntekijöiden pysäköintimahdollisuuksiin.

12	07.05.2010	Lehtonen, Pentti	12.1 Kuinka liikenne järjestetään? Onko Ratinan parkkihalli edelleen suunnitelmassa? Kulkuyhteydet lähikunnista hallille (Lempäälä, Kangasala ja Nokia) tulisi toteuttaa junilla.	Kaavaluonnos perustuu ympäröivien katujen ja nykyisten joukkoliikennemuotojen hyödyntämiseen. Huoltoliikenteelle ja pysäköinnille varataan tilaa kannen alla radan länsipuolella. P-Ratinaan kaava-alueen ulkopuolella on tarkoitus suunnitella noin 1300 pysäköintipaikkaa. Kaava ei ota kantaa Lempäälän, Kangasalan tai Nokian liittymisestä mahdollisiin Tampereen tuleviin joukkoliikennevisioihin.
			12.2 Alueen ympärillä olevat rakennukset otettava huomioon.	<a href="#">OAS:ssa mainitaan valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö kaava-alueen pohjoispuolella.</a> Kaupunkikuvaraportissa on kuvattu lähiympäristöä. Osallisryhmään on kuulunut kaava-alueen naapuriasukkaita, joiden kanssa on neuvoteltu erikseen. As Oy Sorinahteen mittakaavaa on pyritty huomioimaan siten, että aivan viereen ei tule korkeimpia torneja. Kaavalla esitetään minimietäisyyksiä läheiseen rakentamiseen.
			12.3 Euroopassa toteutettu vastaavia hankkeita ja niiden ideoinnit ja onnistumiset hyödynnettävä.	<a href="#">OAS:ssa ei esitetä tarkemmin mahdollisten esimerkkikohteiden hyödyntämiskeinoja</a> Pääsuunnittelijaksi on valittu arkkitehtitoimisto Studio Daniel Libeskind, jonka rakennuksia on toteutettu myös Euroopassa. Osallisryhmä on tuonut esille esimerkkejä, joista on keskusteltu ja ne ovat menneet myös muiden osapuolien tietoon.
13	10.05.2010	Kauppinen, Pauli	13.1 Hallin tulisi olla liikenteellisesti hyvin saavutettavissa.	<a href="#">OAS:ssa on esitetty että hankkeen tavoitteena on joukkoliikenteen tehokas käyttö ja sitä tukevien luontaisten kulkuyhteyksien luominen sekä laadukas kevyen liikenteen ympäristö.</a> Kaava-alue liittyy suoraan ratapihan laiturialueisiin. Rautatieasema sijaitsee noin 200 m:n ja linja-autoasema noin 150 m:n päässä. Lähimmät nykyiset bussipysäkit sijoittuvat alle 100 m:n päässä kaava-alueesta. Ajoneuvoliikenne hyödyntää nykyistä katuverkkoa ja kevyt liikenne nykyisiä reittejä.
			13.2 Kokonaisuuteen tulisi liittyä muutakin kuin pelkkä halli, jolloin siitä tulisi monipuolinen ja elävöittäisi kaupunkia.	<a href="#">OAS:n mukaan kansirakenteelle on tarkoitus sijoittaa monitoimihalli, toimitiloja sekä asumista.</a> Alueen hyvä saavutettavuus ja liittyminen ydinkeskustaan antaa tähän hyvät mahdollisuudet. Kansitaso on lähtökohtaisesti varattu suurimmaksi osaksi liiketiloiksi. Kaava mahdollistaa urheilu- ja kulttuuritoimintojen lisäksi hotellin, toimistojen, asuntojen ja erilaisten palvelutilojen toteuttamisen. Ks. vastine 5.2.
			13.3 Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista.	<a href="#">OAS:n mukaan kaavamutosalueen keskeisen sijainnin ja sekä kaupunkikuvallisen, että kaupunkirakenteellisen merkittävyyden vuoksi kohde on arkkitehtuurin kärkihanke, jonka vuoksi hankkeeseen perustetaan arkkitehtuuryöryhmä.</a> Korkeatasoisuuden määrittely on vaikeaa. Kaavan valmisteluun ovat osallistuneet, arkkitehtiryhmä, osallisryhmä sekä ohjausryhmä. Lisäksi kaavan viitesuunnitelmia on arvioitu kaupunkikuvatoimikunnassa. Kaavamääräyksillä pyritään ohjaamaan mm. tornien vinojen kattomuotojen, sekä areenan veistosmaisuuksien toteutumista maamerkkirakennuksena.
14	12.05.2010	As Oy Sorinahde/ Jenni Räsänen, hallituksen pj.	14.1 Suunnitelmissa ei ole otettu riittävästi huomioon Sorinahteen aluetta. Pilvenpiirtäjät peittävät talojen valonsaannin ja näkymät. Suunniteltujen rakennusten rakennusmassa on hillittömän suuri Sorinahteen taloon nähden. Aiemmin suunniteltu avoin aukio tulisi ottaa uudestaan mukaan keskusteluihin.	<a href="#">OAS ei sisällä viitesuunnitelmia.</a> Asemakaavaluonnos mahdollistaa Sorinahteen itäpuolelle rakentamista, jolla sallitaan 10 m etäisyydellä Sorinahteen itäseinästä 7-kerroksinen rakentaminen (räystäslinjan korkeus enintään +138) ja Sorinahteen kaakkoiskulman puolella 15-kerroksinen rakentaminen (huipun korkeus enintään +150). Asemakaavan viitesuunnitelmassa on esitetty tornien kattomuoto- ja massoitteuperiaate, jolla on pyritty vähentämään Sorinahteen rakennuksia varjostavaa vaikutusta. Lähimpänä Sorinahdetta on torneja matalampia rakennusmassoja. Uudet rakennukset, sijaiten itäpuolella, varjostavat Sorinahteen tonttia noin puoleenpäivään asti (kesällä). Iltapäivällä valon saanti Sorinahteen tontille on esteettömämpää. Rakentamisen volyyymiä voidaan arvioida korttelien rakennustehokkuuksilla. Sorinahteen tontin rakennustehokkuus e=2.27 ja uuden itäpuolen korttelialueen tehokkuus e= 6.31
			14.2 Edellytämme, että sekä arkkitehtuurisesti, että rakenteellisesti rakennuksen graniittinen kivijalka säilyttää alkuperäisen asemansa suhteessa ympäröivään katu- ja kansipinnan tasoon. Jos katupinta nousee entisestään, kellarin ikkunoita joudutaan muuraamaan umpeen, mikä altistaa kosteusvaurioille.	Asemakaavassa on Sorinahteen itäpuolelle sijoitettu alavampi 4 m leveä alue istutettava alueen osa, jonka korkeustaso voidaan toteuttaa siten, että kivijalka voidaan säilyttää.
			14.3 Täyttääkö nykyinenkään Sorin silta junille asetetut turvakorkeudet? Eikö tuleva kansirakenne ole paksumpi kuin nykyisen sillan rakenteet?	Sorinsillan tasot on tarkoitus säilyttää, lukuun ottamatta vähäisiä esimerkiksi korotettujen suojateiden järjestelyjä. Sorinsillan länsipäähän hidaskatualueelle korkeudeksi on kaavassa likimaisena esitetty +101, 5 m. Kansirakenne nousee pohjoisen ja etelän suunnissa noin tasolle +102,5.
			14.4 Korkealle paikalle suunniteltua rakennustamme ei saa jättää ympäröivää aluetta alemmaksi.	Vastineet kohdissa 14.2 ja 14.3

			<p>14.5 Kaavoituksessa on varmistettava, että alueen kulttuurihistorialliset arvot säilyvät (puutalot ja ortodoksinen kirkko) ja että uudisrakennukset sovitaan olemassa olevaan rakennuskantaan ja kaupunkikuvaan.</p>	<p>OAS:ssa on mainittu että kaavan toteuttamisen vaikutuksia arvioidaan mm. kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.</p>
			<p>14.6 Liikennejärjestelyihin on kiinnitettävä huomiota: emme halua, että pihaamme käytetään ilmaisena parkkipaikkana.</p>	<p>OAS ei määrittele rakentamistoimenpiteitä kaava-alueen ulkopuolella.</p> <p>Kaava ei määrittele kaava-alueen ulkopuolisia asioita, joten kaavalla ei voida osoittaa eikä myöskään estää Sorinahteen pihan käyttämistä parkkipaikkana. Teknisiä mahdollisuuksia estää luvaton pysäköinti ovat portti, puomi tms.</p>
			<p>14.7 Olemme huolestuneita hankkeen kiireellisestä aikataulusta, joka on altis huolimattomuudelle ja välinpitämättömyydelle suunnittelussa. Arvokas ympäristö ja poikkeuksellinen rakennushanke edellyttävät huolellista vaikutusten arviointia.</p>	<p>OAS:ssa ei ole esitetty suunnitteluakataulua.</p> <p>Kaavaluonnoksen laadinnan aikataulu on nopea mutta työhön on sijoitettu varsin mittavat resurssit ja melkoisesti henkilötyötunteja. Hankkeen arviointi, samoin vuorovaikutus arvioinnin tukena, on ollut normaaliin asemakaavaan verrattuna poikkeuksellisen laajaa.</p>
15	17.05.2010	Nieminen, P.	<p>15.1 Toivoo useampia vähintään 20 krs:a rakennuksia.</p>	<p>OAS ei ota kantaa rakennusten korkeuksiin.</p> <p>Kaavaluonnoksessa on esitetty rakennusala 21-kerroksiselle liike-, majoitus- tai toimistorakennukselle, johon voidaan sijoittaa myös asumista.</p>
			<p>15.2 Mahdollisen raitiotieyhteyden tulisi kulkea Sorin sillan kautta.</p>	<p>Raitiotien toteuttamisesta ei ole tehty päätöksiä. Raitiotien suunnittelun keskeneräisyydestä johtuen raitiotietä ei esitetä kaavaluonnosta havainnollistavassa materiaalissa.</p>
			<p>15.3 Toimivat ja turvalliset kevyen liikenteen yhteydet huomioitava kaavoituksessa.</p>	<p>OAS:ssa on esitetty että hankkeen tavoitteena on joukkoliikenteen tehokas käyttö ja sitä tukevien luontaisten kulkuyhteyksien luominen sekä laadukas kevyen liikenteen ympäristö.</p> <p>Kaavaluonnoksessa on päädytty ratkaisuun, jossa kansialueelle pääsee myös polkupyörällä, mutta varsinaisia uusia kevyen liikenteen pääreittejä kaava ei tarjoa. Kevyen liikenteen reitit kaava-alueen läpi kulkevat Sorinsillalla nykyiseen tapaan.</p>
			<p>15.4 Alueesta tulisi suunnitella turvallinen ja viihtyisä - hämyisten ja katvealueiden luomista on vältettävä.</p>	<p>Asemakaavaluonnoksen ja tehdyn varjoanalyysin perusteella katvealueita sijoittuu korkean rakentamisen lomaan. Näillä alueilla tulee ympäristön viihtyisyyttä ja turvallisuutta pyrkiä parantamaan esim. valaistuksen avulla, valaistuksesta on asemakaavamääräysten mukaan laadittava yleissuunnitelma.</p>
			<p>15.5 Betonikansi on helposti epävihtyisä, joten sen välttäminen tulee huomioida viheristutuksin ja erilaisten pintamateriaalien käytöllä.</p>	<p>Istutettavia alueen osia on esitetty AS Oy Sorinahteen itäpuolelle neljä metriä leveänä vyöhykkeenä sekä Sorinsillan ja Rautatienkadun kulmaukseen. Pintamateriaaleista ei ole kaavaluonnoksessa määrätty.</p>
			<p>15.6 Osa käytetyimmistä kulkuväylistä tulisi suunnitella lämmitettäväksi.</p>	<p>Kaavaluonnoksessa ei ole määräyksiä lämmitettävistä alueista.</p>
			<p>15.7 Rakennusten ulkonäkö ei voi olla elementtisaumalaatikkotyylisiä vaan laadukasta ja ulkonäköllisesti tyylikästä (esim. Technopolis Yliopistonrinne).</p>	<p>Julkisivujen laadusta on kaavassa määrätty, että areenarakennuksen julkisivut on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisina. Mahdollisiin elementtisaumoihin ei ole otettu luonnoksessa kantaa.</p>
16	19.05.2010	Pirkanmaan poliisilaitos/ Aapo Nuotio ja Mikael Rekola	<p>16.1 Tällä asemakaavan muutoksella ei tule vaarantaa Poliisilaitoksen putka- ja vankilatoimintojen yhdistämistä, joka toteutettaisiin laajentamalla Sorinkadulla olevaa rakennusta.</p>	<p>Kaavaluonnoksessa on esitetty uudisrakentamista Sorinkadun varrella. Rakennusalan etäisyys on 10-18 metriä poliisitalon seinästä, joka on enemmän kuin nykyisen rakennuksen seinän etäisyys poliisitalosta noin 4m.</p>
			<p>16.2 Poliisilaitokselle johtavia kulkuväyliä ei tule heikentää tai muuttaa.</p>	<p>Nykyinen Sorinkatu säilyy ja poliisin tonteilla oleviin kulkuväyliin ei voida kaava-alueen ulkopuolella ottaa kantaa.</p>
			<p>16.3 Poliisiaseman tontilla olevia henkilökunnan pysäköintialueita ei tule pienentää.</p>	<p>Asemakaava-alue ei ulotu poliisiaseman tontille.</p>
			<p>16.4 Hanke tulee suunnitella ja sijoittaa siten, ettei se vaaranna poliisiaseman operatiivisia toimintoja ja siten, ettei se joudu asiattoman tarkkailun kohteeksi esimerkiksi suoralla näköhavainnolla kuulustelu- ym. tiloihin.</p>	<p>Asemakaavaluonnos ei ota kantaa eikä määrää mahdollisiin näkösuojaustarpeisiin poliisitalon suuntaan.</p>
17	19.05.2010	Tuominen, Tellervo	<p>17.1 Luonnosten mukaan rakennukset eivät mittakaavaltaan ja tyyliltään sovi kaupunkikuvaan.</p>	<p>OAS ei ole sisältänyt virallisia viitesuunnitelmia. Kirjoittaja viitanee julkisuudessa olleisiin alustaviin viitesuunnitelmiin.</p> <p>Kaavaluonnos on muodostettu yhteistyössä Studio Daniel Libeskindin kanssa ja suunnitelmia on arvioitu mm. arkkitehtuuryöryhmässä ja kaupunkikuvatoimikunnassa. Luonnos on tulossa julkisesti nähtäville, jolloin osallisten on mahdollisuus antaa siitä mielipiteensä.</p>

18	20.05.2010	Liikennevirasto/ Risto Heinonkoski ja Otso Kärkkäinen	18.1 Hankkeesta laadittava kattava riskinarviointi, jossa selvitetään kokonaisvaltaisesti hankkeen vaikutukset junaturvallisuudelle ja rautatiejärjestelmälle sekä rakentamisen että käytön aikana. Samalla on selvitettävä hankkeen aiheuttamat rajoitukset rautatieliikenteen kehittämiselle ja ratapiha-alueen käytölle. Riskinarvioinnin tulee ohjata kaavoitusta.	Oas:ssa on edellytetty turvallisuus selvityksen ja vaarallisten aineiden rautatiekuljetusten selvittämistä.  Liikenneviraston turvallisuusjohtamisjärjestelmä edellyttää, että junaliikenteen ja rautatiejärjestelmän turvallisuutta uhkaavia riskejä tunnistetaan jo suunnitteluvaiheessa ja edelleen rakentamisen suunnittelu- ja valmisteluvaiheessa. Liikenneviraston vaatimuksena on, että hankkeelle tehdään alkuvaiheessa mahdollisimman perusteellinen riskienarviointi ja laaditaan riskienhallintasuunnitelma, jota päivitetään ja tarkennetaan hankkeen aikana systemaattisesti Liikenneviraston käytössä olevien toimintamallien mukaisesti. Periaatteena on, että Liikennevirasto ei tee päätöksiä hankkeeseen liittyen, ennen kuin hankkeen keskeiset riskit ja riskienhallintatoimenpiteet on selvitetty. Riskien arviointityö on ollut käynnissä kaavaluonnoksen laadinnan aikana.
			18.2 Lähtökohta kaavamuutoksessa tulee olla, että Liikenneviraston hallinnoima alue säilyy Liikenneviraston omistuksessa ja hallinnassa yhtenäisenä rautatiealueena. Kaavoittajan selvitettävä, kuinka rakennusoikeus rautatiealueen päälle voidaan toteuttaa kaavallisesti.	Tampereen kaupunki on selvittänyt kaavallisia mahdollisuuksia ja ollaan päädytty ns. Uloke -ratkaisuun jossa rautatiealue säilyy pääkäyttötarkoituksena raideliikenteelle varatuilla alueilla. Nykyisen asemakaavan mukainen katualue, Sorinsilta on esitetty muutettavaksi myös rautatieliikenteen alueeksi joka selkeyttää alueen yhtenäisyyttä entisestään huomauttajan toivomaan suuntaan..
			18.3 Suunnittelussa ja rakentamisessa tulee noudattaa Liikenneviraston rautatietoimintoja koskevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän menettelyjä ja ohjeistusta.	Kaavamääräyksissä on LR/u alueilla määrätty että päälle rakentajan tulee ennen rakentamista hankkia lupa liikennevirastolta, joka antaa rakentamista koskevat yksityiskohtaiset ehdot. Ennen rakennusluvan myöntämistä suunnitelmasta on hankittava rautatieviranomaisen lausunto.
			18.4 Rautatiealueella tulee noudattaa Liikenneviraston rautateihin liittyviä ohjeistoja sekä toimia rautatielainsäädännön mukaisesti.	Ks edellinen vastine 18.3.
			18.5 Kaavoituksen yhteydessä tutkittava [kaavoituksen näkökulmasta valikoidut kohdat]: alueen tieliikenteen järjestelyt ja niiden vaikutukset rautatieliikenteelle, miten kansirakenteet kestävät rautatiealueella tapahtuvan onnettomuuden, miten hanke vaikuttaa autolastauspaikan sijoitukseen ja toimintaan.	Kaavan yhteydessä on käyty riskinarviointiprosessi ks. Vastine 18.1. Autolastauspaikkaa suunnitellaan VR:n toimesta. Asemakaavaluonnoksessa on autolastauksen mahdollistava merkintä: Irla alue on tarkoitettu junaan ajettavien autojen lastausalueeksi.