

Tampereen kansi ja keskusareena / asemakaavan muutos
LIITE 9
Liittyy kaavaan nro 8366

Yhteenveto sisältää yleisötilaisuudessa 9.11.2010 jätetyt kirjalliset mielipiteet sekä suulliset kysymykset ja kommentit sekä muutoin kirjallisesti 4.11-1.12.2010 jätetyt mielipiteet ja lausunnot

Palautteen numero	Pvm	Palautteen antaja	Huomautus	Kaavoittajan vastine-ehdotus
			L = Lausunto	Punaiset vastaukset = reagoitu ja huomioitu muutoksin tai täydennyksin kaavaehdotukseen. Siniset vastaukset = ei ole johtanut muutoksiin tai täydennyksiin kaavaehdotusvaiheessa.
1	9.11.2010	Hieta, Kirsi	1. Ei huomautettavaa	1. Merkitään tiedoksi
2	9.11.2010	Kovari, Maija	2. Tullaanko Viinikan liikenneympyrän rakennetta muuttamaan, ettei se ruuhkautuisi hallille Helsingin suunnasta saapuvista autoilijoista?	2. Ei kaava-alueella. Vaikutusten arvioinneissa ja toteuttamisedellytyksistä on todettu että hankkeesta huolimatta Viinikan liittymää on parannettava. Liikennevaikutusten arvioinnit on laatinut Destia.
3	9.11.2010	Nimetön	3. Puoltaa hanketta	3. Merkitään tiedoksi
4	9.11.2010	Tuokko, Ossi	4. Puoltaa hanketta	4. Merkitään tiedoksi
5	9.11.2010	Olkkonen, Matti	5. Puoltaa hanketta	5. Merkitään tiedoksi
6	9.11.2010	Rantanen, Päivi	6.1 Huolena on areenan massiivisuus. 6.2 Tornitalot eivät sovi Tampereen teollisuuskaupungin luonteeseen ja tyyllisesti niistä tulee nopeasti vanhahtavia.	6.1 Kokonaiskerrosalaa, kerrosten määrää ja kerrosalan ulkopuolisten tilojen rakentamismahdollisuuksia on lisätty kaavaehdotukseen. 6.2 Tornien ryhmiä on aiemminkin toteutettu Tampereella.
7	9.11.2010	Ahola, Pentti	7. Puoltaa hanketta	7. Merkitään tiedoksi
8	9.11.2010	Niskanen, Jukka	8. Puoltaa hanketta	8. Merkitään tiedoksi
9	9.11.2010	Nimetön	9. Ei huomautettavaa	9. Merkitään tiedoksi
10	9.11.2010	Vanhatalo, Asko	10.1 Toivoo vähittäiskaupan liiketiloja, jotka ovat saavutettavissa kevyttä liikennettä käyttäen. 10.2 Huolena on rakennusten varjostava vaikutus. 10.3 Huolena on, tuleeko hankkeesta Tampereen Pasila.	10.1 Kaavassa on osoitettu kansi- ja katutasoihin myymälä-, ravintola- ja kahvilatiloja vähintään 2166 kem2. Käytännössä arenaan kansitasoon tulee myös lisäksi näitä tiloja. 10.2 Rakentamisen varjostusvaikutuksia on täsmennetty kaavaehdotukseen kaavaselostuksessa kappaleessa 4.4.3.4 10.3 Kaavaratkaisulla, siihen liittyvillä viitesuunnitelmissa, suunnittelijavalinnoilla sekä laajapohjaisella arkkitehtuurin ja kaupunkikuvan arvioinneilla on pyritty erinäköiseen ja muodonannoltaan erilaiseen hankkeeseen kuin Helsingin Itä-Pasila. Lähtökohdat ja analyysi perustuu Tampereen kaupunkirakenteeseen ja suunnittelijan laatimaan analyysiin.
11	9.11.2010	Haasi, Olli	11. Puoltaa hanketta	11. Merkitään tiedoksi
12	9.11.2010	Haataja, Pauli	12. Puoltaa hanketta ja toivoo, että arkkitehdin suunnitelma toteutuu kokonaisuudessaan.	12. Merkitään tiedoksi se on kaavan tavoitteena.
13	9.11.2010	Viitanen, Henri	13. Puoltaa hanketta ja toivoo, että asemakaavalla ja muilla määräyksillä pidetään huolta Libeskindin visiosta.	13. Merkitään tiedoksi se on kaavan tavoitteena
14	9.11.2010	Mäenpää, Marjut	14. Puoltaa hanketta	14. Merkitään tiedoksi
15	9.11.2010	Nimetön	15. Ei huomautettavaa	15. Merkitään tiedoksi
16	9.11.2010	Kunnari, Riikka	16. Punnitkaa tarkkaan, tarvitaanko autoja pilaamaan alueen ilmapiiriä, missä tarvitaan ja kuinka paljon.	16. Pysäköinnin määrä on maltillinen ja harkittu ja alue tukeutuu joukkoliikenteen pääasemiin. Kannella sallitaan ainoastaan huolto- ja pelastusajo.
17	9.11.2010	Huuhka, Satu	17.1 Näkee, että tornien mittakaava on ympäristöstään piittaamaton. 17.2 Kansirakenteen korkeusasemat vaativat tarkkaa tutkimista ja kannen liittymä ympäristöön huolellisuutta.	17.1 Tornien mittakaava poikkeaa lähiympäristön mittakaavasta. Tampereella tosin on myös mittavaa teollisuusrakentamista keskustassa sekä aiemmin toteutuneita asuinkerrostalotornien ryhmiä. 17.2 Kaavan yhteydessä on tarkoitus laatia rakentamistapaohje, jossa esitetään viitesuunnitelmia tästä. Kaavaselostuksessa on esitetty viitesuunnitelma As Oy Sorinahteen edestä kappaleessa 4.4.1.3. Rakentamistapaohjeissa tullaan esittämään viitesuunnitelmat kannen liittymisestä ympäröivään korttelirakenteeseen.

			17.3 Huolena on, että kansi muodostaa lähes samanlaisen esteen kuin ratakuilu nyt, sillä yhteyksiä ei ole tutkittu todella, vaan esitetyt yhteydet ovat teoreettisia.	17.3 Kaava mahdollistaa useita uusia yhteyksiä verrattuna nykyiseen ratapihaan.
18	9.11.2010	Välimaa, Marjatta	18. Huolena on liukuportaiden vaarallisuus.	18. Tämä ei ole asemakaavataso asia.
Yleisötilaisuuden suulliset kysymykset ja kommentit (tilaisuudessa annettu suulliset vastaukset)				
19	9.11.2010	Räsänen, Jenni	19.1 Kevyen liikenteen yhteys kannelle kulkee Sorinahteen edestä. Talon seinän ja toimistorakennuksen väliin jää 10 metriä. Miten viheralue ja ihmismassojen kulkuväylä mahtuu 10 metriin? 19.2 Sorinahteen erikoislaatuinen julkisivu jää kannen rakentamisen myötä kuopan pohjalle, ja alakerran asuntojen ikkunat kannen reunan tasolle. Korkeuseroja ja etäisyyksiä on tutkittava edelleen, ja kannen muurimaisuutta kevennettävä sekä Sorinahteen julkisivu saatava näkyvämmäksi.	19.1 Kannen tasolla viitesuunnitelmassa on esitetty kiilamainen tila joka pohjoispäässä on noin 10 m leveä ja eteläpäässä on noin 15 m leveä seinästä mitattuna. Kaavassa tämä on merkitty pihakatu- ja ohjeellisella jk-piha –merkinnällä. Kannelle on muitakin kulkuyhteyksiä. 19.2 As Oy Sorinahteen kohdalla kannen tasoa on laskettu luonnoksesta noin 1 m siten, että se asettuisi nykyisen lattiatason korkeuteen noin + 101.5. Tämä kannen ohjeellinen korko on merkitty kaavakarttaan Sorinahteen koilliskulmaan. Kaavassa on osoitettu istutettava alueen osa As Oy Sorinahteen ja kannen rakennusten väliin.
20	9.11.2010	Ahola, Pentti	20. Miten huoltoajo on järjestetty?	20 Pääalueet Areenan huolto- ja lastaustoimintaan on sijoitettu alueen eteläosaan sisätiloihin rakennettavan harjoitushallin alapuolelle. Ratkaisu on muuttunut luonnosvaiheesta. Kannen hybridirakennusten huolto on järjestetty kaava-alueen länsipuolista huoltoyhteydskäytävää ja maanalaisia tiloja käyttäen.
21	9.11.2010	Majuri, Lasse	21.1 Mitkä ovat kaupunkikuvalliset perusteet Sorinkatu 6-8:n uudisrakennukselle? 21.2 Onko tontille tutkittu vaihtoehtoja rakennusmassoja, esim. samankorkuisia kuin Sorinkadun muut rakennukset? 21.3 Punaiset nuolet kuvaavat yhteyksiä alueella. Pääseekö Poliisilaitoksen läpi todellisuudessa? Miten yhteys voidaan järjestää ja ennakoita, kun tontti ei ole mukana kaava-alueessa?	21.1 Matalampi osa liittyy vanhaan kerrostaloon. Areenan kääntämisen takia korkeampi osa sopii paremmin eteläpäähän, jossa poliisiaseman räystäskorkeus on em. vanhaa kerrostaloa korkeampi. Julkisivujen laatua tulee arvioimaan kaupunkikuvatoimikunta. 21.2 Tämän kaavan yhteydessä ei ole tutkittu. 21.3 Virallistettua yhteyttä ei ole olemassa. Tosin kulkemista ei ole nykyisin estettykään. Keskeisen sijaintinsa takia se voisi toimia luontevana yhteytenä linja-autoaseman suuntaan jatkossa.
22	9.11.2010	Husu, Toni	22.1 Miten jalankulku ja pyöräily järjestetään Kalevantieltä? 22.2 Onko Viinikan suunnasta kulkua? 22.3 Millainen kevyen liikenteen yhteys on pohjoispuolelle ja Åkerlundinkadulle? 22.4 Eikö kannella ole pyöräilyä lainkaan? 22.5 Kannella halutaan poistaa radan estevaikutus. Tuleva Ratapihankatu kuitenkin tukkii kulkua edelleen?	22.1 Jalankulku- / ja pyöräilykaistoja on mahdollista kaavan perusteella levittää molempia noin 1.5 m nykyisestä. 22.2 On mutkan kautta Kanslerinsiltaa pitkin ja autolla kellariin pysäköintiin. 22.3 Kannelta pääsee portaalla alas Åkerlundinkadulle 22.4 Kannella on mahdollista pyöräillä. 22.5 Kanslerinsilta parantaa tilannetta mahdollistamalla yhteyden Ratapihankadun yli.
23	9.11.2010	Närhi, Mikko	23. Minkälaisia vaihtoehtoja suunnitelmassa on ratikan varalle?	23. Ratikkalinjojen yleissuunnitelmaa valmistellaan Tampereen kaupungilla. Ak 8366 ei ota kantaa ratikkaratkaisuun, mutta mahdollistaa linjan kulkemisen Sorinsillan kautta.
24	9.11.2010	Seppälä, Mikko	24. Poistuuko VR:n pysäköintitalo areenan pohjoispuolella?	24. Kaava ei ota asiaan kantaa. Se sijoittuu kaava-alueen ulkopuolelle.
25	9.11.2010	Räsänen, Jenni	25. Miten areenan kaavassa huomioidaan Sorinahteen vireillä oleva suojelukaava?	25. Maininnalla asemakaavan selostuksessa.

Muut kirjalliset mielipiteet				
1	4.11.2010	Karjalainen, Heikki	1. Kysyy, miltä havainnekuvat näyttävät eri suunnista vaakatasolta kaupungin muuta siluettia vastaan.	1. Näkymiä eri suunnista voi arvioida kaavaselostuksen ja liitemateriaalin avulla.
2	4.11.2010	Ollikainen, Jukka	2. Puoltaa hanketta ja toivoo suunnitelman toteutuvan.	2. Merkitään tiedoksi
3	9.11.2010	Badermann, Elmar	<p>3.1 Hanke on ylimitoitettu ja näin suuri kompleksi pitäisi toteuttaa keskustan ulkopuolella.</p> <p>3.2 Uudisrakennusten mittakaavan pitäisi sopeutua keskustan olemassa olevaan rakennuskantaan. Korkeat tornitalot eivät sovi rautatieaseman ja ortodoksikirkon viereen.</p> <p>3.3 On huolissaan, että viereisen tornitalohankkeen muuttumisen myötä myös Libeskindin suunnitelmat muuttuvat tasapaksuksi.</p>	<p>3.1 Mitoituksen lähtökohtana on osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukainen kerrosalatavoite 99 000 k-m2. Kaavaehdotuksen rakennusoikeudellinen kerrosala on kasvanut ja on 119 200 k-m2. Varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi saadaan rakentaa lattiapinta-alaa mm. porrashuoneille, teknisille- ja säilytystiloille, joista on selostuksessa esitetty arvio noin 11 580 m2. Lisäksi sallitaan kannen alle rakennettavia tiloja kerrosalan ulkopuolelle mm. pysäköintiä varasto- ja teknisiä tiloja varten. Ratkaisua on arvioitu arkkitehtuuryöryhmässä, osallisturyöryhmässä sekä kaupunkikuvatoimikunnassa.</p> <p>3.2 Kaavassa on pyritty ottamaan huomioon ortodoksikirkon ympäristö avaamalla kirkkoa kohti aukiomaisia tiloja rakennusten väleissä. Rautatieasemasta on matkaa lähimpään tornitaloon vähintään 150 m, joten torni ei tule asemarakennukseen kiinni tai aivan sen välittömään läheisyyteen. Ratkaisua on arvioitu arkkitehtuuryöryhmässä, osallisturyöryhmässä sekä kaupunkikuvatoimikunnassa.</p> <p>3.3 Asemakaavassa paksuuden ääriarajat on esitetty rakennusaloina, jolla ei vielä sinänsä voida varmistaa tulevien rakennusten paksuuden säilymistä Libeskindin visiosuunnitelman mukaisina. Kaavamääräyksiin on lisätty, että: "Ennen rakennusluvan hakemista on tehtävä tontinkäyttösuunnitelma. Suunnitelma on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa. Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on kaupungin tonttien osalta tontinluovutusehtona." Tällä menettelyllä toivotaan olevan myönteistä vaikutusta jatkosuunnittelun kannalta Libeskindin vision toteuttamiseksi.</p>
4	10.11.2010	Korhonen, A.	<p>4.1 Kaavassa ei ole varausta katuraitiotielle, mikä on suuri puute ja tulee ehdottomasti ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Linjaus tulee varmistaa Sorin sillan kautta.</p> <p>4.2 Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että kevyen liikenteen yhteystarpeet on huomioitu vähintään tyydyttävästi ja areenalle pääsee kaikista suunnista, kuten nyt on esitetty.</p> <p>4.3 Julkisivut on määrättävä korkeatasoisiksi, havainnekuvien mukaisiksi.</p> <p>4.4 Huolena on, että rakennukset ovat liian matalia: ainakin pohjoisin asemakaavassa XXI-kerroksinen torni voisi IV-V lisäkerroksella olla jopa vieläkin selkeämpi maamerkki. Samoin areenan länsipuolella oleva XVI-kerroksinen torni voisi kasvaa XX-kerrokseen.</p> <p>4.5 Suunnitelmaa ei pidä missään tapauksessa "tamperelaistaa" eli poistaa kerroksia, näyttäviä leikkauksia jne.</p>	<p>4.1 Ratikkalinjojen yleissuunnitelmaa valmistellaan Tampereen kaupungilla. Ak 8366 ei ota kantaa ratikkaratkaisuun, mutta mahdollistaa linjan kulkemisen Sorinsillan kautta. Sorin sillan liikennealuetta on levitetty 2-3 m luonnoksesta. Sorinsillalle esitetään 21 m leveä varaus, joka mahdollistaa kävely-, sekä pyöräilyolosuhteiden parantamisen nykyisestä ja katualueen käytön nykyisen ajoradan leveydeltä.</p> <p>4.2 Ainoatakaan yhteyttä ei ole vähennetty luonnosvaiheesta.</p> <p>4.3 Kaavamääräyksiä on esitetty kaupunkikuvaa koskevissa määräyksissä. Areenan osalta määräys kuuluu: "Areenarakennuksen tulee muodostaa erillinen veistoksellinen maamerkki, jonka julkisivut on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena". Areenan harjoitushallien seinille on annettu uusi määräys. "Rakennusalalla rakennuksen julkisivut voidaan toteuttaa viherrakentamista hyödyntäen". Sorinkadun varren rakentamiselle on annettu määräys: "Rakennuksen julkisivujen tulee olla värisävyltään vaaleita". Kaavamääräyksiin on lisätty, että: "Ennen rakennusluvan hakemista on tehtävä tontinkäyttösuunnitelma. Suunnitelma on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa. Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on kaupungin tonttien osalta tontinluovutusehtona." Suunnitelmaa arvioi kaupunkikuvatoimikunta.</p> <p>4.4 Tornirakennusten huipun enimmäiskorkeusasemia on Areenan pohjoispuolella nostettu kaavaluonnoksesta 3, 4 tai 5 m ja kaavan kerroslukuja on lisätty 2 tai 6:lla kerroksella kohteesta riippuen. Areenan länsipuolella olevan rakennuksen tornin kerroslukua on nostettu hieman ja se sallii katutasen lisäksi 16 kerrosta.</p> <p>4.5 Kerroksia ei ole poistettu vaan lisätty. Leikkaukset ja peruskonsepti ei ole muuttunut. Kaavamääräyksiin on lisätty, että: "Ennen rakennusluvan hakemista on tehtävä tontinkäyttösuunnitelma. Suunnitelma on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa. Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on kaupungin tonttien osalta tontinluovutusehtona." Suunnitelmaa arvioi kaupunkikuvatoimikunta.</p>

5	17.11.2010	Johannes	<p>5.1 Toteaa, että asemakaavaluonnos on rakennusten osalta sellainen, ettei jatkovalmistelussa tulisi tehdä enää suuria muutoksia.</p> <p>5.2 Rakennusten korkeutta ei pidä lähteä madaltamaan, korkeinta hotellimaamerkkiä saa melkein korottaa.</p> <p>5.3 Ehdottaa Sorinsillan toteuttamista hidaskatuna, esim. läheinen Åkerlundinkadun malli ja turvallisuuden lisäämistä hidastekorokkein.</p> <p>5.4 Raitiovaunuliikenteen edellytykset varmistettava</p> <p>5.5 Rakennusten julkisivuihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.</p> <p>5.6 Suorat yhteydet asemalaitureille huomioitava kaikilta osin.</p>	<p>5.1 Kaavaehdotukseen ei ole tullut erityisen merkittäviä muutoksia kaavaluonnoksesta. Kaavaehdotus ei voi varmistaa täsmällistä jatkoa. Kaavaehdotus mahdollistaa viitesuunnitelmien mukaisen rakentamisen toteuttamisen. On mahdollista, että rakenneratkaisut vaikuttavat myöhemmin esimerkiksi rakennusten sijaintien ja asentojen täsmentymisiin. Kaavamääräyksiin on lisätty, että: "Ennen rakennusluvan hakemista on tehtävä tontinkäyttösuunnitelma. Suunnitelma on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa. Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on kaupungin tonttien osalta tontinluovutusehtona." Suunnitelmaa arvioi kaupunkikuvatoimikunta.</p> <p>5.2 Tarkennetun viitesuunnitelman mukaan Korkeimman hotelli-/ toimistomaamerkin enimmäiskerroslukua on lisätty 6:lla kerroksella ja huipun enimmäiskorkeutta 5:llä metrillä kaavaluonnoksesta. Myös eräiden muiden rakennusten huippukorkoa ja kerroslukua on kasvatettu.</p> <p>5.3 Sorinsillan länsipää on osoitettu hidaskaduksi jo luonnoksessa ja Sorinsilta eritasomerkinnällä e.</p> <p>5.4 Ratikkalinjojen yleissuunnitelmaa valmistellaan Tampereen kaupungilla. Ak 8366 ei ota kantaa ratikkaratkaisuun, mutta mahdollistaa linjan kulkemisen Sorinsillan kautta. Sorinsillan liikennealuetta on levitetty 2-3 m luonnoksesta. Sorinsillalle esitetään 21 m leveä varaus, joka mahdollistaa kävely-, sekä pyöräilyolosuhteiden parantamisen nykyisestä ja katualueen käytön nykyisen ajoradan 4 ajokaistan leveydeltä.</p> <p>5.5 Kaavamääräyksiä on esitetty kaupunkikuvaa koskevissa määräyksissä. Areenan osalta määräys kuuluu: "Areenarakennuksen tulee muodostaa erillinen veistoksellinen maamerkki, jonka julkisivut on toteutettava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisena". Areenan harjoitushallien seinille on annettu uusi määräys. "Rakennusalueella rakennuksen julkisivut voidaan toteuttaa viherrakentamista hyödyntäen". Sorinkadun varren rakentamiselle on annettu määräys: "Rakennuksen julkisivujen tulee olla värisävyiltään vaaleita". Kaavamääräyksiin on lisätty, että: "Ennen rakennusluvan hakemista on tehtävä tontinkäyttösuunnitelma. Suunnitelma on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa. Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on kaupungin tonttien osalta tontinluovutusehtona." Suunnitelmaa arvioi kaupunkikuvatoimikunta.</p> <p>5.6 Yhteysvaihtoja asemalaitureille saatetaan kuvata kaavaa täydentävänä piirustuksena, laadittavassa rakennustapaohjeessa. Porrassyökyjen alueet sijoittuvat Rautatiealueelle tämän kaavan ulkopuolelle.</p>
6	18.11.2010	Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys	<p>6. Ehdottaa, että kaavamuutokseen sisällytetään keskusareenan käyttö viherkattona, joka on merkittävä kaavaan "vih"-merkinnällä. Niitty- ja keto- ja muu perhoskasvillisuus tukisi luonnon monimuotoisuutta.</p>	<p>6. Kaava ei estä eikä myöskään ohjaa viherkaton toteuttamista. Katon toteuttamista ei ole haluttu lyödä lukkoon. Kaavaa koskevissa selvityksissä on pidetty mahdollisena, että katolle sijoitettaisiin esimerkiksi aurinkopaneeleita. Areenan katolle ei esitetä vih-ka merkintää. Toteutus saattaa olla rakenteellisesti hankalaa.</p>
7	19.11.2010	Laitinen, Jarmo	<p>7.1 Rakennusmassa etenkin kansiareenan kohdalta, on aivan liian suuri Tampereen keskustaan.</p> <p>7.2 Tornitalot eivät ole yhteydessä muuhun kaupunkiympäristöön.</p> <p>7.3 Havainnekuvat epärealistisia ottaen huomioon suomalaisen rakentamisen tason</p>	<p>7.1 Areenan kokoa ei ole muutettu luonnoksesta. Tampereen keskustassa on teollisuusperinteestä johtuen vastaavia suuria massoja esim. Finlaysonin tehdas. Ratkaisua on arvioitu arkkitehtuuriryöryryhmässä, osallisturyöryryhmässä sekä kaupunkikuvatoimikunnassa.</p> <p>7.2 Tornitalot sijoittuvat suurelta osin rata-alueen päälle jolloin luontevaa esim. maayhteyttä ei kaikilta osin saada luontevasti järjestymään. Viitesuunnitelmien massoitteluratkaisua ei ole kuitenkaan muutettu luonnoksesta merkittävästi. Rakennusaloja on muutettu siten, että Ratapihankadun varrella voidaan rakennusten tukirakenteita perustaa maantasoon hieman kaavaluonnosta paremmin. Kaava mahdollistaa yhteydet.</p> <p>7.3 Kaavan Libeskindin laatimia viitesuunnitelmia ei ole kaavaluonnoksesta juuri muutettu. Viitesuunnitelmat esittävät asemakaavavaiheessa toteutuksen tavoitetason.</p>
8	23.11.2010	Ruohtula, Jaakko	<p>8.1 Kaava-aineiston ja kaavaluonnoksen mukaan varsinaisen Areena-alueen ja Kansitorin ja Sorinsillan toisella puolella olevan Galleria-alueen välillä ei ole yhteyttä, ei edes suojatietä. Ajoradan ylittävää siltaa (2. kerroksen korkeudella vähintään) ei myöskään löytynyt kuvista. Eikö jalankulkijoita ole huomioitu?</p>	<p>8.1 Suojateiden paikkoja ei määritellä asemakaavassa vaan myöhemmin laadittavassa katusuunnitelmassa. Sorinsillalle kaavaluonnoksen asemapiirroksessa esitetty suojatie on siirretty keskeemmälle Sorinsillalle kaavaehdotukseen liittyvässä liikennesuunnitelmassa, Liite 10.</p>
9	25.11.2010	As. Oy Sorinahde	<p>9. Huolena on, että keskusareena on kaavoitettu aivan liian lähelle talon itäseinää.</p>	<p>9.1 Kaavakarttaan on tehty ohjeellinen merkintä (jk-piha) koskien kansitasoa. Rakennusalan raja tulee As Oy Sorinahteen seinästä noin 10 m etäisyydelle mutta ohjeellinen merkintä ohjaa siihen, että kansitasolla muodostuu kiilamainen vapaa tila kansitason viitesuunnitelmien mukaisesti, jonka leveys eteläpäässä on noin 15 m.</p>

			<p>9.2 Huolestunut siitä, että areenan pääsisäänkäynti sijoittuu Sorinahteen rakennuksen lounaiskulmaan, jolloin talon edestä kulkevasta tiestä tulisi yksi keskeisimmistä areenalle vievistä reiteistä.</p> <p>9.3 Vaadimme sisällytettäväksi asemakaavamääräyksiin, että kannen ja sille rakennettavan uudisrakennuksen välimatka Sorinahteen rakennukseen tulisi olla huomattavasti suurempi, vähintään noin 20 metriä.</p> <p>9.4 Huolestunut siitä, että Sorinahteen korkeusasema on huomattavasti matalampi suhteessa suunniteltuun uudisrakennukseen: Keskusareenan kansi tulisi 2 metrin korkeuteen.</p> <p>9.5 Kaavassa on tärkeää määrätä julkisivumme eteen tasainen, riittävän leveä viheralue, jonka erottaa katualueesta loiva porrastus.</p> <p>9.6 Vaadimme, ettei Keskusareenan mittava rakennusoikeus vähennä As Oy Sorinahteen kaava 8376:een määritettävää rakennusoikeutta.</p> <p>9.7 Ajo Sorinahteen tontille pitää suunnitella sekä idän että lännen suunnasta (nykyisin tontille ajo idästä estetty samoin kuin uloslähtö länteen)</p> <p>9.8 Tontin ohitse kulkevaa kevyen liikenteen kaistaa on levennettävä: pyöräilijöille ja jalankulkijoille omat kaistat.</p> <p>9.9 Huolestunut siitä, mistä löytyvät ostajat ja vuokraajat asunto- ja toimistotiloille.</p> <p>9.10 Jäisikö kannen rakentaminen kaupungin vastuulle, vaikei se enää sisältäisikään vapaa-aikapalveluille, turismille ja kaupunkikuvalla merkittävää hallia? Projektiin liittyviin ongelmiin tulisi suhtautua vakavasti ja harkiten.</p>	<p>9.2 Kaavaluonnosta ei ole muutettu pääsisäänkäynnin suhteen tai tämän reitin suhteen. Kaava tarjoaa vaihtoehtoisia reittejä pääsisäänkäynneille. Eteläpään ohjeellinen leveys kansitasolla on merkitty kaavakartalle, viheralue rajaa yksityistä tilaa ks. vastine 9.1</p> <p>9.3 Viitesuunnitelmien mukainen etäisyys 10-15 m on päätetty säilyttää. Eteläpään ohjeellinen leveys kansitasolla on merkitty kaavakartalle, ks. vastine 9.1</p> <p>9.4 As Oy Sorinahteen kohdalla kannen tasoa on laskettu luonnoksesta noin 1 m siten, että se asettuisi nykyisen lattiatason korkeuteen noin + 101.5. Tämä kannen ohjeellinen korko on merkitty kaavakarttaan Sorinahteen koilliskulmaan.</p> <p>9.5 Istutettavan alueen leveys on ollut kaavaluonnoksessa ja tässä kaavaehdotuksessa 4 m. Viitesuunnitelmassa esitetyllä porrastuksella on huomioitu mm. kellaritilan tuuletuksen toimiminen.</p> <p>9.6 Tällä kaavalla ei oteta kantaa korttelin 8376 mahdollisiin tuleviin rakennusoikeuksiin.</p> <p>9.7 Liikennetarkaisut on esitetty liikennesuunnitelmassa, LIITE 10.</p> <p>9.8 Aivan sillan juuressa Vuolteenkadulla ja Sorinsillalla kaava mahdollistaa eteläreunalle vähintään 4,5 m. leveän pyöräily ja jalankulkualueen toteuttamisen mikä parantaa nykyistä tilannetta.</p> <p>9.9 Kaava mahdollistaa useita toimintopainotuksia suhdanteiden mukaan: asunnot, majoitushuoneet, liike- ja toimistotilat. Kaavaratkaisu ei ota kantaa asuntojen myyntiin tms. Sallittu vaihteluväli antaa mahdollisuuden mukautua markkinatilanteeseen.</p> <p>9.10 Tämä liittyy laadittaviin sopimuksiin. Kaava ei ota kantaa kustannusjakoon, tai määrää toteuttamisvaiheista.</p>
10	25.11.2010	Saukonpää, Katri	<p>10.1 Esittää huolensa siitä, ettei kaava huomioi riittävästi kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevien asuinrakennusten viihtyisyyttä ja tulevia asuinolosuhteita.</p> <p>10.2 Kaavan tuomat suuret liikennevirrat ja näkyvyshaitat tulevat aiheuttamaan huomattavaa haittaa ortodoksikirkolle, As. Oy Sorinahteelle sekä viereiselle asuinrakennukselle.</p> <p>10.3 Kansikadun, kansitorin ja kansikujan kautta toteutuvaa kevyttä liikennettä pitäisi pyrkiä minimoimaan haittavaikutusten välttämiseksi mm. massatapahtumien aikana.</p> <p>10.4 Em. katujen/ kansitason korkeus tulisi rajoittaa selvästi viereisten asuintalojen ikkunakorkeutta alemmaksi asuinviihtyvyyden ja kaupunkikuvan turvaamiseksi.</p> <p>10.5 Sorinsillan kautta kulkevaa liikennettä pitäisi kehittää ja vähentää ottaen huomioon alueella suuresti lisääntyvän kevyen liikenteen määrä.</p>	<p>10.1. Vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Kaavan toteutuessa nykyisen rakentamisen läheisyyteen esitetään massiivista rakentamista ja kansialueita, jotka on tarkoitettu ihmisten kokoontumiseen ja liikkumiseen. Nämä saattavat vaikuttaa osaltaan asumisen viihtyisyyteen. Toisaalta kaavaratkaisu kansineen suojaisi lähiympäristöä erityisesti länsireunalla junaliikenteen melulta ja häiriöiltä, jolloin tilanne paranee. Varjostustarkastelu osoittaa, että viihtyisyyden kannalta tärkeä suora ilta- ja ilta-aurinkovalo mahdollistuu nykyiseen tapaan kaava-alueen länsipuolella sijaitsevilla alueilla</p> <p>10.2. Liikennevaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Liikenteen vaikutuksista on laatinut erillisselvityksen Destia. Vuolteenkadun liikennemäärien on arvioitu kasvavan nykyisestä 15 200:sta ajoneuvosta 17 600:aan ajoneuvon vuoteen 2030 mennessä. Raportissa on todettu, että Areenahankkeella ei ole merkittävää vaikutusta ruuhkaantumiseen vaan liikenteen kasvun myötä ruuhkaisuus lisääntyy joka tapauksessa. Näkyvyshaitat kohdistuvat rakennuksiin joiden eteen mahdollistetaan uutta rakentamista esimerkiksi As Oy Sorinahteen kohdalle. Arvioidaan kuitenkin ettei haitta olisi merkittävä, sillä itseinän eteen on mahdollista jättää vapaata tilaa 10-15 m.</p> <p>10.3 Yhteyksiä on useita, jotta poistuvien ihmisten ruuhkainetta voidaan jakaa useisiin suuntiin. Kansikujan katualue on levennetty kaavaluonnoksen jälkeen.</p> <p>10.4 As Oy Sorinahteen kohdalla (Kansikatu) kannen tasoa on laskettu luonnoksesta noin 1 m siten, että se asettuisi nykyisen lattiatason korkeuteen noin + 101.5. Tämä kannen ohjeellinen korko on merkitty kaavakarttaan Sorinahteen koilliskulmaan.</p> <p>10.5 Sorinsillan liikennealuetta on levitetty 2-3 m luonnoksesta. Sorinsillalle esitetään 21 m leveä varaus, joka mahdollistaa kävely-, sekä pyöräilyolosuhteiden parantamisen nykyisestä ja katualueen käytön nykyisen ajoradan leveydeltä.</p>

11	25.11.2010	Lehtonen, Lauri-Pekka; Immonen, Mika; Ilveskoski, Pentti	<p>11.1 Huolestunut siitä, että kannen rakentaminen ratapihan päälle aiheuttaa huomattavia vaikeuksia raideliikenteen järjestämiselle.</p> <p>11.2 Näkee, että ratapihan uuden laiturin rakentaminen asettaa lisävaatimuksia kannen rakentamiselle.</p> <p>11.3 Kaupunkikuva ei kestä ehdotetun hankkeen rakentamista alueelle.</p> <p>11.4 Liikenteelliset järjestelyt aiheuttavat tarpeettoman ja huomattavan ylikuorman kaupungin katuverkkoon.</p> <p>11.5 Kaavaehdotus tulee palauttaa uuteen valmisteluun.</p> <p>11.6 Ehdotamme, että Keskusareenan paikan uudelleenarvointi käynnistetään välittömästi.</p>	<p>11.1 Kaavatyön yhteydessä on käyty laaja riskinarvointi raideliikenteen näkökulmasta, jossa on pyritty ennakoimaan ja arvioimaan mahdolliset riskit. Osittain tästäkin johtuen on kannen reuna-alueille luonnosvaiheen jälkeen osoitettu määräys: "Kannen reunavyöhykkeet on varustettava viranomaisten turvallisuusmääräysten mukaisilla aidoilla". "Kansirakenteen alle jääville rautatiealueille oli ja kaavaluonnoksessa osoitettu määräys: Liikennealueelle saa sijoittaa päällerakentamisen edellyttämiä kantavia rakenteita, jotka eivät haittaa liikennealueen käyttöä. Päällerakentajan tulee ennen rakentamista hankkia lupa liikennevirastolta, joka antaa rakentamista koskevat yksityiskohtaiset ehdot. Ennen rakennusluvan myöntämistä suunnitelmasta on hankittava rautatieviranomaisen lausunto".</p> <p>11.2 Ratapihan asemalaiturit on pyritty huomioimaan yhteystarpeita kannelle suunniteltaessa ratapihan yleissuunnitelman mukaisina.</p> <p>11.3 Tampereen kaupunkikuva on kosken valjastamisesta, teollisuusperinteestä ja voimakkaista asukaspaineista johtuen muuttunut perinteisesti nopeasti ja voimakkaasti. Kaavaselostuksessa on arvioitu, että kaupunkikuvaa koskevat muutokset ovat suuria ratapihan eteläisellä reuna-alueella mutta hanke ei sinänsä uhkaa valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön säilymistä.</p> <p>11.4. Liikennevaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Liikenteen vaikutuksista on laatinut erillisselvityksen Destia. Vuolteenkadun liikennemäärien on arvioitu kasvavan nykyisestä 15 200:sta ajoneuvosta 17 600:aan ajoneuvon vuoteen 2030 mennessä. Raportissa on todettu, että Areenahankkeella ei ole merkittävää vaikutusta ruuhkaantumiseen vaan liikenteen kasvun myötä ruuhkaisuus lisääntyy joka tapauksessa.</p> <p>11.5 Normaali kaavaprosessi sisältää valmisteluvaiheen ja seuraavassa vaiheessa virallisen kaavaehdotuksen. Kaavaehdotuksessa on pyritty ottamaan huomioon luonnokseen saatua palautetta. Merkittäviä suuria muutoksia luonnokseen ei olla kuitenkaan esittämässä.</p> <p>11.6 Kaavaprosessissa on päädytty pitämään hanke esitetyllä paikalla osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesti.</p>
12	25.11.2010	Technopolis Oyj/ Uotinen, Matti	<p>12.1 Asemakaavoituksen yhteydessä tulisi tutkia ilmasillan rakentamisen mahdollisuutta ja mahdollista sijaintia korttelin 325 ja kannelle suunniteltavien rakennusten välille.</p> <p>12.2 Samoin tulisi tutkia Ratapihan alla sijaitsevan ajoyhteyden yhdistämistä korttelin 325 maanalaisiin pysäköintitiloihin. Liittymiskorkeusvaihtoehtona korttelin 325 puolelta ovat +89,5 ja n. +92,5.</p> <p>12.3 Kanslerinrinteen katusuunnitelman muutoksen yhteydessä tulisi tutkia liittymää kortteliin 325.</p> <p>12.4 Korttelin 325 tontit tulisi rajata asemakaavamuutoksen ulkopuolelle jotta ne säilyvät rakentamiskelpoisina prosessin ajan.</p>	<p>12.1 Ulo- määräys sallii rakennusalan laajentamisen Ratapihankadun yläpuolelle. Katualueelle on mahdollista toteuttaa siltoja.</p> <p>12.2 Ratapihan katualue-merkintä ei ole esteenä yhteyden mahdollistamiselle. Ratapihan kadun alle on mahdollisesta maanalainen ajoneuvoliittymä myös tämän asemakaavan korttelialueille.</p> <p>12.3 Tämä kaava-alue ei sisällä sellaisia Kanslerinrinteen katualueita, joilla voitaisiin ottaa kantaa katuliittymiin. Nykyisessä asemakaavassa Kanslerinrinteen länsireunalla on liittymäkielto -merkintä. Kanslerin sillan liittyminen Technopoliksen rakennuksiin on rakennussuunnitteluasiasa.</p> <p>12.4 Korttelin 325 tontin ovat asemakaava-alueen ulkopuolella.</p>
13	25.11.2010	Virtanen, Arto	<p>13.1 Huoli Tampereen kaupungille koituvista kustannuksista käynnissä olevissa kaavoitushankkeissa. Selvitys on toimitettava kaupunginvaltuustolle.</p> <p>13.2 Tampere ei voi kilpailla maailman metropolien kanssa ulottuvuuksiltaan merkittäväillä rakennuksilla.</p>	<p>13.1 Kaava tulee hyväksyttävä kaupunginvaltuustossa. Tällä kaavalla voidaan ottaa kantaa vain tämän kaavan sisältöön ja kustannuksiin.</p> <p>13.2 Merkitään tiedoksi. Kaavan tavoitteena ei ole ollut tornien korkeuksilla kilpaileminen.</p>
14	25.11.2010	Järvi, Mikko	<p>14.1 Onko havainnekuvien toteuttaminen taloudellisesti realistista?</p> <p>14.2 Asemakaavan aineistoon tulisi liittää selvitys uusien rakennusten aiheuttamasta varjostuksesta eri vuorokauden ja vuoden aikoina.</p> <p>14.3 On huolissaan korkeiden rakennusten vaikutuksesta kannen tuulisuuteen.</p> <p>14.4 Itäisempi rakennusten välissä oleva jalankulkualue kannattaisi rakentaa katetuksi koko kannen mittaiseksi kauppakaduksi rakennusten aiheuttaman huonon pienilmaston takia.</p>	<p>14.1 Rakentamisen tarkkaa kustannusarvio ei ole tarkasti tiedossa. Mm. kerrosalan määrällä on pyritty saamaan hankkeesta realistinen.</p> <p>14.2 Asemakaavan selostuksessa on jo luonnosvaiheessa ollut selvitys varjostuksen vaikutuksesta viitekuvien eri vuorokauden aikoihin tutkittuna. Varjostusarvioinnin johtopäätöksiä on täydennetty selostukseen. On arvioitu mm. että kaavan itäpuolen toimistorakennuksille toimistoaikaan ja aamupäivällä vaikutukset eivät ole merkittäviä. Iita-auringon kannalta hanke ei varjosta sen länsipuolella asumisen alueita. Ratapiha-alueen eteläpään varjostusvaikutus on merkittävä päiväsaikaan ja varsinkin talviaikaan.</p> <p>14.3 Kaavaluonnoksen jälkeen on laadittu tuuliselvitys, joka on kaavan liitteenä.</p> <p>14.4 Korttelien C-3 alueille on lisätty mahdollistava määräys: " Korttelialueella sallitaan rakennusten välisten tilojen kattaminen. Rakentaminen on sovitettava kaupunkikuvaan ja esitettävä rakennussuunnitelmissa."</p>

			<p>14.5 Kannen päällä ratapihankadun varrella olevat kapeat jalankulkualueet voisi poistaa kokonaan.</p> <p>14.6 Kalevantiellä ja Sorinsillalla on varauduttava raitiovaunuille varattuihin kahteen kaistaan autoliikenteen kaistojen lisäksi.</p> <p>14.7 Sorinsillalle tulee varata tilaa raitiovaunupysäkeille.</p> <p>14.8 Tämä asemakaava tulisi esittää asemakaavan tavoin kannen tasolta (n. +102).</p> <p>14.9 Onko asemakaava-alueen sisäinen autoliikenne kirjaimellisesti vain sisäistä - siis ajoneuvoja, jotka eivät koskaan aja alueelta ulos?</p> <p>14.10 Torimaiselle jalankulkualueelle, jonne katsojat purkautuvat, ei pidä johtaa autoliikennettä.</p> <p>14.11 Areenan tarvitsemat kuljetukset ja ajoneuvoliikenne pitää johtaa pysäköintitasojen kautta.</p> <p>14.12 Poikkeuksellisen korkeat ja näkyvät rakennukset edellyttävät erittäin hyvää suunnittelua ja toteutusta.</p> <p>14.13 Kuinka varmistetaan, että suunnitellut rakennuksen toteutetaan kaupunkikuvallisesti yhtä laadukkaasti kuin piirretyissä havainnekuissa taloudellisten realiteettien tullessa vastaan?</p> <p>14.14 Ehdottaa, että uudet rakennukset Sorinsillalla voidaan rakentaa lähemmäs toisiaan jättämällä rakennusten alle jalkakäytävien ja pysäkkien kohdalle sateelta suojattu arkadimainen avoin tila.</p>	<p>14.5 Kaavalla ei estetä reuna-alueiden toteuttamista jalankulkuun. Areenaa on viitesuunnitelmissa siirretty hieman idemmäksi kiinni Ratapihankatuun.</p> <p>14.6 Ratikkalinjojen yleissuunnitelmaa valmistellaan Tampereen kaupungilla. Ak 8366 ei ota kantaa ratikkaratkaisuun, mutta mahdollistaa linjan kulkemisen Sorinsillan kautta. Sorinsillan liikennealuetta on levitetty 2-3 m luonnoksesta. Sorinsillalle esitetään 21 m leveä varaus, joka mahdollistaa kävely-, sekä pyöräilyolosuhteiden parantamisen nykyisestä ja katualueen käytön nykyisen ajoradan 4 ajokaistan leveydeltä.</p> <p>14.7 Ratikkalinjojen yleissuunnitelmaa valmistellaan Tampereen kaupungilla. Ak 8366 ei ota kantaa ratikkaratkaisuun, mutta mahdollistaa linjan kulkemisen Sorinsillan kautta. Sorinsillalle ei esitetä raitiovaunupysäkkiä viitesuunnitelmissa.</p> <p>14.8 Asemakaavan pääkäyttötarkoitus on nykyisen ratapihan alueella rautatieliikenteen turvaaminen. Tämä on vaikuttanut voimakkaasti kaavamerkintöihin ja aluevarausten merkintätapoihin.</p> <p>14.9 Merkinnän periaatteena on alueiden varaaminen liikennetarkoituksiin palvelemaan korttelialueiden omaa käyttöä. Näin alueilla ei ole sellaista verkollista merkitystä kuten kaduilla tai maanteilla.</p> <p>14.10 Näilläkin alueilla on mahdollistettava huolto- ja pelastusajo. Varsinaisia pysäköintialueita ei esitetä kannen päälle.</p> <p>14.11 Areenan pääkuljetukset ja huolto on suunniteltu kannen alapuolisiin tiloihin Naulakadun suunnasta. Myös alueen läntistä huoltoreittiä kannen alla on tarkoitus hyödyntää korttelien huoltoon. Kaavaehdotukseen on laajennettu Areenan eteläpuolista ajoneuvon kääntöaluetta myös kannan päällisiin huolto- ja kuljetustarkoituksiin</p> <p>14.12 Kaavamääräyksiin on lisätty, että: "Ennen rakennusluvan hakemista on tehtävä tontinkäyttösuunnitelma. Suunnitelma on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa. Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on kaupungin tonttien osalta tontinluovutusehtona." Suunnitelmaa arvioi kaupunkikuvatoimikunta.</p> <p>14.13 Tätä asiaa ei pystytä tällä asemakaavalla varmistamaan. Asemakaavassa on tiettyjä jatkosuunnittelutoimenpiteitä koskevia määräyksiä ja kaavamääräyksiä, joilla pyritään yleispiirteisellä tasolla asettamaan tavoitteita esimerkiksi julkisivuille. Kaavamääräyksiin on lisätty, että: "Ennen rakennusluvan hakemista on tehtävä tontinkäyttösuunnitelma. Suunnitelma on hyväksyttävä rakennusvalvontavirastossa. Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on kaupungin tonttien osalta tontinluovutusehtona." Suunnitelmaa arvioi kaupunkikuvatoimikunta.</p> <p>14.14 Kaavan ulo- merkintä sallii kadun päälle rakentamisen ilman alapuolisia tukirakenteita. Kaavaehdotuksessa Sorinsillan kohdalla varsinaisia rakennusaloja on vedetty kauemmaksi toisistaan parempien pyöräily- ja jalankulkuväylien mahdollistamiseksi.</p>
15	25.11.2010	Kiinteistö Oy Tampereen Sorinkatu 4	<p>15. Ei huomautettavaa</p>	<p>15. Merkitään tiedoksi.</p>
16	25.11.2010	Tuominen, Tellervo	<p>16.1 Giganttinen [rakennusten] massa on räikeässä ristiriidassa olemassa olevan rakennuskannan ja koko Tampereen mittasuhteiden kanssa.</p> <p>16.2 Suunnitelma on ristiriidassa Tampereen kaupungin ympäristötavoitteiden kanssa: pilvenpiirtäjät ja viherkatot ovat energiasyöppöjä.</p> <p>16.3 Keskusareenan sijainti ratapihan yläpuolella on turvallisuusriski.</p> <p>16.4 On huolissaan terrorismin mahdollisuudesta ja epäilee, että riittävän turvallisuuden takaaminen on lähes mahdotonta.</p> <p>16.5 Suunnitelma merkitsee liikennekaaosta: parkkipaikkojen määrä on riittämätön, sillä suurin osa tulee kuitenkin yksityisautoilla.</p>	<p>16.1 Lähivaikutusalueen rakentamiseen verrattuna viitesuunnitelmissa esitetty rakentaminen on korkeaa. Tampereen rakentamiseen liittyy myös mm. massiivista teollisuusrakentamisen perinnettä. Asuinkerrostalojen toteuttaminen torniryhmin on Tampereelle jossain määrin perinteistä. Työn aikana mm. jalustarakentamisen räystäslinjaa madallettiin joiltain osin viitesuunnitelmissa. Perusratkaisuun ei luonnoksen jälkeen ole tullut merkittäviä muutoksia, tosin huippujen enimmäiskorkeuksia on lisätty ja ylimääräisen kerrosalan takia rakennusten massiivisuus saattaa jonkin verran lisääntyä. Toisaalta kerroslukumäärien kasvettua kerrosalaa voidaan jakaa tornimassojen sisällä tehokkaammin, mikä kompensoi tätä asiaa.</p> <p>16.1 Asemakaavamääräyksissä ja merkinnöissä ei oteta kantaa energiatalouteen. Kaavan liitteenä on Optiplanin laatima selvitys liittyen rakentamisen energiatalouteen.</p> <p>16.3 Kaavan valmistelun yhteydessä on ollut käynnissä laaja riskianalyysiprosessi, jonka perusteella on kannen toteuttaminen todettu mahdolliseksi.</p> <p>16.4 Kaavan valmistelun yhteydessä on ollut käynnissä laaja riskianalyysiprosessi, jonka perusteella on kannen toteuttaminen todettu mahdolliseksi.</p> <p>16.5 Liikennevaikutusten arvioinnin on tehnyt Destia. Sen mukaan liikenne ei olisi merkittävän haitallista. Tapahtumia järjestetään normaalien ruuhka-aikojen ulkopuolella. Areenan sijainti mahdollistaa mm. joukkoliikenteen tehokkaan hyödyntämisen.</p>

			16.6 Näkee, että aurinkopaneelit ovat tehon keino osittaisen energiaomavaraisuuden saavuttamiseksi.	16.6 Asemakaavamääräyksissä ja merkinnöissä ei oteta kantaa energiatalouteen. Kaavan liitteenä on Optiplanin laatima selvitys liittyen rakentamisen energiatalouteen.
Lausunnot				
1	4.11.2010	Elisa Oyj	L1. Ei huomautettavaa	L1 Merkitään tiedoksi
2	24.11.2010	Pirkanmaan Jätehuolto Oy/ Rantala, Pentti	L2. Esitämme, että kaava-alueella jätehuolto toteutetaan perustuen jätelajien keräyksen ja noudon alueelliseen ja automaattiseen putkijärjestelmään. Esitämme, että tämä merkitään kaavaan.	L2 Jätejärjestelmiin ei ole kaavoissa sitouduttu. Putkijärjestelmään soveltuvuutta voidaan arvioida jatkossa.
3	25.11.2010	Liikennevirasto/ Levomäki, Matti ja Kärkkäinen, Otso	<p>L3.1 Kaavoituksen edistyessä on päivitettävä tehtyä riskienarviointia ja sen tulee ohjata kaavoitusta, kuten myös muiden tehtyjen selvitysten.</p> <p>L3.2 Kaavoitusprosessissa on kattavasti ja järjestelmällisesti arvioitava ratkaisujen vaikutukset rautatieliikenteen sujuvuudelle.</p> <p>L3.3 Kaavoituksessa on luotettavasti arvioitava kaavan vaikutukset rautatiejärjestelmän kehittämisenäkymille Tampereen asema-alueella.</p> <p>L3.4 Kaavoituksessa on selvitettävä kaavan mahdollisesti mukana tuomat onnettomuusriskit kaikille liikennemuodoille.</p> <p>L3.5 Hanke ei saa aiheuttaa raideliikenteelle rajoituksia tai viivästyksiä eikä rajoituksia vaarallisten aineiden kuljetukselle tai erikoiskuljetuksille.</p> <p>L3.6 Hankkeessa on varauduttava myös tulevaisuudessa matka-aikojen lyhentämiseen.</p> <p>L3.7 Hanke ei saa tuottaa ratkaisuja, jotka pakottavat Liikenneviraston uusinvestointeihin tai jotka aiheuttavat lisäkustannuksia rakentamisen tai valmistumisen aikana.</p> <p>L3.8 Kannen pilariratkaisut ja raiteistomuutokset vaativat enemmän tilaa kuin kaavaluonnoksessa on esitetty.</p> <p>L3.9 Savunpoisto ja hätäpoistumistiet on huomioitava tunneliratkaisuna.</p> <p>L3.10 Suunnittelun mitoitussarvot tulee tarkistaa melun, tärinän, runkomelun, palokuormien, pilareiden törmäyskuormien ja liikennöintinopeuden osalta.</p> <p>L3.11 Palokunnan pelastus- ja hyökkäysreitit kannelle ja kannen alle sekä pelastusajoneuvojen kulku laitureille pohjoispäästä on huomioitava.</p>	<p>L3.1 Liikenneviraston lausunnosta on käyty jatkoneuvotteluja liikenneviraston, NCC:n ja Tampereen kaupungin kesken 21.12.2010. Riskienarvioinnin yhteenvetoraportti on päivätty luonnoksen nähtävilläolon jälkeen 15.11.2010. Riskienarvioinnin on katsottu sisältävän luottamuksellista tietoa, joten sen riskien tai toimenpiteiden kuvaaminen kaavaselostuksessa tai raportin esittäminen kaavan liitteenä ei ole mahdollista.</p> <p>L3.2 Mm rakentamisen aikaisia riskejä on kuvattu riskienarvioinnin yhteenvetoraportissa 15.11.2010. Riskienarvioinnin on katsottu sisältävän luottamuksellista tietoa, joten sen riskien tai toimenpiteiden kuvaaminen kaavaselostuksessa tai raportin esittäminen kaavan liitteenä ei ole mahdollista. LR/u alueen kaavamääräyksissä on mm. esitetty, että "Liikennealueelle saa sijoittaa päällerakentamisen edellyttämiä kantavia rakenteita, jotka eivät haittaa liikennealueen käyttöä."</p> <p>L3.3 Kaavan vaikutuksia raideliikenteeseen on arvioitu kaavaselostuksessa, jossa esitetään, että "Lähtökohtana on ollut raideliikenteen toiminnan jatkuminen ja kehittymismahdollisuuksien turvaaminen. Hanke osaltaan antaa uusia yhteyksiä laiturialueille ja tehostaa keskustaa joten se tukee raideliikenteen käyttöä".</p> <p>L3.4 Riskejä on kaavoituksen yhteydessä tarkasteltu sekä Rambollin laatimassa selvityksessä (15.11.2010) koskien raideliikenteelle koituvia riskejä, sekä L-2 Paloturvallisuus Oy:n laatimassa selvityksessä (31.10.2010) koskien Ratapihan ulkopuolelle kohdistuvia riskejä. Vaikutuksia alueen liikenneturvallisuuteen on arvioitu Destian syyskuussa 2010 laatimassa raportissa "Asemakaavamuutosehdotuksen liikenteelliset vaikutukset.</p> <p>L3.5 Vaarallisten aineiden kuljetuksia on käsitelty kaavan riskienarviointien yhteydessä. Riskienarvioinnin on katsottu sisältävän luottamuksellista tietoa, joten sen riskien tai toimenpiteiden kuvaaminen kaavaselostuksessa tai raportin esittäminen kaavan liitteenä ei ole mahdollista.</p> <p>L3.6 Asemakaavan melu- ja runkomeluselvityksiä on päivitetty 21.1.2011 nostetuilla henkilöjunanopeuksilla 80 km/h.</p> <p>L3.7 Asemakaavaratkaisu ei ota kantaa kustannusten jakoon.</p> <p>L3.8 Kaava-alueen pilari- perustamisalueita on kartoitettu yhdessä liikenneviraston kanssa käydyissä neuvotteluissa. Raidejärjestelyitä koskevia suunnitelmia on näiden perusteella muutettu. Asemakaava ehdotus perustuu tarkistettuun henkilöratapihan yleissuunnitelmaan, jonka pohjalta kaava-ehdotus on laadittu. Aineistojen päivittämisestä on vastannut KSOY arkkitehtuuria.</p> <p>L3.9 Asemakaavaehdotuksessa ei ole täsmällisiä merkintöjä tai määräyksiä, tunneliratkaisuista, savunpoistosta tai hätäpoistumisteistä. Ilmanvaihtohormeja koskee yleismääräys: Maanalaisten huolto- ja liikennetilojen sekä yleisten pysäköintilaitosten poisto-ilma- ja raitisilmahormit on sijoitettava muu rakentaminen huomioiden.</p> <p>L3.10 Melun ja runkomelun osalta laadittuja selvityksiä on täydennetty 21.1.2011 päivätty versio on esitetty kaavan liitteenä. Meluntorjuntasuunnitelmat tarkistetaan rakennuslupavaiheessa. Kaavakarttaan, merkintöihin ja määräyksiin ei muutoin ole viety palokuorma- tai törmäyskuormien vaatimuksia.</p> <p>L3.11 Kannen päällisiä tähän tarkoitukseen osoitettuja varauksia on osoitettu ajol- merkinnällä ja määräyksellä: "Alueen sisäiselle ajoneuvoliikenteelle sekä yleiselle jalankululle varattu alueen osa." ma/a-merkinnän sisältöä on laajennettu käsittämään myös esimerkiksi huoltoyhteyksien rakentaminen. Pelastusajoneuvojen kulku laiturialueille on suunniteltu sijoitettavaksi kaava-alueen ulkopuolelle.</p>

			<p>L3.12 Riittävät kulku- ja laituriyhteydet ruuhkien ja massatapahtumien osalta on huomioitava.</p> <p>L3.13 Rakenteiden mitoituksessa on huomioitava junan törmäys, suistuma, tulipalo, räjähdys ja vaarallisen aineen vuoto.</p> <p>L3.14 Kaavaratkaisuilla tulee pyrkiä estämään laitton kulku rautatiealueelle.</p> <p>L3.15 Junaonnettomuuden ja tulipalon varalta on huomioitava raivauskaluston vaatimat kulkutiet ja tilantarve.</p> <p>L3.16 Poikkeusoloihin, kuten rankkasateisiin, myrskyihin ja lumimyrskyihin tulee varautua suunnittelussa.</p> <p>L3.17 Ilkivallan ja tuhotöiden riskit on huomioitava riittävien suojavyöhykkein, aidoin ym. ratkaisuin.</p> <p>L3.18 Radan ja sähköistyksen kunnossapitoa varten on huomioitava kalustoa, työntekijöitä ja materiaaleja varten riittävät työskentelyetäisyydet, työskentelyalueet ja sähköradan jännitekatkoalueet.</p> <p>L3.19 Asetinlaiterakennuksen alue tulee merkitä kaavaan rautatiealueena (LR). Asetinlaitteen laajentamiseen ja tekniikan uusimiseen on varauduttava. Kaapelireittien alueet tulee selvittää kaavoituksen yhteydessä.</p> <p>L3.20 Kaavoituksessa tulee tutkia, miten hanke vaikuttaa autolastauspaikan sijoitukseen ja toimintaan ja että kaavassa osoitetaan yhteydet laiturille.</p> <p>L3.21 Meluselvitysten osalta Liikennevirasto suosittelee melun laskentamallin lisäksi myös mittausten suorittamista ratapihalla syntyvän melun selvittämiseksi. Myös kalustosta syntyvä melu ja merkkiäänät tulee huomioida. Suosittelemme myös puutteellisten runkomeluselvitysten täydentämistä ja mittausten suorittamista pidemmältä ajanjaksolta.</p>	<p>L3.12 Kaavaratkaisu sisältää kansialueita, joilla on määrätty osa-alueita eri käyttötarkoituksiin. Ohjaavana merkintänä on myös rakennusaloille sijoittuva jk-piha-merkintä, jolla pyritään varmistamaan mm. kannen pohjois- eteläsuuntaisten kulkuyhteyksien toteuttaminen.</p> <p>L3.13 Rakenteiden mitoituksia ei esitetä kaavakartalla, merkinnöissä tai määräyksissä. Nämä liittyvät jatkossa toteutussuunnitelmiin.</p> <p>L3.14 Asemakaava on maankäytön suunnitelma, jolla ei voida tässä mielessä ottaa kantaa mahdollisiin laittomuuksiin. Asemakaavan rautatiealueen turvallisuusnäkökulma ilmenee määräyksissä. Asemakaavaan on lisätty määräys: "Kannen reunavyöhykkeet on varustettava viranomaisten turvallisuusmääräysten mukaisilla aidoilla."</p> <p>L3.15 Kannen päällisiä tähän tarkoitukseen osoitettuja varauksia on osoitettu ajol- merkinnällä ja määräyksellä: "Alueen sisäiselle ajoneuvoliikenteelle sekä yleiselle jalankululle varattu alueen osa." ma/kah-merkinnän sisältöä on laajennettu käsittämään myös esimerkiksi huoltoyhteyksien rakentaminen.</p> <p>L3.16 Kaavan selvityksillä kuten hulevesiselvitys ja ehdotusvaiheessa laadittu tuulisuuslausunto on pyritty määrittelemään ja ottamaan huomioon pienilmastoon liittyviä näkökohtia. Rakenteet mitoitetaan voimassa olevien sääntöjen ja määräysten mukaan.</p> <p>L3.17 Asemakaavaan on lisätty määräys: "Kannen reunavyöhykkeet on varustettava viranomaisten turvallisuusmääräysten mukaisilla aidoilla."</p> <p>L3.18 Asemakaavakarttaan tai määräyksiin ei ole viety näitä vaatimuksia. Rata-alueen yleissuunnitelma on ollut mitoituksen perustana.</p> <p>L3.19 Asetinlaiterakennus on merkitty kaavaehdotukseen LR/u alueena. Kaapelireiteistä ei esitetä kaavassa rasitteita.</p> <p>L3.20 Asemakaava mahdollistaa autolastauspaikan rakentamisen korttelialueelle KYU.</p> <p>L3.21 Melun ja runkomelun osalta laadittuja selvityksiä on täydennetty 21.1.2011 päivätty versio on esitetty kaavan liitteenä.</p>
4	25.11.2010	Pirkanmaan maakuntamuseo/ Soininen, Tuija-Liisa ja Kuitunen, Hannele	<p>L4.1 Näkee, että uudisrakentamisen sopeuttaminen olemassa olevaan ympäristöön ei ole mahdollista, ja että hanke perustuu kontrastiseen toteutusideaan voimassa olevan keskustan osayleiskaavan vastaisesti.</p> <p>L4.2 Hankkeen toteuttaminen laadukkaasti edellyttää huolellista suunnittelun lähtökohtien selvittämistä, vaikutusten asianmukaista arviointia, riittävien rakentamista ohjaavien määräysten käyttämistä sekä laadukasta suunnittelua ja toteuttamistapaa. Näiden tulee leikata läpi koko prosessin.</p>	<p>L4.1 Asemakaavan mitoituksen lähtökohtana on ollut osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty mitoitus, josta ei suunnittelun kuluessa ole tingitty. Asemakaavan pohjana olevaa Studio Daniel Libeskindin laatimia viitesuunnitelmia on arvioitu kaavaluonnosta valmisteltaessa. Perustettu arkkitehtuuryöryhmä, ohjausryhmä, osallisyryhmä sekä kaupunkikuvatoimikunta ovat voineet ottaa kantaa suunnitelmaan. Ensimmäistä luonnosversiota on muutettu mm. siten että tornit olisivat ilmavampia ja että räystäslinjat laskevat osalla aluetta. Tämä on osaltaan johtanut siihen että esimerkiksi pohjoisimman rakennuksen korkeutta ja kerroslukua on lisätty. Kaavassa ei määritellä rakennuksen julkisivumateriaaleja tai värejä joten arviointia ei niiltä osin voida suorittaa. Kaavan yhteydessä on pyritty parantamaan As Oy Sorinahteen edessä olevan katu- ja viheralueen määrittelyä hyväksyttävämpään suuntaan. Hyväksytyt osayleiskaava ei sisällä rautatiealueelle rakentamista joten sen takia tässä asemakaavassa on pyritty huomiomaan yleiskaavan sisältövaatimuksia. Kaavan havainneaineistosta voidaan arvioida mm. kaukomaisemakuvien avulla hankkeen ympäristömuutoksia ja vaikutuksia.</p> <p>L4.2 Valmisteluvaiheessa on laadittu perusteellinen ja kattava kaupunkikuva – ja kaupunkirakenneselvitys, joka on ollut pohjana viitesuunnitelmaa arvioitaessa.</p>

		<p>L4.3 Esittää huolen siitä, ettei lähivaikutusalueen rajausta ole perusteltu.</p> <p>L4.4 Kulttuuriympäristöä ja rakennuksia koskeva selvitys ei tuo esiin kaikkia vaikutusalueella olevia merkittäviä kohteita ja aluekokonaisuuksia. Selvitystä tulee tarkentaa kuvaamalla kulttuuriympäristöä kokonaisuutena ja eritellen mitkä historialliset kerrostumat näkyvät ympäristössä sekä mikä niiden merkitys on.</p> <p>L4.5 Koska kulttuuriympäristöllä tarkoitetaan myös ympäristön maisemallisia piirteitä, tulisi yhdistää kaupunkikuvaa koskevan selvityksen esiin tuomat arvokkaat ominaispiirteet muihin rakennetun ympäristön arvoihin ja esittää ne esim. samalla kartalla.</p> <p>L4.6 Vaikutusten arvioinnin tulee koskea em. [kohta 45.5] tarkennettuja tietoja suunnittelu- ja lähivaikutusalueen arvokkaista ominaispiirteistä. Lisäksi tulee esittää millä tavoin haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää.</p> <p>L4.7 Keskeisimmät selvityksissä esiin nousseet arvot ja em. kuvaus kulttuuriympäristön arvoista kokonaisuutena tulee esittää tiivistetysti kaavaselostuksessa.</p> <p>L4.8 Kaavaselostuksessa sivulla 23 oleva kartta tulee päivittää koskemaan kaikkia kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita. Rakennetun ympäristön arvot tulisi esittää kokonaisuuksina, ei yksittäisinä rakennuksina.</p> <p>L4.9 Maakuntamuseo huomauttaa, että tavara-aseman katokset on purettu ja karttaa tulee päivittää niiltä osin.</p> <p>L4.10 Kulttuuriympäristöä ja rakennuksia koskevan selvityksen johtopäätös (s. 39) ei ole riittävä. Johtopäätöksissä tulisi tarkastella suunnittelu- ja lähivaikutusalueen arvoja kokonaisvaltaisesti ja esittää konkreettisemmin kuinka hankkeelle voidaan hakea ominaisuuksia rakennetun kulttuuriympäristön olemassa olevista arvokkaista piirteistä.</p> <p>L4.11 Kaupunkikuvaa koskevan selvityksen johtopäätöksissä tuodaan esille mm. ortodoksikirkon ja uuden rakentamisen suhteen huomioiminen, mutta suunnitelmasta ei käy ilmi kuinka tämä seikka on huomioitu.</p> <p>L4.12 Suunnitelmaa tulee tarkistaa siten, että As. Oy Sorinahteen päärakennuksen eteen jää riittävästi vapaata tilaa rakennuksen kaupunkikuvallisen merkityksen säilyttämiseksi.</p> <p>L4.13 As. Oy Sorinahteen itäisivulla olevan betonirakenteen merkitystä ei tunneta ja jatkossa tuleekin selvittää liittyykö se esim. rakennuksen teknisiin ratkaisuihin ja sijaintiin kyseisessä paikassa.</p> <p>L4.14 [Kohdassa 4.13 mainitun] Betonirakenteen päälle on esitetty istutettava alueen osa, jonka toteuttamistapa on syytä tutkia tarkemmin.</p> <p>L4.15 Kannen korkeus ja liittyminen Sorinahteen päärakennukseen tulee määritellä siten, ettei rakennukselle aiheuteta rakenteellisia ongelmia ja kaupunkikuvallisia haitallisia vaikutuksia. Lisäksi tulee huomioida tontilla vireillä oleva asemakaava asuinrakennuksen suojelemiseksi.</p>	<p>L4.3 Lähivaikutusalue on määritelty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, eikä aloitusvaiheessa rajauksesta saatu kommentteja. Rajauksen sisäpuolella oleviin alueisiin saattaa kohdistua välittömiä ympäristövaikutuksia ja toteuttamisen edellyttämää kuten yhteystarpeiden rakentamista. Ympäristövaikutuksia ovat esimerkiksi: varjostusvaikutukset, viihtyisyys, kaupunkikuvan muutosvaikutukset näkymien kannalta jne.</p> <p>L4.4 Vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön on täsmennetty kaavaselostuksessa kappaleessa 4.4.1.3. Kaupunkikuvaselvitystä ei ole muutettu.</p> <p>L4.5 4.7 Vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön on täsmennetty kaavaselostuksessa kappaleessa 4.4.1.3. Kaupunkikuvaselvitystä ei ole muutettu.</p> <p>L4.6 Vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön on täsmennetty kaavaselostuksessa kappaleessa 4.4.1.3. Kaupunkikuvaselvitystä ei ole muutettu.</p> <p>L4.7 Vaikutuksia rakennettuun kulttuuriympäristöön on täsmennetty kaavaselostuksessa kappaleessa 4.4.1.3.</p> <p>L4.8 Selostuksessa esitetyt kartat kuva 16 ja kuva 17 toimivat yhdessä kokonaiskuvan muodostamisessa.</p> <p>L4.9 Selostuksen kartta on päivitetty tältä osin. Pohjakartta on tarkistettu 12/2010.</p> <p>L4.10 Vaikutuksia on pyritty täsmentämään kaavaselostuksessa. Selvitystä ei ole muutettu.</p> <p>L4.11 Arviointia kirkon suhteen on käyty mm. osallisyryhmässä, johon on osallistunut Ortodoksikirkon edustaja. Käydyn kokouksen 13.9.2010 kokousmuistioon on kirjattu. "Galleria-korttelin avautuminen ortodoksiseen kirkkoon päin todettiin hyväksi asiaksi; muodostuu hieno aukio. Myös kannella muodostuvat kulkureitit tuntuvat luontevilta. Grand Stairs, ortodoksiselle kirkolle päin laskevat portaat saivat kiitosta."</p> <p>L4.12 Kaavakarttaan on tehty ohjeellinen merkintä (jk-piha) koskien kansitasoa. Rakennusalan raja tulee As Oy Sorinahteen seinästä noin 10 m etäisyydelle mutta ohjeellinen merkintä ohjaa siihen, että kansitasolla muodostuu kiilamainen vapaa tila kansitason viitesuunnitelmien mukaisesti, jonka leveys eteläpäässä on noin 15 m.</p> <p>L4.13 Kaavan kansitasolla alue on merkitty istutettavaksi alueen osaksi, jolloin rakenne saatetaan säilyttää. Selostuksessa on esitetty viitekuva 49, jossa As Oy Sorinahteen eteen on jätetty rakenteellista tilaa.</p> <p>L4.14 Kaavatyön yhteydessä on pidetty mahdollisena ratkaisua, jossa rakennuksen nykyinen kivijalka voidaan säilyttää maantason yläpuolella näkyvässä. Asiaa havainnollistetaan kaavaselostuksen kuvassa 49 sivulla 93.</p> <p>L4.15 Rakenteelliset ratkaisut on täsmennettävä jatkosuunnittelun yhteydessä. Kaupunkikuvallisia ongelmia ei voida täysin välttää rakennuksen itäpuolella. Kannen tasoa on laskettu As Oy Sorinahteen kohdalla noin 1m kaavaluonnoksessa esitetystä ratkaisusta, jolloin kannen taso asettuu samaan tasoon kuin Sorinahteen sisällä oleva lattiapinta. Vireillä oleva asemakaava on lisätty kaavaselostukseen ympäröivän asemakaavatilanteen kuvaukseen.</p>
--	--	--	---

			<p>L4.16 Kannen reuna, portaikko ja rakennusten sijoittaminen tulee tehdä siten, että liittymä katutilaan ortodoksikirkon kohdalla on luonteva ja rakentaminen hallittua ja korkeatasoista.</p> <p>L4.17 Kaavassa tulee esittää määräyksiä, joilla ohjataan Sorinkadulta Kansitorille vievän rampin rakentamista siten, ettei olemassa oleva kulttuurihistoriallisesti arvokas kerrostalorakennus ja sen arvot vaarannu.</p> <p>L4.18 Liittymäkohta poliisilaitoksen uudisosaan tulee suunnitella siten, että poliisilaitoksen eteen jää enemmän tilaa eikä kansi nouse liian korkealle suhteessa olemassa olevaan rakennukseen.</p> <p>L4.19 Kaupunkikuvallisia vaikutuksia tulee arvioida lähivaikutusalueen veturitallien näkökulmasta ja lisäksi määritellä miten haitallisia vaikutuksia voidaan vähentää.</p> <p>L4.20 Kannen rakentamisella on Ratapihankadun suuntaan erityisiä kaupunkikuvallisia vaikutuksia, joten reunan rakentamisen tapaan on kiinnitettävä erityistä huomiota.</p> <p>L4.21 Kaavaan tulee lisätä kaikkia edellä mainittuja kaupunkikuvallisia leikkauspintoja koskeva erityismääräys.</p> <p>L4.22 Edellä esitetyistä teknisesti, kaupunkikuvallisesti ja rakennetun kulttuuriympäristön suojelun kannalta kriittisistä kohdista tulee laatia tarkemmat periaatteelliset suunnitelmat leikkauskuvien lisäksi.</p> <p>L4.23 Hankkeen vaikutusten arvioinnissa on syytä käsitellä hankkeen vaikutuksia Ratinan stadionin ja Hakametsän jäähallin säilyttämismahdollisuuksiin ja -tapaan yhdessä muiden laajemmalle ulottuvien vaikutusten kanssa.</p>	<p>L4.16 Kaavalla ei määrätä portaiden rakentamista. Kaavassa on esitetty pienialainen istutettava alueen osa Rautatienkadun ja Sorinsillan tuntumaan, Ortodoksikirkon kaakkoispuolelle.</p> <p>L4.17 Rampin alue on kaavassa "jalankululle varattu katu" ilman täsmällisempiä määräyksiä. Katualueen leveyttä on lisätty itäpäässä jolloin eteläpuoleisen kerrostalon rakennusala sijoittuu hieman kauemmaksi kuin kaavaluonnoksessa. Tarkoitettujen rakennuksen eteläseinä on tällä hetkellä ikkunaton, joten kadun rakentaminen ei vaikuta välittömästi esimerkiksi näkymin tai ikkunoiden peittämistarpeisiin. Tarkempi suunnittelu laaditaan katusuunnitelman laatimisen yhteydessä.</p> <p>L4.18 Kannen reunaa on vedetty kauemmaksi poliisitalosta kaavaehdotuksessa.</p> <p>L4.19 Vaikutuksia veturitalleihin on täsmennetty kaavaselostukseen, jonka mukaan "Veturitallien edustan ratapiha-alue tulee muuttumaan siten, että ratapiha-alue suljetaan ja rajataan kansi- ja korkean rakentamisen ratkaisulla veturitallien lounaispuolella. Näin ennen avonainen ratapihoille tyypillinen ominaisuus vähenee Veturitallien miljöössä. Veturitallien pääjulkisivuihin hanke ei vaikuta. Eteläisemmän veturitallin eduspiha saa varjostusvaikutusta iltapäivällä kun suora auringonvalo estyy. Erityisesti tämä vaikutus korostuu talvella klo 15-18 välillä mutta keskikesällä varjostusvaikutus ei ole merkittävä. On mahdollista, että veturitallien pääjulkisivut saavat suurempaa huomioarvoa tulevaisuudessa kävelyvirtojen lisääntyessä kannelta laiturialueille."</p> <p>L4.20 Tämä asia on tunnistettu prosessin aikana. Integroimisongelma on tunnistettu ja kuvattu mm. kaavaselostuksen vaikutusarviointikartassa. Asiasta ei ole kuitenkaan muotoiltu kaavamääräystä.</p> <p>L4.21 Yleispätevän mutta riittävän ohjaavan määräyksen muotoilu on varsin haastavaa. Asiasta ei ole muotoiltu kaavamääräystä.</p> <p>L4.22 Kaavaehdotuksen rinnalla on laadittu täsmäntäviä suunnitelmia. Suunnitelmat on tarkoitus koota myöhemmin laadittavaan rakentamistapaohjeeseen. Kaavaselostukseen on liitetty As Oy Sorinahteen kohdalta leikkauspiirustus kappaleessa 4.4.1.3 kuva 49 sivulla 93.</p> <p>L4.23 Selostukseen on täsmennetty kuvausta seuraavasti: "Areenan sijoittuminen kannelle ei heikennä Ratinan stadionin asemaa liikuntapaikkana tulevaisuudessa. Ratinassa ja Keskusareenalla järjestettävissä liikuntatapahtumissa on erittäin vähän päällekkäisyyttä. Kulttuuritapahtumien osalta Ratinan stadion on profiloitunut jo nyt suurten ulkoilmatapahtumien järjestämiseen. Kulttuuritapahtumienkin osalta stadion ja Keskusareena vastaavat laajuudeltaan ja laadullisesti erilaisiin tarpeisiin. Keskusareenan ja Ratinan stadionin läheinen sijainti saattaa tulevaisuudessa ennemminkin tukea molempien edellytyksiä tapahtumien järjestämisessä. Suuria tapahtumia järjestettäessä tai niistä kilpailtaessa voidaan molempien oheistiloja, henkilökuntaa, kalustoa ja jopa suorituspaikkoja hyödyntää yhdessä.</p> <p>Valtuusto teki 19.5.2010 periaatepäätöksen Kansi ja Keskusareena -hankkeeseen osallistumisesta. Päätöksessä todetaan, että monitoimiareenan valmistuttua Hakametsän jäähalli 1. poistetaan jäähallikäytöstä ja se muutetaan sisäurheilukeskukseksi. Lisäksi tarkoituksena on käynnistää tarkastelu koko Hakametsän jäähallialueen tulevaisuuden kehittämisestä urheilun käyttöön ja mahdollisesta täydennysrakentamisesta."</p>
5	25.11.2010	Pirkanmaan poliisilaitos, Tampereen pääpoliisiasema/ Nuotio, Aapo ja Rekola, Mika	<p>L5.1 Poliisihallinnon tilojen turvallisuusvaatimukset [lausunnon liite] on huomioitava.</p> <p>L5.2 Asemakaavalla ei tule vaarantaa poliisitalon B-osan suunniteltua laajentamista.</p> <p>L5.3 Poliisiasemalle ja sen pysäköintialueille johtavia kulkuväyliä ei tule heikentää eikä tontilla olevia henkilökunnan pysäköintialueita pienentää.</p>	<p>L5.1 Kaavaprosessin rinnalla selvitetään kannen rakentamisen ja käytön aikaisia riskivaikutuksia. Selvitys on luokiteltu salaiseksi, eikä se kuulu asemakaavan liitemateriaaliin.</p> <p>L5.2 Asemakaavan muutos ei koske poliisitalon tontteja.</p> <p>L5.3 Asemakaavan muutos ei koske poliisitalon tontteja. Kaavan ulkopuolelle Sorinkadulle on laadittu viitesuunnitelma. Sorinkadulta on viitesuunnitelmassa esitetty nykyiset liittymät.</p>

			<p>L5.4 Kevyen liikenteen yhteys linja-autoaseman ja keskusareenan välillä tulee ratkaista muutoin kuin järjestämällä yhteys pääpoliisiaseman A-talon pysäköintialueen, joka on ns. poliisipiha, ja Sorinkadun poikki tai erottamalla läpikulkukäytävä alueen reunalle.</p> <p>L5.5 Sorinkadun osalta tulisi tehdä erikseen liikennesuunnitelma ja selvitys siitä, mihin liikenteeseen Sorinkatu tulevaisuudessa on tarkoitettu [viittaa poliisilaitoksen tarpeeseen saada Sorinkadun varrelta parkkiruutuja käyttöönsä]</p> <p>L5.6 Keskusareena ja rakennukset tulee suunnitella ja sijoittaa siten, etteivät poliisin operatiiviset toiminnot vaarannu tai joudu asiattoman tarkkailun kohteeksi. Kansi on varustettava riittävän korkealla kaiteella tai esteellä, joka poistaa turvallisuusriskit.</p> <p>L5.7 Esittää, että Sorinkadun puoleisesta asukkaalle tarkoitettusta parkkihallista voisi järjestää parkkitilaa poliisitalon henkilökunnalle.</p>	<p>L5.4 Mainittu yhteys sijoittuu kaava-alueen ulkopuolelle, joten asiaan ei voida ottaa kantaa. Selostuksen kaavioissa yhteys on esitetty mahdollisena kävely-yhteystarpeena myöhemmin pohdittavaksi.</p> <p>L5.5 Kaava-alueen ulkopuolella olevasta Sorinkadusta on kaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä tehty viitesuunnitelma (kaavan Liite 10). Työstä on vastannut WSP Finland Oy ja Tampereen kaupungin yleisten alueiden suunnittelu. Sorinkadulle on sijoitettu 21 kadunvarsipaikkaa.</p> <p>L5.6 Asemakaavaan on lisätty määräys: "Kannen reunavyöhykkeet on varustettava viranomaisten turvallisuusmääräysten mukaisilla aidoilla."</p> <p>L5.7 Kaavassa tätä ei ohjata. Asemakaavan muutos ei koske poliisitalon tontteja.</p>
6	25.11.2010	VR Yhtymä Oy, kiinteistöyksikkö/ Kajander, Lasse	<p>L6.1 Kannelle merkityn Kansikadun alapuolella, suunnitellun ajoyhteyden/ huoltotunnelin sivulla tulee varautua pysäköintiin autolastauksen ruuhka-aikojen tarvetta varten. Kaavamerkintä ma tulisi täydentää autopaikat sallivaksi muotoon ma/a.</p> <p>L6.2 VR Yhtymä pitää tärkeänä porrasyhteyksiä rautatieaseman matkustajalaitureilta Sorinsillan pohjoispuoliselle kannelle.</p>	<p>L6.1 Kaavaehdotukseen on merkitty ma/a merkintä sallivammaksi: "Alueella sallitaan esitetyn rakennusoikeuden lisäksi maanalaisten ja kansialueen alapuolisten pysäköinti-, säilytys-, teknisten- ja huoltotilojen sekä huoltoyhteyksien rakentaminen."</p> <p>L6.2 Kaavan viitesuunnitelmissa on esitetty yhteyksiä kuvaavia portaita laiturialueelle. Kaavakartassa ja määräyksissä ei asiaan voida tarkemmin ottaa kantaa, sillä yhteydet sijoittuvat kaava-alueen ulkopuolelle.</p>
7	25.11.2010	Senaatti Kiinteistöt/ Heinonen, Jorma	<p>L7.1 Pääpoliisiaseman kiinteistöjä ei ole otettu asemakaavaluonnoksessa kiinteistöjen edellyttämien vaatimusten mukaisella ja riittävällä tavalla huomioon. Huolena on, että vaarana on poliisin toimintaedellytysten vaarantuminen.</p> <p>L7.2 Senaatti-kiinteistöt edellyttää yhteistyössä tehtävää turvallisuuskysymyksiin liittyvää riskianalyysia ennen kuin suunnittelua ja/tai asemakaavan laadintaa jatketaan. Riskianalyysi on tehtävä sekä molemmille poliisin käytössä oleville että rakennettavaksi aiotulle kiinteistölle.</p> <p>L7.3 Riskianalyysissa todetut seikat on otettava huomioon jatkosuunnittelussa ja analyysin mukaisiin rajoituskeinoihin on ryhdyttävä.</p>	<p>L7.1 Asemakaavaehdotuksen valmistelun yhteydessä on käyty neuvotteluja, joissa on pyritty ottamaan huomioon pääpoliisiaseman toiminnan turvaaminen.</p> <p>L7.2 Mahdollisen riskianalyysin sisältöä ei kuvata kaava-aineistossa. Kaavaprosessin rinnalla selvitetään kannen rakentamisen ja käytön aikaisia riskivaikutuksia. Selvitys on luokiteltu salaiseksi, eikä se kuulu asemakaavan liitemateriaaliin.</p> <p>L7.3 Merkitään tiedoksi.</p>
8	25.11.2010	Tampereen kaupunki, ympäristönsuojelu/ Willberg, Harri	<p>L8.1 Pohjoispään hotellin alimpiin kerroksiin kohdistuu sekä rautatie- että tieliikenteen melua, joka pitää huomioida julkisivun ääneneristävyyden mitoituksessa.</p> <p>L8.2 Kattotasolle suunniteltujen asuinpihojen suunnittelussa tulee huomioida melu ja varmistaa ettei piholla tai ainakaan koko alueella ylitetä ohjearvoja.</p> <p>L8.3 Meluselvityksen liitteessä 4 esitetyt meluntorjuntatoimenpiteet on syytä lisätä myös kaavamääräyksiin.</p> <p>L8.4 Ilmanvaihtokoneiden meluun tulee kiinnittää huomiota, etteivät ne aiheuta haittaa viihtyisyydelle.</p>	<p>L8.1 Pohjoispään rakennusalalle on esitetty vaatimuksena 27dBA ja 32 dBA. Näitä ei ole muutettu kaavaehdotukseen.</p> <p>L8.2 Kattopihoille on muodostettu seuraavat määräykset: "Jokaisen asuinrakennuksen yhteyteen on järjestettävä vähintään yksi ulko-oleskelu ja leikkialue asukkaiden yhteiseen käyttöön. Alueille saa sijoittaa aluetta suojaavia ja toimintaa tukevia rakennusosia."</p> <p>"Kattotasolle rakennettava pihaterassi, joka on varustettava istutus- ja oleskelukalusteiden asuntojen tai toimistojen yhteiseksi sisäänkäynti- ja ulko-oleskelutilaksi. Pihaterassin suojaamiseen tieliikenteen melulta on kiinnitettävä huomiota. Kullekin kattotasolle saa rakentaa asukkaiden käyttöön korkeintaan 50 m²:n saunaoastan varsinaisen rakennusoikeuden lisäksi." Ulko-oleskelualueiden suojaaminen mm. melulta tarkistetaan rakennuslupavaiheessa.</p> <p>L8.3 Meluntorjuntamääräykset on muotoiltu yhdessä selvitysten laatineiden konsulttien kanssa. Meluntorjuntaan pyydetään kiinnittämään huomiota esim. kattopihoilla.</p> <p>L8.4 Kaavamääräyksissä esitetään että: "Ilmanvaihtohormien aiheuttama melu saa asuntojen ulkopuolella olla enintään 45 dB(A)."</p>

			<p>L8.5 Huolena on, että rakentamisen aikainen melu on huomioitu ainoastaan Sorin sillan eteläpuolisen alueen osalta.</p> <p>L8.6 Vilkkaimpien liikenneväylien rakennusten raittiinilmanotot suositellaan sijoitettavan mahdollisimman etäälle ajoväylästä ja korkealle maanpinnasta.</p> <p>L8.7 Hankkeen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota runkomelun syntymiseen ja pyrkiä vaimentamaan junaliikenteen värähtely siten, että runkomelutaso alimmissa kerroksissa on alle 25 dB.</p> <p>L8.8 Huolena on, että rakentamisen aikana syntyvä runkomelu voi kuulua sisälle 35-40 dB tasoisena ja että ilmaäänät kuuluvat vielä voimakkaammin.</p> <p>L8.9 Tärinä on huomioitava rakennerratkaisuissa ja rakennesuunnittelussa</p> <p>L8.10 Rakennuskompleksin lattioiden tärinätasot on suositeltavaa edellyttää tarkastettavaksi laskennallisesti.</p> <p>L8.11 Kevyen liikenteen yhteydet itä-länsisuunnassa on syytä osoittaa myös havainnekuviissa.</p> <p>L8.12 Kaava-asiakirjoista ei käy ilmi, onko kaava-alueelta maanalaisia tai muita yhteyksiä esim. Hämpin parkin alueelle.</p> <p>L8.13 Hulevesien ensisijainen käsittelyvaihtoehto on maaperään imeyttäminen sekä viivyttäminen. Toissijainen on johtaminen putkistoon. Hulevesien käsittelyperiaate tulisi sisällyttää kaavamääräykseen eikä jättää rakennuslupavaiheeseen.</p> <p>L8.14 Huomauttaa, että vaikka riskitarkastelu rajoittuukin Sorin sillan eteläpuolelle, ovat tunnistetut riskit sillan pohjoispuolella myöhemmissä rakennusvaiheissa pääpiirteissään samankaltaisia.</p> <p>L8.15 Riskit ja turvallisuus on huomioitava hankkeen kaikissa vaiheissa.</p> <p>L8.16 Kaavamääräyksiin on tarpeen lisätä yleismääräys, jossa edellytetään, että rakennusluvan yhteydessä on esitettävä riskienhallinnan toteutus suunnitelma.</p>	<p>L8.5 Rakentamisen aikaisesta melusta ei ole kaavamääräystä.</p> <p>L8.6 Kaavamääräyksissä esitetään että: "Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman korkealle maan pinnasta, mieluiten rakennusten kattotasolle ja mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä."</p> <p>L8.7 Runkomelutasoksi alimmissa kerroksissa asumisen osalta on muutettu 30 dB ja toimistojen osalta 40 dB.</p> <p>L8.8 Runkomeluvaikutuksia on arvioitu erillisselvityksessä.</p> <p>L8.9 Näin on. Merkitään tiedoksi</p> <p>L8.10 Tärinävaikutuksia on arvioitu erillisselvityksessä jatkotoimenpide-ehtotuksineen.</p> <p>L8.11 Kevyen liikenteen yhteysvaraukset on esitetty. Asemapiirroksissa joihin on sijoitettu katujen viitesuunnitelma. Lisäksi yhteyksiä on kuvattu kaavaselostuksen kaavioissa.</p> <p>L8.12 Yhteydet Hämpin parkkiin sijoittuvat kaava-alueen ulkopuolelle. Kaava-aineisto ei sisällä viitesuunnitelmaa maan-alaisista yhteyksistä Hämpin parkkiin.</p> <p>L8.13 Hulevesiä koskeva määräys on muotoiltu yhdessä selvitysten laatineiden konsulttien kanssa.</p> <p>L8.14 Merkitään tiedoksi</p> <p>L8.15 Merkitään tiedoksi</p> <p>L8.16 Tällaista määräystä ei ole muotoiltu.</p>
9	26.11.2010	Tampereen kaupunki, joukkoliikenne/ Häyrynen, Juha-Pekka	<p>L9.1 Huomauttaa, että vaikka kaava-alueen kohteet ovat hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä, hyvä saavutettavuus riippuu kuitenkin kaava-alueen ulkopuolisten alueiden suunnittelusta.</p> <p>L9.2 Jotta Kalevantien merkitystä joukkoliikennekäytävänä voi vahvistaa, tulee pyrkiä järjestämään Kalevantien pysäkeiltä mahdollisimman sujuva, esteetön ja miellyttävä jalankulkuyhteys rautatieasemalle ja kannen toimintoihin.</p> <p>L9.3 Saavutettavuuden kannalta jalankulkuyhteydet Hatanpään valtatie ja linja-autoaseman suunnasta ovat tärkeitä.</p>	<p>L9.1 Merkitään tiedoksi.</p> <p>L9.2 Kaava-alueella mahdollistetaan uusia kävelyreittejä nykyiseen verrattuna. Kaava-alueen ulkopuolelle Kalevantien yhteyksiin ei voida ottaa tarkkaa kantaa.</p> <p>L9.3 Kaava-alueelle voi saapua useista suunnista. Niitä on kuvattu kaavan havainneaineistossa ja kaavaselostuksessa.</p>
10	26.11.2010	Tampereen Sähköverkko Oy/ Tappura, Kari	<p>L10.1 Radan alittava 110 kV:n maakaapeliyhteys tulee huomioida.</p> <p>L10.2 Suunnitteluvaiheessa tulee määrittää verkkoyhtiön kaapeleille mahdollisesti tarvittavat uudet reitit.</p>	<p>L10.1 Kaavamääräyksissä esitetään että: Alueella on selvitettävä ja huomioitava rautatieliikenteen ohjaukseen liittyvät johtoverkostot.</p> <p>L10.2 Kaavassa ei ole esitetty johtorasitteita</p>
11	29.11.2010	Tampereen kaupunki, vammais- ja esteettömyysasiamies/ Kaukola, Jukka	<p>L11.1 Esittää kritiikkiin, että asemakaavaluonnoksen selostuksessa esteettömyyttä koskevat viittaukset ovat jääneet liian yleiselle tasolle.</p>	<p>L11.1 Huomautetaan kuitenkin että juridisesti tärkeämissä kaavamääräyksissä esteettömyyden tavoitteita on pyritty kuvaamaan kattavasti.</p>

			<p>L11.2 Kannelle ja areenalle on järjestettävä helppokulkuiset, esteettömät yhteydet jalankulkijoille sekä erilaisten liikkumisen apuvälineiden käyttäjille.</p> <p>L11.3 Porrasyhteyksien lisäksi käytössä tulee olla poikkeuksetta myös hissiyhteydet eri tulosuunnilta.</p> <p>L11.4 Mahdollisten luiskien riittävästä tilavarauksesta tulee huolehtia, jotta ne saadaan kaltevuudeltaan rakennusmääräysten mukaisiksi.</p> <p>L11.5 Huomauttaa, että kevyen liikenteen väylien erottelu lisää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta ja liikkumisen sujuvuutta.</p> <p>L11.6 Pyöräparkeille tulisi löytyä riittävästi tilaa kannelta.</p> <p>L11.7 Joukko- ja raideliikenteen pysäkeille tulee olla esteettömät yhteydet.</p> <p>L11.8 Saattoliikenteelle on löydyttävä tilavarauksia keskeisten sisääntulosuuntien yhteyteen.</p> <p>L11.9 Liikkumisesteisten autopaikat on hyvä huomioida jo asemakaavavaiheessa normaalia leveämmän mitoituksen vuoksi.</p>	<p>L11.2 Kaavamääräyksissä on kuvattu esteettömyyttä seuraavasti: "Asemakaava-alueelle on laadittava julkisen tilan esteettömyyden kokonaissuunnitelma, jossa määritetään julkisten alueiden pintojen, reittien jatkuvuuden, opastuksen ja tasoerojen periaatteet. Kaikki yleisen jalankulun pääreitit ulko- ja sisätiloissa, sekä yhteydet läheisille joukkoliikenteen pysäkkialueille on toteutettava esteettöminä. Mikäli esteetön reitti poikkeaa pääreiteistä, on vaihtoehtoisen reitin oltava selkeä ja helposti hahmotettavissa. Kevyen liikenteen pääreiteiltä on oltava esteetön käyntiyhteys asemakaava-alueelle. Reitit on opastettava selkeästi ja katkeamattomasti sekä sisältä ulos jatkoyhteyteen että päinvastoin kansainvälisiä tunnuksia käyttäen. Alueen sisäisillä julkisilla pääreiteillä on oltava helposti havaittavat vaatimukset täyttävät portaat, koneportaat tai/sekä riittävä määrä esteettömiä hissejä. Ulkotiloissa on pääreiteillä oltava portaiden lisäksi joko luiska tai ulkotilasta käytettävä hissi. Luiskat on sijoitettava ja suunniteltava sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti portaiden kanssa samanarvoisiksi. Ulkotilan luiskien on oltava käytettävissä kaikkina vuodenaikoina."</p> <p>L11.3 Viittaus esteettömyysmääräyksiin vastine 11.2</p> <p>L11.4 Viittaus esteettömyysmääräyksiin vastine 11.2</p> <p>L11.5 Merkitään tiedoksi.</p> <p>L11.6 Kaavassa on esitetty yksi mahdollinen alue kansitorin tuntumasta merkinnällä pop.</p> <p>L11.7 Viittaus esteettömyysmääräyksiin vastine 11.2</p> <p>L11.8 Saattoliikenteen järjestäminen eri tulosuunnista on mahdollista.</p> <p>L11.9 Asemakaavan tarkkuustaso ei yllä yksittäisten pysäköintipaikkojen mitoituksen tasolle.</p>
			<p>L11.10 Liikkumisesteisten autopaikat tulisi sijoittaa sisäänkäyntien välittömään läheisyyteen.</p> <p>L11.11 Alueen palveluiden tulisi olla liikkumis- ja toimimisesteisten kaupunkilaisten saavutettavissa.</p>	<p>L11.10 Merkitään tiedoksi jatkosuunnittelua varten</p> <p>L11.11 Merkitään tiedoksi</p>
12	30.11.2010	Tampereen kaupunki, maankäytön suunnittelu, yleiskaavoitus/ Hastio, Pia	<p>L12.1 Toteaa, että hankkeella tulee olemaan vaikutuksia jossain määrin muun keskusta-alueen kehittämiseen.</p> <p>L12.2 Vaikutuksia olisi hyvä arvioida myös hankkeesta johtuvina laajempina yleiskaavavoitteina sen lisäksi mitä yleiskaavan sisältövaatimuksista on arvioitu.</p>	<p>L12.1 Merkitään tiedoksi</p> <p>L12.2 Kaavaselostuksen vaikutusarviointia on täsmennetty mm. palveluverkon suhteen.</p>
13	30.11.2010	Aluepelastuslaitos/ Männikkö, Seppo ja Mutikainen, Pekka	<p>L13.1 Hanke edellyttää tiivistä yhteistyötä hankkeen eri osapuolten ja viranomaisten kesken turvallisen lopputuloksen takaamiseksi.</p> <p>L13.2 Turvallinen lopputulos edellyttää myös parhaiden käyttökelpoisten tekniikoiden käyttöä.</p> <p>L13.3 Kemikaalionnettomuuden varalta tulee laatia asiantuntijatahon toimesta kaasumaisten aineiden leviämisen nuste.</p> <p>L13.4 Pelastuslaitoksen pääsy Areenan eteläpäätyyn on turvattava tilanteissa, jolloin ihmismassoja poistuu samanaikaisesti Areenalta Kanslerinrinteen suuntaan.</p> <p>L13.5 Pelastuslaitoksen hyökkäysreitti ja Areenan kansitason poistumisreitti on erotettava toisistaan ja niille on osoitettava riittävät tilavaraukset.</p>	<p>L13.1 Merkitään tiedoksi</p> <p>L13.2 Merkitään tiedoksi</p> <p>L13.3 Kemikaalionnettomuuksien riskejä on arvioitu riskiselvityksessä. Tiedot ovat luottamuksellisia joten niitä ei voida referoida kaavaselostuksessa.</p> <p>L13.4 Poistumisreiteille / kevyen liikenteen yhteyksille ja hyökkäysreiteille järjestetään Kanslerinrinteen suuntaan lisää tilaa siten, että eri liikennemuodot on erotettu toisistaan. Kaava-alueella on laajennettu siten, että Ratapihankadun ylityskohdassa Kanslerinrinteen suuntaan voidaan osoittaa eritasomerkintä katualueelle. Muilta osin Kanslerinrinteen suuntaan jää kaava-alueen ulkopuolelle.</p> <p>L13.5 Reitit on pyritty sisältämään ajol- merkintään</p>
14	1.12.2010	Tampereen kaupunki, terveysuojelu/ Sillanpää, Tuula	L14. Ei huomautettavaa	L14 Merkitään tiedoksi

15	1.12.2010	Pirkanmaan ELY-keskus/ Stranden, Leena ja Mäkinen, Seppo	L15.1 Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käyttömahdollisuudet tulisi ottaa huomioon hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa myös yksityiskohtien osalta.	L15.1 Merkitään tiedoksi jatkosuunnittelua varten
			L15.2 Toimintoja suunniteltaessa on keskeistä huomioida liikkumisen ohjaus.	L15.2 Merkitään tiedoksi
			L15.3 Kaavoituksen yhteydessä olisi perusteltua tarkastella myös vaiheittaista toteuttamista ja sen vaikutuksia.	L15.3 Asemakaavassa ei ole määräyksiä vaiheittain toteuttamisesta. Kaavaselotuksen osiossa 5.2.5 on kuvattu mahdollisen rakentamisvaiheen 1 toteuttaminen ja vaikutukset.
			L15.4 Huolena on, että hankkeen kiivas aikataulu on riskitekijä vielä ennakoimattomien heijastusvaikutusten ja muutospaineiden tunnistamisen kannalta.	L15.4 Kaavoitusvaiheessa kireään aikatauluun on pyritty vastaamaan panostamalla suunnittelu- ja selvitysresursseihin. Toteuttamisen aikatauluun ei tavoitevuotta 2013 tarkemmin oteta kantaa kaava-aineistossa.
			L15.5 Suunnittelussa on varauduttava radan rakenteen ja turvallisuuden parantamiseen.	L15.5 Kaavoituksen yhteydessä on laadittu laaja riskiarviointi yhteistyössä liikenneviraston kanssa. Suunnitelman perustana on ollut henkilöratapihan yleissuunnitelma.
			L15.6 Hankkeessa on huomioitava junaliikenteen mahdollinen melu- ja värinävaikutus.	L15.6 Molemmista on laadittu erillisselvitykset, jotka ovat kaavan liitteenä ja selvitysten johtopäätökset on huomioitu kaavamääräyksissä.
			L15.7 Toteaa, että kun alueella ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa, on MRL:n mukaan asemakaavaa laadittaessa soveltuvin osin huomioitava myös mitä yleiskaavan sisältövaatimuksista säädetään.	L15.7 Kaavaselostuksessa on osaltaan pyritty vastaamaan myös tähän haasteeseen. Asemakaavan selostuksessa on yleiskaavatasoinen tarkastelu esitetty mm. kaupunkikuva-arvionneissa ja palveluverkon selvityksissä ja vaikutuksissa.
			L15.8 Toteaa, että MRL edellyttää, että kaavan tulee perustua riittäviin tutkimuksiin ja selvityksiin ja että ne on tehtävä koko vaikutusalueen laajuudelta.	L15.8 Tehtyjä tutkimuksia ja selvityksiä on pyritty arvioimaan yhteistyössä eri viranomaistahojen kanssa viranomaisneuvotteluissa ja palaverein.
			L15.9 On syytä paneutua rautateiden henkilöliikenteen kehittämisen turvaaviin tila- ja yhteystarpeisiin.	L15.9 Työtä on tehty yhteistyössä Liikenneviraston ja VR:n kanssa.
			L15.10 Hanke edellyttää huolellista riskienarviointia.	L15.10 Riskienarviointi on ollut olennainen työvaihe jota on tehty kaavoituksen rinnalla. Selvitys ei ole julkinen Liikenneviraston vaatimuksesta.
			L15.11 Keskeistä on myös pelastustoimien edellytysten turvaaminen kansialueella ja lähiympäristössä.	L15.11 Kaavan rinnalla on arvioitu myös paloturvallisuusriskejä ratapihan ulkopuolella.
			L15.12 Turvallisuuteen liittyvien keskeisten lähtökohtien tulee olla julkisestikin arvioitavissa kaavoitusprosessin kuluessa.	L15.12 Riskienarvioinnin riskit ja toimenpiteet on tarkoitettu vain viranomaiskäyttöön, joten tiedot ovat luottamuksellisia Liikenneviraston vaatimuksesta, eikä niitä voida referoida kaava-aineistossa.
			L15.13 Huolena ovat liikenteen kasvun aiheuttamat ongelmat Viinikan liittymän ruuhkautumiseen ja sitä kautta tielle n:o 3495.	L15.13 Tietyt liittymät vaativat parannustoimenpiteitä Areenahankkeesta riippumatta yleisen liikenteen kasvun myötä. Näitä parannustoimenpiteitä on kartoitettu Destian laatimassa liikennevaikutusten arvioinnissa, joka on kaavan liitteenä.
			L15.14 Keskeistä on Rantaväylän ja Ratapihankadun välisen liikenteen sujuvuutta koskevien riskien realistinen arviointi.	L15.14 Liikennevaikutusten arvioinneista on vastannut Destia. Raportti on kaavan liitteenä.
			L15.15 Huomioitava rakentamistöiden vaikutukset liikenteelle.	L15.15 Liikennevaikutusten arvioinneista on vastannut Destia. Raportti on kaavan liitteenä.
			L15.16 Tulisi tehdä laajempia liikenteellisiä tarkasteluja.	L15.16 Liikennevaikutusten arvioinneista on vastannut Destia. Raportti on kaavan liitteenä.
			L15.17 Hulevesien suunnittelu edellyttää verkoston laajempaa suunnittelua alueen ulkopuolellakin.	L15.17 Hulevesisuunnitelman on laatinut WSP Finland Oy. Raportti on kaavan liitteenä.
			L15.18 Saattaisi olla perusteltua arvioida alueen tuulisuutta ulkotilojen viihtyisyyden kannalta.	L15.18 Kaavaehdotusvaiheessa on käynnistetty tuuliselvitys. Sen laatijana on WSP Finland Oy
			L15.19 Toteaa, että valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet edellyttävät rakentamisen kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten perusteellista arviointia.	L15.19 Kulttuuriympäristöön kohdistuvia vaikutuksia on täsmennetty kaavaselostuksessa kohdassa 4.4.1.3
			L15.20 On syytä kiinnittää huomiota sellaisen aineiston laatimiseen, jolla voidaan arvioida hanketta lähiympäristön laadun turvaamisen näkökulmasta.	L15.20 Kaavan havainnollistavan aineiston sekä kaavaselotuksen kuvien toivotaan palvelevan tätä tarkoitusta.
			L15.21 Vapaan kulkuaukon ja kansirakenteen yläpinnan korkeusasema tulee merkitä asemakaavassa.	L15.21 Kansirakenteen yläpinnan korkoja on merkitty kaavakarttaan ja niitä on tarkistettu kaavaehdotusvaiheessa.
			L15.22 Ne alueet, joiden ilmatilaan rakentaminen ulottuu, tulee rajata asemakaava-alueeksi.	L15.22 Ne alueet, joiden ilmatilaan rakennusten rakentaminen ulottuu, on rajattu asemakaava-alueeksi ehdotusvaiheessa. Keskeisimpänä kaava-alueen laajenuksena esim. Ratapihankadun alue. Osa tarpeellisiin yhteyksiin liittyvistä rakenteista on kuitenkin rajattu kaavan ulkopuolelle. Näitä ovat Kanslerinsillan itäinen osa sekä käynnit pohjoiseen asemalaitureille.

24.1.2011/
PTs/ SJä

ENERGIA
VERKOSTOT
VESIHUOLTO
JÄTEHUOLTO

LIIKENNEYHTEYDET
LIKKUMINEN
PYSÄKÖINTI

RAKENNUKSET
KAUPUNKIKUVA

KANSI
VIHER- /JULKINEN
YMPÄRISTÖ

TURVALLISUUS
VIIHTYISYYS
SOSIAALINEN
YMPÄRISTÖ

PROSESSI
VAIKUTUSTEN-
ARVIOINTI

			<p>L15.23 Tämän ulottuvuuden selkeään esittämiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota.</p> <p>L15.24 Asemakaavassa tulisi määrätä ulko-oleskeluun soveltuvien tilojen ja leikkialueiden vähimmäispinta-ala.</p> <p>L15.25 Asemakaavassa on syytä osoittaa alueet, joilla maaperän kaivamisen ja perustustöiden yhteydessä on määritettävä poistettavan maa-aineksen pilaantuneisuus.</p>	<p>L15.23 Kaavakartalla on esitetty rakennuksien äärimitat laadittuun visiosuunnitelmaan perustuen kaavamerkinnällä "Ohjeellinen rakennuksen paikka"</p> <p>L15.24 Kaavamääräyksiin on otettu mukaan vaatimus jokaisen asuinrakennuksen yhteyteen suunniteltavasta ulko-oleskelualueesta. Täsmällistä vähimmäispinta-alaa ei kuitenkaan esitetä.</p> <p>L15.25 Kaavassa esitetään saa- merkinnällä korttelialueet, joita pilaantuneiden maiden kunnostusvaatimus koskee,</p>
16	30.11.2010	Trafi/ Pirttimäki, Jouko	<p>L16. Hankkeen suunnittelussa ja toteutuksessa on noudatettava voimassa olevia määräyksiä ja ohjeita.</p>	<p>L16. Merkitään tiedoksi</p>