

I JA IX, KORTTELIT 136, 420, 428 JA 429 YM. ALUEITA, RANTA-TAMPELLAN ALUEEN MUUTTAMINEN ASUINALUEEKSII, KAAVA NRO 8333.

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 9. päivänä helmikuuta 2011 päivättyä ja 11.5.2011 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 8333.

1 TIIVISTELMÄ

1.1. Valmistelu

Tampellan alueen vapauduttua teollisuuskäytöstä 1990-luvulla Kanta-Tampellan alue on rakentunut teollisuusalueesta kaupunkimaiseksi asuin- ja työpaikka-alueeksi. Ranta-alueen uudelleenkäyttöä tutkittiin Kanta-Tampellan alueen suunnittelun yhteydessä jo 1990-luvun alussa. Vuonna 2000 aloitettiin Ranta-Tampellan asemakaavoitus, jonka yhteydessä laaditun asemakaavan ympäristövaikutusten arvioinnin ja asemakaavan vaihtoehtojen vaikutusarvioinnin perusteella on päädytty ns. Pitkän tunnelin vaihtoehtoon, joka mahdollistaa ranta-alueen maankäytön asuinrakentamiselle. Kaupunginvaltuuston päätös 15.8.2007 edellyttää, että Ranta-Tampellan maanpäällisen alueen asemakaavoitustyötä jatketaan siltä pohjalta.

Alueen maankäytöstä järjestettiin 2.12.2008 – 16.3.2009 suunnittelukilpailu. Sen parhaaksi työksi valittiin Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy:n ”Horisontti”.

Yleissuunnitelman osallistumis- ja arviointisuunnitelma valmistui 4.5.2009. Se oli nähtävillä, ja siitä keskusteltiin yleisötilaisuudessa 12.5.2009. Yleissuunnitelmasta valmisteltiin neljä vaihtoehtoista luonnosta. Ne olivat nähtävillä, ja niistä keskusteltiin yleisötilaisuudessa 8.10.2009. Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto valitsi 30.11.2009 niistä edelleen kehitettäväksi kilpailun voittaneeseen työhön ”Horisontti” perustuvan vaihtoehdon A jatkotyösuosituksin.

Arkkitehtuuritoimisto B&M Oy jatkoi vuoden 2010 puolella kilpailutyönsä kehittämistä. Lopputuloksesta muokattiin yleissuunnitelmaehdotus nro 8300, jonka kaupunginhallituksen suunnittelujaosto hyväksyi 29.11.2010 asemakaavoituksen pohjaksi.

Asemakaavamuutoksen luonnos nro 8333 valmistui 14.12.2010. Siitä ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta keskusteltiin yleisötilaisuudessa 15.12.2010. Yhdyskuntalautakunta keskusteli siitä 16.12.2010, minkä jälkeen se oli nähtävillä. Lausuntoja jätettiin 10 kpl ja mielipiteitä 10 kpl.

Asemakaavaehdotus oli yhdyskuntalautakunnassa 15.2.2011. Nähtävillä oloaikana siitä jätettiin viisi lausuntoa ja neljä muistutusta. Eh-

dotusta on tarkistettu 11.5.2011 lähinnä melusuojan ja ajoituksen osalta.

Suunnittelutyötä on seurannut ja kommentoinut kilpailuvaiheesta lähtien asukastyöryhmä, jonka jäsenet ovat alueen naapuritaloyhtiöiden valitsevat.

1.2. Asemakaavan keskeinen sisältö

Ranta-Tampellan kaupunkirakenteesta tulee itä-länsi -suuntaisen katu-yhteyden varaan rakentuva kantakaupungin jatke, joka myötäilee rautatien linjaa ja Näsijärven rantaa. Keskustamaisten kortteleiden kerrosluvut vaihtelevat kahdesta kuuteentoista. Virkistysalueiksi muodostuvat itäpään Soukkapuisto ja länsipään koskenniskan ranta sekä vaihtelevissa paikoissa olevat sisäiset vapaa-alueet, joita kaikkia yhdistävät rantojen vihervyöhyke ja keskeinen kanava. Tavoitteena on sijoittaa alueelle kerrosalaa 150000 k-m², josta vähintään 145000 k-m² voi olla asuintilaa. Tärkeimpinä palveluina ovat päiväkotit ja päivittäistavaraliike, minkä lisäksi voidaan kaksi kanavanvarren korttelia käyttää kokonaan ja muiden kortteleiden kaduntasokerokset palvelu- ja liiketiloiksi tai julkisten toimintojen tiloiksi.

Kerrosalatavoite tarkoittaa, että aluetta tulee käyttää tehokkaasti. Kaupunkimainen ranta julkisine kulkureitteineen on kantakaupungin hengen mukainen. "Horisonttia" on jatkossa kehitetty niin, että rannan puolelle on muodostettavissa väljä reitti seudulliselle ulkoilureitille. "Horisonttia" aikaisemmin vaivannut muurimaisuus on myös poistunut, jolloin maisemakuvasta muodostuu tasapainoisempi. Työn kantavana aiheena ollut kanava on jalostunut koko alueen keskipisteeksi.

1.3 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaavan toteuttaminen alkaa, kun rantaväylä parannetaan sijoittamalla se Tampellan alueen alittavaan tunneliin. Siksi asemakaava on osa suunnittelukokonaisuutta, johon kuuluvat myös kolme tunnelikaavaa. Rantaväylän liikenne siirtyy käyttämään tunnelia teoreettisesti laskien 2010-luvun loppuosalla, jolloin uusia rakennuksia voidaan pääsääntöisesti rakentaa. Alueen rakentaminen vie noin 15 vuotta. Toteuttajia on todennäköisesti useita.

2 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

2.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos koskee:

Tampereen I kaupunginosan (Finlayson) liikenne- ja vesialuetta, IX kaupunginosan (Tampella) kortteleita 136, 420, 428 osa ja 429 sekä katu-, virkistys-, erityis-, liikenne- ja vesialuetta ja kaupunginosan rajaa.

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

Tampereen I kaupunginosan (Finlayson) virkistys-, liikenne- ja vesi-
aluetta, IX kaupunginosan (Tampella) korttelit 136, 420, 428 osa,
429, 967–969 ja 989–993 sekä katu-, virkistys-, erityis-, liikenne- ja
vesialuetta ja kaupunginosan rajaa.

Suunnitelman laatijat:

Tampereen kaupungin Kaupunkikehitysryhmän Keskustahanke, pro-
jektiarkkitehti Juha Jaakola, ja Kaupunkiympäristön kehittämisen
Maankäytön suunnittelu, arkkitehti Anna Hyypä.

Hankkeen diaarinumero on TRE:8660/10.02.01/2010.

Verkkonumero on kake 4026290.

2.2 Suunnittelualueen sijainti

Ranta-Tampellan alue sijaitsee Kanta-Tampellan pohjoispuolella
rautatien, Tammerkosken, Näsijärven ja Armonkallion asuinalueen
rajaamalla alueella. Suunnittelualueen pinta-ala on 23,2 ha.

2.3 Suunnitelman nimi ja tarkoitus

I ja IX, korttelit 136, 420, 428 ja 429 ym. alueita, Ranta-Tampellan
alueen muuttaminen asuinalueeksi, kaava nro 8333.

Asemakaava esittää toteuttamisratkaisun Tampellan alueen rauta-
tien pohjoispuoliselle osalle, joka on tällä hetkellä osittain varasto-
aluetta ja osittain joutomaata. Se on kuitenkin osa Tammerkosken
kansallismaisemaa ja maisemallisesti tärkeää Näsijärven eteläistä
rantavyöhykettä ja kuuluu osana kaupungin keskusta.

Suunnittelu lähtee siitä, että Kekkosen tien liikenne tulee siirrettäväk-
si maanalaiseen tunneliin. Sen vuoksi ns. rantavyöhyän tunnelin kolme
asemakaavan muutosta kuuluvat samaan suunnitelmakokonaisuus-
teen Ranta-Tampellan asemakaavan kanssa.

2.5 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

Selostusta täydentävät liitteinä seuraavat Ranta-Tampella –
hankkeen internetsivuilla, osoitteessa

www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/asemakaavoitus/rantatampella olevat tä-
hän mennessä kootut selvitykset ja raportit:

1. Kaavoituksen edellytykset, YVA-selvitys (alkuvaihe) 21.6.2000
2. Asemakaavan vaikutusarviointi (alkuvaihe) 21.6.2000
3. Rakennusgeologinen yleisselvitys 8.12.1989
4. Maaperän ja pohjasedimenttien haitta-aineselvitys, kunnostus-
suunnitelma 31.1.2002, päivitetty 30.9.2009
5. Keskustan liikenneosayleiskaavan ilmanlaatuselvitys 29.9.2004
6. Ilmastaselvitys 14.1.2009
7. Rautatieliikenteen värinäselvitys 30.4.2009
8. Asemakaavoitettavan alueen kasvistoarvot 4.6.2009
9. Lepakkokartoitus 31.8.2009
10. Rakennusinventointi 30.9.2009 (täydennetty)

11. Asukkaiden tarpeet 11.1.2010
12. Pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi 1.7.2010
13. Viheralueiden yleissuunnitelma 2.8.2010
14. Liikennetarkastelu sekä verkostoselvitys 26.8.2010
15. Alueen rakentaminen (maaperä ja täytöt) 8.9.2010
16. Kustannustarkastelut 10.9.2010
17. Pienoismallin tuulitestaus 23.11.2010
18. Soukkapuiston maaperän haitta-ainetutkimus 2.12.2010
19. Katuverkon yleissuunnitelma 7.12.2010
20. Selvitys hulevesien käsittelystä 8.12.2010
21. Esteettömyys selvitys 21.12.2010
22. Turvallisuuslausunto [1.2.2011]
23. Runkomelun riskiarviointi 4.2.2011
24. Maisema- ja kaupunkikuvallinen selvitys 9.2.2011
25. Rakentamistapaohjeet 9.2.2011, täydennetty 6.5.2011
26. Soukkapuiston maaperän haitta-ainetutkimus 2, 5.4.2011
27. Lausunto raideliikenteen nopeuden kasvattamisesta alueen runkomelu- ja tärinäriskiin 3.5.2011
28. Meluselvitys 4.5.2011 (rautatie- ja katuliikenne)
29. Asemakaavaluonnoksen palautteen vastineet 4.2.2011
30. Asemakaavaehdotuksen palautteen vastineet 6.5.2011

Lisäksi em. internetsivuilla on Naistenlahden voimalan uusimisvaiheessa tehdyt vaikutusarviointit ja selvitykset, hulevesien käsittelytarveselvitys, asemakaavataso raportteja ja suunnitteluohje sekä vastineluetteloita. Sivuille viedään täyttöalueen arkeologisen vedenalaisinventoinnin raportti, kun se on valmis.

3 LÄHTÖKOHDAT

3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue on Tampereen keskustaa. Lähialueet ovat valmiiksi rakentunutta vaihtelevasti uutta ja vanhaa asutuspainotteista rakennuskantaa. Tampellan historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävä tehdasalue on täydentynyt viime vuosina keskustamaiseksi asuin- ja työpaikka-alueeksi. Armonkallion alue on vähitellen rakentunut tiivis asuinalue. Lähialueen asukasmäärä on 3341 ja alueella on 2944 työpaikkaa (Kartta- ja paikkatiedot, Tampere 10/08).

3.1.2 Luonnonympäristö

Ranta-Tampellan alue on muodostunut pitkän ajan kuluessa Näsijärven rantaan, kun järveen työntyvien, alkuaan kallioisten saarien ja niemien välit on täytetty. Tampellan alueella on ollut kalliomäkiä, joista suuri osa on louhittu teollisuushallien tieltä. Kosken varren teollisuus on käyttänyt vähitellen täytettyjä ranta-alueita varastointiin jo 1800-luvun lopulla. Kuitenkin vielä 1940-luvulla Varkaanlahti ja 1970-luvulla Soukanlahti ulottuivat rautatien ja Armonkallion alueen reunaan.

Alueen kallioperä on kvartsi- ja granodioriittia ja kosken rannalla suonigneissia. (Kartta- ja paikkatiedot, Tampere 10/08)

Suunnittelualue on tasainen kenttä Näsijärven rannalla. Poikkeuksen tekevät Herrainmäkeen alun perin kuulunut kallion osa, joka on louhittu rautatien leikkauksen myötä irti mäestä sekä alueen itäosassa oleva kaikilta sivuiltaan louhittu pieni kallionyppylä.

Suunnittelualueen maanpinnan korkeusasema vaihtelee länsiosan +96.5:n ja Herrainmäestä leikatun kallion laen +106.8:n välillä. Eteläpuolisen Herrainmäen korkein kohta on +117.4 korkeusasemassa. Pohjaveden pinta vaihtelee alueella +94.8 - +95.2, joten se on lähellä Näsijärven säännöstelykorkeutta +95.2.

Tampereella vallitsevin tuulensuunta on lounaasta, mutta Näsijärveltä tulevia pohjoisen ja luoteen suuntien tuulia on n. 20 %.

Tampellan alueella on ollut monipuolinen kasvisto, josta suuri osa on alueen rakentamisen myötä tuhoutunut tai häviämisen alla. Suunnittelualueella esiintyy harvinaisia tulokaslajeja, jotka kuvaavat osaltaan alueen teollisuushistoriaa ja varastoinnin, maansiirtojen tai rautatien vaikutusta kasvien leviämiseen. (Kartta- ja paikkatiedot, Tampere 10/08)

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Kaava-alueella on muutamia vanhoja teollisuus- ja varastorakennuksia. Alueen länsiosassa kosken rannan tuntumassa on kaksi tiilistä laboratorio- ja verstasrakennusta sekä peltihalli. Näistä hydraulinen laboratorio, kerrosalaltaan 1096 m², on rakennettu vuonna 1954 ja verstaas, jonka kerrosala on 285 m², vuonna 1936. Alueen itäosassa on tiilinen pumppaamo ja vedenpuhdistamo vuodelta 1960 ja kooltaan 514 k-m² sekä kaksi varastorakennusta.

Naistenlahden sataman rannassa on Tampereen Pursiseuran betonirakenteinen seuramaja vuodelta 1976. Sen kerrosala on 525 k-m². Armonkallion luoteispuolella on pieni betonirakenteinen vedenpumppaamon rakennus.

Suunnittelualueen eteläreunalla sijaitsee rautatie sekä pohjoisosassa valtakunnallinen päätie VT 12, Kekkosen tie, osa ns. rantaväylää. Tie on rakennettu noin 1-6 metriä korkean penkereen päälle; sen alta on ajoyhteys pohjoispuoliseen kortteliin.

Alueen kautta on johdettu maakaasun siirtojohto DN 300 / 250, kaukolämmön siirtojohto DN 600, 110 kV:n sähkökaapeli, TeliaSoneran tietoliikennekaapeli ja muita pienempiä johtoja. Alueella ei ole kunnallista vesijohtoverkkoa, mutta aluetta välittömästi rajaavat taloyhtiöt ovat sen piirissä.

3.1.4 Maanomistus

Asemakaavan mukaiset korttelit IX-136 ja 420 omistaa YIT Rakennus Oy omistamiensa yhtiöiden kautta. Korttelit 428 ja 429 sekä katu-, puisto- ja vesialueet omistaa Tampereen kaupunki. Eteläreunan rautatiealue on Liikenneviraston (ent. Ratahallintokeskus) omistuksessa.

Tampereen Pursiseura on vuokrannut tontin 428-4.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Voimassaolevat maakuntakaava, yleiskaavat ja asemakaavat

Pirkanmaan maakuntakaava vahvistettiin 29.3.2007. Suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta, jonka kautta on linjattu merkittävästi parannettava tie ja ulkoilureitti. Alue kuuluu kaupunkikehittämisen kohdealueeseen.

<http://www.pirkanmaa.fi/suomi/maakaava/laadinta/kaavaehdotus.html>

Alueella ei ole vahvistettua yleiskaavaa, mutta Tampereen kaupunginvaltuuston 4.1.1995 hyväksymässä vahvistamattomassa keskustan osayleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu eteläosaltaan keskustatoimintojen alueeksi ja pohjoisosaltaan teollisuusalueeksi, jonka maankäyttö tulee muuttumaan. Koskenniskalla ranta-alue on osoitettu lähivirkistysalueeksi, joka sijoittuu arvokkaalle maisema- ja luonnonalueelle. Soukkapuisto on myös lähivirkistysaluetta. Kekkosen tien liikennealueen pohjoispuolella on Naistenlahden satama vesiliikenteen alueena.

Keskustan liikenneosayleiskaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa oikeusvaikutteisena 18.1.2006. Se osoittaa maanalaisen liikennetunnelin lisäksi maanpäällisinä yhteydet länteen Tammerkosken yli ja itään Armonkallion pohjoispuolelle sekä Näsijärven rantaa mukailevan kevyen liikenteen pääreitit.

<http://www.tampere.fi/ytoteto/liikenne/index.htm>

Asemakaavoituksen pohjana oleva Ranta-Tampellan yleissuunnitelma hyväksyttiin kaupunginhallituksen suunnittelujaostossa 29.11.2010. Siinä on esitetty alueen maankäytön perusrunko, jossa kanava on keskeinen kaupunkikuvallinen elementti. Kokonaiskerrosala on 150000 k-m² ja pursiseuran korttelissa 950 k-m².

Suunnittelualueen pääosalla voimassa oleva, 12.7.1995 vahvistettu asemakaava nro 7320 on laadittu Kanta-Tampellan asemakaavoituksen yhteydessä. Vanhentuneen kaavan mukaan suunnittelualueen korttelit IX-136 ja 420 ovat teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta, jonka rakennusoikeus on yhteensä 41600 k-m². Eteläisempi kortteli sisältää koskenniskan vesialuetta, ja pohjoisempi kortteli ulottuu enimmillään 70 m Näsijärveen. Kortteleiden välissä on Kekkosen tien liikennealuetta, jolta on yhteys Kanta-Tampellaan Tampellan esplanadia pitkin. Sen itäpuolella on Soukkapuiston virkistysaluetta, jonka reunalla on pumppaamon kortteli 429. Naistenlahden sataman rannalla on urheilutoimintaa palvelevien rakennusten tontti 428-4, jolla on rakennusoikeutta 600 k-m² kerrosluvulla ½ I, ja korttelin yhteinen paikoitustontti 428-2.

Tontit 136-2, 428-2 ja 4 sekä 429-1 on mitattu. Pohjakartan on tehnyt kaupunkimittaus v. 2010.

3.2.2. Vireillä olevat ja muut suunnitelmat

Liikennetunnelin maanalainen asemakaava 8156 sekä tunnelin päiden asemakaavat 8305 ja 8306 on laadittu erillisinä, saman suunnitelmakokonaisuuden osina. Kartat on päivätty ehdotuksina 7.12.2010. Yhdyskuntalautakunta hyväksyi ne asetettaviksi nähtäville 28.12.2010. - Tunneli ei kulje Ranta-Tampellan suunnittelualueen alla.

Tampereen Rantaväylää (valtatie 12) välillä Santalahti-Naistenlahti koskeva ympäristövaikutusten arviointimenettelyn arviointiselostus valmistui maaliskuussa 2010.

<http://www.tampere.fi/liikennejakadut/projektit/rantavaylantunneli.html>

3.2.3 Ranta-Tampellan suunnittelukilpailu

Tampereen kaupunki ja YIT Rakennus Oy järjestivät 3.12.2008 – 16.3.2009 Ranta-Tampellan alueesta asemakaavallisen aatekilpailun tyypillisen rajoitetun suunnittelukilpailun, johon kutsuttiin neljä suunnittelijaryhmää. Sen tavoitteena oli löytää maankäytöllinen korkeatasoinen ratkaisu kaupunkikuvallisesti merkittävälle rantaluokalle asumista ja virkistystä varten. Kilpailun parhaana palkittiin arkkitehtuuritoimisto B & M Oy:n ehdotus ”Horisontti”. Toisen palkinnon sai arkkitehtitoimisto Harris – Kjisik Oy:n ehdotus ”Parabrisas”.

Suunnittelukilpailun ehdotukset saivat julkisuudessa laajaa kritiikkiä liikennejärjestelyistä ja muurimaisesta kaupunkikuvasta. Ranta-Tampella -hanke ja YIT Rakennus Oy päättivät pyytää vielä yhden vaihtoehdon, jossa em. kysymyksiä on tarkasteltu uudelleen ja asutavuuteen on kiinnitetty erikseen huomiota. Sen laati Kirsti Sivén ja Asko Takala Arkkitehdit Oy.

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto valitsi jatkoon kilpailun voittajan ”Horisontin” maankäyttöratkaisun.

<http://www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/asemakaavoitus/rantatampella.html>

3.2.4 Rantaväylän tunneli

Tällä hetkellä suunnittelualuetta halkoo valtakunnallinen ja alueellinen pääväylä, nelikaistainen Kekkosen tie, joka on osa ns. rantaväylää ja valtatie 12 osa. Asemakaavan lähtökohtana on, että tie siirtyy tunneliin (tarkemmin 3.2.2.).

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Suunnittelun tarve

Rantaväylän pitkä tunneli -vaihtoehdon valinta jatkosuunnitteluun kaupunginvaltuustossa 15.8.2007 edellytti myös Ranta-Tampellan maanpäällisen alueen suunnittelutyön jatkamista.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Ranta-Tampellan alueen suunnittelu on tullut ajankohtaiseksi Kekkosentien tunneliratkaisun myötä. Vuonna 2000 aloitettiin Ranta-Tampellan asemakaavoitus, jonka yhteydessä laaditussa asemakaavan ympäristövaikutusten arvioinnissa todettiin tutkituista maankäytön vaihtoehdoista ns. Kansi- ja Tunneli-vaihtoehdot selvästi edullisemmiksi kuin ns. Puisto- ja Pinta-vaihtoehdot. Asemakaavan vaihtoehtojen vaikutusarvioinnin perusteella todettiin, että Tunneli-vaihtoehdon lyhyt liikennetunneli ei ollut kaikilta osin, lähinnä taloudellisesti ja ympäristöllisesti, toimiva ratkaisu. Uusi maankäytöllinen ratkaisu nimettiin Pitkä tunneli -vaihtoehdoksi. Uusi vaikutusarviointi perustui tämän ja Kansi-vaihtoehdon vertailuun. Pitkä tunneli -vaihtoehto täytti sekä kaupunkirakenteelle että kaupunkikuvalle keskeisten suunnittelutavoitteissa asetetut kriteerit ja mahdollisti ranta-alueen maankäytön asuinrakentamiselle.

Pitkä tunneli Santalahdesta Armonkallion itäpuolelle tuli liikenteelliseksi ratkaisuksi Keskustan liikenneosayleiskaavaan, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi 18.1.2006.

Kaupunginvaltuusto päätti kokouksessaan 15.8.2007, että Rantaväylän asemakaavoitusta ja tiesuunnittelua jatketaan kaupungin keskustan liikenneosayleiskaavan mukaisesti siten, että valtatie 12 toteutetaan niin sanotun pitkän tunnelin vaihtoehdon mukaisesti ja lisäponnen mukaisesti sen eri rahoitusvaihtoehdot tuodaan kaupunginhallitukselle arvioitavaksi ennen lopullista päätöksentekoa <http://193.111.93.11/ktweb/> (Rantaväylä -työryhmän väliraportti, 204§).

Pitkän tunnelin asemakaavan muutosehdotukset valmistuivat 7.12.2010. Ne olivat nähtävillä 30.12.2010 – 31.1.2011.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat:

maanomistajat: Liikennevirasto, Tampereen kaupunki ja YIT Rakennus Oy,

tontinvuokraajat: Tampereen Pursiseura,

lähivaikutusalueen naapurit: 14 asunto-osakeyhtiötä ja Tampereen Navigaatioseura ry, Ranta-Tampellan asukastyöryhmä, muun lähivaikutusalueen naapurit: 34 asunto- tai kiinteistöosakeyhtiötä,

Kanta-Tampellan asukasyhdistys,

kaavan vaikutusalueen asukkaat ja elinkeinonharjoittajat, yritysten työntekijät ja asiakkaat,

Pirkanmaan perinnepoliittinen yhdistys, Tampereen ympäristönsuojeluyhdistys, Kokemäenjoen vesistön vesiensuojeluyhdistys, Tampereen kauppakamari,
Pirkanmaan ELY-keskus, Pirkanmaan liitto,
Tampereen kihlakunnan poliisilaitos,
Gasum Oy, TeliaSonera Finland Oy, Elisa Oy, Pirkanmaan Jätehuolto Oy,
kaupungin toimialat: kaupunkiympäristön kehittäminen (kaavatyön tilaaja) viranomaisyksikköineen, kiinteistötoimi, liikuntapalvelut, tilaajaryhmä, hyvinvointipalveluiden tuotantoalueet, Pirkanmaan maakuntamuseo, Tredea Oy, esteettömyysasiamies, Tampereen aluepelastuslaitos,
kaupungin liikelaitokset: Tampereen Kaukolämpö Oy, Tampereen Sähköverkko Oy, Tampereen Vesi,
muut ilmoituksensa mukaan.

4.3.2 Vireilletulo

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto hyväksyi 16.12.2008 asemakaavoitusohjelman 2009–2011, jossa Ranta-Tampellan asuntoalueen asemakaavan on arvioitu valmistuvan v. 2010. Uudessa ohjelmassa vuosille 2011–2013 asemakaavan valmistumisaika on 2011.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Ranta-Tampellan kaavoituksen alkuvaiheessa selvitystyön osaksi oli otettu osallistuminen ja vuorovaikutus. Prosessia varten järjestettiin yleisötilaisuuksia, kyselyjä ja haastatteluja. Selvitystyötä ohjaamaan perustettiin suunnittelutyöryhmä johon kuului Tampereen kaupungin ja alueen omistajan YIT:n edustajia. Osallistumisprosessia ja vuoropuhelua toteuttamaan perustettiin yhteistyöryhmä, johon kuului kaupungin asukkaiden ja yhteisöjen edustajia 8 henkeä sekä Tampereen kaupungin, viranomaisten ja alueen omistajan edustajia 8 henkeä.

Ranta-Tampellan suunnitteluun liittyen järjestettiin ensimmäisessä vaiheessa kolme yleisötilaisuutta, joista ensimmäisessä esiteltiin suunnittelun lähtökohtia ja osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka valmistui helmikuussa vuonna 1999.

Toinen yleisötilaisuus järjestettiin vaihtoehtojen määrittämisen jälkeen. Tässä yhteydessä kartoitettiin osallisten ja taloyhtiöiden näkemyksiä.

Kolmas yleisötilaisuus järjestettiin YVA-selvityksen alustavien tulosten esittelemiseksi 1.2.2000.

Asemakaavatyön käynnistymisen ja Pitkä tunneli- vaihtoehdon muodostamisen jälkeen järjestettiin 19.4.2000 yleisötilaisuus ja valmisteluaineisto asetettiin nähtäville kaupungin palvelupisteeseen.

Kaavoitusprosessin alkuvaiheista lähtien hankkeen edetessä täydennetyille verkkosivuille on voinut jättää kommentteja hankkeesta.

Vuoden 2008 suunnitteluvaiheen alkajaisiksi Ranta-Tampellan aluetta ympäröivien asunto-osakeyhtiöiden hallituksia pyydettiin nimeämään edustajansa asukastyöryhmään, joka kokoontui ensimmäisen kerran 18.11.2008 arvioimaan alustavaa maankäyttösuunnitelmaa sekä kilpailusääntöjen tavoitteita ja alustavia suunnitteluohjeita. Paikalla oli 14 asukasta Kanta-Tampellasta, Armonkalliolta ja Lapinniemestä.

Suunnittelukilpailun tuloksista ja yleissuunnitelman osallistumis- ja arviointisuunnitelman luonnoksen sisällöstä keskusteltiin asukastyöryhmässä 4.5.2009. Kilpailutyöt ja yleissuunnitelman OAS olivat aiheina myös avoimessa yleisötilaisuudessa 12.5.2009. Yleissuunnitelman luonnosvaihtoehtoista on keskusteltu asukastyöryhmässä 28.7. ja 14.9.2009 ja yleisötilaisuudessa 8.10.2009. Asukastyöryhmä on keskustellut 25.8.2010 yleissuunnitelmaehdotuksesta ja 17.11.2010 asemakaavan OAS:sta ja luonnoksesta. Niistä keskusteltiin myös yleisötilaisuudessa 15.12.2010.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Ympäristökeskuksen (nyk. ELY-keskus) edustajan kanssa on keskusteltu 27.8.2008 Ranta-Tampellan alueen suunnittelun tavoitteista ja suunnittelutavasta.

Ratahallintokeskuksen (nyk. Liikenneviraston Rautatieosasto) edustajien kanssa on keskusteltu rautatiealueen tilavarauksista ja kevyen liikenteen yhteyksistä 26.3.2009.

Ranta-Tampellan suunnittelun viranomaisneuvottelun aloituskokous pidettiin 27.5.2009. Siinä olivat mukana Gasum Oy:n, Pirkanmaan liiton, Pirkanmaan ympäristökeskuksen, Tiehallinnon Hämeen tiepiirin, Ratahallintokeskuksen, Pirkanmaan maakuntamuseon ja Tampereen kaupungin edustajat. Kokouksessa olivat esillä suunnittelukilpailun tulokset, yleissuunnitelman OAS sekä suunnittelua varten laadittujen ja laadittavien selvitysten luettelo ja ajoitus.

Aloituskokouksen jatkotilaisuus pidettiin 13.8.2009. Siinä käytiin läpi siihen mennessä valmiina olleet selvitykset. Maakuntakaavan ranta-alueita koskevan määräyksen näkemyserojen vuoksi Pirkanmaan liiton maakuntahallitus antoi 10.11.2009 lausunnon, jossa se katsoi yleissuunnitelmavaihtoehtojen olevan Pirkanmaan 1. maakuntakaavan mukaisia.

Pirkanmaan ELY-keskuksen edustajan kanssa on keskusteltu 3.3.2011 keskuksen lausunnossa esitetyistä kaavan käsittelyn ajoitusmalleista ja niiden vaikutuksista kaavamääräyksiin. Liikenneviraston Rautatieosaston edustajan kanssa on keskusteltu 7.4.2011 rautatieliikenteen meluun, runkomeluun ja tärinään liittyvistä kysymyksistä.

Toinen viranomaisneuvottelu pidettiin 15.4.2011. Paikalla olivat käytännössä samat tahot kuin aloituskokouksessa. Siinä käytiin läpi

asemakaavaehdotuksesta jätetyt lausunnot ja muistutukset ja viranomaisten taholta alueeseen kohdistuvien tarpeiden toteutuminen asemakaavassa. Jatkoselvittämis- ja -kehittämistarvetta nähtiin seuraavissa asioissa: sallittujen junanopeuksien vaikutukset melu-, runkomelu- ja värinäselvityksiin, rautatiealueen riittävyys ja asemakaavan toteuttamisen ajoitus.

Viranomaisneuvottelun jatkoilaisuus pidettiin 9.5.2011. Siinä käsiteltiin lähinnä ajoitukseen liittyviä kysymyksiä sekä melun- ja värinäntorjunnan ratkaisuja.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Suunnittelualue on merkittävä osa Tampereen kaupunkikuvaa Näsijärven suunnasta katsottuna ja Mustaanlahteen tuleva laivaväylä sivuaa aluetta. Valtakunnan pääradalta avautuvat näkymät alueelle eteläpuolelta. Suunnittelualue on Tammerkosken ympäristön viimeinen laaja uudisrakentamisalue. Tampereen imagon kannalta on tärkeää, että Ranta-Tampellasta muodostuu maisemallisesti ja kaupunkirakenteellisesti korkealuokkainen asuinalue.

Asemakaavan tavoitteena on löytää kaupunkikuvan, asuinmiljöön laadun, ympäristöhäiriöiden, energiatehokkuuden ja kaavatalouden kannalta perusteltu ratkaisu Ranta-Tampellan rakentamisen pohjaksi. Kortteleiden pysäköintiratkaisujen ja rakennusmassojen tulee olla realistisia ja taloudellisesti toteuttamiskelpoisia sekä toimivia asuttavuuden suhteen.

Kaavoitusohjelman mukainen kerrosalatavoite on 150000 k-m² asuintilaa ja 3000 k-m² liike- ja palvelutilaa.

Maakuntakaavan tavoitteita on seudullisen ulkoilureitin ohjaaminen alueen kautta. Keskustan liikenneosayleiskaavassa tavoitteena on Kekkosen / rantaväylän ohjaaminen maanalaiseen tunneliin, jolloin alueen läpi kulkeva katuosuus jää paikallisliikenteelle.

4.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Suunnittelukilpailun jatkotyösuosituksessa alueen maankäyttöä rajattiin niin, että asuinrakentamista ei osoiteta uudelle järvitäytölle täyttö- ja vakavuusongelmien vuoksi. Se vaikutti kerrosalatavoitetta pienentävästi. Asuin- sekä liike- ja palvelutilan kerrosalan kokonaistavoitteeksi tuli kilpailun tuomariston näkemyksen mukaan yhteensä 150000 k-m², josta asuintilana voidaan käyttää vähintään 145000 k-m².

4.5 Yleissuunnitelman vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

4.5.1 Alustavien vaihtoehtojen karsinta

Ranta-Tampellan suunnittelukilpailuun kutsuttiin neljä arkkitehtitoimistoa työryhmineen. Kilpailun tuomaristo arvioi arkkitehtitoimisto Erkki Helamaa ja Keijo Heiskanen Oy:n ehdotuksen "Aspnäs" sijalle kolme ja arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy:n ehdotuksen "Bumerangi" sijalle neljä. Tärkeimmät arviointikriteerit olivat kaupunkikuva, korttelirakenne ja uuden järvitäytön määrä.

4.5.2 Valittujen vaihtoehtojen vaikutusten selvittäminen, arviointi ja vertailu

4.5.2.1 Vaihtoehdot A, B, C ja D

Kilpailun tuomariston jatkotyösuosituksen mukaisesti kahta parasta ehdotusta, "Horisonttia" ja "Parabrisasia" työstettiin edelleen touko- ja kesäkuussa 2009. Niistä laadittiin yleissuunnitelmaluonnokset, joista vaihtoehdon A pohjana oli "Horisontti" ja B:n pohjana "Parabrisas".

Kun kaupunkikuvaan ja asuttavuuteen haluttiin saada lisää näkemyksiä, Kirsti Siven ja Asko Takala Arkkitehdit Oy laati 14.9.2009 päivätyn Ranta-Tampella -suunnitelman. Siitä työstettiin yleissuunnitelmaluonnoksen vaihtoehto C. Ranta-Tampella -hanke kokosi vielä yhden vaihtoehdon kilpailussa ja kuntalaismielipiteissä esitetystä ajatuksesta yleissuunnitelman luonnosvaihtoehdoksi D.

Vaihtoehto A perustuu ajatukseen muurimaisesta rantarakennusketjusta ja rautatien suuntaisesta kanavasta, joka tarjoaa vesielementin myös niiden asuntojen ikkunoihin, jotka ovat rantamuurin eteläpuolella. Rantamuurirakennusten korkeus on 5-9 kerrosta, kanavan ympärillä olevien kortteleiden asuinrakennusten 3-9 kerrosta ja kanavan länsipäässä olevan tornirakennuksen 16 kerrosta. Asuinkerrosala on yhteensä 146500 k-m². Liike- ja palvelutilaa on sijoitettu vanhoihin tiilirakennuksiin, Soukkapuiston eteläosaan, aallonmurtajan tyveen ja asuinkortteleihin yhteensä noin 7000 k-m². Tonttimaata on yhteensä 5,40 ha, virkistysaluetta 4,35 ha, kanavan aluetta 0,81 ha ja katualuetta 3,30 ha.

Vaihtoehdon B kantava ajatus on pohjoinen suojamuuri järven rannassa. Samanlainen muurimainen paikoitustalohybridi on sijoitettu rautatien varteen melusuojaksi, ja näiden muurien välissä on suojaisia pihapiirikortteleita ja kaupunkivilloja. Rantamuurin korkeus on 4-8 kerrosta, kaupunkivillojen 4 kerrosta, pihapiirikortteleiden yleensä 5-6 kerrosta sekä niihin liittyvien tornimaisten osien 6-15 kerrosta. Asuinkerrosalaa on yhteensä 146500 k-m². Liike- ja palvelutilaa on yhteensä noin 6100 k-m². Tonttimaata on yhteensä 6,80 ha, virkistysaluetta 4,66 ha ja katualuetta 2,29 ha.

Vaihtoehdon C kaupunkimalli koostuu vaihtelevan korkuisista rakennusketjuista, jotka mahdollistavat myös kauempana rannasta olevien asuinrakennusten ikkunoihin järvinäkymiä. Kokonaissilhuetti on kumparemainen, jossa korkeimmat rakennukset ovat keskellä ja radan varressa, ja rakennusten korkeudet laskevat reunoille ja rantaan päin. Rannassa asuinrakennusten korkeudet ovat 2-7 kerrosta sekä

koko alueen tunnuksiksi nouseva rantarakennus 8-12 kerrosta, keskivyöhykkeellä 2-8 kerrosta ja radan vieressä 6-12 kerrosta. Soukka-alueen vieressä kerrosluvut 5-6 kerrosta noudattavat Armonkallion korkeuksia. Asuinkerrosalaa on yhteensä 146500 k-m². Liike- ja palvelutilaa on yhteensä noin 3550 k-m². Tonttimaata on yhteensä 6,12 ha, virkistysaluetta 5,03 ha ja katualuetta 2,51 ha.

Vaihtoehdossa D radan varteen on sijoitettu kaartuva piharivi, jonka lähtökohdat löytyvät vaihtoehdoista A ja C. Rannan idänpuoleiset korttelit ovat umpikorttelimaisia, joissa matalammat osat sallivat näkymät pihan yli järvelle. Tyyppiä on käytetty vaihtoehdossa A. Rannan lännenpuoleiset korttelit ovat samanhenkisiä, mutta niiden kerrosluvut ovat eteläpäässä suuremmat. Esikuva löytyy kilpailutyöstä Bumerangi. Katuverkossa on vaikutteita vaihtoehdoista B ja C. Rannan puolella on suurempi julkinen vapaa-alue, jota on esitetty mielenkiintoisissa ja asukastyöryhmässä. Kerrosluvut ovat radan varressa 3-12 kerrosta sekä rannan länsiosalla 3-8 kerrosta ja rannan itäosalla 3-6 kerrosta. Asuinkerrosalaa on yhteensä 146500 k-m² ja liike- ja palvelutilaa noin 4850 k-m². Tonttimaata on yhteensä 6,11 ha, virkistysaluetta 5,37 ha ja katualuetta 2,15 ha.

	kerrosalaa	liike- ja palv.tilaa	tonttimaata	virkistysaluetta	katualuetta	kanavaa
A	146500 k-m ²	7000 k-m ²	5,40 ha	4,35 ha	3,3 ha	0,81 ha
B	146500 k-m ²	6100 k-m ²	6,80 ha	4,66 ha	2,29 ha	0 ha
C	146500 k-m ²	3550 k-m ²	6,12 ha	5,03 ha	2,51 ha	0 ha
D	146500 k-m ²	4850 k-m ²	6,11 ha	5,37 ha	2,15 ha	0 ha

4.5.2.2 Vaikutukset ympäristöön

4.5.2.21 Kaupunkirakenne

Tampereen keskustan muuttuvat teollisuusalueet tarjoavat keskustan toiminnalliseksi kohentamiseksi ainoalaatuisen tilaisuuden sijoittaa kaupungin ydinkeskustaan sellaisia keskustaan soveltuvia toimintoja, joilla on merkitystä kaupunkirakenteen parantamisessa ja keskustan monipuolisessa aktivoimisessa. Uusien asuntojen rakentamiselle, mitä pidetään keskustan elävöittämisen ja elinvoimaisuuden kannalta välttämättömänä, ei juurikaan löydy enää mahdollisuuksia muualta kuin keskustan muuttuvilta teollisuusalueilta. Keskustan teollisuusalueiden liittyminen toiminnalliseksi osaksi ydinkeskustaa merkitsee myös niiden luontevaa liittämistä muuhun ympäröivään kaupunkirakenteeseen viher- ja liikenneverkostoin. Ydinkeskustan yhteyksien rinnalle ja merkittävyydeltään kasvaviksi nousevat itä-länsi –suuntaiset yhteydet.

Vaihtoehtojen vertailu: Kaikki vaihtoehdot tuottavat samalla tavalla uutta asuinkerrosalaa ja riittävästi liike- ja palvelutilaa. Niiden viher- ja liikenneverkot liittyvät juohevasti ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Vaihtoehdossa B esitetty katuyhteys itään Armonkallion vieressä on armonkalliolaisten kannalta huonompi ratkaisu.

4.5.2.22 Kaupunkikuva ja maisemakuva

Tampereen kaupunkikuvasta ovat puuttuneet urbaanit, rakennetut rannat. Kun teollisuuskäyttöön luovutetut rannat rakennettiin usein vesilinjaa myöten, muu kaupunkirakentaminen pysytteli rannoista etäämmällä. Siksi kaupunkiin ei ole syntynyt vanhoille kaupungeille tyypillisiä rantavyöhykkeitä, joissa kaupunkielämä hyödyntää vesiaihetta ja sen vetovoimaa.

Keskustan eteläreunalla Ratinassa uusi rakentaminen on luonteeltaan rantarakentamista. Keskustan pohjoisreunaksi muodostuvassa Ranta-Tampellassa on tavoitteena saman henkinen urbaani kaupunkiranta, joka liittyy koskenvarren kulkuväylien avulla muuhun ydinkeskustaan. Viereisten Armonkallion ja Kanta-Tampellan rakennuskanta on mittakaavallisena lähtökohtana myös Ranta-Tampellalle laajemmassa, Näsijärveltä näkyvässä maisemakuvassa.

Tammerkoski on osa kansallista kulttuuriperintöämme ja sellaisena valittu yhdeksi Suomen kansallismaisemista. Maiseman perusilmeen ovat muodostaneet koski ja sitä tiiviisti reunustavat punatiilliset tehdasrakennukset, koskea jakavat voimalaitokset ja lukuisat sillat sekä rehevät rantapuistot.

Tammerkosken rannat liittyvät koskenniskalla Näsijärven rantoihin. Koskenniskalla ja siitä edelleen Näsijärven rannoilla tapahtuneet rajut maisemalliset muutokset ovat jääneet keskeneräisiksi ilman ympäristönsä edellyttämää viimeistelyä. Siksi maisematilan parantamiseen tulee kaikissa rakentamistoimenpiteissä kiinnittää erityistä huomiota. Ranta-alueen käsittely kaupunkimaisena rakennettuna rantana tekee mahdolliseksi sen käytön keskustan toiminnallisena osana kaikkina vuodenaikoina.

Vaihtoehtojen vertailu: Vaihtoehto A muodostaa jyhkeimmän maisemakuvan rantarakennusketjullaan ja länsipään tornirakennuksella. Sen urbaania sisäistä kaupunkikuvaa pehmentää kanavan vesiaihe. Koskenniskalla kaupunkikuvaa hallitsee 16-kerroksinen tornirakennus. Soukkapuiston laidalla kaupunkikuva noudattaa hienovaraisesti Armonkallion reunan ilmettä.

Vaihtoehto B tuo alueen maisemakuvaan veistosmaisen kaupunginmuuriaiheen, joka ympäröi suojaten pienimittakaavaisempia sisäkortteleita. Alueen sisäinen kaupunkikuva on tiiviin ja pääosin matalan rakennuskannan luoma intiimi kokonaisuus. Koskenniskan puolella kaupunginmuuriaiheen matala pääte on kaupunkikuvassa ympäristöön sopeutuva, kun taas Soukkapuiston puoleinen korkea suojamuuri antaa alueelle sisäänpäin kääntyvän leiman.

Vaihtoehto C on maisemakuvassa tornimaisten rakennusten kukkula, jonka etualaa hallitsee vedestä nouseva maamerkkitorni. Sen sisäinen kaupunkikuva muodostuu korkeiden lamellitalojen ja matalien välisien vuorottelusta. Koskenniskalla kaupunkikuvan määräävä muoto tulee lähelle Näsinsillan itäpäästä sijoitetun kahdeksankerroksisen lamellitalon pitkästä sivusta. Soukkapuiston puolella kuusikerroksinen rakennusrivi on hengeltään Armonkallion reunan tapainen,

mutta pohjoisin rakennuskokonaisuus on poikkeava vedestä nousevana.

Vaihtoehdon D maisemakuvassa rannan lähivyöhykkeen muodostavat umpikorttelit, joissa kuusi- ja kolmikerroksiset rakennusosat vuorottelevat, ja lähempänä rautatietä kohoavat korkeammat rakennuspäädyt. Sisäistä kaupunkikuvaa leimaavat myös vihreiden välialueiden erottelemat umpikorttelit ja rantaan päin avautuvien pihapiirien ketju. Koskenniskan kaupunkikuva on pienimittakaavainen säilyvien tiilirakennusten hengessä. Soukkapuiston puolen kaupunkikuvassa ovat Armonkallion reunan vaikutteet näkyvissä.

4.5.2.23 Rakennettu kulttuuriympäristö

Tampellan teollisesta perinnöstä on säilytetty lukuisia keskeisiä rakennuksia, joissa on mukana sekä 1800-luvun että 1900-luvun rakennuskantaa. Rautatien pohjoispuolelle sijoitettiin 1900-luvun puolella prosessiin heikommin liittyviä rakennuksia, joita on tällä hetkellä jäljellä kuusi. Niistä on rakennuksena merkittävin 1950-luvulla tehty hydraulinen laboratorio. Sen vieressä sijaitseva pienempi verstaarakennus on vaatimaton, mutta sen sijainti koskenniskan rannassa ja hydraulisen laboratorion parina antaa sille merkitystä.

Vaihtoehtojen vertailu: Kaikissa vaihtoehtoissa voidaan säilyttää hydraulisen laboratorion ja nykyisen takomon rakennukset. Vaihtoehdot A ja B esittävät niitä liike- ja työtiloiksi. Vaihtoehtoissa C ja D takomon rakennus on liiketilana (kahvila) ja laboratorio muutettuna pääosin loft-asuintiloiksi.

4.5.2.24 Vesistötäyttö ja vesiekologia

Vesistötäytön kannalta Näsijärven rannassa on ongelmallista suuri vesisyvyys, pehmeä pohjakerros, kalliopinnan vaihtelevuus ja kosken varren teollisuuden prosessien vaatima vedenpuhtaus. Nykyisen täyttöalueen pohjoissivustalta mitattuna järvenpohjan taso syvenee nopeasti. Noin 50 metrin päässä nykyisestä rantaviivasta vesisyvyys on 20 metriä. Pohjassa on savi- ja silttikerroksen päällä paksu liejukerros, joka täytyy poistaa tai syrjäyttää uuden täytön alta.

Täyttöä rakennettaessa veteen liukenee pohjasta hienoaainesta, joka aiheuttaa veden samentumista. Samentumisen leviäminen Tammerkoskeen ja Naistenlahden suuntaan saattaa aiheuttaa suurta haittaa siellä oleville toiminnoille, esim. Takolle ja Naistenlahden voimalalle. Mittausten perusteella näyttää siltä, että täyttöpenkereen edustalla virtaukset kiertävät ensin kohti Naistenlahtea ja edelleen järvenselälle, josta vesi laskee Tammerkoskeen.

Työvaiheet saattavat johtaa paikallisesti kalakannan vähenemiseen ja aiheuttaa pyydysten likaantumista. Haittoja vesiekologialle on pidetty kuitenkin suhteellisen vähäisinä, ja täytöstä mahdollisesti aiheutuva kalakannan väheneminen voidaan kompensoida istutuksilla.

Vesistötäytön rakentamisesta aiheutuvat haitat ovat suoraan verrannollisia täytön määrään ja painumien estämisen vaatimiin geoteknisiin toimiin. Täyttö- ja kaivuhaitat ovat suurimmat rannan länsiosalla ja koskenniskalla. Itäosalla haittoja voidaan pienentää työn aikana pohjaan ankkuroiduilla suojakankailla. Täytön ja kaivuun minimointi minimoi myös haitat.

Vaihtoehtojen vertailu: Merkittävimpiä uusia vesistötäyttöjä on vaihtoehtoisissa A ja C: kummassakin osa asuinkerrostaloa on nykyisen rantaviivan ulkopuolella. Vaihtoehto A vaatii myös uutta täyttöä rannan länsiosalla, jossa lisätäyttö on hyvin riskialtista. Ongelmattomimmat täyttötarpeet on esitetty vaihtoehtoisissa B ja D, joiden viheralueeksi tuleva uusi täyttö sijoittuu rannan itäosalle. Vaihtoehtoisessa D rakentaminen sijoittuu kauimmaksi nykyisestä rantaviivasta, mikä vähentää perustamisen vakavuus- ja sivuttaissiirtymäriskiä.

4.5.2.25 Pilaantuneet maat

Alue on täytetty useiden vuosikymmenten aikana Näsijärveen. Täytösmateriaali on todennäköisesti pääosin peräisin Tampellan tehdasalueelta. Täytössä on ainakin maa-ainesta, tuhkaa, kuonaa ja rakennusjätettä.

Täyttökerroksen paksuus alueella vaihtelee välillä 1 – 20 m. Maaperä on osittain pilaantunut metalleilla, öljyillä, PAH -yhdisteillä ja PCB:llä. Koko alueen maaperän haitta-ainepitoisuudet ovat kohonneet.

Vaihtoehtojen vertailu: Kaikkien vaihtoehtojen rakennettavat alueet sijoittuvat suunnilleen saman alueen sisälle, joten eroja ei ole. Vaihtoehtoisella A kanavan kaivamisesta ja rakentamisesta voi tulla ylimääräinen riski pilaantuneiden maa-ainesten joutuessa vesistöön.

4.5.2.26 Kasvillisuus ja eläimistö

Alueen alkuperäinen kasvillisuus on lähinnä kallioisilla paikoilla kasvavaa puustoa ja pensaikkoa. Täyttömaa-alueilla esiintyy täytön mukana tulleita tulokaslajeja, joista osa on harvinaisia. Soukkapuistoon ja katujen varsille on istutettu puustoa ja pensaita.

Pilaantuneiden maiden kunnostaminen moninaiskäyttöä varten tarkoittaa Soukkapuistoa lukuun ottamatta laajamittaista massanvaihtoa, jonka yhteydessä myös kasvillisuus vaihtuu.

Alueen eläimistöstä on tutkittu lepakoiden esiintymistä. Alueen avoimuus ja valoisuus ovat todennäköisesti syynä hyvin vähäisiin ja satunnaisiin lepakkohavaintoihin ja pesimiskolonniin puuttumiseen.

Vaihtoehtojen vertailu: Vaihtoehto B käyttää eniten Soukkapuiston aluetta kadunrakentamiseen, mikä merkitsee nykyisen puuston ja kasvillisuuden vähentämistä. Vaihtoehto C perustuu eteläisemmän Näsinsillan jatkohyödyntämiseen, josta seuraa uuden katulinjauksen

täyttötarve maisemallisesti ja luonnonarvojen puolesta arvokkaan koskenrannan vieressä.

4.5.2.27 Pienilmasto

Ranta-Tampellan alue sijaitsee 10 km pitkän, avoimen Näsiselän eteläpäässä, johon pohjoisen ja luoteen väliset tuulet sattuvat esteettömästi. Tuulisuus vähentää asuinalueen ulkotilojen ja järvelle suuntautuvien virkistysalueiden ja parvekkeiden viihtyisyyttä, mutta siihen voidaan vaikuttaa kasvillisuudella ja rakennusten sijoittelulla. Katujen suuntaus ja muoto vähentävät tuulitunnelivaikutusta. Toisaalta Armonkallion asukkaat eivät koe alueen tuulisuutta suurena ongelmana.

Vaihtoehtojen vertailu: Muurimaiset ratkaisut A ja B ovat tuulisuuden kannalta tehokkaita pohjoistuulen pysäyttäjiä. Vaihtoehtoissa C ja D on enemmän pohjoiseen suuntautuvia aukkoja.

4.5.2.28 Liikenne

Kekkosentien tunnelin valmistuttua alueelle jää pääosin paikallista asutuksesta johtuvaa liikennettä. Perusennuste vuodelle 2030 osoittaa Kanta-Tampellaan johtavien katujen liikennemääräksi 2500-2700 ajoneuvoa/vrk. Näinsillalla liikennettä on 5300 ajoneuvoa/vrk, jossa on mukana myös läpiajaviakin ajoneuvoja. Ranta-Tampellan katuverkon tulee olla luonteeltaan sellainen, että se ohjaa alueelta syntyvän ajoneuvoliikenteen mieluummin itä-länsi-suuntaisille reiteille kuin Kanta-Tampellan läpi, mutta rajoittaa samalla alueen läpiajoa. Katuverkon tulee olla myös lyhyt. Verkolta tulee olla yhteys Naistenlahden sataman länsipäähän aallonmurtajan tyven kohdalle.

Rautatiealueelle tehtävät lisäaluevaraukset mahdollistavat paikallisliikenteen käynnistämisen rataverkolla. Bussiliikennettä palvelee parhaiten asutukseen nähden keskeinen katuyhteys, jonka kautta voidaan johtaa sekä alueen läpi kulkeva että lenkkimäinen bussireitistö.

Kevyen liikenteen kannalta avainasemassa ovat seudullinen ulkoilu-reitti ja koskenrannan kautta ydinkeskustaan suuntautuva yhteys. Sisäisen kevyen liikenteen verkon merkittäviä ominaisuuksia ovat turvallisuus, esteettömyys ja sujuvat yhteydet Näsjärven rantaan sekä mahdollisuus yhteyden rakentamiseen Herrainmäelle.

Vaihtoehtojen vertailu: Vaihtoehdossa A alueen läpi kulkevan liikenteen reitti on kaikkein suorin. Vaihtoehdossa D katuverkko on läpikulkuliikenteen kannalta ehkäisevin. Sen katuverkko on myös lyhyt. Vaihtoehdossa B on hankalin järjestää ajoyhteys Naistenlahden aallonmurtajalle.

Kaikkiin vaihtoehtoihin voidaan varata riittävä laajennustila neljättä raideparia ja seisaketta varten. Vaihtoehtoissa A ja D on lisäksi viereissä huoltokatuyhteys, jolta rataverkko voidaan huoltaa. Vaihtoehto A on bussiliikenteen kannalta kallein, koska reitteihin tulee pituutta.

Seudullinen ulkoilureitti on selkein vaihtoehtoissa B ja D. Muissa se kulkee osittain kadun tai toriaukion kautta. Koskenrannan yhteys on järjestettävissä kaikkiin vaihtoehtoihin. Vaihtoehdossa B ei ole hyödynnetty Törngreninaukion kevyenliikenteen alikulkua radan ali.

4.5.2.29 Tekninen huolto

Ranta-Tampellan kautta nykyisin kulkevasta johtoverkosta merkittävimmät ovat Kekkosen pohjoisreunalla Naistenlahden voimalalle johtava maakaasun jakelujohto ja voimalalta kosken länsipuolelle johtava kaukolämmön pääjohto. Maakaasujohdon turvaetäisyys asuin- ja kokoontumisrakennuksiin on 16 m. Johdon tulee sijaita liikumattomalla alustalla. Kaukolämpöjohdon rasitealue on pienempi, ja johto voi sijaita katuverkossa. 110 kV:n sähkökaapelin sijoituspaikka löytyy itä-länsi-suuntaisten väylien yhteydestä.

Kompaktin asuinalueen jätteiden keräys voidaan järjestää maanalaisen imukeräysputkiston avulla. Sen etuina ovat haju- ja liikennöintihaittojen väheneminen asuinpihoilla. Järjestelmän kannalta lyhyt putkisto on edullinen ja toimintavarma. Järjestelmä vaatii koontaseman kooltaan 350 k-m² hyvien kulkuyhteyksien varrelta.

Vaihtoehtojen vertailu: Maakaasun jakelujohto voidaan sijoittaa vaihtoehdossa A kanavaan, vaihtoehdossa C kokoojakadun keskellä olevalle viherkaistalle ja muissa rantavyöhykkeelle. Koontaseman tarvitsema tila löytyy kaikista vaihtoehtoista Tampellan esplanadin jatkeen varrelta.

4.5.2.3 Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

4.5.2.31 Kunnallistalous

Ranta-Tampellan rakentaminen on edullista kunnallistalouden kannalta seuraavista syistä:

- vähän tarvetta uusille palveluille
- alue on täysin kunnallistekniikan piirissä (vesijohto on vieressä)
- joukkoliikennetyhteydet ovat järjestettävissä luontevasti
- kaupungin omistaman maa-alueen tonttiarvo voidaan hyödyntää
- yksityisen omistaman maa-alueen arvonnousua voidaan leikata
- rakentamisesta ja asumisesta saatavat verotulot

Rakentamisen kustannuksiksi tulevat seuraavat:

- osa liikennetunnelin kustannuksista
- johtosiirrot ja uuden kunnallistekniikan rakentaminen
- maaperän puhdistaminen ja täyttö
- rataliikenteen melusuojaus

Vaihtoehtojen vertailu: Projektisaldo-menetelmällä on laskettu vaihtoehtojen A, B ja C väliset kustannuserot jättämällä pois kaikissa samanarvoiset kuluerät. Sen perusteella vaihtoehto A on noin 7 milj. euroa kalliimpi, joka johtuu suurimmaksi osaksi kanavan lisäkustannuksesta ja lisäksi kanavan varrelle tulevien katualueiden suuresta määrästä. Vaihtoehdosta A kaupungille tulevat rakentamisinvestoin-

nit ja käyttömenot ovat em. tavalla yksinkertaistaen 29,8 milj. euroa, vaihtoehdosta B 22,5 milj. euroa ja vaihtoehdosta C 22,1 milj. euroa. Mm. päiväkodin rakennuskustannus puuttuu. Vaihtoehdon D kustannuksia ei ole laskettu, mutta sen katualueiden vähäinen määrä viittaa siihen, että kustannukset ovat vaihtoehtojen B ja C luokkaa.

4.5.2.32 Yksityistalous

Ranta-Tampellan rakentaminen on edullista:

- liikennekustannukset ovat pienet
- palveluiden saavutettavuus on hyvä

Yksityistalouden kustannuksiksi muodostuvat:

- asunnon hinta on korkeampi kuin keskimäärin Tampereella
- alueella on vain kerrostaloasuntoja

Vaihtoehtojen vertailua on vaikea tehdä, mutta rantarakentamisen kalleus voi vaikuttaa vaihtoehtojen A ja C asuntojen hintatasoon. Toisaalta vaihtoehdossa C on eniten kerrosalaa hyvällä rakennuspohjalla radan varressa.

4.5.2.33 Kansantalous

Ranta-Tampellan rakentamisesta syntyvät edut:

- työllistävä
- liikennöintikustannukset vähäiset
- sopiva aluerakentamiskohteeksi

Kansantalouden kannalta kallista:

- liikennetunnelin kustannukset
- heikot perustamisolosuhteet
- kallis pysäköintiratkaisu

Vaihtoehtojen vertailu: Merkittäviä kokonaistaloudellisia eroja ei ole tässä vaiheessa nähtävissä.

4.5.2.4 Vaikutukset ihmiseen

Sosiaalisina vaikutuksina selvitetään asuttavuutta, esteettömyyttä, elinympäristön laatua, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksia alueella sekä lähialueiden asukkaiden huomioimista.

4.5.2.41 Asuttavuus

Tiiviissä kaupunkirakenteessa asuttavuus tarkoittaa asumisen viihtyisyyttä ja riittävää yksityisyyttä. Sen osatekijöitä ovat asunnon sisäiset tilajärjestelyt ja ulko-oleskelumahdollisuudet (parveke tms.), joihin vaikuttaa merkittävästi varsinkin lamellitaloissa rakennusrunkon mitta. Mitä kapeampi on rakennusrunko, sen paremmat mahdollisuudet on rakennussuunnitteluvaiheessa kehittää asuttavuudeltaan korkealuokkaisia tilaratkaisuja.

Asuttavuuteen kuuluvat myös näkymät asunnosta. Järvenpinnan näkyminen asunnon ikkunaan on perinteisesti koettu positiiviseksi. Jos

liian lähellä on toisen rakennuksen ikkunaseinä, se on taas asumisviihtyisyyttä heikentävä piirre.

Piha ja sen käyttömahdollisuudet ovat asumisviihtyisyyden osatekijöitä. Suojaisa ja aurinkoinen piha on miellyttävämpi kuin samansuuntaisten lamellitalojen välinen aukea.

Vaihtoehtojen vertailu: Vaihtoehtoissa B, C ja D havainnekuvassa esitetty lamellitalon rakennusrunko on 12 m. Vaihtoehdossa A pääosa on samaa tasoa, mutta rannan muurimaisessa rakennusketjussa runkomitta on 15 m.

Vaihtoehtoissa A ja B järvinäkymiä on tarjolla havainnekuvien mukaan suoraan rantamuurin pohjoiseen avautuville asunnoille, mutta suuresta osasta muita asuntoja ei ole näköyhteyttä järvelle tai se on mahdollista hyvin kapeana näkymänä. Vaihtoehdossa C on eniten näkymiä järvelle. Vaihtoehto D mahdollistaa järvinäkymiä eteläpuolen kortteleista sekä pohjoispuolen kortteleiden ulkokehiltä ja sisäosista neljänneistä kerroksesta ylöspäin. Paikoin on myös näkymiä alimmista kerroksista rakennusrungon aukkojen läpi järvelle.

4.5.2.42 Esteettömyys

Ranta-Tampella on alueena tasainen ja siten lähtökohtaisesti helppo kulkea myös iäkkäiden ja liikuntaesteisten ihmisten kannalta. Pohjavedenpinnan korkeus ja asunnoilta vaadittava yksityisyys aiheuttavat kuitenkin sen, että asuntojen paikoitus on asuintalojen alla, puolittain maanpinnan alapuolella. Se voi aiheuttaa jokapäiväisille kulkureiteille portaita ja luiskia. Jos autopaikoitusta on asuinkortteleiden pihojen alla useammassa tasossa, portaiden määrä pihakansille kasvaa ja kulkuyhteydet hankaloituvat.

Asunnon ja autopaikan välinen yhteys on ihannetapauksessa porrashuoneesta hissillä suoraan paikoitustasolle. Mikäli asukkaan autopaikka on toisessa korttelissa ja vielä kadun takana, yhteys ei ole enää yhtä sujuva ja turvallinen.

Vaihtoehtojen vertailu: Vaihtoehdossa C maanpintaa on nostettu alueella niin, että paikoituskerrokset jäävät maanpinnan alapuolelle. Sen seurauksena kadut ovat kaltevia, mutta käynti kortteleihin on helppoa. Muissa vaihtoehtoissa maanpinta on lähes tasainen, mutta kortteleiden sisäänkäynneissä on kaltevuutta.

Vaihtoehdon A autopaikoista suurin osa on suorassa yhteydessä kortteliin, mutta osa pohjoisosan paikoista on radan varren paikoitus-tiloissa. Samoin vaihtoehdon B radan varren paikoituslaitos palvelee myös pohjoisempia kortteleita. Muissa vaihtoehtoissa paikoitustilat ovat korttelin yhteydessä.

4.5.2.43 Elinympäristön laatu

Asuinympäristön hyvä laatu lisää viihtyisyyttä. Laatua ovat hyvät yhteydet palveluihin ja paikoitustiloihin, riittävät ja monipuoliset vapaa-

ajan alueet ja reitit, häiriöttömyys, miellyttävä mikroilmasto sekä korkealuokkainen ulkoarkkitehtuuri ja katutila. Yleissuunnitelmavaiheessa arkkitehtuurin laatua voidaan arvioida vain rakennusmassoitelun vaihtelevuutena ja katutilan laatua katugeometrian vaihtelevuutena.

Vaihtoehtojen vertailu: Vaihtoehtoon A hyvää laatua on kanavan ja sen ympäristön erilaisuus, joka viehättää alueella kulkijoita. Vaihtoehtoon B vahvuuksia ovat veistoksellinen kaupunkimuoto ja pihakortteleiden intiimi tunnelma. Vaihtoehto C tarjoaa asukkaille järvinäkymiä ja sisäisen virkistysalueen. Vaihtoehdossa D on huomioitu rannan ulkoilureitin käyttäjien väljät ja vaihtelevat kulkutilat sekä kanta-kaupunkimainen korttelimuoto.

4.5.2.44 Eri väestöryhmien toimintamahdollisuudet alueella

Eri ikäryhmät kaipaavat omaan elämäntilanteeseen liittyviä toimintoja ja palveluja. Lasten ja lapsiperheiden kannalta on merkittävää riittävien ja turvallisen yhteyden päässä olevien leikkipaikkojen, päiväkodin ja koulun sijainti. Koulutilat on kaikissa vaihtoehtoisissa osoitettu alueen ulkopuolelta. Muita ikäryhmiä palvelevat vapaa-ajan tilat ja alueet sekä harrastustoimintoihin liittyvät palvelut. Suuri osa harrastustoiminnoista sijoittuu alueen ulkopuolelle, mutta kaupungin ydinkeskusta runsaine palvelutarjontoineen on aivan vieressä. Ikäntyneimpien kannalta on merkitystä esteettömillä ulkoilumahdollisuuksilla ja henkilökohtaisella turvallisuudentunteella. Ikäntyneiden palveluja on jo valmiina Kanta-Tampellan alueella.

Tiiviissä kaupunkirakenteessa muodostuu tiloja, jotka voivat olla sopivia erikoisryhmille, esim. taiteellista työtä tekeviä tai kotona työskenteleviä varten.

Vaihtoehtojen vertailu: Päiväkoti on sijoitettu kaikissa yleissuunnitelmaluonnoksissa Soukkapuiston varrelle, joskin vaihtoehtossa B toinen paikka voi olla pihakorttelin asuinrakennuksessa. Vapaa-ajantiloja on riittävästi ja vaihtelevasti varattu alueen länsi- ja itäpäähän. Laajimmat virkistysalueet on vaihtoehtossa D.

Erikoisryhmille sopivia työ- ja asuintiloja on kaikissa vaihtoehtoisissa radan viereisissä kortteleissa.

4.5.2.45 Lähialueiden asukkaiden huomioiminen

Ranta-Tampellaa ympäröivien Kanta-Tampellan, Armonkallion ja Lapinniemen alueiden asukkaat elävät järven lähellä ja useat myös järvinäkymiin. Ranta-Tampellassa on nyt vain muutama matala rakennus, jotka eivät ole näkymiä juurikaan haitanneet. Kun alue rakentuu uudelleen, suorat näkymät sen yli järvelle heikkenevät. Em. vaikutusten vuoksi kaavoitusta seuraava asukastyöryhmä on koottu lähialueen taloyhtiöiden edustajista, jotta maankäytön ratkaisuja voidaan laatimisvaiheessa testata asukkaiden näkemyksillä.

Lähinaapureiden kannalta on merkitystä tulevien palveluiden luonteella. Lähikauppa palvelee selvästi koko tienoota, mikäli sen saavutettavuus on hyvä. Päiväkotia on mitoitettu vain Ranta-Tampellan tarpeita varten. Joukkoliikenteen palvelut sekä muut, joita ei voida vielä tässä vaiheessa yksilöidä, tarvitsevat mahdollisimman suuren käyttäjäkunnan, jossa lähialueen asukkaat ovat luonnollisia asiakkaita.

Soukkapuisto on tärkeä virkistysalue koko naapurustolle. Puiston säilyttäminen ja parhaassa tapauksessa laajentaminen Näsijärven rantaan saakka on lähiasukkaiden etu ja armonkalliolaisten henkireikä järvelle.

Vaihtoehtojen vertailu: Muurimaiset ratkaisut vaihtoehtoissa A ja B heikentävät Kanta-Tampellan asukkaiden näkymiä pohjoiseen ja järvelle. Vaihtoehdon C lamellitalot sallivat enemmän näkymiä, joita radan varren kuusikerroksiset yhdysrakennukset vähentävät matalammalla olevista taustan asunnoista. Vaihtoehto D on Kanta-Tampellan asukkaiden näkymien kannalta sallivin.

Armonkallion asukkaiden järvinäkymät ovat mahdollisia kaikissa vaihtoehtoissa. Vaihtoehdon C kuusikerroksinen asuinrakennus aaltonmurtajan työssä vähentää pieneltä osalta näkymiä.

Palveluiden pääosa sijoittuu rautatien läheisyyteen. Vaihtoehtoissa A, C ja D radan alittava kevyen liikenteen yhteys johtaa lähikaupan kortteliin, joka on myös lähellä Armonkalliota. Vaihtoehdon B Soukkapuistoon sijoitettu itäinen kokoojakatu heikentää yhteyksiä puistoon Armonkalliolta.

4.5.2.46 Kulttuurivaikutukset

Tammerkoski on nimetty kansallismaisemaksi, millä on suuri merkitys Tampereen imagolle. Ranta-Tampellan alue rajoittuu kosken yläpäässä koskenniskaankin ja osallistuu siten kansallismaiseman muovaamiseen. Nykyisellään alue on kansallismaiseman häpeäpilkku, joutomaan luonteinen varastokenttä, jonka hoitamattomat rannat tekevät siitä ydinkeskustan takapihan.

Uusi kaupunkirakenne siistii alueen ja kohottaa sen arvon kansallismaiseman tasolle. Ranta-Tampella liittyy sekä fyysisesti että henkisesti ydinkeskustaan sen elimelliseksi osaksi. Siitä tulee Näsijärven eteläpään näkyvä kaupunginreuna, jossa urbaani kaupunkikeskusta rajautuu selkeästi suureen vesistöön.

Finlaysonin ympäristön ja Särkänniemen kulttuuritilojen ketju voi laajentua kosken itäpuolelle Ranta-Tampellan alueen kautta. Ketjun välittävänä lenkinä voivat toimia esim. koskenniskan säilyvät tiilirakennukset.

Vaihtoehtojen vertailu: Koskenniskan varrelle esitetyistä rakennuksista suurimmat ovat vaihtoehdon A 16-kerroksinen torni ja vaihtoehdon C 8-kerroksinen lamellitalo. Vaihtoehdossa B on säilyvien tiilirakennusten vieressä viisikerroksinen ja vaihtoehdossa D kolmiker-

roksinen lamellitalo, jotka sopivat Kanta-Tampellan puolen matalaan rakennustapaan. Koskenniskan tiilirakennukset voivat säilyä kaikissa vaihtoehtoisissa.

Urbaani kaupunginreuna muodostuu vaihtoehtoisissa A ja B selkeästä muurinomaisesta ja vaihtoehtoisessa D korttelimaisesta rakenteesta. Vaihtoehdon C kaupunginreuna ei ole yhtä kiinteä, sillä sen aiheina ovat rakennusrivit, joissa korkeampia lamellitaloja sitovat matalammat yhdysosat

4.5.2.47 Liikenteelliset vaikutukset

Koko kaupungin asujaimiston kannalta on edistysaskel, kun Näsijärven rannan motittanut ajoneuvoliikenne vähenee rantaväylän poistumisen myötä. Ranta-Tampellan alueelle jäävä liikenne on pääosin paikallista asutuksesta johtuvaa liikennettä. Se vaikuttaa hyvin positiivisesti liikenneturvallisuuden lisääntymiseen ja kevyen liikenteen yhteyksimahdollisuuksiin sekä Näsijärven rannalle että koskenniskan itärannalla keskustan ja Ranta-Tampellan välille.

Liikenneturvallisuuden kannalta on merkittävää se, miten alueen katuverkko ja kevyen liikenteen verkko risteävät. Pysäköintipaikan sijainnista voi myös tulla turvallisuusriski, jos asunnon ja paikan välissä on vilkas autoliikennekatu.

Kanta-Tampellan asukkaiden kannalta on merkitystä sillä, miten paljon Ranta-Tampellan ajoneuvoliikenteestä ohjautuu Verstaankadulle ja Tampellan esplanadille.

Vähenevä autoliikenne ei ole enää liikennemelun kannalta ongelma, mutta rautatieliikenne on. Vaikka aseman läheisyyden vuoksi juna-nopeudet eivät ole alueen kohdalla suuria, tavaraliikenteen osuus ja radan sijainti osittain korkealla penkalla aiheuttavat radan pohjoispuolelle meluvyöhykkeen. Se edellyttää lähimpien asuinrakennusten ja asuinpihojen suojaamista melulta rakenteellisin keinoin noin 50 metrin päähän radasta. Liikenteen aiheuttama tärinä on hyvin vähäistä eikä edellytä sen huomioimista kaavoituksessa.

Liikenteen päästöt vähenevät rantaväylän poistumisen vuoksi aivan oleellisesti alueella. Paikallisliikenteen aiheuttama päästö määrä on pieni, ja alueen tuulisuus edesauttaa päästöjen hajoamista.

Vaihtoehtojen vertailu: Liikenneturvallisuuden suhteen vaihtoehto A on paras, koska siinä on eniten kevyen liikenteen väyliä ja pihakatuja. Toisaalta sen katuverkko on myös vaihtoehtoisista laajin, ja kokoojakadun pohjoinen sijainti voi tehdä Kanta-Tampellan kautta ajamisen suosituksi.

Rautatieliikenteen melua ehkäisee tehokkaimmin vaihtoehdon B pysäköintilaitos radan vieressä. Vaihtoehdon A itäosalla on kortteleita, joissa korkeiden asuinrakennusten eteläiset julkisivut ovat vaikeasti suojattavissa ratamelua vastaan.

4.5.2.5 Muut vaikutukset

4.5.2.51 Toteutettavuus

Ranta-Tampellan alueessa on paljon tekijöitä, jotka asettavat haasteita tulevan kaupunkirakenteen toteutettavuudelle. Kun alue on suurimmaksi osaksi täyttömaata, rakennusten perustamisesta tulee vaikeaa ja kallista. Perustaminen on helppoa rantaväylän ja rautatien välialueen kalliopohjilla. Saman alueen täytöt ovat matalimmat ja kauan painuneet, joten niiden vakavuus on parempi kuin rantaväylän pohjoispuolella. Uuden täytön tekeminen yli 15 m syvään veteen vaatii erikoisjärjestelyjä, eikä sen kuormittaminen rakentamalla kerrostaloja ole taloudellisesti perusteltua. Mitä lähemmäksi koskenniskaa uusia täyttöjä on esitetty tehtäväksi, sen vaikeampaa on taata veden riittävä puhtaus ja nykyisen koskenvarren teollisuuden toimintavarmuus.

Kaupunkirakenteeseen liittyvät paikoituslaitokset ovat ongelmallisia, jos ne ovat hyvin laajoja tai / ja sijaitsevat vilkkaiden katujen alla.

YIT Rakennus Oy:n toiveena on, että alueen rakentaminen voisi alkaa jo siinä vaiheessa, kun rantaväylä on vielä käytössä. Kysymykseen voi tulla sellainen välialueella oleva kohde, jossa ei ole asuntoja tai jonka asunnot voidaan suojata melulta pohjoisen suuntaan.

Vaihtoehtojen vertailu: Vaihtoehdossa A on lisätäyttöä koskenniskan lähellä, ja muurimaisen rakennusrivin itäpää vaatii uutta täyttöä. Siinä on myös vaikeasti toteutettava paikoituskerros kokoojakadun alla. Vaihtoehdossa C kaksi kerrostaloa on esitetty osittain uudelle täytölle, mutta kovalle pohjalle radan varteen on sijoitettu muita vaihtoehtoja enemmän kerrosalaa. Vaihtoehdot B ja D ovat helpommin toteutettavia.

4.5.2.52 Rakentamisen aikaiset vaikutukset

Alueen rakentaminen kestää yli kymmenen vuotta. Siitä aiheutuu melu-, tärinä- ja pölyhaittoja ympäröivälle asutukselle. Rakentamista valmistellaan pilaantuneen maaperän puhdistamisella, joka tarkoittaa maanvaihdesta johtuvaa autoliikennettä alueelta pois ja puhtaan maan tuomista tilalle. Vaihtoehtojen väliset erot eivät ole sinänsä merkittäviä, koska maanvaihto ja rakentamisen volyymi ovat saman suuruiset.

4.5.3 Yhteenveto vaihtoehtojen vertailusta

Alla oleva taulukko on pelkistetty yhteenveto vertailun tuloksista.

	A	B	C	D
Kaupunkirakenne	+	+/-	+	+
Kaupunki- ja maisemakuva	+	+	+	+
Rakennettu kulttuuriympäristö	+	+	+	+
Vesistötäyttö ja vesiekologia	-	+	-	+

Pilaantuneet maat	+/-	+	+	+
Kasvillisuus ja eläimistö	+	+/-	+/-	+
Pienilmasto	+	+	+/-	+/-
Liikenne	+/-	+/-	+	+
Tekninen huolto	+	+	+	+
Kunnallistalous	+/-	+	+	
Asuttavuus	+/-	+/-	+	+
Esteettömyys	+/-	+/-	+	+
Elinympäristön laatu	+	+	+	+
Väestöryhmien toimintamahdollisuudet	+	+	+	+
Lähialueiden asukkaiden huomioiminen	+/-	+/-	+/-	+
Kulttuurivaikutukset	+/-	+	+	+
Liikenteelliset vaikutukset	+/-	+	+	+
Toteutettavuus	+/-	+	+/-	+

4.5.4 Yleissuunnitelmaratkaisun valinta ja perusteet

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto valitsi 30.11.2009 vaihtoehdon A jatkosuunnitteluun. Tärkeänä kriteerinä oli kanavan luoma alueen imago ja miellyttävä lähimiljö. Valintaan liittyi jatkosuunniteluohjeita:

1. Rannan täytöt

Rannan länsiosalla (ns. Aspinniemi) rantaa ei enää täytetä lainkaan. Täyttörantana sen luiska on luonnollisessa maksimijyrkkydessään, ja jokainen uusi täyttö vie luiskaa koko mitaltaan pidemmälle järven pohjaan asti. Rannan itäosalla (Kekkosentiehen rajoittuva osuus) rantaa on mahdollista täyttää, mutta kahta kerrosta korkeampia rakennuksia ei nykytiedon varassa voida uudelle täytölle osoittaa. Rantaviivan taitteissa voidaan käyttää puulaiturimaisia ulokkeita näköalatasanteina ja vastaavina.

2. Rannan vapaa tila

Kuntalaismielipiteissä on ollut paljon esillä tarve saada lisää vapaata tilaa rantaan asuinrakennusten kohdalle. Rantaan tulee päästä helposti useasta kohdasta kulkematta korttelipihojen läpi. Kahvilaterassin tyyppiset laajennukset ovat toivottavia. Länsiosan "maisemalaituri" on koettu kokonaisuudesta irralliseksi. Itäosan "rantakadun" toiminnallista funktiota tulee selvittää.

3. Rannan ulkoilureitti

Maakuntakaava edellyttää, että alueen kautta ohjataan seudullisesti tärkeä ulkoilureitti. Sen tulee olla yhtenäinen ja selkeä, itä-länsisuuntainen, ulkoiluun ja työpaikkaliikenteeseen soveltuva kevyen liikenteen väyläpari, joka on muusta liikenteestä riittävästi erotettu.

4. Rannan muurimainen rakennusketju

Alue suunnitellaan uudelleen. Uudessa rakenteessa huolehditaan järvinäkymistä myös eteläpuolisille asuinkerrostaloille. Lamellien loivasti nousevat kerrosluvut ovat epärealistisia toteutuksen kannalta; kattokerrosten terassointi ei tuhlaisi tilaa ja loisi hyviä ulkotiloja.

5. Kokoojakadun pysäköintitilat

Kokoojakadun alle ei osoiteta laajaa pysäköintitilaa, koska tilan tarve tulee ajankohtaiseksi alueen vaiheittain rakentamisesta johtuen pitkän ajan kuluessa. Katu taas tulee saada valmiiksi heti alkuvaiheessa.

6. Lamellitalojen etäisyydet ja korkeudet

Kahdeksankerroksisten lamellitalojen välisen etäisyyden tulee olla joko sama kuin talon pituus, tai muussa tapauksessa ainakin rakennuksen toisella puolella on vapaata tilaa keskiarvona yli 30 m. Yhdeksän on kerroslukuna toteuttamiskelpoinen vain rajatulla osalla rakennusta, koska suurten kaksitasoasuntojen osuus on asuntojakaumassa pieni. Radan varteen sopivat hyvin korkeat tornitalomaiset rakennukset, joiden välinen etäisyys voi olla riittävän suuri.

7. Koskenniskan alueen rakennuskorkeudet

16-kerroksisen massiivisen tornitalon sijoittamista koskenniskan ja säilytettävien matalien tiilirakennusten välittömään läheisyyteen on pidetty virheellisenä. Alueen suositeltava kerrosluku on enintään viisi. Alue soveltuu julkiselle rakentamiselle.

8. Kanavanmutkan hybriditalo

Laajan ja leveärunkoisen rakennuksen käyttäminen pääosin asuintiloina on teoreettista. Keskeinen sijainti kanavanmutkassa ja alueen painopisteessä mahdollistaa kerroslukujen lisäämisen ja paikan osoittamisen esim. tornitaloparille.

9. Itäreunan suurkortteli

Soukkapuistoon rajautuvan suurkorttelin keskellä on kaksi kahdeksankerroksista rakennusosaa, joille tulee voida osoittaa pelastustie rakennusten viereen.

10. Radan melusuojaus

Rautatien kaarteessa ratamelu on voimakkain. Radan suuntaisesti sijoitetut lamellitalot ovat vaikeasti suojattavissa melulta.

11. Yhteys Herrainmäelle

Herrainmäen puiston luonteeseen sopii parhaiten radan ylittävän sillan osoittaminen mäellä olevien puurakennusten puolen välin kohdalle.

12. Kanava

Kanavan itäpäättä voidaan lyhentää, joten sen paikkaa tulee harkita. Kanavan ylittämiseen riittää kaksi katua ja tarpeellinen määrä kevyen liikenteen siltoja. Länsipäässä kanavaa kavennetaan.

13. Päiväkoti

Päiväkodin ja radan väliin tulee jäädä suojaviheralue. Useat lausunnonantajat ovat pitäneet Soukkapuiston radan puoleista reunaa riskialttiina sekä ratamelun että radan kemikaalikuljetusten onnettomuusriskin vuoksi. Alueella keskeisempi tila olisi turvallisempi.

14. Korttelipuisto

Alueen keskelle on kaivattu tilaa korttelipuistolle, jossa on pelikenttä (noin 30 x 40 m) sekä kuntoilu- ja leikkivälineitä.

15. Liittyminen ympäristöön

Radan varteen osoitettavien rakennusten korkeuksia ja paikkoja harkittaessa huomioidaan myös Kanta-Tampellan lähimpien asuinrakennusten asuntojen järvinäkymät, merkittävimpinä Tampellan esplanadi 9 ja Verstaankatu 6.

Mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

Vaihtoehtoista esitettiin 28 mielipidettä, jotka on kuvattu lyhennettyinä vastineluettelossa 21.10.2009.

Kaikilla vaihtoehtoilla oli puoltajansa, mutta osa vastaajista ei halunnut mitään vaihtoehtoa jatko. Mielipiteistä poimittiin edellä suunnittelujaoston jatkosuunnitteluohjeissa mainittuja asioita.

4.5.5 Suunnitteluvaiheiden käsittelyt ja päätökset

Kaupunginhallituksen suunnittelujaosto käsitteli yleissuunnitelma-vaihtoehtoja kokouksissaan 28.9., 26.10. ja 30.11.2009. Jaosto valitsi vaihtoehdon A jatkotyöstettäväksi. Yhdyskuntalautakunta kommentoi vaihtoehtoja 22.9.2009.

Suunnittelujaosto käsitteli 20.9. ja 4.10.2010 yleissuunnitelmaehdotusta ja asetti sen nähtäville. 29.11.2010 jaosto päätti hyväksyä sen asemakaavoituksen pohjaksi seuraavin toivomusponsin:

- rakennusten korkeutta ja vaihtelevuutta pitäisi lisätä,
- kanavanvarren elävyyttä tulisi vahvistaa.

Lisäksi jatkosuunnittelussa ovat mukana lausunnoista ja mielipiteistä tehdyt vastineet, päivätty 18.11.2010.

Asemakaavan muutosluonnos valmistui 14.12.2010. Siitä keskusteltiin yhdyskuntalautakunnassa 16.12.2010. Siitä jätettiin 10 lausuntoa ja 10 mielipidettä. Lausunnoissa olivat esillä mm. sähkökaapelit, muuntamot ja maakaasujohto, päiväkotit ja jätteen koonta-asema, vedenalaisinventointi, maaperän ja rakenteiden pilaantuneisuus, ve-

sistötäyttö ja hulevedet, suojelumääräykset, asemakaavan käsittely ja yleiskaavoitus. Mieliapiteissa painotettiin mm. raitiotievarausta, rakennusten korkeuksia, kaupunkikuvaa, rannan vapaa-aluetta, viherkattojen sopivuutta, katujen luonnetta, asemakaavan käsittelyä, rakennusoikeuden määrää ja koonta-aseman sijoitusta. Niistä on tehty tiivistelmät ja vastineet, joka on päivätty 4.2.2011.

Kaupunkikuvatoimikunta käsitteli Ranta-Tampellan asemakaavaa kokouksessaan 8.2.2011. Keskustelussa pohdittiin kaupunkirakenteellista jakoa selviin osakokonaisuuksiin ja rantarakentamisen korkeuksia.

Asemakaavan muutosehdotus päivättiin 9.2.2011. Yhdyskuntalautakunta hyväksyi sen asetettavaksi nähtäville 15.2.2011. Siitä jätettiin viisi lausuntoa ja neljä muistutusta sekä kaksi nimetöntä nettipalautetta. Lausunnoissa olivat esillä mm. radan tilavaraus ja mitoitusnopeus, asemakaavan käsittely, maaperän ja rakenteiden pilaantuneisuus, vesistötäyttö ja melusuojaus. Muistutuksissa tuotiin esille MRL:n vastaisuus, osayleiskaavan ja ympäristöarvioinnin tarve, tehdasympäristön ja kulttuurimuistomerkkien kunnioittaminen, suhde olevaan rakennuskantaan, arkkitehtonisen kunnianhimon puute, kanava, tulevat liikennetarkistukset, taloudellisuus, kaupunkikuva ja parvekkeet. Niistä on tehty tiivistelmät ja vastineet, joka on päivätty 6.5.2011.

Viranomaisneuvottelun ja edellisen johdosta asemakaavakarttaa on tarkistettu 11.5.2011:

- kortteli 136: säilytettävälle rakennuksille merkintä "pirak"; melu-, runkomelu- ja tärinäsuojaukset
- kortteli 420: rakennusalat tonteille 3 ja 5
- kortteli 990: er-1 merkintä lisäksi kahdelle rakennusalueelle
- korttelit 992, 993 ja 968: melu-, runkomelu- ja tärinäsuojaukset; korttelien etelärajan tarkistaminen
- kortteli 969: lisää melukaide mek-1; melu-, runkomelu- ja tärinäsuojaukset; korttelin etelärajan tarkistaminen; lisää leikkialue
- Helmisenraitti: rajojen tarkistaminen; polkupyöräily pois
- lisää yleismääräys kolmen vuoden kiellosta uusien rakennusten rakentamiselle.

Tarkistukset eivät ole olennaisia muutoksia.

Rakentamistapaohjetta on täydennetty 6.5.2011 mm. rantavyöhykkeen, parvekkeiden ja kattoterassien tuulisuuteen liittyvillä asioilla sekä istutettavaa kasvillisuutta koskevilla rajoituksilla.

5 ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1 Kaavan rakenne

Asemakaava jatkaa sekä Tampellan että kaupunkikeskustan rakennetta Näsijärvelle saakka. Rantavyöhykän sijoittaminen kalliotunneliin antaa mahdollisuuden keskustamaisen, asumiseen painottuvan kaupunkirakenteen toteuttamiselle yhdelle kaupungin vaikuttavimmista rantavyöhykkeistä. Sen myötä keskustan ja koko kaupungin

asukkaat saavat käytettäväkseen kunnostetut ja liikenteen häiriöistä vapaat rannat, jotka ovat luontevassa yhteydessä itä-länsisuuntaiseen ulkoilureittiin ja etelään koskenvarrtta pitkin.

Kaavan sisäinen rakenne perustuu alueen halkaisevaan kanavaan, joka tuo vesielementin myös eteläosan asukkaiden elämänpiiriin. Liikenteen kokoavat kokoojakadut yhdistävät Kanta-Tampellan katuverkon Näsinsillalle ja itäpäässä Kekkosenkadulle. Koko Ranta-Tampellan katuverkko on muuten kevytliikennepainotteista: rannassa seudullinen ulkoilureitti, asuinkortteleiden välissä hidasnopeuksinen pihakatu, kanavan varressa kävely- ja pihakadut sekä oleskeluaukiot ja radan varressa huoltokatu. Kanavan pohjoispuolisissa asuinkortteleissa rakennusten korkeudet jäävät pääsääntöisesti kahdeksaan kerrokseen Kanta-Tampellan tapaan, mutta kanavan ja radan välissä rakennuksissa voi olla 12-kerroksisia osia, päädyissä myös 14 kerrosta. Niiden avulla korttelin massoittelu väljenee niin, että eteläpuolisista Kanta-Tampellan kortteleista saadaan parempia näkymiä järvelle.

5.1.1 Mitoitus

Alueelle asetettu kerrosalatavoite on ollut kaavoitusohjelmassa 150000 k-m² asuintilaa ja 3000 k-m² palvelu- ja julkista tilaa. Rannan täyttöjen huono vakavuus ja heikko kuormituksen kestävyys on kuitenkin laskenut asemakaavan mitoituksen yhteensä 150710 k-m²:iin varsinaista kerrosalaa, johon tulee lisäksi Tampereen pursiseuran korttelin kerrosalaa yhteensä 1050 k-m² ja osin maanalaiset pysäköintitilat ja aputilat. Se tarkoittaa noin 3500–3600 asukasta ja 2100 asuntoa. Kaava-alueen koko on ilman Näsijärveä 16,57 ha, joten aluetehokkuusluku e on noin 0,90.

5.1.2 Palvelut

Alueelle on osoitettu erilliset rakennusoikeudet päiväkodille ja jätteen koonta-asemalle. Koskenniskan säilytettäviin tiilirakennuksiin on sijoitettavissa mm. kaupallisia tai julkisia palveluja 1350 k-m², minkä lisäksi rakennusten ulkovaipan sisällä olevaa tilaa voidaan ottaa hyötykäyttöön. Kanavan mutkan tornitalokorttelin alaosaan on mahdollista toteuttaa tilat suurehkolle julkiselle laitokselle, esim. taidemuseolle kooltaan 7500–9500 k-m². Kaikkiin muihinkin kortteleihin voidaan rakentaa kaupallisia palveluja, varsinkin kanavan varren korttelien jalustakerroksiin. Palveluita on edellytetty rakennettavaksi liikenteellisiin solmukohtiin, kuten aukoiden varsille ja Verstaankadun risteyksiin. Gustaf Aspin aukion varrelle on havainnesuunnitelmissa sijoitettu päivittäistavaraliike ja kahviloita.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Kilpailuohjelmassa mainittuja laadullisia tavoitteita olivat:

- kyky muodostaa tamperelaista urbaania maisema- ja kaupunkikuvaa, joka täydentää kaupunkinäkymiä Näsijärveltä
- alueen oma identiteetti
- asuin- ja korttelipihojen sekä katujen suojaaminen pohjoistuulilta

- virkistysalueiden viihtyisyys ja toimivuus
- radan varren hyödyntäminen
- Armonkallion ja Kanta-Tampellan asukkaiden olosuhteiden huomiointi.

Suunnittelun pohjana oleva kilpailutyö ”Horisontti” valikoitui voittajaksi identiteettiä vahvasti luovan kanavan ansiosta. Kanavan asema on korostunut jatkosuunnittelussa. Persoonallinen rantamuurirakennus koettiin yleisesti liian muurimaiseksi, ja sitä on kevennetty jaotteleamalla ja avaamalla järven suuntaan. Tuulisuus on huomioitu katujen suuntauksella ja pohjoisten korttelien pihoja suojaavilla jalustaosilla. Radan varteen muodostuu jäntevä korttelirivi, joka samalla hyödyntää parhaat perustamisolosuhteet. Sen rakennusmassat on suunnattu niin, että Kanta-Tampellan suunnasta voidaan nähdä järvelle korttelin läpi.

Koskenniskalla olevat vanhat tiilirakennukset todettiin rakennusinventoinnissa alueen arvokkaimmiksi. Ne voidaan säilyttää.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Korttelialueita on yhteensä 6,08 ha.

AK-36

Vaikka asuminen on pääkäyttötarkoituksena, kullekin asuinkortteleista on mahdollista sijoittaa myös liike-, palvelu- ja toimistotilaa. Pysäköinti on järjestetty korttelien pihojen alle. Varsinaisten asuinkerrosten alimmat lattiatasot (+97.00–97.50) ovat tulevia sääolosuhteita ajatellen riittävän korkealla, jotta tilat ovat asumiskelpoisia harvinaisten vedenkorkeuksienkin aikana. Pihat ja katot on esitetty tehtäviksi viherkattoina, sillä tonteilla on vähän hulevesiä sitovia pintoja.

Kerrosala jakautuu niin, että radanvarren kortteleissa 992, 993 ja 968 on 52000 k-m² varsinaista kerrosalaa, rantakorttelissa 136 42200 k-m², kanavan pohjoisrannalla korttelissa 990 21000 k-m² ja puistokorttelissa 967 17000 k-m². Rakennusoikeudet on sovitettu kortteliin saataviin pysäköintitiloihin: rantakorttelin pysäköintitarve sopii omaan kortteliin, mutta kanavan varren kortteleista puuttuvia paikkoja voidaan osoittaa läheltä radan varresta.

Varsinaisen kerrosalan lisäksi on merkitty myös pysäköintitilojen ja taloustilojen kerrosalaa yhteensä 55400 m² ja muuntamotilaa yhteensä 400 m². Vaikka alimmat pysäköintihallit ja varastotilat tulevat rakennettaviksi osittain maanalaisina, kellarikerroksen määritelmän toteutuminen on nähtävissä vasta rakennussuunnitteluvaiheessa. Näitä tiloja ei huomioida autopaikkatarvetta laskettaessa.

Pysäköintihallien kerroksen määritelmän epämääräisyydestä johtuu, että rakennusten korkeuksia ei voida osoittaa normaalitavalla kerrosluvulla. Ne on ilmoitettu kattopinnan enimmäiskorkeuksina ja poikke-

ustapauksissa räystäslistan korkeutena. Kattopinnoille on laskettu viherkattojen edellyttämä kasvukerroksen ja räystäslistan lisäkorkeus. Korkeuslukujen etuna on, että sekä alueen sisäisten että Kanta-Tampellan puoleisten näkymien arviointi on helpompaa niiden avulla.

Suunnitelman varsinaiset kerrosluvut ovat pääosalla aluetta kahdesta kahdeksaan / yhdeksään. Se sitoo kaupunkikuvassa Ranta-Tampellan osaksi Armonkallio–Tampella–Amuri -ketjua. Tätä korkeampaa rakentamista on mahdollistettu radan varteen taustalle ja Herrainmäen tunnuksiksi. Sillä vyöhykkeellä varsinaisia kerroksia on kahdesta kahteentoista, kortteleiden päädyissä paikoitellen neljatoista.

Rantakorttelissa ensimmäisen pääkäyttötarkoituksen mukaisen kerroksen lattiataso on korkeudessa +97,00, ja se mahdollistaa järven puolella rantavyöhykkeeseen liittyvien toimintojen sijoittamisen rakennuksiin, mm. kahvilan, taloyhtiön yhteistilan tai vastaavan. Kanavan varren kortteleissa vastaava taso on +97,50, jolla korkeudella ovat viereiset kadut.

Kortteleiden paikoitus on pääsääntöisesti kortteleissa pihakannen alapuolisissa kerroksissa. Kilpailuvaiheessa määritellyn paikoitusnormin 1 ap/110 k-m² mukaiset paikat ovat sataprosenttisesti rantaja radanvarren kortteleissa. Kanavan varren kortteleiden autopaiakoista pienekö osa on radanvarren kortteleissa. Jos tonteille rakennetaan ikääntyneiden palveluasuntoja, paikoitusnormi on lievempi 1 ap/250 k-m². Vieraspysäköinti on osoitettu katujen varsille.

AK-korttelialueita on yhteensä 41130 m².

K-23

Kanavan varrella olevat korttelit 136 ja 991 osoitetaan väljästi liike- ja toimistorakennusten kortteleiksi, joille saa rakentaa myös asuntoja ja julkista tilaa. Niille voidaan sijoittaa sekoitettuja toimintoja tai käyttää yksinomaan edellä mainittuihin tarkoituksiin.

Korttelin 991 kerrosala on 13000 k-m²; autosuoja- ja taloustiloille on 1850 k-m² ja muuntamoille 50 k-m². Rakennusala jakautuu matalaan ja tornimaiseen osaan, joiden katon korkeusasemat vastaavat varsinaisia kerroslukuja viisi ja kuusitoista. Korttelin sijainti keskeisessä kanavanmutkassa ja rakennuksen korkeus tekevät siitä Ranta-Tampellan kaupunkikuvallisen tunnuksen. Sen autopaiakoista osa voidaan toteuttaa rakennuksen kellarin autohalliin tai kokonaan radanvarren kortteleihin 992 ja 993 sekä Kanta-Tampellan puolelle. Korttelin koko on 2275 m².

Korttelissa 136 on kaksi säilytettäväksi merkittyä tiilirakennusta ja yksi uudisrakennus. Kerrosalaa on uudelle rakennukselle 2500 k-m² ja vanhoille ohjeellisesti 1350 k-m² sekä muuntamoille 50 k-m². Säilytettävissä rakennuksissa on mahdollista jakaa esim. korkeita koneiloja kahdeksi kerrokseksi ja saada siten lisää kerrosalaa. Uudisra-

kennuksen korkeudet tarkoittavat viisikerroksista rakennusta; alin lattian korkeusasema on +97,00. Korttelin pihataso on niin alhaalla, ettei autopaikkoja voida rakentaa rakennusten alle. Kaikki paikat tulee sijoittaa radanvarsikortteliin 992 tai osittain Kanta-Tampellan puolelle. Korttelin koko on 3839 m².

Y

Yleisten rakennusten tontti korttelissa 969 on päiväkotia varten. Sen kerrosala on 1200 k-m², joka tarkoittaa noin 100 lapsen tiloja. Päiväkotitiloja sijoittuu nykyisen Soukkapuiston eteläosaan, jolloin varsinainen lasten tila on Soukkapuiston tasolla ja rakennuksen huoltotilat Soukanlahdenkadun tasolla toisessa kerroksessa. Rakennus on eteläosaltaan upotettuna maastoon, joten se avautuu toiminnallisesti puistoon päin. Kun rakennus tehdään viherkattoisena, se sopeutuu puiston ilmeeseen yläpuolisilta kaduilta ja asuinrakennuksista katsottaessa. Rakennuksen saattoliikenne on Tampellan esplanadilta. Tontin koko on 2556 m².

YU

Urheilutoimintaa palvelevien rakennusten tontti pursiseuraa varten on korttelissa 428. Tonttia on laajennettu aallonmurtajan puoleisella osalla maakaasuputkilinjan rasitealueeseen saakka. Kyseinen vyöhyke on jo nykyisin ollut pursiseuran käytössä veneiden talvisäilytysalueena. Lisäalueen vuoksi tontin rakennusoikeutta on lisätty 100 k-m² 700 k-m²:ksi. Sen ansiosta nykyistä seurapaviljonkia voidaan peruskorjauksen yhteydessä laajentaa länteen. Tontin koko on 4293 m².

LPA-10

Pursiseuran paikoitustonttia on laajennettu viereen suunnitellun eritasoliittymän rajoissa ja sille on merkitty rakennusoikeutta 350 k-m² viranomaislaiturin säilytystiloja varten. Sen koko on 1971 m².

LPA-11

Rantakorttelin 420 paikoitushalli ulottuu yhtenäisenä myös taloryhmien välisten viheralueiden alle. Jotta hallin rakennuskustannukset ovat lainoitettavissa, hallin kohdalle muodostetaan tontit. Ne osoitetaan autopaikkojen korttelialueiksi, joiden maanalaisen pysäköintitilan päälle rakennetaan puistomainen viherkansi yleiseen käyttöön.

Tonttien rakennusoikeudet ovat 2300 ja 1400 k-m² autosuoja- ja taloustilaa. Viherkannen korkeusasema on sama kuin viereisten asuinkortteleiden pihojen. Sen reunoilla on pelastustierasitteet siihen rajoittuvien asuinrakennusten julkisivujen vierelle. Tontit ovat yhteensä pinta-alaltaan 3636 m².

ET-1

Soukanlahdenkadun varressa olevalle pumpppaamolle on osoitettu aikaisempaa huomattavasti pienempi tontti, koska ylimääräinen alue on jo nyt rakennettua puistoa. Tontin koko on 20 m² ja rakennusoikeus 10 k-m². Sille on osoitettu huoltoajoyhteys Soukkapuiston kautta.

Uusi pumpppaamotontti, kortteli 989 tulee alueen länsipäähän ranta-alueen viemäriverkon tarpeisiin. Tontti on kooltaan 45 m² ja rakennusoikeus 20 k-m².

ET-12

Yleissuunnitelmassa oli ajatus, että alueen jätehuollon imukeräysjärjestelmän koonta-asema tulee korttelin 968 itäpäähän. Paikka osoitautui kuitenkin liian ahtaaksi, koska asemaa käyttävien kuorma-autojen ajolinjoille ei ollut riittävää tilaa tontilla. Siksi koonta-asemalle esitetään oma tontti radan varteen entisen suojaviheralueen länsipäähän. Sen koko on 1010 m².

Tontin kerrosala on 400 k-m². Aseman korkeiden laitteiden paikka on aivan radan varressa, jossa ne toimivat samalla radan melusuojauksen osana. Matalampi osa on pohjoispuolella upotettuna maastoon itäpuolen viheralueen ja pohjoispuolen päiväkodin huoltopihan tasoon. Aseman liikenne hoidetaan samasta liittymästä päiväkodin saattoliikenteen kanssa.

5.3.2 Muut alueet

Virkistysalueet VP, VV

Soukkapuisto on alueen keskeinen virkistysalue. Päiväkodin sijoittaminen sen eteläreunalle pienentää sitä, mutta Kekkosen tien toisen ajoradan jääminen pois taas laajentaa puistoa rannan suuntaan.

Näsijärven rantavyöhykkeelle muodostuu alueen läpi menevä virkistysalueketju. Se yhdistää Soukkapuiston Näsinsillan juuressa olevaan Nyrkkäkallioon ja sisältää rantakorttelin välialueilla olevat toiminnalliset lähipuistot. Virkistysalueen kautta on ohjattu seudullinen ulkoilureitti. Näsijärven rantaan on osoitettu kioskia varten rakennusala ja rakennusoikeus 30 k-m². Pienemmät sisäiset virkistysalueet ovat muistumina Myllysaaresta ja Herrainmäen pohjoisrinteestä.

Aallonmurtajan länsipuolelle on merkitty virkistysaluetta yleissuunnitelmassa katkoviivalla esitetyn alueen kohdalle. Se on vara-alue, jonka toteuttaminen riippuu Ranta-Tampellan kaivumassojen sijoittamisesta. Sillä saadaan tarvittaessa luonteva sijoituspaikka kanavan kaivumassoille ja muille alueen lievästi nuhraantuneille maille, joita ei tarvitse kuljettaa kauemmaksi puhdistettavaksi. Täyttö muodostaa uutta virkistysaluetta sen käytön kannalta optimaaliseen paikkaan Soukkapuiston jatkeeksi. Alueen rannassa on pieni rantavyöhyke uimapaikkaa varten. Se on tarkoitettu rantautumiskohdaksi eikä auringonottoon.

Kanta-Tampellan puolelta on otettu mukaan pieni osa Otto Gustafssonin puistoa. Puiston rajaa siirretään hieman vesialueeseen päin, jotta ratasillan alittava kevyen liikenteen yhteys yhtyy puistoon. Ohjeellista kävelytietä siirretään myös radanalituskohtaan.

Virkistysalueita on yhteensä 4,87 ha. Kanava on luonteeltaan myös virkistysalue; sen koko on 0,91 ha.

Suojaviheralue EV

Radan ja päiväkodin väliin muodostuu suojaviheraluetta Armonkalliolta viettävästä rinteestä. Sen koko on 0,12 ha.

Liikennealueet LR, LS

Rautatiealuetta on esitetty laajennettavaksi pohjoisreunastaan niin paljon, että neljäs kiskopari sopii LR-alueelle. Neljännen raiteen rakentamisesta on tehty alustava suunnitelma mm. tilavaruuden varmistamiseksi. Radan sähkölaitteiden turvaetäisyyden vuoksi Helmisenraitin eteläreuna on sijoitettu niin, että varsinainen ajorata on turvarajan ulkopuolella. Korttelin 969 kohdalla turvaraja on korttelin etelärajassa. Vanhojen tiilirakennusten kohdalla on lisäksi tilavaraus mahdollista tulevaa paikallisliikenteen pysäkkiä ajatellen. Rata-alueen alittaa kaksi kokoojakatua ja kaksi kevyen liikenteen väylää. Sen ylittää Herrainmäen ja Herrainrinteen yhdistävä jalankulkua palveleva Herrainmäensilta. Rautatiealuetta on 2,01 ha.

Naistenlahden satama-alueeseen LS on esitetty lisättäväksi aallonomurtaja kokonaisuudessaan, koska se on toiminnallisesti sataman osa ja sen rakenne. Sille on veneiden nostoa ja laskua varten huoltoajoyhteys Kekkosenkadulta virkistysalueen läpi. Sataman laajennusta on 0,22 ha.

Katualueet

Katualueiden päärungon muodostavat kokoojakatuluokkaiset Versaankadun ja Tampellan esplanadin jatkeet, jotka yhdistävät alueen liikenteen länteen Paasikivenkadulle ja itään Kekkosenkadulle. Niiden välillä olevat paikalliskadut ovat kevytliikennepainotteisia. Ranta-tampellankatu on pihakatu, joka sisältää myös joukkoliikennevarauksen bussireitille. Kanavan etelä- ja itäpuolisilla pihakaduilla (Koelaitoksenkatu, Aspinniemenkatu) on paikoitus- ja huoltoliikennettä. Kanavan pohjoispuoliselta kävelykadulta (Pumppuasemanraitti) on yhteydet eteläpuolelle kanavan siltojen kautta. Radan varteen jää pääasiassa pelastustienä ja kävelykatuna toimiva Helmisenraitti.

Helmisenraitti on mitoitettu vähintään 6 m leveäksi. Sen rataa vastaan olevalle osalle rakennetaan yhdistetty suojamuuri ja meluaita, joka on tulevan neljännen raiteen sähköistuksen turvarajan sisällä. Turvarajan ulkopuolelle jäävälle osalle sijoitetaan 4 m leveä ajorata-osuus ja reunavyöhykkeet, jotka yhteensä vastaavat pelastusajoneuvon tukijalkojen enimmäisleveyttä 5,4 m.

Rantatampellankadulle on merkitty alueen läpi kulkevien kaukolämpö-
mön siirtojohtojen ja 110 kV:n sähkökaapelin reitit. Kaukolämpöjoh-
tojen tilantarve edellyttää, että pohjoisen jalkakäytävän leveydeksi
tulee 3,0 m. Siitä seuraa, että eteläinen jalkakäytävä on 2,0 m vas-
toin katuverkon yleissuunnitelmakuvissa esitettyä poikkileikkausta.

Kadut ovat valtaosaltaan esteettömiä. Yli 5 %:n kaltevuuksia on vain
Helmisenraitin molemmissa päissä, Verstaankadun lyhyellä osalla ja
Pumppuasemanraitin itäpään nousussa.

Kanavan itäpäässä on laajempi aukiomainen alue, joka jatkuu ka-
peampana radalle päin. Ne ovat monikäyttöalueita sisältäen sekä ki-
vettyjä että istutettuja osia ja tarkoitetut Ranta-Tampellan asukkai-
den keskeisiksi yhteisalueiksi. Keskeinen aukiosarja voi olla julkisen
taiteen sijoituspaikkana; vanhaa Aspinniemen kalliopintaa on mah-
dollista hyödyntää maataiteen aiheena ja osana.

Verstaankadun alikulku siirtyy uudessa linjauksessa lännemmäksi,
minkä vuoksi katualuetta pitää laajentaa hieman Kanta-Tampellan
puolella.

Katualueita on yhteensä 3,10 ha.

Vesialueet

Kanava on uusi vesiaihe. Se on läpivirtaava, joten koskenniskan imu
tekee kanavaan lievän virtaaman. Kanavan leveys on 13 m tai
enemmän. Kanavan alue on pohjoiselta sillalta läntiselle 0,91 ha.

Kekkosentien pohjoispuolista täyttöaluetta joudutaan tukemaan lisä-
täyttöillä nykyisen rannan heikon vakavuuden vuoksi. Täytöt kohdis-
tavat lähinnä rannan keski- ja itäosille, joiden kohdalla nykyisen
asemakaavan korttelialue jatkuu pitkälle Näsijärveen. Sen pohjois-
puolelle jäävä vanha korttelialueen osa merkitään vesialueeksi.

Vesialueelle esitettiin aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa laiturimai-
sia oleskelutiloja, jotka liittyivät Kiiskisaarenpuistoon. Niiden toteut-
taminen on mahdollista ilman merkintää asemakaavakartalla.

Näsijärven vesialuetta on suunnitelmassa mukana 5,91 ha ilman ka-
navaa.

5.4 Asemakaavan vaikutukset

Kun vaikutuksia on jo kuvattu laajasti kohdassa 4.5.2, tässä kohdas-
sa kuvataan yleissuunnitelman vaihtoehtovaiheen jälkeen tehtyjen
uusien ratkaisujen ja selvitysten mukaisia vaikutuksia.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

5.4.11 Kaupunkikuva ja maisemakuva

Koskenniskan reunavyöhykkeen asema kansallismaiseman osana vaikutti siihen, että yleissuunnitelman vaihtoehtovaiheen mukainen 16-kerroksinen torni on poistettu koskenniskalta ja korvattu viisikerroksisella, säilytettäviin tiilirakennuksiin sopeutuvalla rakennuksella.

Rantakortteleiden muurimainen rakennusketju sai paljon arvostelua, ja se on jaettu kortteleiden välisillä puistoilla selkeästi kolmeen osaan. Rannan puolelle muodostuu väljä puistovyöhyke pehmentämään kaupunkikuvaa. Muurimaisuutta on vielä vähennetty muuttamalla korttelin reuna yhtenäisen jalustan päältä kohoavien erillisten pistetalojen riviksi.

Korkein 16-kerroksinen torni on sijoitettu keskeisimpään kohtaan kanavanmutkaan, missä se osoittaa Ranta-Tampellan keskipisteen. Herrainmäen tunnuksena on radan varren talorivi, joka on lamellien osalta 11/12-kerroksinen ja enimmillään 14-kerroksinen.

Asiaa on käsitelty laajemmin erillisessä maisema- ja kaupunkikuvaselvityksessä.

5.4.12 Rakennettu kulttuuriympäristö

Säilytettävien tiilirakennusten käyttötarkoitusta on laajennettu, ja niihin voidaan sijoittaa loft-asuintilojen lisäksi liike- ja toimistotiloja sekä julkisia toimintoja.

Vanhempi, yksikerroksinen lentomoottoreiden koelaitoksena toiminut rakennus on huonokuntoisempi, ja sen rakenteissa voi olla runsaasti öljyä. Jos myöhemmät tutkimukset osoittavat, että rakennus on vaikeasti kunnostettavissa, sen suojelumääräys mahdollistaa rakennuksen korvaamisen samanlaisella tiilirakennuksella.

Museovirasto on katsonut tarpeelliseksi uutta täyttöaluetta koskevan vedenalaisen inventoinnin tekemisen ennen rakennustöiden aloittamista. Inventointi selvittää, onko alueella vanhoja hylkyjä, vesiliikenteeseen liittyviä rakenteita tai muita kulttuurihistoriallisia ihmistoiminnan jäänteitä. Jos niitä löytyy, ne tutkitaan tarkemmin. Työ voidaan aloittaa jäiden lähdettyä keväällä 2011.

5.4.13 Vesistötäyttö ja vesiekologia

Rantakortteleiden rakennuksia on lyhennetty länsipäässä, joten eniten riskejä sisältävä täyttötarve poistui. Kuitenkin nykyisen täytön arvioitua heikompi vakavuus edellyttää koko ranta-aluetta tukevaa täyttöreunaa, joka on laajimmillaan alueen keskiosassa.

Kohdan 4.5.4 alakohdassa 1 on mainittu uudelle täytölle rakennettavan rakennuksen enimmäiskorkeutena kaksi kerrosta. Korttelin 420 koillisnurkka on osittain uudella täytöllä. Se voidaan toteuttaa uuden tutkimuksen nojalla, kun lisätäyttö on riittävän vakaa ($F=1,8$).

Rakennusten sijoittamisessa kaava-alueelle on huomioitu Rakentamismääräyskokoelman vaatimus alueellisesta vakavuudesta. Sama

vaatimus on huomioitu myös rakennusten perustamistavan osalta. Täytön vakavuus varmistetaan kaikilla täyttöalueilla joko viemällä täyttö kantavaan pohjaan syrjäyttämällä heikot maakerrokset ja syrjäyttäminen varmistetaan tarvittaessa kaivamalla tai räjäyttämällä. Täyttöjen tunkeutuminen oikealle tasolle varmistetaan läpiporauksilla tai muulla luotettavalla tavalla.

Riskinä täytön osalta voidaan pitää veden samentumista, jonka leviäminen estetään rakentamalla täyttöalueen ympärille suojaverhorakenne. Kyseistä menetelmää on käytetty hyvällä menestyksellä useissa täyttökohteissa sekä meri- että järviolueilla. Koskenniskan läheisyydessä virtausalueella suojaverhon toiminta voidaan varmistaa rakentamalla kaksoisverho. Vesistötäytölle haetaan vesilain mukainen lupa, jonka lupahakemuksessa esitetään vesistötäytön toteutus ja sen vaikutusten arviointi, samentumisen leviämisen estäminen sekä tarkkailuohjelma.

Täyttöalueella rakennukset perustetaan täytön läpi moreeniin tai kallioon ulotettavilla tukipaaluilla. Porapaalutuksella voidaan varmistaa turvallinen perustaminen täyttömateriaalista tai –tavasta riippumatta. Täyttöjen rakentamista varten tehdään jatkosuunnitteluvaiheissa täydentäviä pohjatutkimuksia ja vakavuustarkasteluja lisää turvallisen täyttötavan varmistamiseksi.

Edellä kohdassa Virkistysalueet on kuvattu mahdollisuutta aallonmurtajan viereiseen täyttöaltaaseen, johon voidaan sijoittaa kaivumassoja ja lievästi nuhraantuneita maita. Alueen nimi on kaavakartalla Massunlahdenpuisto.

Massunlastenpuiston alueen vesistötäyttö on suunniteltu toteutettavaksi ajamalla aluksi reunapenger sekä täyttämällä sen jälkeen penkereen ja nykyisen rannan väli esim. Ranta-Tampellan alueelta kaivettavilla massoilla. Alustavan esityksen mukaan em. vesistötäyttöön käytetään 70000 m³ Ranta-Tampellan alueen kaivumassoja, jotka ovat osittain pilaantuneita epäorgaanisilla haitta-aineilla. Tutkimusten perusteella vesistötäyttöön käytettävien massojen epäorgaanisten haitta-aineiden pitoisuudet ovat Vna 214/2007 alemman ohjearvon tasolla ja liukoisuudet ovat vähäisiä. Vesistötäytössä ei käytetä orgaanisilla haitta-aineilla pilaantuneita massoja.

Sedimentin haitta-ainetutkimuksessa on havaittu kohonneita haitta-ainepitoisuuksia. Täytettäväksi esitetyn alueen sedimentin haitta-ainepitoisuuksien ei arvioida poikkeavan lähiympäristön sedimentin pitoisuuksista. Täyttötyön aikana vesistön samenneminen rakennuskohteen ulkopuolella estetään rakentamalla esim. silttiverho tai suodatinkankaasta suojaverho täytettävän alueen ympärille, jolloin rakentamisen aiheuttama veden samentuma on paikallinen eikä aiheuta merkittävää haittaa rakennuskohteen ulkopuolella.

Vesistötäytöstä laaditaan vesilain mukainen hakemussuunnitelma, joka mm. sisältää riskinarvion, liukoisuuskokeisiin ja ekotoksisuustutkimuksiin perustuvan esityksen täyttöön soveltuvien massojen laadusta sekä arvion rakentamisen aikaisista vesistövaikutuksista.

Täyttöalueita koskevasta vedenalaisinventoinnista on mainittu edellä. Inventointi tulee tehdä ennen vesirakennustöitä.

5.4.14 Pilaantuneet maat

Uusimman selvityksen mukaan alueella on suuret määrät valimon toiminnasta syntynyttä tuhkaa. Se tulee ottaa huomioon sekä rakennuksia teräspaaluille perustettaessa että kaivumassoja käsiteltäessä. Eräiden tietojen mukaan täytön seassa voi olla myös teräslevyjä, jotka vaikeuttavat huomattavasti paalutustyötä.

Riskitarkasteluun perustuvan puhdistustarpeen arvioinnin perusteella kohteen maaperän pintakerros (1 m) tulee kunnostaa riskittömälle tasolle. Rakennusten alta kunnostus koskee ainoastaan haihtuvia yhdisteitä ja kunnostus tulee tehdä 1,5 m:n syvyyteen tai enintään pohjaveden pintaan asti. Syvemmistä maakerroksista kunnostusta ei nähdä tarpeellisena, sillä altistuminen syvemmällä sijaitseville haitta-aineille on mahdotonta. Vaihdettavat määrät määritellään myöhemmin pilaantuneen maan kunnostuksen yleissuunnitelmassa.

Päiväkodin tontin ja sen viereisen Soukkapuiston leikkikentän maaperän haitta-ainetutkimus osoitti, että maaperässä on kynnysarvot ylittävä pisteittäinen lyijyesiintymä ja vähän PAH -yhdisteitä, joiden pitoisuudet osittain ylittävät myös alemmat ohjearvot. Haitta-aineita todettiin kolmasosalla alueesta: pohjoiseen päin niiden määrä vähenee. Aineet huomioidaan rakennettaessa ja pintamaat vaihdetaan.

Soukkapuiston muun osan haitta-ainetilanne on myös selvitetty. Soukanlahdenkadun tuntumassa on vastaava yksittäinen kynnysarvon ja alemman ohjearvon ylittävä PAH-pitoisuus, mutta kauempana Armonkalliosta (uusimmat täytöt) maaperässä ei ole kunnostustarvetta. Soukkalammassa ei ollut tutkimushetkellä vettä, joten vettä ei voitu analysoida.

5.4.15 Pienilmasto

Ratkaisu on tuulisuuden torjunnan suhteen heikentynyt, kun muuri- maista rantarakennusketjua on jaettu osiin ja lyhennetty länsipäästä. Väliin muodostuvien puistoalueiden tuulensuojaa on lisätty pohjoisreunan kumpareilla ja muureilla.

Alueen herkkyyttä pohjoisen ja eteläisen suuntaisille tuulille on testattu pienoismallilla. Se osoitti, että suunnitelma on mikroilmastollisesti suhteellisen hyvä pohjoistuulella. Rakennusten välisissä tiloissa esiintyy huomattavan suuria tuulennopeuksia, mutta ne eivät pääsääntöisesti vaikuta jalankulkutasolla. Sen sijaan parvekkeilla ja katoterasseilla on syytä varautua vaikeisiin tuuliolosuhteisiin.

Korkeiden rakennusten juurelle voi syntyä pyörteisiä ilmavirtauksia. Voimakkaimmat pyörre tuulet ovat kanavanmutkan tornin juurella, kanavan päällä. Toinen kovatuulinen paikka on läntisimmän rantakorttelin päätteenä kahdeksankerroksisten rakennusten nurkkien

juuressa. Sisäänkäynnit rakennuksiin tulee järjestää tuulensuojan puolelta.

Alue on mikroilmastollisesti pääosin suojassa etelätuulilta, sillä rata-valli ja Herrainmäki suojaavat keskiosaa tehokkaasti. Korkeat rakennusten seinät ohjaavat paikallisia turbulensseja alas jalankulkijan tasoon. Radan alikulkujen yhteyteen on syytä suunnitella tuulienergiaa sitovia ratkaisuja rakentein ja istutuksin.

Asiasta enemmän raportissa ja lausunnossa ”Pienoismallin tuulitestaus”. Tuulisuuden ja aallokon tyrskyjen vaikutusten huomioimisesta on ohjeita rakentamistapaohjeissa.

5.4.16 Liikenne

Tehdyssä liikenteellisessä tarkastelussa on todettu, että alueen kautta kulkevan liikenteen määrään vaikuttaa merkittävästi läpimenevän katuverkon nopeusrajoitus. Kun läpimenevä Rantatampellankatu on pihakatu 20 km/h -nopeusrajoituksella, se vähentää kauttakulkuliikenteen hyvin pieneksi. Kadun asemaa on korostettu katuverkon yleissuunnitelmakuvissa korotetuilla risteyksillä; kevyen liikenteen risteyksissä on myös korotukset.

Joukkoliikenteessä esille noussut ajatus raitiotielinjasta Tampellan kautta itään on mahdollista sijoittaa Tampellan esplanadin ja Kekosenkadun viereen. Se palvelee kuitenkin vajavaisesti koko Ranta-Tampellaa alueen pituuden vuoksi. Tehokas koko aluetta palveleva ratkaisu sisältyy kehämäiseen bussilinjaan Hämeenpuisto - Ranta-Tampella – Ratapihankatu - Tullintori – Kansi/Areena – Ratina – Hämeenpuisto. Se tarjoaa kohtuullisen tiheällä vuorovälillä liitynnät länteen, etelään ja itään. Perinteinen suora yhteys myös Keskustorille on järjestettävissä. Rautatietä käyttävän paikallisliikenteen näkyvät ovat epävarmat.

Seudullisen ulkoilureitin merkitystä on lisätty, kun rantavyöhykettä on laajennettu ja ulkoilureittiä varten on erillinen kanavan ylittävä silta. Reitti on nyt luonteva linjaukseltaan ja esteetön tasaukseltaan ja liittyy molemmissa päissä suoraan nykyiseen reittiin.

5.4.17 Tekninen huolto

Maakaasujohdon turvaetäisyys on yhteensä 16+16 m. Kanava tarjoaa reitin sitä varten. Kanavan itäpäässä maakaasujohto on sijoitettavissa aukion alueelle. Turvaetäisyyden vuoksi suunnitelmissa aikaisemmin olleet kadun ja pihan päälle esitetyt ulokkeet on pitänyt poistaa. Turvaetäisyys rajoittaa myös parvekkeiden rakentamista maakaasujohdon suuntaan.

Kaukolämpöverkon siirtojohto ja 110 kV:n sähkökaapeli on luontevinta sijoittaa Rantatampellankadulle, jota linjaa ne periaatteessa jo nykyisin kulkevat. Muille läpikulkeville johdoille (mm. tietoliikennejohdot) on vaihtoehtoisia reittejä.

Jätehuollon imukeräysjärjestelmään kuuluvat syöttöpisteet, imuputkisto ja koonta-asema. Syöttöpisteistä ja imuputkistosta on periaatteellinen kaavio verkostoselvityksessä. Koonta-asema sijoittuu rautatien varteen. Se on upotettu rinteeseen, jolloin itäpuolisen suojaviheralueen ja pohjoispuolisen päiväkodin huoltopihan taso jatkuu laitoksen kattotasona. Korkeampia laitteistoja varten radan varteen nousee kapea rakennusosa. Seuraavassa kuvataan Vuorekseen toteutettavan koonta-aseman ympäristövaikutuksia; Ranta-Tampellan asema on kooltaan pienempi.

Kuorma-auto käy koonta-asemalla korkeintaan 10 kertaa viikossa hakemassa jätekontin, joten käyntejä on kaksi arkipäivää kohti. Käynnit voidaan sovittaa sellaisiin aikoihin, jolloin niistä on vähiten haittaa ympäristölle. Liikenteelliset vaikutukset ovat erittäin vähäiset.

Itse rakennus tehdään melua pidättäväksi. Puhaltimet varustetaan äänenvaimentimilla ja ulospuhallusilman suuntaamisella pois asutuksesta. Biojäte voi muodostaa hajua, joten koonta-asemalle toteutetaan tarvittaessa hajunpoisto. Hiukkaset poistetaan suodattamalla ulospuhallusilma.

5.4.18 Hulevedet

Kovien pintojen suuri määrä on vaativaa hulevesien hallinnan kannalta. Vesistön ja kanavan läheisyys auttaa asiassa. Kokemäen vesistön vesiensuojeluyhdistys on tehnyt Tampereen Vedelle v. 2005 selvityksen hulevesien käsittelytarpeesta, jonka mukaan vanhassa kaupunkimaisessa rakenteessa käsittelymahdollisuudet ovat käytännössä vähäiset.

Kattovedet voidaan ohjata järveen ilman puhdistusta. Rankkasateilla niitä tulee voida viivyttää katoilla jonkin aikaa. Päälystettyjen pihalueiden ja katujen hulevedet ohjataan viherkaistaleiden kautta, jossa ne hieman puhdistuvat. Hulevesien varsinaiseen imeytykseen alueella ei ole pääsääntöisesti mahdollisuutta.

5.4.2 Vaikutukset yhdyskuntatalouteen

Projektisaldo-laskentaa on täydennetty ottamalla nyt mukaan kaikki katu- ja siltakustannukset, rantarakentaminen, puistot, johdot ja päiväkotit. Näin on saatu tarkennettu laskelma kunnallistalouteen vaikuttavista investointi- ja käyttömenoista. Kuinka suuri osa laskelman menoista voidaan jakaa alueen toisen maanomistajan ja toteuttajan YIT:n kanssa, selviää keskinäisten neuvottelujen avulla.

Kunnallistaloudelliset rakentamisinvestoinnit jakautuvat karkeasti seuraavasti:

- valmistelevat toimet 3,7 M euroa
- kadut ja sillat 18,1 M euroa
- kanava ja sen sillat 7,0 M euroa
- vesi- ja energiahuolto ja maakaasu 11,2 M euroa
- puistot 2,0 M euroa
- päiväkotit 2,0 M euroa

- esirakentaminen 6,9 M euroa

Yhteensä 50,9 M euroa, jossa mukana YIT:n osuudet.

Lisäksi jätteiden putkikeräysjärjestelmä, jonka toteuttaa muodostettava yhtiö, 5,9 M euroa.

50 vuoden ajalle lasketut käyttö- ja ylläpitokustannukset ovat 5,7 M euroa.

Lasketut kustannukset ovat kasvaneet vaihtoehtovaiheen vertailusta, kun mukaan on otettu myös kaikissa vaihtoehdoissa samanarvoiset kuluerät.

VTT:n erikoistutkija Terttu Vainio on laskenut rantaväylän tunnelin kustannusvaikutuksia myös Ranta-Tampellan osalta. Rakennusten (150000 k-m²) arvo on noin 460 M euroa, josta kaupungin osuus on alle yhden prosentin. Rakentamisen työllisyysvaikutukset ja sitä kautta kunnallisvero- ym. tulot kaupungille ovat huomattavat.

5.4.3 Vaikutukset ihmiseen

5.4.31 Asuttavuus

Suora näköyhteys järvelle on nyt useammasta asunnosta, kun rantamuuri on jakautunut osiin ja rantakortteleiden läpi syntyy näkymäaukkoja.

Radanvarren kortteleiden kerrosluvuksi valittu 11/12 kerrosta väljentää rakennusten välimatkaa, joka on 36-40 m. Näin etäisyys naapuritaloon on sama tai suurempi kuin rakennuksen pituus. Asumisviihtyisyys paranee välimatkan kasvun ansiosta.

5.4.32 Esteettömyys

Asemakaava ei vielä määrittele yksityiskohtaisesti autopaikkojen sijaintia. Havainnepiirroksia varten suunniteltu autopaikoitus on kuitenkin kehittynyt niin, että rantakortteli on autopaikkojen suhteen omavarainen. Se parantaa esteettömyyttä. Katusuunnitelmissa on huomioitu katujen ja kevyen liikenteen väylien kaltevuudet esteettömyyden kannalta hyväksyttäväksi. Yli 5 %:n kaltevuuksia on Helminenraitin molemmissa päissä, lyhyellä osalla Verstaankatua ja Pumppuasemanraitin itäpään suorassa nousussa.

Yhteydet palvelupisteiden välillä, jalankulkuyhteydet palveluihin ja tonteille, julkisen liikenteen yhteydet ja suojatiet ovat alueella tehtävissä esteettömiksi.

5.4.33 Elinympäristön laatu

Ratkaisua on kehitetty laajentamalla rannan virkistysaluetta ja tarjoamalla järvinäkymiä useammalle, mikä kohottaa koko alueen elinympäristön laatua. Sama tavoite on myös keskelle aluetta muodostuvilla aukioilla, jotka monipuolistavat katumiljöötä ja lisäävät asukkaiden toimintamahdollisuuksia.

5.4.34 Lähialueiden asukkaiden huomioiminen

Rannan muurimaisen rakennusketjun avaaminen on merkittävä parannus Kanta-Tampellan asukkaiden järvinäkymien kannalta. Sama tavoite on radanvarren kortteleiden massoittelulla: väljemmin sijoitetut korkeat talot sallivat kortteleiden läpi parempia näkymiä kuin tiheämmin rakennetut matalammat talot. Kerrosluvulla on kantatampellalaisten näkymien kannalta vain pieni merkitys. Alimpien kerrosten kannalta merkittäviä ovat radan melusuojat.

Armonkallion asukkaiden kannalta valittu ratkaisu on hyvin vähän häiriötä tuottava, sillä järvinäkymien ja Soukkapuiston käytettävyyden puolesta tilanne säilyy lähes ennallaan. Päiväkoti on matala ja viherkattoinen, joten se ei haittaa näkymiä ja sopeutuu puiston ilmeeseen.

5.4.35 Kulttuurivaikutukset

Ratkaisu on kehittynyt kansallismaiseman arvoa vastaavalla tavalla, kun koskenniskan korttelin rakennusvolyymi on pienentynyt muuhun koskenvarren rakennuskantaan sopeutuvaksi. Samalla korttelin vanhat tiilirakennukset saavat tasavertaisen painoarvon uudisrakennuksen kanssa ja muodostavat tarvittaessa sopivan pihapiirin julkiselle, kulttuuritoimintoihin liittyvälle yksikölle koskenvarren nähtävyyksien ketjussa.

5.4.36 Liikenteelliset vaikutukset

Ajateltu asukaspysäköintipaikkojen sijainti tukee liikenneturvallista liikkumista alueella. Sitä edistää myös katuverkon kevytliikennepainotteisuus.

Rautatieliikenteen melu on otettu lähtökohdaksi kanavakortteleiden itäpään massoittelussa. Lähimmät rakennukset on käännetty niin, että niiden pääty on radalle päin, mikä on meluntorjunnan kannalta toimivin sijoittelu. Korttelipihoja radalle päin sulkevat kaksikerroksiset rakennusosat voivat olla monikäyttöisiä, sivukäytävällisiä erikoisasuntoja, yhteistiloja tai konepaikoituksen ylimpiä tasoja sisältäviä, jolloin ne sietävät hyvin melua.

5.4.37 Turvallisuus

Ihmisten kokeman turvallisuuden kannalta tärkeitä asioita ovat kulkureittihierarkian selkeys, laadukas valaistus, luonnollinen valvonta ja pimeiden nurkkien välttäminen mm. puistojen kasvillisuuden harkitun harvuuden avulla.

Ranta-Tampellan kulkureitit ovat selväpiirteiset ilman ns. kuolleita kulmia. Radan alitukset tulee tehdä normaalia leveämmiksi, hyvin valaistuiksi ja leventämällä tunnelin päitä. Luonnollinen valvonta syntyy tiiviistä rakenteesta, jossa asuintilojen ikkunoita on kaikkien pääkulkureittien suuntaan. Puistoihin istutetaan pääasiassa runkopuita ja sijoitetaan riittävästi penkkejä.

5.4.4 Muut vaikutukset

5.4.41 Toteutettavuus

Ratkaisusta ovat jääneet pois yleissuunnitelman vaihtoehtovaiheen koskenniskalle tarvittu lisätäyttö ja pihakadun alle tehtävä paikoituskerros. Toteutettavuus on parantunut.

5.4.42 Yleiskaavallinen tarkastelu

Alueella ovat voimassa kaupunginvaltuuston 4.1.1995 hyväksymä ”oikeusvaikutukseton” Keskustan osayleiskaava ja 18.1.2006 oikeusvaikutteisena hyväksytty Keskustan liikenneosayleiskaava. Edellisessä Kekkosen tie on nykyisellään ja ympäröivä maankäyttö sen mukaisesti keskustatoimintojen aluetta ja teollisuusaluetta, jonka maankäyttö tulee muuttumaan. Kartassa ”Liikenneverkko” on kuitenkin varauduttu Kekkosen tien korvaamiseen Tampellan alueen alittavalla tunnelilla. Jälkimmäisessä Kekkosen tie / rantaväylä on sijoitettu maanalaiseen tunneliin.

Vuonna 2000 valmisteltiin Ranta-Tampellan suunnittelun edellisessä vaiheessa kaksi raporttia (selostuksen liiteasiakirjat 1 ja 2), joissa suhdetta Keskustan osayleiskaavaan on tarkasteltu.

Maankäyttö- ja rakennuslain 54.4 §:n mukaan laadittaessa asemakaavaa alueelle, jolla ei ole oikeusvaikutteista yleiskaavaa, on otettava huomioon 39 §:n mukaiset yleiskaavan sisältövaatimukset. Seuraavassa selvitetään, miten asemakaava toteuttaa yleiskaavan sisältövaatimukset.

MRL §39.2 kohta 1 (Yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys): Teollisuusalueet ovat poistumassa keskustasta. Keskusta-asumisen lisääminen on perusteltua yhdyskuntarakenteen monipuolisuuden ja palveluiden säilymisen kannalta. Liikenteen toimivuuden ja yhdyskuntatalouden kannalta on parempi rakentaa asuntoja keskustan lähelle kuin kaupungin laita-alueille. Keskustan elinvoimaisuuden tukeminen on myös ekologisesti kestävä.

MRL §39.2 kohta 2 (Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö): Asemakaava merkitsee keskustan täydennysrakentamista ja siten edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttöä.

MRL §39.2 kohta 3 (Asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus): Keskusta-asukkaista on merkittävä osa yhden hengen talouksia, joilla ei ole tarvetta omistaa autoa. Ranta-Tampella tarjoaa keskusta-asumiselle korkealuokkaiset puitteet kaupungin monipuolisten palveluiden vieressä.

MRL §39.2 kohta 4 (Mahdollisuudet liikenteen ja huollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla): Uusien asukkaiden käytettävissä ovat kävelyetäisyydellä keskustan hyvät palvelut, ja joukkoliikenteen

kehittämismahdollisuudet ovat hyvät. Tiiviillä alueella on erinomaiset mahdollisuudet energia-, vesi- ja jätehuollon järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla.

MRL §39.2 kohta 5 (Mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön): Eri väestöryhmille saadaan tasapainoinen, terveellinen ja turvallinen elinympäristö rauhallisin kaikille avoimin rannoin ja rautatien alittavin ja ylittävin kevyen liikenteen yhteyksin. Alue on tasaisena saatavissa liikumisen kannalta esteettömäksi.

MRL §39.2 kohta 6 (Kunnan elinkeinoelämän toimintamahdollisuudet): Uuden liike- ja palvelutilan rakentaminen parantaa kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja koko Tampellan alueen palvelutasoa.

MRL §39.2 kohta 7 (Ympäristöhaittojen vähentäminen): Maaperä puhdistetaan rakentamisen myötä pilaantuneista maista koko alueella. Ilmanlaatu paranee oleellisesti, kun ns. rantaväylän liikenteen vaikutukset poistuvat. Liikennemelusta johtuva haitta varsinkin Armonkallion alueella vähenee merkittävästi. Ranta-Tampellan melusuojaus varmistetaan rakenteellisesti.

MRL §39.2 kohta 8 (Rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonvarojen vaaliminen): Koskenniskalla olevat Tampellan aikaiset tiilirakennukset muodostavat yhtenäisen rakennusryhmän teollisuusalueen entisen toiminnan merkinä. Ne voidaan säilyttää. Uusi rakentaminen sopeutuu maisemaan ja ympäröivään rakennuskantaan.

MRL §39.2 kohta 9 (Virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys): Alue on tällä hetkellä pääosin teollisuustonttia ja liikennealueita, joten virkistysaluetta on vain Soukkapuistossa. Asemakaavassa kaikki rannat muuttuvat virkistysalueiksi, joille ohjataan seudullinen ulkoilu-reitti. Uusi kanava toimii myös virkistysalueen luonteisena vapaa-alueena.

MRL §39.4 (Maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle aiheutuva haitta): Asemakaava ei aiheuta maanomistajille kohtuutonta haittaa. Alueen toteuttaminen kaavan osoittamalla tavalla on kaikkien alueen maanomistajien ja maanvuokraajien intressissä.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

5.51 Pilaantuneet maat

Viimeinen pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi osoittaa, että alueen eteläosalla, rautatien ja Kekkosen tien välissä on kaksi voimakkaasti pilaantunutta aluetta. Muualla pilaantuneisuus on pistemäistä. Maaperässä on paljon tuhkaa ja valimokuonaa sekä paikoin rakennusjätettä, betonia ja puutavaraa.

Kunnostustarpeen kannalta virkistysalueilla maapohja vaihdetaan yhden metrin tasolle lopullisesta pinnasta. Rakennettavilla alueilla

maapohja vaihdetaan 1,5 metrin syvyyteen tai pohjavedenpinnan tasolle rakennusten alla. Kanava tulee tehdä betonipintaisena, mikä rajoittaa pilaantuneiden maamassojen kulkeutumista vesistöön.

Tutkimusten perusteella poistettavien maamassojen määräksi on arvioitu 150000 – 200000 m³. Tästä noin 20000 – 30000 m³ tulee puhdistaa pilaantuneesta maasta aiheutuvien terveysriskien perusteella. Loppu poistettava (osittain pilaantunut ja jätettä sisältävä) maa-aines joudutaan kaivamaan rakennusten ja pysäköintihallien alta, alueelle rakennettavan kanavan kohdalta ja muiden rakenteiden kohdalta.

Kun alueen toteutuksen aloittamiseen kuluu vielä vuosia, tarkempi kunnostuksen yleissuunnitelma laaditaan lähempänä aloitusaikaa.

Päiväkodin tontilla ja lähialueella maaperän pilaantuminen on vähäisempää. Sen kunnostustarpeeseen riittää pintamaan vaihto.

5.52 Melu ja värinä

Kaava-alueen melun ja värinän torjunnassa on kaksi erikoiskysymystä. Ensiksi rautatieliikenteen värinää ja runkomelua selvittävät mittaukset on tehty todellisessa tilanteessa, jossa junanopeudet ovat Pendolinojen osalta luokkaa alle 80 km/h, muiden henkilöjunien osalta alle 70 km/h ja tavarajunien osalta alle 50 km/h. Liikenneviraston ilmoituksen mukaan sallitut nopeudet ovat suuremmat, kallistuvakorille junille (Pendolino) 100 km/h ja muille junille 80 km/h, ja ne tulee olla meluntorjuntalaskelmien pohjana. Toiseksi katuliikenteen melulaskelmat eivät huomioi pihakadun hyvin pieniä liikennemääriä.

Rautatie- ja katuliikenteen melun torjunnasta on tehty tarkempi asemakaavavaiheen selvitys, jota on tarkistettu vastaamaan suurimpia sallittuja teoreettisia junanopeuksia. Sisämelun suhteen ongelmallisia paikkoja ovat radan varren korttelit vuoden 2030 tilanteessa. Raskaan tavarajunan ohittaessa alueen talojen seinäpinnalle kohdistuu lyhytaikainen maksimimelutaso 83 dB. Se edellyttää 39-41 dB:n määräystä ratasivulle ja sitä pienempää pohjoisen suuntaisille katujulkisivuille. Toimitilarakennuksissa desibeliraja on pienempi. Radan varteen rakennettava yhtenäinen meluaita on 1,8 m korkea. Rautatieliikenteen melu ei ole ongelmana pihaoilla.

Kun radan varren korttelit ovat rakennuslupavaiheessa, melutarkastelut tulee tehdä uudelleen rakennusten suunniteltuun tilankäyttöön perustuen. Samalla voidaan selvittää riittävän pitkäaikaisilla mittauksilla radan kaarteesta johtuvan kirsunnan vaikutukset. Ainoastaan pitkän kuivan ajanjakson seurauksena ilmenevä kirsunkunta syntyy alhaalla kiskon reunassa, ja äänen leviämisen tehokas vaimentaja on radan varren yhtenäinen meluaita. Vielä tehokkaampi vaimentaja on kiskon reunan öljyminen.

Vanhoissa tiilirakennuksissa on kysymys toiminnan luonteesta ja sijainnista rakennuksissa. Melumääräys on annettu niiden osalle toimintatilan mukaisena. Jos tiloja käytetään asumiseen, rakennuslupavai-

heessa tehtävä uusi melutarkastelu tulee lisäämään melusuojauksen tarvetta. Päiväkodin osalta melusuojausta vähentää se, että radan varressa on koonta-aseman korkeampi osa ja päiväkotiki on radan puolelta pääosin upotettu viereiseen maastoon.

Katuliikenteen meluvaikutukset ovat vähäisemmät. Laskennassa käytettyjen suurten liikennemäärien perusteella ongelmallisimmaksi näyttää tulevan rannan korttelirivin itäpää, jossa avoin piha voi altistaa melulle. Jos liikennemäärät ovat korttelin rakennusvaiheessakin arvioitu vielä yhtä korkeiksi, uuden melutarkastelun pohjalta voidaan harkita kadun varrelle melusuojausta tai pihatoimintojen sijoittamista meluisuuden mukaan.

Koko kaava-alueella on määräys parvekkeiden lasittamisesta sekä meluntorjunnan että kaupunkikuvan yhtenäisyyden vuoksi.

Rautatieliikenteen tärinä ja runkomelu eivät ole todellisen tilanteen mittausten mukaan olleet alueella ongelmallisia. Kun junanopeudet nostetaan teoreettisten maksimiarvojen mukaisiksi, tärinän ja runkomelun haitalliset vaikutukset leviävät ratakortteleiden alueelle. Siksi asemakaavaan on otettu määräys siitä, että kortteleiden 136, 992, 993, 968 ja 969 kallioisilla osilla rakennukset tulee suunnitella niin, että runkomelun ohjearvotasoa 35 dB ei ylitetä. Tärinän osalta määräys on seuraava: Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä rakennushankkeen pohjalta laadittu selvitys, joka sisältää tuoreet tärinämittaukset ja ratkaisut tärinän vähentämiseksi tärinän tunnusluvun raja-arvon 0,30 mm/s alle.

Tärinään ja runkomeluun on suuri vaikutus neljännen raiteen perustamistavalla. Paras vaimennusteho syntyy paalulaattaperustuksella. Rakennuksissa voidaan käyttää vaimennuskerrosta kalliopinnan ja perustusten välissä sekä vastaavasti Helmisenraitin rakenteiden ja rakennuksen välissä. Tärinän suurin vaikutus kohdistuu alimpiin kerroksiin, jotka ovat radan puolella autojen paikoituskerroksia.

5.53 Naistenlahden voimalaitos

Naistenlahden voimalaitos sijaitsee yleissuunnitelma-alueen itäpuolella 200–1200 metrin etäisyydellä. Voimalaitos on häiriölähde melun, ilman epäpuhtauksien ja ympäristöonnettomuusriskin vuoksi. Voimalaitoksen uusimisen yhteydessä on tehty YVA-selvitys ja myöhemmin ympäristömeluselvitys.

Päivä- ja yöajan keskiäänitaso ylittää pursiseuran seuramajan kohdalla 40 dB(A), mutta sitä lähempänä äänitaso jää alle 40 dB(A):n. Ilman epäpuhtauksien suhteen kaava-alueen sijainti laitoksen lähellä on edullinen, sillä pitkät piiput jättävät lähialueille hyvin puhtaan kehän.

Ympäristöonnettomuusriskin kannalta voimalaitos kuuluu riskialttiisiin toimintoihin. Turvallisuus- ja kemikaaliviraston konsultatiovyöhyke ulottuu 0,5 km:n päähän laitoksesta. Tukesin lausunnon mukaan konsultaatiota ei tarvita.

5.6 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Asemakaavaa varten on laadittu uusia merkintöjä ja määräyksiä.

LPA-11: maanalaisen pysäköintitilan päälle rakennetaan viherkansi, joka on puistomainen ja yleisesti käytettävissä. Määräyksen tarkoituksena on mahdollistaa yksityiseen käyttöön tulevan pysäköintitilan rakentamisen lainoittaminen, mutta samalla varmistetaan tilan päälle istutettavan puistomaisen alueen julkisuus.

ata6000: autosuoja- ja taloustilojen rakennusoikeus niin, että ne eivät ole mukana autopaikkatarpeen mitoituksessa. Taloustilat sisältävät myös asukkaiden yhteisiä tiloja.

run-1: rautatieliikenteen aiheuttaman runkomelun laskennallisella vaikutusalueella oleva merkintä edellyttää runkomelun huomioimista rakennusten rakenteissa ja vaikutuksen alentamista hyväksyttävän tason alapuolelle.

tär-3: rautatieliikenteen aiheuttaman tärinän laskennallisella vaikutusalueella oleva merkintä edellyttää tärinän huomioimista rakennusten rakenteissa ja vaikutuksen alentamista hyväksyttävän tason alapuolelle

Yleismääräys viherkatoista perustuu siihen, että alueella on vähän lähiokeskelualueita ja hulevesiä pidättäviä pintoja. Kattoja koskee myös toinen yleismääräys teknisistä tiloista ja viherkattojen aputiloista. Museoviraston esittämä yleismääräys liittyy rantavyöhykkeen vedenalaisinventointiin. Pilaantuneiden maiden puhdistamisvelvoite on tarkennettu koskemaan myös viher- ja virkistysalueita. Kolmen vuoden kieltä rakentaa uusia rakennuksia perustuu rantaväylän tunnelin rakentamispäätöksen tarvitsemaan aikaan.

5.7 Nimistö

Kadunnimitoimikunta on esittänyt alueelle nimistöä, joka perustuu alueen vanhaan paikannimistöön, sen rakennuksiin, asukkaisiin ja entiseen toimintaan.

Rantatampellankatu ja -silta: alueesta käytetty nimitys

Pumppuasemanraitti: pumppuasema, rakennus

Koelaitoksenkatu: lentomoottoreiden koelaitos, rakennus

Helmisenraitti ja Oskari Helmisen aukio: Oskari Helminen, rakennusten suunnittelija, Tampellan rakennusmestari

Aspinniemenkatu: Aspinniemi, vanha paikannimi

Gustaf Aspin aukio: Gustaf Asp, Tampellan rakennusmestari, asui Aspinniemen puutalossa

Paasikivenkatu: liittyy entiseen Paasikiventiehen

Kekkosenkatu: entisen Kekkosen tien kohdalla

Telakanpuisto, Telakan suojaviheralue: entinen Majurin telakka Myllysaaren eteläpuolisessa lahdessa

Myllysaarensilta: Myllysaari, vanha paikannimi

Nyrkkäkallio: vanha paikannimi

Kiiskisaarenpuisto ja -silta: Kiiskisaari, vanha paikannimi
Herrainrinne, Herrainmäensilta: Herrainmäki, vanha paikannimi
Pakkalansilta: K. A. Pakkala, Tampellan rakennusmestari, Aspin-
niemen asukas
Warkaanlahdensilta: Warkaanlahti, vanha paikannimi
Massunlastenpuisto: Massunmäellä asuneiden lasten uimapaikasta
Verstaansilta: Verstaankadusta

6 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Rakentamistapaohjeet

Koko alueen kortteleita ja yleisiä alueita koskevat rakentamistapaohjeet, joiden tunnuksena kaavakartalla on rol-8333. Ne tulevat tämän selostuksen liitteeksi.

Katuverkon yleissuunnitelma

Ramboll Oy on laatinut alueen kaduille 7.12.2010 päivätyn katuverkon yleissuunnitelman. Se sisältää kunkin kadun pituusleikkauksen ja tyyppipoikkileikkauksen sekä varsinaisen yleissuunnitelmakartan. Yleissuunnitelma on asemakaavan liitteenä. Myöhemmin katusuunnitelmavaiheessa tarkennetaan Rantatampellankadun ja Helmisenraitin poikkileikkauksia ja Aspinniemenkadulta osoitetaan yhteys ulkoilureitille. Suunnitelmaa tullaan tarkistamaan.

Viheralueiden yleissuunnitelma

Näkymä Oy on laatinut Ranta-Tampellan suunnittelun yleissuunnitelmavaiheessa viheralueiden yleissuunnitelman, päivätty 2.8.2010. Piirustusten numerot ovat 18/15301/1-4. Ne ovat asemakaavan liitteinä. Piirustuksia ei ole päivitetty asemakaavaehdotuksen kanssa täysin yhteensopiviksi, mutta ne esittävät riittävästi tärkeimpien viheralueiden toimintojen sijoittumisen ja rakentamisen laatutason.

Havainnollistaminen

Asemakaavasta on laadittu havainnollistamista varten ilmakuvasovitus, näkymät Näsijärveltä ja kanavan varrelta, havainnepiirros, virtuaalimallikuvia sekä pienoismalli. Kolme ensin mainittua ovat arkkitehtuuritoimisto B&M:n alkuperäisten kuvien muutoksia. Ilmakuvasovituksessa on muutettu rantaa aallonmurtajan ja kanavan välillä, päiväkodin korttelia radan varressa, kahta seuraavaa radan varren korttelia (nyt neljä korkeaa rakennusmassaa) ja keskimmäisen rantakorttelin rannan suuntaisia pistetaloja (yksi kerros lisää). Näsijärvinäkymässä on muutettu rannan keskirakennukset piipun kohdalla yhtä kerrosta korkeammiksi ja radan varren rakennukset kolme kerrosta korkeammiksi. Kanavanmutkan aukion kuvassa on muutettu radan varren rakennukset kolme kerrosta korkeammiksi, kadun-

tasokerros on aukotettu liiketiloja varten ja radan alikulku on osoitettu.

Arkkitehtuuritoimisto B&M:n laatimaan aineistoon kuuluu asemakaavatason kuvien lisäksi suunnitteluohje, jossa on esimerkkejä yksityiskohtien ratkaisuksista. Ohje ei ole kaikin osin asemakaavan ja rakentamistapaohjeiden mukainen.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

6.2.1 Asemakaavan toteuttamisen reunaehdot:

1. Asemakaavassa on määräys, joka kieltää uusien rakennusten rakentamisen kaava-alueelle kolmen vuoden aikana kaavan lainvoimaiseksi tulon jälkeen. Sen tarkoituksena on antaa aikaa tunnelin rakentamisen valmisteluille ja varsinaiselle tunnelityölle. Ellei tunnelin rakentamispäätöstä ole vielä siihen mennessä tehty, kieltoaikaa jatketaan kaupungin toimenpiteinä niin kauan, kunnes päätös on voimassa. Kaupunki antaa sitoumuksen, että valtatie liikenne voi jatkua esteettä tunnelin käyttöönottoon asti ja että uusien rakennusten rakentamista (perustusten anturoiden valamista) ei aloiteta ennen tunnelin käyttöönottoa.

2. Alueen yksityiset maanomistajat sitoutuvat niiden ja kaupungin välisessä maankäyttö sopimuksessa siihen, että uusien rakennusten rakentamista (perustusten anturoiden valamista) ei aloiteta ennen tunnelin käyttöönottoa. Sama sitoumus siirtyy myös alueen mahdollisille myöhemmille toteuttajille.

3. Kielto uusien rakennusten rakentamisesta vasta tunnelin käyttöönoton jälkeen ei koske rakentamista valmistelevia töitä kuten maaperän puhdistamista, kunnallistekniikan rakentamista, johtosiirtoja ja rannan täyttöä.

6.2.2 Ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen on ajallisesti sidoksissa rantaväylän tunnelin toteuttamiseen. Sen valmistelutöitä, esim. maaperän puhdistamista, kanavan kaivamista ja rannan täyttöä voidaan tehdä tunnelityön aikana nykyisen Kekkosen tien ulkopuolisilla alueilla. Teoreettisesti aloitusvaihe on 2010-luvun puolessa välissä tai loppuosalla. Toteuttamisen luonnollinen aloitussuunta on radan puolelta, missä oleva kunnallistekniikka on lähellä jo valmiina.

Todennäköisesti alueella tulee olemaan useita toteuttajia. Normaaliooloissa tämän kerrosalamäärän markkinoiminen ja rakentaminen vie noin 15 vuotta.