



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><b>Tampereen Sähköverkko Oy (1)</b></p> <p>Tampereen Sähköverkko Oy:n (TSV) kommenttina kaavaan suora lainaus ohjausryhmän 25.8.2022 [21.6.2022] muistiosta: ”Purettavassa rakennuksessa on muuntamo, jossa on myös korttelin ulkopuolista jakelua. Jatkossakin rakennukseen tarvitaan muuntamovaraus, ja muuntamotoiminnot tulee varmistaa rakentamisen aikana.” Kommentti koskee Itsenäisyydenkatu 2 osoitteessa sijaitsevaa rakennusta eli havainneaineistossa turkoosina esitettyä rakennusta/tonttia.</p>	<p>Huomioidaan jatkovalmistelussa.</p>	<p>Muuntamon tilavaraus viitesuunnitelmaan. Kaavakartalle muuntamon toteuttamiseen velvoittava määräys.</p>
<p><b>Tampereen Sähköverkko Oy (2)</b></p> <p>Tampereen Sähköverkolla on kyseisessä rakennuksessa kiinteistömuuntamo. Tilaa tarvitaan jatkossakin.</p>	<p>Huomioidaan jatkovalmistelussa.</p>	<p>Muuntamon tilavaraus viitesuunnitelmaan. Kaavakartalle muuntamon toteuttamiseen velvoittava määräys.</p>
<p><b>Yksityishenkilö</b></p> <p>Miksi autoa [autoilua] jälleen vaikeutetaan näillä muutoksilla?</p>	<p>Suunnittelun tavoitteena oleva Ratapihankadun katualueen ja Tullin risteyssillan leventäminen mahdollistaa useita ajoneuvoliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta koskevia toimenpiteitä. Välillisenä vaikutuksena kaava luo edellytyksiä myös muille Pakkahuoneenaukion ja Ratapihankadun toimivuutta parantaville muutoksille. Näitä ovat mm.</p>	<p>Ei toimenpiteitä.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	<p>Itsenäisyydenkadun ylittävän sillan leventäminen, jalankulun ja pyöräilyn erottelu, valo-ohjaus Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymään sekä vasemmalle kääntymiskaista Ratapihankatua pohjoisen suunnasta saapuvalla P-Hämppiin ja muihin samaa ajoyhteyttä käyttäviin pysäköintilaitoksiin pyrkivälle liikenteelle.</p>	
<p><b>Yksityishenkilö</b></p> <p>Linja-autoaseman rakennukseen tulee varata pyöräpysäköinnille oma laadukas tilansa, jotta vaihto pyörästä bussiin sujuu kätevästi. Ajo tähän pysäköintiin joko Ratapihankadulta tai Itsenäisyydenkadulta. Samassa tilassa voisi toimia myös pyörähuolto, joka voisi ylläpitää pysäköintiä.</p>	<p>Jatkovalmistelussa tarkastellaan suunnittelu- ja lähialuetta palvelevan pyöräpysäköinnin järjestämisen vaihtoehtoja. Lähtökohtana on, että erityisesti joukkoliikenteen käyttäjien tarpeisiin soveltuvia toteutustapoja tutkitaan tätä asemakaavaa laajempänä kokonaisuutena. Näitä ovat mm. Rautatienkadun ja asema-aukion kehittämisen, Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Asematunnelin uudistamisen sekä pohjoisen tunneliaukon laajentamisen yhteydessä mahdollistuvat ratkaisut.</p>	<p>Pyöräpysäköinnin tarkastelu osana vaikutusten arviointia.</p>
<p><b>Tampereen kaupunki, viheralueet ja hulevedet -yksikkö</b></p> <p>OAS OK, hulevesiselvitys ja suunnitelma on laadittava.</p>	<p>Hulevesien hallintaa tarkastellaan kaavaan liittyvän alustavan pihasuunnitelman ja viherkerroinlaskelman laatimisen yhteydessä. Laajemman alueen hulevesien hallintaa ja verkostojen kapasiteettia tarkastellaan parhaillaan Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja henkilöratapihan yleis- ja rakentamissuunnittelun yhteydessä. Alueellisia lähtökohtia ja kehittämistarpeita on käsitelty myös Asemakeskuksen</p>	<p>Hulevesien hallinnan suunnittelu osana alustavaa pihasuunnittelua ja viherkerroinlaskentaa.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	yleissuunnitteluvaiheen verkostotarkastelussa, johon tämän kaavan suunnittelualue sisältyi.	
<p><b>Pirkanmaan liitto</b></p> <p>Pirkanmaan liitto ei anna virallista lausuntoa nyt nähtäville asetetusta kaavan valmisteluaineistosta. Teknisluonteisena täydennyksenä asemakaava-aineistoon esitetään kuitenkin seuraava kommentti.</p> <p>Kaavasuunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa tulee ottaa huomioon suunnittelualueen suora rajautuminen viereiseen RKY 2009 -kohteeseen (Tampereen rautatieasema ja veturitallit), ja joka olisi hyvä todeta myös osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa, Maakuntakaavamerkintä:</p> <p>Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (Linkki kaavamääräykseen: <a href="https://tieto.pirkanmaa.fi/data/MKK2040/kaavamerkinnat.pdf#page=30">https://tieto.pirkanmaa.fi/data/MKK2040/kaavamerkinnat.pdf#page=30</a>)</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelman maakuntakaavaa koskevaan kohtaan lisätään maininta RKY-kohteesta.</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelman täydentäminen.</p>
<p><b>Linja-autoliitto</b></p> <p>Asemakaavan valmistelussa on erittäin myönteistä se, että linja-autoliikenne on otettu valmistelussa huomioon.</p> <p>Kaupungin järjestämässä joukkoliikenteessä kaavoituksen ja maankäytön yhteensovittaminen toteutunee lähtökohtaisesti hallinnon kesken. Muussa linja-autoliikenteessä yritykset määrittävät oman liikenteensä reitit ja aikataulut itsenäisesti. Yleisellä tasolla vaikuttaa siltä, että kaupunkitilan niukkuus ja linja-autoliikenteen</p>	<p>Suunnitelmalla pyritään luomaan edellytyksiä monipuolisesti joukkoliikennettä palvelevien ja eri liikennemuodot yhdistävien toimintojen kehittämiseksi. Linja-autoliittoon kuuluvien paikallis-, seutu- ja kaukoliikenteen toimijoiden lisäksi valmisteluun pyritään osallistamaan myös muuntotyypiseen linja-autoilla harjoitettavaan liikennöintiin, kuten tilausliikenteeseen keskittyviä toimijoita. Laajempaan kokonaisuutena</p>	<p>Linja-autoliikenteen toimijoiden osallistaminen ja toimintaedellytysten tarkastelu osana vaikutusten arviointia.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>intressikonfliktit ovat kasvamassa (matkailu/tilausliikenne), ja tämä ilmiö on laajentumassa myös reittiliikenteen toimintaedellytyksiin. Tähänkin nähden on hienoa, että kaupungin keskeisellä paikalla olisi käytettävissä linja-autoliikenteen terminaalialue.</p> <p>Linja-autoliitto on teettämässä yleistä selvitystä kaupunkitilan käytöstä ja käytettävyydestä tilanteissa, joissa ei välttämättä enää ole yhtä ja yhtenäistä terminaalialuetta/paikkaa (linja-autoasemaa). Nyt puheena olevan kaavan jatkoarvioinnissa ja toteutuksessa tulevat ainakin esiin linja-autojen pysäköintimahdollisuudet, kuljettajien sosiaalitulat ja käyttövoimien uudistuessa myös latausinfraan rakentaminen. Hajautettua toimintamallia varten ei ole toistaiseksi olemassa valmiita toimintamalleja, jos yksi yksityinen toimija ei ota kootusti vastattavakseen terminaalipalvelujen tarjoamisesta. Asemakaavan toteuttamisvaiheessa on tärkeää, että tilapäisissä liikennejärjestelyissä otetaan huomioon linja-autojen liikennöintimahdollisuudet.</p> <p>Linja-autoliitto on lausunnon laatimista varten pyytänyt kommentteja Pirkanmaalla toimivilta linja-autoyrityksiltä, joiden kommentit on otettu huomioon tätä lausuntoa laadittaessa.</p>	<p>joukkoliikenteen järjestämistä sekä rakentamisen aikaisia liikennejärjestelyitä tutkitaan mm. keskustan liikenneverkkosuunnittelussa sekä TAHERA- ja Asemakeskus- hankkeissa. Näissä suunnitteilla olevia toimenpiteitä ovat mm. Rautatienkadun ja asema-aukion toiminnallinen kehittäminen sekä matkustajalaitureiden ja linja-autopysäkkien välisten kulkuyhteyksien parantaminen. On kuitenkin huomattava, että tämän kaavan toteutuminen ei suoraan ohjaa eikä yksin mahdollista muussa suunnittelussa ratkaistavien katujärjestelyiden muutosten, Pakkahuoneenaukiolle esitetyn bussiterminaalien tai Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Asematunnelin uudistamiseen kytkeytyvän matkaterminaalien toteuttamista.</p>	
<p><b>Finnpark Oy ja Finnpark Kiinteistö Management Oy</b></p> <p>- Valmisteluaineistossa on hyvä, että siinä on jo todettu alueen rajautuvan ja osin alueelle osuvan P-Hämpin ja Noutoparkin maanalaisia tiloja. Samoin on hyvä, että myös</p>	<p>Suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Finnpark Oy:n ja Finnpark Kiinteistö Management Oy:n edustajien kanssa. Parhaillaan suunnitteilla olevat Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion muutokset</p>	<p>Yhteistyön jatkaminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>tonttiin rajautuu myös P-Hämpin sisään- ja ulosajotunneli (Tullin Ramppi) ja sen rakenteita.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Finnpark Oy ja Finnpark Kiinteistö Management Oy edellyttävät, että em. uudessa asemakaavaratkaisussa em. rakennelmat eivät vahingoitu ja niiden käyttö ei esty.</li> <li>- Tämän lisäksi yhtiöt edellyttävät, että uudessa asemakaavassa mahdolliset linja-autojen pysäkkiratkaisut eivät liiaksi estä tai vaikeuta P-Hämpin sisään- ja ulosajoliikennettä .</li> </ul> <p>Perusteluina em. mielipiteille totean seuraavaa: Jo nykyisellään Ratapihankatu on todella vilkkaasti liikennöity katuyhteys ja se on yksi keskustan kehän pohjois-eteläsuuntaisesta pääväylistä. Nykyiselläänkin liittyminen Pakkahuoneen aukiolta Ratapihankadulle on etenkin ruuhka-aikoina vaikeaa. Samoin on huomattava, että Tullin Ramppi tulee olemaan tulevaisuudessa entistäkin tärkeämpi ajoyhteys maanalaiseen pysäköintiin, koska mm. suunniteltu P-Hämpin ensimmäisen vaiheen laajennus (n. 500 uutta autopaikkaa) tulee pääasiallisesti käyttämään kyseistä väylää sisään- ja ulosajoon. Niinpä mahdollisten linja-autoliikenteen lisääminen Pakkahuoneen aukiolle voi aiheuttaa ylitsepääsemättömän ongelman, jollei Noutoparkin ja Ratapihankadun liittymäjärjestelyihin kiinnitetä erityistä huomiota.</p>	<p>perustuvat vuosina 2019-2022 laadittuihin liikenne-ennusteisiin, Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymän vaihtoehto- ja toimivuustarkasteluihin sekä liikenteellisten vaikutusten arviointiin, joka sisältyi P-Hämpin laajennusta käsittelevän maanalaisen asemakaavan nro 8670 aineistoon. On kuitenkin huomattava, että tämän kaavan toteutuminen ei suoraan ohjaa eikä yksin mahdollista muussa suunnittelussa ratkaistavien katujärjestelyiden muutosten, Pakkahuoneenaukiolle esitetyn bussiterminaalin tai Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Asematunnelin uudistamiseen kytkeytyvän matkaterminaalin toteuttamista.</p>	
<p><b>Pirkanmaan ELY-keskus</b></p> <p>Tampereen kaupunki on toimittanut Pirkanmaan ELY-keskukselle otsikossa mainitun asemakaavamutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan lisätään lähiympäristön valtakunnallisia ja maakunnallisia arvoalueita koskevia tietoja. Kaavan toteuttamisesta syntyviä kaupunkikuvallisia ja maisemallisia</p>	<p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelman täydentäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>viitesuunnitelman. ELY-keskus on perehtynyt aineistoon ja antaa seuraavan lausunnon: Pirkanmaan ELY-keskus näkee lähtökohtaisesti positiivisena, että kaupunkirakennetta tiivistetään hyvällä joukkoliikenteen sijainnilla. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty tavoite matkaketjujen sujuvoittamisesta sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamisesta tukee valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskien toimivia yhdyskuntia ja kestävästä liikkumisesta. ELY-keskus kiinnittää valvontatehtävänsä johdosta kaavahankkeessa erityistä huomiota rakennetun kulttuuriympäristön valtakunnallisiin ja maakunnallisiin arvoihin.</p> <p><b>Kulttuuriympäristö</b> Asemakaavoitettava alue rajautuu valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) Tampereen rautatieasema ja veturitallit. Viitesuunnitelman mukainen rakentaminen vaikuttaa kaupunkinäkyymiin myös useassa muussa Tampereen keskustaajamaan sijoittuvassa valtakunnallisesti arvokkaassa rakennetussa kulttuuriympäristössä. Lähin näistä on Hämeenkadun, Hämeensillan ja Keskustorin muodostama arvoalue, jonka näkymän päätteeksi uudisrakennus asettuisi.</p> <p>Asemakaavoitettava tontti rajautuu myös maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön Tullin alue ja Sorsapuisto. Arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen maisemakuvan ohella uusi korkea rakentaminen muuttaa kaupungin siluettia laajemmassa maisemakuvassa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa</p>	<p>vaikutuksia havainnollistava suunnitteluaineisto sekä vaikutusten arviointi esitetään normaaliin tapaan osana kaavaselostusta ja liiteaineistoa. Aiempaa Asemakeskus-hankkeen yleissuunnitteluvaiheen maisema- ja kulttuuriympäristöselvitystä ja havainneaineistoja sekä näistä saatuja ELY-keskuksen ja Pirkanmaan maakuntamuseon lausuntoja hyödynnetään suunnittelun lähtötietona.</p> <p>Kaavaa valmistellaan yhteistyössä kaupungin yleiskaavayksikön kanssa. Vireillä olevan yleiskaavan yhteydessä laadittavat selvitykset huomioidaan valmistelun etenemisen mahdollistamalla tavalla. Asemakaavatyössä tutkitaan ja vertaillaan kahta eri suunnitelmavaihtoehtoa. Rakennuksen julkisivujen käsittelyä ja liittymistä muuhun rakennettuun ympäristöön sekä suunnitteilla olevan matkaterminaalin toimintoihin ja kulkuyhteyksiin tullaan ohjaamaan kaavamääräyksin. Korkean rakentamisen hankearviointi on osa kaavan vaikutusten arviointia.</p> <p>Asemakeskus- hankkeessa esitetyn laajan kansirakentamisen toiminnallisia ja teknisiä edellytyksiä tarkastellaan yhteistyössä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeen (TAHERA) kanssa. Suunnittelussa on mukana Väyläviraston, kaupungin ja VR-Yhtymän sekä Finnpark Oy:n lisäksi laaja joukko muita toimijoita ja viranomaisia, kuten Traficom, Finntraffic ja pelastuslaitos.</p>	<p>Vaihtoehtojen tarkastelu valmisteluvaiheessa. Vaikutusselvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin laatiminen. Lausuntopyyntö ja viranomaisneuvottelun järjestäminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>on asianmukaisesti todettu, että suunnittelussa ovat vahvasti esillä arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimista koskevat tavoitteet. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan on sen lisäksi tarpeen täydentää tiedot hankkeen vaikutuspiirissä olevista valtakunnallisista ja maakunnallisista arvoalueista.</p> <p>ELY-keskus on antanut 14.10.2020 lausunnon asemakeskuksen ympäristön kulttuuriympäristöselvityksistä sekä alustavasta vaikutusten arvioinnista. Lausunnossaan ELY-keskus totesi, että asemarakennuksen, henkilöratapihan ja veturitallin rakennushistoriaselvitys sekä asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys ovat asemakaavan taustaselvityksiksi hyvin soveltuvia ja riittäviä. Sen sijaan alustavan vaikutusarvioinnin sisältävässä kulttuuriympäristö- ja kaupunkikuvaselvityksessä nähtiin vielä ansioistaan huolimatta kehitettävää. Puutteita nähtiin arvokkaiden maisema-alueiden (Pispalanharju-Pyynikki ja Kalevanharju) huomioimisen sekä tuomiokirkon suunnalta tehtyjen näkymätarkastelujen osalta. Myös visualisoinnin tavassa nähtiin osin ongelmia, sillä osassa keskeisistä kuvista kuvataiteelliset tehokeinot (mm. valaistus) saattavat vaikuttaa kuvaan kaunistavasti. Vastaavasti sanallisessa kuvauksessa toivottiin enemmän vaikutusten arvioinnille luonteista objektiivisuutta. Valtakunnallisesti arvokkaihin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin kohdistuvia haitallisia ja osin peruuttamattomia vaikutuksia oli arvioinnissa käsitelty vasta suppeasti. ELY-keskus näkee edelleen, että alustava vaikutusten arviointi ei sinällään ole riittävä nyt laadittavan asemakaavamuutoksen vaikutusten arvioinniksi.</p>	<p>Alueelle sijoittuvissa toiminnoissa huomioidaan ympäristöhäiriöistä syntyvät reunaehdot.</p> <p>Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen selvitykseen pohjautuvan asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen on käynnistetty keväällä 2022, ja alustavat tulokset on huomioitu jo ennen kaavam muutoksen vireilletuloa tehdyssä valmistelussa. Tärinä liittyviä kysymyksiä ja reunaehdot selvitetään yhteistyössä TAHERA-hankkeen kanssa. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia käsittelevä riskianalyysi sekä muita henkilö-, palo- ja pelastusturvallisuutta koskevia selvityksiä on laadittu Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen lisäksi osana henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan yleis-, rata- ja rakentamissuunnittelua. TAHERA-hankkeen selvityksistä lisätietoja antaa Väylävirasto.</p> <p>ELY-keskukselta pyydetään tarvittavat lausunnot sekä kannanotot viranomaisneuvotteluiden tarpeesta kaavan valmistelun aikana.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Nyt asemakaavoitettavan kohteen osalta ELY-keskus esittää suunnittelussa erityisen huomion kiinnittämistä asemarakennuksen dominantin aseman säilymiseen kaupunkitilassa, erityisesti lännen suunnasta katsottuna. Tähän liittyy keskeisesti aseman tornin merkitys Hämeenkadun pääteaiheena.</p> <p>Tampereen keskustaajaman vaiheyleiskaavan laatiminen on parhaillaan käynnissä, ja sen yhteydessä selvitetään niin ikään korkeaan rakentamiseen liittyviä kysymyksiä. Asemakaavoituksessa on tarpeen huomioida käynnissä oleva selvitystyö sekä painottaa vuoropuhelua yleiskaavatason suunnittelun kanssa.</p> <p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan liittyy havainnekuva, joka eroaa jossain määrin yleissuunnitelmassa tutkitusta rakentamisesta. ELY-keskus suosittelee kaavoituksen valmisteluvaiheessa erilaisten suunnitteluvaihtoehtojen vertailua vaikutusten arvioinnin ja jatkosuunnittelun tueksi. Keskustan strategisen yleiskaavamääräyksen mukaan korkean rakentamisen yhteydessä tulee parantaa lähiympäristön laatua. Huomiota on tarpeen kiinnittää kaupunkimaisemien rinnalla myös katutason miljööseen valtakunnallisesti arvokkaassa rakennetussa ympäristössä. Kiinteistön nykyinen rakennuskanta huomioi tyylipiirteiltään ja pintamateriaaleiltaan ympäröivät arvorakennukset. Asemakaavamuutoksessa ja siihen liittyvässä suunnittelussa on tarpeen pohtia niin ikään uudisrakentamisen suhdetta ympäröivien arvorakennusten arkkitehtuuriin. Katutason suunnittelussa on tarpeen kiinnittää huomiota myös sosiaalisiin vaikutuksiin.</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Kaavoitusprosessi</p> <p>Kaavamuutos on rajaukseltaan melko pienialainen, mutta liittyy kiinteästi laajempaan asemakeskuksen suunnittelukokonaisuuteen. Tarkoituksenmukaisinta olisi asemakaavoittaa alue laajempaan kokonaisuutena, jolloin voitaisiin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kaavoitusprosessin myötä tunnistaa paremmin kokonaisuuteen liittyvät reunaehdot. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että nykyinen rakennus korvataan ratapihan ylittävään kansirakentamiseen liittyvällä uudisrakennuksella. Ratapihan kansirakentaminen ei kuulu osallistumis- ja arviointisuunnitelman kaavamuutosalueeseen. ELY-keskus muistuttaa, että alueelle laadittu yleissuunnitelma ei ole maankäyttö- ja rakennuslain mukainen lainvoimainen dokumentti, joten sen toteutumiseen liittyy epävarmuutta.</p> <p>Muut teemat</p> <p>Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole tarkemmin määritelty rakennukseen suunniteltuja toimintoja. Asemakeskuksen yleissuunnitelmaan vuonna 2020 tehdyn meluselvityksen valossa melutasot saattavat muodostaa rajoitteita joillekin toiminnoille. Meluselvitystä on tarpeen täsmentää kaavoituksen edetessä, ja myös tärinäolosuhteet on tarpeen huomioida. Muita keskeisiä teemoja ELY-keskuksen näkökulmasta ovat liikenteellinen toimivuus sekä henkilöturvallisuus. Selvitystarpeen arvioinnissa on tarpeen kuulla Väylävirastoa ja Traficomia.</p> <p>Kaava sisältyy valtakunnallisten ja maakunnallisten rakennetun ympäristön arvojen sekä toiminnallisen</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>merkittävytensä vuoksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen ELY-keskuksen valvontatehtävään.</p>		
<p><b>Tampereen kaupunki, ympäristönsuojelu</b></p> <p>Kaavassa tulee huomioida melu, tärinä ja ilmanlaatu, koska ollaan aivan rautatien ja Itsenäisyydenkadun vieressä. Asemakeskuksen meluselvityksen mukaan melutaso on jopa 68dB. Mikäli asumista kaavassa osoitetaan, tulee meluselvitys huomioida kerroskohtaisesti ja kaavassa antaa meluntorjunnasta määräys. Tärinä on huomioitava rakentamisessa. Tuloilman otto tulee järjestää riittävän korkealta ilman epäpuhtauksien vuoksi. Tämä tarkoittaa kattotasolta tai läheltä sitä.</p> <p>VAK-riskeihin tulee varustautua erityisesti jos kaavalla osoitetaan asumista. Näitä voivat olla mm automaattisesti sulkeutuva ilmanvaihto vaarallisen aineen vuototapauksissa. Asemakaavassa tulee käyttää viherkerrointa. Hulevesien viivyttämiseksi ja melulähteestä etäällä oleva kattopuutarha on suositeltava. Mikäli sisäpihaa muodostuu, tulee sinne pyrkiä rakentamaan ns. siniviherrakennetta, jossa hulevesiä voidaan viivyttää ja viihtyisää jopa hiljaista oleskelualueutta muodostaa.</p>	<p>Alueelle sijoittuvissa toiminnoissa huomioidaan ympäristöhäiriöistä syntyvät reunaehdot. Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen selvitykseen pohjautuvan asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen on käynnistetty keväällä 2022, ja alustavat tulokset on huomioitu jo ennen kaavamutoksen vireilletuloa tehdyssä valmistelussa. Tärinään liittyviä kysymyksiä ja reunaehdoja selvitetään yhteistyössä TAHERA-hankkeen kanssa. Vaarallisten aineiden rautatiekuljetuksia käsittelevä riskianalyysi sekä muita henkilö-, palo- ja pelastusturvallisuutta koskevia selvityksiä on laadittu Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen lisäksi osana henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan yleis-, rata- ja rakentamissuunnittelua. TAHERA-hankkeen selvityksistä lisätietoja antaa Väylävirasto.</p> <p>Kaavassa voidaan antaa mm. asuinhuoneiden sijoittumista, meluntorjuntaa ja tuloilman ottoa koskevia määräyksiä. Ilmanlaatuselvitys on laadittu vuonna 2021. Raportti on jo voimaan tulleen maanalaisen kaavan nro 8670 liitteenä.</p> <p>Hulevesien hallintaa tarkastellaan kaavaan liittyvän alustavan pihasuunnitelman ja viherkerroinlaskelman laatimisen yhteydessä. Laajemman alueen hulevesien</p>	<p>Vaikutusselvitysten ja -arviointien (erit. ympäristöhäiriöt) laatiminen.</p> <p>Alustavan pihasuunnitelman ja viherkerroinlaskelman laatiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
	hallintaa ja verkostojen kapasiteettia tarkastellaan parhaillaan Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja henkilöratapihan yleis- ja rakentamissuunnittelun yhteydessä. Alueellisia lähtökohtia ja kehittämistarpeita on käsitelty myös Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen verkostotarkastelussa, johon tämän kaavan suunnittelualue sisältyi.	
<p><b>Yksityishenkilöt</b></p> <p><i>Mielipide koski samassa kuulutuksessa mainittuja poikkeamislupahakemuksia ja osoitettu virheellisesti kaavoille nro 8460 ja 8924.</i></p>	-	-
<p><b>Tampereen kaupunki, terveydensuojelu:</b></p> <p>Terveydensuojelu on tutustunut kaavamateriaaleissa olevaan meluselvitysraporttiin (Sitowise, Meluselvitysraportti, Asemakeskus, 17.1.2020, Donna ID 3137834, versio 4). Terveydensuojelu pyytää huomioimaan raideliikenteen impulssimaisen sekä kapeakaistaisen melun vaikutukset asumiselle ja teetättämään tarkemman meluselvityksen, jossa huomioidaan rakennusten julkisivuun kohdistuvat todelliset meluvaikutukset rautatie- ja raideliikenteen sekä ajoneuvoliikenteen osalta. Rautatieliikenteestä voi aiheutua läheisiin kiinteistöihin melu- ja tärinävaikutuksia, jotka tulee huomioida asuinkiinteistön rakentamisen suunnittelussa ja toteutuksessa sekä tarvittaessa rakennuksen ääneneristävyydessä. Melun toimenpiderajat: (Sosiaali- ja</p>	<p>Alueelle sijoittuvissa toiminnoissa huomioidaan ympäristöhäiriöistä syntyvät reunaehdot. Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen selvitykseen pohjautuvan asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen on käynnistetty keväällä 2022, ja alustavat tulokset on huomioitu jo ennen kaavamutoksen vireilletuloa tehdyssä valmistelussa. Kaupungin omien melulinjausten ja valtioneuvoston asetuksen mukaisten ohjearvojen lisäksi selvityksessä huomioidaan palautteessa mainitut raideliikenteen melun erityispiirteet ja toimenpiderajat. Tärinään liittyviä kysymyksiä ja reunaehtoja selvitetään yhteistyössä TAHERA-hankkeen kanssa. TAHERA-hankkeen selvityksistä lisätietoja antaa Väylävirasto.</p>	<p>Vaikutusselvitysten ja -arviointien (erit. ympäristöhäiriöt) laatiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>terveysministeriön asetus asunnon ja muun oleskelutilan terveydellisistä olosuhteista sekä ulkopuolisten asiantuntijoiden pätevyysvaatimuksista, 545/2015, §12). Meluselvitysraportissa on todettu, että tehtyjen laskentojen mukaan suurimmalle osalle uudisrakennusten kattoja on todennäköisesti mahdollista toteuttaa leikkiin ja oleskeluun tarkoitettuja kattopihvoja. Terveysturvallisuus pyytää huomioimaan, että kattopihan meluntorjunnan toteutus tulisi tarkentaa ja osoittaa viimeistään rakennuslupavaiheessa. Lisäksi asunnon tuulettamismahdollisuus ilman melusta aiheutuvaa haittaa on osoitettava jatkosuunnittelun yhteydessä. Rakennuksen korottamisen yhteydessä tulee varautua kesäaikaiseen hellejaksojen pitenemiseen ja korotettavien kerrosten asuntojen lämpöolosuhteiden hyvään hallittavuuteen ilmanvaihdon ja mahdollisen jäähdytyksen avulla.</p>	<p>Kattopihojen rakentamista tarkastellaan kaavaan liittyvän alustavan pihasuunnitelman yhteydessä. Kaavassa voidaan antaa mm. asuinhuoneiden sijoittumista, meluntorjuntaa ja tuloilman ottoa koskevia määräyksiä. Yksityiskohtaisesti ratkaisut määritellään tilojen käyttötarkoitusta vastaavalla tavalla kaavaa seuraavissa suunnitteluvaiheissa.</p>	
<p><b>Pirkanmaan maakuntamuseo</b></p> <p>Pirkanmaan maakuntamuseolta pyydetään lausuntoa otsikossa mainitusta hankkeesta. Maakuntamuseo on tutustunut hankkeen aineistoon ja toteaa seuraavaa. Asemakaavan muutos koskee osoitteessa Itsenäisyydenkatu 2 ja Ratapihankatu 39a sijaitsevaa voimassa olevan asemakaavan mukaista korttelia numero 320. Alue rajautuu eteläpuolella Pakkahuoneenaukioon. Tavoitteena on mahdollistaa Ratapihankadun liikennejärjestelyiden ja korttelin 320 maankäytön kehittäminen käynnissä olevassa kaupungin, valtion ja alueen yksityisten maanomistajien</p>	<p>Olemassa olevan rakennuksen historian ja nykytilan tarkempi kuvaus laaditaan kaavan valmistelu- ja ehdotusvaiheissa. Tiedot kootaan kaavaselostukseen ja esitetään osana suunnittelualueen nykytilan kuvausta ja kaavan vaikutusten arviointia. Kaavan toteuttamisesta syntyviä kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia havainnollistava suunnitteluaineisto sekä vaikutusten arviointi esitetään normaaliin tapaan osana kaavaselostusta ja liiteaineistoa. Aiempaa Asemakeskus-hankkeen yleissuunnitteluvaiheen maisema- ja</p>	<p>Olemassa olevaa rakennusta koskevien tietojen täydentäminen. Vaihtoehtojen tarkastelu valmisteluvaiheessa. Vaikutusselvitysten ja -arviointien sekä havainnemateriaalin laatiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Tampereen Asemakeskus- hankkeessa sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa (TAHERA- hanke) suunnitellulla tavalla.</p> <p>Suunnittelun ja selvitysten lähtötietoina ovat Asemakeskuksen yleissuunnitelman (2019) ja I vaiheen kaavan, P-Hämpin laajennuksen maanalaisen asemakaavan sekä TAHERA-hankkeen jo valmistuneet ja käynnissä olevat selvitykset ja suunnitelmat. Maankäytön lähtökohtana on Asemakeskuksen yleissuunnitelma ilman radan idänpuoleista kansirakentamista ja liikenteen tilavarausten lähtökohtana Ratapihankadun katu- ja rakentamissuunnittelu. Yhteensovittamisessa huomioidaan yhteydet Pakkahuoneenaukiolle ja mahdolliseen bussiterminaliin sekä Itsenäisyydenkadun alikulun raitiotiepysäkille sekä junalaitureille.</p> <p>Suunnittelualueella sijaitseva punatiililaatoilla verhoiltu liike- ja toimistorakennus on valmistunut vuonna 1990. Siitä on kirjattu suppeat perustiedot selvitykseen Tampereen asemakeskus, Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä alustava vaikutusten arviointi / BST-arkkitehdit [oikaisu: WSP Finland Oy] 7.5.2020. Pirkanmaan maakuntamuseo on todennut asemakaavan ohjausryhmän aloituskokouksessa 21.6.2022, että em. selvityksessä annettuja tietoja tulee täydentää kaavaselostukseen arkkitehtonisella/tyylianalyysillä sekä kaupunkikuvallisen aseman tarkastelulla. Asemakeskuksen yleissuunnitelmassa kortteliin 320 alueelle on esitetty muun muassa matkakeskukseen liittyviä toimintoja sekä nykyisen</p>	<p>kulttuuriympäristöselvitystä ja havainneaineistoja sekä näistä saatuja ELY-keskuksen ja Pirkanmaan maakuntamuseon lausuntoja hyödynnetään suunnittelun lähtötietona.</p> <p>Tarkoituksena on, että tämän asemakaavan valmisteluvaiheessa tutkitaan ja vertaillaan kahta eri suunnitelmavaihtoehtoa. Rakennuksen julkisivujen käsittelyä ja liittymistä muuhun rakennettuun ympäristöön sekä suunnitteilla olevan matkaterminalin toimintoihin ja kulkuyhteyksiin tullaan ohjaamaan kaavamääräyksin. Kaupungin käytäntöjen mukainen korkean rakentamisen hankearviointi laaditaan osana kaavan ehdotusvaiheen vaikutusten arviointia.</p> <p>Tiedot kaavaprosessin aikana laadittavista suunnitelmista ja selvityksistä sekä luettelo niitä edeltäneistä aiemmista, tätä aluetta koskeneista selvityksistä sisällytetään kaavaselostukseen.</p>	<p>Aiempien selvitysten ja suunnitelmien yksilöiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>rakennuksen korvaamista ratapihan ylittävään kansirakentamiseen liittyvällä uudisrakennuksella. Suunnittelualue rajautuu lännessä Tampereen rautatieaseman ja veturitallien RKY-alueeseen. Idässä se rajautuu Tullin alueen ja Sorsapuiston maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kaavalla tulee olemaan suorina kaupunkikuvallisia vaikutuksia lähialueella sijaitsevaan Tampereen Hämeenkadun, Hämeensillan ja Keskustorin RKY-alueeseen sekä Tammelan teollisuuskohteiden ja torin maakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön lukeutuvan Attilan kenkätehtaan kaupunkikuvalliseen asemaan. Korkeaa rakentamista sisältävällä kaavalla tulee olemaan kaupunkikuvallisia ja maisemallisia vaikutuksia myös paljon keskimääräistä laajemmalle alueelle, jolla sijaitsee useita valtakunnallisen, maakunnallisen ja paikallisen tason arvoalueita ja -kohteita. Tähän liittyen OAS:ssa todetaan, että suunnittelussa ovat vahvasti esillä arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimista sekä korkealaatuisen julkisen kaupunkitilan rakentamista koskevat tavoitteet. Kulttuuriympäristön arvojen säilyminen mainitaan myös maakuntakaavasta nousevana tavoitteena. Laadittavien selvitysten ja suunnitelmien osalta OAS:ssa todetaan, että vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään aiempia ja tekeillä olevia Asemakeskus- ja TAHERA-hankkeiden sekä P-Hämpin suunnittelu- ja selvitysaineistoja. Pitkällä aikavälillä toteutettujen ja laajan kokonaisuuden muodostavat selvitykset on hyvä yksilöidä tarkemmin kaavaselostuksessa. Ohryn aloituskokouksessa</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>todettiin, että osana kaavan vaikutusten arviointia laaditaan korkean rakentamisen hankearviointi. Pirkanmaan maakuntamuseo katsoo, että kattavan viitesuunnitelman ja havainneaineiston huolellinen laatiminen ja siihen nojaava perusteellinen vaikutustenarviointi on kaavahankkeessa kulttuuriympäristöarvojen huomioimisen näkökulmasta avainasemassa. On erittäin tärkeää täydentää aikaisempaa aineistoa ajantasaisilla havainnekuvilla, joissa on huomioitu mm. Tullikamarin aukion kaavahankkeen viimeisin kehitys. OAS:n liitteenä toimitetussa havainneaineistossa näin ei vielä ole. Samaan tapaan kuin Tullikamarin aukion asemakaavassa, myös tässä hankkeessa on syytä tarkastella huolellisesti korkean rakennusosan sijoittelua suhteessa Rautatieasemaan ja sen torniin sekä mm. Attilan ja Tullikamarin rakennuksiin. Hankkeessa tulee havainnollistaa ja arvioida vaikutuksia katunäkymäpäätteisiin sekä muuhun lähialueiden kaupunkikuvaan. Havainnekuvia on syytä laatia mm. Hämeenkadulta ja Itsenäisyydenkadulta, Ratapihankadulta ja Pakkahuoneenaukiolta, Murtokadulta, Tullikadulta sekä Tullikamarin aukiolta.</p> <p>Paitsi kannen katos, myös Itsenäisyydenkatu 2:n uudisrakennus on keskeisessä osassa sijoituessaan tärkeimmästä näkymäsuunnasta, lännestä Hämeenkadulta, tarkasteltuna rautatieaseman taustalle. RKY-kuvauksen mukaan <i>Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan</i></p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p><i>Tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys. [...] asemarakennus ja eteläinen veturitalli ovat rautatiealueen keskeisimpiä rakennuksia niin kaupunkikuvan, kulttuurihistorian kuin arkkitehtuurihistoriansakin lähtökohdista. Asemakeskuksen kokonaisuuden toteutuessa asemarakennus menettää asemansa itsenäisenä maamerkinä ja kaupunkikuvan dominanttina, kun näkymät ja rakennusten hierarkia kaupunkirakenteessa muuttuvat. Suunnittelussa onkin varmistettava paitsi yleinen korkea laatu, myös se, etteivät RKY-alueen arvot ja ymmärrettävyys muutoksista huolimatta heikkene. Kaavahankkeessa on syytä tutkia, miten sen kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää arkkitehtonisin keinoin. Itsenäisyydenkatu 2:n massoittelua ja muotokieltä, aukotusta ja materiaaalimaailmaa ohjaavilla kaavamääräyksillä tulee pyrkiä varmistamaan, että rautatieasema erottuu jatkossakin omana kokonaisuutenaan, eikä uudisrakentaminen syö siltä tarpeettomasti voimaa. Alustavan arvion ja havainneaineiston perusteella asuintornin suorakaiteinen massoittelu voisi suhtautua onnistuneesti rautatieaseman julkisivun aiheisiin.</i></p>		
<p><b>Tampereen Raitiotie Oy</b>  Tampereen Raitiotie Oy ilmoittautuu osalliseksi. Asemakaavassa 8460 on suunnitteilla korkea tornitalo osoitteeseen Itsenäisyydenkatu 2. Tontti rajautuu suoraan Itsenäisyydenkadun itäreunalla kulkevaan raitiotierataan. Raitiotieyhtiötä kiinnostaa erityisesti se, että radan</p>	<p>Tampereen Raitiotie Oy huomioidaan kaavan osallisena. Ratapihankadun katualueen ja Tullin risteyssillan leventäminen edellyttää silta- ja katurakenteiden sekä Itsenäisyydenkatu 2:n olemassa olevan rakennuksen osittaista purkamista.</p>	<p>Yhteistyön jatkaminen. Tampereen Raitiotie Oy:n tunnistaminen osalliseksi raitiotien käyttämää aluetta</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>kunnossapidettävyyteen tai liikennöinnin turvallisuustilanteeseen ei tule muutoksia kaavahankkeen myötä ja että uudesta maankäytöstä ei aiheudu radan ylittävää kulkemista koko nykyisen osan 1 raitiotiejärjestelmän jyrkimmällä liikennöitävällä rataosuudella ja asematunnelin suulla.</p>	<p>Mahdollinen nykyisen rakennuksen korvaava uudisrakennus ei sijoitu nykyistä rakennusta lähemmäs raitiotietä.</p> <p>Kaavan suunnittelualueen ja raitiotieradan väliin sijoittuu jalkakäytävä, jota koskevia muutostarpeita käsitellään Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistamiseen liittyvässä katu- ja rakentamissuunnittelussa. Tampereen Raitiotie Oy on mukana em. suunnitelmien valmistelussa, joiden yhteydessä rakentamisen aikainen raitiotien suojaustarve on tunnistettu ja huomioitu.</p> <p>Katusuunnittelussa ratkaistaan myös muita katujärjestelyihin ja kulkuyhteyksiin liittyviä kysymyksiä, kuten tunnelitasolle sijoittuvan raitiotiepysäkin toteuttamiseen varautuminen sekä Itsenäisyydenkadun ylittämisen estävien rakenteiden tarve ja sijoittuminen. TAHERA-hankkeen suunnitelmista ja selvityksistä lisätietoja antaa Väylävirasto.</p>	<p>koskevassa tai niihin rajautuvissa kaavamuuotoksissa.</p>
<p><b>Väylävirasto</b></p> <p>Väylävirasto on tutustunut asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta.</p> <p>Suunnittelualue sijaitsee Tampereen keskustassa rautatieaseman ympäristössä. Asemakaavan muutos koskee osoitteessa Itsenäisyydenkatu 2 ja Ratapihankatu 39a sijaitsevaa voimassa olevan asemakaavan mukaista korttelia</p>	<p>Suunnittelussa huomioidaan palautteessa mainitut melua, tärinää ja runkomelua koskevat ohje- ja raja-arvot ja näistä syntyvät reunaehdot, sekä mahdolliset muut kaavan ohjausvaikutuksen ja vaikutusten arvioinnin kannalta tarpeelliset selvitystarpeet, suunnitteluohjeet ja määräykset.</p> <p>Kaavan suunnittelualue ei rajaudu rautatiealueeseen. Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheen</p>	<p>Yhteistyön jatkaminen. Vaikutusselvitysten ja -arviointien (erit. ympäristöhäiriöt) laatiminen.</p>

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>numero 320. Alue rajautuu Ratapihankatuun, Itsenäisyydenkatuun ja Pakkahuoneenaukioon, jonka alapuolelle sijoittuu olemassa olevia maanalaisia tiloja (Noutoparkki ja P-Hämppi) sekä pysäköintilaitoksista Pakkahuoneenaukiolle johtava ajotunneli (Tullin ramppi). Alueella sijaitseva punatiililaatoilla verhoiltu liike- ja toimistorakennus on valmistunut vuonna 1990. Ratapihankadun puoleisessa päädyssä sijaitseva Asematunneliin, Pendoliinotunneliin ja Itsenäisyydenkadun tunneliin liittyvä katettu ulkotila toimii tunneleiden sekä Pakkahuoneenaukion ja katualueiden välisenä jalankulun reittinä.</p> <p>Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Ratapihankadun liikennejärjestelyiden ja korttelin 320 maankäytön kehittäminen käynnissä olevassa kaupungin, valtion ja alueen yksityisten maanomistajien Tampereen Asemakeskushankkeessa sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa (TAHERA-hanke) suunnitellulla tavalla. Vuonna 2019 valmistuneessa yleissuunnitelmassa korttelin 320 alueelle oli esitetty muun muassa matkakeskukseen liittyviä toimintoja sekä nykyisen rakennuksen korvaamista ratapihan ylittävään kansirakentamiseen liittyvällä uudisrakennuksella. TAHERA-hankkeeseen sisältyvä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan, Asematunnelin ja Ratapihankadun sillan uudelleen rakentaminen edellyttää korttelissa 320 sijaitsevan rakennuksen osittaista purkamista sekä Ratapihankadun katualueen leventämistä.</p> <p>Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä</p>	<p>meluselvitykseen pohjautuvan asemakaavatasoisen meluselvityksen laatiminen on käynnistetty keväällä 2022, ja alustavat tulokset on huomioitu jo ennen kaavamuutoksen vireilletuloa tehdyssä valmistelussa. Rautatieliikenteen aiheuttamaa melua, tärinää ja runkomelua, alueen perustamis- ja pohjaolosuhteita, teknisiä verkostoja sekä muita radanpitoon mahdollisesti liittyviä rakentamisen ja käytön aikaisia reunaehtoja selvitetään yksityiskohtaisella tasolla yhteistyössä Väyläviraston kanssa. Selvityksiä laaditaan Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeeseen (TAHERA) sisältyvän henkilöratapihan sekä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan yleis-, rata- ja rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavaselostuksessa näistä pyritään esittämään olennainen sisältö lähtötietojen, selvitysten ja vaikutusarviointien yhteydessä. TAHERA-hankkeen selvitysten julkaisemiseen selostuksen liiteaineistona tarvitaan Väyläviraston suostumus.</p>	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja värinähaitat. Melun- ja värinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja värinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.</p> <p>Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjeavot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja värinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax).</p> <p>Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta.</p> <p>Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468).</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita.</p> <p>Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa <math>V_{w,95} \leq 0,30</math> mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa <math>V_{w,95} \leq 0,60</math> mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: <a href="https://www.vtt.fi/julkaisut">https://www.vtt.fi/julkaisut</a>. Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinätorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinätorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.</p> <p>Radan läheisyyteen rakentaminen Rautatien läheisyyteen asemakaavoitettavasta rakentamisesta ei saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Rakentamisessa on lisäksi huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet rakennusten rakentamiseen, käyttöön sekä kunnossapitoon. Radan läheisyyteen sijoitettavien rakennusten tulee sijoittua kaikkineen rakenteineen rautatiealueen ulkopuolelle. Lisäksi rakennusten tulee olla lähtökohtaisesti sekä rakennettavissa että kunnossapidettävissä täysin korttelialueen puolelta. Kaikki rautatiealueelta tehtävät rakennusten rakentamisen ja elinkaaren aikaiset toimenpiteet ovat mahdollisia vain Väyläviraston kanssa</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>tehtävän sopimuksen perusteella (ratalaki 36 §) ja raideliikenteen ehdoilla.</p> <p>Radan stabiliteetti</p> <p>Radan läheisyyteen rakennettaessa tulee huomioida ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue sekä 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset. Ratalain 37 §:n mukainen rautatien suoja-alue ulottuu 30 metrin etäisyydelle reunimmaisen raiteen keskilinjasta. Suoja-aluetta koskettaa ratalain 39 §:n mukaiset toimenpiderajoitukset, joiden mukaan em. alueella ei saa muuttaa maanpinnan muotoa eikä tehdä ojitusta tai muuta kaivutyötä siten, että muutoksesta voi aiheutua vaaraa tie- tai rautatieliikenteen turvallisuudelle taikka haittaa radanpidolle. Myös suoja-alueen ulkopuolella tehtävillä töillä voi olla haitallisia vaikutuksia radan rakenteisiin. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä, louhimista) tai maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat, selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on tällöin huomioitava rakennusten suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. Lisäksi mahdolliset louhinnat tulee suunnitella ja toteuttaa Väyläviraston louhintaohjeen mukaisesti (Louhintatyöt rautatien läheisyydessä, Liikenneviraston ohjeita 23/2013 <a href="https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2013-23_louhintatyot_rautatien_web.pdf">https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2013-23_louhintatyot_rautatien_web.pdf</a>).</p> <p>Sähkörata</p>		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<p>Kaikessa radan läheisyyteen sijoittuvassa rakentamisessa on huomioitava sähköradan turvallisuusetäisyydet ja niiden aiheuttamat rajoitukset rakennusten rakentamiseen, kunnossapitoon ja käyttöön. Sähköradan rakenteissa kulkee hengenvaarallinen 25 000 V jännite. Sivullisten tulee pysytellä kaikissa olosuhteissa vähintään 2 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista (myös sähköratapylväässä sijaitsevasta paluujohtimesta) ja työkoneiden on pysyteltävä vähintään 3 metrin etäisyydellä jännitteisistä osista. Rakennusten jatkosuunnittelussa on huomioitava sähköradan aiheuttamat rajoitteet uudisrakennusten rakentamiseen ja kunnossapitoon (mm. nostokaluston käyttö). Sähköradan osalta on noudatettava seuraavia ohjeita (tai niiden kulloinkin voimassa olevia uusimpia versioita): Sähkörataohjeet (Liikenneviraston ohjeita 7/2016) <a href="https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2016-07_sahkorataohjeet_web.pdf">https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2016-07_sahkorataohjeet_web.pdf</a>, Ratatekniset ohjeet osa 5 Sähköistetty rata (Liikenneviraston ohjeita 23/2018) <a href="https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-23_rato5_web.pdf">https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lo_2018-23_rato5_web.pdf</a> ja Rautatiealueelle tulevien kiinteiden laitteiden ja rakenteiden maadoitussuunnittelu (Liikenneviraston ohjeita 3/2010) <a href="https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2010-13_rautatiealueelle_tulevien_web.pdf">https://julkaisut.vayla.fi/pdf3/lo_2010-13_rautatiealueelle_tulevien_web.pdf</a>.</p> <p>Väylävirastolla ei ole huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.</p>		