



TAMPERE

14.4.2025

ASEMAKESKUS, Asemakaava nro 8640

Diaarinumero TRE:2857/10.02.01/2016 (vuodesta 2021 alkaen TRE:2642/10.02.01/2021)

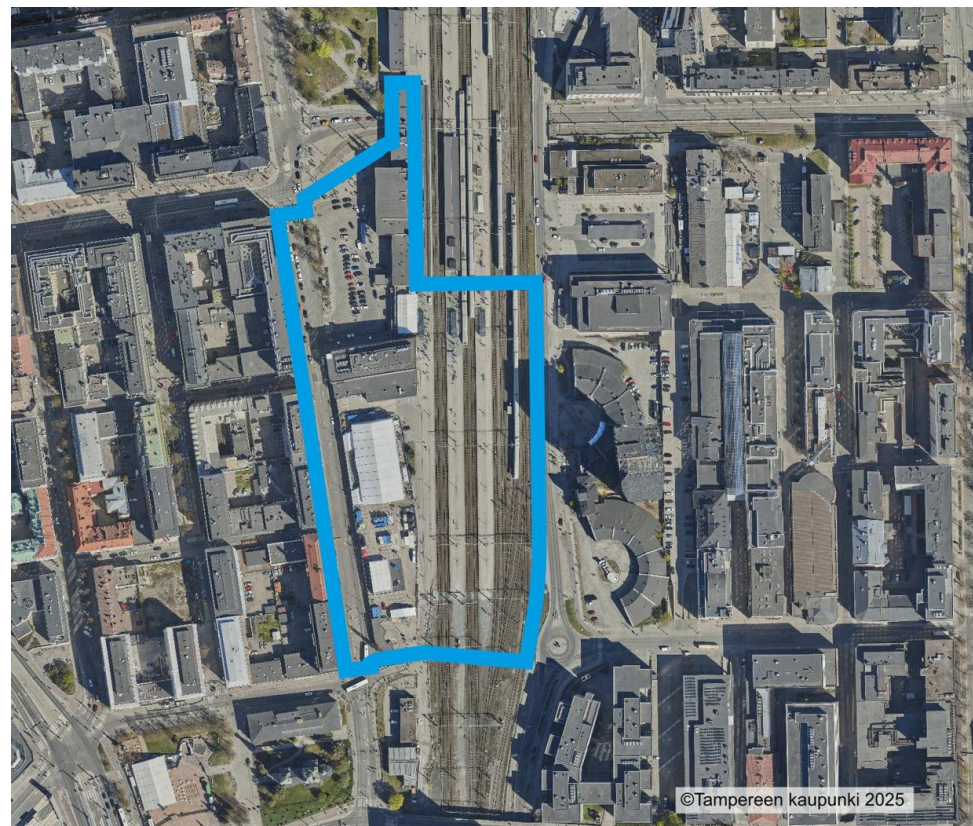
PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI

Vaiheesta (Oas ja aloitusvaihe)

Tarkastetun osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä yleissuunnitelma- ja selvitysluonnosten nähtävilläolon aikana 18.1.–15.2.2018 jätetyt mielipiteet sekä viranomaiskommentit/-lausunnot (yht. 15 kpl)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläoloaikana 11.8.–15.9.2016 jätetyt mielipiteet ja viranomaiskommentit/-lausunnot (yht. 8 kpl) sekä yleisötilaisuudessa 31.8.2016 saatu palaute

kuva/karttaote kohteesta



PALAUTTEET JA VASTINEET, aloitusvaihe 2018

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
Viheralueet ja hulevedet- yksikkö, viheralueiden suunnittelu 29.1.2018: <u>Kaupunkikuva ja -maisema</u> Asemakeskus muodostaa vaikutuksiltaan laajan Tampereen kaupunkimaisemaa muuttavan elementin. Näkymätarkastelujen perusteella Asemakeskus asettuu esimerkiksi Tammerkosken kansallismaiseman päätteeksi (Näkymäpiste 4). Nähtävillä olevan aineiston perusteella korkea rakentaminen ei tunnu vielä muodostavan tunnistettavaa, yhtenäistä kokonaisuutta, joka perustelisi uuden voimakkaan roolinsa maisemassa ja kaupunkikuvassa. Asemakeskuksen hahmon tulisi olla määrätietoinen ja sen visuaaliset vaikutukset hallittuja. Esitämme, että jatkosuunnittelussa kiinnitetään erityistä huomiota korkeiden rakennusmassojen sijoitteluun, massoitteeluun ja korkeuksien määrittelyyn. Vaikutuksia on tarkasteltava erityisesti suhteessa merkittäviin kaupunkimaisemiin, kaupungin siluettiin ja kulttuurimaiseman hierarkkisiin pisteisiin, kuten piippuihin ja kirkontorneihin. Myös tunnistetut ristiriidat toteutuneiden ja toteutumassa olevien korkean rakentamisen hankkeiden kanssa vaatii yhteensovittamista, esim. Kansi ja Areena -hanke. Esitämme katunäkymiin lisättäväksi näkymäpistettä Hämeenkadulle lähemmäs rautatieasemaa, pohjoispuolen jalkakäytävälle. <u>Viheralueet</u> Rautatieaseman ympäristö on tiiviisti rakennettu, vilkkaasti liikennöityjen väylien halkoma kaupunkimainen ympäristö, jossa viheralueet ovat suhteellisen pienialaisia, rajattuja ja toisiinsa kytkeytymättömiä edustuspuistoja. Viheralueverkostoa täydentävät katupuurivit. Merkittävät ja lähes ainoat viheralueet keskustassa Koskipuistosta itään ovat Tuomiokirkonpuisto ja Posteljoonipuisto. Posteljoonipuisto on osa Tampereen rautatieaseman ja veturitallien valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY), joka kytkeytyy välittömästi Hämeenkadun RKY-alueeseen. Tampereen asemapuiston ympäristöhistoriallisessa selvityksessä on esitetty alueen keskeiset, aseman ja kaupungin kehittymiseen kytkeytyvät vaiheet sekä asema-aukioon ja puistoon liittyvät arvot, jotka alueen suunnittelussa tulee huomioida. Selvityksessä todetaan, että asemarakennus, aukio ja puisto muodostavat edelleen suhteellisen eheän 1930-luvun sommitelmaa noudattelevan kaupunkitilan. Valtaosa Posteljoonipuistosta on ollut puistoalueena 1870-luvulta saakka, miltä ajalta ovat peräisin myös puiston pohjoisosan vanhimmat puut. Posteljoonipuistoon esitetyn 6- ja 20-kerroksisen rakennuksen toteuttaminen aiheuttaisi alueen vanhimman ja kookkaimman puuston poistamisen kokonaisuudessaan. Samoin 1930-luvulta peräisin oleva käytäväsommitelma poistuisi. Jäljelle jäävä puistikko menettäisi näin ollen suuren osan sen kulttuurihistoriallisista arvoistaan. Tampereen keskustan tiivistyessä olemassa olevien keskustapuistojen säilyttäminen ja kehittäminen on tärkeää mm. puistojen käyttöpaineen lisääntyessä uusien asukkaiden myötä. Erityisesti maanvaraisilla, kasvullisilla alueilla on suuri merkitys kaupunkiluonnon ja ekosysteemipalvelujen turvaajina. Kaupunkivihreän hyödyt saadaan ensisijaisesti	Asemakaavatyötä on edistetty tutkimalla kahta luonnosvaihtoehtoa. Vaihtoehdoin on tutkittu erilaisia korkean rakentamisen ratkaisuja kaupunkikuvan ja muodostuvan silhuetin osalta. Havainnekuva-aineistoa on täydennetty ja vaikutusten tarkastelu jatkuu kaavan ehdotuvaiheessa. Posteljoonipuisto on asemakaavoitettu omana kokonaisuutenaan. Kaava on vahvistunut vuonna 2023. Asemakeskuksen kaavamuutoksen vaikutukset kulttuuriympäristöön selvitetään kaavatyön yhteydessä. Kaavaluonnoksissa on tutkittu sijoittumiseltaan, laajuudeltaan ja luonteeltaan erilaisia ratkaisuja viheralueiden lisäämiseksi kaavamuutosalueella. Julkisen ulkotilan suunnittelussa on huomioitu tuulisuus ja varjoisuus sekä istutusten sijoittuminen vahvasti rakennettuun ympäristöön. Vuoden 2018 aineistoon nähden Asemakeskuksen kaavahankkeessa on päätetty tutkia toinen luonnosvaihtoehto, jonka myötä kaavan suunnitelma-, selvitys- ja havainneaineistoa sekä vaikutusten arviointia on päivitetty. Lisäksi kaavamuutosta tarkastellaan kokonaisuutena Pohjoiskannan kaavamuutoksen (8975) kanssa.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
näkemisen ja kokemisen kautta, jolloin viheralueiden läheisyyden ja saavutettavuuden merkitys korostuu. Tämän vuoksi viheralueita tulee sekä säilyttää että uusia viheralueita integroida kiinteäksi osaksi uutta suurimittakaavaista rakentamista. Nähtävillä olevassa kehitysskenaarioreportissa esitetyt suositukset runsaiden julkisten tilojen laajuudesta ja korkealaatuisuudesta ovat kannatettavia. Asemakeskus-hankkeen kasvanut tiiviyn tavoite edellyttää riittävää julkisen ulkotilan, viihtyisien ja suojaisten pihojen sekä kaupunkivihreän määrää. Kokonaisuutta tarkastellessa on myös huomioitava, että lyhyellä aikavälillä raitiotien rakentaminen on aiheuttanut suuren muutoksen asema-alueen kaupunkivihreään: kaupunkikuvaan, viihtyisyyteen ja ekosysteemipalveluihin. Hämeenkatu on tällä hetkellä puuton, sillä katutilan muutostarpeet ovat edellyttäneet katupuiden uusimista. Asemakeskuksesta itään Itsenäisyydenkatu kokee vastaavan muutoksen. Myös Posteljoonipuiston eteläosan puut on kaadettu raitiotien työmaahan liittyen. Kaduille ja puistoon tullaan aikanaan istuttamaan uutta korvaavaa puustoa, mutta sen kehittyminen vaatii aikaa. Näin ollen Posteljoonipuiston ja asema-aukion nykyisellä iäkkäällä puustolla on erityistä merkitystä tiiviissä kaupunkirakenteessa, ja niiden säilyminen tulee mielestämme turvata. Tampereen strategian mukaan urbaanisti ja kestävästi kasvava kaupunki tunnetaan sen rakennetusta kulttuuriympäristöstä ja teollisuushistoriasta. Kaupungin tavoitteena on luoda ydinkeskustaan viihtyisää ympäristöä. Kaupunkilaisten viihtyisyyttä ja kaupungin vetovoimaa vahvistetaan strategian mukaan laadukkailla ja monipuolisilla viheralueilla. Asemaympäristön arvot huomioivalla kehittämisellä voitaisiin Asemakeskus liittää osaksi Tampereen omaleimaisia kulttuuriympäristöjä. Uusien kannelle toteutettavien kaupunkitilojen sekä esitetyn keskuspuiston ohella historiallisen puiston säilyttäminen toisi kerroksellisuutta ja monipuolisuutta Asemakeskuksen viheralueisiin. Valmisteluaineistossa on todettu, että lisääntynyt liikenne ja liikenteen estevaikutus ovat heikentäneet Posteljoonipuiston asemaa ja vähentäneet sen käyttöä. Toisaalta Asemakeskuksen uusien asukkaiden ja alueen käyttäjien myötä puiston käyttö lisääntynee merkittävästi. Asemakeskuksen kehittämisessä tuleekin pyrkiä edistämään puiston parempaa kytkeytymistä sekä nykyiseen että tulevaan kaupunkirakenteeseen. Puiston liittymistä asemalaitureihin tulisi myös vahvistaa. Viheralueiden määrällinen ja laadullinen riittävyys suhteessa uuteen asukas- ja käyttäjämäärään tulee turvata. Esitämme, että riittävä viheralueiden määrä Asemakeskuksessa turvataan Posteljoonipuistoa kehittämällä, uusi korkealaatuinen keskuspuisto rakentamalla sekä integroimalla riittävästi kaupunkivihreän elementtejä kansirakenteiden yhteyteen. Edellä oleviin perusteisiin viitaten esitämme, että Posteljoonipuisto säilytetään nykyisessä laajuudessaan viheralueena. Tampereen rautatieaseman, aukion ja puiston muodostamaa kaupunkitilaa kehitetään osana Asemakeskusta sen säilyneitä ominaispiirteitä ja historiallisia lähtökohtia vaalien. Posteljoonipuiston historiallinen luonne ja uuden keskuspuiston ilme ja toiminnot suunnitellaan toisiaan täydentäviksi. Esitämme lisäksi, että kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä alustava vaikutusten arviointi -raportin s. 37 olevan Posteljoonipuiston kuvaus tarkistetaan ympäristöhistoriallisen selvityksen pohjalta.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
<u>Kansirakenteet</u> Havainnekuvissa kansirakenteen päälle on esitetty istutettavaksi suuria puita. Esitämme, että tavoitteiden mukaisen vehreän julkisen tilan varmistamiseksi kannen kasvillisuuden vaatimat tilavaraukset ja vaatimat rakenteet piholla ja kaupunkitilassa on suunniteltava riittävällä tarkkuudella asemakaavatyön aikana. Erityisesti kannen kaupunkitilassa tulee lisäksi ratkaista tuulisuuden, varjostuksen sekä tasoerojen aiheuttamat haasteet ympäristön viihtyisyydelle.	
Viheralueet ja hulevedet- yksikkö, hulevesien suunnittelu 12.2.2018: Osallistumis ja arvioitusuunnitelmassa on hulevesiselvitys mainittu laadittavaksi.	Hulevesiselvitys ja -suunnitelma on laadittu.
Pirkanmaan liitto, 22.2.2018: Nähtäville asetettujen Asemakeskuksen aluetta koskevien asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmien osalta voidaan todeta tavoitteiden olevan linjassa kesäkuussa 2017 voimaan tulleen Pirkanmaan maakunta kaavan 2040 kanssa. Tärkeää on, että suunnittelualueelle maakuntakaavassa osoitettujen keskustatoimintojen, päärautatieaseman sekä kulttuuriympäristöjen alue- ja kohdemerkintöihin liittyvien suunnittelumääräysten sisältö otetaan huomioon asemakaavan laadinnassa. Arvokkaiksi kulttuuriympäristöiksi tunnistettujen kohteiden ominaispiirteet ja selvitysaineistoihin perustuvat aluerajaukset tulee ottaa vahvoina suunnitteluun vaikuttavina tekijöinä huomioon. Lisäksi suunnittelussa tulee ottaa huomioon Tampereen henkilörautapihan yleissuunnitelman mukaiset kehittämistoimet sekä varautua pääradan liikenteen merkittävään kasvuun. Vaikutusten arviointi on yksi oleellisimmista suunnittelutyökaluista Tampereen keskeisimmän alueen tulevaisuuden ja fyysisen toimintaympäristön muotoilussa. Asemakeskus-hankkeen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat merkittävät, sillä vääjäämättä katutilojen ja kaupunkirakenteen mittakaava muuttuu oleellisesti nykyisestä. Tämän vuoksi tulee sekä suunnittelussa että vaikutusten arvioinnissa kiinnittää erityistä huomiota kaupunkirakenteen eheyteen ja kaupunkikuvan omaleimaisuuteen sekä asuin ympäristön laatuun ja monipuolisuuteen, kuten maakuntakaavan keskusta-alueen suunnittelumääräyksissä edellytetään. Maanalaisten asemakaavan suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää maanalaisten pysäköintilaitosten ja huoltoliikenteen sisäänajojen haitallisten vaikutusten minimointiin kaupunkikuvassa. Asemakeskuksesta laaditut näkymäkuvat osoittavat, miten suuresta maisemallisesta ja kaupunkikuvallisesta muutoksesta on kyse. Erityisesti ne kertovat uusien rakennusmassojen suhteesta olemassa olevaan kaupunkiympäristöön sekä lähialueen suunnitelmiin. Asemakeskuksen kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvityksen vaikutusten arvioinnissa todetuista kaupunkikuvan merkittävistä muutoksista on syytä käydä taaja ja vuorovaikutteinen keskustelu kaava prosessin aikana. Korkeatasoisen lopputuleman ja yhtenäisen kaupunkikuvallisen kokonaisuuden saavuttamiseksi, tulee erityisesti tutkia uusien rakennusmassojen suhdetta ja vaikutusta Kansi- ja Areena -hankkeen vielä rakentumattomaan tornikompositioon.	Merkitään tiedoksi. Asemakaavassa on tukittu vaihtoehtoisia ratkaisuja korkean rakentamisen ratkaisuksi. Vuoden 2018 aineistoon nähden Asemakeskuksen kaavahankkeessa on päätetty tutkia toinen luonnosvaihtoehto, jonka myötä kaavan suunnitelma-, selvitys- ja havainneaineistoa sekä vaikutusten arviointia on päivitetty. Lisäksi kaavamuutosta tarkastellaan kokonaisuutena Pohjoiskannan kaavamuutoksen (8975) kanssa.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
Perustelut: Pirkanmaan maakuntakaavassa suunnittelualue on keskustatoimintojen aluetta (C). Merkinnällä on osoitettu Tampere valtakunnan osakeskuksena, joka on keskustamaisen asumisen ja keskustahakuisten palvelu-, työpaikka- ja muiden toimintojen aluetta niihin liittyvine liikennealueineen ja puistoineen. Suunnittelumääräys edellyttää, että alueen suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen. Alueen suunnittelussa on turvattava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan suuryksiköt on suunniteltava keskustaympäristöön soveltuviksi. Ne on mitoitettava ja niiden toteutus on ajoitettava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, etteivät ne aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia muille keskusta-alueille tai seudun palveluverkon tasapainoiselle kehittämiselle. Tampereen ydinkeskustan vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalaa ei enimmäismitoiteta maakuntakaavalla. Tampereen päärautatieasema on yksi Suomen vilkkaimmista rautatieasemista, joka palvelee koko maakuntaa sekä asukkaiden liikkumisessa että elinkeinoelämän kuljetustarpeissa. Rautatieaseman on nähty tulevaisuudessa kehittyvän matkustajaliikenteen merkittävästä solmukohdasta yhä vahvemmin myös osaksi kansainvälisiä matkaketjuja. Tampereen rautatieasemalla on maakuntakaavassa Päärautatieasema -kohdemarkintä, jonka suunnittelumääräyksessä edellytetään ottamaan huomioon saattoliikenteen ratkaisut sekä joukkoliikenteen vaihtomatkojen sujuvuus ja esteettömyys. Asemakeskuksen asemakaava-alueet sijaitsevat Pirkanmaan maakuntakaavassa osoitetun Kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhykkeellä (kk1). Tampereen rautatieasema ja veturitallit ovat valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY), samoin kuin Tampereen yleisen sairaalan sekä Kalevankankaan hautausmaan alue. Tullin alue ja Sorsapuisto sekä Tampereen Yliopiston päärakennus laajennuksineen ovat maakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Lisäksi Kalevankangas on valtakunnallisesti arvokkaaksi esitettyä /maakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta. Kaikki em. kulttuuriympäristöt sijaitsevat joko varsinaiselta asemakaavoitettavalla alueella tai niiden lähivaikutusalueella. Pirkanmaan liitto totesi Tampereen rautatieaseman ja henkilöratapihan ympäristön asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta vuonna 2016 antamassaan lausunnossaan, että asemakaavan laadinnan tavoitteet ovat Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 (ehdotusvaiheen) sisällön mukaisia. Tärkeäksi nähtiin, että suunnittelua jatketaan maakuntakaavan Tampereen keskusta-aluetta, päärautatieasemaa sekä valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä koskeviin kaavamääräyksiin nojautuen. Lisäksi tuotiin esiin, että suunnittelussa tulee ottaa huomioon Liikenneviraston laatiman henkilöratapihan kehittämiseen liittyvän yleissuunnitelman sisältö. Nyt nähtäville asetettujen Asemakeskuksen aluetta koskevien asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmien osalta voidaan todeta tavoitteiden olevan edelleen linjassa voimaan astuneen Pirkanmaan maakuntakaavan 2040	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
kanssa. Tärkeää on, että suunnittelualueelle maakuntakaavassa osoitettujen keskustatoimintojen, päärautatieaseman sekä kulttuuriympäristöjen alue- ja kohdemerkintöihin liittyvien suunnittelumääräysten sisältö otetaan huomioon asemakaavan laadinnassa. Arvokkaiksi kulttuuriympäristöiksi tunnistettujen kohteiden ominaispiirteet ja selvitysaineistoihin perustuvat aluerajaukset tulee ottaa vahvoina suunnitteluun vaikuttavina tekijöinä huomioon. Lisäksi Tampereen henkilöratapihan yleissuunnitelman mukaiset kehittämistoimet on otettava huomioon. Vaikutusten arviointi on yksi oleellisimmista suunnittelutyökaluista Tampereen keskeisimmän alueen tulevaisuuden ja fyysisen toimintaympäristön muotoilussa. Asemakeskus-hankkeen vaikutukset kaupunkikuvaan ovat merkittävät, sillä katutilojen ja kaupunkirakenteen mittakaava muuttuu oleellisesti nykyisestä. Tämän vuoksi tulee sekä suunnittelussa että vaikutusten arvioinnissa kiinnittää erityistä huomiota kaupunkirakenteen eheyteen ja kaupunkikuvan omaleimaisuuteen sekä asuinympäristön laatuun ja monipuolisuuteen, kuten maakuntakaavan keskusta-alueen suunnittelumääräyksissä edellytetään. Maanalaisena asemakaavasuunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää maanalaisten pysäköintilaitosten ja huoltoliikenteen sisäänajojen haitallisten vaikutusten minimointiin kaupunkikuvassa. Asemakeskuksesta laaditut näkymäkuvat antavat varsin hätkähdyttävän kuvan uusien rakennusmassojen suhteesta olemassa olevaan kaupunkiympäristöön. Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvityksen vaikutusten arvioinnissa todetuista kaupunkikuvan merkittävistä muutoksista tulee käydä laaja ja vuorovaikutteinen keskustelu kaavaprosessin aikana. Uusien rakennusmassojen suhdetta ja kaupunkikuvallista vaikutusta Kansi- ja Areena -hankkeen vielä rakentumattomaan tornikompositioon tulee myös vakavasti pohtia.	
Pirkanmaan Jätehuolto Oy, 15.2.2018: Pirkanmaan Jätehuolto (PJH) esittää, että jätelajien keräyksen osalta suunnittelualueella selvitettäisiin putkijärjestelmien toteutuskelpoisuutta. Arvioinnissa on tarpeen huomioida myös maanalaisten tilojen hyödyntämismahdollisuuksia esimerkiksi koonta-aseman ja runkoputkilinjojen sijoittelun osalta. Putkijärjestelmän selvittämistarvetta on tuotu esiin mm. Tampereen Asemakeskuksen asemakaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelussa 26.9.2016. Tällöin arvioitiin järkeväksi myös asemakeskuksen ja kansi- ja areenahankkeen mahdollisen imuputkijärjestelmän yhdistämismahdollisuus. Asemakeskuksen alueelle suunnitellaan työn, kaupan, palvelujen, vapaa-ajan ja asumisen toimintoja sekä julkisia kaupunkitiloja. Kehittyvän keskustan tonttitehokkuus muodostuu hyvin korkeaksi. Jätehuollon näkökulmasta toiminnoissa syntyy merkittäviä jätemääriä ja jätelajikertymissä voi olla myös varsin suuria hetkellisiä ja kausiluonteisia vaihteluita, joihin putkijärjestelmä voi tarjota tehokkaan ja automaatiolla varustetun vaihtoehdon jätelajien keräykseen tiivistä rakennetulta alueelta. Jätelajien keräystä nostoperusteisilla syväkeräysvälineillä tai siirrettävillä pinta-astioilla voi suunnittelualueella olla haastava toteuttaa. Tilaa on piha- ja katualueilla rajallisesti käytettävissä, nosturilla tapahtuva säiliöiden tyhjennys vaatii esteettömyyttä korkeussuunnassa ja mahdolliset kansirakenteet saattavat rajoittaa jäteautojen kulkua merkittävästi. Putkijärjestelmä on joustava ja pidemmällä aikajänteellä energiatehokas ratkaisu jätelajien erilliskeräykseen. Samalla alue rauhoittuu tältä osin raskaalta ajoneuvoliikenteeltä. Kansainvälisesti	Putkikeräysjärjestelmän mahdollisuuksia on tutkittu kaavaprosessin valmistelussa. Toistaiseksi kaavan valmistelussa on todettu, että perinteisempi jätteiden keräys on ollut sujuvammin integroitavissa suunnitteluratkaisuihin johtuen tiiviistä rakenteesta sekä rata-alueen edellyttämistä erityisratkaisuista.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
putkijärjestelmien käyttöönotto on yleistymässä erityisesti tehokkaan rakentamisen alueilla ja palvelutoiminnan kohteissa kuten kauppakeskuksissa ja monitoimiareenoilla.	
Pirkanmaan maakuntamuseo, 20.2.2018: Maakuntamuseo on ottanut aiemmin kantaa hankkeeseen, aiemmasta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antamassaan lausunnossa (diar. 306/2016) ja tuonut esiin tuolloin suunnittelualueen ja sen lähiympäristön valtakunnalliset ja maakunnalliset kuin myös paikalliseen kulttuurihistoriaan liittyvät kulttuuriympäristön erityiset arvot. Valtakunnallisesti arvokkaita rakennettuja ympäristöjä koskevat valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, joiden mukaan tulee huolehtia valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristön arvojen säilymisestä. Maakuntamuseo edellytti ko. arvojen säilyttämisen mainitsemista kaavan tavoitteissa. Lisäksi maakuntamuseo korosti kaavan vaikutusten huolellisen arvioinnin tärkeyttä, koskien niin kaupunkikuvaa kuin historiallista kaupunkirakennettakin. <u>Osallistumis- ja arviointisuunnitelma</u> Nyt käsillä olevassa, tarkistetussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa suunnittelualuetta on muutettu ja havainneaineisto osoittaa, että suunnitelma poikkeaa myös hankkeen taustaksi valitusta, Asemakeskuksen arkkitehtuurikilpailun voittaneesta "Reconnecting Tampere" -ehdotuksesta. Kannen muotoa ja laajuutta on muutettu ja rakentaminen sijoitettu eri tavalla kuin kilpailun voittaneessa ehdotuksessa. Suunnitelmaa leimaa tiivis, korkea rakentaminen sekä vapaa-alueiden ottaminen rakentamiskäyttöön. Samalla myös lähivaikutusalue on muuttunut. Uudessa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa mainitaan kaavan tavoitteissa kulttuuriympäristön arvojen huomioon ottaminen, mutta ei maakuntamuseon esille tuomaa säilyttämistavoitetta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa korostuu rakennetun ympäristön huomioiminen. Sen rinnalla, tavoitteissa, tulee tuoda esiin myös kaupunkikuva ja maisema. Nämä seikat maakuntamuseo esittää lisättäväksi ko. suunnitelmaan. <u>Valmisteluaineisto</u> Maakuntamuseon kantaa pyydetään myös valmisteluaineistosta, josta maakuntamuseo esittää jatkosuunnittelussa huomioitavaksi seuraavaa. Laajan selvitysaineiston kulttuuriympäristöä koskevat selvitykset ovat muutamin täydennyksin ja korjauksin riittävät, mutta 15.1.2018 päivätyt näkymäkuvat kaipaavat vielä täydentämistä. Asemakeskushanke on vaikutuksiltaan merkittävä ja sillä on korkean ja tehokkaan rakentamisen kautta erityisiä vaikutuksia sekä kauko- että lähimaisemaan, kaupungin kulttuurihistorialliseen rakenteeseen, kaupunkimiljööseen, identiteettiin ja imagoon sekä kaupunkilaisten arkeen ja asumiseen. Näkymäkuvia tulee laatia vielä Tammerkosken valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön liittyen Näsinkallion suunnasta, Mäntinrannasta ja korkeammalta puistosta, josta koskimaisema aukeaa intensiivisimmillään käsittäen Tuomiokirkon, Finlaysonin ja Tampellan rakennetut ympäristöt ja kosken rakenteet. Kaukomaisema on säilyttänyt 1900-luvun alun piirteensä varsin hyvin, viimeisintä Hotelli Tornin rakentamista lukuun ottamatta. Myös funktionalistisen ja tähän asti kaupunkikuvallisena	Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty. Vaikutusten arvioinnin tueksi on laadittu kuvasovitteita sekä korkean rakentamisen hankearviointi, jossa on tarkasteltu kaavamuutoksen vaikutuksia eri kauko- ja lähinäkymissä. Vuoden 2018 aineistoon nähden Asemakeskuksen kaavahankkeessa on päätetty tutkia toinen luonnosvaihtoehto, jonka myötä kaavan suunnitelma-, selvitys- ja havainneaineistoa sekä vaikutusten arviointia on päivitetty. Lisäksi kaavamuutosta tarkastellaan kokonaisuutena Pohjoiskannan kaavamuutoksen (8975) kanssa.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
dominanttina toimineen asemarakennuksen kaupunkikuvallisen aseman muutos tulee esittää tarkemman havainnollistuksen kautta, erityisesti valtakunnallisesti arvokkaan Hämeenkadun rakennetun ympäristön suunnasta. Lisäksi on syytä huomioida, että maiseman muutos ei välity valokuviiin pohjautuvista havainnekuvista samalla tavoin kuin paikan päällä arvioiden. Näkymäkuvat ja alustava vaikutusten arviointi osoittavat, että asemakeskuksen suunnittelussa on muutamia keskeisiä ja kulttuuriympäristön kannalta kriittisiä kohtia. Aiemmissa ko. aihetta käsittelevissä suunnitelmissa ja selvityksissä, kuten keskustan strategisessa yleiskaavassa sekä korkeaa rakentamista koskevassa selvityksessä esitetään ratavartta yhdeksi mahdolliseksi korkean rakentamisen (yli 12 kerrosta) alueeksi. Sekä selvitys että kaava kuitenkin edellyttävät erityistä panostamista suunnittelun laatutekijöihin. Korkean rakentamisen laatu, määrä ja sijoittuminen ovat yksi merkittävimmistä maisemaan vaikuttavista tekijöistä. Myös kansi on rakennetun ympäristön arvoille suuri riski ja ehdottomasti tarkempaa vaikutusten arviointia vaativa suunnittelun osa. Suunnitelman alkuperäinen idea oli yhdistää kaupungin radan eri puolet toisiinsa. Jää kuitenkin epäselväksi, miten suunnitelma ratkaisee tämän kysymyksen. Edellä mainitun kannen integroiminen muuhun kaupunkirakenteeseen on tästäkin näkökulmasta erityisen kriittinen kysymys. <u>Vaikutukset valtakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin ympäristöihin</u> Hankkeen vaikutukset valtakunnallisiin kulttuuriympäristön arvoihin hankealueella ja sen välittömässä läheisyydessä ovat merkittävät. Korkeiden rakennusmassojen sijoittaminen aseman viereen ei ole lähtökohtaisesti hyväksyttävissä, sillä se johtaa asemarakennuksen keskeisten kaupunkikuvallisten arvojen häviämiseen ja asema menettää mittakaavallisen asemansa sekä ymmärrettävyytensä. Myös Hämeenkadun monumentaalinen, valtakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö asettuu uuteen kaupunkikuvalliseen ja hierarkkiseen asemaan ja sen merkitys pahimmillaan heikkenee. Posteljoonipuiston kulttuurihistoriallisia arvoja on selvitetty hankkeen edetessä. Puisto on osa valtakunnallisesti arvokasta kulttuurihistoriallista miljöötä ja puiston pohjoisin reuna ainoa konkreettinen esimerkki nykyasemaa edeltäneestä 1800-luvun asemamiljööstä. Ko. viheralueen ottaminen rakentamisen käyttöön ei ole lähtökohtaisesti puollettavaa alueen kulttuurihistoriallisten arvojen näkökulmasta. Suunnitelman vaikutus Tammerkosken ja Keskustorin valtakunnallisesti arvokkaisiin rakennettuihin ympäristöihin on merkittävä ja havainnekuvien pohjalta arvioiden ko. alueiden arvoon ja kertovuuteen vaikuttava. Suunnitelmaa tulee tarkastaa vielä näiltä osin ja varmistaa, että ko. alueiden erityisiä arvoja ei vaaranneta. <u>Selvitykset</u> Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä alustava vaikutusten arviointi (WSP 15.1.2018) tuo esiin useita suunnitelman kulttuuriympäristövaikutuksiin liittyviä haasteita ja ratkaistavia kohtia. Erityisen tärkeää, edellä mainittujen seikkojen lisäksi, on arvioida myös hankkeiden yhteisvaikutuksia. Selvityksessä on vielä joitakin täydennystarpeita. Aluekuvauksissa tulee tuoda esiin Kyttälän historiallisesti taustasta myös ns. kaupunkisaneeraus, jonka tulos Kyttälän ruutukaava on ja josta on jäljellä vielä fragmentteja rakennetussa ympäristössä. Tammelan kuvauksessa on syytä mainita 1900-luvun puoliväli, jolloin aluetta rakennettiin umpikortteliperiaatteella, mutta toteutus	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
jäi kesken ja kortteleista toteutui vain joitakin kulmarakennuksia. Sivulla 16 olevaan karttaan tulee merkitä Lidmanin talo, nyk. ravintola Telakan rakennus sekä eteläinen veturitalli. Hämeenkadun osalta tulee mainita myös kaupunkikuvallinen yhtenäisyys, joka leimaa rakennettua ympäristöä koko Kytälän alueella sekä arkkitehtoniset arvot, jotka näkyvät edustavissa, eri aikakausien rakennuksissa erityisesti Hämeenkadun varressa. Kohdekuvaukset tulee myös tarkistaa nykytilanteen mukaisiksi ja lisäksi täydentää niistä puuttuvat tiedot. Asemapuistoa koskevan selvityksen (15.1.2018 Näkymä Oy) kaupunkirakenteen muutosta kuvaavat kartat sivuilla 62-63 havainnollistavat erinomaisesti alueen historiallista kehitystä. Samaa kuvasarjaa voisi hyödyntää myös WSP:n tekemässä selvityksessä ortoilmakuvien rinnalla tai sijaan. Posteljoonipuiston kuvasarjaa sivulla 37 tulee tarkistaa nykytilan kuvalla. Sivulla 57 on esitetty katunäkymäpäätteet. Kuvaan tulee merkitä 15.1.2018 havainnepiirroksessa esitetyt kaikki tornit ja niiden vaikutukset tulee arvioida asianmukaisesti. <u>Vaikutusten arviointi</u> Vaikutusten arvioinnissa on pyritty tuomaan esille kulttuuriympäristön keskeisimmät arvokkaat ominaispiirteet ja niihin kohdistuvat vaikutukset. Arviointia on syytä vielä tarkentaa. Arvioinnissa esitetään kuvattavaksi vaikutuksia kulttuuriperintöön, mutta tarkastelun kohteena on lähinnä rakennettu kulttuuriympäristö. Kulttuuriperintö on laajempi käsite ja kattaa esimerkiksi kaupunkilaisten ja yhteisöjen omaan ympäristöönsä kohdistuvat käsitykset ja arvostukset. Tämä näkökulma tulee myös liittää mukaan kaavoitus- ja suunnitteluprosessiin. Erityisesti se koskee laajemman vaikutusalueen muutosta kaupungin identiteetti- ja imagokysymysten muodossa. Vaikutusten arvioinnissa todetaan, että vaikutuksia kaukonäkyymiin voidaan hallita. Tätä ei kuitenkaan ole yksiselitteisesti mahdollista todentaa suunnittelun tässä vaiheessa. Lisäksi maakuntamuseo korostaa, että asemarakennuksen hierarkkisen aseman säilyttäminen ei liity ainoastaan ko. rakennuksen edustalle suunniteltuun puistoon vaan koko suunnitelmaan. Lopussa olevaan taulukkoon maakuntamuseo esittää vielä muutamia tarkennuksia. Tuomiokirkon osalta havainnekuvat eivät vielä kerro miten kirkon asema maisemassa mahdollisesti muuttuu. Kirkon muutoksensietokyky on heikko, päin vastoin kuin taulukossa esitetään. Tammerkosken teollisuusmaiseman kertovuus on erityisen suuri ja alue viestii historiallisesta taustastaan selkeästi ja ymmärrettävästi. Tammerkoskeen liittyy muutoksista huolimatta autenttisuutta, sen kuvastaessa 1900-luvun alun maisemaa. Lopuksi maakuntamuseo vielä muistuttaa laajan kaupunkimaiseman osalta identiteetti- ja imagokysymysten tärkeydestä ja niiden pohtimisesta tässä yhteydessä.	
Yksityishenkilö, 22.1.20218: Dokumentista 8640_kaupunkikuva_ja_kulttuuriymparistoselvitys_180115 sanotaan: "1. heinäkuuta ilta-aurinko klo 20 valaisee kannen läntisen kävelypromenadin, mikä tekee siitä valaistuksen osalta otollisen esimerkiksi ravintolaterasseille." Tämä yksi hienoimmista lupauksista tässä kaava-aineistossa. Toivottavasti tämä toteutuu.	Merkitään tiedoksi.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
Yksityishenkilö, 9.2.2018: 1. Kaavassa tulee pitäytyä siihen, että radan varressa on kerroksia max. 20 ja siitä 4 kerroksen portain. Kaikki muu on grynderien ja jobbareiden huutokauppaa. 2. Jos keskuspuistosta ja promenadista tulee niin viihtyisä, siihen tulee sijoittaa hyvän logistiikan omaava kauppatori 15/7/360. Jätetään markkinavoimien ohjattavaksi, mitkä muut (nyt riitelevät) torit hiljenevät. 3. Kannen korkeuserot ovat niin suuria, että toteutuksen tulee olla lentoaseman tasoa. Tästä aiheutuu korkeat kustannukset ja on tehtävä jo alussa selväksi, mikä taho vastaa kokonaisuuden toimivuudesta ja ns. yrittäjäriskistä. Veronmaksajien mahdollisuudet ovat varsin rajallisia ja ratkaisun löytämisen ei pidä johtaa räystäslinjan korottamiseen.	Merkitään tiedoksi. Vuoden 2018 aineistoon nähden Asemakeskuksen kaavahankkeessa on päätetty tutkia toinen luonnosvaihtoehto, jonka myötä kaavan suunnitelma-, selvitys- ja havainneaineistoa sekä vaikutusten arviointia on päivitetty. Lisäksi kaavamuutosta tarkastellaan kokonaisuutena Pohjoiskannen kaavamuutoksen (8975) kanssa.
Yksityishenkilö, 11.2.2018: Toivoisin, että seuraaviin asioihin kiinnitettäisiin huomiota kaavaa valmisteltaessa: 1. Suvantokadun ja Rautatienkadun risteyksen mutka. Risteyksen keskellä on mutka, joka aiheuttaa ongelmatilanteita varsinkin talvisin. Olisi hyvä oikaista mutka tai ainakin varautua tähän myös kaavaa suunniteltaessa. Rautatienkadun liikenne tulee keskustan kehätienä todennäköisesti lisääntymään, joten ongelmat tulevat myös kasvamaan. 2. Strategisen osayleiskaavan tukeminen lähialueilla. Esimerkiksi Asunto Oy Tuomiokirkkonkatu 23 kuuluu strategisen osayleiskaavan mukaisesti korkean rakentamisen alueeseen. On mahdollista, että tulevaisuudessa As. Oy Tk. 23:n korttelissa voi sijaita yksi tai useampi 100m korkea uudisrakennus ja aseman alueen kaavan tulisi mahdollisuuksien mukaan tukea tätä tavoitetta. Tulisi varmistaa, että nykyinen ehdotus ei aseta esteitä korkealle rakentamiselle lähialueilla. Tulisi miettiä, että rautatienkadun leveys ja valokulma on riittävä, jotta kadun toiselle puolelle voi tehdä myös korkean rakennuksen. Nyt kun alueelle tehdään maanalaisia parkkipaikkoja, tulisi naapurikortteleille antaa tilaisuus ostaa/korvamerkitä paikkoja tulevaisuuden tarpeita varten omaan käyttöönsä. Mahdolliset liitännät tuleviin parkkiluoliin rautatienkadun toisella puolella olisi hyvä miettiä alustavasti. 3. Otavalankadun muuntuminen pääpyöräilyreitiksi. Tulisi varmistaa, että ajo pihoihin Otavalankatua pitkin toimii jatkossa ilman ongelmia. 4. Rautatienkadun näkymäpiste 25C näyttää uudisrakennuksen kadun päässä aivan liian massiivisen näköisenä. Olisi mielestäni syytä harkita, että rautatienkatuun kiinni tuleva aseman alueen 100m korkea torni toteutettaisiin matalampana tai se sijaitsisi kauempana rautatienkadusta. Esimerkiksi Otavalankadulta katsoessa itään näkee, että miten tällainen korkea rakennus kadun päässä vie kaiken huomion itseensä (Hotelli Torni). Länteen katsoessa on vastaava tilanne (Hotelli Ilves).	Merkitään tiedoksi. Rautatienkadulle on kaavamuutoksen rinnalla laadittu kadun yleissuunnitelma. Eri liikkumismuodot on huomioitu laaditussa liikenneselvityksessä ja liikenteen suunnitelmissa. Asemakaavamuutoksessa on huomioitu lähiympäristön kaavamuutoshankkeet. Vuoden 2018 aineistoon nähden Asemakeskuksen kaavahankkeessa on päätetty tutkia toinen luonnosvaihtoehto, jonka myötä kaavan suunnitelma-, selvitys- ja havainneaineistoa sekä vaikutusten arviointia on päivitetty. Lisäksi kaavamuutosta tarkastellaan kokonaisuutena Pohjoiskannen kaavamuutoksen (8975) kanssa.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
Kiinteistö Oy Tampereen Rautatienkatu 21, 14.2.2018: Asemakaavaluonnoksessa Posteljoonipuistoon on esitetty tarpeettoman korkea rakennusmassa liian lähelle nykyistä 'Postitalon' korttelia. Puistoalue ei sovellu esitetyn kaltaiselle rakentamiselle. Perusteluja mielipiteeseemme: - Posteljoonipuistoa ei ole syytä pienentää. Puistoalue on vakiintunut viheralue ja 'henkireikä' Tampereen rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. - Rautatieaseman läheisyydessä ei sijaitse muita vastaavia kaupunkikuvaa rikastuttavia viheralueita. Näitä alueita tulisi säilyttää sekä suojella tiivistyvässä ja kehittyvässä kaupunkirakenteessa. - Puistoa tulisi kehittää kaupunkilaisten yhteisenä viherkeitaana. - Puistoalue soveltuisi paremmin kevyeen ja paviljonkimaiseen rakentamiseen. Vaikka puistoon esitettäisiin kevyempääkin rakentamista, sitä ei tule sijoittaa välittömästi Kytälänkadun varteen. - Asemakaavaluonnoksen mukaisen rakentamisen toteutuessa aiemmin arvokkaana pidetty olemassa oleva puusto joudutaan kaatamaan. Puiston puusto tulisi edelleen säilyttää. - Voimakkaan rakennusvolyymin alue tulisi rajata ratapihan alueelle. - Kytälänkatu on päättävä katu. Kadun varteen esitetty rakennusvolyymin vaikutuksesta kadun päätteen liikenteellinen kuormitus ainakin välillisesti kasvaisi ja näin ollen haittaisi mm. Postitalon korttelin sisäistä liikennettä. Katupäätteen osuudelle ei tulisi ohjata nykyistä enempää ajoneuvoliikennettä.	Merkitään tiedoksi. Posteljoonipuisto on asemakaavoitettu omana kokonaisuutenaan. Kaava on vahvistunut vuonna 2023.
Kiinteistö Oy Tampereen Rautatienkatu 23, 14.2.2018: Asemakaavaluonnoksessa Posteljoonipuistoon on esitetty tarpeettoman korkea rakennusmassa liian lähelle nykyistä 'Postitalon' korttelia. Puistoalue ei sovellu esitetyn kaltaiselle rakentamiselle. Perusteluja mielipiteeseemme: - Posteljoonipuistoa ei ole syytä pienentää. Puistoalue on vakiintunut viheralue ja 'henkireikä' Tampereen rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. - Rautatieaseman läheisyydessä ei sijaitse muita vastaavia kaupunkikuvaa rikastuttavia viheralueita. Näitä alueita tulisi säilyttää sekä suojella tiivistyvässä ja kehittyvässä kaupunkirakenteessa. - Puistoa tulisi kehittää kaupunkilaisten yhteisenä viherkeitaana. - Puistoalue soveltuisi paremmin kevyeen ja paviljonkimaiseen rakentamiseen. Vaikka puistoon esitettäisiin kevyempääkin rakentamista, sitä ei tule sijoittaa välittömästi Kytälänkadun varteen. - Asemakaavaluonnoksen mukaisen rakentamisen toteutuessa aiemmin arvokkaana pidetty olemassa oleva puusto joudutaan kaatamaan. Puiston puusto tulisi edelleen säilyttää.	Merkitään tiedoksi. Posteljoonipuisto on asemakaavoitettu omana kokonaisuutenaan. Kaava on vahvistunut vuonna 2023.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
- Voimakkaan rakennusvolyymin alue tulisi rajata ratapihan alueelle. - Kyttälänkatu on päättyvä katu. Kadun varteen esitetty rakennusvolyymin vaikutuksesta kadun päätteen liikenteellinen kuormitus ainakin välillisesti kasvaisi ja näin ollen haittaisi mm. Postitalon korttelin sisäistä liikennettä. Katupäätteen osuudelle ei tulisi ohjata nykyistä enempää ajoneuvoliikennettä.	
As Oy Sorinhovi, Rautatienkatu 26, 15.2.2018: 1) Esittelytilaisuudesta 1.2.2018/Tullikamari: Kaavatilaisuudessa Asemakeskuksen aluetta esiteltiin hyvin positiivisessa valossa. Kun kysyttiin, miksi ja mistä seikoista johtuen kaavoittaja on varautunut valituksiin, ei saatu vastausta. Tämä seikka osoittaa, että kaavoittaja on tietoinen joistain epäkohdista, ei ehkä kaikista, mutta koettaa saada kaavan läpi, niistä huolimatta. Tällainen käsittelytapa rikkoo MRL ja MRA vastaan. Tästä voi päätellä, että a) kaavoittaja ei ole kovin kokenut haastavien korkean rakentamisen kohteiden suhteen tai b) toimii tietoisesti. Pyydämme että kaupunki kaavatyön tilaajana esittää oman näkemyksensä kummasta on kyse. 2) Muusta esittelyaineistosta Kaava-alueen vaikutusta ympäristöön ei olla tiedostettu tai se halutaan pitää epäselvänä. Havainnekuvat, joita mm. paikallislehdissä on julkaistu, on valittu katselupisteeksi esim. Koskipuiston tai vieläkin kauempi katselijan sijainti. Tämä osoittaa, että kaava-alueen mittakaava ja vaikutukset ympäristöön rajapinnassa ovat sellaisia, ettei niitä haluta esitellä. 3) Kaavan esittelyaineistosta havaitaan, että esitelty ratkaisu on ollut tässä muodossa jo huhtikuussa 2017, mutta meille osallisena ei ole tullut asiasta tietoa tai yhteydenottoa laisinkaan. Vasta esittelytilaisuudessa ja paria päivää tätä ennen on ollut mahdollisuus tutustua aineistoon. 4) Epäkohdat 4.1 Piha-alueen ja jalankulkureitin korottaminen korkoon +103,50, Korotetun jalankulkureitin ulottaminen aivan asuintalon (Rautatienkatu 26) viereen. Esittelytilaisuudessa kerrottiin, että 70% kansiareenan poistuvasta yleisöstä tulee kulkemaan tätä reittiä. Reitti kulkee korkeammalla tasolla kuin Rautatienkatu 26:n 4. kerroksen taso. Tämä tarkoittaa, että ilta-aikaan on tuhansia ohikulkijoita yksityisasuntojen välittömässä läheisyydessä josta suora näkölinja olo- ja makuuhuoneiden ikkunoista sisään. Näkölinjan tekee epäsuotuisaksi se, että ohikulkijat pääsevät katselemaan huoneistoihin ylhäältä. Tämä luo asukkaille turvattomuutta. Miksi kaavoittaja toimii näin? Ohikulkijat Rautatienkadun suuntaisten talojen läheisyydessä tulee pysyä katutasossa. 4.2 Rautatienkadun vieressä olevan nykyisen 1-kerroksisen parkkitalon alueen käyttötarkoituksen muutos 25-kerroksiseksi tornihotellia korkeammaksi toimisto- ja asuinrakennukseksi. Tämä on suuri mittakaavavirhe ja epäoikeudenmukainen kohtelu vaikutusalueella olevaa maanomistajaa kohtaan. Rautatienkadulla vain yhden taloyhtiön eteen on lisätty rakennusmassa, muiden rakennusten etualalla kohti rataa on vehreä puisto. Miksi kaavoittaja toimii	Vuoden 2018 aineistoon nähden Asemakeskuksen kaavahankkeessa on päätetty tutkia toinen luonnosvaihtoehto, jonka myötä kaavan suunnitelma-, selvitys- ja havainneaineistoa sekä vaikutusten arviointia on päivitetty. Lisäksi kaavamuutosta tarkastellaan kokonaisuutena Pohjoiskannan kaavamuutoksen (8975) kanssa. Vuorovaikutuksen järjestämisestä ja mahdollisuuksista antaa palautetta on kerrottu kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
näin? Nykyisen P-talon alueen käyttötarkoitusta ei saa muuttaa kuin puistoalueeksi, joka luontevasti yhdistyy Sorinaukioon muodostaen selkeän ja vihreän jalankulkuväylän asemakeskuksesta linja-autoasemalle. Näinollen puiston päätteenä säilyisi alueen maamerkkinä Liebeskindin edustava tornitalo. 25 kerroksinen kömpelö massa, joka näkyy havainneaineistossa, olisi joka tapauksessa sijainniltaan liian lähellä Liebeskindin tornia eikä sovellu ehdotettuun sijaintiin ollenkaan. 4.3 Rautatienkadun kavennus. Rautatienkatu 26 ja ehdotetun 25-kerroksisen rakennusmassan kohdalla katualuetta jostain syystä kavennettaisiin. Tämähän olisi sulaa tyhmyyttä. Tuoda nyt palovaarallinen lähes +200m korkeuteen ulottuva rakennusmassa vain noin 15 metrin läheisyyteen ihmisten parvekkeista ja raitisilman sisäänottoaukoista. Aistimme ihmisvastaisuutta tässä kohdassa ehdotusta. Miksi kaavoittaja toimisi näin? Ratkaisu tämänkin kohdalla on helppo: Kun rakennusmassan tilalla on puisto, ei kavennustakaan tarvita. 4.4 Liian korkea rakentaminen kannen päälle asuinrakennusten välittömässä läheisyydessä. Esitetty leikkauspiirustus katsoo väärään suuntaan, jotta vaikutuksia ympäristöön voisi millään lailla siitä tarkastella. Kannen perustasoksi on merkitty +103.5m joka on huomattavasti ympäristön katutasoa korkeammalla. Vertailuna Rautatienkadun korko, joka tällä kohdalla on kartan mukaan +95m ja Akerlundinkadulla +96,5m. Kaavaehdotuksessa osoitetut kerrosluvut ovat hämääviä tästä johtuen, eikä kannelle tulevien rakennusmassojen vaikutusta voi arvioida kaava-aineiston puutteellisuudesta johtuen. Tämän vuoksi kaikkeen kannen Rautatienkadun suuntaiseen rakentamiseen tulee suhtautua varauksella. Tällaista kaavatyötä ei missään tapauksessa voi jatkaa. (kts. MRL ja MRA) Leikkauksessa Tullikadun kohdalla on esitetty aivan erilainen liittymä ympäröivään aluerakenteeseen. Matalaa ympäristöä kohtaan liitytään matalalla rakenteella ja korkeampi massa on vasta hyvin kaukana alueen reunasta lähellä kantta. Korkeimmat rakennukset ovat vasta kannen kohdalla radan päällä. Jostain syystä Rautatienkatua vastaan liityttäessä on täysin päinvastainen ehdotus. Loogisinta olisi osoittaa korkeimmat rakennusmassat Tullintorin ja Ratapihankadun puolelle, jossa ne eivät aiheuta haittaa olemassaoleville asuintaloille. 5) Loppupäätelmät: Asioiden tulee kaavatyöskentelyssä muuttua selkeämmäksi ja avoimemmaksi ja osallisille; ympäristön maan ja kiinteistönomistajille ja asukkaille ei saa aiheuttaa haittaa. Oletamme, että kaavatyön tilaajana kaupunki ymmärtää alueen kehittämisen tärkeyden eikä sitä tarpeettomasti hidasta esittämällä täysin hupsuja ratkaisuja joita kaavaan osalliset eivät voi hyväksyä. Miksi kaavoittaja toimisi ajattelemattomasti? Haluaako joku jossain jarruttaa Tampereen kaupunkiseudun selkeää kehittymistä aiheuttamalla mahdollisesti pitkiä riitaprosesseja väärään paikkaan osoitetun kerroskorkeuden takia? Tietoinen asioiden piilottelu ja salailu ei koskaan avaa hyviä lähtökohtia millekään neuvotteluille. Avoimuus on nykypäivää, luulisi tämän olevan kaikille asianosaisille päivänselvää. Joka tapauksessa kaavan tavoitteet, jotka on esitelty asemakaavan ja asemakaavan muutokset osallistumis- ja arviointisuunnitelmissa tulisivat toteutumaan, vaikka kohdissa 4.1-4.4 esitetyt epäkohdat poistetaan ja ratkaistaan osallisia tyydyttävällä tavalla. 6) Ilmoittamismenettely kaavan jatkokehittelystä ja vastaukset esitettyihin kysymyksiin.	

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
Pyydämme MRL mukaisesti ilmoittamaan meille kaavatyön jokaisesta jatkovaiheesta ja esittämään meihin vaikuttavat asiat tarpeellisin havainne- ja leikkauspiirustuksin jotta vaikutuksia voidaan todellisuudessa arvioida MRL ja MRA mukaisesti. Ilmoituksessa tulee olla ohjeet jatkoehdotusta koskevien muistutusten määräajoista ja mahdollisesta valitusviranomaisesta. Edelleen MRA mukaisesti pyydämme vastaukset perusteluineen kohdissa 1 ja 4.1-4.4 esitettyihin kysymyksiin. (Esittelytilaisuudessa 1.2.2018 oli paikalla kaavasuunnitteluun osallistuneita suunnittelijoita ja kukaan heistä ei osannut tai halunnut antaa näitä perusteluja kyseisiin ongelmallisiin ratkaisuihin. Vaikuttaa siis siltä että ratkaisut ovat perusteettomia ja siten syytä korjata.) Viitteet: MRL = Maankäyttö- ja rakennuslaki MRA = Maankäyttö- ja rakennusasetus	
Suomen Yliopistokiinteistöt Oy, 15.2.2018: SYK Oy:n (Suomen Yliopistokiinteistöt Oy) tavoitteena on osaltaan kehittää kampusalueitansa eläviksi ja elinvoimaisiksi alueiksi, jotka ovat kiinteässä yhteydessä ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Tavoitteena on, että kampusalueet ympäristöineen sisältävät monipuolisesti julkisia tai yksityisiä palveluja, opetus- ja tutkimustoimintaa, yritystoimintaa, kaupallisia palveluja ja mahdollisesti asumista siten, että kampusalueilla on mahdollista toimia ympäri vuorokauden ja ympäri vuoden. Tämän tavoitteen toteutumisessa on olennaista, että eri kaavatasot mahdollistavat monipuolisesti eri toimintojen sijoittumisen koko kampusalueelle ja sen ympäristöön, eivätkä rajoita kampusalueiden toimintaedellytyksiä. SYK Oy suhtautuu myönteisesti rautatieaseman ja henkilöratapihan ympäristön asemakaavan valmisteluun. Alueelle suunniteltu rakennusoikeuden määrä ja asemakeskuksen toiminnan mahdollistavien liikennejärjestelyjen laajuus vaikuttaa merkittävästi asemakaava-alueella ja sen ympäristössä. Haluamme saada tiedon asemakaavan etenemisestä riittävän aikaisessa vaiheessa ja edellytämme, että kaavan valmistelun edetessä varmistetaan, etteivät yliopiston kampusalueen toimintaedellytykset heikkene. Tämä koskee erityisesti Tullin alueen kevyenliikenteen kulkuympäristön turvallisuutta ja kulkuyhteyksien jatkuvuutta.	Merkitään tiedoksi.
Tampereen opiskelija-asuntosäätiö TOAS, 15.2.2018: Kuinka esillä oleva laajeneva maanalainen pysäköinti (Verkatehtaankadun suunta) on TOASin Tuomiokirkonkadun tontin kaavatyössä hyödynnettävissä? Miten mahdollistetaan se, että maanalaisen asemakaavaan uudet pysäköintiratkaisut otetaan huomioon korttelisuunnitelmassamme (kortteli 188) vaikka se valmistuisi aiemmin?	Pysäköintiasiaa on tarkasteltu asemakaavamuutoksessa nro 8636 sekä maanalaisessa asemakaavassa nro 8670 (tullut voimaan vuonna 2022).
Tampereen polkupyöräilijät ry, 15.2.2018: Tampereen polkupyöräilijät ry ilmoittaa osalliseksi ja lausuu mielipiteenään seuraavaa. Asemakeskuksen suunnitelman perusajatus ReConnecting Tampere eli keskustan eri puoltien yhdistäminen samaksi kokonaisuudeksi on loistava tavoite, sillä rautatien estevaikutus on nykyisellään massiivinen. Meidän näkökulmastamme oleellista on, että yhdistyminen toteutuu myös polkupyörällä liikkuen. Suunnitelma on vielä sikäli alkuvaiheessa, että emme osaa	Merkitään tiedoksi. Kaavamuutosta varten on laadittu liikenneselvitys sekä katujen yleissuunnitelmia. Pyöräpysäköinninmahdollisuuksia on kehitetty osana kaavaratkaisua.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
arvioida, miten hyvin tavoite on toteutumassa. Lievästi huolestuneena panimme kuitenkin merkille, että materiaalissa on otsikkotasolla pysäköintiä ja kävelylvirtaa, mutta ei mitään pyöräliikenteestä. Se on kuitenkin syytä käsitellä kävelystä erillisenä asiana. Tätä kirjoitettaessa Helsingissä käydään vilkasta keskustelua suunnitelmista, joissa keskustan ratapihan yli tai ali rakennetaan yhteyttä polkupyöräliikennettä varten. Ratkaisusta tulee kallis ja toiminnallisesti suboptimaalinen, koska siihen ei oltu varauduttu alunperin. Keskeisen Kansalaistorin alueen suunnittelussa oli tyystin jätetty huomiotta, että vilkas Baana tuo paikkaan suuren määrän pyöräilijöitä, joille on oltava reitit myös eteenpäin tarpeellisiin suuntiin. Tampereen Asemakeskuksen suunnittelu on juuri nyt vaiheessa, jossa tällaiset ongelmat voidaan vielä välttää. Mistä kohdin pääsee rautatien yli tai ali? Miten ylätasolta pääsee siirtymään alas ja missä ylipäänsä voi pyöräillä? Minne tasonvaihtoihin tarvittavat rampit sijoittuvat, ja onko varmasti tilaa rakentaa ne pituuskaltevuuksiltaan esteettömyyden kriteerit täyttävinä? Millainen on liikenneympäristö ramppien suuaukkojen luona? Osataanko välttää ratkaisut, jotka ohjaavat pyöräilijävirtoja tarpeettomasti vilkkaiden jalankulkijamassojen sekaan? Kaikki nämä ja monet muut asiat on toivoaksemme mahdollista vielä tässä vaiheessa ratkaista hyvin. Puisto aseman edessä on hieno ajatus, joka tekee keskustan tästä osasta paljon nykyistä viihtyisämmän. On kuitenkin syytä muistaa, että pyöräliikenteen virtoja ei yleensä kannata ohjata puistoihin tai toreille, joissa tila on jäsentymätön, vaan ensisijaisesti varsinaisille pyöräliikenteen väylille. Suunniteltavaa aluetta sivuaa tai sen läpäisee usea yleiskaavaan merkitty pyöräliikenteen pääreitti: radan suunnassa Rautatienkatu, Ratapihankatu, Pinninkatu ja Viinikankatu, sen poikki Kalevantie, Itsenäisyydenkatu sekä yhteystarpeena Otavalankadun kohdalle merkitty yhteys. On pidettävä huolta siitä, että nämä toteutuvat laatutasoltaan pääreitiksi riittävinä.	
Kiinteistö Oy Kyttälänkulma, 15.2.2018: Tampereen kaupunginvaltuuston hyväksymässä asiakirjassa "Maapolitiikan linjaukset 2014-2017" sivulla 9 mainitaan "Tulevaisuuden täydennysrakentamistarpeen vähentämiseksi kantakaupungin alueella suositaan korkeaa rakentamista." Asemakaava 8640 on osoitus tämän ohjeen noudattamisesta. Yhtiömme Kiinteistö oy Kyttälänkulma rajoittuu kaava-alueeseen Rautatienkatu 20 kohdalla ja Kyttälän korttelissa 188 on vireillä korttelisuunnitelman laadinta alkuvuodesta 2017. Näyttää kuitenkin siltä, että asemakaavaosasto ei Kyttälän alueella noudattaisi alussa mainittua ohjetta, vaikka Rautatienkadun varrella Verkatehtaankadun ja Suvantokadun välillä siihen olisi erityinen tarve kaavan 8640 julkistamisen jälkeen. Kaavassa 8640 on keskitetty korkeaa rakentamista riviin läntisimmän raiteen länsipuolelle. Kun rakennustaso alkaa vasta 13-15 metriä Rautatienkadun tason yläpuolelta, tulee korkeusero rakennettuun Kyttälään nähden kohtuuttoman suureksi. Kaavamateriaalissa ei ole valokulmatarkastelua lähimpiin rakennuksiin Rautatienkadun varressa. Keskuspuistoajatus on sinällään hyvä. Kysymys kuuluu voiko se toimia, vai kuluuko se "puhki" liiasta läpikulusta. Vastaavan korkean rakentamisen tutkiminen myös puiston kohdalle	Vuoden 2018 aineistoon nähden Asemakeskuksen kaavahankkeessa on päätetty tutkia toinen luonnosvaihtoehto, jonka myötä kaavan suunnitelma-, selvitys- ja havainneaineistoa sekä vaikutusten arviointia on päivitetty. Lisäksi kaavamuutosta tarkastellaan kokonaisuutena Pohjoiskannen kaavamuutoksen (8975) kanssa. Asemakaavamuutoksella ei oteta kantaa kaava-alueen ulkopuolella olevien korttelialueiden kehittämiseen.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE
Rautatienkadun varteen tasapainottaisi korkeuseron vaikutusta ja parantaisi alueen valoisuutta, jos korkean rakentamisen rivissä on välejä.	

PALAUTEKOOSTE, aloitusvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolokaudena 11.8.–15.9.2016 jätetyt mielipiteet ja viranomaiskommentit/-lausunnot (yht. 8 kpl) sekä yleisötilaisuudessa 31.8.2016 saatu palaute.

Johtuen pitkästä aikajänteestä, vuoden 2016 palautteeseen ei ole laadittu erillisiä vastineita, vaan siihen katsotaan vastatun suunnittelun edistymisen myötä kaavaprosessin aikana. Vuonna 2018 oli esillä uutta aineistoa ja siinä yhteydessä on käsitelty aiemmin tullut palaute ja sen vaikutus suunnitteluun. Vuonna 2018 saatuihin palautteisiin on esitetty vastineet aiemmin tässä raportissa.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi:

Trafi muistuttaa, että kaavoittamisessa tulee huomioida rautateillä kulkevan tavaraliikenteen riskit ja rautateistä mahdollisesti aiheutuva värinä ja melu. Kaupunkisuunnittelussa tulee myös huomioida radan ja muiden tieväylien risteämisen turvallisuuden varmistaminen sekä radan estevaikutus.

Pirkanmaan liitto:

Tampereen kaupungin rautatieaseman ja henkilöratapihan ympäristön asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelman tavoitteet ovat sekä Pirkanmaan 1. maakuntakaavan että Pirkanmaan maakuntakaava 2040 ehdotuksen mukaisia. Pirkanmaan liiton näkemyksen mukaan asemakaavoitusta on hyvä jatkaa maakuntakaavaehdotuksessa esitettyjen Tampereen keskusta-alueen, päärautatieasemaa sekä valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä koskeviin kaavamääräyksiin nojautuen.

Tampereen henkilöratapiha on keskeinen Suomen vakioaikataulukjärjestelmän junanvaihtopaikka. Kapasiteettiongelmien ratkaisemiseksi Liikennevirasto on laatinut henkilöratapihan kehittämisestä yleissuunnitelman, jossa esitetään perusparannuksia nykyisiin rakenteisiin sekä uusi henkilöliikenteen välilaituri porras- ja hissiyhteyksineen. Tämä suunnitelma on syytä ottaa huomioon suunnittelussa.

Perustelut:

Pirkanmaan 1. maakuntakaavassa suunnitteluala sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C). Merkinnällä on osoitettu palveluvarustukseltaan kaupunkitasoisten keskustien palvelu-, hallinto- ja muiden toimintojen alueita ja niihin liittyviä liikennealueita ja puistoja. Alueelle voi sijoittua myös asumista sekä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Voimassa olevassa maakuntakaavassa Tampereen päärautatieasema on osoitettu Matkakeskus –merkinnällä (LM), jolla osoitetaan seudullisesti merkittäviä joukkoliikenteen vaihtoterminaleja. Tampereen rautatieasema ja veturitallit ovat osa maakuntakaavassa osoitettua valtakunnallisesti arvokasta kulttuuriympäristöä (akv 173, Tammerkosken teollisuusmaisema, Hämeenkatu ja Keskustori). Kulttuuriympäristöön liittyvässä selvityksessä todetaan, että Tampereen asemarakennus muodostaa vaikuttavan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat tiilinen funktionalistinen asemarakennus (1937) sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia (1874-1941). Kuutiomaisesta rakennusosasta ja matalemmista suorakulmaisista toimisto- ja varastosiivistä muodostuva asema

valkeaksi rapattuine kello- ja mainostorneineen edustaa pelkistettyä ja monumentaalista funktionalismia. Tampereen punatiilinen asema- ja veturirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys.

Vaihemaakuntakaavoissa ei ole alueella merkintöjä.

Uuden Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 laadinnassa on nähty tärkeänä, että Tampereen ydinkeskustaa kehitetään koko maakunnan ytimenä. Keskustaa tulee kehittää omaleimaisena, ympäristöltään ja toiminnoiltaan monipuolisena ja tiiviinä asumisen, työpaikkojen ja palveluiden keskittymänä, joka toimii myös vähittäis-kaupan ensisijaisena sijaintipaikkana. Maakuntakaavan väestösuunnitteeseen perustuen odotetaan Tampereen keskusta-alueen väestömäärän kasvavan noin 20.000 asukkaalla vuoteen 2040 mennessä. Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 ehdotuksessa, jonka maakuntahallitus (MKH 12.9.2016) on päättänyt asettaa nähtäville loka-marraskuussa, on suunnittelualue osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C). Merkinnällä on osoitettu Tampere valtakunnanosakeskuksena, joka on keskustamaisen asumisen ja keskustahakuisten palvelu-, työpaikka- ja muiden toimintojen aluetta niihin liittyvine liikennealueineen ja puistoineen. Suunnittelumääräys edellyttää, että alueen suunnittelussa on otettava huomioon yhdys-kuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen. Alueen suunnittelussa on turvattava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Keskustatoimintojen alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan suuryksiköt on suunniteltava keskustaympäristöön soveltuviksi. Ne on mitoitettava ja niiden toteutus on ajoitettava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa siten, etteivät ne aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia muille keskusta-alueille tai seudun palveluverkon tasapainoiselle kehittämiselle. Tampereen ydinkeskustan vähittäiskaupan suuryksiköiden kerrosalaa ei enimmäismitoiteta maakuntakaavalla.

Tampereen päärautatieasema on yksi Suomen vilkkaimmista rautatieasemista, joka palvelee koko maakuntaa sekä asukkaiden liikkumisessa että elinkeinoelämän kuljetustarpeissa. Rautatieaseman on nähty tulevaisuudessa kehittyvän matkustajaliikenteen merkittävästä solmukohdasta yhä vahvemmin myös osaksi kansainvälisiä matkaketjuja. Pirkanmaan maakuntakaavaehdotuksessa (12.9.2016) on Tampereen rautatieasemalle osoitettu Päärautatieasema -kohdementä, jonka suunnittelumääräys edellyttää, että yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee ottaa huomioon saattoliikenteen ratkaisut sekä joukkoliikenteen vaihtomatkojen sujuvuus ja esteettömyys.

Tampereen rautatieasema ja veturitallit on osoitettu Pirkanmaan maakuntakaavaehdotuksessa (12.9.2016) valtakunnallisesti merkittävänä rakennettuna ympäristönä.

Kaupunkiympäristön kehittäminen, yleisten alueiden suunnittelu:

Kaavaan on laadittava hulevesiselvitys ja -suunnitelma. Alueella on jo ongelmia huleveden hallinnassa ja tilannetta tulee parantaa. Otettava huomioon Tullin alueelle laadittu hulevesien hallinnan yleissuunnitelma.

Pirkanmaan maakuntamuseo:

Suunnittelualue sijoittuu Tampereen ydinkeskustaan, kaupunkihistoriallisesti, kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti hyvin keskeiselle paikalle. Hanketta edeltäneen arkkitehtuurikilpailun voittajaehdotus "Reconnecting Tampere" toimii asemakaavasunnittelun pohjana. Asemakaava-alueen erityisinä arvoina ja historiallisina ominaispiirteinä voidaan mainita vuodelle 1876 palautuva rautatie ja sen jatkeeksi vuonna 1895 avattu Porin rata, sekä valtakunnallisesti merkittävä arkkitehtien Otto Flodin ja Eero Seppälä suunnittelema ja vuonna 1936 valmistunut asemarakennus siihen liittyvine lähialueineen. Rautatieasema toimii päätteenä valtakunnallisesti arvokkaalle Hämeenkadulle. Hämeenkadun päätteenä näkyvä aseman betonirakenteinen kellotorni nousee kaupunkikuvallisesti merkittäväksi kiintopisteeksi. Radan itäpuolella olevat veturitallit ovat valtakunnallisesti merkittävän asema-alueen tärkeitä osia. Asemarakennus, veturitallit ja niiden välissä oleva konttorirakennus on suojeltu asema-alueita koskevan sopimuksen nojalla vuonna 1998 ja rakennukset muodostavat edelleen aluekokonaisuuden, johon voidaan lukea mukaan myös ratavarren pohjoisosassa olevat tavara-asema, rautatieläisten seuraintalo ja asuinrakennukset.

Suunnitelma-alueen vaikutusalueella sijaitsee suuri joukko kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokasta rakennettua ympäristöä, johon kohdistuu välillisiä tai välittömiä vaikutuksia. Asemakaavan yhdeksi tavoitteeksi on asetettu rakennetun kulttuuriympäristön arvojen huomioon ottaminen, mitä maakuntamuseo pitää hyvänä asiana. Tavoitetta voisi vielä tarkentaa sanalla arvojen säilyttäminen, mikä tarkoittaa mm. asianmukaisten suojelumerkintöjen käyttämistä asemakaavassa. Kaavan vaikutuksia tulee arvioida niin kaupunkikuvan kuin historiallisen kaupunkirakenteenkin näkökulmasta. Radan kattamisella tulee olemaan suuri merkitys rautatiealueen ja siihen liittyvien rakennusten ymmärrettävyyteen.

Rautatie, siihen liittyvät rakennukset ja niiden väliset toiminnalliset, historialliset ja kaupunkikuvalliset yhteydet tulisi huomioida suunnittelussa siten, että alue on edelleen tunnistettavissa rautatieympäristöksi.

Kulttuuriympäristöstä on laadittu selvityksiä asemakaavaa silmällä pitäen, yleis-suunnitelmavaiheessa. Selvityksiin tulee liittää mukaan Cobe Lundenin lokakuussa 2015 laatima selvitys kilpailuehdotuksen vaikutuksista rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kyseisen selvityksen arvokartoissa on joitakin täsmennystä vaativia seikkoja, mm. kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten luettelosta ja suunnitelman kannalta tärkeitä kohteista puuttuvat mm. entinen Hotelli Emmaus ja entinen pääpostin talo. Sen sijaan ns. Keltainen talo Vellamonkadulla on syytä poistaa merkittävien rakennusten luettelosta.

Yksityishenkilö:

Huomautetaan, että postitalon korotus ei näy aloitusvaiheen aineistoissa.

Asunto Oy Tampereen Johannes:

Taloyhtiömme kannalta pidetään hyvänä uutta suunnitelmaa ja tilaisuutta esittää mielipide näin varhaisessa suunnitteluvaiheessa. Ratapihan junaliikenne ja uuden ratapihankadun autoliikenne aiheuttavat lisääntyvää melua alueella. Johanneksen koulun, Postikadun itäpuolen talojen ja rautatien väliin tulisi rakentaa kunnollinen suoja lisääntyvän melun estämiseksi. Tällä toimenpiteellä parannettaisiin huomattavasti koulurauhaa ja lisättäisiin asumisviihtyvyyttä.

Asunto Oy Pinninkatu 26-28:

Vaadimme, että alueen suunnittelussa huomioidaan Pinninkadun kadunvarsipysäköinnin ja läpiajon säilyttäminen. Suunnittelussa tulee huomioida että katu palvelee useita Pinninkadun erikoisliikkeitä sekä Tampereen suurinta ja vilkkainta torialuetta. Myös torialueelle tulee päästä suurilla autoilla. Taloyhtiön liiketiloissa toimii yksi suurimmista musiikkialan erikoisliikkeistä, päätuotteena pianot. Liiketoimille tulee varata mahdollisuus kadunvarsipysäköintiin, sekä väljään purku- ja lastauspaikkoihin. Taloyhtiön haluaa saada jatkossa informaatiota asian etenemisestä.

Yksityishenkilö:

Tässä hankkeessa täytyy pitää huolta ettei Tornihotellin tai uuden Rastin virheet pääse toistumaan: suunnitelmia yksinkertaistetaan ja rakennusmateriaalien sekä rakentamisen laadusta tingitään säästöjen toivossa. Kaavassa pitää Kannen tapaan määritellä tarpeeksi tarkasti rakennusten muodosta ja sijainnista. Rakentamistapaohjeessa pitää myös määritellä rakennusmateriaalit tarpeeksi tarkasti yleisen ympäristönsä sijaan. Suunnittelualue kuitenkin sijaitsee erittäin keskeisellä paikalla.

Pyöräliikenteelle ja kävelylle aiheutuvan estevaikutuksen poistamiseen tulee kiinnittää myös erityistä huomiota. Kaikkien ratapihan poikki kulkevien pyöräväylien ei kuitenkaan tarvitse olla Keskustan pääväyliä. Kävelijöiden reitteihin Keskuspuistosta Asemakeskuksen kannelle tulee kiinnittää huomiota ja ne tulee pyrkiä toteuttamaan siten etteivät ne vie tilaa Keskuspuistosta.

Keskuspuisto ja Arkadi ovat Re:Connecting Tampere -kilpailusuunnitelman keskeiset elementit Asemakeskuksen kattorakenteen kanssa. Niiden tulisi päätyä myös lopulliseen alueen asemakaavaan. Muuten Asemakeskuksen muun rakentamisen tulee olla kaupunkikuvallisesti ensiluokkaista mutta vaihtelevaa. Myös syntyvien kaupunkitilojen tulee olla vaihtelevia, pikkukujista toreihin. Alue pitää myös rakentaa tiiviisti, joka ei kuitenkaan ole sama asia kuin rakentaa korkealle. Mutta korkeaa rakentamista ei korkean rakentamisen alueella kuitenkaan tule pelätä.

YLEISÖTILAISUUDESSA 31.8.2016 SAATU PALAUTE:

"Hyviä visioita. Pidän puistoista ja autojen haittavaikutuksen minimoinnista. Toivon alueelle paljon asuntoja mutta vähän autopaikkoja".

"Kävisikö ratkaisu, jossa tavara-asema jää paikalleen, mutta puretaan osittain tien läpimenon mahdollistamiseksi. Korkea osa jäisi ns Riemukaareksi"

"Jos Ratapihankatua ei laiteta kannen alle, menettää suunnitelma keskustan yhdistämisestä merkitystään."

"Paljon asuntoja, vähän autopaikkoja kiitos. Korkeat talot olisi ihania. Ja muistakaa pyöräilijät."

"Raitiotie ehkä tulevaisuudessa hyvä. Ilmaisia ja vuokrattavia sähköautoja tarvitaan. Finnparkilla en tee mitään."

"Pohjoinen tunneli on liian kapea ajaa bussilla eri suuntiin; mahdollisessa kohtaamisonnettomuudessa tulee merkittäviä henkilövahinkoja."

"Tampere velkaantuu ja työttömyystilanne paranee paljon vain rakentamisen aikana. Liikenne ruuhkautuu kehäteillä/kaduilla, jotka "kiertää" Hämpin."