

XII (Kyttälä B) ja XVII (Tulli), Asemakeskus I

Asemakaavan selostus

Luonnos 19.5.2025



(Kuva: Skyfox / Marko Kallio)

**XII (Kyttälä B) ja XVII (Tulli), Asemakeskus I
ASEMAKAAVA NRO 8640**

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 19.5.2025 päivättyä asemakaavakarttaa nro 8640.
Asemakaavan hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos koskee:

XII (Kyttälä B 112) korttelia nro 326, katualuetta sekä kaupunginosan rajaa.

XVII (Tulli 117) rautatiealuetta sekä kaupunginosan rajaa.

Asemakaavalla muodostuu:

XII (Kyttälä B 112) katualuetta sekä kaupunginosan rajaa.

XVII (Tulli 117) korttelit nro 326, 378 ja 379, tori-, katu- ja rautatiealuetta sekä kaupunginosan rajaa.

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, projektiarkkitehdit
Eveliina Hyvönen, Marjut Ahponen.

Diaarinumero:

TRE:2871/10.02.01/2025, pvm. 9.5.2025

Aiemmat diaarinumerot: TRE:2642/10.02.01/2021, TRE:57/10.02.01/2016

Vireille tulo:

11.8.2016

Kaavan nimi ja tarkoitus

XII (Kyttälä B), ja XVII (Tulli), Asemakeskus I. Asemakaavan muutos.

1 TIIVISTELMÄ

1.1 Asemakorttelit on Tampereen rautatieaseman ympärille kasvava uusi ja urbaani osa kaupunkia

Asemakaavatyön tarkoituksena on luoda asemakaavalliset edellytykset Asemakeskus-hankkeen ensimmäisen vaiheen toteuttamiselle. Kaavatyössä tutkitaan kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkeatasoisten rakennusten ja julkisen kansipuiston sijoittamista keskusta-alueelle asemasta etelään.

Kokonaisuutena Asemakeskus- hankkeen keskeisinä tavoitteina on muun muassa alueen kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan uudistaminen, matkaketjujen sujuvoittaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen. Suunnittelussa ovat vahvasti esillä myös arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön vaalimista sekä korkealaatuisen julkisen kaupunkitilan rakentamista koskevat tavoitteet. Suunnitellun rakentamisen on määrä liittyä luontevasti ympäröivään kaupunkirakenteeseen sekä vahvistaa Tampereen ominaispiirteitä ja vetovoimaa.

Hanke on osa Asemakortteleiden kokonaisuutta ja sitä valmistellaan yhdessä Asemakeskuksen kaavamutoksen nro 8640 kanssa. Asemakorttelit on Tampereen rautatieaseman ympärille kasvava uusi ja urbaani osa kaupunkia, johon suunnitellaan asumista, työpaikkoja, vihreää puistokantta sekä entistä helpompaa matkustamista.

1.2 Luonnosvaihtoehdot

Suunnittelun lähtökohtien ja tavoitteiden pohjana ovat mm. vuonna 2014 järjestetyn suunnittelukilpailun voittajatyö, vuonna 2019 jatkosuunnittelun pohjaksi hyväksytty Asemakeskuksen yleissuunnitelma taustaselvityksineen sekä vuodesta 2023 laadittu vaihtoehtoinen suunnitelmaratkaisu. Tällöin tavoitteeksi asetettiin tarkastella aluetta vielä laajemmin Asema-aukiolta Sorinsillalle saakka. Uuden tarkastelualueen tavoitteena oli tutkia laajempaa puistoaluetta sekä sujuvampaa yhteyttä Asema-aukiolta Areenalle saakka. Tämän myötä käynnistyi myös Pohjoiskannan asemakaavamutoksen (8975) laatiminen.

Vaihtoehdot poikkeavat toisistaan merkittävämmiin suhteissa rata-alueeseen. Vaihtoehdossa A täydennysrakentamista ei ole ulotettu rata-alueelle. Vaihtoehdossa B rata-alueen päälle tulee puistokantta sekä seitsemänkerroksisia rakennuksia. Vaihtoehdossa A 7–11 kerroksiset lamellirakennukset rajaavat keskelle jäävää puistoaluetta antaen sille

kiilamaisen muodon. Lamelleihin liittyy kaksi, enintään 31 kerroksista torniosaa rata-alueen puolella. Oleskelupihat on esitetty rakennusten katoille. Vaihtoehdossa B Rautatienkadun varrelle on sijoitettu neljä enintään 27 kerroksista tornirakennusta, jotka kytkeytyvät toisiinsa kaksikerroksisella jalustaosalla. Jalustaosan katto toimii tornien asukkaiden piha-alueena. Puistokansi sijaitsee pihatiloja korkeammalla, henkilöratapihan päällä. Itäreunalla puistoa reunustavat kannelle suunnitellut seitsemänkerroksiset lamellirakennukset. Puiston kautta kulkee jalankulun yhteys kohti etelää ja Nokia-Arenaa. Molemmissa vaihtoehdoissa aseman edustavalla oleva aukio vaihettuu kohti etelää puistoalueeksi.

Molemmat vaihtoehdot täydentävät Tampereen keskustaa tiiviillä kaupunkirakenteella, sisältäen korkeita rakennuksia. Vaihtoehdossa A rakennusoikeutta tulee 69 270 k-m² sekä maanalaista rakennusoikeutta 17 500 k-m². Vaihtoehdossa B rakennusoikeutta tulee 84 855 k-m². sekä maanalaista rakennusoikeutta 5000 k-m². Rakennusoikeudeltaan vaihtoehdot eivät poikkea merkittävästi.

1.3 Kokonaisuuden hallinta edellyttää laajaa suunnitteluyhteistyötä

Kaavamuutoksen suunnittelun pohjaksi laadituissa viitesuunnitelmaluonnoksissa huomioidaan muut valmisteilla olevat suunnitelmat asemakaavataso edellyttämällä tavalla. Kaavaprosessin aikana on tehty tiivistä suunnitteluyhteistyötä muiden käynnissä olleiden hankkeiden kanssa. Näistä asemakeskukseen kytkeytyvät erityisesti suunnitteilla oleva P-Hämpin laajentaminen sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishanke.

Suunnittelun lähtötietoina ovat muun muassa vuonna 2021 hyväksytty henkilöratapihan ratasuunnitelma sekä parhaillaan valmisteilla olevat rakentamissuunnitelmat, kaupungin toteutettavaksi tulevien yleisten alueiden yleis-, puisto-, katu- ja rakentamissuunnitelmat.

1.4 Asemakaavaprosessin vaiheet

Aloituvaihe

Asemakaavan suunnittelu käynnistyi kaupunginhallituksessa 9.12.2013 käsitellyn vuosien 2014-2016 kaavoitusohjelman, 27.10.2014 käsitellyn vuosien 2015-2017 kaavoitusohjelman sekä 18.4.2016 hyväksytyn asemakeskuksen kehittämisen aiesopimuksen myötä.

Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu kuulutuksella 11.8.2016.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 11.8.-15.9.2016 välisen ajan ja se lähetettiin tiedoksi osallisille. Avoin yleisötilaisuus järjestettiin 31.8.2016.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin neljä viranomaislausuntoa/-kommenttia ja neljä mielipidettä. Kaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 29.6.2016.

Kooste saadusta palautteesta ja viranomaisneuvottelun muistio on liitetty kaava-asiakirjoihin. Tiivistelmä palautteen sisällöstä ja sen huomioon ottamisesta jatkosuunnittelussa on esitetty selostuksen kohdassa 4.5.1.

Kaupunginhallitus käsitteli 15.1.2018 hankkeen ohjausryhmän valitseman yleissuunnittelun rakenteellisen pohjaratkaisun periaatteita ja hyväksyi ne kaupungin tavoitteeksi jatkosuunnittelulle.

Valmisteluvaihe

Tarkastettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavan valmisteluaineistoa kuulutettiin ensimmäisen kerran julkisesti nähtäville 18.1.-15.2.2018 väliseksi ajaksi. Avoin yleisötilaisuus järjestettiin 1.2.2018.

Nähtävilläoloaikana jätettiin viisi viranomaislausuntoa/-kommenttia ja kymmenen mielipidettä. Palautetta sekä nähtävillä ollutta aineistoa käsiteltiin 23.2.2018 järjestetyssä viranomaisneuvottelussa.

Kooste saadusta palautteesta ja siihen laaditut vastineet sekä viranomaisneuvottelun muistio on liitetty kaava-asiakirjoihin. Tiivistelmä palautteen sisällöstä ja sen huomioon ottamisesta jatkosuunnittelussa on esitetty selostuksen kohdassa 4.5.2.

Kaupunginhallitus hyväksyi asemakeskuksen yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi 14.12.2019. Yleissuunnitelmaa esiteltiin maaliskuussa 2020 kaupunkikuvatoimikunnalle, yhdyskuntalautakunnalle ja avoimessa yleisötilaisuudessa, joka järjestettiin 12.3.2020.

Aiemmissa vaiheissa nähtävillä olleisiin aineistoihin sisältyi laajempi suunnittelualue. Valmistelun aikana tarkentuneiden suunnittelun lähtökohtien, tavoitteiden ja reunaehtojen sekä alustavien vaikutusselvitysten ja -arviointien tulosten johdosta kokonaisuus esitettiin jaettavaksi kolmeen vaiheeseen.

Ensimmäisen vaiheen asemakaavan, yleissuunnitelmaan pohjautuvan asemakaavatasoisen viitesuunnitelman sekä selvitysten valmistelu käynnistettiin keväällä 2020. Alustava valmisteluaineisto - asemakaavakartan, asemakaavan viitesuunnitelman, erillisselvitysten sekä yleisten alueiden yleissuunnitelmien luonnokset – laadittiin vuosina 2020-2021. Hankkeeseen liittyneistä rakennus- ja ympäristöhistoriallisista selvityksistä pyydettiin

Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Pirkanmaan maakuntamuseon lausunnot syksyllä 2020.

Vuonna 2023 päätettiin laatia toinen luonnosvaihtoehto, joka tilattiin Studio Daniel Libeskindiltä. Tällöin tavoitteeksi asetettiin tarkastella aluetta vielä laajemmin Asema-aukiolta Sorinsillalle saakka. Uuden tarkastelualueen tavoitteena oli tutkia laajempaa puistoaluetta sekä sujuvampaa yhteyttä Asema-aukiolta Areenalle saakka. Tämän myötä käynnistyi myös Pohjoiskannan asemakaavamuutoksen (8975) laatiminen.

Asemakaavan valmisteluaineisto kuulutetaan julkisesti nähtäville palautteen saamista varten. Nähtävilläoloaikana osalliset voivat jättää suunnitelmista kirjallisia mielipiteitä. Viranomaisilta pyydetään tarvittavat lausunnot. Tarvittaessa järjestetään neuvotteluita eri osapuolten kesken.

Kooste nähtävilläoloaikana saatavasta palautteesta ja kuvaus siitä, miten palaute on otettu huomioon jatkosuunnittelussa, liitetään kaava-asiakirjoihin.

Ehdotusvaihe

Asiakirjat täydennetään asemakaavaehdotukseksi.

Yhdyskuntalautakunta käsittelee kaavaehdotuksen ja päättää sen julkisesta nähtäville asettamisesta. Nähtävilläoloaikana osalliset voivat jättää suunnitelmasta kirjallisia muistutuksia ja viranomaisilta pyydetään tarvittavat lausunnot.

Kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana saadusta palautteesta laadittava yhteenveto ja vastineet liitetään kaavaselostukseen.

Kaava-aineiston muutokset ehdotuksen nähtävilläolon jälkeen

Nähtävilläolon jälkeen kaavaehdotukseen voidaan vielä tehdä muutoksia tai täydennyksiä. Jos tarvittavat muutokset ovat maankäyttö- ja rakennusasetuksen 32 §:ssä tarkoitetulla tavalla olennaisia, ehdotus voidaan kuuluttaa uudelleen nähtäville. Muussa tapauksessa kaavaehdotus jatkaa varsinaiseen hyväksymiskäsittelyyn.

Hyväksyminen

Asemakaavan hyväksyy kaupunginvaltuusto yhdyskuntalautakunnan ja kaupunginhallituksen esityksestä.

Yhdyskuntalautakunnan käsittelyn jälkeen kaavaehdotuksesta jätettyihin muistutuksiin laaditut vastineet sekä ote yhdyskuntalautakunnan päätöksestä lähetetään niille muistuttajille, jotka ovat jättäneet osoitetietonsa.

Kaavan hyväksymistä koskevasta valtuuston päätöksestä voi jättää valituksen Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Valtuuston päätöstä seuraavan valitusajan

ja mahdollisten valitusten käsittelyn päätyttyä kaupunki ilmoittaa kaavan voimaantulosta kuulutuksella.

1.5 Asemakaavan toteuttaminen

Asemakaava voidaan toteuttaa sen saatua lainvoiman.

Toteutukseen tähtäävään suunnitteluun ja päätöksentekoon osallistuu kaupungin lisäksi useita muita tahoja, mm. Väylävirasto, Traficom, VR-Yhtymä Oy, Finnpark Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja Pirkanmaan ELY-keskus. Toteutusvaiheen suunnitelmia käsitellään myös muissa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa menettelyissä.

SISÄLLYS

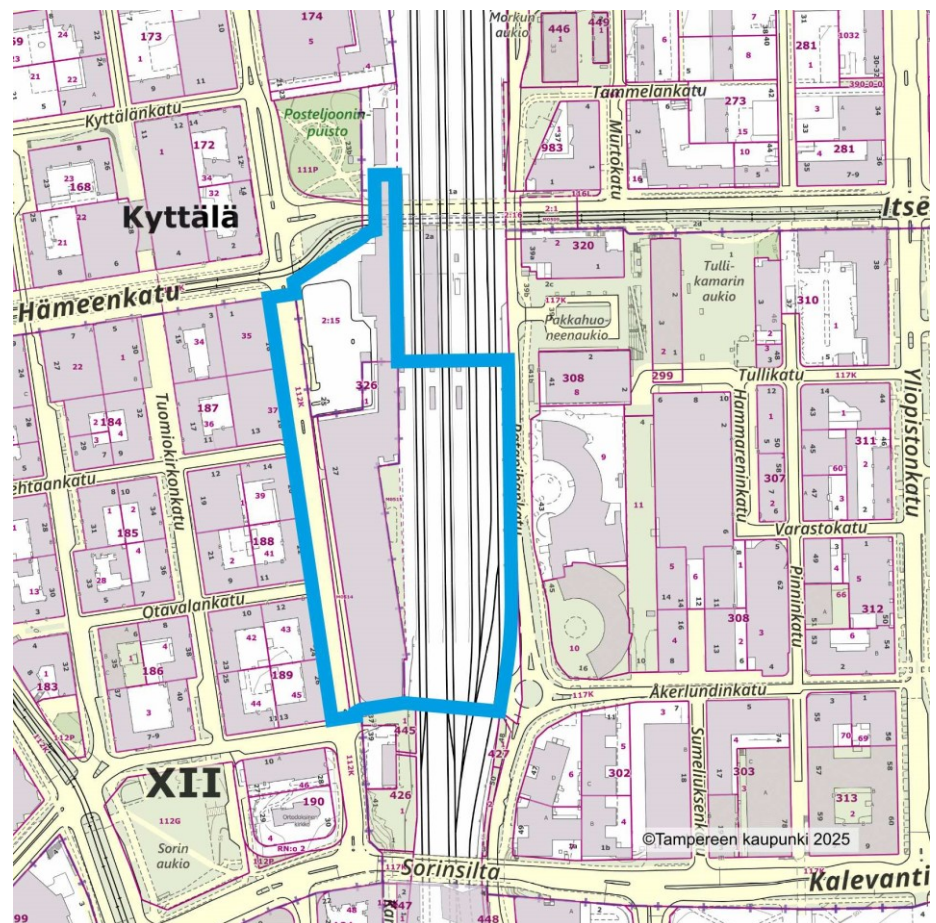
Asemakaavan selostus	1
1 Tiivistelmä	3
1.1 Asemakorttelit on Tampereen rautatieaseman ympärille kasvava uusi ja urbaani osa kaupunkia	3
1.2 Luonnosvaihtoehdot	3
1.3 Kokonaisuuden hallinta edellyttää laajaa suunnitteluyhteistyötä	4
1.4 Asemakaavaprosessin vaiheet	4
1.5 Asemakaavan toteuttaminen	7
1 LÄHTÖKOHDAT	10
1.1 Asemakaavan suunnittelualue	10
1.2 Luonnonympäristö	10
1.2.1 Maisema ja topografia	10
1.2.2 Maa- ja kallioperä	12
1.2.3 Vesistöt ja vesitalous	15
1.2.4 Kasvillisuus ja eläimistö	18
1.3 Rakennettu ympäristö	18
1.3.1 Yhdyskunta- ja kaupunkirakenne	18
1.3.2 Kaupunkikuva	25
1.3.3 Rakennuskanta	27
1.3.4 Rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologiset kohteet	31
1.3.5 Liikenne	34
1.3.6 Tekninen huolto	38
1.3.7 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt	38
1.3.8 Väestö ja palvelut	39
1.3.9 Maanomistus	40
1.4 Aiemmin tehdyt suunnitelmat	40
2 ASEMAKAAVAN KUVAUS	44
2.1 Kaavan rakenne	44
2.2 Mitoitus	44
2.3 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet	44
2.4 Aluevaraukset, kaavamerkinnät ja määräykset	45
2.4.1 Korttelialueet vaihtoehto A	46
2.4.2 Yleiset alueet	49

2.5	Nimistö	45
3	KAAVAN VAIKUTUKSET	53
4	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	56
4.1	Asemakaavamuutoksen käynnistäminen	56
4.2	Osallistuminen ja vuorovaikutus	56
4.3	Asemakaavamuutoksen tavoitteet	57
4.3.1	Tavoitteiden tarkentuminen kaavaprosessin aikana	57
4.4	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	58
4.4.1	Asemakeskuksen suunnittelukilpailu 2014 ja yleissuunnitelma 2019	58
4.4.2	Kaavaluonnosvaihtoehdot	62
4.5	Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana	68
4.5.1	Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen	68
4.5.2	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen	68
4.5.3	Ehdotusaineistosta saatu palaute ja sen huomioon ottaminen	70
4.5.4	Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset nähtävilläolon jälkeen	70
4.6	Suunnitteluvaiheiden käsittely ja päätökset	70
4.6.1	Asemakaava nro 8640 ja Asemakeskus	70
4.6.2	Tampereen henkilöratapihan kehittäminen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusilta	71
5	KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET	72
6	KAAVAA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET	75
6.1	Kaavatilanne	75
6.1.1	Maakuntakaava	75
6.1.2	Yleiskaava	76
6.1.3	Asemakaava	78
6.1.4	Kaupungin strategiat	80
6.1.5	Tonttijako	82
6.1.6	Pohjakartta	82
7	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	83
7.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	83
7.2	Toteuttaminen ja ajoitus	83
7.3	Toteutuksen seuranta	83
8	KAAVAA KOSKEVAT ASIAKIRJAT	84
8.1	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	84
8.2	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista	85

1 LÄHTÖKOHDAT

1.1 Asemakaavan suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Tampereen keskustassa. Suunnittelualueeseen sisältyy Tampereen rautatieasema ja sen edustalla sijaitseva Asema-aukio, rautatiealuetta, osa Rautatienkatua sekä osoitteessa Rautatienkatu 27 sijaitseva kortteli nro 326. Alueen pinta-ala on noin 3,9 ha.



Kuva 1. Asemakaavan suunnittelualueen raja- ja virastokartalla.

1.2 Luonnonympäristö

1.2.1 Maisema ja topografia

Alueen maasto kohoaa kohti etelää. Maanpinnan korkeus on alueen pohjoisosassa, Itsenäisyydenkadun alikulkusillan kohdalla noin tasolla +90,2. Suunnittelualueen eteläosassa maanpinta on noin tasolla +95 mmpy. Katualueilla maanpinta on noin tasolla +90–+94 mmpy ja henkilöratapihalla noin tasolla +95–+96 mmpy.



Kuva 2. Ote Maanmittauslaitoksen korkeusmallikartasta (Tampereen kaupungin karttapalvelu, rinnevarjoste korkeusmalli (MML). Suunnittelualue rajattu punaisella.

Kaukomaisemassa merkittäviä elementtejä ovat alueen kookkaimmat rakennukset: henkilöratapihan itäpuoliset toimistokorttelit, Hotelli Torni ja Luminary, Tampereen Kannen Areena sitä ympäröivine asuin- ja toimitilarakennuksineen. Etelän ja lännen suunnalta avautuvissa kaukonäkymissä merkityksellisiä ovat myös Kanslerinrinne-kadun tuntumaan sijoittuvat yliopiston keskustakampuksen rakennukset, Tampere-talo hotelleineen sekä Tampereen maisemallisen rungon muodostavaan harjujaksoon kuuluva Kalevanharju.



Kuva 3. Näkymä suunnittelualueen yli kohti pohjoista (Skyfox / Marko Kallio)



Kuva 43. Näkymä henkilöratapihan alueelle pohjoisen suunnasta. (Skyfox / Marko Kallio)



Kuva 5. Näkymä suunnittelualueen yli kohti pohjoista (Skyfox / Marko Kallio)

1.2.2 Maa- ja kallioperä

Suunnittelualueella tehtyjen rakennusgeologisten kartoitusten ja kallionäytekairausten sekä geologian tutkimuskeskuksen kallioperätietojen perusteella kallionpinnan korkeusasema vaihtelee noin +70,0 ja +86,0 mmpy

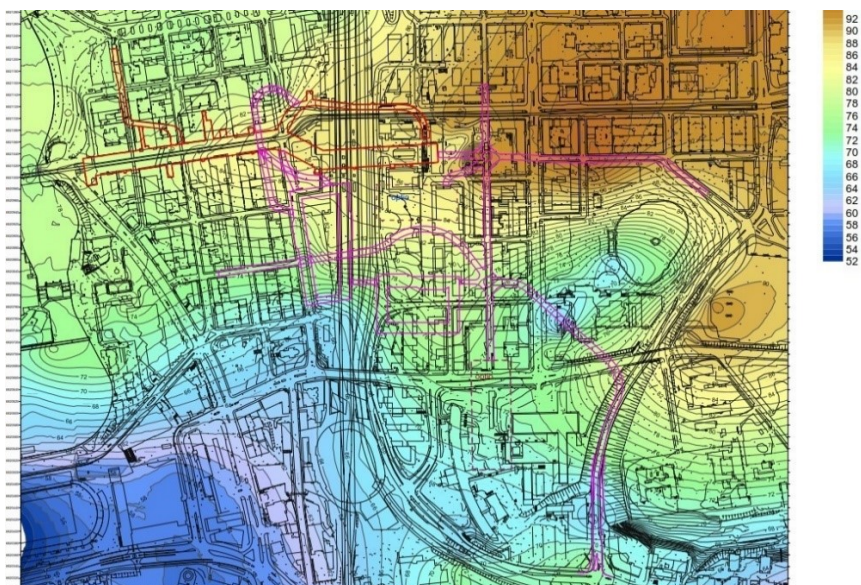
(N2000) välillä, ollen maanpinnasta keskimäärin noin 5–15 metrin syvyydellä. Alueella ei ole kalliopaljastumia. Kalevanharjun länsi- ja eteläpuolella kallion pinta laskee voimakkaasti ollen syvimmillään Viinikanojan tuntumassa.

Kalliopinnan yläpuoliset pehmeät maakerrokset ovat pääosin muualta tuotua täyttömaata, silttiä, hiekkaa ja moreenia. Pehmeiden maakerrosten paksuus vaihtelee alueella huomattavasti ollen alueen pohjoisosassa noin 0–5 metrin ja eteläosassa noin 20–40 metrin välillä.

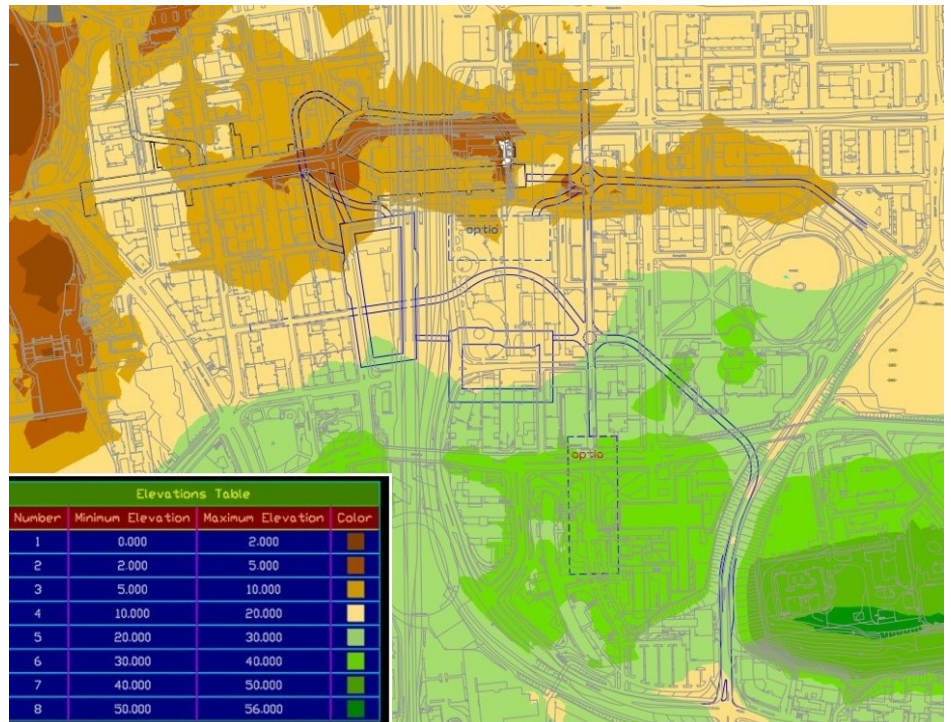
Alueen kallioperä on pääosin seoksista kiillegneissistä, jossa on graniittiosioita. Alueen pohjoisosissa voi esiintyä gabroa ja dioriittia. Kiilleliuske on kohtalaisen liuskeista ja se on noin itä-länsi-suuntaista ja pysty- tai lähes pystyasentoista. Alueella on kolme päärakosuuntaa, joista yksi on liuskeisuuden suuntainen ja kahdesta muusta toinen on pysty- ja toinen loiva (30°–50°). Pintakalliossa esiintyy avoimia rakoja ja vesimenekkimittausten perusteella vedenjohtavuus on tyypillisesti pintakalliossa muuta kalliota suurempaa. Syvemmällä kalliossa veden johtavuus on vähäistä ja tavallista korkeammat vesimenekkimittausten tulokset liittyvät mittausvälille osuviin yksittäisiin avoimiin rakoihin.

Kairasydännäytteistä on otettu kokokivinäytteitä, joista analysoitu arseenipitoisuus alittaa Valtioneuvoston asetuksen (214/2007) mukaiset kynnysarvot.

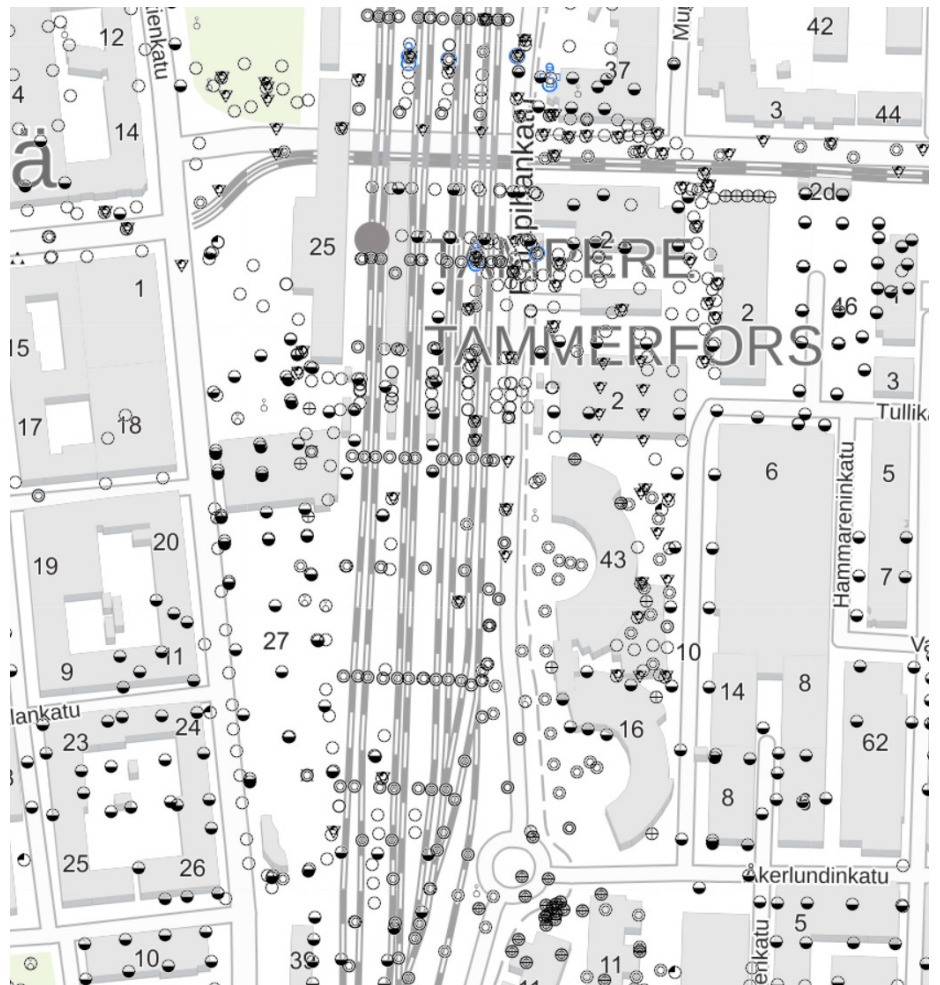
Suunnitteilla olevan P-Hämpin laajennuksen toteutussuunnittelun yhteydessä tehdään mm. kalliolaatua, geologisia rakenteita ja kivilajien kalliomekaanisia ominaisuuksia koskevia lisätutkimuksia. Tarkentuneiden suunnitelmien ja tutkimustulosten pohjalta laadittava kalliomekaaninen tarkastelu sisältää mm. kalliomekaanisen 3D-simuloinnin sekä avainlohkoanalyysit.



Kuva 4. Ote kalliopintamallikartasta. Lämpimien värien kohdalla kallionpinta on korkeammalla ja viileämpien sävyjen kohdalla matalammalla. P-Hämpin laajennuksen alustavan hankesuunnitelman mukaisten kalliutilojen sijainnit sekä maanalaisen kaavan nro 8670 valmisteluvaiheessa tutkitut ajoyhteydet. (Lähde: Sitowise Oy)



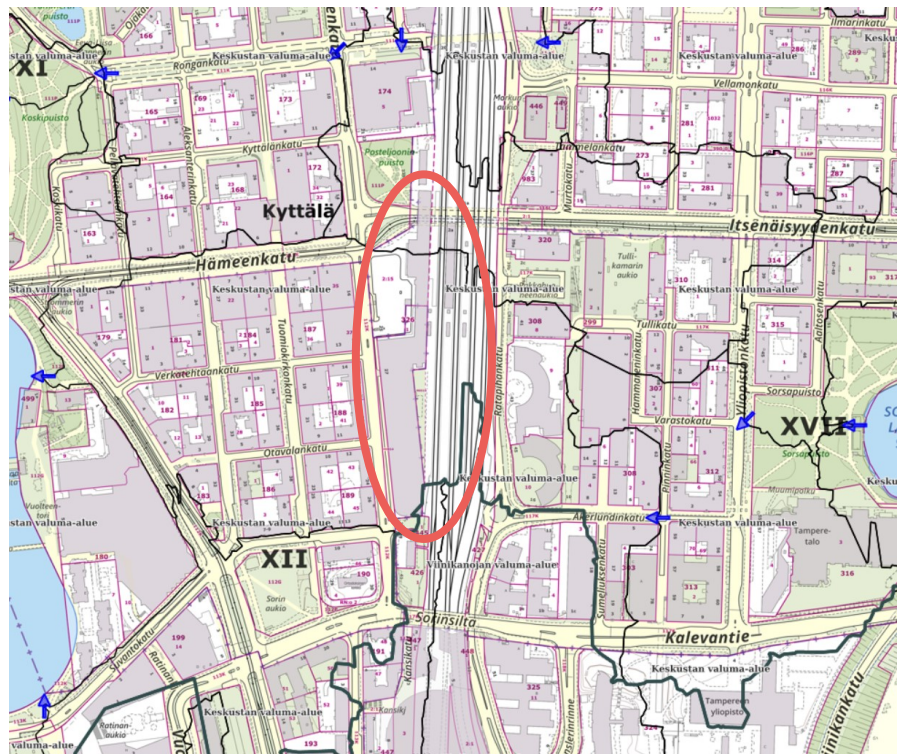
Kuva 5. Kalliopinnan yläpuolisten pehmeiden maakerrosten paksuus. Tummanruskeilla alueilla kallionpinta on hyvin lähellä maanpintaa. Vihreillä alueilla pehmeiden maakerrosten paksuus on yli 20 metriä. Kuvaan on merkitty ohuella harmaalla viivalla P-Hämpin laajennuksen alustavan hankesuunnitelman mukaisten kalliutilojen sijainnit sekä maanalaisen kaavan nro 8670 valmisteluvaiheessa tutkitut ajoyhteydet. (Lähde: Sitowise)



Kuva 6. Pohjatutkimusrekisteriin tallennettujen tutkimuspisteiden sijainnit kartalla, tilanne kevät 2025. Hankekohtaiset pohjatutkimustiedot on kuvattu tarkemmin selostuksen liitteenä olevassa vaikutusten arviointiraportissa ja alustavassa hankesuunnitelmassa. (Lähde: Geologian Tutkimuskeskus Oy:n julkinen internet-karttapalvelu 2025)

1.2.3 Vesistöt ja vesitalous

Tampereen kaupungin hulevesiohjelman ja valuma-alue selvityksen 2023–2030 mukaan suunnittelualue kuuluu lähes kokonaisuudessaan keskustan avaluma-alueeseen. Osa rata-alueesta kuuluu Viinikanojan valuma-alueeseen. Keskustan valuma-alue laskee Tammerkoskeen ja Pyhäjärveen. Viinikanojan valuma-alue laskee Pyhäjärveen.



Kuva 7. Ote Tampereen kaupungin karttapalvelusta, jossa on esitetty pää- ja osavaluma-alueet sekä niiden purkupisteet. Suunnittelualue on osoitettu punaisella ympyrällä.

Keskustan valuma-alue on kokonaan viemäröity ja osittain myös sekaviemäröity. Hulevedet ovat liikenteestä johtuen voimakkaasti kuormitettuja ja sisältävät paljon kiintoainesta hiekoituksen ja katupölyn vuoksi. Hulevesien kannalta ongelmalliseksi kohteeksi on tunnistettu henkilöratapihan alittavan Itsenäisyydenkadun tunnelin kuivatus. Kuivatuksen varmistaminen alueelle suunnitellun täydennysrakentamisen jälkeenkin tulee varmistaa. Asematunnelin tulviminen on saatu hallintaan maanalaisen huleveden maanalaisen viivytysrakenteen avulla.

Hulevesiohjelman toimenpidesuosituksen mukaan alueen sekaviemäröintiä pyritään vähentämään ja alueella tulee tehdä hulevesien määrällisiä ja laadullisia hallintatoimenpiteitä. Rakennettaessa uusia rakennuksia tai yhdyskuntatekniikkaa hulevedet ensisijaisesti viivytetään, selkeytetään ja imeytetään. Hulevesien hallintaa edistetään kokonaisvaltaisesti katutilassa monitavoitteisesti niin, että ehkäistään mm. tulvia, kuivuutta ja tuulisuutta.

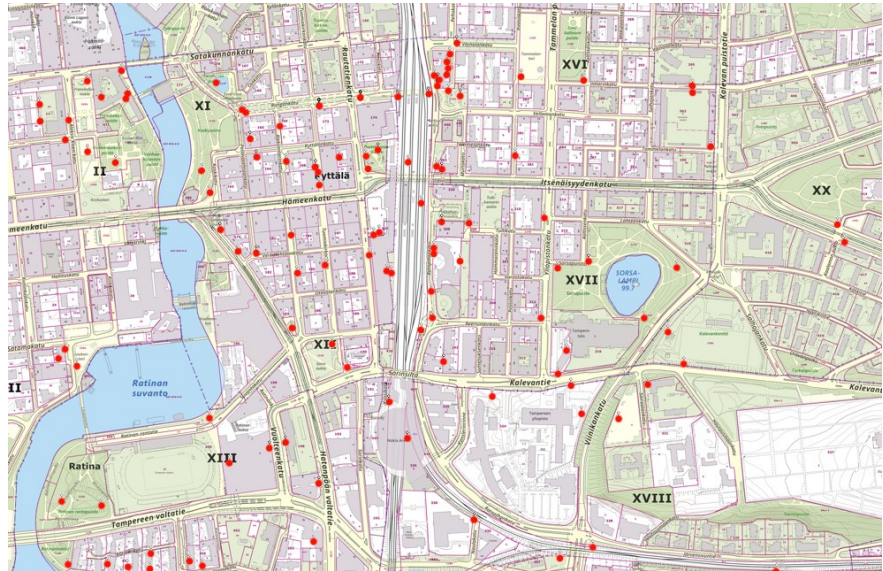
Viinikanojan valuma-alue on pääsääntöisesti tiiviisti rakennettua aluetta. Valuma-alueella on paljon pientalo- sekä kerrostaloasutusta, ja alueen keskiosat ovat enimmäkseen hulevesiviemäröityjä.

Suunnittelualueella ei ole merkittäviä tai vedenhankinnan kannalta tärkeitä luokiteltuja pohjavesialueita. Lähimmät vedenhankinnan kannalta tärkeät pohjavesialueet, Aakkulanharju sekä Epilänharju-Villilä, sijoittuvat lähimmillään noin kahden kilometrin etäisyydelle suunnittelualueesta.

P-Hämpin ja sen suunnitteilla olevaan laajennukseen liittyvien maa- ja kalliopohjavesiolosuhteiden selvitysten yhteydessä suunnittelualueen lähiympäristöön on asennettu useita pohjaveden havaintoputkia. Pohjaveden seuranta on jatkuvaa, ja uusimpia tietoja käytetään sitä mukaa kun niitä on saatavilla.

Vuonna 2022 täydentyneen havaintopisteverkoston myötä laadittu pohjaveden tarkkailuohjelma sisältää mm. seurattavien tutkimuspisteiden pinnankorkeusmittaukset ja näytteenoton (P-Hämpin laajennus, Pohjaveden tarkkailuohjelma, Tarkkailu ennen rakentamista, Sitowise Oy, päivitys 12.10.2021). Ennakkotarkkailuohjelman mukaan pohjaveden pinnan mittauskierroksia suoritetaan neljästi vuodessa. Pohjaveden pinnan tason seurannan ohella alueella on käynnistynyt myös pohjaveden laadullinen tarkkailu. Kuudesta havaintoputkesta otetaan vesinäyte kerran vuodessa. Vesinäytteistä analysoidaan hiilivedyt (C5 - C10 ja C10 – C40), klooratut alifaattiset liuottimet, lämpötila, happi, pH, rauta, mangaani, sameus, väri, kolimuotoiset bakteerit, enterokokit, ammonium, nitraatti, sulfaatti, permanganaattiluku, kloridi ja sähkönjohtavuus.

Seurannan tulosten perusteella pohjaveden pinnan vaihtelut ovat pieniä, vuotuiset muutokset ovat pääsääntöisesti olleet 0,2–0,3 m suuruusluokkaa muutamien poikkeuksin. Pohjaveden päävirtaussuunta on koillisesta etelä-lounaaseen kohti Pyhäjärveä. Toukokuussa 2021 otettujen näytteiden perusteella alueen pohjavesi on kaupunkialueiden pohjavettä, missä näkyy ihmistoiminnan jälkiä ja kuormitteisuutta. Pitoisuudet olivat kuitenkin pieniä. Veden rautapitoisuus ylitti talousveden laatusuosituksen. Happipitoisuus oli kohtalaisen hyvä ja veden pH neutraali.



Kuva 8. Kartalle on merkitty olemassa olevat pohjavesiputket punaisilla pisteillä. Seurantaohjelmaan sisältyvien tutkimuspisteiden tiedot on esitetty selostuksen liitteenä olevassa vaikutusten arviointiraportissa ja alustavassa hankesuunnitelmassa. (Lähde: Geologian Tutkimuskeskus Oy:n julkinen internet-karttapalvelu 2025)

Suunnittelualueen hulevesien hallinnan tulevaa tilannetta tarkastellaan kaavaan liittyvässä hulevesiselvityksessä ja -suunnitelmassa (Ramboll Finland Oy).

1.2.4 Kasvillisuus ja eläimistö

Alue on rakennettua kaupunkiympäristöä, jolla ei ole luonnontilaista kasvillisuutta, eläimistöä tai tiedossa olevia erityisiä luontoarvoja.

1.3 Rakennettu ympäristö

1.3.1 Yhdyskunta- ja kaupunkirakenne

Suunnittelualue sijoittuu ydinkeskustan itäosaan Kyttälän, Tullin ja Tammelan kaupunginosien liitoskohtaan. Kaupunkirakenteelle tunnusomaisessa ruutukaavassa poikkeamisia suorakulmaisesta koordinaatistosta on vähän. Kyttälän ja Tullin alueilla korttelirakenne on Tammelaa tiiviimpi.



Kuva 9. Kytälän ja Tullin alueiden kaupunkirakennetta. (Tampereen 3D-kaupunkimalli)

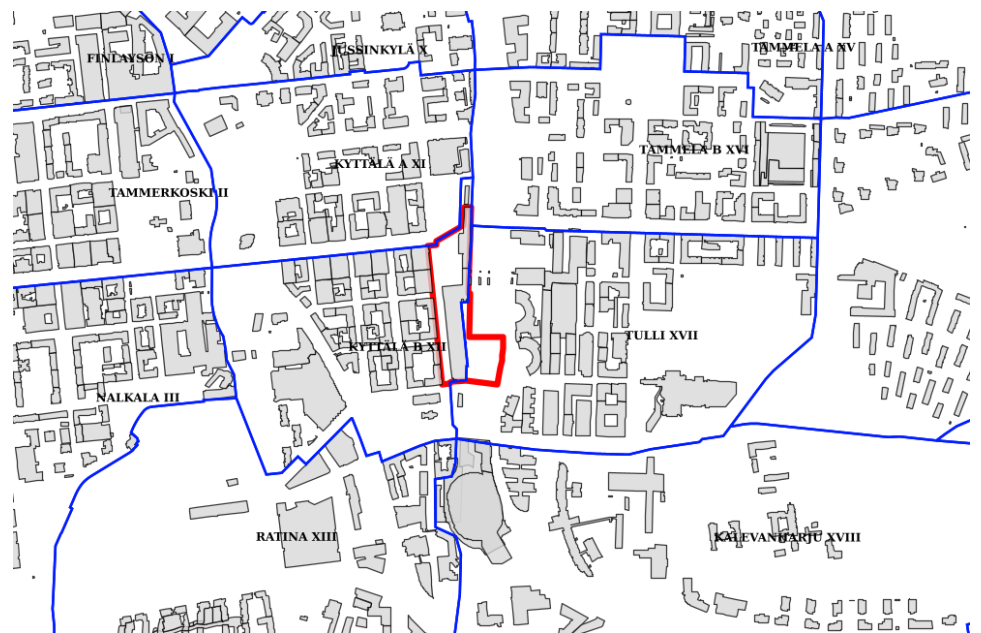
Tullin kaupunginosa on nykytilanteessa toimisto- ja liiketilapainotteista aluetta. Entisen rautatieliikenteeseen kytkeytyneen toiminnan perintönä alueella on vahva teollinen identiteetti. Kadut ja korttelit ovat kapeita eikä niiden väliin jää juurikaan piha-alueita. Julkisivuissa korostuu usein aukotuksen vahva lineaarisuus. Julkisivumateriaaleina on melko yhtenäisesti käytetty joko tiiltä tai vaaleaa rappaus- ja betonipintaa. Rakennusten pääasiallinen kerrosluku vaihtelee neljästä seitsemään.



Kuva 10. Tullin alueen rakennuskantaa. Oikealla kujan päässä näkyy Tullintorin kaareva lasikatto. (Tampereen kaupunki 2025)

Suunnittelualueen länsipuolelle sijoittuva Tampereen henkilöratapiha muodostaa kokonaisuudessaan avaran kaupunkitilan. Ratapihan poikki ja sitä pitkin avautuvissa näkymissä korostuvat tekniset rakenteet ja niiden vaatima tila. Ratapihaa rajaavat idässä ja lännessä rautatiealueeseen ja Ratapihankatuun rajautuvat julkisivurivit. Rakennusten rajaamaa tilaa ja näkymiä avaavat itä-länsisuuntaiset kadut sekä veturitallien rajaamat aukeat ja Pakkahuoneenaukio. Rautatiekadun länsilaidan rakennukset muodostavat taustaa idästä ratapihan ja asemarakennuksen yli avautuviin näkymiin.

Sorinahteen ylikulkusillasta etelään näkymiä hallitsee ratapihan ylle vuonna 2021 valmistunut areena ja eteläkansi. Ratapihan ympärille on rakentunut ja suunnitteilla myös muita muuta ympäristöä korkeampia rakennuksia, jotka ovat vaikuttaneet merkittävästi ratapihan kaupunkikuvaan ja näkymiin. Jo valmistuneita rakennuksia ovat mm. Solo Sokos Hotel Torni, Kansi ja areena, Technopolis, PMK:n torni ja Luminary. Pohjoiskannan ja Asemakeskuksen lisäksi Tullin alueella on suunnitteilla useita korkean rakentamisen hankkeita.



Kuva 11. Rakennukset ja kaupunginosarajat kartalla. Kaavan suunnittelualueen rajaus on merkitty kuvaan punaisella viivalla. (Tampereen kaupungin karttapalvelu)

Kaupunkirakenteen historiaa

Alueen rakentumisen historiaa on selvitetty laajalti Asemakeskus-hankkeeseen liittyneissä selvityksissä. Näistä keskeisimpiä ovat Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheessa laaditut rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvitys (Vahnen Rakennusfysiikka Oy 2020) sekä

Tampereen Asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy 2020).



Kuva 12. Näkymä Kalevankankaalta 1900-luvun alussa. Kuvaaja Axel Tammelaander. (Tampereen museoiden kuva-arkisto / Siiri-kuvapalvelu)



Kuva 13. Näkymä Sorinsillalta pohjoiseen kohti ratapihaa 1900-luvun alussa. Kuvaaja Berndt Blom. (Vapriikin kuva-arkisto / Siiri-tietopalvelu)

Alueen varhaisinta rakentumisvaihetta edustaa suunnittelualueen länsipuolinen, vuonna 1876 käyttöön vihitty Tampere-Hämeenlinna-rautatie ja ratapiha sekä näihin liittyvät rakennukset. Alun perin rautatieasema sijaitsi kaupungin reunalla Kyttälässä. Kyttälän liittämistä kaupunkiin oli pohdittu ensimmäisen kerran jo 1850-luvulla, mutta rautatien ja rautatieaseman

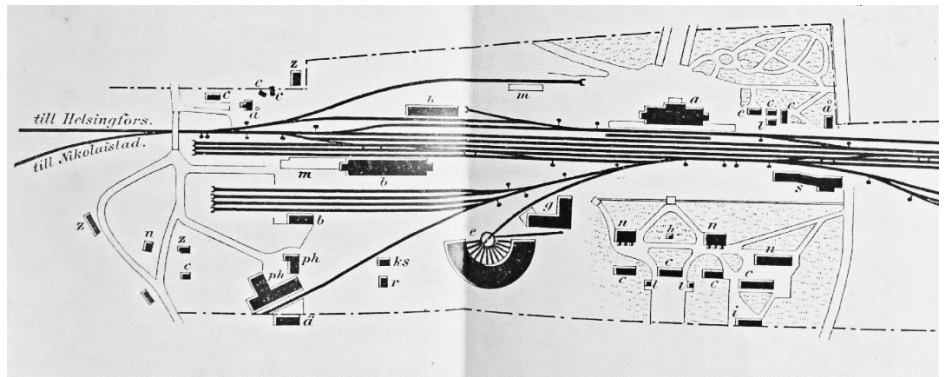
rakentaminen ratkaisi kysymyksen ja Kyttälä liitettiin osaksi kaupunkia vuonna 1877.



Kuva 14. Vanha rautatieasema Tampere-Hämeenlinna-radan vihkiäisissä 22.6.1876. (Vapriikin kuva-arkisto / Siiri-tietopalvelu)

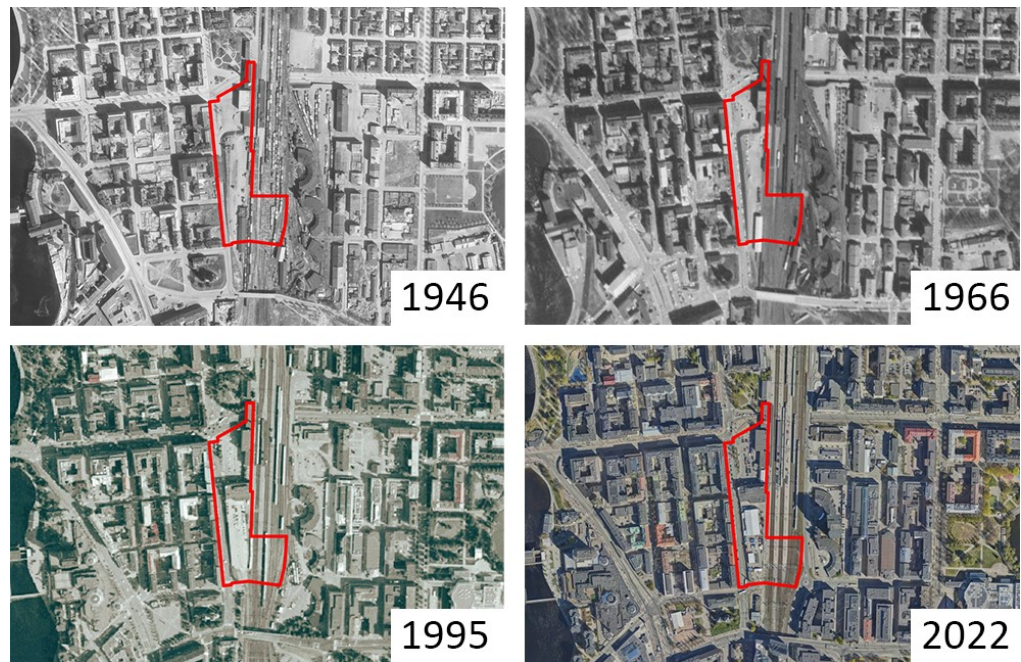
Kyttälän kaupunginosan suunnitelmallinen rakentuminen perustuu vuonna 1877 kaupunginarkkitehti Caloniuksen laatimaan, ensimmäiseen ruutukaavasuunnitelmaan Kyttälän alueelle. Suunnitelman pohjalta laadittiin vuonna 1889 hyväksytty Kyttälän kaupunginosan asemakartta. Kartassa esitettiin alueelle ruutukaava, joka sinällään ei lainkaan ottanut huomioon olemassa olevaa rakennuskantaa, vaan oli täysin uusista lähtökohdista rakentunut. Kaavaa on sittemmin muokattu ja mm. alueen eteläosan lamellitalot ovat rakentuneet modernistisemmän suunnitelman mukaan.

Tullin kaupunginosan muodostuminen alkoi 1800-luvun lopulla, kun ratapihan läheisyyteen ryhdyttiin rakentamaan varasto-, konttori- ja tuotantotiloja. Kaupunginosa sai ensimmäisen asemakaavansa 1800- ja 1900- lukujen vaihteessa. Aseman ja ratapiha-alueen voimassa oleva asemakaava, jossa myös rakennukset sijoittuvat rautatiealueelle, on edelleen suurelta osin vuodelta 1897. Rautatiealue on kuulunut 1800-luvulta asti valtion keskusjohtoisesti kehittämiin alueisiin, eikä sitä siksi ole käsitelty tarkemmin myöhemmissäkään asemakaavoissa.



Kuva 15. Karttaote 1890-luvulla painetusta kirjasta "Valtion rautateiden ratapihat ja pituusprofiilit. Långprofuk över Tammerfors-Björneborgs järnväg." Piirroksen yläosassa näkyy katumainen yhteys asemalta nykyisen Hämeenkadun suuntaan. Ennen sen rakentamista asemalle saavuttiin asemapuutarhan sivuitse joko etelän tai pohjoisen suunnasta. (Tampereen Asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy 2020)

Tullin alue koki huomattavan muodonmuutoksen 1920- ja 1930-luvuilla, jolloin sen länsiosaan rakennettiin lisää uusia varasto- ja konttorirakennuksia. 1900-luvun loppuun mennessä nykyiselle Pakkahuoneenaukiolle ulottuneet sivuraiteet oli purettu. Itsenäisyydenkadun tunnelin itäpuolella kadun eteläreunan tukimuuri purettiin uuden asematunnelin ja Itsenäisyydenkatu 2:n rakentumisen myötä. Merkittävämmän kaupunkikuva ja -rakenne muuttui 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä, kun nykyistä Ratapihankatua ja sen itäpuolisia kortteleita ryhdyttiin rakentamaan. Tällöin ratapihakokonaisuudesta irrotettiin rautatieliikenteen käytössä olleita alueita, jotka liitettiin Tullin ja Tammelan kaupunginosiin. Radan itäpuolisia VR:n rakennuksia siirtyi kaupungin omistukseen. Osa rakennuksista purettiin ja osan käyttötarkoitus muuttui.



Kuva 16. Suunnittelualueen rajausta esitettynä eri vuosina otetuilla ortofotokuvilla. Vasemmalla ylhäällä kuva vuodelta 1946, oikealla ylhäällä 1966, vasemmalla alhaalla 1995 ja oikealla alhaalla 2022. (Tampereen karttapalvelu)

Aseman kohdalla kaupunkirakenteessa on aina ollut korkeusero. Ensimmäiselle asemalle, joka oli raiteiden tasossa, noustiin kaupungista päin loivaa mäkeä. Kaupungin laajentuessa itään piti ratkaista, miten kulkea raiteiden yli. 1800-luvun lopulla rakennettiin kivi- ja puurakenteinen Tammelan ylikulkusilta. 1930-luvulla liikenne siirrettiin uuteen asemarakennukseen Puolimatkankadun (nyk. Itsenäisyydenkadun) tunneliin. Suunnitelmia oli laadittu jo 1900-luvun alussa, mutta vasta 1930-luvulla saatiin asiasta päätös ja toteuttamiskelpoinen suunnitelma. Tunnelin rakentaminen käynnistettiin kesällä 1932. Puolimatkankadun puolella työt valmistuivat vuonna 1936.

Tunnelin rakentamisen yhteydessä siihen liittyvien katujen tasausta muutettiin. Kadun korkeusasema muuttui merkittävästi etenkin Itsenäisyydenkadun länsipäässä sekä Rautatienkadun ja Hämeenkadun risteyksessä. Tunneli nosti Puolimatkankadun pääkulkuväyläksi Tammelassa ja sen itäpuolisessa uudessa Kalevan kaupunginosassa, jota rakennettiin funktionalistiseen avoimeen katutilaan perustuvan kaupunkisuunnittelun periaatteita noudattaen.

Puolimatkankatu muuttui Itsenäisyydenkaduksi vuonna 1957, kun Suomi täytti 40 vuotta. Vuonna 1990 jalankulku ratapihan alitse mahdollistui myös Itsenäisyydenkadun ja asemarakennuksen välisen uuden Asematunnelin kautta. Samalla tehtiin ratapihalle uusi välilaituri ja raiteiden viereen huoltokatu. Asemarakennuksesta välilaitureille johtanutta vanhaa tunnelia

jatkettiin uudelle laiturille asti ja se yhdistettiin itäpäädyistä uuteen Asematunneliin.

Tullin alueen (XVII kaupunginosa) läntisenä rajana oli rautatie ja pohjoisena rajana Puolimatkatkatu (nyk. itsenäisyydenkatu). Etelässä kaupunginosa ulottui Messukylän maantiehen. Alueen asemakaavaa laajennettiin vuonna 1927 itään, tavoitteena *"aikaansaada lisää rakennusaluetta suurempia ja korkeampia kivirakennuksia varten"*. Ehdotuksen mukaisesti kaupunginosan itäraja siirrettiin Kalevan puistotielle.

Otteet suunnittelualueella voimassa olevista asemakaavoista on esitetty selostuksen kohdassa 6.1.3.

1.3.2 Kaupunkikuva



Kuva 17. Kytälän ja Tullin kaupunkirakennetta. (Skyfox / Marko Kallio)

Rautatieaseman ympäristön vaihtelevasta rakentumisesta, moninaisista käyttötarkoituksista ja suurista liikenneväylistä johtuen alueen kaupunkikuva on varsin vaihtelevaa.

Kytälän eteläosassa ruutukaava on toteutunut pitkälti 1900-luvun puolivälissä suunnitellun modernistisen avokorttelimallin mukaisena. Alueen vallitseva rakennustyyppi on 6–8-kerroksinen lamellikerrostalo, jonka katutasossa on liiketiloja ja ylemmissä kerroksissa asuin- ja toimistohuoneistoja. Pohjois-eteläsuuntaisten lamellien väliin on sijoitettu 2-kerroksiset siipiosat. Katukuvaan vaihtelua tuovat Kytälän ensimmäisen asemakaavan mukaisesti rakentuneet tontit, joiden kohdalla katutila on muita kapeampi.

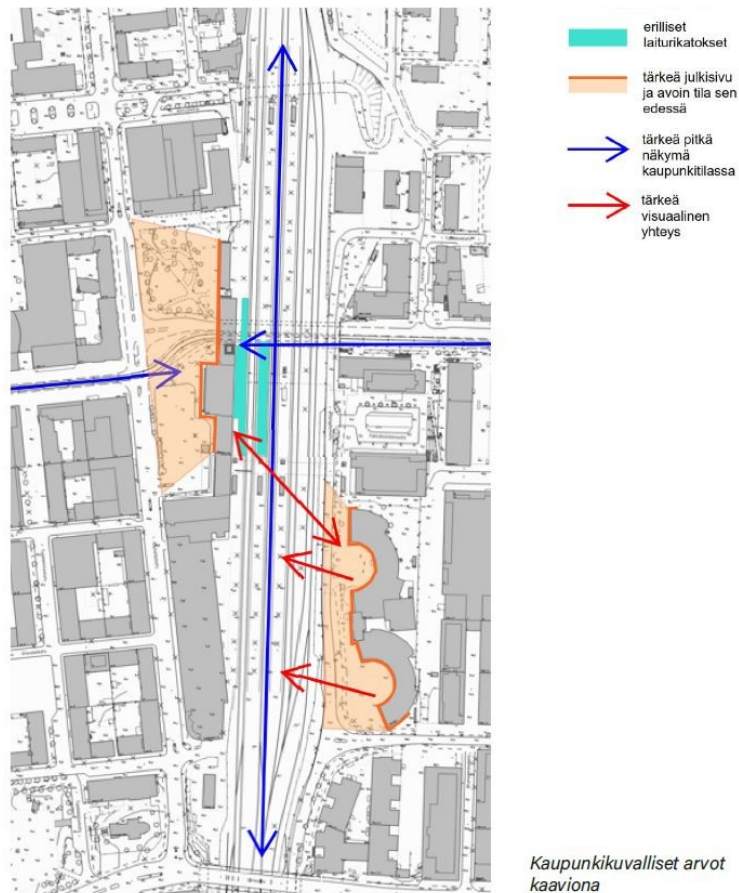
Tiiviin ruutukaavan ja kaupunkikoordinaatiston muutoskohtaan sijoittuva henkilöratapiha muodostaa avaran kaupunkitilan, jonka kaupunkikuvassa korostuu raideliikenteen teknisyys ja sen vaatima tila. Muita Ratapihan ympäristöön avoimia kaupunkitiloja ovat Posteljooninpuisto, rautatieaseman edustan aukio, veturitallien edustat, Pakkahuoneenaukio ja Morkunaukio.

Ratapiha-alueen ympärille sijoittuu muuta ydinkeskustan rakennuskantaa korkeampaa rakentamista, kuten Sokos Hotel Torni, Technopolis Asemakeskus, PMK:n torni ja Luminary. Ratapihan ylle rakentuva eteläkannen alue on muuttanut ratapihan yli avautuvia näkymiä ja kaupunkikuvaa merkittäväällä tavalla.

Tullin alueella on entisen teollisuus- ja varastotoiminnan perintönä vahva teollinen identiteetti. Rakennukset ovat keskimäärin 4–5-kerroksisia, nousten alueen itäosassa paikoin 7-kerroksisiksi. Kadut ja korttelit ovat kapeita eikä niiden väliin jää juurikaan piha-aluetta. Tullin alueesta on laadittu 2016 yleissuunnitelma, joka esittää alueelle merkittävää täydennysrakentamista.

Rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvityksessä (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020) rautatiehen liittyvän kokonaisuuden ominaispiirteiden ja arvojen huomioimisen tarpeesta todetaan mm. seuraavaa: *”Rautatieaseman, ratapihan ja veturitallien muodostama kokonaisuutta koskevien suojelutavoitteiden tulisi kohdistua siihen, miten niiden keskinäinen suhde kaupunkitilassa saadaan säilymään (autenttisuus), miten asemarakennus ja veturitallit kumpikin hahmottuvat jatkossakin eheinä ja tunnistettavina kokonaisuuksina (integriteetti) ja mitkä erityiset piirteet ja ominaisuudet tulee säilyttää kussakin kohteessa (asemarakennus, ratapiha ja laiturit sekä veturitalli), jotta aiemmin mainitut tavoitteet voivat toteutua. Lisäksi kullakin kohteella on kaupunkitilassa oma roolinsa, jolle olisi annettavaa tilaa uudisrakenteiden suunnittelussa.”*

Rakennushistoriaselvityksen luvussa ”Ominaispiirteet ja muutoskestävyys” Asematunnelista todetaan seuraavaa: *”Vaikka Asematunneli on säilyttänyt 1980-luvun piirteensä erittäin hyvin, se ei alun perinkään ole ollut aikakautensa edustavimpia kevyen liikenteen tunneleita hyvistä tavoitteista huolimatta. Vanhaa laituritunnelia lukuun ottamatta tunnelit ovat enemmän ”käyttötilaa”, jotka kestävät hyvin toiminnan edellyttämiä suuriakin muutoksia.”*



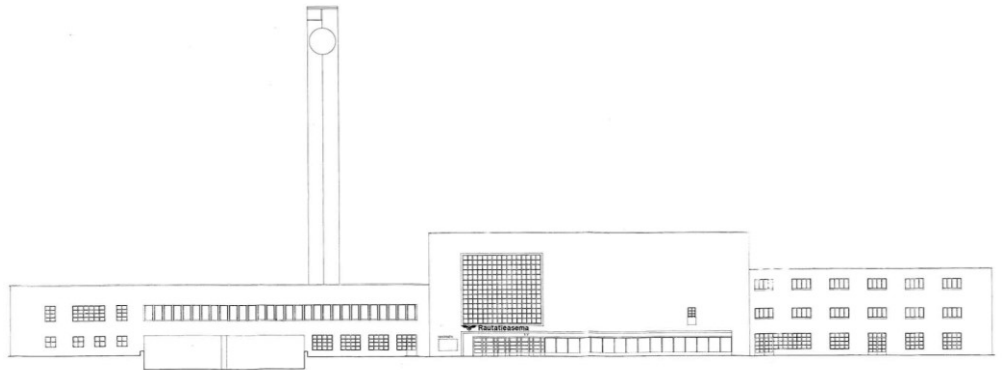
Kuva 18. Ote Tampereen rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvityksestä. Kuvaan on merkitty rautatieaseman ja veturitallien tärkeät julkisivut ja avoimet tilat niiden edessä, tärkeät pitkät näkymät sekä tärkeät visuaaliset yhteydet kaupunkitilassa. (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020)

Suunnittelualueella ei ole tunnettuja arkeologisia kohteita. Etelässä Tullin aluetta rajaa Kalevanharjun suuntainen historiallisesti merkittävä, viimeistään 1600-luvun puolivälissä muodostunut Tammerkoski-Hämeenlinna-tielinja (ent. Messukylän maantie, ent. Kalevankatu, nyky. Kalevantie).

1.3.3 Rakennuskanta

Maanpäällinen rakentaminen

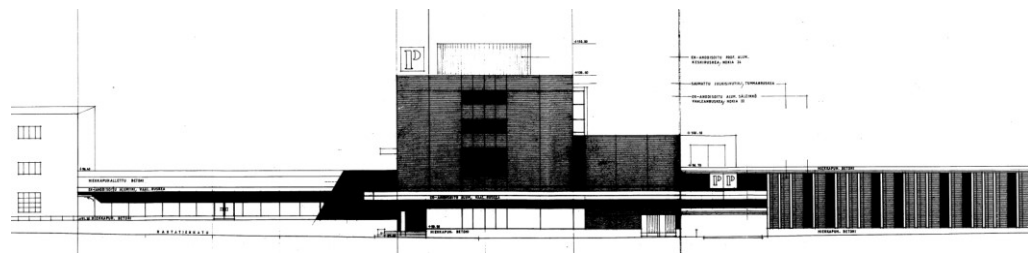
Suunnittelualueelle sijoittuu valtakunnalliselle matkustajaliikenteelle merkittävä Tampereen rautatieasema ratapihoineen ja pysäköintilaitoksineen sekä yksi liike- ja toimistorakennus.



Kuva 19. Rautatieaseman läntisen julkisivun piirros vuodelta 1981. (Suunnittelutoimisto G4, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

Vuonna 1936 valmistunut Eero Seppälän ja Otto Flodin suunnittelema funktionalistinen rautatieasema on suojeltu ns. rautatiesopimuksella. Vuonna 1937 valmistui aseman pohjoinen siipi ja Aulis Blomstedtin suunnittelema betoninen kellotorni. Asemarakennus sijaitsee Museoviraston valtakunnallisesti arvokkaan kulttuuriympäristön ”Tampereen rautatieasema ja veturitallit” alueella.

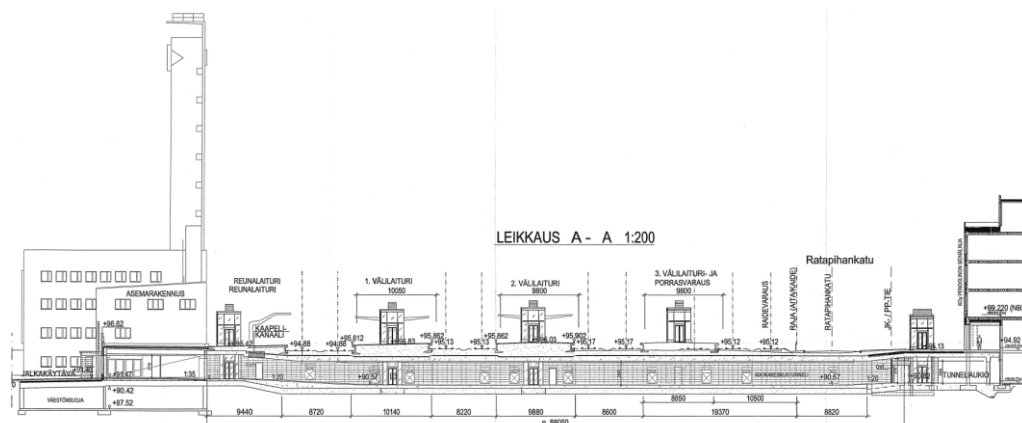
Rautatieaseman yhteydessä osoitteessa Rautatiekatu 27 on Arkkitehtitoimisto Antti Tähtinen Oy:n suunnittelema Tampereen pysäköintitalo. Pysäköintitilojen lisäksi vuonna 1983 valmistuneeseen rakennukseen kuuluu liike- ja myymälätiloja.



Kuva 20. Pysäköintitalon läntisen julkisivun piirros vuodelta 1981. Vasemmalla näkyy A-osan liittyminen rautatieasemaan. (Arkkitehtitoimisto Antti Tähtinen Oy, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

Pysäköintitalon A-osa liittyy rautatieasemaan matalalla osalla, jossa sijaitsi aluksi pankki. B-osan kahdessa alimmassa kerroksessa sijaitsi myymälä ja ylemmissä kerroksissa toimistoja. 90-luvulla myymälän toinen kerros muutettiin pienemmiksi liike- ja kokoustiloiksi ja ensimmäisen kerroksen myymälätila jaettiin kahtia. 2000-luvulla B-osan toiseen kerrokseen sijoitettiin terveysasema sekä A-osan yhteyteen ratapihan alle rakennettiin matkakeskustunneli. Sitten ensimmäisen kerroksen liiketiloja on uudistettu ja muutettu osittain terveysaseman käyttöön sekä rakennuksen

länsikulman sisäänkäynnin syvennys on muutettu lämpimäksi tilaksi. C-osassa sijaitsee kaksikerroksinen pysäköintihalli, jonka katolla on myös pysäköintitilaa. Rakennuksen rakenteet ovat betonia ja julkisivu pääosin punatiiltä.



Kuva 21. Leikkauskuva matkakeskustunnelista, joka yhdistää Pysäköintitalon A-osan, rautatieaseman laiturit sekä Tullin alueen ja Pendolino-rakennuksen. (Sito Oy, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

Nykyään rautatieaseman pohjoisen siiven alta kulkee autotien lisäksi raitiotie.

Maanalainen rakentaminen

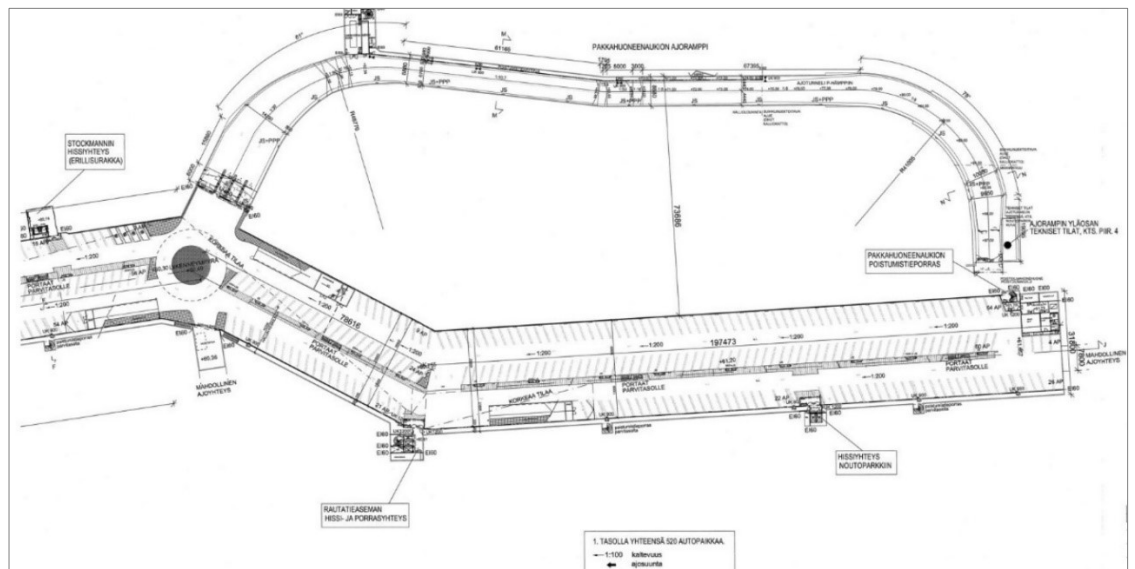
Suunnittelu- ja lähialueelle sijoittuvista maanalaisista tiloista ja rakenteista tämän kaavan suunnittelun kannalta olennaisimpia ovat kalliopysäköintilaitos P-Hämpin itäosat, Pakkahuoneenaukion alapuolelle Itsenäisyydenkadun ja Pendoliinotunnelin tasoon sijoittuva Noutoparkki sekä P-Hämpistä Noutoparkin kautta edelleen Pakkahuoneenaukiolle johtava ajoyhteys (Tullin ramppi). Rautatieaseman edustan aukiolla sijaitsee yksi P-Hämpin nykyisistä pystykuiluista (Asemanporras; hissit, poistumisportaat, talotekniikka, pelastuslaitoksen hyökkäysreitti).

Hämeenkadun ja Tullikamarinaukion välisen alueen alapuolelle sijoittuvien kalliotilojen lattiataso korkeusasema on noin +60—+62 mmpy (N2000). P-Hämpistä Noutoparkin kautta edelleen Pakkahuoneenaukiolle ja P-Tullintorin alemmalle pysäköintitasolle johtava, noin 300 metrin pituinen ajotunneli sijoittuu pääosin Rautatienkadun, Posteljooninpuiston, henkilöratapihan ja Itsenäisyydenkadun alapuolelle. P-Hämpin ja Pakkahuoneenaukion väliin sijoittuvan Noutoparkin lattiataso on noin 30 metriä P-Hämpin lattiatasoa ylempänä.

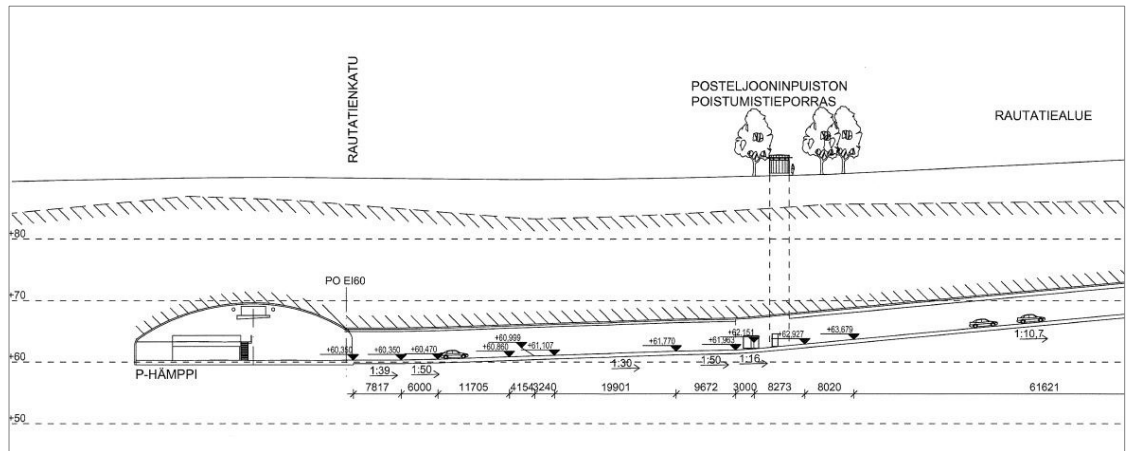
P-Hämpin toteutuksessa on huomioitu rakentamisen aikaan mahdollisina pidetyt tulevaisuuden laajenemissuunnat sekä liittyminen tuolloin jo suunnitteilla olleeseen Kunkun parkkiin. P-Hämpin länsipäässä alimman lattiatason korkeusasema on noin +58,80. Hämeenkadun peruskiinteistön

alapuolinen P-Hämpin länsipäähän muodostettu 3D-kiinteistö ulottuu tasolta +40,00 tasolle +80.00.

P-Hämpin laajennuksen uudet pysty-yhteydet ja tekniikkakuilut sijoittuisivat varsinaisten pysäköintitilojen läheisyyteen. Lähtökohtana on, että maanpäälliset rakenteet integroidaan rakentamisen aikana olemassa tai suunnitteilla oleviin rakennuksiin ja rakenteisiin. Mahdollisia uusien hissi- ja porrasyhteyksien ja tekniikkakuilujen sijoituspaikkoja ovat mm. nykyinen Asematunneli, jonka uudistamista suunnitellaan Itsenäisyydenkadun alikulkusillan yhteydessä sekä Asemakeskus- hankkeen uudisrakennukset henkilöratapihan länsi- ja itäpuolisilla alueilla.

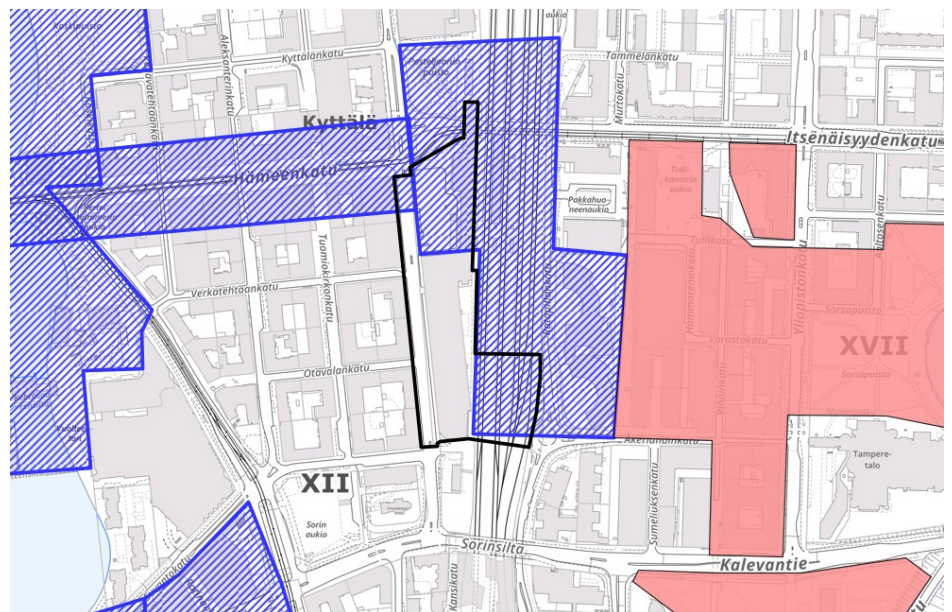


Kuva 22. Ote P-Hämpin 1. tason pohjapiirustuksesta. (Rakennusvalvonnan arkisto, P-Hämpin pääpiirustukset 2009/2013, KSOY Arkkitehtuuria/Aihio Arkkitehdit Oy)



Kuva 23. Ote P-Hämpin ja Noutoparkin (Pakkahuoneenaukion) välisen ajotunnelin pituusleikkauksesta. (Rakennusvalvonnan arkisto, P-Hämpin pääpiirustukset 2009, KSOY Arkkitehtuuria)

1.3.4 Rakennettu kulttuuriympäristö ja arkeologiset kohteet



Kuva 24. Kartalle on merkittynä mustalla viivalla kaavan suunnittelualueen raja, sinisellä vinoviivauksella valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen alueen ja punaisella värillä maakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen rajaukset. (Tampereen kaupungin karttapalvelu, RKY – alue (Museovirasto), Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt (Siiri))

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

Suunnittelualueelle sijoittuu osia kahdesta valtakunnallisesti merkittävästä rakennetusta kulttuuriympäristöstä (RKY 2009).

Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori muodostavat keskustan halkaisevan akselin. Leveä bulevardityyppinen puistokatu periytyy 1800-luvun

asemakaavoista. Hämeenkadun läntisenä päättenä on Aleksanterin kirkko ja itäisenä päättenä Tampereen rautatieasema.

Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia vuosilta 1874-1930. Rautatieasema ja veturitallit liittyvät toiminnallisesti ja kaupunkitilallisesti myös radan itäpuolella sijaitsevan Tullin alueen rakennuskantaan.



Kuva 25. Ilmakuva Tampereen rautatieasemasta (etualalla) ja veturitalleista. Kuvassa näkyy myös veturitalleihin liittyvä tornihotelli. (Google Earth)

Muita lähiympäristön RKY-alueita ja kohteita ovat Tampereen linja-autoasema ympäristöineen, Tampereen tuomiokirkko ja Tammerkosken teollisuusmaisema.

Maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt

Suunnittelualueen lähiympäristöön sijoittuu osia kolmesta maakunnallisesti arvokkaasta rakennetusta kulttuuriympäristöstä.

Tullin alueesta ja Sorsapuistosta muodostuva kokonaisuus sisältää varsinaisen puistoalueen lisäksi yksitoista puiston länsipuolelle sijoittuvaa rakennuskohdetta. Tullikamarin tuntumassa sijaitsevan entisen varastoalueen rakennuskanta on pääasiassa 1920- ja 1930-luvuilta, joukossa on eräitä edustavia funktionalistisia rakennuksia.

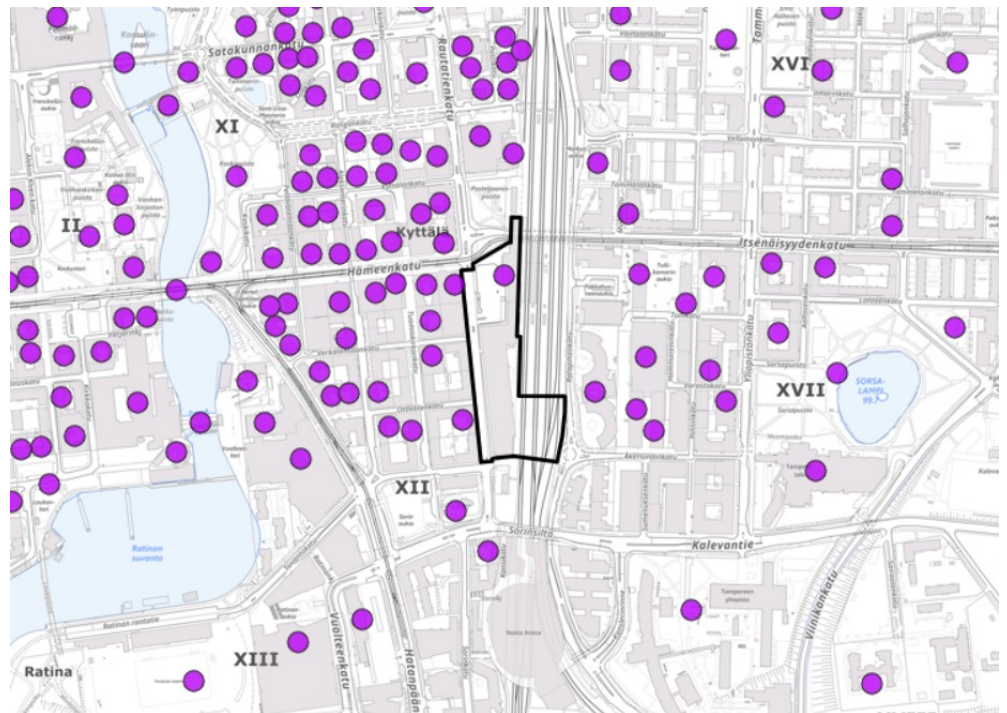
Tampereen yliopiston päärakennus laajennuksineen sisältää nimensä mukaisesti yliopiston keskustakampuksen vuonna 1950 valmistuneen päärakennuksen ja sen laajennusosat vuodelta 1966 sekä ympäröivät viheralueet. Toivo Korhosen suunnittelema ja alkuvaiheen brutalismia edustava päärakennus on yliopistonkadun pääte.

Suunnittelualueen luoteispuolelle sijoittuva Juhannuskylä ilmentää 1900-luvun alun tamperelaista kaupunkikuvaa ja kaupungin kasvua itään. Jugendtyyli on edustettuna alueen rakennuksissa. Eri aikoina toteutunut ympäristö tekee alueen kaupunkikuvasta vaihtelevan ja kerroksellisen. Arkkitehti Lars Sonck laati alueelle asemakaavamuutoksen vuonna 1906. Uuden asemakaavan ihanteina olivat vaihtelevat katutilat näkymäpäätteineen sekä ruutukaavasta poikkeava korttelirakenne. Sonck suunnitteli myös alueen keskellä sijaitsevan tuomiokirkon.

Rakennusperintökohteet

Suunnittelualueen lähialueella on lukuisia kaupunkikuvallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja arkkitehtonisesti arvokkaita rakennusperintökohteita, joista useimmat sisältyvät edellisissä kohdissa mainittuihin valtakunnallisesti merkittäviin ja maakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen kokonaisuuksiin.

Osa alla olevaan karttaan merkityistä kohteista on purettu, kuten Otavallanhovi Otavalankadun ja Tuomiokirkonkadun risteyksessä, Rastin talo nykyisen Luminaryn paikalla ja Hämeen kenkätehdas osoitteessa Pinninkatu 47.



Kuva 26. Rakennetun kulttuuriympäristön kohteita kantakartalla. Suunnittelualueen rajausta on merkitty kartalle mustalla viivalla. (Tampereen kaupungin karttapalvelu, Pirkanmaan rakennetun ympäristön kohteet (Siiri))

Arkeologiset kohteet

Alueella ei ole tunnettuja arkeologisia kohteita.

1.3.5 Liikenne

Alue on liikenteellisesti hyvin saavutettavissa ja monien liikenneyhteyksien risteyskohta.

Rautatieaseman edustalle päättyvä Hämeenkatu on Tampereen keskustan kaupan ja kaupunkielämän pääkatu. Hämeenkatua kehitetään joukkoliikennekatuna, jossa kävelijöiden ja pyöräilijöiden ohella liikennöivät raitiovaunut, bussit sekä taksit ja huoltoliikenne. Hämeenkadulla kulkeva raitiotielinja jatkuu itään radan ali Itsenäisyydenkadulle.

Itsenäisyydenkatu on asemakaava-alueen kohdalla paikallinen kokoojaku, jolla joukkoliikenteen sujuvuutta sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä tuetaan ja kehitetään.

Rautatienkatu on osa keskustan autokehää, jonka toimivuus on turvattava kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Itsenäisyydenkadulta keskustaan tuleva yksityinen moottoriajoneuvoliikenne ohjataan Rautatienkadulle. Rautatienkadulla liikennemäärät ovat noin 500–600 ajoneuvoa iltahuipputunnissa.

Tampereen rautatieasema on valtakunnallisesti merkittävä henkilöjunaliikenteen asema, jonka kautta tehdään yli 6 miljoonaa junamatkaa vuodessa. Tampereen rautatieasema on myös junaliikenteen solmukohta, josta matkustajajunia lähtee mm. Helsinkiin, Jyväskylään, Kuopioon, Turkuun, Vaasaan ja Oulun kautta Rovaniemelle.

Linja-autoasema on noin 300 metrin etäisyydellä. Lähimmät raitiotiepysäkit sijaitsevat Hämeenkadun itäpäässä (Rautatieasema A ja B) ja Itsenäisyydenkadulla Tullikamarinaukion yhteydessä (Tulli A ja B).

Pysäköinti

Alueelle sijoittuva pysäköintilaitos P-Asema on kaksikerroksinen pysäköintilaitos, jossa on 460 autopaikkaa. Lisäksi laitoksen katolla on Aseman kansi -niminen 205-paikkainen pysäköintialue, josta on suora yhteys rautatieaseman laiturialueelle.

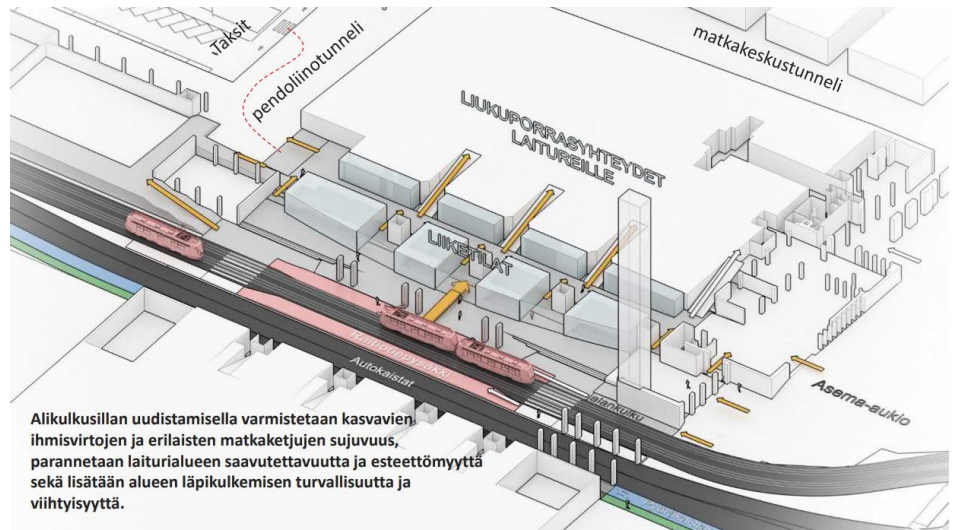
Lähialueella on lisäksi useita yleisessä käytössä olevia pysäköintilaitoksia, jotka sijaitsevat Rautatienkadun tuntumassa (Stockmann, Postitalo), rautatien itäpuolella (P-Tullintori, P-Tampere-Talo, Tulli Business Park, Technopolis) sekä Kalevanharjulla ja Tampereen yliopiston keskustakampuksen korttelissa. Alueen alapuolella on maanalainen pysäköintilaitos P-Hämppi. Asukas- ja yrityspysäköintialueita on yksi, Sorsapuisto ja Tammela (tunnus B).

P-Hämpin nykyisten ajotunneleiden suuaukot sijoittuvat Pellavatehtaankadun pohjoispäähän (Rongan ramppi) ja Pakkahuoneenaukiolle (Tullin ramppi). P-Hämpin ajoneuvoliikenteestä Rongan rampin kautta kulkee nykytilanteessa noin 40 prosenttia ja Tullin rampin kautta noin 60 prosenttia. Pysäköintilaitoksen ensimmäinen laajennus liittyy Asemakeskus-hankkeeseen. Laajennusta suunnitellaan nykyisen P-Aseman ja Rautatienkadun alle sekä uutta ajoyhteyttä Viinikankadulle.

Itsenäisyydenkadun alikulkusilta ja matkaterminaali

Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeessa on suunnitteilla Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudelleen rakentaminen, jonka yhteydessä pyritään mahdollistamaan mm. matkustajalaitureiden saavutettavuuden parantaminen sekä erotellun pyörätien ja jalkakäytävän ja pyöräpysäköintilaitoksen rakentaminen pohjoiseen tunneliaukkoon.

Uusi matkaterminaali toteutetaan yhdistämällä nykyinen Itsenäisyydenkadun alikulkusilta ja vanha asematunneli yhtenäiseksi kokonaisuudeksi, josta on suora pääsy matkustajalaitureille sekä tunneliin sijoittuvalle raitiotiepysäkille. Kaupunginhallitus hyväksyi hanketta koskevan toteuttamissopimuksen 18.1.2021 ja rakentaminen alkaa vuonna 2025.



Kuva 27. Ote kaupunginhallituksen 18.1.2021 kokouksen esittelyaineistoista. Kulkuyhteydet Asemakeskuksen uuden matkaterminaalien kehittämisen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen jälkeen.



Kuva 28. Havainnekuva Itsenäisyydenkadun alikulkutunnelista. Vasemmalla kävelijät ja pyöräilijät, keskellä autoliikenne ja oikealla raitiotie. (Väyläviraston Tampereen henkilöratapiha -hanke)



Kuva 29. Havainnekuva Asematunneliin rakentuvasta matkaterminaalista. (Väyläviraston Tampereen henkilöratapiha -hanke)

Eri liikennemuodot yhdistävän matkaterminaalin (aikaisemmin matkakeskuksen) konseptia on tarkasteltu useissa eri selvityksissä 1990-luvun alkupuolelta asti. Vuonna 2004 Liikenne- ja viestintäministeriön hankkeessa tutkittiin matkakeskusten perustamismahdollisuuksia 22 eri paikkakunnalla. Ajatuksena oli, että uusi linja-autoasema sijoitettaisiin aseman edustan aukiolle ja P-Aseman kohdalle rakennettavaan uudisrakennukseen. Vuonna 2008 valmistuneen Matkakeskustunnelin, joka alkuperäisestä konseptista lopulta toteutui, tarkoituksena oli paitsi muodostaa uusi ratapihan alittava yleinen jalankulun yhteys, myös yhdistää Tullin puolelle sijoittuvat pysäköintilaitokset matkakeskukseen.

Matkakeskuksen ensimmäisen liikenteellisen konseptin määrittelyn (2010) ja Asemakeskuksen suunnittelukilpailun (2014) aikaan linja-autoaseman siirtämisestä rautatieasemalle oli jo luovuttu. Asemakeskuksen liikenteellisessä konseptissa (2014) oli esitetty kaksi erilaista vaihtoehtoista sijoitussuunnitelmaa. Linja-autoterminalin sijainniksi esitettiin tuolloin neljä alustavaa vaihtoehtoa, joista kaksi karsittiin jo konseptointivaiheessa pois. Sijoitusvaihtoehtoiksi jäivät tuolloin Pakkahuoneenaukio sekä maanalainen tila asema-aukion alueella. Näistä jälkimmäinen ei olisi enää nykytilanteessa mahdollinen, koska toimivia ajoyhteyksiä kaikkiin liikennöintisuuntiin ei ole mahdollista järjestää.

Asemakeskuksen vuoden 2014 ideakilpailun voittajatyössä ja vuoden 2019 yleissuunnitelmassa esitettyyn matkaterminaalikokonaisuuteen sisältyvän Pakkahuoneenaukion bussiterminaalin tarvetta ja liikenteellisiä vaikutuksia tarkasteltiin vuosina 2017-2020 maanalaisen asemakaavan nro 8670 (P-Hämpin laajennus) yhteydessä. Tällöin todettiin mm., että bussiterminaalin sijaintivaihtoehtoihin ja kalliotilojen mitoitukseen kohdistuu jo nykytilanteessa olemassa olevasta maanpäällisestä rakentamisesta, geotekniikasta ja pelastustoimen toimintaedellytyksistä johtuvia merkittäviä rajoitteita.

Kalliorakentamisvaihtoehdossa bussiterminaaali tukeutuisi uuteen Viinikankadun ajotunneliin ja se olisi sijoitettavissa Tullin alueelle noin 30-50 metrin etäisyydelle maanpinnasta. Terminaalin saavutettavuutta heikentäisivät sen etäisyys maanpäällisestä katuverkosta sekä pysäköintilaitoksista, rautatieasemasta ja muista joukko liikennevälineiden pysäkeistä. Mahdolliseksi ongelmaksi tunnistettiin myös hissikapasiteetti suhteessa linja-autoliikenteen matkustajamääriin. Saattoliikenteen ja jalankulun yhteydet eivät olisi erityisen sujuvia, ja myös maanpäälliseen katuverkkoon johtavasta ajotunnelista tulisi varsin pitkä. Bussiterminaalin sijoittamista kalliotiloihin ei em. johtopäätösten jälkeen tutkittu pidemmälle. Vuonna 2021 voimaan tullut maanalainen asemakaava ei kuitenkaan ota

kalliotilojen käyttöön kantaa tavalla, joka estäisi maanalaisen bussiterminaalin toteuttamisen.

1.3.6 Tekninen huolto

Suunnittelualueella on runsaasti erilaisia teknisen huollon verkostoja, kuten vesijohtoja, jäte- ja hulevesiviemäreitä, sähköverkon pienjännitejohtoja ja maakaapeleita, kaukolämpöjohtoja sekä useiden eri toimijoiden tele- ja tietoliikennekaapeleita. Alueella ei ole tiedossa olevia energia- tai talousvesikaivoja.

Alueen teknisten verkostojen nykytilaa ja kehittämistarpeita koskevia selvityksiä on laadittu asemakeskuksen yleissuunnitelman sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeen yhteydessä. Otteita verkostokartoista sisältyy näiden aineistoihin sekä kaavaselostuksen liitteenä olevaan verkostoselvitykseen.

1.3.7 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt



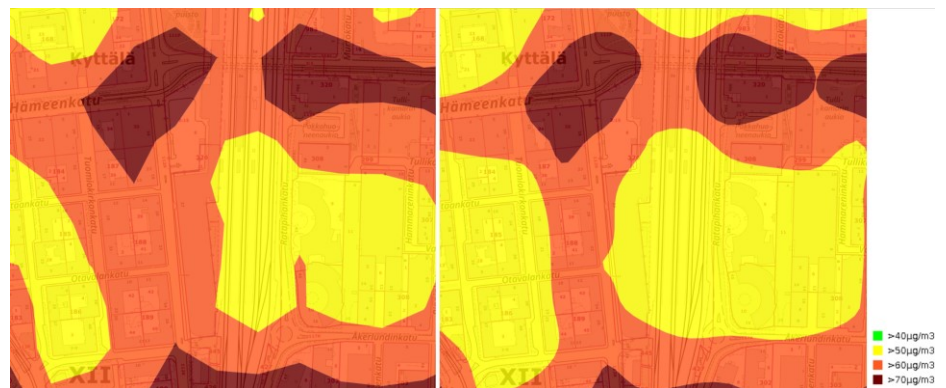
Kuva 19. Melukartoilla on kuvattu vuoden 20240 meluolosuhteiden ennustetilannetta. Vasemmalla on päiväajan ja oikealla yöajan meluolosuhteita kuvaavat kartat.

Yhdyskuntalautakunta hyväksyi Tampereen kaupungin melulinjaukset 27.8.2019. Melulinjauksissa ohjeistetaan mm. rakennuspaikan, asuntojen avautumisen, parvekkeiden ja pihojen suunnittelua sekä melusuojauksen toteuttamista.

Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaan mm. asumiseen käytettävillä alueilla, virkistysalueilla taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvoa (klo 7-22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22-7) 50 dB. Asuin- ja majoitushuoneissa on ohjeena, että ulkoa kantautuvasta melusta aiheutuva melutaso sisällä alittaa melun A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvon (klo 7-22) 35 dB ja yöohjearvon (klo 22-7) 30 dB.

Tampereen kaupungin meluselvityksen (2022) mukaan suunnittelualueen päiväajan keskiäänitaso on 60–>75 dB ja yöajan 55–70 dB. Kaavan valmistelun yhteydessä tehdyn melutarkastelun (Sitowise, 2025) ennustetilanteen mukaan julkisivuille kohdistuvat päiväajan keskiäänitasot ovat pääosin alle 65 dB.

Runkomelulta ja tärinältä suojautumista on tarkasteltu rakennesuunnittelun yhteydessä.



Kuva 20. Vasemmalla on kuvattu ilmanlaatua typpioksidin osalta ja oikealla pienhiukkasten osalta.

Tampereen kaupungin ilmanlaatuselvityksessä (Enwin, 2013) on mallinnettu autoliikenteen, energiantuotannon ja teollisuuden päästöjen yhteisvaikutuksia Tampereen ilmanlaatuun. Ilmanlaatu on suurimmassa osassa kaupunkia hyvää tai tyydyttävää. Vilkasliikenteisimpien katujen lähialueella typpioksidin ja pienhiukkasten pitoisuudet voivat kuitenkin ylittää kansalliset ohjearvot. Tarkempaa tietoa alueen ilmanlaadun olosuhteista on Asemakeskuksen ja P-Hämpin laajennuksen ilmanlaatuselvityksessä (Enwin, 2021).

Rautatieliikenteeseen liittyviä riskejä ja niiden hallintakeinoja käsitellään laajasti Tampereen henkilöratapihaa, Asemakeskusta sekä jo toteutuneita kansirakentamishankkeita koskevissa selvityksissä. Tampereen henkilöratapihan VAK-riskianalyysin tiivistelmää (L2 Paloturvallisuus Oy, 2020) lukuun ottamatta aineistot ovat salassa pidettäviä. Tämän takia näiden selvitysten sisältöä ei ole mahdollista sisällyttää kaavaselostukseen tai sen liiteaineistoon. Selvityksiä koskevien tietojen luovuttamisesta vastaa Väylävirasto.

1.3.8 Väestö ja palvelut

Suunnittelualueella ei ole asukkaita. Alueen kaupallisten ja julkisten palveluiden tarjonta on monipuolinen ja hyvin saavutettavissa.

1.3.9 Maanomistus

Alueen maanomistajia ovat Tampereen kaupunki, Finnpark Oy, VR-Yhtymä Oy ja Suomen valtio. Finnpark Oy:llä on lisäksi maanvuokrasopimukseen perustuva hallintaoikeus maanalaiseen alueeseen, jolle sijoittuu osia P-Hämpin kalliopysäköintilaitoksesta.

1.4 Aiemmin tehdyt suunnitelmat

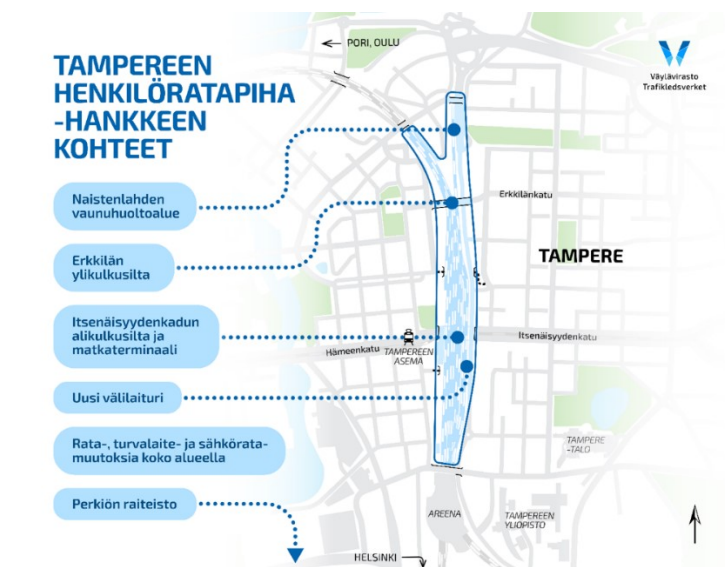
Seuraavassa alaluvussa kuvataan lyhyesti aiemmin laadittuja suunnitelmia, jotka ovat olleet mukana tämän asemakaavan alustavien vaihtoehtojen vertailussa ja vaikutusten arvioinnissa.

Tampereen henkilöratapihan kehittäminen

Tampereen henkilöratapihaa koskeva rautatien yleissuunnitelma valmistui vuonna 2010. Ratasuunnitelma oli nähtävillä 16.12.2020-15.1.2021. Liikenne- ja viestintävirasto hyväksyi ratasuunnitelman vuonna 2021.

Tampereen henkilöratapiha -hankkeessa parannetaan toimivuutta niin matkustajille kuin junillekin. Valmistuessaan hanke muuttaa merkittävästi Tampereen rautatieaseman aluetta ja parantaa junaliikenteen sujuvuutta koko Suomessa. Yleis- ja ratasuunnitelmassa esitettyjen ratkaisujen toteuttamiseen tähtäävä henkilöratapihan kehittämishanke käynnistyi keväällä 2025.

Henkilöratapihan perusparannus ja matkaterminaalien kehittäminen ovat kaupungin, valtion ja alueen yksityisten maanomistajien yhteishankkeita, joiden tavoitteena on mm. alueen yleisen ympäristökuvan laadullinen ja toiminnallinen kehittäminen, matkaketjujen sujuvoittaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.



Tampereen henkilöratapiha -hankkeen kohteet kartalla esitettynä.

Asemakeskuksen suunnittelukilpailu 2014

Asemakeskuksen suunnittelukilpailu pidettiin keväällä 2014. Kilpailun voitti ehdotus ReConnecting Tampere, jonka tekivät COBE aps ja Lundén Architecture Oy yhteistyössä Ramboll Finland Oy:n ja Newsec Valuation Oy:n kanssa.

Voittajatyö ehdottaa urbaanissa rakenteessa olevan arven, henkilöratapihan, parantamista uudella ja uniikilla kaupunkiympäristöllä. Rautatienkadun varrelle työssä esitettiin uutta keskuspuistoa. Rautatien ylle suunnitelmissa on osoitettu laaja kansialue, jonka asumisen ja liiketoiminnan korttelit yhdistyvät Kyttälän, Tullin ja Tammelan kaupunkirakenteeseen.



Kuva 30. Kuvankaappaus voittajaehdotuksesta ReConnecting Tampere. (COBE, Lundén Architecture, Ramboll Finland, Newsec Valuation)

Voittajaehdotuksen pohjalta alueen suunnitelmaa on jatkokehitetty ja vuoden 2020 yleissuunnitelmassa alueelle on osoitettu huomattavasti korkeampaa rakentamista.

P-Hämppi ja suunnitteilla oleva laajennus

P-Hämpin maanalaisen asemakaavan laatiminen käynnistettiin kaupunginhallituksen 22.12.1997 tekemällä päätöksellä. Ensimmäiset hanketta koskevat asemakaavat saivat lain voiman lokakuussa 2001. Asemakaavoja valmisteltaessa oli tarkasteltu yhteensä kolmeatoista eri ajoyhteysvaihtoehtoa, josta jatkosuunnitteluun oli edennyt Pellavatehtaankadulle esitetty yhteys. Hankkeen suunnittelun edetessä laadittiin maanalaisen asemakaavan itäosaa koskenut kaavamuutos, joka sai lain voiman 09.12.2004. Kaavamuutoksen tarkoituksena oli mahdollistaa

tuolloin ”Matkaparkiksi” kutsutun pysäköintilaitoksen sekä Pakkahuoneenaukiolle johtavan ajoyhteyden toteuttaminen.

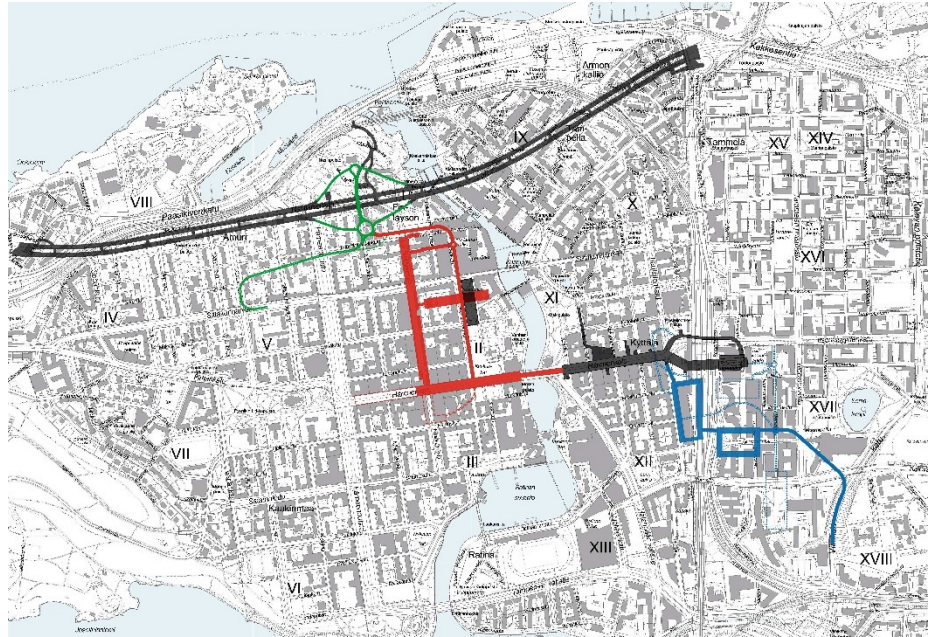
P-Hämpin rakentaminen käynnistyi vuonna 2009 ja se otettiin käyttöön vuonna 2012. Kalliotiloihin rakennettiin noin 970 pysäköintipaikkaa. Ajoyhteydet maanpäälliseen katuverkkoon toteutettiin Pellavatehtaankadulle (Rongan ramppi) ja Pakkahuoneenaukiolle (Tullin ramppi). Toteutus poikkesi kaavavaiheen suunnitelmista erityisesti pysäköintihallin itäosan sijainnin sekä Pakkahuoneenaukiolle johtavan ajotunnelin linjauksen osalta.

Asemakaavojen rinnalla hankekokonaisuutta on käsitelty myös muissa valmisteilla olleissa kehittämisohjelmaa toteuttavissa suunnitelmissa ja selvityksissä, kuten länsikeskustan liikenteen yleissuunnitelmassa, keskustan pysäköinnin kehittämissuunnitelmassa (TYPY 2040) ja Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelmassa (PALM).

Hankekokonaisuutta koskevat tavoitteet kumpuavat mm. keskustan strategisesta osayleiskaavasta, Pirkanmaan maakuntakaavasta, Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelmasta ja MAL-sopimuksesta, Tampereen keskustan kehittämisohjelmasta, Tampereen nk. pysäköintipolitiikasta sekä lukuisista keskustan maankäytön ja liikenteen kehittämistä koskevista suunnitelmista ja selvityksistä.

Asemakeskus-hankkeen sekä suunnitteilla olevan P-Hämpin kalliopysäköintilaitoksen laajennuksen toteutuessa alueelta poistuu olemassa oleva maanpäällinen pysäköintilaitos P-Asema. Tarkoituksena on, että maanpäällisen alueen pysäköinnin lisäksi myös huolto voidaan järjestää maanalaisten tilojen kautta. Maanpäällisille kiinteistöille johtavien yhteyksien osalta P-Hämpin laajennuksen alustavassa suunnittelussa on tarkasteltu mahdollisia pystykuilujen sijoitusalueita.

P-Hämpin laajennus sekä muut keskustan suunnitteilla olevat maanalaiset hankkeet ovat kaupungin strategisesti merkittäviä kärkihankkeita. Toteutuessaan ne muodostavat Viinikankadulta Rantaväylän maantietunneliin ulottuvan maanalaisen liikenteen, huollon ja pysäköinnin verkoston. Tavoitetilanteessa keskustan autopaikkojen määrä suhteessa asukkaiden ja työpaikkojen määrään olisi merkittävästi nykyistä alhaisempi. Pysäköinnin palvelutaso ei heikkene ja keskustan saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla paranee. Maanalaista ja rakenteellista pysäköintiä lisätään, jolloin pintapysäköintiin varattuja alueita voidaan ottaa muuhun käyttöön.



Keskustan nykyiset ja suunnitteilla olevat maanalaiset ajoyhteydet, liittymät ja pysäköintilaitokset. Kuvassa mustalla värillä jo olemassa olevat Rantaväylän tunneli, P-Frenckell ja P-Hämppi. vihreällä värillä suunnitteilla olevat Näsikallion eritasoliittymä ja Amuritunneli, punaisella värillä suunnitteilla oleva Kunkun parkki ja sinisellä värillä suunnitteilla oleva P-Hämpin laajennus.

2 ASEMAKAAVAN KUVAUS

2.1 Kaavan rakenne

Molemmissa vaihtoehtoissa Asemarakennus on suojeltu ja osoitettu toimitilarakentamisen korttelialueeksi. Aseman edusta on osoitettu aukiotilana ja sitä on tavoitteena kehittää viihtyisänä oleskelu- ja jalankulkuympäristönä.

Vaihtoehdossa A suunnittelualueen itäosa on rata-aluetta. Suunnittelualueen länsiosassa, Rautatienkadun ja rata-alueen väliin sijoittuu keskustatoimintojen korttelialueet. Pohjois–etelä-suuntaisten kortteleiden väliin jaa puistokansi, joka nousee kohti etelää. Puistokannen alle on suunniteltu saatto- ja taksiliikennettä sekä yhteydet asemarakennukseen ja Matkakeskustunneliin. Kortteleihin tulee neljä 7-11 kerroksista lamellirakennusta, radan reunalla lamellit toimivat jalustana kahdelle tornirakennukselle. Kaavaluonnos mahdollistaa pohjoisemman tornin rakentamisen 24 kerroksisena ja eteläisemmän 32 kerroksisena.

Vaihtoehdossa B itäosa on rata-aluetta, mutta sen päälle on mahdollista rakentaa puistokansi sekä ulottaa rakentamista ulokkeena. Kannelle on suunniteltu seitsemän kerroksisia lamellirakennuksia, jotka reunustavat julkista puistokantta. Rautatienkadun varrelle on sijoitettu neljä enintään 27 kerroksista tornirakennusta, jotka kytkeytyvät toisiinsa kaksikerroksisella jalustaosalla.

2.2 Mitoitus

Vaihtoehdossa A rakennusoikeutta tulee 69 270 k-m² sekä maanalaista rakennusoikeutta 17 500 k-m².

Vaihtoehdossa B rakennusoikeutta tulee 84 855 k-m². sekä maanalaista rakennusoikeutta 5000 k-m².

2.3 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

Kaavamääräyksillä pyritään ohjaamaan ja yhteensovittamaan alueen maankäytön ja rakentamisen muutoksia tavalla, joka huomioi mm. elinympäristöön, kaupunkikuvaan ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin kytkeytyvät laadulliset ja toiminnalliset tavoitteet.

Kaavaluonnoksissa edellytetään mm., että rakennusten suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota niiden sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä. Lisäksi on annettu alustavia rakentamistapaa, kattopihojen rakentamista sekä muita mahdollisten asuintilojen toteuttamisen edellytyksiä koskevia kaavamääräyksiä.

Luonnoksia jatkokehitetään ja ympäristön laatua koskevia kaavamääräyksiä täydennetään kaavaprosessin seuraavissa vaiheissa.

Asemakaavan ohella rakentamista ohjataan myös muun voimassa olevan lainsäädännön ja kaupungin omien rakentamismääräysten (rakennusjärjestys) avulla, joiden sisältöä ei ole kaavamääräysten muodossa tarpeen kerrata. Esimerkiksi elinympäristön turvallisuuteen ja terveellisyteen vaikuttavien tekijöiden osalta laadulliset tavoitteet määritellään pääosin muissa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa lupamenettelyissä.

Asemakaavaan sisältyvien yleisten alueiden rakentamista koskevat laadulliset tavoitteet määritellään ja niiden toteuttamista ohjataan kaavasta erillisiin katu- ja rakentamissuunnitteluvaiheisiin sisältyvien prosessien yhteydessä.

2.4 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset

Asemakaavamerkinnot ja määräykset ovat täydellisinä kaavakartan yhteydessä.

Kaavakarttaa tarkasteltaessa on huomioitava, että poistuvissa sekä useissa lähialueella voimassa olevissa asemakaavoissa esitetyt korkeusmerkinnot viittaavat 28.2.2011 käytöstä poistuneeseen korkeusjärjestelmään (NTre). Tarvittava korkeusmuunnos N2000-järjestelmään on tällä alueella +0.530 metriä.

2.4.1 Rautatieasema

Asemarakennus on osoitettu toimitilarakennusten korttelialueena (KTY), jossa on rautatiealueen käyttöä palvelevan rakennuksen rakennusala (Ir-1). Korttelissa on rakennusoikeutta 7100 kerrosneliömetriä. Lisäksi olemassa olevassa rakennuksessa saadaan kerrosalaan kuulumattomia tiloja muuttaa kerrosalaan laskettaviksi tiloiksi riippumatta siitä, mitä asemakaavassa on määrätty tontin tai rakennusalan enimmäiskerrosalasta. Maanalaisen tilan rakennusoikeus on 2000 neliömetriä. Aseman edusta on osoitettu katuaukiona/torina.

Asemarakennusta koskee suojelumerkintä (sr-2): Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Mikäli tämän pyrkimyksen vastaisesti on rakennuksessa aiemmin suoritettu rakennus toimenpiteitä, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan entistään.

Rautatieaseman lounaispuolella on erityisalue (E), jolle on osoitettu rakennusoikeutta 55 k-m². Kohdassa sijaitsee P-Hämppäin johtava hissiyhteys.

2.4.2 C-korttelialueet ja rata-alue vaihtoehdossa A

Toimitilarakennusten korttelialue (KTY) jatkuu asemarakennuksen eteläpuolella rata-alueen suuntaisesti. Nykyisen Matkakeskustunnelin sisäänkäynnin kohdalle on osoitettu rakennusala rata-alueen suuntaisesti, jolla voidaan rakentaa 1600 k-m² kolmeen kerrokseen. Kansitason yläpinnan likimääräisen korkeusaseman tulee olla +104,00 ja se on osoitettuna katuaukiona/torina.

Asema-aukion eteläpuolella julkinen ulkotila jatkuu katuaukiona/torina. Kansitason yläpinnan likimääräisen korkeusaseman tulee nousta kohti etelää tasosta +92,5 tasoon +96,00. Aukiotilan alle on osoitettu maanalainen keskustatoimintojen korttelialue (ma-C), jolla on maanalaista rakennusoikeutta 13700 k-m². Otavalankadun risteyksen kohdalle on osoitettu alueen osa, jolle sijoittuu ajoyhteys likimääräiseen korkeusasemaan +91,00.

Aukion laidoilla on keskustatoimintojen korttelialueet (C). Korttelissa nro 326 keskustatoimintojen korttelialueella on rakennusoikeutta 20900 k-m². Rakennusalueen raja kattaa koko korttelialueen ja jatkuu ulokkeena hieman rata-alueen päälle. Rakennuksen ulottuvuuksia on ohjattu rakennuksen ja rakenteiden sekä kattopihan ylintä korkeusasemaa. Pohjoisosassa rakennuksen ja rakenteiden ylin korkeusasema saa olla enintään tasolla +193,0 ja kattopihan tulee sijaita enintään tasolla +189,0. Lisäksi pohjoisosassa on osoitettu korkeusasema +136,5, jonka yläpuolinen rakennuksen osa tulee olla sisäänvedetty muusta julkisivupinnasta vähintään 3 m. Eteläosassa rakennuksen ja rakenteiden ylin korkeusasema saa olla enintään tasolla +137,5 ja kattopihan tulee sijaita enintään tasolla +133,5. Lisäksi eteläosassa on osoitettu korkeusasema +130,5, jonka yläpuolinen rakennuksen osa tulee olla sisäänvedetty muusta julkisivupinnasta vähintään 3 m. Korttelin läpi menee yleiselle jalankululle varattu alueen osa, joka sijaitsee tasolla +95,5–+96. Asuintiloja saadaan sijoittaa ainoastaan kerrokseen V-XXIV.

Korttelissa nro 378 keskustatoimintojen korttelialueella on rakennusoikeutta 8600 k-m². Rakennusalueen raja kattaa koko korttelialueen. Rakennuksen ja rakenteiden ylin korkeusasema saa olla enintään tasolla +119,5 ja kattopihan tulee sijaita enintään tasolla +115,5. Lisäksi on osoitettu korkeusasema +112,0, jonka yläpuolinen rakennuksen osa tulee olla sisäänvedetty muusta julkisivupinnasta vähintään 3 m. Asuintiloja saadaan sijoittaa ainoastaan kerrokseen III-VII. Rautatienkadun reunaan tulee järjestää yleistä jalankulkua ja polkupyöräilyä palveleva yhteys. Katutasen kerroksen julkisivu tulee toteuttaa kaupunkikuvaa elävöittäviä toimintoja hyödyntäen (ju-67). Katutasen julkisivussa voidaan käyttää muista kerroksista poikkeavaa materiaalia tai väritystä. Ratkaisu on sovittava arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti

kaupunkikuvaan. Ennen rakentamisluvan hakemista on tehtävä tontinkäyttösuunnitelma (ts-4). Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on rakennusluvan ehtona. Lisäksi korttelialueelta on varattava sähköjakelun kannalta tarkoituksenmukaisesta paikasta tilaa jakelumuuntamolle. Muuntamotilan täytyy sijaita integroituna rakennukseen tai rakenteisiin.

Korttelissa nro 379 keskustatoimintojen korttelialueella on rakennusoikeutta yhteensä 31 000 k-m² ja maanalaista rakennusoikeutta 1800 k-m². Kortteli itäosassa rakennusalueen raja ohjaa kadun suuntaiseen lamellirakennukseen, jossa rakennuksen ja rakenteiden ylin korkeusasema saa olla enintään tasolla +124,5 ja kattopihan tulee sijaita enintään tasolla +120,5. Lisäksi on osoitettu korkeusasema +117,0, jonka yläpuolinen rakennuksen osa tulee olla sisäänvedetty muusta julkisivupinnasta vähintään 3 m. Asuintiloja saadaan sijoittaa ainoastaan kerroksiin IV-VIII. Rautatienkadun reunaan tulee järjestää yleistä jalankulkua ja polkupyöräilyä palveleva yhteys. Katutasen kerroksen julkisivu tulee toteuttaa kaupunkikuvaa elävöittäviä toimintoja hyödyntäen (ju-67). Katutasen julkisivussa voidaan käyttää muista kerroksista poikkeavaa materiaalia tai väritystä. Ratkaisu on sovittava arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti kaupunkikuvaan.

Puistokannen alle jää kaksikerroksiseksi osoitettu rakennusala. Korttelin pohjoisosassa puistokannen kautta tulee osoittaa porrasyhteys (por-2). Lisäksi alue on osoitettu torimaisena alueen osana, joka on toteutettava korkealaatuisesti ja ympäristöön sovittaen (tym-4). Kansitason yläpinnan likimääräinen korkeusasema on korttelin keskivaiheilla +104,0 ja eteläosassa +105,0.

Korttelin itäosassa, rata-alueen reunalla on rakennusala ohjaa pohjoiseteläsuuntaan sijoittuvaan rakennusmassaan. Pohjoisosassa rakennuksen ja rakenteiden ylin korkeusasema saa olla enintään tasolla +203,0 ja kattopihan tulee sijaita enintään tasolla +199,0. Lisäksi on osoitettu korkeusasema +136,5, jonka yläpuolinen rakennuksen osa tulee olla sisäänvedetty muusta julkisivupinnasta vähintään 3 m. Eteläosassa rakennuksen ja rakenteiden ylin korkeusasema saa olla enintään tasolla +140,0 ja kattopihan tulee sijaita enintään tasolla +136,5. Lisäksi on osoitettu korkeusasema +133,0, jonka yläpuolinen rakennuksen osa tulee olla sisäänvedetty muusta julkisivupinnasta vähintään 3 m. Asuintiloja saadaan sijoittaa ainoastaan kerroksiin V-XXII.

Korttelissa on ennen rakentamisluvan hakemista tehtävä tontinkäyttösuunnitelma (ts-4). Hyväksytty tontinkäyttösuunnitelma on rakennusluvan ehtona. Lisäksi korttelialueelta on varattava sähköjakelun kannalta tarkoituksenmukaisesta paikasta tilaa jakelumuuntamolle. Muuntamotilan täytyy sijaita integroituna rakennukseen tai rakenteisiin.

2.4.3 C-korttelialueet ja rata-alue vaihtoehdossa B

Rautatiealueelle on osoitettu kahta erilaista merkintää: Rata-alueen itäosa on merkinnällä rata-alue (LR) ja länsiosa rautatiealueena (LR/u-1), jonka päälle saa rakentaa rajoittuvaan kortteliin tai muuhun alueeseen kuuluvan ulokkeen. Ulokkeen alalla saa rakentaa kansirakenteita ja kortteliin kuuluvia rakennuksia. Liikennealueelle saa sijoittaa päällerakentamisen edellyttämiä kantavia rakenteita, jotka eivät haittaa liikennealueen käyttöä.

Päällerakentajan tulee ennen rakentamista sopia Väyläviraston kanssa rakenteiden sijoittamisesta rata-alueelle. Ennen rakentamisluvan myöntämistä suunnitelmasta on hankittava rautatieviranomaisen lausunto. Rautatiealueen ja viereisen keskustatoimintojen korttelialueen päälle on osoitettu alueen osa (tym-9), joka on toteutettava korkealaatuisena ja vihreänä aukiotilana. Alueen läpi tulee järjestää laadukas jalankulkuyhteys. Alue sijaitsee tasolla +105,4-106,7.

Aseman eteläpuolella on keskustatoimintojen korttelialue (C-7), jolle saadaan sijoittaa kulttuuriympäristöön soveltuvaa häiriötöntä kulttuuri- ja liiketoimintaa palvelevaa yksityistä tai julkista tilaa sekä ympäristöön soveltuvaa muuta työpaikkatoimintaa. Korttelialueella on rakennusoikeutta 26200 k-m². Rakennusala kattaa koko korttelialueen. Pohjoisosassa oleva rakennusala on osoitettu yksikerroksiseksi ja se jatkaa asemarakennuksen levyistä ja suuntaista massaa. Tämän jälkeen rakennusaloin ja kerrosluvuin on osoitettu portaittain nouseva rakennusmassa, jossa on kolme- ja kymmenkerroksiset osat. Lisäksi edellytetään, että rakennuksen sisätilojen kautta tulee järjestää yleistä jalankulkua palveleva esteetön yhteys likimääräisten tasojen +91,78-+106,07 välillä. Korttelin eteläraja on osoitettu rajan osana (rs-6), jossa rajaseinään saadaan tehdä aukkoja. Rakennusala ulo-1 saa ulottua viereisen kortteli-, katu- tai muun alueen yläpuolelle.

Ulokerakentamisen perustukset ja liittyminen maantasoon on sijoitettava ulokkeen rakennusosalalle. Rakentaminen ei saa haitata viereisen alueen käyttöä, kuten kulkuyhteyksien ja pelastusteiden järjestämistä tai katupuuston, valaistuksen sekä ilmajohtojen sijoittamista. Rakennusala ulottuu viereisen rautatiealueen (LR/u-1) päälle. Ulokkeiden kattopihan perustason ylin sallittu korkeusasema on +135,27. Ulokkeena mahdollistettavan rakennuksen reunalle on osoitettu ulokkeen rakennusala (u) kansitason rakentamista varten. Pohjoisosaan on osa-alue merkinnällä osoitettu alue (jk-12), jolla tulee järjestää yleistä jalankulkua palveleva esteetön yhteys likimääräisten tasojen +96,00-+106,07 välillä.

Rautatienkadun ja rata-alueen väliin on osoitettu keskustatoimintojen korttelialue (C), jolla on rakennusoikeutta 51500 k-m². Kerrosalasta saadaan käyttää asuinkerrosalaksi enintään 44100 k-m². Asumisen kerrosalasta tulee vähintään 1,5% toteuttaa asukkaiden yhteis- ja vapaa-ajantiloja.

saadaan sijoittaa ainoastaan kerroksiin III-XXVII. Lisäksi korttelialueelle saa sille merkityn kerrosalan lisäksi rakentaa porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan kussakin kerroksessa porrashuonetta kohti enintään 45 m². Maanalaisen tilan rakennusoikeus on 3000 k-m². Korttelialueelta on myös varattava sähkönjakelun kannalta tarkoituksenmukaisesta paikasta tilaa jakelumuuntamolle. Muuntamotilan täytyy sijaita integroituna rakennukseen tai rakenteisiin. Korttelin pohjoisosaan on osa-alueena osoitettu rakennuksen päälle rakennettava kalteva, puistomainen julkinen viherkatto (vih-ka-5), jonka kautta tulee olla julkinen porrasyhteys merkinnän osoittamien tasojen +91.00-105.50 välillä.

Korttelialueelle on rakennusaloin osoitettu neljä tornirakennusta, joiden rakennusala sijoittuu kulmittain suhteessa katulinjaan. Näiden väliin jää kaksikerroksinen jalustaosa, jonka päällinen taso voidaan hyödyntää piha-alueena: kattopihan perustason ylin sallittu korkeusasema on +100,30. Tornirakennukset on osoitettu kaavassa erikorkuisiksi. Pohjoisimman tornin rakennusosalalla suurin sallittu kerrosluku on XXI ja rakennus tulee vähintään rakentaa XIV kerroksen korkuisena. Toiseksi pohjoisin torni tulee rakentaa XXI kerroksen korkuisena. Näissä torneissa kattopihan perustason ylin sallittu korkeusasema on +162,50. Toiseksi eteläisimmässä tornissa suurin sallittu kerrosluku on XXVII ja rakennus tulee vähintään rakentaa XXV kerroksen korkuisena. Eteläisin torni tulee rakentaa XXVI kerroksen korkuisena. Näissä torneissa kattopihan perustason ylin sallittu korkeusasema on +184,90. Toiseksi pohjoisimmassa ja eteläisimmässä tornissa rakennusosalalle saa sijoittaa maanalaisten tilojen porras- ja hissiyhteyksiä ja tekniikkakuiluja (pkui-2). Suunnittelussa on huomioitava sisä- ja ulkoilman laatua sekä laitteistojen aiheuttamaa melua koskevat ohje- ja raja-arvot. Rautatienkadun varrelle, tornien väliin on osoitettu istutettava alueen osa (i-25), jolle tulee istuttaa puita. Alueelle voidaan sijoittaa hulevesien käsittelyyn tarkoitettuja rakenteita. Lisäksi merkinnällä ist-12 on edellytetty, että alueelle tulee istuttaa vähintään 2 kpl puita, joiden vähimmäiskorkeus täysikasvuisena on 10 m.

2.4.4 Yleiset alueet

Kaava-alueeseen sisältyvät osat Rautatienkadusta osoitetaan katualueeksi.

2.4.5 Yleismääräykset

KAUPUNKIKUVAA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Korttelialueen suunnittelussa tulee huomioida jalankulkuympäristön viihtyisyys, valaistus, turvallisuus ja sovittautuminen kaupunginosakokonaisuuteen.

Kaduntason kadunpuoleiset julkisivut tulee toteuttaa suuria ikkunoita käyttäen ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti kaupunkikuvaan sovittaen.

Aukio tulee toteuttaa korkeatasoisesti laadukkain materiaalein.

Istutettavat alueet tulee toteuttaa laadukkaasti, kaupunkikuvaa rikastaen. Alueelle tulee sijoittaa levähdyspaikkoja jalankulkijoille.

Korttelin tulee muodostaa arkkitehtonisesti korkeatasoinen kokonaisuus ja rakennukset tulee rakentaa erityisen laadukasta rakennustapaa noudattaen.

Julkisivut tulee toteuttaa arkkitehtuuriltaan ja rakennustavaltaan erityisen korkeatasoisesti ja kaupunkikuvaa rikastaen.

Yli 12 kerrosta korkeiden tornirakennusten arkkitehtuuri tulee ratkaista pareittain. Rakennusparin tulee muodostaa kaupunkikuvallisesti laadukas ja omaleimainen kokonaisuus.

RAKENNUS

Yhteistilojen tulee liittyä luontevasti ulko-oleskelualueisiin.

Parvekkeiden tulee olla sisäänvedettyjä ja lasitettuja.

Parvekkeet eivät saa ylittää rakennusalan rajaa.

ULKO-OLESKELUALUEET, VIHHERKEROIN JA HULEVESIEN HALLINTA

Leikkiin ja oleskeluun sopivaa ulko-oleskelualueutta tulee olla vähintään 9 % tontin asumisen kerrosalasta. Leikki- ja oleskelualueet on toteutettava yhtenäisinä.

Asuinrakennuksia toteutettaessa tulee osoittaa riittävät, laadukkaat ulko-oleskelutilat myös vaiheittain rakennettaessa.

Rakentamislupaan liitettävillä suunnitelmilla on osoitettava, että pääkäyttötarkoituksen mukainen Tampereen viherkertoimelle määritelty tavoitetaso täyttyy.

Tontilla on viivytettävä hulevesiä viherkerroinlaskelman mukaisesti.

Rakentamislupa-asiakirjoihin on liitettävä rakennushankkeen pohjalta laadittu selvitys hulevesimenetelmistä. Rakentamisen aikaisesta hulevesien hallinnan toteuttamisesta tulee tehdä suunnitelma ennen rakentamiseen ryhtymistä. Suunnitelma tulee hyväksyttävä viranomaisella, joka myös valvoo rakentamisaikaista hulevesien hallintaa.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty.

Rakentamislupaa haettaessa on osoitettava meluntorjuntasuunnitelmalla, että asuintiloille, parvekkeille, terasseille sekä leikki- ja oleskelualueille asetetut melun ohjearvot alittuvat. Vaiheittain rakennettaessa tulee varmistaa ulko-oleskelualueiden, parvekkeiden ja terassien melusuojausten

toteutuminen vaatimusten mukaiseksi tarvittaessa tilapäisiä meluntorjuntarakenteita hyödyntäen.

Meluntorjuntasuunnitelmassa tulee huomioida alueen sijainti liikenteen ja raideliikenteen vaikutusalueella.

Rakentamisluvan yhteydessä on osoitettava riittävä riskienhallinta ja suunnitelma pelastustoimenpiteistä vaarallisten aineiden kuljetusten riskit huomioon ottaen.

Rakennussuunnittelun keinoin tulee osoittaa, että asumisen edellytykset täyttyvät.

Rakentamislupaa haettaessa on osoitettava, että rakennusten sisätiloissa saavutetaan runkomelun ja tärinän osalta tilojen käyttötarkoituksen edellyttämät olosuhteet.

Jos asunnon ulkoseinään kohdistuvan melun päiväajan keskiäänitaso on 65 - 70 dB, tulee asuntojen avautua myös hiljaiselle puolelle (alle 55 dB).

TUULISUUS

Rakentamislupaa haettaessa on osoitettava mallinnoisin, että alueella ja sen lähiympäristössä toteutuu tuuliturvallisuus ja -viihtyvyys ulko-oleskelualueilla, sisäänkäynneillä sekä pyöräily- ja jalankulkualueilla.

Tuulensuojaus tulee toteuttaa laadukkaasti kaupunkikuvaan ja rakennuksen arkkitehtuurin sovittaen. Tuulensuojauksessa tulee suosia istutuksia ja puustoa.

PYSÄKÖINTI

Autopaikat

Autopaikat	ap/k-m ²
Kerrostalo	1 ap / 170 k-m ²
Opiskelija-asuminen	1 ap / 350 k-m ²
Ympärivuorokautinen palveluasuminen	1 ap / 1000 k-m ²
Kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA-vuokratuotanto (valtion korkotukikohde) sekä senioriasuminen	
	1 ap / 220 k-m ²
Toimistot	1 ap / 120 k-m ²
Liiketilat < 2000 k-m ²	1 ap / 120 k-m ²
Liiketilat > 2000 k-m ²	1 ap / 100 k-m ²

Toteutettava autopaikkamäärä voi olla pysäköintinormia 20 % alempi, mikäli hankkeessa toteutetaan keskitetty rakenteellinen pysäköinti sekä vuorottaispysäköinti ja/tai paikkojen nimeämättömyys.

Mikäli hanke liittyy yhteiskäyttöautojärjestelmään, voidaan autopaikkavelvoitetta vähentää 5 ap yhtä yhteiskäyttöautoa kohden, yhteensä kuitenkin enintään 10 % normista. Vähennyksen kokonaismäärä on enintään 30 % pysäköintinormista.

Opiskelija-asumisessa voidaan korvata normin edellyttämät autopaikat laadukkailla pyöräpysäköintipaikoilla siten, että 1 autopaikka korvataan 10 pyöräpysäköintipaikalla.

Korttelin autopaikkoja saadaan sijoittaa myös enintään 400 m päässä olevaan pysäköintilaitokseen.

Polkupyöräpysäköinti

Kerrostalo	1 pp/40 k-m ²
Opiskelija-asuminen	1 pp/30 k-m ²
Ympärivuorokautinen palveluasuminen	0,25 pp *työntekijä
Kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA vuokratuotanto	
sekä senioriasuminen	1 pp/35 k-m ²
Toimistot	1 pp/100 k-m ²
Liiketilat ≤ 2000 k-m ²	1 pp/100 k-m ²
Liiketilat ≥ 2000 k-m ²	1 pp/150 k-m ²

Asuinkerrostaloissa vähintään 50 % ja liike- ja toimistotiloissa vähintään 30 % polkupyöräpaikoista on osoitettava katettuun ja lukittavaan tilaan, joka on esteettömästi saavutettava.

Pysäköintinormin edellyttämien esteettömien, runkolukittavien ja katettujen pyöräpysäköintipaikkojen lisäksi kohteeseen tulee toteuttaa laadukkaat pyörien huoltotilat ja taakkapyörien säilytysmahdollisuudet.

Alueelle tulee sijoittaa julkinen pyöräpysäköintilaitos, johon on toteutettava 800 polkupyöräpaikkaa.

2.5 Nimistö

Kadunnimitoimikunnan 7.10.2021 ja 18.12.2024 tekemien päätösten mukaisesti alueelle tulee uutta nimistöä.

Aseman edustan yleiset alueet nimetään Asemapuistoksi ja Asema-aukioksi. Vaihtoehdossa B esitetty Asema-aukion ja Veturipuiston välille sijoittuva virkistysalue nimettiin nimellä Tenderi. Tenderit eli hiilivaunut ovat olleet vetureiden perässä olevia vaunuja, joita on käytetty pitkän matkan vetureiden yhteydessä erillisenä polttoaine- ja vesivaununa. Puistokannelle annettiin nimi Veturipuisto, koska se sijoittuu veturitallien kohdalle paikkaan, jonka alta on historian aikana kulkenut ja tulee kulkemaan tuhansia vetureita. Pohjoisempi Rautatienkadun varrelle sijoittuva taskupuisto nimettiin nimellä Vetoakselipuistikko. Eteläisempi Rautatienkadun varren taskupuisto sai nimen Vetovoimanpuistikko. Tullin alueelle johtava kävelysilta nimettiin Ratainsinööri Lindholmin sillaksi. Ratainsinööri V. Lindholm on piirtänyt asemakaavakarttoja radan kummallakin puolilla olevilla alueilla, Kyttälässä ja Tammelassa.

3 KAAVAN VAIKUTUKSET

Asemakaavan toteuttamisesta aiheutuvia merkittäviä vaikutuksia on arvioitu kaavan laatimisen yhteydessä maankäyttö- ja rakennusasetuksen (MRA) 1 §:n mukaisesti.

Kaavaselistuksessa on esitetty kooste merkittäviksi arvioituista vaikutuksista, joita kaavan toteuttamisesta voisi syntyä. Laajemmin vaikutuksia on käsitelty kaavaselistuksen liitteenä olevissa selvityksissä, vaikutusarviointiraportissa, ja alustavassa hankesuunnitelmassa.

Asemakaavojen ja yleisten alueiden suunnitelmien ohella rakentamista ohjaa myös muu voimassa oleva lainsäädäntö, valtakunnalliset suunnitteluohjeet ja -määräykset sekä kaupungin omat rakentamista ohjaavat linjaukset ja päätökset (rakentamistapaohjeet, rakennusjärjestys).

3.1 Kaavan merkittävimmät vaikutukset

Kahden omina prosesseinaan etenevän asemakaavan merkittäviä ympäristövaikutuksia käsiteltiin lähtökohtaisesti yhtenä kokonaisuutena, mutta soveltuvien osien kahden vaihtoehdon vaikutukset eritellen. Vaikutusten tunnistamisen ja arvioinnin tukena käytettiin soveltavaa menetelmää, jossa vaikutukset luokiteltiin Suomen ympäristökeskuksen IMPERIA-hankkeessa kehitettyä vaikutusten arviointikehikkoa ja merkittävyyden arviointia mukailevalla tavalla.

Kummankin vaihtoehdon toteutumisesta arvioitiin syntyvän useita mahdollisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia. Eriaikaisista suunnitteluprosesseista ja lähtökohta-asetelmista johtuvat eroavaisuudet vaihtoehtojen välillä ilmenivät selkeimmin korkeiden rakennusten sijoittelun

periaatteissa sekä rautatiealueen päällerakentamisen (kansirakentamisen) laajuudessa, joka on vaihtoehto A:ssa merkittävästi vaihtoehtoa B pienempi.

Elinympäristön turvallisuuteen ja terveellisyyteen kohdistuvia myönteisiä vaikutuksia arvioitiin syntyvän muun muassa julkiseen ja yksityiseen ulko-oleskeluun soveltuvan alueen määrän kasvusta sekä elinympäristön laatua heikentävien ajoneuvoliikenteestä syntyvien ympäristöhäiriöiden vähenemisestä. Suunnaltaan neutraaleiksi arvioitiin julkisten ja yksityisten tilojen ja kulkuyhteyksien erottelun ja käytön rajoittamisen sekä rautaliikenteen suuronnettomuuksien riskitason hallinnan tarpeet. Kielteisiksi vaikutuksiksi arvioitiin yleisesti altistuvan väestön kasvu alueella, johon kohdistuvia ympäristöhäiriöitä tai suuronnettomuuden mahdollisuutta voidaan lieventää, mutta ei kokonaan poistaa. Kielteisiä vaikutuksia arvioitiin syntyvän myös elinympäristöön vaikuttavien luonnonolosuhteiden, kuten tuulisuuden ja ääriämpötilojen mahdollisesta kasvusta sekä luonnonvalon saannin vähenemisestä.

Sosiaaliin olohin, kulttuuriin ja väestöön kohdistuviksi myönteisiksi vaikutuksiksi arvioitiin kaavojen toteutuessa tapahtuvat alueen identiteetin ja imagon muutokset, asuntotarjonnan ja asukkaiden määrän kasvu sekä toiminnallisesti monipuolinen ja helposti saavutettava elinympäristö. Suunnaltaan neutraaleiksi muutoksiksi arvioitiin vaikutukset asukkaiden ikäjakaumaan ja sosioekonomiseen asemaan sekä alueen sosiaaliseen ja kulttuuriseen monimuotoisuuteen.

Merkittäviksi ja suunnaltaan neutraaleiksi muutoksiksi tunnistettiin mahdolliset louhinnasta ja maankaivuusta syntyvät, maa- ja kallioperään sekä kallio- ja maapohjaveteen kohdistuvat rakentamisen aikaiset vaikutukset. Kielteiseksi vaikutukseksi arvioitiin kaavojen toteutumisesta tapahtuva vettäläpäisemättömän pinnan kasvu ja edelleen alueella muodostuvien hulevesien määrällisen ja laadullisen hallinnan tarpeen lisääntyminen. Myös ilmastovaikutukset, joita käsittelevissä selvityksissä suurimmaksi päästölähteeksi on tunnistettu rakentamisen aikaiset vaikutukset, sekä rakentamisen aikainen luonnonvarojen käyttö arvioitiin kokonaisuutena vaikutuksiltaan kielteisiksi muutoksiksi. Merkittävänä luontoon ja luonnonympäristöön kohdistuvana myönteisenä vaikutuksena kaavojen toteutumisen arvioitiin luovan edellytyksiä alueen kasvillisuuden määrän lisäämiselle ja luonnon monimuotoisuuden kehittymiselle.

Myönteisiä vaikutuksia arviointiin syntyvän olemassa olevan yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen ja teknisten verkostojen hyödyntämisestä, jätehuollon järjestelyiden kehittymisestä sekä laajoista yhdyskuntataloudellisista hyödyistä. Liikenneverkkoon ja liikenteen järjestämiseen kohdistuvista vaikutuksista myönteisiksi arvioitiin kaavojen toteutuessa tapahtuvat muutokset, jotka luovat edellytyksiä ajoneuvoliikenteen, jalankulun ja

pyöräilyn sekä joukko-, huolto- ja tavaraliikenteen olosuhteiden kehittämiseksi. Vaikutukset nykyiseen pelastus- ja rautatieliikenteeseen arvioitiin suunnaltaan neutraaleiksi. Alueen nykyisten maanpäällisten pysäköintipaikkojen poistuminen arvioitiin yksityisautoilun näkökulmasta suunnaltaan kielteiseksi muutokseksi.

Kaavojen toteutumisesta syntyvät merkittävät maisemalliset ja kaupunkikuvalliset muutokset arvioitiin nykytilaan verrattuna suunnaltaan pääosin myönteisiksi tai neutraaleiksi. Kulttuuriperintöön kohdistuvat vaikutukset arvioitiin kokonaisuutena myönteisiksi, huomattavan pitkään tavoitteena ollutta rautatieaseman kaavallisen suojelun toteutumista painottaen. Vaikutukset alueella olemassa olevaan rakennuskantaan arvioitiin myönteiseksi ja rakentamiseen käytettävän alueen laajuudessa tapahtuva muutos neutraaliksi. Kaavojen toteutuessa realisoituvat vaikutukset kaupunkitalouteen ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin arvioitiin myönteisiksi. Mahdollisissa yhteisvaikutuksissa muiden hankkeiden kanssa korostuivat liikenteelliset vaikutukset, jotka arvioitiin merkittäviksi ja myönteisiksi.

Mahdollisesti merkittäviksi tunnistettujen vaikutusten hallintakeinoja sekä arvioinnin epävarmuustekijöitä on kuvattu vaikutusten arviointi raportissa. Epävarmuustekijät liittyivät erityisesti lähtöaineiston sisällöllisiin eroavaisuuksiin sekä lukuisiin kaavojen ja hankekokonaisuuden jatkosuunnitteluun vaikuttaviin muuttujiin, joihin asemakaavojen lakisääteinen ohjausvaikutus ei ulotu. Näitä ovat esimerkiksi julkisen sektorin rahoitus ja poliittinen päätöksenteko, yksityisen sektorin liiketaloudelliset näkökulmat sekä hankkeiden toteutusvaiheen suunnittelussa tarkentuvat teknistaloudelliset reunaehdot. Vasta kaavaprosessien seuraavissa vaiheissa ratkaistaan, muodostuuko arvioiduista vaihtoehtoista niiden ominaisuuksia yhdistelevä synteesi, kokonaan uusi vaihtoehto vai kehitetäänkö kaavaehdotusta toisen vaihtoehdon pohjalta.

3.2 Muista suunnitelmista johtuvat vaikutukset

Asemakaavaan sisältyvien yleisten alueiden toteuttamista ohjataan kaavaa seuraaviin puisto-, katu- ja rakentamissuunnitteluvaiheisiin sisältyvien prosessien yhteydessä. Esimerkiksi katu järjestelyiden yksityiskohtainen suunnittelu ja katualueen käyttöä koskeva päätöksenteko tapahtuu asemakaavasta erillisen, maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvan katusuunnitteluprosessin yhteydessä.

Samanaikaisesti valmisteilla olevien muiden hankkeiden välillä on tehty tiivistä suunnitteluyhteistyötä. Mahdollisten yhteisvaikutusten arvioinnissa on tukeuduttu kaavaprosessin aikana laadittujen suunnitelmien ja selvitysten ohella mm. henkilöratapihan kehittämishankkeen, keskustan

liikennejärjestelmän ja pysäköinnin kehittämishankkeiden, P-Hämpin laajennuksen, Kansi ja Areena-hankkeen sekä muiden jo toteutuneiden tai valmisteilla olevien hankkeiden yhteydessä tuotettuihin suunnittelu- ja selvitysaineistoihin. Yhteisvaikutuksia pyritty tunnistamaan ja arvioimaan hankekokonaisuuden kannalta tarkoituksenmukaisella ja suunnitteluvaiheiden mahdollistamalla tavalla.

4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen

Asemakaavamuutosta on taustoittanut vuonna 2014 pidetty Asemakeskuksen suunnittelukilpailu. Suunnittelukilpailun voitti Cobe ja Lundén Architecture Company yhteistyössä Ramboll Finlandin ja Newsec Valuation Oy ehdotuksella ReConnecting Tampere.

Asemakeskus on ollut kaupunginhallituksen hyväksymässä kaavoitusohjelmassa vuodesta 2014 lähtien.

Kaavatyöhön liittyviä aiesopimuksia on laadittu vuosina 2016 ja 2024.

Kuulutus asemakaavan virelletulosta ja osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillepanosta 11.8.2016.

4.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavan virelletulosta on ilmoitettu kuulutuksella 11.8.2016.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 11.8.-15.9.2016 välisen ajan ja se lähetettiin tiedoksi osallisille. Avoin yleisötilaisuus järjestettiin 31.8.2016.

Kaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 29.6.2016.

Tarkastettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavan valmisteluaineistoa kuulutettiin ensimmäisen kerran julkisesti nähtäville 18.1.-15.2.2018 väliseksi ajaksi. Avoin yleisötilaisuus järjestettiin 1.2.2018. Palautetta sekä nähtävillä ollutta aineistoa käsiteltiin 23.2.2018 järjestetyssä viranomaisneuvottelussa.

Hankkeeseen liittyneistä rakennus- ja ympäristöhistoriallisista selvityksistä pyydettiin Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Pirkanmaan maakuntamuseon lausunnot syksyllä 2020.

Täydennetty asemakaavan valmisteluaineisto kuulutetaan julkisesti nähtäville palautteen saamista varten. Nähtävilläoloaikana osalliset voivat jättää suunnitelmasta kirjallisia mielipiteitä. Nähtävilläolon aikana pidetään avoin esittelytilaisuus ja julkaistaan esittelyvideo. Viranomaisilta pyydetään

tarvittavat lausunnot. Tarvittaessa järjestetään neuvotteluita eri osapuolten kesken.

Asemakaavaehdotus kuulutetaan julkisesti nähtäville palautteen saamista varten.

Viranomaiset ja kaupungin ao. toimialat ovat osallistuneet suunnitteluun kaavaprosessin aikana. Valmistelun aikana on tehty tiivistä yhteistyötä ja käyty useita asemakaavaan sekä erillisselvityksiin ja -suunnitelmiin liittyviä neuvotteluja mm. Väyläviraston, Pirkanmaan maakuntamuseon ja Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa.

Koosteet kaavaprosessin aikana saadusta palautteesta ja tarvittavat vastineet sekä viranomaisneuvotteluiden muistiot on liitetty kaava-asiakirjoihin.

4.3 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Tavoitteena on luoda asemakaavalliset edellytykset Asemakeskus-hankkeen toteuttamiselle. Tavoitteet kytkeytyvät käynnissä olevaan kaupungin, valtion ja alueen yksityisten maanomistajien Tampereen Asemakeskus -hankkeeseen sekä Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeeseen (TAHERA-hanke). Koko Asemakeskus-hankkeen keskeisinä tavoitteina on muun muassa alueen kaupunkirakenteen ja kaupunkikuvan uudistaminen, matkaketjujen sujuvoittaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen. Suunnittelussa ovat vahvasti esillä oleskeltavan kaupunkitilan, laadukkaiden jalankulkuyhteyksien sekä korkealaatuisen julkisen kaupunkitilan rakentamista koskevat tavoitteet. Alueelle suunnitellaan monipuolisesti työn, kaupan, palvelujen, vapaa-ajan ja asumisen toimintoja.

4.3.1 Tavoitteiden tarkentuminen kaavaprosessin aikana

Asemakeskuksen suunnittelukilpailun (2014) tavoitteena oli, että alueella tulee yhdistyä eri joukkoliikennemuotoja palveleva asemakeskus, hyvä liikenteellinen saavutettavuus eri kulkumuodoilla, viihtyisät kaupunkitilat sekä korkeatasoinen toimistojen, palveluiden ja asumisen rakentaminen. Suunnittelukilpailun tarkoituksena on mahdollisuuksien kartoittaminen ja ideoiden etsiminen Asemakeskuksen alueen toiminnallisen, kaupunkikuvallisen ja arkkitehtonisen ratkaisun löytämiseksi.

Ohjausryhmä sekä kaupunginhallitus käsittelivät yleissuunnitelman periaatteita ja tavoitteita 2018 ja 2019. Kaupunginhallitus hyväksyi yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi 14.12.2019. Yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen asemakaavan suunnittelualue jaettiin kolmeen osaan, joiden raja-asetus perustui kaupunkirakenteellisesti ja teknis-taloudellisesti tarkoituksenmukaisena nähtyyn suunnittelun ja toteutuksen vaiheistamiseen. Ensimmäisen vaiheen asemakaavan, yleissuunnitelmaan pohjautuvan asemakaavatasoisen viitesuunnitelman sekä selvitysten valmistelu

käynnistettiin keväällä 2020. Samaan aikaan käynnistyivät myös henkilöratapihan ratasuunnitelman laatiminen sekä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimisen suunnittelu.

Asemakeskuksen ensimmäisen vaiheen alustava valmisteluaineisto - asemakaavakartan, asemakaavan viitesuunnitelman, erillisselvitysten sekä yleisten alueiden yleissuunnitelmien luonnokset – laadittiin vuosina 2020-2021. Tavoitteena oli, että valmisteluaineisto kuulutettaisiin julkisesti nähtäville syksyllä 2021 yhdessä vuoden 2019 yleissuunnitelman sekä yleissuunnitteluvaiheessa laadittujen selvitysten kanssa. Päätettiin kuitenkin vielä laatia toinen vaihtoehto, joka tilattiin vuonna 2023 Studio Daniel Libeskindiltä. Tällöin tavoitteeksi asetettiin tarkastella aluetta vielä laajemmin Asema-aukiolta Sorinsillalle saakka. Uuden tarkastelualueen tavoitteena oli tutkia laajempaa puistoaluetta sekä sujuvampaa yhteyttä Asema-aukiolta Areenalle saakka. Tämän myötä käynnistyi myös Pohjoiskannan asemakaavamuutoksen (8975) laatiminen.

Posteljoonipuisto erotettiin omaksi kaavakokonaisuudekseen ja puiston kaava vahvistui vuonna 2023. Kaavalla mahdollistettiin myös Itsenäisyydenkadun leventäminen.

4.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Asemakaavatyössä on tutkittu erilaisia vaihtoehtoja. Asemakaavan kaavaluonnosvaihtoehdot perustuvat kaavaprosessin aikana laadittuihin viite- ja yleissuunnitelmiin. Näiden lähtökohtiin vaikuttaneita aiempia suunnitelmia ovat mm. vuonna 2013 valmistunut liikenteellinen konsepti, vuonna 2014 järjestetyn suunnittelukilpailun voittajatyö, vuonna 2017 valmistunut vaihtoehtotarkastelu sekä vuonna 2019 jatkosuunnittelun pohjaksi hyväksytty Asemakeskuksen yleissuunnitelma. Vuonna 2023 kaupunki tilasi Studio Daniel Libeskindiltä laajemman viitesuunnitelmakokonaisuuden, käsittäen Asemakeskuksen lisäksi myös ns. Pohjoiskannan alueen Sorinsillan pohjoispuolella.

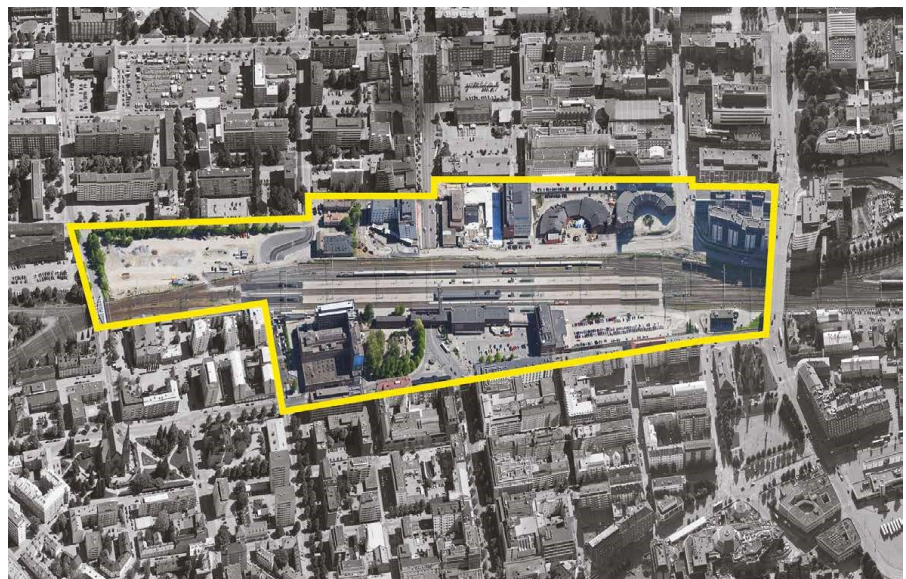
Alueella on samanaikaisesti valmisteilla Asemakeskus- ja TAHERA-hankkeisiin liittyvät asemakaavojen muutokset nro 8975 (Pohjoiskansi), 8460 (Itsenäisyydenkatu 2) ja 9020 (Ratapihankatu 45).

4.4.1 Asemakeskuksen suunnittelukilpailu 2014 ja yleissuunnitelma 2019

Asemakeskuksen kehittämiseen haettiin ideoita vuonna 2014 järjestelyllä suunnittelukilpailulla. Tavoitteena oli toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen, toiminnallisesti monipuolinen ja selkeän identiteetin omaava

Tullin ja Tammelan alueet keskustaan yhdistävä suunnitelma. Alueella tuli yhdistää eri joukkoliikennemuotoja palveleva asemakeskus, sujuvat vaihtoyhteydet eri liikennemuodoille, viihtyisät kaupunkitilat sekä korkeatasoinen toimistojen, palveluiden ja asumisen rakentaminen.

Kilpailuohjelmassa tämän kaavan suunnittelualueesta todettiin mm., että *”Ukko-Pekka (Kiinteistö Oy Itsenäisyydenkatu 2) liike- ja toimistorakennus... voidaan kilpailuehdotuksessa esittää purettavaksi.”* Muita rakennuksia, joita kilpailuehdotuksissa saatiin esittää purettaviksi, olivat Pakkahuoneenaukion etelälaidalla sijaitseva vuonna 2007 valmistunut Pendoliino-rakennus (Ratapihankatu 41b/Pakkahuoneenaukio 2) sekä P-Asema ja sen pohjoispäätyyn sijoittuva liike- ja toimitilarakennus (Rautatienkatu 27). P-Hämpin itäinen sisäänajo Tullinramppi ja siihen liittyvä Noutoparkki tuli integroida osaksi suunnitelmaa, ja Pakkahuoneenaukiolla sijaitsevan sisäänajon sai osoittaa aukiolla toiseen paikkaan tai osaksi uutta rakennusta. Kilpailuehdotuksissa saatiin ideoida lisäksi mm. eteläisen veturitallin ja Tullintorin länsipuolisen pysäköintikannen muuttamista muuhun toiminnalliseen käyttöön.



Vuoden 2014 suunnittelukilpailun kohteena olleen alueen rajaous vuoden 2012 ilmakuvasa. (lähde: Tampereen Asemakeskuksen suunnittelukilpailu 17.3. - 27.6.2014, kilpailuohjelma ja kilpailusäännöt, © Blom)

Kilpailuehdotus jatkokehitettiin monivaiheisen suunnitteluprosessin ja vuonna 2017 laadittujen vaihtoehtojen kehittämisskenaarioiden kautta edelleen Asemakeskuksen asemakaavojen pohjaksi tarkoitetuksi yleissuunnitelmaksi. Yleissuunnitelma sekä siihen liittyvät selvitykset valmistuivat ja hyväksyttiin jatkosuunnittelun pohjaksi joulukuussa 2019.



Yleissuunnitelmassa kehitettiin ajatusta vehreästä Asema-aukiosta, joka jatkuu puistomaisena kohti etelää. (lähde: Asemakeskuksen yleissuunnitelma 2019, COBE Aps, Lundén Architecture co. ym)



Yleissuunnitelmassa tarkastelualueen laajuus oli isompi. Rautatienkadun varrelle oli jo hahmottumassa kiilamainen kortteli Rautatienkadun ja rata-alueen väliin. (lähde: Asemakeskuksen yleissuunnitelma 2019, COBE Aps, Lundén Architecture co. ym)



Yleissuunnitelman ratkaisussa korkeat rakennukset nousevat kohti Pohjoiskannan voimassa olevan kaavan mukaista korkeinta tornia (kuvan vasemmassa laidassa). (lähde: Asemakeskuksen yleissuunnitelma 2019, COBE Aps, Lundén Architecture co. ym)



Havainnekuva Rautatienkadulta kohti asemaa. (lähde: Asemakeskuksen yleissuunnitelma 2019, COBE Aps, Lundén Architecture co. ym)

Yleissuunnitelman jälkeen tarkentuneiden reunaehtojen perusteella todettiin, että uudisrakennuksia ja muuta raskasta kansirakentamista ei ole mahdollista sijoittaa suoraan kalliotilojen päälle.

4.4.2 Kaavaluonnosvaihtoehdot

Asemakeskuksen asemakaavan, yleissuunnitelmaan pohjautuvan asemakaavatasoisen viitesuunnitelman sekä selvitysten valmistelu käynnistettiin keväällä 2020. Alustava valmisteluaineisto - asemakaavakartan, asemakaavan viitesuunnitelman, erillisselvitysten sekä yleisten alueiden yleissuunnitelmien luonnokset – laadittiin vuosina 2020-2021.

Toinen vaihtoehto päätettiin laatia vuonna 2023. Tuolloin tavoitteeksi asetettiin tarkastella vielä vaihtoehtoista kokonaisuutta Asemalta Pohjoiskannelle saakka. Vuoden 2023 jälkeen laaditusta viitesuunnitelmasta ovat vastanneet Studio Daniel Libeskind, Arco ja Loci Maisema-arkkitehdit. Lisäksi on laadittu useita selvityksiä ja osasuunnitelmia.

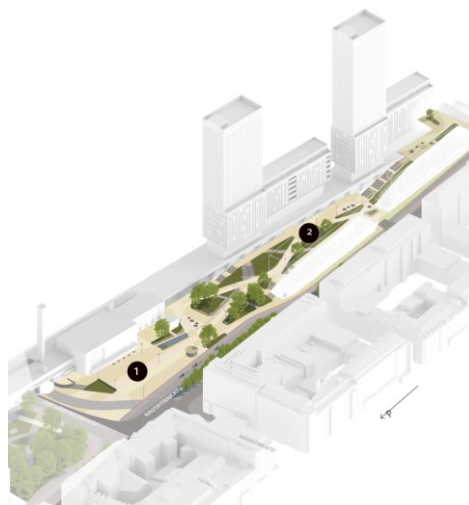


Vaihtoehto A:n julkisen ulkotilan yleissuunnitelma (Loci Maisema-arkkitehdit).



Vaihtoehto B:n julkisen ulkotilan yleissuunnitelma (Loci Maisema-arkkitehdit).

Asemarakennuksen ja sen edustan aukiotilan osalta vaihtoehdot ovat yhteneväiset. Molemmassa rautatieaseman rakennus säilyy ja sen kulttuurihistorialliset arvot on huomioitu suojelumerkinnöin. Aseman edustan avoin tila on osoitettu aukiotilana ja yleissuunnitelmien mukaan aukiota kehitetään vehreämmäksi ja oleskeltavammaksi ympäristöksi.



Julkisen ulkotilan yleissuunnitelman vaihtoehtoa A vasemmalla ja vaihtoehto B oikealla (Loci Maisema-arkkitehdit).



Havainnekuva aseman suuntaan ja kohti etelää vaihtoehdossa A (Loci Maisema-arkkitehdit).



Havainnekuva aseman suuntaan ja kohti etelää vaihtoehdossa B (Arco).



Havainnekuva vaihtoehdosta A Hämeenkadulta aseman suuntaan (Loci Maisema-arkkitehdit).



Havainnekuva vaihtoehdosta B Hämeenkadulta aseman suuntaan (Arco).

Asema-aukion tilallinen luonne muuttuu molemmissa vaihtoehdoissa. Vaihtoehdossa A aukio jatkuu suoraan puistokanneksi, joka nousee kohti etelää. Lamellit ja tornit sijoittuvat puiston reunoille, ne jatkavat asemarakennuksen linjaa kohti etelää, kytkien olevat rakennukset osaksi

uutta korttelirakennetta. Vaihtoehdossa B rautatieasema jää itsenäisemmäksi kokonaisuudeksi. Uudet rakennukset sijoittuvat kulmittain suhteessa aukiotilaan, luoden sille uudenlaisen reunan. Aseman eteläreunalta porrastuen nousevat massat sisältävät myös maisemaporrasyhteyden puistokannelle, joka sijaitsee radan päällä. Esteettömät reitit on sijoitettu rakennusten sisään. Vaihtoehdossa B puistokannelta on myös yhteydet laiturialueille.

Vaihtoehdot poikkeavat toisistaan merkittävämmiin suhteissa rata-alueeseen. Vaihtoehdossa A täydennysrakentamista ei ole ulotettu rata-alueelle. Vaihtoehdossa B rata-alueen päälle tulee puistokantta sekä seitsemänkerroksisia rakennuksia. Rata-alueen luonne muuttuu molemmissa vaihtoehdoissa. Vaihtoehdossa A rata-alueen rajautuminen länsipuolella uudistuu, kun uudet rakennukset muodostavat reunalaiturille selkeän tilallisen reunan. Vaihtoehdossa B rata-alueen luonne muuttuu voimakkaammin kansirakentamisen myötä, kun avoin tila sulkeutuu. Toisaalta rata-alueelle avautuu myös uusia näkymiä kannen ja sille tulevien rakennusten päältä. Rata-alue säilyy kuitenkin kaupunkitilassa hahmottuvana toimintona erityisesti idän suuntaan, kuten nykytilanteessakin.



Havainnekuvat rata-alueelta kohti etelää. Vasemmalla vaihtoehto A (Loci Maisema-arkkitehdit) ja oikealla vaihtoehto B (Arco).

Vaihtoehdossa A 7–11 kerroksiset lamellirakennukset rajaavat keskelle jäävää puistoaluetta antaen sille kiilamaisen muodon. Lamelleihin liittyy kaksi, enintään 31 kerroksista torniosaa rata-alueen puolella. Oleskelupihat on esitetty rakennusten katoille. Vaihtoehdossa B Rautatienkadun varrelle on sijoitettu neljä enintään 27 kerroksista tornirakennusta, jotka kytkeytyvät toisiinsa kaksikerroksisella jalustaosalla. Jalustaosan katto toimii tornien asukkaiden piha-alueena. Puistokansi sijaitsee pihatiloja korkeammalla, henkilöratapihan päällä. Itäreunalla puistoa reunustavat kannelle suunnitellut seitsemänkerroksiset lamellirakennukset. Puiston kautta kulkee jalankulun yhteys kohti etelää ja Nokia-Arenaa.

Vaihtoehdossa Rautatienkatua reunustavat rakennukset seitsemän ja kahdeksan kerroksiset lamellit. Maantason ensimmäiset kerrokset on edellytetty ratkaistavan kaupunkikuvaa elävöittäviä toimintoja hyödyntäen. Lamellit rajaavat katutasossa näkymiä katutilan suuntaisiksi. Vaihtoehdossa B korkeat 21-27 kerroksiset tornit sijoittuvat viistosti suhteessa katulinjaan ja kytkeytyvät liiketiloiksi osoitetun kaksikerroksisen jalustaosan kautta. Rautatienkadun varrelle on osoitettu myös kaksi taskupuistoa, joille tulee istuttaa vähintään 10 m korkeita puita. Tornien kompositio Rautatienkadulla muodostaa katutilaan vaihtelevia näkymiä.



Havainnekuvat Rautatienkadun ja Otavalankadun risteyksestä. Vasemmalla vaihtoehto A (Loci Maisema-arkkitehdit) ja oikealla vaihtoehto B (Arco).



Havainnekuvat Rautatienkadulta pohjoiseen. Vasemmalla vaihtoehto A (Loci Maisema-arkkitehdit) ja oikealla vaihtoehto B (Arco).

Molemmissa vaihtoehdoissa sijoittuminen rata-alueen läheisyyteen tai osittain sen päälle on luonut suunnittelulle erityisiä reunaehtoja rakenteiden sijoittumisen, ympäristöhäiriöiden hallinnan sekä jalankulku-, huolto- ja pelastusliikenteen osalta. Erityiset tekniset vaatimukset tarkentuvat jatkosuunnittelun myötä. Asemakaavan luonnosvaiheessa on pyritty varmistamaan erilaisin selvityksin ja osasuunnitelmin, että suunnitelluille vaihtoehdoille on olemassa toteutusedellytykset. Suunnitelmiin sisältyy kuitenkin epävarmuustekijöitä liittyen sisällöllisiin eroavaisuuksiin sekä

lukuisiin kaavojen ja hankekokonaisuuden jatkosuunnitteluun vaikuttaviin muuttujiin, joihin asemakaavojen lakisääteinen ohjausvaikutus ei ulotu. Tällaisia epävarmuustekijöitä ovat esimerkiksi julkisen sektorin rahoitus ja poliittinen päätöksenteko, yksityisen sektorin liiketaloudelliset näkökulmat sekä hankkeiden toteutusvaiheen suunnittelussa tarkentuvat teknistaloudelliset reunaehdot.

Kaavan valmisteluvaiheen aikana on alustavasti tutkittu erilaisia kiinteistömalleja suhteessa kaavaratkaisuun. Jatkosuunnittelussa valittavan kiinteistömallin mukaan kaavallinen ratkaisu voi muuttua ehdotusvaiheessa korttelialueen rajauksien ja ohjeellisen tonttijaon osalta erityisesti rata-alueen osalla.

4.5 Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana

4.5.1 Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen

Asemakaavan vireilletulosta on ilmoitettu kuulutuksella 11.8.2016.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 11.8.-15.9.2016 välisen ajan ja se lähetettiin tiedoksi osallisille. Avoin yleisötilaisuus järjestettiin 31.8.2016.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin neljä viranomaislausuntoa/-kommenttia ja neljä mielipidettä. Kaavan aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu järjestettiin 29.6.2016.

Aloitusvaiheessa saadussa viranomaispalautteessa todettiin mm., että suunnittelun tavoitteet olivat maakuntakaavan mukaisia. Suunnittelussa tulee huomioida rautateillä kulkevan tavaraliikenteen riskit ja rautateistä mahdollisesti aiheutuvat ympäristöhaitat. Hulevesiselvitys ja -suunnitelma tulee laatia. Kaavan vaikutuksia tulee arvioida sekä kaupunkikuvan että historiallisen kaupunkirakenteen näkökulmasta. Rautatie, siihen liittyvät rakennukset ja niiden väliset toiminnalliset, historialliset ja kaupunkikuvalliset yhteydet tulisi huomioida suunnittelussa siten, että alue on edelleen tunnistettavissa rautatieympäristöksi.

4.5.2 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja huomioon ottaminen

Tarkastettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä asemakaavan valmisteluaineistoa kuulutettiin ensimmäisen kerran julkisesti nähtäville 18.1.-15.2.2018 väliseksi ajaksi. Avoin yleisötilaisuus järjestettiin 1.2.2018.

Nähtävilläolona jätettiin viisi viranomaislausuntoa/-kommenttia ja kymmenen mielipidettä.

Viranomaispalautteissa esitettiin mm. viheralueita ja kaupunkikuvaa koskevia kommentteja sekä edellytettiin huolellista vaikutusten arviointia.

Mielipiteissä esitettiin lisäksi mm. Posteljooninpuistoon, joka on kaavoitettu aiemmin omana kokonaisuutenaan. Lisäksi annettiin palautetta liittyen kaupunkikuvaan, liikenteeseen sekä ympäröivien alueiden huomioimiseen.

Palautetta sekä nähtävillä ollutta aineistoa käsiteltiin 23.2.2018 järjestetyssä viranomaisneuvottelussa sekä kaavatyön myöhemmissä vaiheissa.

Hankkeeseen liittyneistä rakennus- ja ympäristöhistoriallisista selvityksistä pyydettiin Pirkanmaan ELY-keskuksen ja Pirkanmaan maakuntamuseon lausunnot syksyllä 2020.

Pirkanmaan maakuntamuseon lausunnossa todettiin mm., että selvitysten tuoma tieto asemanseudun kulttuuriympäristön moniulotteisista arvopiirteistä ja muutoskestävyydestä tulee huomioida näiden arvojen vaatimalla tavalla asemakaavan suunnittelussa. Asemarakennuksen, ratapihan ja eteläisen veturitallin osalta tärkeimpinä suojelutavoitteina voidaan pitää asemarakennuksen läntisen julkisivun säilymistä, aseman maisemallisen aseman säilymistä Hämeenkadun pääteaiheena, laiturikatosten säilymistä vähintään reunalaiturin alkuperäisen hahmon ja välilaiturien katosten tyyppin osalta sekä eteläisen veturitallin itsenäisen aseman säilymistä ja maisemallisen yhteyden säilymistä veturitallilta ratapihan yli asemarakennukseen. Selvitystiedon pohjalta on syytä harkita suojelutavoitteiden ulottamista myös asemarakennuksen tärkeimpiin sisätiloihin. Alustavaa vaikutusten arviointia tulee kehittää ja täsmentää suunnittelutyön kuluessa, mm. vaikutukset näkymään Tuomiokirkon suunnasta, Rautatienkadun suuntaisiin tilasarjoihin sekä kaupunkikeskustan maantieteelliseen hahmottamiseen ja painopisteen muuttumiseen. 3D-mallista saadaan myös tätä tarkoitusta hyvin palveleva työkalu.

Pirkanmaan ELY-keskuksen lausunnossa todettiin mm., että asemarakennuksen tulee säilyttää dominantti asemansa kaupunkitilassa. Asemarakennuksen länsipuolella on tärkeää säilyttää avointa tilaa vähintään nykyisessä määrin. Aseman tornin merkitys Hämeenkadun pääteaiheena on myös tarkoin huomioitava. Erityisen tärkeää huomioida asemarakennuksen läntisen julkisivun säilyminen mahdollisimman alkuperäisenä, mukaan lukien pohjoispään huoltorakennus. Toiminnallisesti ymmärrettävä tilallinen näkemäyhteys henkilöratapihaan liittyvien rakennusten, erityisesti asemarakennuksen ja eteläisen veturitallin välillä tulee huomioida ja henkilöratapihan merkitystä avoimena tilana kaupunkirakenteessa tulee vaalia. Eteläinen veturitalli tulisi säilyttää erilliseksi ymmärrettävänä rakennuksena vaalien mahdollisuuksien mukaan sen alkuperäisiä piirteitä. Lisäksi lausunnossa esitettiin useita yleissuunnitteluvaiheen kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvityksen (WSP Finland Oy 2018) sisältöön liittyneitä kommentteja.

Lausuntojen huomioon ottaminen:

Rakennushistoriaselvitys sekä Asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys todettiin riittäväksi asemakaavavaiheeseen. Jatkosuunnittelussa tutkittiin yleissuunnitelmasta eroavia vaihtoehtoja. 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.

4.5.3 Ehdotusaineistosta saatu palaute ja sen huomioon ottaminen

Lisätään tarvittaessa kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen.

4.5.4 Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset nähtävilläolon jälkeen

Lisätään tarvittaessa kaavaehdotuksen nähtävilläolon jälkeen.

Nähtävilläolon jälkeen kaavaehdotukseen voidaan vielä tehdä muutoksia tai täydennyksiä. Jos tarvittavat muutokset ovat maankäyttö- ja rakennusasetuksen 32 §:ssä tarkoitetulla tavalla olennaisia, ehdotus voidaan kuuluttaa uudelleen nähtäville. Muussa tapauksessa kaavaehdotus jatkaa varsinaiseen hyväksymiskäsittelyyn.

4.6 Suunnitteluvaiheiden käsittely ja päätökset

4.6.1 Asemakaava nro 8640 ja Asemakeskus

Asemakaavan no 8640 ja Asemakeskus- hankkeeseen liittyviä käsittelyitä ja päätöksiä ovat muun muassa:

MAL-sopimuksissa aseman ympäristön kehittäminen on ollut mukana vuodesta 2013 lähtien (MAL–aiesopimus 2013-2015). Tavoite on tarkentunut vuoden 2016 (MAL–aiesopimus 2016-2019), 2020 (MAL-aiesopimus 2020-2023) sekä 2024 (2024-2035) sopimuksissa.

VR-Yhtymä Oy:n ja Finnpark Oy:n kaavamuutoshakemukset jätettiin tammi-maaliskuussa 2020. Asemakeskuksen yleissuunnittelua ja hankekehitystyötä koskeneen vuoden 2018 sopimuksen mukaiset toimenpiteet katsottiin toteutuneiksi kesällä 2020. Tämän jälkeen käynnistyi kaavavaiheen hankeyhteistyötä koskeneen sopimuksen valmistelu.

Asemakeskuksen kaavakokonaisuus on ollut kaupunginhallituksen hyväksymässä kaavoitusohjelmassa vuodesta 2014 lähtien.

Tampereen Asemakeskuksen suunnittelukilpailu pidettiin vuonna 2014.

18.4.2016 Kaupunginhallitus päätti asemakeskuksen kehittämisen aiesopimuksesta

11.8.2016 Kuulutus asemakaavan nro 8640 virelletulosta

11.8.-15.9.2016 Asemakaavan nro 8640 osallistumis- ja arviointisuunnitelma nähtävillä

26.9.2016 Asemakaavan nro 8640 viranomaisneuvottelu

15.1.2018 Kaupunginhallitus, päätös jatkosuunnittelun tavoitteista, asemakeskuksen yleissuunnitelman rakenteellinen kokonaisratkaisu

18.1.2018 Kuulutus asemakaavan nro 8640 valmisteluaineiston nähtävällepanosta

18.1.-15.2.2018 Asemakaavan nro 8640 valmisteluaineistoa nähtävillä

23.2.2018 Asemakaavojen nro 8640 ja 8670 viranomaisneuvottelu

16.12.2019 Kaupunginhallitus, päätös asemakeskuksen yleissuunnitelman hyväksymisestä, linkki internet-sivuille: [https://tampere.cloudnc.fi/fi-Fi/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_16122019/Tampereen_Asemakeskuksen_yleissuunnitelm\(138463\)](https://tampere.cloudnc.fi/fi-Fi/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_16122019/Tampereen_Asemakeskuksen_yleissuunnitelm(138463))

10.3.2020 Kaupunkikuvatoimikunta, Asemakeskuksen yleissuunnitelma

20.4.2020 Kaupunkikuvatoimikunta, Asemakeskuksen I vaiheen aukoiden ja puistojen yleissuunnitelma, Rautatienkadun yleissuunnitelma sekä Itsenäisyydenkadun alikulkusillan, Ratapihankadun sillan ja Asematunnelin yleissuunnitelma

4.6.2 Tampereen henkilöratapihan kehittäminen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusilta

Tampereen henkilöratapihan kehittämiseen ja Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uusimiseen liittyviä käsitteilyitä ja päätöksiä ovat muun muassa:

2010 Ratapihankadun sillan leventäminen (Dnro TRE: 737/10.03.02/2010)

18.1.2021 Kaupunginhallitus, päätös Itsenäisyydenkadun alikulkusillan toteuttamissopimuksesta, linkki internet-sivuille: [https://tampere.cloudnc.fi/fi-Fi/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_1812021/Asemakeskuksen_uuden_matkaterminaalin_ke\(176839\)](https://tampere.cloudnc.fi/fi-Fi/Toimielimet/Kaupunginhallitus/Kokous_1812021/Asemakeskuksen_uuden_matkaterminaalin_ke(176839))

22.2.2021 Kaupunginvaltuusto, päätös Itsenäisyydenkadun alikulkusillan toteuttamissopimuksesta, linkki internet-sivuille: [https://tampere.cloudnc.fi/fi-Fi/Toimielimet/Kaupunginvaltuusto/Kokous_2222021/Asemakeskuksen_uuden_matkaterminaalin_ke\(188349\)](https://tampere.cloudnc.fi/fi-Fi/Toimielimet/Kaupunginvaltuusto/Kokous_2222021/Asemakeskuksen_uuden_matkaterminaalin_ke(188349))

9.8.2021 Liikenne- ja viestintävirasto, Tampereen henkilöratapihan ratasuunnitelman hyväksyminen, linkki internet-sivuille: <https://vayla.fi/>

/kuulutus-suunnitelman-hyväksymispaatoksesta-tampereen-
henkilöratapihan-kehittäminen-ratasuunnitelma-tampere

20.9. ja 31.10.2022 Kaupunkikuvatoimikunta, Itsenäisyydenkadun alikulkusilta ja henkilöratapihan uudistaminen

15.1.2018 Kaupunginhallitus, päätös jatkosuunnittelun tavoitteista, asemakeskuksen yleissuunnitelman rakenteellinen kokonaisratkaisu

18.1.2018 Kuulutus valmisteluaineiston nähtävillepanosta

18.1.-15.2.2018 Valmisteluaineistoa nähtävillä

23.2.2018 Viranomaisneuvottelu

16.12.2019 Kaupunginhallitus, päätös asemakeskuksen yleissuunnitelman hyväksymisestä

18.1.2021 Kaupunginhallitus, päätös Itsenäisyydenkadun alikulkusillan toteuttamissopimuksesta

22.2.2021 Kaupunginvaltuusto, päätös Itsenäisyydenkadun alikulkusillan toteuttamissopimuksesta

5 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET

Kaavaprosessin aikana laaditut suunnitelmat ja selvitykset:

- Asemakaavat nro 8640 Asemakeskus ja 8975 Pohjoiskansi, Valmisteluvaiheen vaikutusten arviointi, Sitowise, 2025
- Korkean rakentamisen hankearviointi, Tampereen kaupunki, 2025
- Viitesuunnitelmat, sisältäen pihasuunnittelun ja viherkerrointarkastelun
 - Vaihtoehto A:n osalta Ramboll Finland Oy, Loci Maisema-arkkitehtedit Oy, 2021
 - Vaihtoehto B:n osalta Studio Daniel Liebeskind, ARCO Architecture Company, Loci Maisema-arkkitehtedit Oy, 2025
- Yleisten alueiden suunnittelu, Loci Maisema-arkkitehtedit Oy, 2025
- Liikenneselvitys ja -suunnitelmat, Sitowise, 2025
- Hulevesiselvitys ja -suunnitelma, Ramboll Finland Oy, 2025
- Melu
 - Meluselvitys, Sitowise, 2025
 - Asemakeskuksen yleissuunnitelma, meluselvitys Sitowise Oy 2020

- Taloudelliset vaikutukset
 - Asemakeskus, yhteiskuntataloudellisten vaikutusten analyysi, Ramboll 2020
 - Tampereen Asemakeskus, laajat talousvaikutukset, WSP Finland Oy ja Aalto Yliopisto 2017
 - Tampereen Asemakorttelit kaavatalousselvitys, WSP, 2025
- Ilmastovaikutusten arviointi
 - Tampereen Asemakorttelit hiilijalanjälkiraportti, WSP, 2025
- Asemakeskuksen VAK-analyysi, L2 Paloturvallisuus Oy 2020
- Tuulisuus
 - Tuulisuusanalyysi (Sitowise, 2025)
 - Tampere Travel and Service Centre Masterplan, Wind analysis, Vindvind ApS 2020
- 8640 ja 8670 Ilmanlaatuselvitys, Enwin Oy
- Korkean rakentamisen hankearviointi, Tampereen kaupunki, 2025
- Korkean asuinrakentamisen suunnitteluperiaatteet, Inaro, 2024
- Rakennettu kulttuuriympäristö
 - Rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvitys/rakennusinventointi, Vahanen Rakennusfysiikka 2020
 - Tampereen Asemapuisto ympäristöhistoriallinen selvitys, 2020, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy
 - Lankarullakioskin rakennushistoriallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto Kujala & Kolehmainen, 2017

Asemakaavan valmistelussa on lisäksi hyödynnetty seuraavia selvityksiä ja suunnitelmia:

- Rakennesuunnittelu
 - Tampereen Asemakeskus Alustava rakenteiden toteutettavuusselvitys, Ramboll, 2021
 - Asemakeskus, Tärinän ja runkomelun hallintasuunnitelma, A-Insinöörit, 2025
 - Tampereen asemakeskus, rakennettavuusselvitys, Sitowise, 2024

- Infra ja verkostot
 - Teknisten verkostojen selvitys ja suunnitelma, Ramboll Finland Oy, 2025
 - Asemakeskuksen verkostaselvitys: vesihuolto ja hulevedet, kaukolämpö ja kaukojäähdytys, sähkö- ja televerkosto, Ramboll 2020
- Turvallisuus ja riskien hallinta
 - Tampereen Asemakeskus: Kansi ja henkilöratapiha, toiminnallinen palomitoitus: Poistumisturvallisuus henkilöjunapalossa kannen alapuolella, Jensen Hughes, 2025
 - P-Hämpin laajennus, hankesuunnitteluvaiheen savunpoistotarkastelu, L2 Paloturvallisuus Oy 2020
- Tampereen keskustan kaupallinen selvitys - Nykytila, tulevaisuuden näkymä sekä Asemakeskuskorttelin kaupallisten vaikutusten arviointi, Realidea, 2024
- Liikenne
 - Sorinahteen sillan yleissuunnittelu, A-Insinöörit, 2025-
 - Tampereen henkilöratapiha hankkeen liikennettä koskevat selvitykset ja suunnitelmat
 - 8670 Liikenne-ennusteet ja liikenteellisten vaikutusten arviointi, Sitowise 2020
 - P-Hämpin laajennuksen ajoyhteystarkastelut Sitowise Oy 2017-2019
 - Ratapihankadun ja Viinikankadun aluevaraussuunnitelma, Sitowise Oy 2021
 - Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymän yleissuunnittelu, Sitowise 2020
 - Keskustan pysäköinnin yleissuunnitelma TYPY 2040, Sitowise Oy
 - Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, loppuraportti luonnos, Ramboll, 2025
- Haitta-ainetutkimukset
 - 8366 Tampereen keskusareena, maaperän haitta-ainetutkimus, Ramboll 2010
 - Tampereen henkilöratapiha, PIMA-tutkimukset, Golder Golder Associates Oy 4.10.2019 (VÄYLÄ/2819/02.01.12/2019)
 - Itsenäisyydenkadun alikulkusillan, Asematunnelin ym. haitta-ainetutkimukset, NN 2021-

- Rautatienkatu 27, ympäristötekkinen maaperätutkimus Golder Associates Oy 2018
- Ratapihankatuun, veturitalleihin sekä asemakaavoihin nro 7750, 8330 ja 8366 liittyvät maaperän haitta-ainetutkimukset, kunnostussuunnitelmat ja puhdistamista koskeneet päätökset
- Kallio- ja maaperätutkimukset
 - Maa- ja kallioperätutkimukset, P-Hämpin laajennus, 2025
 - Maa- ja kallioperätutkimukset, Tampereen kaupunki, Tampereen Infra, Finnpark Oy, A-Insinöörit Oy, Väylävirasto ym.
- Pohjavedet
 - Tutkimusohjelmat, pvp-asennukset, näytteenotto ja tarkkailu, Sitowise, Tampereen Infra, A-Insinöörit ym.
 - P-Hämpin laajennus, pohjaveden tarkkailuohjelman päivitys, 2021, Sitowise
- Tampereen henkilöratapiha, Tampereen henkilöratapihan kehittäminen, ratasuunnitelma, meluselvitys, Proxion, WSP Finland Oy 14.5.2020
- Ilmanlaatu
 - 8437 Kunkun parkki, Enwin Oy 13.1.2020 (P-Hämpin nykyiset sekä Viinikankadun ajoaukko)
 - P-Hämpin ilmanlaadun mittaukset ja vaikutusmallinnus, Enwin Oy 9.4.2020

6 KAAVAA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET

6.1 Kaavatilanne

6.1.1 Maakuntakaava

Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kokouksessaan 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017. Maakuntakaavan hyväksymispäätös tuli lainvoimaiseksi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 24.4.2019.

Maakuntakaavassa suunnittelualaue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jolle sijoittuu mm. päärata ja päärautatieasema sekä maakunnallisesti ja valtakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä.

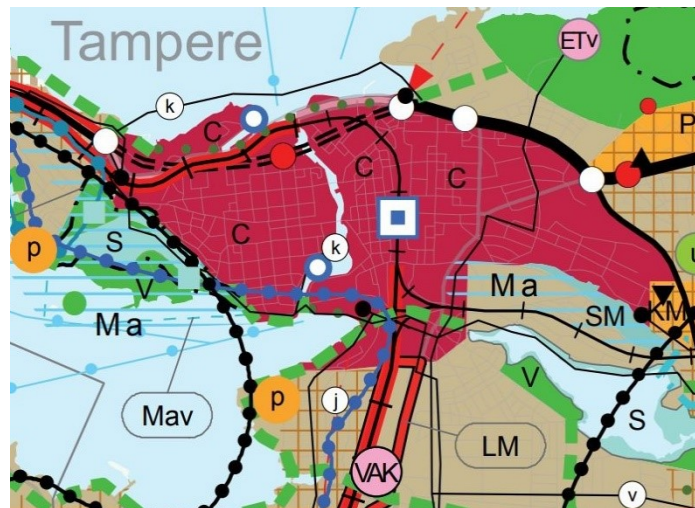
Suunnittelumääräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on otettava huomioon mm. yhdyskuntarakenteen eheys, asuin ympäristön laatu ja monipuolisuus, ulkoilureittien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden

viherysteysien jatkuvuuden turvaaminen, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset, liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen sekä kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen. Kohdemerkinnällä osoitettua Tampereen rautatieasemaa koskevien suunnittelumääräysten mukaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon saattoliikenteen ratkaisut sekä joukkoliikenteen vaihtomatkojen sujuvuus ja esteettömyys.

Maankäyttö- ja rakennuslain 33 §:n mukainen ehdollinen rakentamisrajoitus on voimassa virkistys- ja suojelualueilla sekä liikenteen sekä teknisen huollon verkostojen tai alueita varten osoitetuilla alueilla.

Maakuntakaavaan voi tutustua tarkemmin osoitteessa:

<https://maakuntakaava2040.pirkanmaa.fi/>



Kuva 31. Ote Pirkanmaan maakuntakaavasta 2040

6.1.2 Yleiskaava

Alueen yleiskaavatilanne muodostuu lainvoimaisista Tampereen keskustan strategisesta osayleiskaavasta (2017) ja vireillä olevasta Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2021-2025 (tullut vireille 7.3.2022).

Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava (kv hyv. 18.1.2016) kuulutettiin voimaan tällä alueella 2.6.2017. Osayleiskaavan maankäyttökartalla suunnittelualueelle on osoitettu mm. keskustatoimintojen, hallinnon ja palveluiden alueita sekä korkeaan rakentamiseen soveltuvaa vyöhykettä ja ydinkeskustan ja kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeitä. Alueella tulee parantaa ydinkeskustamaisen elinkeinotoiminnan edellytyksiä, saavutettavuutta ja kävelyalueen elävyyttä.

Aseman edustan aukio on merkitty viihtyisänä, laadukkaana ja aktiivisena julkisena tilana kulttuurihistorialliset arvot huomioon ottaen kehitettävänä

torialueena, jonka alapuolelle voidaan sijoittaa liiketiloja ja pysäköintiä. Hämeenkatu on kaavassa huomioitu kaupungin merkittävimpänä katutilana, jota on kehitettävä aktiivisena, monipuolisena, viihtyisänä ja laadukkaana ympäristönä turvaamalla kulttuurihistorialliset arvot ja liike-elämän toimintaedellytykset. Hämeenkatu ja rautatieasema ovat valtakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY 2009).

Kohdemerkinnällä osoitettu Asemakeskus on ihmisvirtojen, joukkoliikenteen käyttäjien ja eri liikennemuotojen solmukohta. Pysäköintiä on kehitettävä ydinkeskustan maanalaisen huollon ja pysäköinnin yleissuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Pysäköintilaitosten paikat korvaavat maantasopaikoitusta siten, että keskustan kehän sisäpuolella olevista kadunvarsipaikoista poistetaan vähintään puolet.

Keskustan strategisessa osayleiskaavan liikennekartalla alueelle on osoitettu maanalainen pysäköintiverkosto ja sen laajenemisalueet, keskustan hitaan liikkumisen alue, kehäkatu ja pääkatuja, joukkoliikenteen laatukäytäviä, pyöräilyn pääreittejä ja tärkeitä jalankulun reittejä sekä ydinkeskustan kehittämis- ja laajentamisvyöhykkeet.

Maanalainen pysäköintilaitosverkosto ja sen laajenemisalueet ulottuvat idässä Tullin alueelle ja lännessä Hämeenpuistoon. Pysäköintiä on kehitettävä ydinkeskustan maanalaisen huollon ja pysäköinnin yleissuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Suunnittelualueen eteläpuolelle sijoittuu maanalainen eritasoliittymä (Ratapihankatu/Kanslerinrinne) ja pohjoispuolelle pääväylän maanpäällinen ja maanalainen osa (Rantaväylän tunneli), joilta voidaan toteuttaa yhteydet maanalaiseen pysäköintiverkostoon ja katuverkkoon.

Hämeenkatu on osoitettu jalankululle ja joukkoliikenteelle varattuna katuna, jolla pyöräily on mahdollista. Hämeenkatu ja Itsenäisyydenkatu ovat joukkoliikenteen laatukäytäviä, jonka varrella tehtävien toimenpiteiden on tuettava joukkoliikenteen sujuvuutta. Yleiskaavassa osoitetulla hitaan liikkumisen alueella liikenneympäristöä on kehitettävä kävelyn ehdoilla.

Itsenäisyydenkadulle ja Rautatienkadulle on osoitettu keskustan pyöräilyn pääreitti. Rautatieaseman läheisyyteen on merkitty keskitettyä pyöräpysäköintiä, jossa pysäköinti sijoitetaan ensisijaisesti sisätilaan tai katoksen alle.

Osayleiskaavaan voi tutustua tarkemmin osoitteessa:

www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/keskustan-strateginen-osayleiskaava.html



Kuva 32. Otteet keskustan strategisen osayleiskaavan maankäyttö- ja liikennekartoista. Suunnittelualue osoitettu mustalla nuolella.

Vireillä olevassa kantakaupungin vaiheyleiskaavassa on alueelle esitetty kaupunkivihreän kehittämisalue merkintä. Merkintä ohjaa, että alueella puuston latvuspeitteisyyden, kerroksellisen kasvillisuuden ja viherpeitteisen vettä läpäisevän maanpinnan määrää on lisättävä nykytilanteeseen verrattuna. Katuvihreän määrää tulee lisätä. Hulevesiratkaisut tulee toteuttaa ensisijaisesti luontopohjaisina ratkaisuinä kuten viherkatuina ja kasvikattoina.

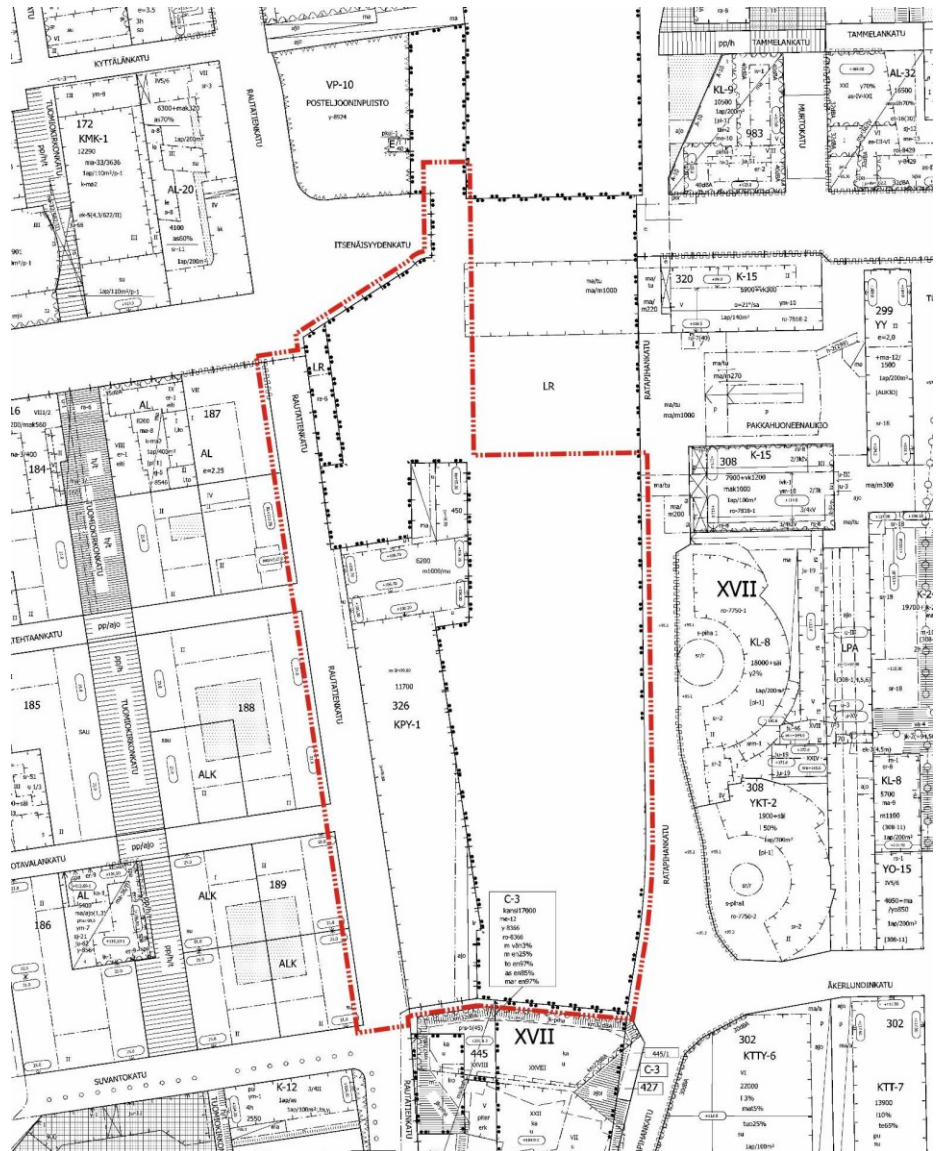
6.1.3 Asemakaava

Alueella on voimassa asemakaavat nro -162 (2.12.1897), 485 (25.11.1954), 1114 (21.3.1958), 5750 (29.5.1981) ja 7542 (10.10.2001). Alueella on myös voimassa maanalainen asemakaava nro 8670 (16.5.2022).

Kaava nro -162 on voimassa Rautatieaseman, sen edustalla olevan aukion ja ratapihan alueilla. Kaavassa alue on merkitty rautatien alueeksi.

Rautatienkatu on merkitty kaavassa nro 485 katualueeksi. Kaavassa nro 1114 Puolimatrankadun nimi on muutettu Itsenäisyydenkaduksi.

Kaavassa nro 5750 on mahdollistettu liike- ja toimistorakennusten sekä yleisten pysäköintilaitosten rakentaminen Ratapihankadun itäpuolelle. Kaavassa on merkattu rakennusala 6 200 k-m² ja siinä on säädetty julkisivujen ja pysäköintitasojen korkeimpien kohtien korkeusasemista.



Kaavassa nro 7542 on merkitty rautatieaseman edustalle Rautatienkadun varteen maanalaisiin tiloihin johtavan portaan, hissien tai ilmanvaihtohormin rakennusala.

Maanalaisessa asemakaavassa nro 8670 koko suunnittelualueen alapuolelle on merkitty yleistä pysäköintiä, liikennettä ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevan maanalaisen rakentamisen alue suojavyöhykkeineen. Alueelle saa rakentaa maanalaisia pysäköintilaitoksia, kulkuyhteyksiä ja yhdyskuntateknisen huollon tiloja, näihin liittyviä teknisiä ja varastotiloja sekä maanalaisista tiloista maan pinnalle ja rakennuksiin johtavia tekniikkakuiluja, porras- ja hissiyhteyksiä.

Voimassa ja vireillä olevien asemakaavojen aineistoihin voi tutustua tarkemmin kaupungin internet-karttapalvelussa osoitteessa:

<http://kartat.tampere.fi/oskari/>

6.1.4 Kaupungin strategiat

Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2040 ja MAL-aiesopimus

Tampereen kaupunkiseudun seutuhallitus hyväksyi kaupunkiseudun rakennesuunnitelman 2040 17.12.2014 ja alueen kunnat vuoden 2015 alussa. Rakennesuunnitelman sitovuus luotiin aikatauluttamalla sen toteutus toteuttamisohjelman ja kaavoituksen kautta sekä MAL-aiesopimuksella.

Rakennesuunnitelmassa ja siihen liittyvässä rakennemallissa esitetään, että kaupunkiseudun väestö kasvaa vuoteen 2040 mennessä noin 110 000 asukkaalla. Rakennesuunnitelmassa esitetään myös 70 000 uuden työpaikan sijoittuminen keskustoihin sekä tietointensiivisille työpaikka- ja yritysalueille. Rakennesuunnitelmassa painotetaan kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen (erit. raitiotie ja lähijunaliikenne) olosuhteiden vaiheittaista kehittämistä työpaikkojen ja palveluiden rinnalla.

Rakennesuunnitelmassa Tampereen ydinkeskustasta muodostuvalle seutukeskukselle on esitetty mm. asumisen, palveluiden ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä tavoitteita. Seutukeskus sekä alue- ja lähipalvelukeskukset ovat elinvoimaisia asumisen, julkisten ja kaupallisten palveluiden keskittymiä. Liikkumiskulttuuria uudistetaan lisäämällä kestävien liikkumismuotojen, kuten joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn, osuuksia. Näin vaikutetaan henkilöautoliikenteen osuuden kasvun pysähtymiseen. Keskukset kytketään toisiinsa hyvällä joukkoliikenteellä sekä korkeatasoisilla pyöräteillä.

Tampereen kaupunkistrategia ja keskustan kehittämisohjelma

Tampereen strategian 2030, ”Tekemisen kaupunki”, perusta on Tampereen historiassa, johon ovat aina kuuluneet suuret suunnitelmat ja tavoitteet. Strategian pääteemoina ovat mm. yhdenvertaisuus, yhdessä tekeminen, hiilineutraalit teot, edelläkävijyys ja rohkea uudistuminen sekä kestävän kehityksen Agenda 2030- toimintaohjelman tavoitteiden edistäminen.

Tampereen Viiden tähden keskustan kehittämisohjelma 2018–2030 edistää kaupunkistrategian toteutumista ja on kokonaisnäkemys kaupunkiympäristön kehittämistavoitteista ja -toimista tuleville vuosikymmenille.

Asemakeskukseen liittyen kehitysohjelmaan on kirjattu nostoja, kuten bisnes- ja kampuskaupungin tunnelma ja moderni uusi kanssi. Liitteessä 1, kärkihankekokonaisuudet, on kirjattu priorisoitaviksi osahankkeiksi aikavälille 2023–2030 henkilöratapiha, Itsenäisyydenkadun alikulkusilta sekä

Pohjoiskansi (asemakaava nro 8975) ja Asemakeskus. Maanpäällisten osien yhteensovitus P-Hämppiin on kirjattu yhteensovituksen tarpeiksi.

Keskustan suunnitteilla olevat maanalaiset hankkeet ovat strategisesti merkittäviä kärkihankkeita. Kaupungin tavoitteena on, että keskustan autopaikkojen määrä suhteessa asukkaiden ja työpaikkojen määrään olisi tulevaisuudessa merkittävästi nykyistä alhaisempi. Tampereen keskustassa on nykytilanteessa noin 41 000 asukasta, 42 000 työpaikkaa ja 43 000 autopaikkaa. Tavoitteena on, että vuoteen 2030 mennessä keskustan asukasmäärä olisi noin 56 000 ja työpaikkojen määrä 57 000. Mikäli pysäköinnin järjestämistapaa ja -mitoitusta jatkettaisiin nykyisellään, on arvioitu, että vuoteen 2040 mennessä autopaikkojen määrä kasvaisi 53 000:een.

Asemakeskusta sekä siihen kytkeytyvää P-Hämpin laajennusta käsitellään lisäksi muissa valmisteilla olevissa strategisissa suunnitelmissa ja selvityksissä, kuten länsikeskustan liikenteen yleissuunnitelmassa, keskustan kehäkadun pohjoisosan yleissuunnitelmassa sekä vuonna 2013 laaditun keskustan maanalaisen pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelman (TYPY 2013) päivityksessä (TYPY 2040). Taustaselvityksenä toimiva keskustan pysäköintitutkimus valmistui läntisen keskustan osalta vuonna 2017 ja koko keskustan alueelta vuonna 2018.

Kestävä Tampere 2030- ohjelma ja hiilineutraali Tampere 2030- tiekartta

Tampereen kaupungin strategiassa on asetettu tavoitteeksi, että Tampere on hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Hiilineutraalius tarkoittaa sitä, että Tampereen ilmastopäästöjä vähennetään 80 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja loput 20 prosenttia kompensoidaan. Strategialinjauksen mukaan tavoite saavutetaan yhteistyössä tytäryhtiöiden, sidosryhmien, yritysten ja asukkaiden kanssa ja otetaan huomioon kaikessa kaupungin toiminnassa, hankinnoissa ja investoinneissa.

Hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi kaupunginvaltuusto hyväksyi 18.6.2018 Kestävä Tampere 2030 – kohti hiilineutraalia kaupunkia -linjaukset, jotka kytkevät hiilineutraalisuustavoitteen yhteen ympäristöpolitiikan ja kestävän kehityksen kanssa sekä linjaavat kokonaisuuden toteutusta ja seurantaa. Linjausten toteuttamiseksi kaupunginhallitus käynnisti 26.11.2018 Kestävä Tampere 2030 -ohjelman, jonka yhdeksi tehtäväksi annettiin tiekartan laatiminen siitä, millä kaupungin toimenpiteillä ilmastopäästöjä saadaan vähennettyä.

Hiilineutraali Tampere 2030- tiekartta on laadittu vuosien 2019 ja 2020 aikana. Tiekartan toimenpiteet on jaoteltu kuuteen teemaan, jotka koskevat kestävää kaupunkisuunnittelua, liikennejärjestelmää, rakentamista, energiaa, kulutusta ja kaupunkiluontoa. Tiekarttaa seurataan vuosittain, ja sitä

päivitetään kahden vuoden välein. Tiekartan toimenpiteet alkavat toteutua sen myötä, kun niitä nostetaan palvelu- ja vuosisuunnitelmiin.

Laskelmien mukaan tiekartan arvioitavissa olevilla toimenpiteillä voidaan saavuttaa noin 72 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä. Tiekartassa vaikuttavimpia päästövähennystoimenpiteitä ovat muun muassa Naistenlahden voimalaitoksen uusiminen, bussien käyttövoimauudistus ja energianeuvonnan lisääminen.

Kaikkien toimenpiteiden, joita on yhteensä 236, vaikutuksia ei ole voitu vielä arvioida. Merkittävimpänä tekijänä arvioimatta ovat toistaiseksi jäänyt toimenpiteitä, joilla vaikutetaan kuntalaisten liikkumisvalintoihin mm. kaavoituksen ja liikennejärjestelmän kehittämisen kautta. Arvioinnin mukaan lähivuosina lisäpanostuksia tarvitaan erityisesti joukkoliikenteen palvelutason sekä kävely- ja pyöräilyinfran parantamiseen, kestäviin kulkumuotoihin ohjaamiseen, asukkaiden ja taloyhtiöiden energianeuvonnan lisäämiseen, bussien puhtaisiin käyttövoimiin ja kuntien energiatehokkuussopimuksen edistämiseen.

6.1.5 Tonttijako

Alueella laaditaan tonttijaot sitovina ja erillisenä.

6.1.6 Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin paikkatietoyksikön laatima ja se on tarkastettu vuonna 2025.

7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavakartalla on esitetty alueelle sijoittuvan rakentamisen ohjaamisen kannalta tarpeelliset kaavamääräykset. Kaavan viitesuunnitelmassa ja havainneaineistossa on yksi kuvattu kaavan laatimisen aikaan mahdollisena pidetty toteutusvaihtoehto. Yksityiskohtaisesti hankkeen toteutusta ohjaavia ja havainnollistavia suunnitelmia laaditaan asemakaavaa seuraavan jatkosuunnittelun aikana.

Kunta saa asemakaava-alueella ilman erityistä lupaa lunastaa sellaisen yleisen alueen, joka asemakaavassa on tarkoitettu kunnan tarpeisiin (MRL 96§). Lunastusoikeus koskee myös tilannetta, jossa käyttöoikeutta rajoitetaan alueella, joka kaavassa on osoitettu käytettäväksi kunnan, kuntayhtymän tai valtion tarpeisiin maanalaista rakentamista varten.

7.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaava voidaan toteuttaa sen saatua lainvoiman.

Jatkosuunnittelun tai toteutumisen aikataulusta ei ole kaavan valmistelun aikana tehty päätöksiä.

Tampereen kaupunkikonsernin maankäytön toteuttamisen ja investointien pitkän aikavälin suunnitelmassa (PALM) 2023-2037, joka käsiteltiin kaupunginhallituksessa 23.1.2023, esitetään merkittäviä Asemakeskus-hankkeeseen liittyviä investointeja. Suunnitelmassa vuosille 2023-2026 ajoittuva Tampereen henkilöratapiha- hanke on valtion investointipäätöksistä riippuvainen liikennehanke, johon mm. Asemakeskuksen, Pohjoiskannen, P-Hämpin laajennuksen, Ratapihankadun ja Sorinahteensillan peruskorjaukseen tarvittavat kaupungin investoinnit liittyvät. Itsenäisyydenkadun alikulkusillan uudistaminen voidaan käynnistää, kun valtion rahoituspäätös on tehty.

7.3 Toteutuksen seuranta

Toteutuksen vaikutusten seurannasta määrätään toteutusvaiheen suunnitelmien laatimisen, lupamenettelyiden ja päätöksenteon yhteydessä.

Toteutukseen tähtäävään suunnitteluun ja päätöksentekoon osallistuu kaupungin lisäksi useita muita tahoja, mm. Väylävirasto, Traficom, VR-Yhtymä Oy, Finnpark Oy, Tampereen Raitiotie Oy ja Pirkanmaan ELY-keskus. Toteutusvaiheen suunnitelmia käsitellään myös muissa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa menettelyissä.

KAAVAA KOSKEVAT ASIAKIRJAT

7.4 Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Asemakaavakartta, luonnosvaihtoehdot A ja B
- Asemakaavan seurantalomakkeet, vaihtoehdot A ja B
- Palaute- ja vastineraportti, aloitus- ja valmisteluvaiheet (2016-2018)
- Viranomaisneuvotteluiden muistiot
- Asemakaavat nro 8640 Asemakeskus ja 8975 Pohjoiskansi, Valmisteluvaiheen vaikutusten arviointi, Sitowise, 2025
- Korkean rakentamisen hankearviointi, Tampereen kaupunki, 2025
- Viitesuunnitelmat, sisältäen pihasuunnittelun ja viherkerrointarkastelun
 - Vaihtoehto A:n osalta Ramboll Finland Oy, Loci Maisema-arkkitehtedit Oy, 2021
 - Vaihtoehto B:n osalta Studio Daniel Liebeskind, ARCO Architecture Company, Loci Maisema-arkkitehtedit Oy, 2025
- Yleisten alueiden suunnittelu, vaihtoehdot A ja B, Loci Maisema-arkkitehtedit Oy, 2025
- Liikenneselvitys ja -suunnitelmat, Sitowise, 2025
- Ilmanlaatuselvitys, Enwin Oy
- Hulevesiselvitys ja -suunnitelma, Ramboll Finland Oy, 2025
- Melu
 - Meluselvitys, Sitowise, 2025
 - Asemakeskuksen yleissuunnitelma, meluselvitys Sitowise Oy 2020
- Taloudelliset vaikutukset
 - Asemakeskus, yhteiskuntataloudellisten vaikutusten analyysi, Ramboll 2020
 - Tampereen Asemakeskus, laajat talousvaikutukset, WSP Finland Oy ja Aalto Yliopisto 2017
 - Tampereen Asemakorttelit kaavatalousselvitys, WSP, 2025
- Ilmastovaikutusten arviointi
 - Tampereen Asemakorttelit hiilijalanjälkiraportti, WSP, 2025

- Asemakeskuksen VAK-analyysi, L2 Paloturvallisuus Oy 2020
- Tuulisuus
 - Tuulisuusanalyysi (Sitowise, 2025)
 - Tampere Travel and Service Centre Masterplan, Wind analysis, Vind-vind ApS 2020
- 8640 ja 8670 Ilmanlaatuselvitys, Enwin Oy
- Korkean asuinrakentamisen suunnitteluperiaatteet, Inaro, 2024
- Rakennettu kulttuuriympäristö
 - Rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvitys/rakennusinventointi, Vahanen Rakennusfysiikka 2020
 - Tampereen Asemapuisto ympäristöhistoriallinen selvitys, 2020, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy
 - Lankarullakioskin rakennushistoriallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto Kujala & Kolehmainen, 2017

7.5 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

Kaavan aiemmassa vaiheessa laadittuja asiakirjoja, jotka ovat nähtävillä kaavamuutoksen verkkosivuilla osoitteessa: www.tampere.fi/kaavat/8640

- Asemakeskuksen kehitysskenaariot, 2017, COBE ApS, Lundén Architecture Company, Ramboll Finland Oy, Realprojekti ym.
- Asemakeskuksen yleissuunnitelma, 2019, Asemakeskuksen yleissuunnitelma 2019, COBE ApS, Lundén Architecture Company, Ramboll Finland Oy, Realprojekti, Vind-Vind ApS ym,
- Asemakeskus kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys, 2020, WSP Finland Oy
- Asemakeskuksen laajat talousvaikutukset, 2017, WSP Finland Oy ja Aalto Yliopisto 2017
- Asemakeskus yhteiskuntataloudellinen vaikutusanalyysi, 2020, Ramboll Finland Oy
- Kaupunkikuvatoimikunnan lausunto ys-luonnokset, 2021
- Lankarullakioskin rakennushistoriallinen dokumentointi, 2017, Arkkitehtistudio Kujala & Kolehmainen Oy
- Pirkanmaan ELY-keskuksen lausunto historiaselvityksistä, 2020

- Pirkanmaan maakuntamuseon lausunto historiaselvityksistä, 2020
- Postitalon rakennushistoriallinen katsaus, 2012, A-Insinöörit
- Rakennushistoriaselvitys, rautatieasema, veturitalli, Viinikanojan silta, 2020, COBE ApS, Lundén Architecture Company, Panu Savolainen
- Tampereen asemakeskus, kävelysimulointi, 2020, WSP Finland Oy 2020
- Tampereen asemakeskus meluselvitys, 2020, Sitowise
- Tampereen Asemapuisto ympäristöhistoriallinen selvitys, 2020, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy
- Tampereen henkilöratapihan VAK-riskianalyysitiivistelmä, 2020, L2 Paloturvallisuus Oy (julkinen tiivistelmä, muilta osin salassapidettävää aineistoa)
- Tampereen veturitallit kaupunkikuvallinen selvitys, 2001, Lasse Kosunen Oy
- VR:n rakennusten historiaselvitys, 2003, Arkkitehtitoimisto Hanna Lyytinen KY
- Wind Comfort analysis TTSC, 2020, Vind-vind ApS

Muita kaavatyötä taustoittavia asiakirjoja ja tietolähteitä:

- Asemakorttelit, linkki internet-sivulle:
<https://asemakorttelit.tampere.fi/>
- Tampereen asemakeskuksen suunnittelukilpailu, kilpailuohjelma 2014, linkki internet-sivulle: <https://docplayer.fi/2507930-Tampereen-asemakeskuksen-suunnittelukilpailu.html>
- Keskustan pysäköinnin yleissuunnitelma TYPY 2040. Sitowise Oy
- Infra ja verkostot
 - Teknisten verkostojen selvitys ja suunnitelma, Ramboll Finland Oy, 2025
 - Asemakeskuksen verkostaselvitys: vesihuolto ja hulevedet, kaukolämpö ja kaukojäähdytys, sähkö- ja televerkosto, Ramboll 2020
- Maanalaisen asemakaavan nro 8670 (P-Hämpin laajennus) suunnittelu- ja selvitysaineistot, linkki internet-sivulle: <https://www.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8670>, mm.
 - P-Hämpin laajennuksen alustava hankesuunnitelma (raportti ja liiteaineisto), Finnpark Oy, Aihio Arkkitehdit Oy, A-Insinöörit Oy, L2 Paloturvallisuus Oy ja Sitowise Oy

- Ratapihankadun ja Pakkahuoneenaukion liittymän yleissuunnitelma, Sitowise Oy
 - Kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi, Sitowise Oy
- Pirkanmaan ELY-keskuksen päätös 24.10.2019 ympäristövaikutusten arviointimenettelyn soveltamisesta P-Hämpin laajennushankkeessa, linkki internet-sivulle: https://www.ymparisto.fi/fi/osallistu-ja-vaikuta/ymparistovaikutusten-arviointi/hankkeiden-ymparistovaikutusten-arviointimenettely-yva/yva-paatokset?f=Pirkanmaan_ELYkeskus
- Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeeseen liittyvät suunnitelmat taustaselvityksineen, linkki Väyläviraston internet-sivuille: <https://vayla.fi/tampereen-henkiloratapiha>
- Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeeseen liittyvät suunnitelmat taustaselvityksineen, mm.
 - Itsenäisyydenkadun alikulkusillan ja Ratapihankadun sillan (Tullin risteyssillan) uusimiseen liittyvät yleis-, rakentamis- ja katusuunnitelmat taustaselvityksineen
 - Esteettömyys selvityksen loppuraportti
 - Henkilöratapihan ratasuunnitelma taustaselvityksineen
 - Tunneliselvitys, Väylävirasto ja Sitowise Oy 2020
- Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava taustaselvityksineen, linkki internet-sivuille: <https://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaupunkiymparisto-uudistuu/keskustan-strateginen-osayleiskaava>
- Tullin alueen kehittäminen, linkki internet-sivuille: <https://www.tampere.fi/kaupunkisuunnittelu/kaupunkiymparisto-uudistuu/tullin-alue>