



TAMPERE

10.4.2025

XVII (Tulli) Pohjoiskansi, Asemakaava nro 8975

Diaarinumero: TRE: 4500/10.02.01/2023

PALAUTE- JA VASTINERAPORTTI

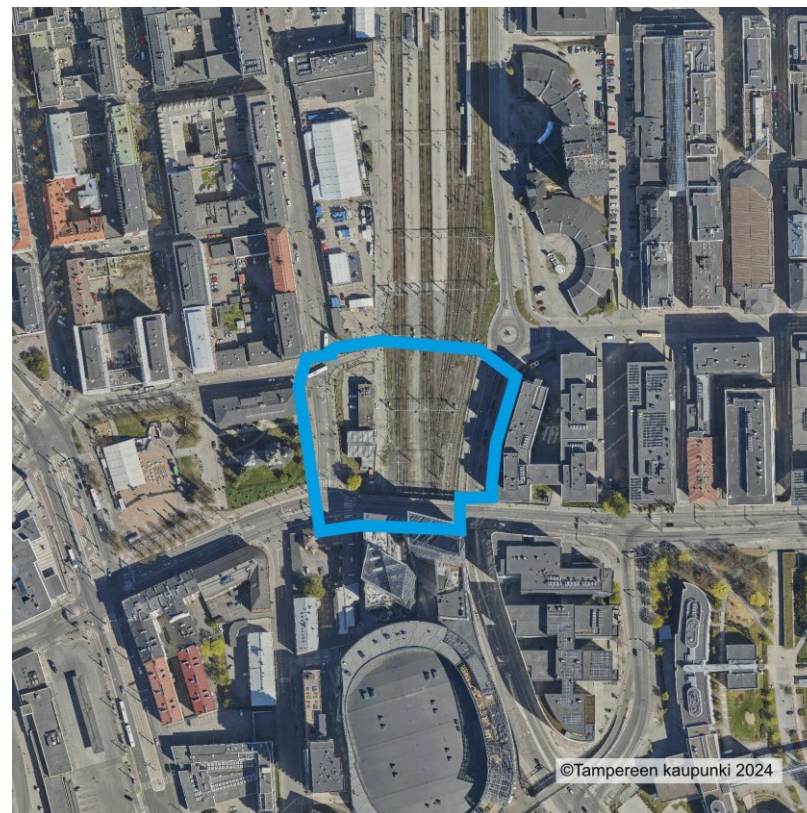
Aloitusvaiheesta

nähtävilläoloaikana 12.12.2024–

16.1.2025 saadut mielipiteet ja lausunnot

(yhteensä 9 kpl)

kuva/karttaote kohteesta



TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Pirkanmaan ELY-keskus, 15.1.2025: Valtakunnallisissa alueidenkäytön tavoitteissa (VAT) koskien tehokasta liikkumisjärjestelmää on asetettu seuraava tavoite: ”Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.” ELY-keskus pyytää kiinnittämään kaavamuutosalueen liikkumisen sujuvuuteen erityistä huomiota. Alueen rakentumisella niin varsinaisen rakentamisen kuin käytönkin aikana voi olla vaikutusta valtakunnallisista pääväylistä pääradan ja mahdollisesti myös Ratapihankadun kautta valtatie 12, Rantatunnelin liikenteeseen. Hankkeen toteutuksen eri vaiheiden liikennevaikutukset tulee arvioida asemakaavoitusprosessin aikana. OAS:n mukaan suunnittelua tehdään rinnakkain asemakaavamuutoksen nro 8640 Asemakeskus kanssa. ELY-keskus pitää tätä ensiarvoisen tärkeänä. Oleellista on, että muodostuu eri liikkumistapojen näkökulmasta tarkoituksenmukainen ja sujuva sekä turvallinen kokonaisuus. Myös kaupunkikuvan kannalta oleellista on suhde aseman ympäristön kokonaisuuteen, jonka keskiössä on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (Tampereen rautatieasema ja veturitallit). ELY-keskus pyytää kiinnittämään erityistä huomiota mahdollisiin turvallisuusriskeihin. Oleellisia viranomaisia rata-alueen turvallisuuskysymyksissä ovat Väylävirasto ja Traficom. ELY-keskus suosittelee etenemään kaavoituksessa vaihtoehtojen vertailun kautta. Kaavasta on tarpeen järjestää viranomaisaloitusneuvottelu.	Asemakaavaluonnosta on valmisteltu yhdessä kaavamuutoksen 8640 (Asemakeskus) kanssa. Liikkumisen osalta suunnittelu- ja selvitystyötä on tehty laajempaan kokonaisuuteen. Vaikutuksia on arvioitu muodostuvan kokonaisuuden osalta. Asemakaavamuutoksen yhteydessä ei tutkittu vaihtoehtoja. Alueen voimassa olevan asemakaavan laatimisen yhteydessä (vahvistunut 13.06.2011) on tutkittu erilaisia massoitteluvaihtoehtoja. Melko suppealla suunnittelualueella nähtiin tarkoituksenmukaiseksi kehittää yhtä suunnitteluratkaisua siten, että se muodostaa luontevan osan Asemakeskuksen kaavaratkaisun ja Sorinsillan eteläpuolelle jo rakentuneen eteläkannen ja Arenan kokonaisuuden välille. Asemakeskuksen kaavamuutoksessa tutkitaan kaksi luonnosvaihtoehtoa. Väyläviraston edellyttämää riskitarkastelua tehdään kaavaproessin rinnalla hankkeeseen ryhtyvän toimesta. Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on pidetty 11.2.2025. Valmisteluvaiheen nähtävilläolon yhteydessä pidetään viranomaisneuvottelu.	Liikenneselvitys ja -suunnitelma Kaavan vaikutusten arviointi

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Viheralueet ja hulevedet yksikkö, 20.12.2024: Hulevesiselvitys- ja suunnitelma laadittava.	Hulevesiselvitys ja suunnitelma laaditaan kaavaluonnosvaiheessa. Niitä tarkennetaan tarpeiden mukaan kaavan ehdotusvaiheessa.	Hulevesiselvitys ja -suunnitelma
Pirkanmaan maakuntamuseo, 6.2.2024: Välittömästi suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö Tampereen rautatieasema ja veturitallit (RKY 2009 /Museovirasto) ja sen koillis- ja itäpuolella Tullin alueen ja Sorsapuiston maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016 / Pirkanmaan liitto). Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee lailla ortodoksisesta kirkosta suojeltu Tampereen ortodoksikirkko (Pyhien Aleksanteri Nevskin ja Nikolauksen kirkko), nk. Nikolaintalo ja Sorin aukio. Etelässä suunnittelualue rajautuu Nokia-areenan rakennuskokonaisuuteen ja paikallisesti arvokkaaseen Asunto-Osakeyhtiö Sorinahteen jugend-taloon. Muutaman sadan metrin sisällä suunnittelualueesta sijaitsee myös lukuisia muita valtakunnallisesti, maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaita rakennetun ympäristön kohteita ja alueita, sekä Kalevanharjun valtakunnallisesti arvokas maisema-alue (Pirkanmaa, Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet, VAMA 2021 / Ympäristöministeriö ja Syke2021). Itse suunnittelualue on suurimmaksi osaksi rakentamatonta ratapiha-aluetta. Osoitteessa Rautatienkatu 39 sijaitsee pieni rakennus, josta on syytä liittää kaavaselostukseen perustiedot ja ajantasaiset valokuvat. Kaavaselostukseen tulee listata edellä mainittujen lisäksi suunnittelualuetta ja sen lähivaikutusaluetta koskevat rakennettua ympäristöä ja kaupunkikuvaa koskevat selvitykset, joita on laadittu eri kaavahankkeita varten. Koska suunnittelualue sijaitsee keskellä arvokkaita rakennuksia ja alueita ja koska hanke sisältää korkeaa rakentamista, tulee kaavan rakennettuun ympäristöön, kaupunkikuvaan ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnin olla huolellista ja analyttistä. Vaikutustenarvioinnissa	Selostukseen kuvataan suunnittelualueen nykytilanne olevien rakennusten ja rakennetun kulttuuriympäristön arvojen osalta. Vaikutusten arviointi laaditaan kokonaisuutena asemakaavamuutosten 8640 (Asemakeskus) ja 8975 (Pohjoiskansi) osalta. Yhteistarkastelu varmistaa toisiinsa kytkeytyvien hankkeiden riittävän vaikutusten arvioinnin myös muodostuvien yhteisvaikutusten osalta. Kaavamateriaaliin liitetään suunnittelualueelta ja sen lähiympäristöstä laaditut kulttuuriympäristöä koskevat selvitykset.	Kaavan liiteaineistoihin lisätään alueelta laaditut kulttuuriympäristöä koskevat selvitykset.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
tulee huomioida yhteisvaikutukset, joita muodostuu muiden Asemakeskuksen ympäristön korkean rakentamisen hankkeiden kanssa. Arkeologisen kulttuuriperinnön osalta alueellisella vastuumuseolla ei ole hankkeesta huomautettavaa. Kaavaluonnos valmisteluaineistoinen pyydetään toimittamaan Pirkanmaan maakuntamuseolle lausuntoa varten		
Pirkanmaan liitto, 13.1.2025: Aineistoon tutustumisen jälkeen totean, että Pirkanmaan liitto ei anna viranhaltijapäätöstä ko. osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Teknisenä tarkistuksena Pirkanmaan liitto esittää kuitenkin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennettäväksi seuraavien maakuntakaavamerkintöjen osalta: • Päärata-merkintä • Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö -merkintä (Tampereen rautatieasema ja veturitallit) Laadittava asemakaava 8975 rajautuu RKY 2009 -alueeseen, joka tulee ottaa kaavan vaikutusten arvioinnissa huomioon.	Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on täydennetty maakuntakaavan merkintöjen osalta. Vaikutukset kulttuuriympäristöarvoihin otetaan kaavan vaikutusten arvioinnissa huomioon.	Täydennetään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa
Tampereen Energia Sähköverkko Oy, 15.1.2025: Pohjoiskannelle, rakennusmassasta riippuen, tarvitaan 1-2 jakelumuuntamoita. Jos rakennuksiin tulee asiakasmuuntamoita, ne pienentävät sähköverkon muuntamomäärää. Rakentuuko kävelysilta asemakeskuksen ja tullin välille radan yli tämän kaavan yhteydessä? Tai onko vielä varmaa, rakentuuko kävelysilta. Jos tämä toteutuu, tarvitsemme sillalle putkireitin (1-3 putkea).	Muuntamotarve huomioidaan kaavan valmistelussa. Kävelysillan linjaus tutkitaan asemakaavamuutosten 8640, 8975 ja 9020 kaavamuutosten yhteydessä. Toteutusaikataulu varmentuu kaavaprosessin jälkeen. Aseman ympäristön teknisiä verkostoja on suunniteltu kokonaisuutena.	Kaavaratkaisussa huomioidaan muuntamotarve. Putkireittitarpeet huomioidaan alueen teknisten verkostojen suunnittelussa.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Väylävirasto, 6.2.2025: <u>Rautatien päälle rakentaminen</u> Asemakaavamuutos sijoittuu osin Väyläviraston hallinnoiman rata-alueen päälle, johon on tarkoitus sijoittaa kansi ja sen päällisiä rakenteita. Koska kansirakennetta suunnitellaan Väyläviraston hallinnoiman rautatiealueen päälle, on asemakaavoituksessa huomioitava Väyläviraston ohje Maaväylien päällerrakentaminen – suunnitteluprosessin hallinta (Liikenneviraston ohjeita 29/2015, https://www.doria.fi/handle/10024/121270). Ohjeessa on esitetty mm. suunnitteluprosessin vaiheistus, Väyläviraston ja toteuttavan kunnan väliset sopimustarpeet, riskienhallinta sekä osapuolten vastuut. Väyläviraston ja Tampereen kaupungin välillä on neuvoteltu hankesopimuksesta, jossa on tarkoitus sopia mm. Pohjoiskannan alueen suunnittelusta, rakentamisesta ja käytöstä. Rakentamisen tulee täyttää riskienhallinnan ja suunnittelun asettamat ehdot. Rautatien päälle rakentaminen vaatii asemakaavan, jossa osoitetaan sekä maaväylän että päälle rakentamisen alueet ja niihin liittyvät kaavamääräykset sekä asemakaavan edellyttämät rasitteet. Maaväylien päällerrakentamisen -ohjeessa on luvussa “3.3. Asemakaavoitus” esitetty asemakaavoituksen osalta huomioitavia asetuksia ja ohjeita kaavoitustyöhön. <u>Raideliikenteen melu, runkomelu ja tärinä</u> Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Radan päälle rakentaminen voidaan nähdä lähtökohtaisesti runkomelun kannalta erittäin vaativana kohteena.	Merkitään tiedoksi Väyläviraston asemakaavamuutoksen laatimista sekä jatkosuunnittelua koskeva ohjeistus sekä asemakaavan sisältöä koskevat Väyläviraston yleiset ohjeet. Asemakaavamuutoksen yhteydessä on laadittu meluselvitys sekä runkomelun ja tärinän hallintasuunnitelma. Rata-alueen toiminnan kannalta välttämättömien pelastus- ja huoltoreittien toimivuus varmistetaan ajouratarkasteluin. Suunnittelualueen teknisten verkostojen ja kaavalla osoitettavien rakenteiden yhteensovitusta on tehty erillisessä teknisiä verkostoja koskevassa selvityksessä, radan alitusputkien suunnittelussa sekä kaavatyötä taustoittavassa rakennesuunnittelussa.	Väyläviraston ohjeiden huomiointi asemakaavamuutoksen laatimisessa. Meluselvitys sekä runkomelun ja tärinän hallintasuunnitelma. Pelastus- ja huoltoreittien ajouratarkastelut. Kaavaratkaisun toteutuskelpoisuuden varmistaminen riittävän tarkoin erillisselvityksin ja suunnitelmin.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Melun osalta kaavoituksessa on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaiset melun ohjearvot. Kaavoitettavien alueiden melutasot ulkoalueilla ja rakennusten sisätiloissa eivät saa ylittää VNp (993/1992) mukaisia ohjearvoja. Lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (asuintiloissa hetkellinen maksimimelu ei saa ylittää yöaikaan toistuvasti tasoa 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta tulee huomioida VTT:n laatiman esiselvityksen Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositus runkomelutason raja-arvosta (Lpr_m) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (pehmeikkö) - yli 200 m (kallio) etäisyydelle rautatiestä (VTT:n tiedotteita 2468). Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Rautatieliikenteestä johtuvalle tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinäherkkyys riippuu mm. maaperän ja rakennuksen värähtelyn ominaistaajuudesta. Mikäli nämä ovat lähellä toisiaan, voi maaperän värähtely siirtyä ja voimistua rakennuksessa. Tärinähaittojen poistaminen jo rakennetuilta alueilta jälkikäteen on vaikeata, ellei mahdotonta ja korjaustoimenpiteet kalliita. Tärinän osalta kaavoituksessa tulee huomioida VTT:n selvitys Suositus liikennetärinän mittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278). Suosituksen mukaan asuinrakennuksen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_w,95 \leq 0,30$ mm/s ja vanhoilla		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_w,95 \leq 0,60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa (esim. kaupat, kahvilat, ostoskeskukset, tavaratalot, liikuntatilat), tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569). Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkaisut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin (VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008). Julkaisuissa on annettu tärinään liittyviä suosituksia. Julkaisuja on saatavissa sähköisenä osoitteesta: https://www.vtt.fi/julkaisut. Väylävirasto muistuttaa, että melun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy. Näin ollen Väylävirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin. <u>Radan läheisyyteen rakentaminen ja radan stabiliteetti</u> Radan läheisyyteen osoitettavan rakentamisen osalta on otettava jatkosuunnittelun osalta huomioon, ettei siitä saa aiheutua turvallisuusriskiä, haittaa radan stabiliteetille tai kuivatukselle taikka muuta haittaa radanpidolle tai junaliikenteelle. Radan läheisten alueiden rakentamisen sisältäessä radan stabiliteettiin vaikuttavia massojen siirtoja (kaivamista, pengertämistä), louhinta- tai paalutustöitä taikka maaperän kuivatusta, tulee niistä tehdä alueiden jatkosuunnittelun yhteydessä riittävät, pohjatutkimuksiin perustuvat selvitykset radan rakenteiden paikallaan pysymisen varmistamiseksi. Radan stabiliteetti on huomioitava suunnittelussa Väyläviraston geoteknisten ohjeiden mukaisesti. Rakennussuunnittelu tulee tehdä siten, että rakentaminen ei heikennä radan vakavuutta eikä aiheuta rataa painumia tai haitallista tärinää. Väylävirastossa asiasta lisätietoja antaa ja tehdyt suunnitelmat sekä selvitykset hyväksyy geoasiantuntija Mauri Kulman (p. 029 534 3363).		

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
<u>Radan huoltotieyhteydet ja kaapelit</u> Kaavan alueella sijaitsevat Väyläviraston kaapelit ja muut radanpidon rakenteet tulee tarvittavassa laajuudessa huomioida kaavoituksen ja alueen rakentamisen yhteydessä. Edelleen radanpidolle tarpeellisten huoltotieyhteyksien sekä tarvittavien pelastusteiden huomioiminen kaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa. Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.		
Ympäristönsuojeluyksikkö, 30.1.2025: Koko kaava-alueella on syytä huomioida maaperän pilaantumisen mahdollisuus. Alueelta on laadittu erinäisiä PIMAselvityksiä, joiden riittävyys tulee tarkastaa ja joita tulee tarpeen mukaan täydentää. Alue lähiympäristöineen on nykyisellään kaupunkivihreän osalta varsin karua. Vireillä olevassa kantakaupungin vaiheyleiskaavassa alue kuuluu kaupunkivihreän kehittämisalueeseen ja alueen pohjoisreunalla kulkee ohjeellinen virkistysyhteys kasvillisuusvaatimuksiin. Nämä on syytä huomioida suunnittelussa. Alueen viherryttämistavoite on suositeltavaa mainita myös OASissa. Viherryttämisessä voidaan käyttää mm. rautatie- ja harjuympäristölle tyypillistä ketokasvillisuutta.	Täydennetään kaava-aineistoon tiedot laadituista pilaantuneiden maiden selvityksistä. Asemakaavalla edellytetään, että alueen maaperän pilaantuneisuus tulee selvittää ja tarvittaessa puhdistaa sekä jätteet poistaa maaperästä ympäristöviranomaisen hyväksymien suunnitelmien mukaisesti. Muilta osin merkitään tiedoksi.	Täydennetään kaava-aineistoon tiedot laadituista pilaantuneiden maiden selvityksistä.
Tampereen seudun polkupyöräilijät Ry, 16.1.2025: Tampereen seudun polkupyöräilijät ry ilmoittautuu osalliseksi. Pohjoiskannen asemakaava on uniikki tilaisuus korkeatasoiselle kaupunkirakentamiselle. Huippulaatuinen pyöräilyinfra on oleellinen osa sitä. Kaava-alueella on merkittävä määrä pyöräilyn yhteystarpeita. Rautatieaseman ansiosta se on myös monen matkan päätepiste. Pyöräilijän tarpeet on huomioitava kaavoituksessa tarkasti. Rautatieasemalla tarvitaan runsaasti pyöräpysäköintiä. On tarpeen osoittaa asemakaavassa pysäköintiä myös kannen alueelle, mikäli kannelta pääsee laskeutumaan alas laitureille.	Pohjoiskantta on suunniteltu kokonaisuutena yhdessä asemakaavamuutoksen nro 8975 (Asemakeskus) kanssa. Pyöräpysäköintiä on ratkottu kokonaisuutena aseman ympäristössä. Pyöräilyn olosuhteita parannetaan Rautatienkadulla ja Sorinahteen sillalla katujen yleissuunnitelmien mukaisesti.	Pyöräilyn olosuhteiden edistäminen osana katujen suunnittelua. Pyöräpysäköinti huomioiminen kaavaratkaisuissa.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
Itä-länsi -suuntainen pyöräilyreitti kaipaa laatutason parantamista. Kalevantien/Sorinsillan ajokaistojen määrän aiheuttaman estevaikutuksen vuoksi pyörätien pitää olla laadukas myös tien pohjoispuolella. Tämä on mahdollistettava kaavoituksessa. Rautatienkadulla on pyöräilyn pääreitti. Pääreitin tilavaatimukset on huomioitava kaavoituksessa. Ratapihankadulla on pyöräilyn pääreitti. Pääreitin laatu on turvattava kaavoituksessa. Ratapihankadulta pitäisi olla pyöräiltävä yhteys kannelle, ja sen kautta Rautatienkadulle. Paras laatutaso Ratapihankadun ja Rautatienkadun väliselle yhteydelle saavutettaisiin alikululla, mutta aivan minimivaatimus on sujuva yhteys kannen kautta. Asemakaava-alueeseen kuuluu myös Sorinsillan eteläpuolinen pyöräilyn pääreitti. Pääreitin laatu ei saa kaavoituksen myötä heikentyä, vaan sitä tulee tässä yhteydessä parantaa. Pääreitin siirto Sorinsillalla pohjoispuolelle olisi perusteltu vaihtoehto. Eteläpuolinen reitin käytettävyys on kyseenalainen isojen tapahtumien aikaan.	Suunnittelun lähtökohtana on ollut pyöräilyn tavoiteverkko. Julkista pyöräpysäköintiä kehitetään keskitetysti, Asemakeskuksen kaavaluonnoksessa on yleismääräys suuren pyöräpysäköintilaitoksen sijoittamisesta alueelle.	
Henkilö A, 13.12.2024: Haluaisin muistuttaa kaavan valmisteluvaiheessa siitä että henkilöautojen saattoliikenne rautatieasemalle on pidettävä kunnossa rakentamisen aikana ja rakentamisen valmistuttua niin että molemmin puolin rataa on helppo jättää ja ottaa matkustajia asemalle. Tämän kaavan alueelta on kulku erinomaiselle saattoliikennepaikalle parkkitalon kannelle ykköslaiturin viereen. Asiaan liittyy myös se, että tällä hetkellä radan itäpuolella saattoliikenteen ja henkilöautoliikenteen tilanne on surkea, Hämpin parkin rampin risteys Ratapihankadulle ei toimi ruuhka-aikana, risteys ei vedä Hämpinparkista tulijoita eikä siten myöskään saattoliikenne pääse poistumaan paikalta. Hämpin parkin risteys ratkaiseminen ei ole kuitenkaan mielestäni ainoa ratkaisu tilanteeseen, kasvavan kaupungin liikennettä ajatellen pitäisi olla saattoliikennemahdollisuus myös radan	Asemakeskuksen kaavamuutoksen nro 8640 yhteydessä on tutkittu vaihtoehtoisia ratkaisuja saattoliikenteen järjestämiseksi aseman ympäristössä.	Saattoliikenteen tarpeet huomioidaan osana Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen suunnittelua.

TIIVISTELMÄ PALAUTTEESTA	VASTINE	TOIMENPITEET
länsipuolelta asemalle ja niin että isompienkin kantamusten kanssa on mahdollista siirtyä junaan.		