

XVII (Tulli), XII (Kyttälä B), Pohjoiskansi

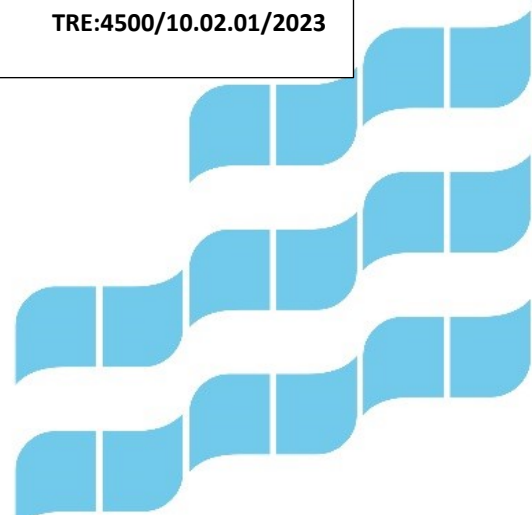
Asemakaavan selostus

Luonnos 19.5.2025



Asemakaava nro **8975**

TRE:4500/10.02.01/2023



Asemakaavan muutos XVII (Tulli) korttelit 426, 427 ja 445 sekä rautatie- ja katualuetta, XII (Kyttälä B) katualuetta, Pohjoiskansi

ASEMAKAAVA NRO 8975

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 19.5.2025 päivättyä asemakaavakarttaa nro 8975. Asian hyväksyminen kuuluu Kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava koskee:

Tampereen kaupungin XVII (Tulli) kaupunginosan kortteleita nro 426, 427 ja 445 sekä rautatie- ja katualuetta. XII (Kyttälä B) kaupunginosan katualuetta.

Asemakaavalla muodostuu:

Tampereen kaupungin XVII (Tulli) kaupunginosan kortteleita nro 426, 427 ja 445 sekä rautatie- ja katualuetta. XII (Kyttälä B) kaupunginosan katualuetta.

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, projektiarkkitehti Eveliina Hyvönen

Diaarinumero:

TRE:4500/10.02.01/2023, pvm 15.09.2023

Vireille tulo:

12.12.2025

Kaavan nimi ja tarkoitus

XVII (Tulli) korttelit 426 ja 445 sekä rautatie- ja katualuetta, Pohjoiskansi, asemakaavamuutos. Asemakaava numero 8975.

TIIVISTELMÄ

Asemakorttelit on Tampereen rautatieaseman ympärille kasvava uusi ja urbaani osa kaupunkia

Asemakaavatyön tarkoituksena on tutkia kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkeatasoisten rakennusten ja julkisen kansipuiston sijoittamista keskusta-alueelle, Sorinsillan pohjoispuolelle. Rakentaminen sijoittuu osittain rata-alueen päälle. Alueelle suunnitellaan monipuolisesti työn, palvelujen, vapaa-ajan ja asumisen toimintoja sekä korkealaatuisia julkisia kaupunkitiloja. Tavoitteena on ratapihan estevaikutuksen vähentäminen sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen aseman seudulta ympäröiviin kaupunginosiin ja rata-alueen yli. Suunnitellun rakentamisen on määrä liittyä luontevasti ympäröivään kaupunkirakenteeseen sekä vahvistaa Tampereen ominaispiirteitä ja vetovoimaa.

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

Uutta rakennusoikeutta noin 36 800 kerrosalaneliömetriä

Asemakaava-alueella uutta rakennusoikeutta muodostuu noin 36 800 k-m².

Alueelle on osoitettu keskustatoimintojen korttelialeuita sekä rata-aluetta, jonka päälle rakentaminen voi ulottua ulokkeena. Rakennukset on osoitettu suunnittelualueen itä- ja länsireunoille, keskellä jatkuu Sorinahteen sillalta kohti rautatieasemaa jatkuva puistokansi. Länsipuolella, Rautatienkadun varrella sijaitsevat korkeammat tornirakennukset, jotka yhdistyvät jalustasosan kautta. Itäreunaan on osoitettu kaksi itsenäistä, toimistokäyttöön suunniteltua rakennusta.

Kokonaisuuden hallinta edellyttää laajaa suunnitteluyhteistyötä

Asemakaavamuutoksen pohjaksi laadittuja suunnitelmia ja selvityksiä on laadittu yhdessä Asemakeskus (8640) kaavamuutos Hankkeen kanssa. Kaavaprosessin aikana on tehty tiivistä suunnitteluyhteistyötä muiden käynnissä olleiden hankkeiden kanssa. Näistä Pohjoiskanteen 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 ja yleisten alueiden yleis-, katu- ja siltasuunnitelmat.

Asemakaavaprosessin vaiheet

Aloitusvaihe

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin nähtäville 12.12.2024 sekä lähetettiin tiedoksi osallisille. Asemakaavamuutosta esiteltiin yleisötilaisuudessa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 7 viranomaiskommenttia sekä 2 mielipidettä. Palaute koski alueen liikennejärjestelyiden, mahdollisen pilaantuneen maan, kaupunkivihreän kehittämisen sekä ympäristöhäiriöiden huomioimista suunnittelussa ja kaupunkikuvaan ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten arvioinnin tärkeyttä.

Valmisteluvaihe

Asemakaavan valmisteluaineisto, kaavaluonnos sekä siihen liittyvää suunnittelu- ja selvitysaineistoa, asetetaan nähtäville 22.5.-12.6.2025.

Ehdotusvaihe

Asiakirjat täydennetään asemakaavaehdotukseksi saadun palautteen pohjalta.

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.

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 ja Pirkanmaan ELY-keskus. Toteutusvaiheen suunnitelmia käsitellään myös muissa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa menettelyissä.

SISÄLLYS

Asemakaavan selostus	1
Tiivistelmä	3
Asemakorttelit on Tampereen rautatieaseman ympärille kasvava uusi ja urbaani osa kaupunkia	3
Uutta rakennusoikeutta noin 36 800 kerrosalaneliömetriä.....	3
Kokonaisuuden hallinta edellyttää laajaa suunnitteluyhteistyötä.....	3
Asemakaavaprosessin vaiheet	4
Asemakaavan toteuttaminen	4
Sisälllys	6
1 LÄHTÖKOHDAT	8
1.1 Asemakaavan suunnittelualue.....	8
1.2 Luonnonympäristö.....	8
1.2.1 Maisema ja topografia.....	8
1.2.2 Maa- ja kallioperä	11
1.2.3 Vesistöt ja vesitalous	13
1.2.4 Rakennettu ympäristö	16
1.2.5 Väestö ja palvelut	23
1.2.6 Maanomistus: pääosin kaupungin maita	23
2 ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	23
2.1 Kaavan rakenne.....	23
2.1.1 Mitoitus	26
2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet.....	26
2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset.....	26
2.3.1 Korttelialueet.....	26
2.3.2 Katualueet	28
2.3.3 Yleismääräykset.....	28
2.4 Nimistö	30
3 KAAVAN VAIKUTUKSET.....	30
3.1 Kaavan merkittävimmät vaikutukset	31
3.2 Muista suunnitelmista johtuvat vaikutukset	33
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	33
4.1 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen	33

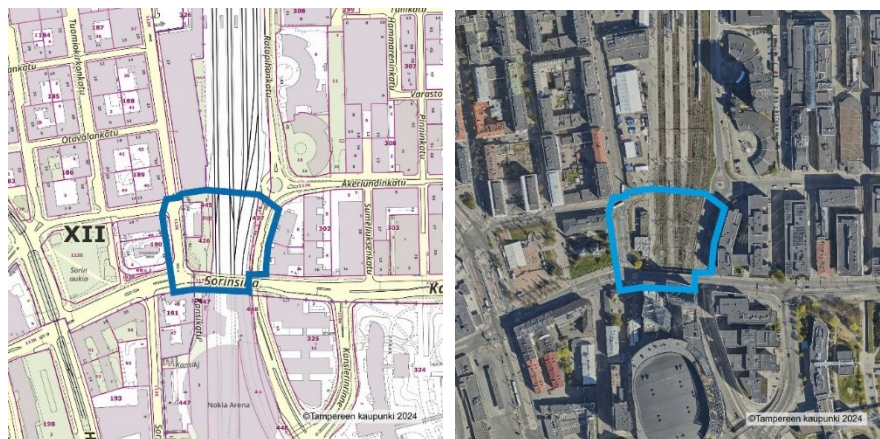
4.2	Asemakaavamuutoksen tavoitteet	33
4.3	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot	33
4.4	Osallistuminen ja vuorovaikutus.....	34
4.5	Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana.....	34
4.5.1	Aloitussvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen	34
4.6	Suunnitteluvaiheiden käsittely ja päätökset.....	35
5	KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET	36
6	KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET	38
6.1	Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta.	38
6.2	Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta	39
6.3	Asemakaava	41
6.4	Tonttijako	42
6.5	Pohjakartta.....	42
6.6	Muut aluetta koskevat suunnitelmat ja selvitykset	42
7	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	44
7.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	44
7.2	Toteuttaminen ja ajoitus.....	44
7.3	Toteutuksen seuranta	45
8	LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA.....	45
8.1	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista	45

1 LÄHTÖKOHDAT

1.1 Asemakaavan suunnittelualue

Pohjoiskannan alue sijaitsee Tullin kaupunginosassa, Sorinsillalta pohjoiseen. Suunnittelualueeseen kuuluvat korttelit 426, 427 ja 445 sekä katu- ja rautatiealuetta. Lännessä suunnittelualueeseen sisältyy osa Rautatienkatua ja idässä osa Ratapihankatua. Sorin ahteen silta on osa suunnittelualuetta. Alueella on rata-alueeseen liittyviä rakennuksia ja rakenteita. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 1,5 ha.

Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee henkilöratapihan alue, rautatieasema sekä vanhat veturitallit. Suunnittelualueen länsipuolella sijaitsee ortodoksikirkko, ns. Nikolaintalo ja Sorin aukio, eteläpuolella kohoaa Nokia Arena ja kannen toimistorakennukset.



Kuva 1. Suunnittelualueen rajausta kaupungin virastokartalla ja ilmakuvassa.

1.2 Luonnonympäristö

1.2.1 Maisema ja topografia

Alueen maasto kohoaa kohti etelää. Suunnittelualueen pohjoisreunalla maanpinnan korkeus on noin tasolla +95,1. Rautatiealueella maanpinnan taso laskee hieman, ollen alimmillaan noin +94,7. Katuverkolla maanpinnan korkeus nousee. Rautatienkadun ja Vuolteenkadun risteysalueella maanpinnan taso on noin +101,2, nousten edelleen Sorin ahteen sillalla noin korkoon +102,7.



Kuva 2. Ote Maanmittauslaitoksen korkeusmallikartasta, suunnittelualueen viitteellinen sijainti osoitettu punaisella ympyrällä. (Lähde: Tampereen kaupungin karttapalvelu, rinnevarjostus)

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 henkilöratapihan alueelle pohjoisen suunnasta. (Skyfox / Marko Kallio)



Kuva 4. Näkymä suunnittelualueen yli kohti itää (Skyfox / Marko Kallio)



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



Kuva 6. Näkymä suunnittelualueen yli kohti länttä (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.

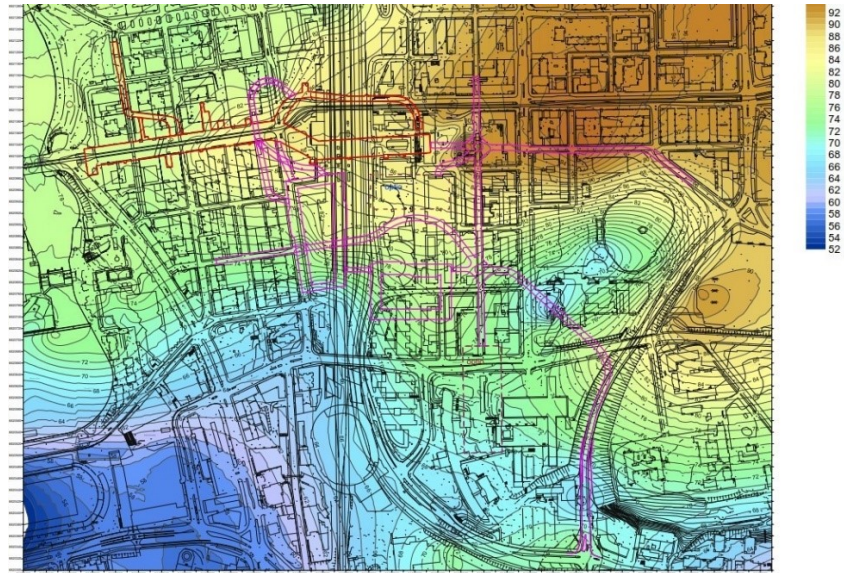
Kalliopinnan yläpuoliset pehmeät maakerrokset ovat pääosin muualta tuotua täyttömaata, silttiä, hiekkaa ja moreenia. Pehmeiden maakerrosten paksuus vaihtelee alueella huomattavasti ollen alueen pohjoisosassa noin 0–5 metrin ja eteläosassa noin 20–40 metrin välillä.

Alueen kallioperä on pääosin seoksista kiillegneissia, 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 pystytkö 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.

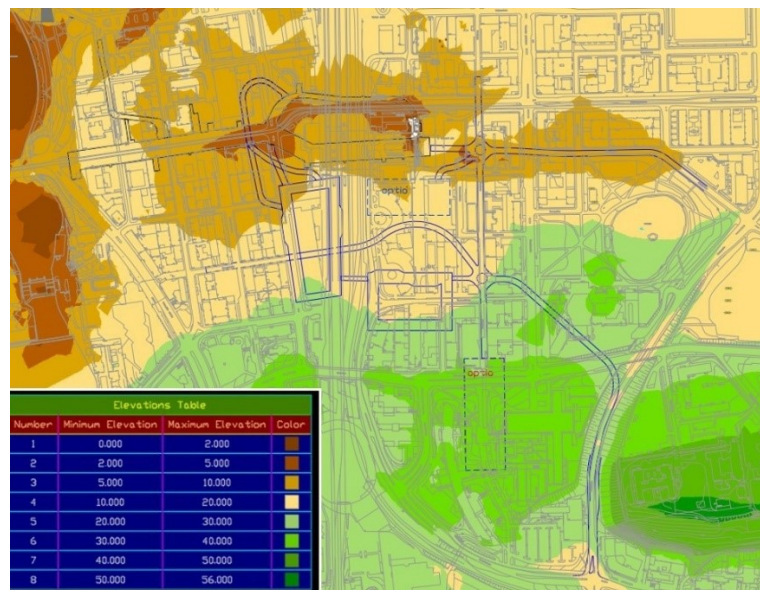
Kairasydännäytteistä on otettu kokokivinäytteitä, joista analysoitu arseenipitoisuus alittaa Valtioneuvoston asetuksen (214/2007) mukaiset kynnysarvot.

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



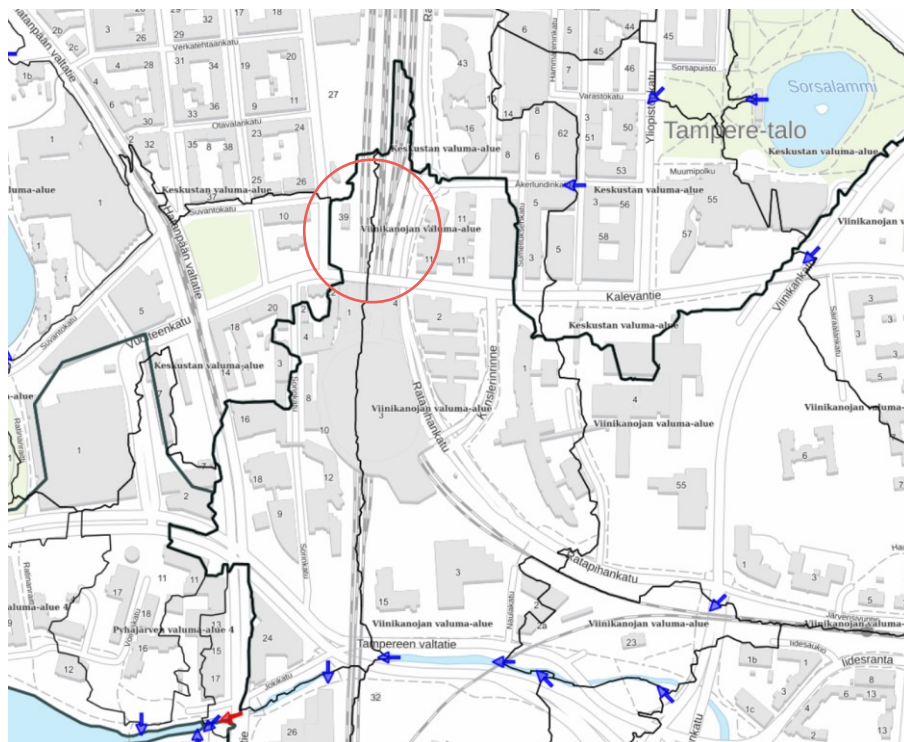
Kuva 8. Kalliopinnan yläpuolisten pehmeiden maakerrosten paksuus. Tummanruskeilla alueilla kallionpinta on hyvin lähellä maanpintaa. Vihreillä alueilla pehmeiden maakerrosten paksuus on yli 20 metriä. Kuvaan on merkitty ohuella harmaalla viivalla P-Hämpin laajennuksen alustavan hankesuunnitelman mukaisten kalliotilojen sijainnit sekä maanalaisen kaavan nro 8670 valmisteluvaiheessa tutkitut ajoyhteydet. (Lähde: Sitowise Oy)



Kuva 9. 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 Viinikanojan valuma-alueeseen, suunnittelualueen alueen luoteisnurkka sekä lähialue kuuluvat keskustan valuma-alueeseen. Viinikanojan valuma-alue laskee Pyhäjärveen. Keskustan valuma-alue laskee Tammerkoskeen ja Pyhäjärveen.



Kuva 10. Ote Tampereen kaupungin karttapalvelusta, jossa on esitetty pää- ja osavaluma-alueet sekä niiden purkupisteet. Suunnittelualue on osoitettu punaisella ympyrällä ja se sijoittuu lähes kokonaan Viinikanojan valuma-alueelle.

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

Keskustan valuma-alue on kokonaan viemäroity ja osittain myös sekaviemäroity. Hulevedet ovat liikenteestä johtuen voimakkaasti kuormitettuja ja sisältävät paljon kiintoainesta hiekoituksen ja katupölyn vuoksi. Hulevesien kannalta ongelmalliseksi kohteeksi on tunnistettu henkilöratapihan allittavan 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.

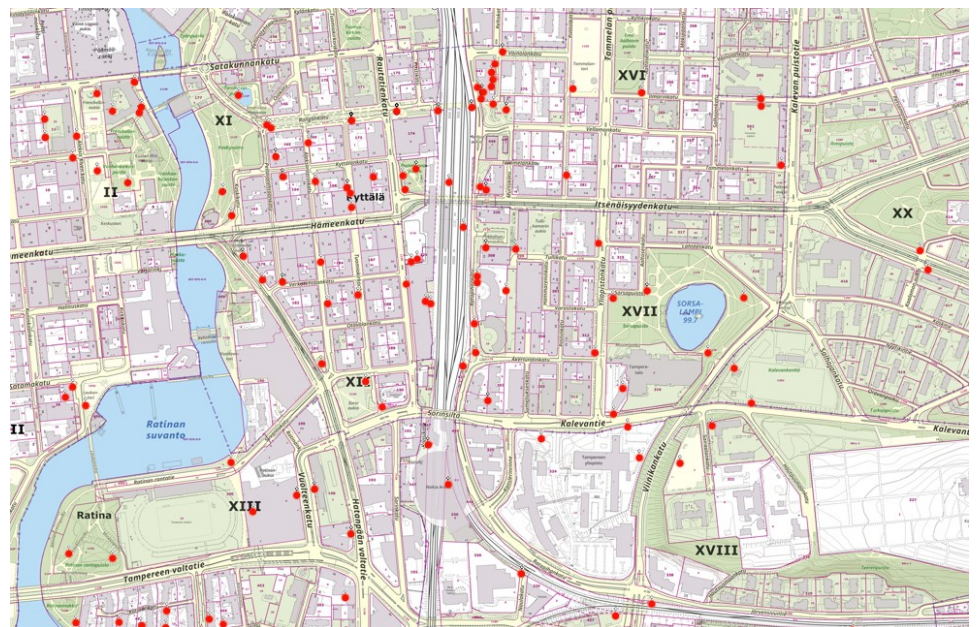
Suunnittelualueella ei ole merkittäviä tai vedenhankinnan kannalta tärkeitä luokiteltuja pohjavesialueita. Lähimmät vedenhankinnan kannalta tärkeät pohjavesialueet, Aakkulanharju sekä Epilänharju-Villilä, sijoittuvat lähimmillään noin kahden kilometrin etäisyydelle suunnittelualueesta.

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 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 11. 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 Rakennettu ympäristö

Kaupunkirakenne

Suunnittelualue sijoittuu ydinkeskustan itäosaan Kyttälän ja Tullin kaupunginosien väliin. Kaupunkirakenteelle tunnusomaisessa ruutukaavassa poikkeamia suorakulmaisesta koordinaatistosta on vähän, pääosin johtuen ratapihasta. Alueen eteläpuolella on Eteläkansi ja Nokia Arena, jotka on rakennettu rautatiealueen yläpuolelle. Kannen alueen rakentaminen on huomattavasti ympäristöä korkeampaa ja tehokkaampaa.

Tullin kaupunginosa on nykytilanteessa toimisto- ja liiketilapainotteista aluetta. Entisen rautatieliikenteeseen kytkeytyneen toiminnan perintönä alueella on vahva teollinen identiteetti. Kadut ja korttelin 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 12. Kuva Kalevantieltä kohti länttä. Topaasi-talon edessä on toimistorakennus Technopolis ja kadun toisella puolella Tulli Business park. Suunnittelualue sijoittuu kuvassa jälkimmäisen taa ja kuvan taustalla näkyvän ortodoksisen kirkon eteen. (Tampereen kaupunki 2025)

Kyttälän kerrostaloissa on pääosin asumista ja kivijaloissa liiketiloja. Etenkin eteläisten kortteleiden 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 liiketilasiivet. Katukuvaan vaihtelua tuovat Kyttälän ensimmäisen asemakaavan mukaisesti rakentuneet tontit, joiden kohdalla katutila on muita kapeampi. Myös tällä alueella julkisivujen aukotuksen lineaarisuus korostuu.



Kuva 13. Kuva Sorinsillalta kohti pohjoista. Hotelli Torni muodostaa korkean maamerkin ympäröivässä kaupunkitilassa sekä laajemminkin kaukomaisemassa. (Tampereen kaupunki 2025)

Suunnittelualueen pohjoispuolelle 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.



Kuva 14. Rautatienkatu ja Kyttälän lamellitalojen julkisivujen muodostama rivi. (Tampereen kaupunki 2025)

Alueen länsipuolella sijaitsee ortodoksikirkko, ns. Nikolaintalo, ja Sorin aukio. Raitiotiepysäkki on suunnittelualueesta noin 300 metrin kävelyetäisyydellä.



Kuva 15. Suunnittelualueen ympäristön kaupunkirakennetta. Nokia Arena sekä Eteläkannan kerrostalot ovat rakenteilla kuvan oikeassa reunassa ja alareunassa Sorin aukiolla rakennetaan raitiotiepysäkkiä. (Tampereen 3D-kaupunkimalli)

Kaupunkirakenteen historiaa

Suunnittelualueen ympäristö on jo pitkään ollut osa rakennettua ympäristöä. Tampere oli vuonna 1876 avatun Hämeenlinna-Tampere-radan pohjoinen pääteasema ja vuoteen 1882 asti Suomen pohjoisin rautatieliikennepaikka. Alueen läheisyydessä on ollut jo vuodesta 1874 lähtien rautatieliikennettä tukevia rakennuksia, kuten rautatieasema ja suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevat veturitallit. Osa vanhoista rakennuksista, kuten kolmas veturitalli, on purettu ja osan käyttötarkoitus on muutettu.

Alueen rakentumisen historiaa on selvitetty laajalti Asemakeskushankkeeseen liittyneissä selvityksissä. Näistä keskeisimpiä ovat Asemakeskuksen yleissuunnitteluvaiheessa laaditut rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvitys (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020) sekä Tampereen Asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy 2020).

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.

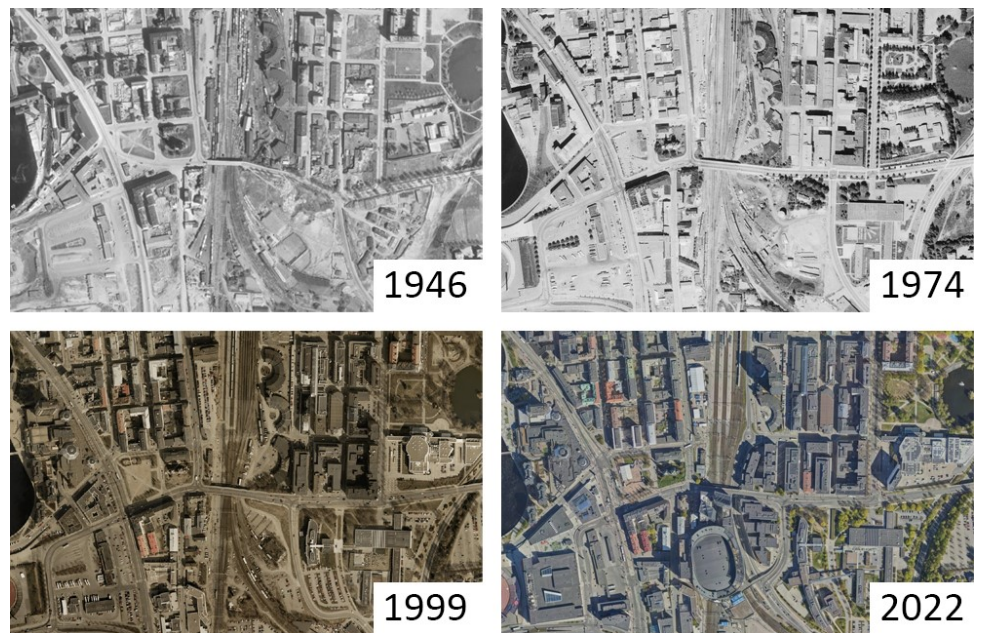
Tullin kaupunginosan muodostuminen alkoi 1800-luvun lopulla, kun ratapihan läheisyyteen ryhdyttiin rakentamaan varasto-, konttori- ja tuotantotiloja. Kaupunginosa sai ensimmäisen asemakaavansa 1800- ja 1900- lukujen vaihteessa. Aseman ja ratapiha-alueen voimassa oleva asemakaava, jossa myös rakennukset 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 16. Kartta Tampereen rautatieasemasta ja sen lähiympäristöstä. Eteläinen veturitalli oli rakennettu jo osittain. Vasemmalla ylhäällä on Tampereen ortodoksinen kirkko. (K. W. Wirzenius 1898, Tampereen asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys, 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 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 kaupunginosaan. Radan itäpuolisia VR:n rakennuksia siirtyi kaupungin omistukseen. Osa rakennuksista purettiin ja osan käyttötarkoitus muuttui.



Kuva 17. Ortoilmakuvissa on kuvattu alueen kehittymistä vuodesta 1946 vuoteen 2022. (Tampereen karttapalvelu)

Kyttälän kaupunginosan suunnitelmallinen rakentuminen perustuu vuonna 1877 kaupunginarkkitehti Caloniuksen laatimaan, ensimmäiseen ruutukaavas suunnitelmaan 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. Asemakaavaa on sittemmin muokattu ja mm. alueen eteläosan lamellitalot ovat rakentuneet modernistisemmän suunnitelman mukaan.



Kuva 18. Valokuva Kyttälästä 1890-luvun lopulta. (Siiri-tietokanta, Vapriikin kuva-arkisto)

Rakennuskanta

Suunnittelualueen rakennuskanta koostuu pääosin junaliikennettä tukevasta infrarakentamisesta. Suunnittelualueen länsiosassa,

rautatiealueella osoitteessa Rautatienkatu 39 on kaksikerroksinen toimistorakennus vuodelta 1973.

Maan alle suunnittelualueen pohjoisreunaan on suunniteltu pysäköintilaitos P-Hämpin uusi maanalainen ajoyhteys Viinikankadulta, joka yhdistyy laitoksen ensimmäiseen laajennusosaan. Laajennusosa liittyy Asemakeskus-hankkeeseen, jonka rakentuessa Rautatienkadun varrelta puretaan pysäköintilaitos P-Asema. Laajennusta suunnitellaan nykyisen pysäköintilaitoksen ja Rautatienkadun alle.

Liikenne

Kaava-alueella on useita tärkeitä liikenneväyliä. Pohjois-eteläsuunnassa alueen läpi kulkee rautatiet ja alueen pohjoispuolella sijaitsee Tampereen henkilöratapiha. Rautatiealue on aktiivisessa käytössä ja Väyläviraston mukaan Tampereen henkilöratapihan kautta tehdään noin 6,3 miljoonaa matkaa vuodessa. Matkustajaliikenteen lisäksi alueen läpi kulkee rahtijunia. Kaavan eteläreunassa kulkee itä-länsisuunnassa Kalevantie, joka ylittää rautatiealueen Sorinahteen sillalla. Länsireunassa kulkeva Rautatienkatu on osa keskustan autokehää. Vuolteenkatu ja Kalevantie ovat pääkokoojakatuja, jotka keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 luonnoksen mukaan kuuluvat osaksi keskustan autokehää. Sorinahteen sillalla ajokaistoja on kolme, kaksi länteen kulkevaa ja yksi itään kulkeva. Nopeusrajoitus on 40 km/h. Sillan eteläpuolella kulkee eroteltu ja pohjoispuolella yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.

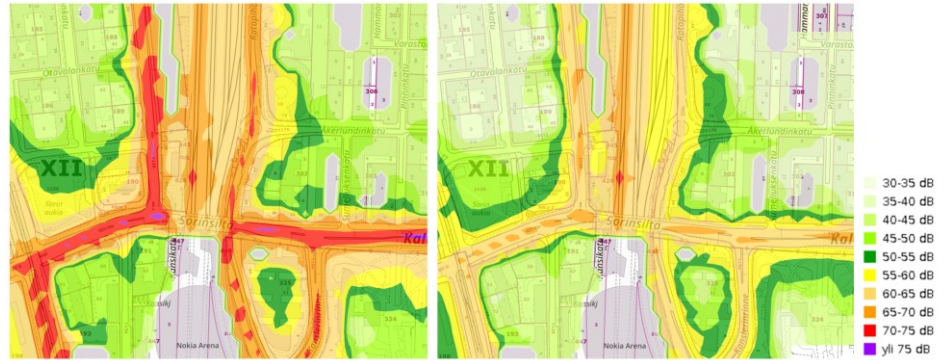
Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä on useita yleisessä käytössä olevia pysäköintilaitoksia, mm. P-Hämppi, P-Asema, Aimo Park Areena, Tulli Business Park, Technopolis. Muita enintään 500 metrin etäisyydelle sijoittuvia pysäköintilaitoksia on Rautatienkadun tuntumassa (Stockmann, Postitalo), Tullin alueella (P-Tampere-talo, P-Tullintori) sekä Kalevanharjulla ja Tampereen yliopiston keskustakampuksen korttelissa. Tampereen uudisrakentamisen pysäköinnin mitoitusta ohjaa kaupungin pysäköintipolitiikka ja -normi. Lähimmät alueen pyöräpysäköintipaikat ovat Sorinkadulla sekä Sorin aukiolla. Lähin kaupunkipyöräasema on Sorin aukiolla.

Alueen läheisyydessä, alle 300 metrin etäisyydellä, sijaitsee Sorin aukion raitiotiepysäkki. Raitiotien laajennuksen rakentaminen Hatanpään valtatieen kautta Pirkkalaan on alkanut ja tavoitteena on aloittaa liikennöinti uusilla rataosuuksilla vuonna 2028.

Tekninen huolto

Kaava-alue on liitetty teknisen huollon verkostoihin.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt



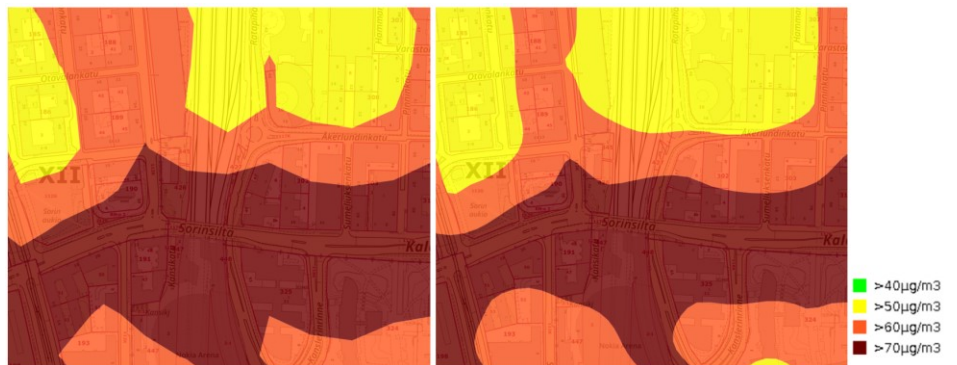
Kuva 19. Melukartoilla on kuvattu vuoden 2024 meluolosuhteiden ennustetilannetta. Vasemmalla on päiväajan ja oikealla yöajan meluolosuhteita kuvaavat kartat.

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. Yli 65 dB tasoja on Pohjoiskannan lamellirakennusten itäpuolen julkisivuilla.

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. Tällainen tilanne on suunnittelualueen eteläreunassa Sorinahteen sillan ympäristössä. 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. Tästä johtuen näiden selvitysten sisältöä ei ole mahdollista sisällyttää kaavaselostukseen tai sen liiteaineistoon. Selvityksiä koskevien tietojen luovuttamisesta vastaa Väylävirasto.

1.2.5 Väestö ja palvelut

Suunnittelualueella ei ole asukkaita. Julkisia ja yksityisiä palveluja on monipuolisesti ja ne ovat hyvin saavutettavissa.

1.2.6 Maanomistus: pääosin kaupungin maita

Suunnittelualue on pääosin kaupungin omistuksessa, lukuun ottamatta valtion omistuksessa olevaa rautatiealuetta.

2 ASEMAKAAVAN KUVAUS

2.1 Kaavan rakenne

Asemakaavan keskellä on rata-alue, jota reunustavat keskustatoimintojen korttelialueet. Rakentaminen on osoitettu korttelialueille ja ulokkeena rata-alueen päälle. Lisäksi on osoitettu katualueita Rautatienkadulle, Vuolteenkadulle ja Kalevantielle sekä Sorinahteen silta rata-alueen ylittävänä eritasoristeyksenä.

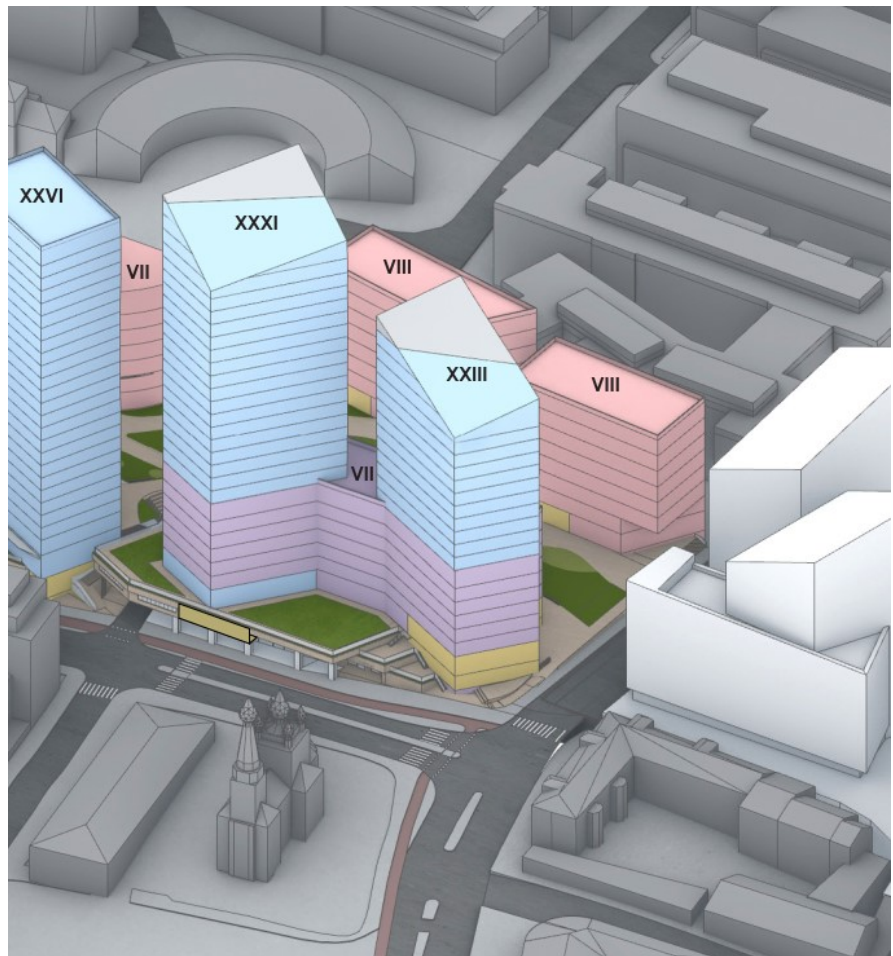
Kaavaratkaisu mahdollistaa puistokannen rakentamisen Sorinahteen sillalta pohjoiseen. Kansi sijoittuu rata-alueen päälle siten, että junaliikenteelle ja rata-alueen rakenteille jää riittävästi tilaa. Puistokantta reunustaa itäpuolella kaksi kahdeksankerroksista rakennusta ja länsipuolella kaksi tornirakennusta, jotka yhdistyvät seitsenkerroksisella jalustaosalla. Pohjoisempi torni on korkeampi, siinä on 31 kerrosta. Eteläisemmässä tornissa on 23 kerrosta.



Kuva 21. Ilmakuvasovite (Studio Daniel Libeskind). Kuvassa Pohjoiskannelle suunnitellut uudet rakennukset erottuvat kaltevakattoisina.



Kuva 22. Ilmakuvasovite (Arco). Kuvassa Pohjoiskannen alue näkyy edustalla. Korkeat rakennukset jatkavat Eteläkannen tiivistä kaupunkirakennetta. Puistokansi jatkuu pohjois-eteläsuuntaisesti alueen läpi.



Kuva 23. Aksonometria (Studio Daniel Libeskind). Viitesuunnitelma-aineistossa on esitetty yksi mahdollinen tapa jäsenellä suunniteltujen rakennuksien käyttötarkoituksia. Siniset merkitsevät asumista, lilat hotellitoimintaa, keltaiset liiketilaa ja pinkit toimistoja.



Kuva 24. Havainnekuva Vuolteenkadun suunnasta (Arco).

2.1.1 Mitoitus

Asemakaava-alueelle on osoitettu uutta rakentamista yhteensä 36 800 k-m². Kaavan itäpuolelle kortteliin 427 on osoitettu yhteensä 9 400 k-m².

Korttelin 426 rakennusoikeus on 27 400 k-m². Korttelin 426 rakennusoikeutta saa käyttää myös korttelin 445 puolella. Rautatiealueen merkintä mahdollistaa, että viereisiltä korttelialueilta rakennukset tulevat osittain ulokkeena rautatiealueen päälle.

Voimassa olevassa asemakaavassa on rakennusoikeutta 40 000 k-m². Alueen rakennusoikeus vähenee kaavamuutoksen myötä.

2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

Kaavamääräyksillä ohjataan alueen maankäytön ja rakentamisen muutoksia tavalla, joka huomioi mm. kaupunkikuvaan, ympäröivään kaupunkirakenteeseen ja liikkumiseen kytkeytyvät laadulliset ja toiminnalliset tavoitteet. Kaavaluonnoksissa edellytetään mm., että korttelialueen suunnittelussa tulee huomioida jalankulkuympäristön viihtyisyys, valaistus, turvallisuus ja sovitautuminen kaupunginosakokonaisuuteen. Lisäksi on annettu alustavia rakentamistapaa, ympäristöhäiriöiden ehkäisyä sekä muita mahdollisten asuintilojen toteuttamisen edellytyksiä koskevia kaavamääräyksiä.

Asemakaavan ohella rakentamista ohjataan myös muun voimassa olevan lainsäädännön ja kaupungin omien rakentamismääräysten avulla, joiden sisältöä ei ole kaavamääräysten muodossa tarpeen kerrata. Esimerkiksi elinympäristön turvallisuuteen ja terveellisyyteen vaikuttavien tekijöiden osalta laadulliset tavoitteet määritellään pääosin muissa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa lupamenettelyissä. Asemakaavaan sisältyvän katualueen osan rakentamista koskevat laadulliset tavoitteet määritellään ja niiden toteuttamista ohjataan kaavasta erillisiin katu- ja rakentamissuunnitteluvaiheisiin sisältyvien prosessien yhteydessä.

2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset

Asemakaavamerkinnot ja määräykset ovat täydellisinä kaavakartan yhteydessä.

2.3.1 Korttelialueet

Korttelit 445, 426 ja 427 on osoitettu keskustatoimintojen korttelialueina (C). Rautatiealue on osoitettu rautatiealueena, jonka päälle saa rakentaa rajoittuvaan kortteliin tai muuhun alueeseen kuuluvan ulokkeen (LR/u-1). 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.

Länsipuolelle on osoitettu kortteliin 427 yhteensä 9 400 k-m² rakennusoikeutta. Rakennus on mahdollista sijoittaa osittain ulokkeena (u) rata-alueen päälle: Merkinnällä osoitettu rakennusala saa ulottua viereisen kortteli-, katu- tai muun alueen yläpuolelle (ulo-1). 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. Korttelissa rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasemaksi on osoitettu +143,5. Tämän luvun osoittaman korkeusaseman yläpuolelle ei saa sijoittaa teknisiä tiloja tai laitetiloja. Korttelin eteläosaan on varattu näkemäalue (nä).

Itäpuolelle on osoitettu kortteliin 426 ja 445 yhteensä rakennusoikeutta 27 400 k-m². Korttelin 426 rakennusoikeutta saa käyttää myös korttelin 445 puolella. Myös näissä kortteleissa rakennuksia on mahdollista sijoittaa osittain ulokkeena (u) rata-alueen päälle (ulo-1). Kortteleihin on mahdollistettu kahdeksankerroksinen jalustaosa, jonka päällä on kaksi tornirakennusta. Pohjoisempi torni on korkeampi ja sen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasemaksi on osoitettu +211,0. Eteläisemmän tornin ylimmän kohdan korkeusasemaksi on osoitettu +186,8. Tornien rakennusaloilla rakennuksen kattomuodon tulee olla vinosti yhteen tasoon leikattu (ka). Katon yhtenäisen pinnan saa rikkoa rakentamalla kerroksiin sisäänvedettyjä parveketerasseja. Kattomuodon arkkitehtuuriin ja kaupunkikuvalliseen merkittävyyteen on kiinnitettävä huomiota.

Korttelialueille 426 ja 445 saa sille merkityn kerrosalan lisäksi rakentaa porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan kussakin kerroksessa porrashuonetta kohti enintään 45 m² (prs-1(45)). Asuintiloja saadaan sijoittaa ainoastaan III-XXVII kerroksiin (as- III-XXVII). Lisäksi 1,5 % asumisen kerrosalasta tulee vähintään toteuttaa asukkaiden yhteis- ja vapaa-ajantiloina (yhta1,5%). Alueen maaperän pilaantuneisuus tulee selvittää ja tarvittaessa puhdistaa sekä jätteet poistaa maaperästä ympäristöviranomaisen hyväksymien suunnitelmien mukaisesti (pima-8). Korttelin eteläosaan on osoitettu ohjeellinen aukiomainen alueen osa, joka on toteutettava korkealaatuisesti ja ympäristöön sovittaen (tym-7).

Keskustatoimintojen korttelialueilta on varattava sähkönjakelun kannalta tarkoituksen mukaisesta paikasta tilaa jakelumuuntamolle. Muuntamotilan täytyy sijaita integroituna rakennukseen tai rakenteisiin.

Rata-alueen päälle on osoitettu puistokantta alueen osana, joka on toteutettava korkealaatuisena ja vehreänä aukiotilana (tym-8). Alueen läpi tulee järjestää laadukas jalankulkuyhteys. Alue sijaitsee tasolla +103,2-+105,8. Sorinsillan kohdalle on osoitettu eritasoristeys (e). Lisäksi ratatasolle on kortteliin 445 ja 426 osoitettu ajoyhteys merkinnällä ajo-6/5,0(+95,4). Rakennuksen alla vaadittava vähimmäiskorkeus on ilmoitettu luvulla. Suluissa oleva merkintä osoittaa likimääräisen tason, jolla yhteyden tulee sijaita. Rautatienkadun varrelle on osoitettu yleiselle jalankululle varattu alueen osa, joka sijaitsee likimääräisellä tasolla +95,8-+99,50.

2.3.2 Katualueet

Vuolteenkatua, Rautatienkatua ja Ratapihankatua sekä Suvantokadun jatke on osoitettu katualueena. Suvantokadun jatkeen kohdalle on osoitettu ulokkeen ala (u), joka mahdollistaa kadun päälle rakentamisen. Viereen on osoitettu myös kadulta puistokannelle johtava jalankulkureitti (por-1). Ratapihankadun puolella mahdollistetaan kävelysillan osoittaminen katualueen yli (y-jk). Keskustakortteleiden reunaan on osoitettu liittymäkieltomerkinnot Rautatienkatua, Vuolteenkatua ja Ratapihankatua vasten.

2.3.3 Yleismääräykset

KAUPUNKIKUVAA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

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

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

Kaikki rakennuksen tilat mukaan lukien ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat tulee sijoittaa rakennusmassan sisälle yhtenäisen vesikaton alapuolelle.

RAKENNUS

Yhteistilojen tulee liittyä luontevasti ulko-oleskelualueisiin.

Parvekkeiden tulee olla sisäänvedettyjä ja lasitettuja.

Parvekkeet eivät saa ylittää rakennusalan rajaa.

ULKO-OLESKELUALUEET, VIHHERKERROIN JA HULEVESIEN HALLINTA

Leikkiin ja oleskeluun sopivaa ulko-oleskelualueita tulee olla vähintään 10 % tontin asumisen kerrosalasta.

Leikki- ja oleskelualueet on toteutettava yhtenäisinä.

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

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.

Rakennussuunnittelun keinoin tulee osoittaa, että asumisen edellytykset täyttyvät.

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

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

TUULISUUS

Rakentamislupaa haettaessa on osoitettava mallinnuksin, 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
Ympäri vuorokautinen 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
Ympäri vuorokautinen 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.

2.4 Nimistö

Asemakeskuksen asemakaavan nimistöpäätökset on käsitelty nimitoimikunnan kokouksessa 18.12.2024. Pohjoiskannan osalta uutta nimistöä on Sorinahteen sillalta kohti rautatieasemaa jatkuva puistokansi, jolle esitetään nimeä Veturipuisto. Puisto sijoittuu veturitallien kohdalle paikkaan, jonka alta on historian aikana kulkenut ja tulee kulkemaan tuhansia vetureita. Lisäksi pieni osa Tullin puolelle johtavasta kävelysillasta sijoittuu kaava-alueelle. Siltaa esitetään nimettäväksi Ratainsinööri Lindholmin sillaksi. Ratainsinööri V. Lindholm on piirtänyt asemakaavakarttoja radan kummallakin puolilla olevilla alueilla, Kyttälässä ja Tammelassa, joten Lindholmiin liittyvä nimi sopii erityisen hyvin tälle alueelle.

3 KAAVAN VAIKUTUKSET

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

Kaavaselostuksessa on esitetty kooste merkittäviksi arvioituista vaikutuksista, joita kaavan toteuttamisesta voisi syntyä. Laajemmin vaikutuksia on käsitelty kaavaselostuksen 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 päällerrakentamisen (kansirakentamisen) laajuudessa, joka on vaihtoehto A:ssa merkittävästi vaihtoehtoa B pienempi.

Elinympäristön turvallisuuteen ja terveellisuuteen 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.

Sosiaalisiin oloihin, 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 toteutuminen arvioitiin luovan edellytyksiä alueen kasvillisuuden määrän lisäämiselle ja luonnon monimuotoisuuden kehittämiselle.

Myönteisiä vaikutuksia arviointiin syntyvän olemassa olevan yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen ja teknisten verkostojen hyödyntämisestä, jätehuollon järjestelyiden kehittämisestä 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 vaihtoehtoon pohjalta.

3.2 Muista suunnitelmista johtuvat vaikutukset

Asemakaavaan sisältyvien yleisten alueiden toteuttamista ohjataan kaavaa seuraaviin puisto-, katu- ja rakentamissuunnitteluvaiheisiin sisältyvien prosessien yhteydessä. Esimerkiksi katujärjestelyiden 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

Asemakeskuksen kaavamuutokseen (8640) päätettiin 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.

Kaavamuutos kuulutettiin vireille 12.12.2024.

4.2 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Asemakaavatyön tarkoituksena on tutkia kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkeatasoisten rakennusten ja julkisen kansipuiston sijoittamista keskusta-alueelle, Sorinsillan pohjoispuolelle. Rakentaminen sijoittuu osittain rata-alueen päälle. Alueelle suunnitellaan monipuolisesti työn, kaupan, palvelujen, vapaa-ajan ja asumisen toimintoja sekä korkealaatuisia julkisia kaupunkitiloja. Tavoitteena on ratapihan estevaikutuksen vähentäminen sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen aseman seudulta ympäröiviin kaupunginosiin ja rata-alueen yli. Hanke on osa Asemakeskuksen kokonaisuutta ja sen on määrä liittyä luontevasti ympäröivään kaupunkirakenteeseen sekä vahvistaa Tampereen ominaispiirteitä ja vetovoimaa.

4.3 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Asemakaavamuutoksen yhteydessä ei tutkittu vaihtoehtoja. Alueen voimassa olevan asemakaavan laatimisen yhteydessä (vahvistunut

13.06.2011) on tutkittu erilaisia massoittelevaihtoehtoja. 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.

4.4 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavan vireilletulo vaiheessa nähtäville asetettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Asemakaavan valmisteluvaiheen nähtävilläolon yhteydessä pidetään kaikille avoin yleisoesittely ja julkaistaan esittelyvideo.

Asemakaavaprosessin aineistot ovat saatavilla kaupungin verkkosivuilla osoitteessa: www.tampere.fi/kaavat/8975

Asemakortteleiden hankkeista ja ajankohtaisista asioista tiedotetaan yhteisillä verkkosivuilla osoitteessa: asemakorttelit.tampere.fi

4.5 Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana

4.5.1 Aloitusvaiheen palaute ja kaavan valmisteluaineiston laatiminen

Kaavamuutos kuulutettiin vireille 12.12.2024. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 12.12.2024 - 16.1.2025. Aloitusvaiheessa saatiin seitsemän viranomaiskommenttia ja kaksi mielipidettä.

Kaavan liitteenä olevassa palauteraportissa on esitetty aloitusvaiheessa tullut palaute ja vastaukset, kuinka palaute on huomioitu kaavan laadinnassa.

Pirkanmaan ELY-keskus kiinnitti palautteessaan huomiota valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteisiin koskien tehokasta liikkumisjärjestelmää. Kaavamuutosalueen liikkumisen sujuvuuteen ja vaikutusten arviointiin erityistä huomiota. Suunnittelua tehdään rinnakkain asemakaavamuutoksen nro 8640 Asemakeskus kanssa, ja on tärkeää, että muodostuu tarkoituksenmukainen ja turvallinen kokonaisuus. Lisäksi on huomioitava kaupunkikuvan suhde valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. ELY-keskus suosittelee etenemään kaavoituksessa vaihtoehtojen vertailun kautta ja pyytää järjestämään viranomaisaloitusneuvottelun.

Viheralueet ja hulevedet edellyttävät hulevesisuunnitelman ja -selvityksen laatimista.

Pirkanmaan maakuntamuseo kiinnitti huomiota suunnittelualueen lähiympäristön merkittäviin rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin ja edellytti arvojen esiintuomista kaavaprosessissa riittävin selvitysin. Maakuntamuseo kehotti myös huomioimaan huolellisesti kaavan vaikutukset kulttuuriympäristöihin.

Pirkanmaan liitto esitti tarkennuksia osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan maakuntakaavan merkintöjen osalta.

Tampereen Energia Sähköverkko Oy pyysi huomioimaan muuntamoiden tarpeen kaavaratkaisussa sekä kiinnitti huomiota teknisten verkostojen sijoittamiseen alueella.

Väylävirasto antoi palautteessaan ohjeita rautatiealueen päälle rakentamisesta sekä raideliikenteen melun, runkomelun ja värinän huomioimisesta. Lisäksi he ohjeistivat radan läheisyyteen rakentamisen osalta kiinnittämään huomiota radan stabiliteettiin aiheutuvista vaikutuksista. 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.

Ympäristönsuojeluyksikkö pyysi huomioimaan pilaantuneiden maa-alueiden selvitystarpeet sekä vaatimukset jatkosuunnittelulle. Yleiskaavan kaupunkivihreän kehittämisalueen ohjaus on hyvä huomioida kaavasunnittelussa.

Tampereen seudun pyöräilijät toivat palautteessaan esiin pyöräolosuhteiden parantamiseen liittyviä seikkoja pyöräilyväylien ja pyöräpysäköinnin osalta.

Yksi yksityinen henkilö antoi palautetta aseman saattoliikenteeseen liittyen.

4.6 Suunnitteluvaiheiden käsittely ja päätökset

Asemakaavan no 8975 ja Pohjoiskeskus- 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.

Pohjoiskansi on ollut Asemakeskuksen kautta mukana kaavoitusohjelman kohteena vuodesta 2023 lähtien (kaavoitusohjelma 2024-2028).

Pohjoiskannen asemakaava kuului alun perin Asemakeskus II vaiheen kokonaisuuteen, mutta on sittemmin liitetty Asemakeskus I vaiheen kokonaisuuteen (kaavoitusohjelma 2025-2029).

Asemakaavan laatimisesta on laadittu aiesopimus (Tampereen kaupunki ja SRV) vuonna 2024.

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu pidettiin 11.2.2025.

Asemakaavan ja siihen liittyvien selvitysten valmistelua on ohjannut kaavan ohjausryhmä.

Asemakeskuksen (8640) ja Pohjoiskannen (8975) kaavakokonaisuutta on käsitelty ajankohtaisasiana kaupungin johtoryhmissä, yhdyskuntalautakunnassa sekä kaupunginhallituksessa valmistelun aikana.

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, Studio Daniel Liebeskind, ARCO Architecture Company, Loci Maisema-arkkitehtit Oy, 2025
- Yleisten alueiden suunnittelu, Loci Maisema-arkkitehtit Oy, 2025
- Liikenneselvitys ja -suunnitelmat, Sitowise, 2025
- Hulevesiselvitys ja -suunnitelma, Ramboll Finland Oy, 2025
- Meluselvitys, Sitowise, 2025
- Tampereen asemakorttelit kaavatalousselvitys, WSP, 2025
- Tampereen asemakorttelit hiilijalanjälkiraportti, WSP, 2025
- Asemakeskuksen VAK-analyysi, L2 Paloturvallisuus Oy 2020
- Tuulisuusanalyysi, Sitowise, 2025
- 8640 ja 8670 Ilmanlaatuselvitys, Enwin Oy
- 8975 Luontoarvojen esiselvitys, WSP, 2025
- Korkean asuinrakentamisen suunnitteluperiaatteet, Inaro, 2024
- Rakennettu kulttuuriympäristö
 - Rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvitys/ rakennusinventointi, Vahanen Rakennusfysiikka 2020
 - Tampereen asemapuisto, ympäristöhistoriallinen selvitys, Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, VR Group ja Tampereen kaupunki 2020

Asemakaavan valmistelussa on lisäksi hyödynnetty seuraavia selvityksiä ja suunnitelmia:

- Rakennesuunnittelu
 - Pohjoiskansi, Tärinän ja runkomelun hallintasuunnitelma, A-Insinöörit, 2025
 - Asemakeskus, Tärinän ja runkomelun hallintasuunnitelma, A-Insinöörit, 2025
 - Pohjoiskansi, Rakennesuunnittelu, Harristo, 2025
- 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
- Teknisten verkostojen selvitys ja suunnitelma, Ramboll Finland Oy, 2025
- Liikenne
 - Sorin sillan suunnittelu, 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, loppuraportti luonnos, Ramboll, 2024
- 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 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA PÄÄTÖKSET

Asemakaava on voimassa olevan maakuntakaavan sekä voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

6.1 Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta.

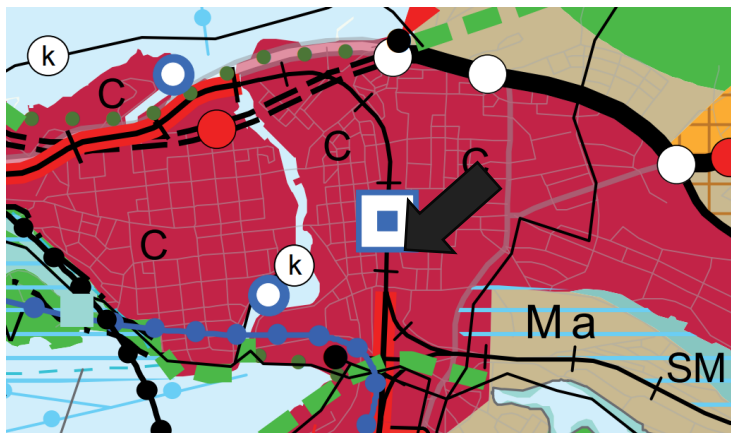
Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kokouksessaan 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017. Maakuntakaavan hyväksymispäätös tuli lainvoimaiseksi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 24.4.2019.

Maakuntakaavassa 2040 kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (C). Alueen suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen. Alueen suunnittelussa on turvattava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen.

Lisäksi alue kuuluu kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhykkeeseen (kk-1). Aluekokonaisuutta kehitetään hyvin saavutettavana ja monipuolisena yritystoiminnan, asumisen sekä kaupallisten ja julkisten palvelujen alueena. Kehittämisvyöhykkeen kunta- ja alakeskukset toimivat merkittävinä asumisen, palveluiden ja työpaikkojen keskittyminä sekä seudullisesti merkittävinä liikenteellisinä solmukohtina. Tampereen keskustan asemaa valtakunnallisesti merkittävänä kaupunkikeskuksena vahvistetaan. Maankäytön suunnittelussa tulee tavoitella tiivistä ja sekoittunutta yhdyskuntarakennetta sekä edistää toimintojen saavutettavuutta kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.

Alueen läpi on osoitettu päärata. Merkinnällä osoitetaan henkilö- ja tavaraliikenteen kannalta merkittävät pääradat. Suunnittelumääräys: Pääradoilla tulee kiinnittää erityistä huomiota henkilöliikenteen nopeutta ja täsmällisyyttä sekä yleistä liikenneturvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin. Päärataverkolla tavoitteena on poistaa tasoristeykset ja mahdollistaa 250 kN akselipainot. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee erityistä huomiota kiinnittää luonto-, maisema- ja

kulttuuriympäristöarvojen säilymiseen sekä ulkoilureittien ja ekologisen verkoston kannalta tärkeiden viheryhteyksien jatkuvuuden turvaamiseen.



Kuva 25. Ote Pirkanmaan maakuntakaavasta 2040. Suunnittelualue osoitettu mustalla nuolella.

6.2 Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta

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

Yleiskaavassa kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Suunnittelualue sijaitsee ydinkeskustan laajenemisvyöhykkeellä ja korkeaan rakentamiseen soveltuvalla vyöhykkeellä. Alue on kävelykeskustana kehitettävää hitaan liikkumisen aluetta ja sille kohdistuu keskitetty pyöräpysäköinti-merkintä.

Osayleiskaavassa suunnittelualue kuuluu keskustatoimintojen alueeseen. Merkintä mahdollistaa monipuolisesti kauppaan, muihin palveluihin, työpaikkoihin ja keskustamaiseen asumiseen liittyvät toiminnot.

Suunnittelualue kuuluu ydinkeskustan laajenemisvyöhykkeelle. Vyöhyke on kansainvälistä, valtakunnallista ja alueellista saavutettavuutta hyödyntävä voimakkaan uudistumisen alue. Alueella sallitaan monipuolisen työn, kaupan, palveluiden, vapaa-ajan ja asumisen toiminnot. Alueen elävyyttä on vahvistettava luomalla alueelle uusia, laadukkaita julkisia tiloja, kehittämällä olevien torien ja aukoiden laatua ja viihtyisyyttä sekä varaamalla maantasossa katutilaan ja/tai julkiseen alueeseen liittyvät tilat aktiiviseen käyttöön kuten liike- ja palvelutiloiksi. Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa on huomioitava ympäristön toimintojen välinen kytkeytyminen toisiinsa ja niiden sujuva saavutettavuus. Radan estevaikutusta on vähennettävä luomalla uusia radan ylittäviä ja/tai alittavia yhteyksiä, jotka liittyvät luontevasti olevaan kaupunkirakenteeseen ja liikkumisen reitteihin. Alueen yhteyksiä yliopistolle, Tammelaan ja Kalevan suuntaan on kehitettävä.

Alue kuuluu lisäksi korkean rakentamisen alueeseen. Korkean rakentamisen tulee parantaa lähiympäristön laatua. Korkealla rakentamisella tarkoitetaan yli 12-kerroksista rakentamista. Maisemaan kohdistuvien muutosten vuoksi korkea rakentaminen edellyttää aina hyvää

suunnittelua. Lähiympäristön laadun parantamista on korostettu kompensoimaan mm. korkean rakentamisen varjostavaa vaikutusta.

Osayleiskaavan liikennekartalla suunnittelualue kuuluu kävelykeskustana kehitettävään hitaan liikkumisen alueeseen, jonka liikenneympäristöä on kehitettävä kävelyn ehdoilla. Alueella on parannettava jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten, laadukkaiden ja esteettömien kävelyalueiden, ja -reittien avulla. Hitaan liikkumisen alueella pyöräily on ohjattava ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä. Alueelle on osoitettu keskitetyn pyöräpysäköinnin merkintä. Pysäköinti sijoitetaan ensisijaisesti sisätilaan tai katoksen alle.

Suunnittelualueen eteläreunassa Sorinsillalla kulkee tärkeä jalankulkureitti, keskustan pääkatu, joukkoliikenteen laatukäytävä ja pyöräilyn pääreitti, joka jatkuu myös Rautatienkadulle. Jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä on kehitettävä niin yleisesti kuin myös joukkoliikenteen pysäkeille. Keskustan kehäkatujen on oltava sujuvasti saavutettavissa. Liittymien turvallisuutta ja sujuvuutta on parannettava.



Kuva 26. Ote keskustan strategisesta osayleiskaavasta. Vasemmalla kartta 1, maankäyttö, ja oikealla kartta 2, liikenne. Suunnittelualue osoitettu mustalla nuolella.

Yleismääräyksissä edellytetään, että Tampereen keskustaa kehitetään Pirkanmaan maakuntakeskuksena, valtakunnanosakeskuksena sekä houkuttelevana ja elinvoimaisena kaupunkiseudun ja kaupungin keskuksena. Tampereen keskustaa on kehitettävä viihtyisänä järvenrantakaupunkina. Yritysten ja kaupan toimintamahdollisuuksia on parannettava.

Keskustan kehittäminen tukeutuu olemassa olevaan kulttuuriympäristöön ja kulttuuriarvoja vahvistetaan. Valtakunnallisesti arvokkaiden rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY 2009) ja muinaisjäännösten lisäksi tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt ja arkeologiset kulttuuriperintökohteet. Erityistä huomiota on kiinnitettävä teollisen Tampereen kulttuuriympäristön säilymiseen ja Tampereen maisemallisiin erityispiirteisiin.

Keskustaa kehitetään joukkoliikennekaupungin ytimenä ja Asemakeskusta sen solmukohtana. Suunnittelussa ja rakentamisessa tulee tukea kävelykaupungin kehittämistä luomalla rakennusten maantasokerroksista kaupunkikuvaltaan eläviä ja toteuttamalla julkiset, puolijulkiset ja

puoliyksityiset tilat laadukkaasti. Keskustassa on sovellettava joukkoliikennettä ja kävelykeskustaa tukevia pysäköintiperiaatteita.

Alueiden tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida keskusta-alueen maanalainen rakentaminen. Maalämpökaivojen rakentaminen ei saa haitata tulevaa maanalaista maankäyttöä eikä infraverkkoa. Hulevesien hallinnassa tulee noudattaa Tampereen hulevesiohjelman tavoitteita. Alueiden ja liikenteen suunnittelussa tulee vähentää melutasoa viher- ja virkistysalueilla, muissa julkisissa ulkotiloissa ja asuinkortteleiden ulko-oleskelualueilla sekä edistää ilmanlaadun parantumista.

Asuinkerrostalokortteleiden täydennysrakentamisen yhteydessä on lisättävä ulko-oleskelutilojen vihreyttä ja vähennettävä maantasopysäköintiä. Erillisiä tonttipihoja on yhdistettävä koko korttelin kokoisiksi sisäpihoiksi mahdollisuuksien mukaan. Täydennysrakentamisella on tuettava perheiden hakeutumista keskustaan esimerkiksi parantamalla ulko-oleskelutilojen turvallisuutta ja rakentamalla lasten leikkipaikkoja laadukkaasti. Asuntoalueilla on huomioitava lähivirkistysalueiden, – palveluiden ja –reittien riittävyys sekä saavutettavuus. Asemakaavoituksen yhteydessä on arvioitava, voidaanko edellä mainittuja tavoitteita toteuttaa parhaiten korttelin laajuisen suunnitelman avulla. Suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota rakennusten maantasokerroksen kaupunkikuvalliseen elävyyteen. Keskustaan rakennettavan uuden asutokannan tulee olla hallintamuodoiltaan ja hintatasoltaan monipuolista.

Vireillä olevassa kantakaupungin vaiheleiskaavassa 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 kasvikkatoina.

6.3 Asemakaava

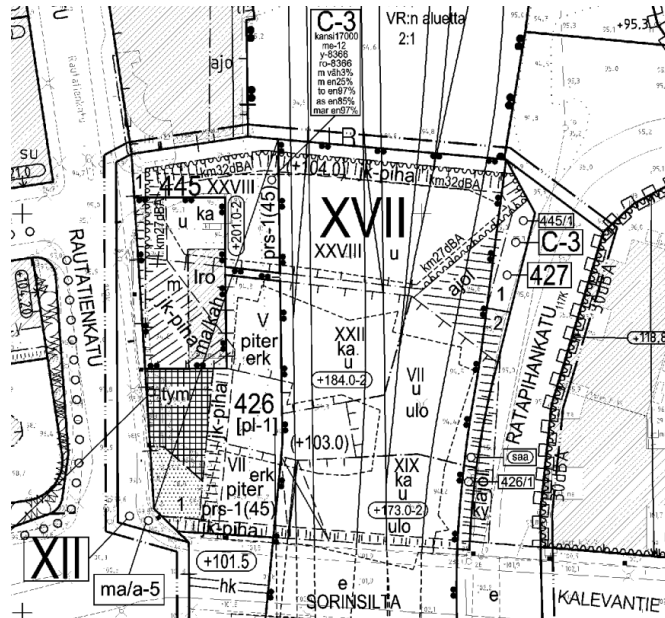
Suunnittelualueella on voimassa 1.11.2012 voimaan tullut asemakaava nro 8366, 19.9.1985 vahvistunut asemakaava nro 6349 sekä 4.7.2022 voimaan tullut maanalainen asemakaava nro 8670.

Maanpäällinen asemakaava nro 8366 mahdollistaa kansimaisen keskustatoimintojen korttelialueen rakentamisen rautatien ylle. Suurimmat sallitut kerrosluvut vaihtelevat välillä 5–28. Rakennusoikeutta alueelle ja rautatien ylle sijoittuvalle ulokkeelle on yhteensä 40 000 k-m². Kaavassa on lisäksi annettu määräyksiä mm. viherkatoista, pihaterasseista, erkereistä ja parvekkeista, ympäristöhäiriöiden torjunnasta, taiteesta, esteettömyydestä sekä valaistuksesta.

Asemakaavassa nro 6349 Rautatienkadun aluetta on osoitettu katu- ja puistoalueena.

Maanalaisessa asemakaavassa 8670 alueelle on osoitettu yleistä pysäköintiä, liikennettä ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevan

maalaisen rakentamisen alue suojavyöhykkeeseen. Alueelle saa rakentaa maanalaisia pysäköintilaitoksia, kulkuyhteyksiä ja yhdyskuntateknisen huollon tiloja, niihin liittyviä teknisiä- ja varastotiloja sekä maanalaisista tiloista maan pinnalle ja rakennuksiin johtavia tekniikkakuiluja, porras- ja hissiyhteyksiä.



Kuva 2719. Ote asemakaavakartasta 8366.

6.4 Tonttijako

Alueen itäreunassa korttelissa 426 on voimassa tonttijako nro 9085 (28.11.2018) sekä korttelissa 445 tonttijako nro 9084 (28.11.2018), jotka perustuvat asemakaavaan nro 8366 (13.6.2011).

6.5 Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin paikkatiedon laatima ja se on tarkistettu v.2025.

6.6 Muut aluetta koskevat suunnitelmat ja selvitykset

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 toteuttamishjelman 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 kestävä 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. 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.

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.

Hiilineutraalistavoitteen saavuttamiseksi kaupunginvaltuusto hyväksyi 18.5.2018 Kestävä Tampere 2030 – kohti hiilineutraalia kaupunkia -linjaukset, jotka kytkevät hiilineutraalistavoitteen yhteen ympäristöpolitiikan ja kestävä 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 kestävästä kaupunkisuunnittelusta, 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. Kaikkien toimenpiteiden, joita on yhteensä 236, vaikutuksia ei ole voitu vielä arvioida.

Keskustan korkean rakentamisen selvitys

Keskustan strategiseen osayleiskaavaan liittyvän korkean rakentamisen selvityksen loppuraportissa (Arkkitehdit MY 2012, päiv.) todettiin mm., että henkilöratapihan ympäristö on jo ohjautunut keskustan korkean rakentamisen alueeksi.

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 kuvattu kaavan laatimisen aikaan mahdollisena pidetty toteutusvaihtoehto. Yksityiskohtaisesti hankkeen toteutusta ohjaavia ja havainnollistavia suunnitelmia laaditaan asemakaavaa seuraavan jatkosuunnittelun aikana.

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.

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 ja Pirkanmaan ELY-keskus. Toteutusvaiheen suunnitelmia käsitellään myös muissa kuin maankäyttö- ja rakennuslain mukaisissa menettelyissä.

8 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Osallistumis ja arviointisuunnitelma 12.12.2024, tark 19.5.2025
- Asemakaavakartta 19.5.2025
- Asemakaavan seurantalomake.
- Palauteraportti 10.4.2025
- Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelun muistio 11.2.2025

8.1 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Asemakaavat nro 8640 Asemakeskus ja 8975 Pohjoiskansi, Valmisteluvaiheen vaikutusten arviointi, Sitowise, 2025
- Korkean rakentamisen hankearviointi, Tampereen kaupunki, 2025
- Viitesuunnitelmat, sisältäen pihasuunnittelun ja viherkerrointarkastelun, Studio Daniel Liebeskind, ARCO Architecture Company, Loci Maisema-arkkitehtit Oy, 2025
- Yleisten alueiden suunnittelu, Loci Maisema-arkkitehtit Oy, 2025
- Liikenneselvitys ja -suunnitelmat, Sitowise, 2025
- Hulevesiselvitys ja -suunnitelma, Ramboll Finland Oy, 2025
- Meluselvitys, Sitowise, 2025
- Tampereen asemakorttelit kaavatalousselvitys, WSP, 2025
- Tampereen asemakorttelit hiilijalanjälkiraportti, WSP, 2025
- Asemakeskuksen VAK-analyysi, L2 Paloturvallisuus Oy 2020
- Tuulisuusanalyysi (Sitowise, 2025)
- 8975 Luontoarvojen esiselvitys, WSP, 2025
- 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