

XVII (Tulli) Ratapihankatu 43, 45 ja katu- alueita, käyttötarkoituksen muutos

Asemakaavan selostus

19.05.2025



Asemakaava nro 9020

TRE:2020/10.02.01/2024

XVII (Tulli) Ratapihankatu 43, 45 ja katualueita, käyttötarkoituksen muutos

ASEMAKAAVA NRO 9020

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee __.__.2025 päivättyä asemakaavakarttaa nro 9020. Asian hyväksyminen kuuluu kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava koskee:

Tampereen kaupungin XVII (Tulli) kaupunginosan korttelia nro 308, tontteja 9 ja 10 sekä katualuetta.

Asemakaavalla muodostuu:

Tampereen kaupungin XVII (Tulli) kaupunginosan kortteli nro 308, tontit 12 ja 13 sekä katualuetta.

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, projektiarkkitehti, keskuksen aluevastaava Paula Frank.

Diaarinumero:

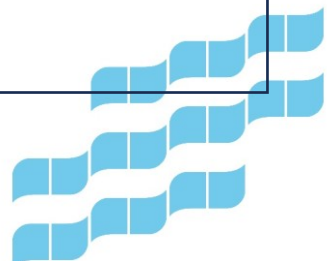
TRE:2020/10.02.01/2024, pvm. 12.4.2024

Vireille tulo:

5.12.2024

Kaavan nimi ja tarkoitus

XVII (Tulli), Ratapihankatu 43, 45 ja katualueita, asemakaavamuutos. Asemakaava numero 9020.



TIIVISTELMÄ

Kaavan tavoitteena on mahdollistaa hotellin laajentuminen, luoda edellytykset vanhan veturitallin kunnostamiselle ja mahdollistaa käyttöä vanhalle konttorirakennukselle hotellitoimintaa varten.

Kaupunki ja Keskinäinen Työeläkevakuutus Elo hakevat yhdessä asemakaavamuutosta. Tavoitteena on eheyttää korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa, huomioida valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö ja arvoihin sovittautuminen. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa hotellin laajentuminen, luoda edellytykset vanhan veturitallin kunnostamiselle ja mahdollistaa käyttöä vanhalle konttorirakennukselle hotellitoimintaa varten.

Kaavan yhteydessä tutkitaan Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymäratkaisu ja osoitetaan liittymän edellyttämä katualue. Kaavalla mahdollistetaan kävelysillan toteuttaminen ratapihan ylle rakennettavalta kannelta esteettömästi Åkerlundinkadulle.

Tontin 10 (13) pääkäyttötarkoitus muuttuu ja rakennusoikeus kasvaa, suojelumerkintöjä tarkennetaan

Suunnittelualue sijaitsee Tampereen Tullissa, keskustan ruutukaava-alueella. Asemakaavamuutoksella edistetään keskustan kehittämistä.

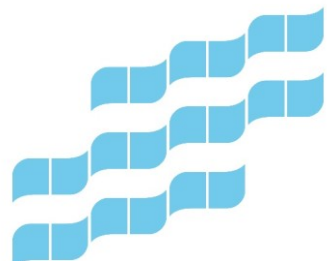
Asemakaavamuutos tukee Tampereen täydennysrakentamisen tavoitteita yhdyskuntarakennetta tiivistämällä. Täydennysrakentaminen keskustan palvelujen ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien lähellä on kestävä kehityksen mukaista.

Pääkäyttötarkoitus muuttuu tontilla 10 (13) julkisesta opetustoiminnasta liike- ja majoituskäyttöön (KL-9) mahdollistaen tontilla 9 (12) olevan hotellin laajentamisen. Tontin 9 (12) pääkäyttötarkoitusta tarkistetaan samaksi merkinnäksi, KL-9. Tontille 10 (13) muodostuu rakennusoikeutta 16 500 k-m² sisältäen olevan veturitallin ja uuden rakennusoikeuden. Tontin 10 (12) rakennusoikeus säilyy ennallaan.

Veturitallin suojelumerkintää tarkennetaan niin, että käyttöönoton mahdollistava tarvittava vähäinen purkaminen mahdollistetaan, kuitenkin niin, että korjaavissa toimenpiteissä rakennuksen arvot säilyvät.

Asemakaavaprosessin vaiheet

Aloitusvaihe



Asemakaavan muutos on tullut vireille 12.2.2024 kaupungin ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Elon yhteisellä hakemuksella. Asemakaavamuutos on vuoden 2025 kaavoitusohjelman kohde.

Asemakaavan vireille tulosta on ilmoitettu kuulutuksella 5.12.2024.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 5.12.2024–9.1.2025 välisen ajan ja se lähetettiin tiedoksi osallisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 11 kpl kommenttia ja mielipiteitä.

Kooste saadusta palautteesta ja viranomaisneuvottelun muistio on liitetty kaava-asiakirjoihin.

Tiivistelmä palautteen sisällöstä ja sen huomioon ottamisesta jatkosuunnittelussa on esitetty selostuksen kohdassa 8. Osallistuminen ja vuorovaikutus.

Valmisteluvaihe

Kaavan valmisteluaineisto, johon sisältyy asemakaavan sekä muiden suunnitelmien ja selvitysten luonnokset, kuulutetaan julkisesti nähtäville. Nähtävillä oloaikana osalliset voivat jättää suunnitelmasta kirjallisia mielipiteitä ja viranomaisille varataan mahdollisuus lausunnon antamiseen. Tarvittaessa järjestetään neuvotteluita eri osapuolten kesken. Nähtävillä oloaikana saadusta palautteesta laadittava yhteenveto ja vastineet liitetään kaava-selostukseen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on täydennetty 19.5.2025 voimassa olevien maakuntakaavan, asemakaavan sekä osallisten osalta.

Asemakaavan valmisteluaineisto asetetaan nähtäville 22.5.2025–12.6.2025.

Ehdotusvaihe

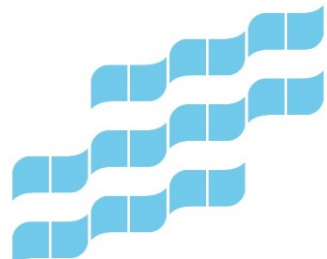
Tavoitteena ehdotusvaiheen nähtäville asettaminen loppuvuodesta 2025.

Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan hyväksyy Kaupunginvaltuusto.

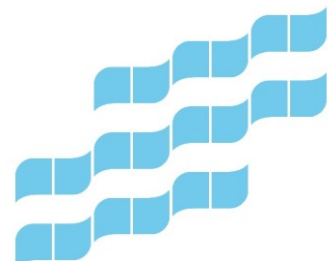
Asemakaavan toteuttaminen

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan heti sen saatua lainvoiman

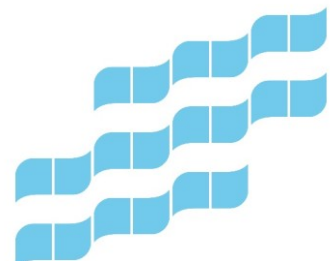


Sisällys

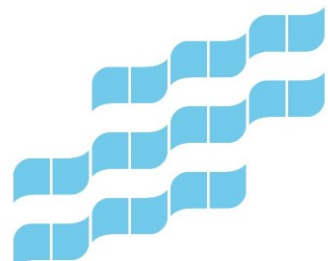
1.	Lähtökohdat	8
1.1	Selvitys suunnittelualueen oloista.....	8
1.1.1	Asemakaava-alue.....	8
1.1.2	Topografia ja maa- ja kallioperä	9
1.1.3	Vesistöt ja vesitalous	10
1.1.4	Kasvillisuus ja eläimistö	13
1.1.5	Rakennettu ympäristö	14
	Kaupunkirakenne.....	14
	Kaupunkirakenteen historiaa	14
	Rakennuskanta	16
	Rakennettu kulttuuriympäristö	19
1.1.6	Liikenne	22
1.1.7	Tekninen huolto	23
1.1.8	Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt	23
1.1.9	Väestö ja palvelut	24
1.1.10	Maanomistus.....	24
2.	Asemakaavan kuvaus	25
2.1	Kaavan rakenne	25
2.1.1	Mitoitus	25
2.1.2	Palvelut.....	25
2.2	Ympäristön laatua koskevat tavoitteet	26
2.2.1	Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet.....	26
2.2.2	Tavoitteiden toteutuminen	26
	Luonnonarvojen sekä kulttuuriympäristön arvojen turvaaminen	26
	Kustannustehokkuus	27
2.3	Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset	27
2.4	Korttelialueet.....	27
2.5	Muut alueet.....	28
2.5.1	Katualueet	28
2.6	Kulttuuriympäristöä koskevat määräykset.....	29
3.	Asemakaavan vaikutukset.....	29
3.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön.....	30



3.1.1	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin.....	30
3.2	Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon	30
3.3	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen.....	31
3.3.1	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen	31
3.3.2	Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen.....	31
3.3.3	Vaikutukset liikenteeseen	31
3.4	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön.....	32
3.4.1	Kaupunkikuva ja maisema	Virhe. Kirjanmerkkiä ei ole määritetty.
3.4.2	Rakennettu ympäristö	33
3.4.3	Kulttuuriperintö.....	34
3.5	Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset)	34
3.6	Muut kaavan merkittävät vaikutukset	35
4.	Asemakaavan toteutus.....	35
4.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat.....	35
4.2	Toteuttaminen ja ajoitus	35
4.3	Toteutuksen seuranta	35
5.	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset	36
5.1	Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta.....	36
5.2	Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta	37
5.3	Asemakaava.....	38
5.4	Tonttijako	39
5.5	Pohjakartta	40
5.6	Muut suunnitelmat ja selvitykset.....	40
5.6.1	Tampereen kaupunkistrategia ja keskustan kehittämisohjelma.....	40
5.6.2	Kestävä Tampere 2030 -ohjelma ja hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta	40
5.6.3	Tullin alueen yleissuunnitelma ja keskustan korkean rakentamisen selvitys	41
6.	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	42
6.1	Asemakaavamuutoksen käynnistäminen.....	42
6.2	Asemakaavamuutoksen tavoitteet	42
6.2.1	Tavoitteiden tarkentuminen kaavaprosessin aikana	43
6.3	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot.....	43
7.	Kaava-aluetta koskevat selvitykset ja niiden vaikutus kaavaratkaisuun	43
7.1	Viitesuunnitelma	44



7.2	Korkean rakentamisen hankearviointi	44
7.3	Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma.....	45
7.4	Liikenneselvitys.....	45
7.5	Liikennemeluselvitys sekä tärinä- ja runkomeluselvitys	45
7.6	Luontoarvojen esiselvitys	45
7.7	Tuulisuusselvitys.....	47
7.8	Eteläinen veturitalli – kaarevan julkisivun asbesti- ja haitta-ainekartoitus	47
7.9	Kaavataloustarkastelu	47
8.	Osallistuminen ja vuorovaikutus	48
8.1	Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana	50
9.	Liitteet	50
9.1	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista	50



Asemakaavaratkaisu

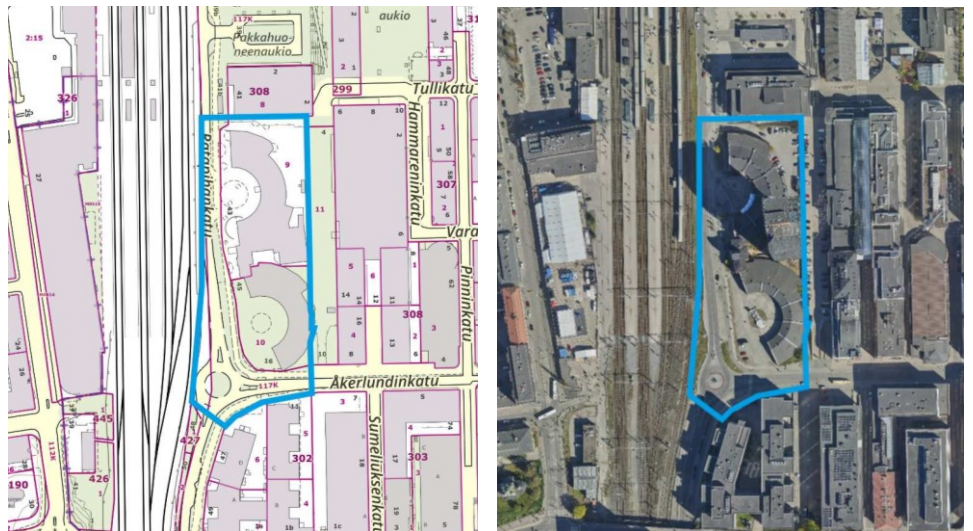
1. Lähtökohdat

Asemakaavan muutos on tullut vireille 12.2.2024 kaupungin ja Keskinäinen Eläkevakuutusyhtiö Elon yhteisellä hakemuksella. Asemakaavamuutos on vuoden 2025 kaavoitusohjelman kohde.

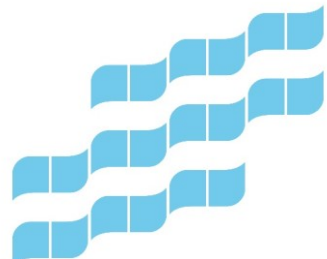
1.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

1.1.1 Asemakaava-alue

Suunnittelualue sijaitsee ja se on laajuudeltaan noin 1,7 hehtaaria (jatkossa ha). Suunnittelualue käsittää kaupunginosan XVII (Tulli) korttelin 308 tontit 9 ja 10 sekä katualuetta. Alueella on voimassa asemakaavat 7750 (vahvistettu 30.10.2002), 7782 (vahvistettu 10.10.2001) ja maanalainen asemakaava 8670 (vahvistettu 16.5.2022). Suunnittelualueen kehittäminen liittyy ratapihan alueen samanaikaiseen kehittämiseen.



Kuva 1. Vasemmalla suunnittelualueen rajaus virastokartalla ja oikealla rajaus ortoilmakuvassa. (Tampereen kaupungin karttapalvelu 2025)



1.1.2 Topografia ja maa- ja kallioperä

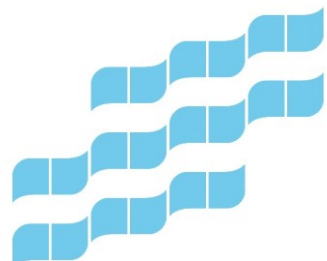
Suunnittelualueen maasto on tasaista. Maanpinnan taso on noin +95—+96 mmpy.

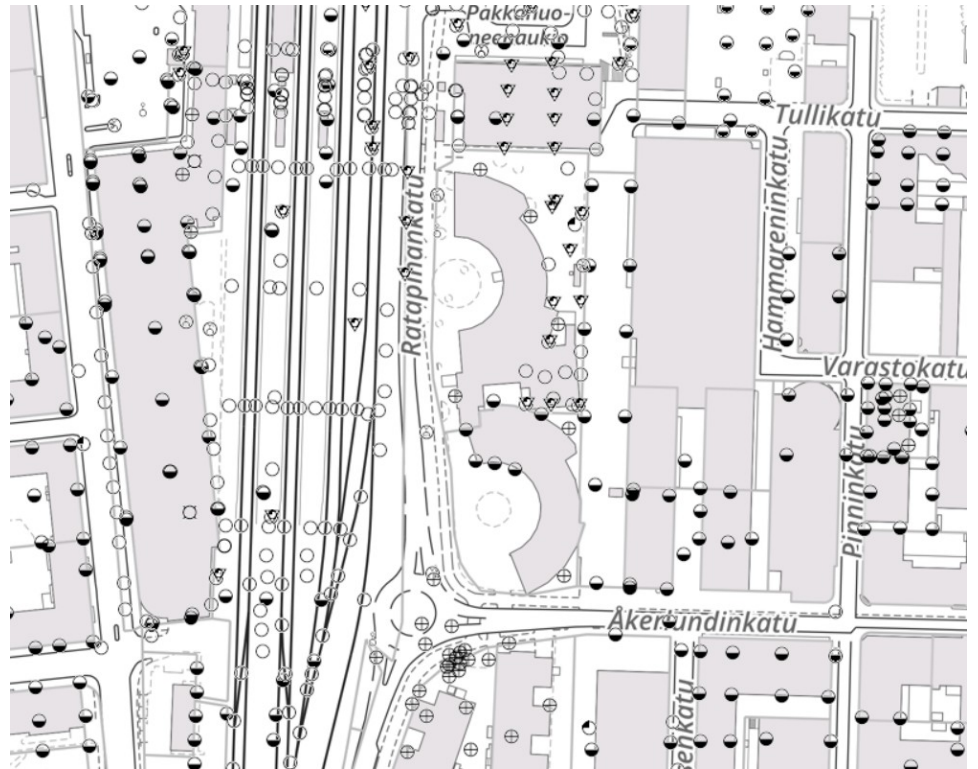


Kuva 2. Ote maanmittauslaitoksen korkeusmallikartasta, suunnittelualueen viitteellinen sijainti osoitettu punaisella ympyrällä. (Tampereen kaupungin karttapalvelu 2025)

Alueella tehtyjen pohjatutkimusten mukaan kallionpinta on noin 12 metrin syvyydellä maanpinnasta lukien. Kallioperä on pääosin seoksista kiillegneisiä, 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. Kalliopinnan yläpuoliset pehmeät kerrokset ovat täyttömaata, silttiä, hiekkaa, savea ja moreenia.

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



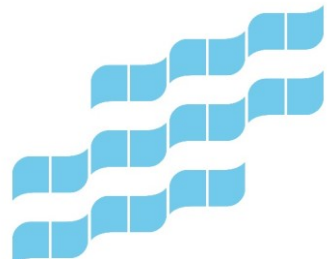


Kuva 3. Pohjatutkimusrekisteriin tallennettujen tutkimuspisteiden sijainnit kartalla, tilanne kevät 2025. (Geologian Tutkimuskeskus Oy:n karttapalvelu geo.fi)

1.1.3 Vesistöt ja vesitalous

Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelman ja valuma-alue selvityksen 2023 mukaan suunnitteluala kuuluu Tampereen keskustan valuma-alueeseen.

Keskustan valuma-alue on kokonaan viemäroity ja osittain myös seka-viemäroity. Hulevedet ovat liikenteestä johtuen voimakkaasti kuormitettuja ja sisältävät paljon kiintoainesta hiekoituksen ja katupölyn vuoksi. Hulevesien kannalta ongelmalliseksi kohteeksi on tunnistettu henkilöratapihan alittavan Itsenäisyydenkadun tunnelin kuivatus. Kuivatuksen varmistaminen alueelle suunnitellun täydennysrakentamisen jälkeenkin tulee varmistaa.





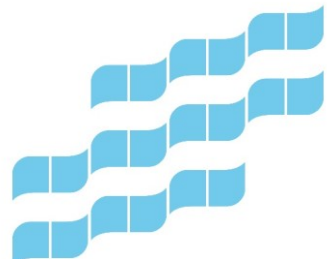
Karttaselite

- Päävedenjakaja
- Päävaluma-alueet (3. jakovaihe)
- Purkupisteet (3.jakovaihe)
- Pienvauma-alueet
- Pienvauma-alueiden purkupisteet
- Pääuomat
- Putkitetut uomaosuudet ja rummut
- Muut uomat
- Hulevesiviemäriverkosto
- Virtaussuunta

Kuva 4. Ote Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelman ja valuma-alueaselvityksen 2023 liitekartasta 3, jossa on esitetty valuma-alueiden rajaukset. Suurin osa suunnittelu-alueesta sijoittuu keskustan valuma-alueelle. (Tampereen kaupunki 2023)

Hulevesiohjelman toimenpidesuosituksen mukaan alueen sekaviemärointiä 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.

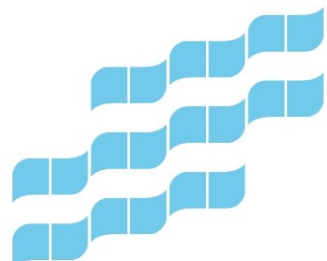
Suunnittelualueella ei ole merkittäviä tai vedenhankinnan kannalta tärkeitä luokiteltuja pohjavesialueita. Lähimmät vedenhankinnan kannalta tärkeät pohjavesialueet, Aakkulanharju sekä Epilänharju-Villilä, sijoittuvat lähimmillään noin kahden kilometrin etäisyydelle suunnittelualueesta.

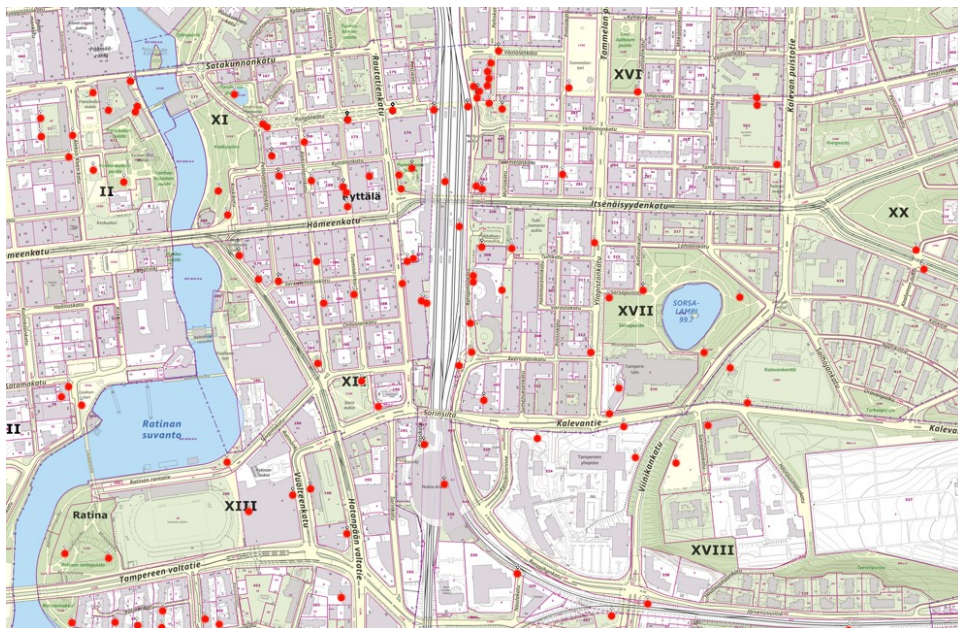


P-Hämpin ja sen suunnitteilla olevaan laajennukseen liittyvien maa- ja kalliopohjavesiolosuhteiden selvitysten yhteydessä suunnittelualueen lähiympäristöön on asennettu useita pohjaveden havaintoputkia. Pohjaveden seuranta on jatkuvaa, ja uusimpia tietoja käytetään sitä mukaa kun niitä on saatavilla.

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

Seurannan tulosten perusteella pohjaveden pinnan vaihtelut ovat pieniä, vuotuiset muutokset ovat pääsääntöisesti olleet 0,2–0,3 m suuruusluokkaa muutamien poikkeuksin. Pohjaveden päävirtaussuunta on koillisesta etelälounaaseen 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.





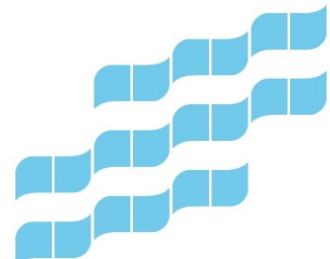
Kuva 5. Kartalle on merkitty olemassa olevat pohjavesiputket punaisilla pisteillä. Seuran-
taohjelmaan sisältyvien tutkimuspisteiden tiedot on esitetty selostuksen liitteenä ole-
vassa vaikutusten arviointiraportissa ja alustavassa hankesuunnitelmassa. (Lähde: Geolo-
gian Tutkimuskeskus Oy 2025)

1.1.4 Kasvillisuus ja eläimistö

Kaava-alue on jo pitkään ollut osa rakennettua ympäristöä. 1800–1900-
luvuilla alueella sijaitsi pienteollisuutta. Merkittäviä luontoarvoja suunnit-
telualueella ei ole.



Kuva 6. Alueen viherympäristö koostuu yksittäisistä puista ja pienistä nurmialueista.



1.1.5 Rakennettu ympäristö

Kaupunkirakenne

Suunnittelualueen ympäristö on jo pitkään ollut osa rakennettua ympäristöä. Tampere oli vuonna 1876 avatun Hämeenlinna-Tampere-radon pohjoisen pääteasema ja vuoteen 1882 asti Suomen pohjoisin rautatieliikennepaikka. Rautatien yhteyteen rakennettiin kolme veturitallia sekä Tullin alueelle pienteollisuutta ja varastoja (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020). Ratapihaa on muokattu paljon ja mm. Tullin alueelle ja veturitalleille johtaneita ratoja on purettu. Myös Tullin alue on purkamisen ja uudisrakentamisen myötä muuttunut merkittävästi.

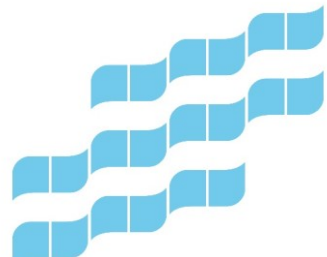
Suunnittelualueen länsipuolella on Tampereen henkilöratapiha, joka muodostaa kaupunkirakenteeseen suuren avoimen alueen. Näkymälinjat ovat pitkiä ja suunnittelualueelle näkee esteettä kaukaa.



Kuva 7. Näkymä pohjoiseen Sorin sillalta. (Tampereen kaupunki 2025)

Kaupunkirakenteen historiaa

Alueen rakentumisen historiaa on selvitetty laajalti Asemakeskushankkeen 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 8. Kartta Tampereen rautatieasemasta ja sen lähiympäristöstä. Eteläinen veturitalli oli rakennettu jo osittain. Vasemmalla ylhäällä on Tampereen ortodoksinen kirkko. (K. W.

Wirzenius 1898, Näkymä Oy Tampereen asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys 2020)

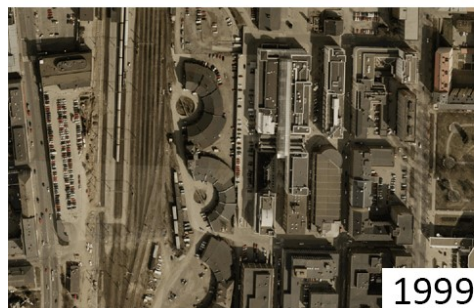
Tullin alue koki huomattavan muodonmuutoksen 1920- ja 1930-luvuilla, jolloin sen länsiosaan rakennettiin lisää uusia varasto- ja konttorirakennuksia. 1900- luvun loppuun mennessä nykyiselle Pakkahuoneenaukiolle ulotuneet sivuraiteet oli purettu. Itsenäisyydenkadun tunnelin itäpuolella kadun eteläreunan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



1946



1974



1999

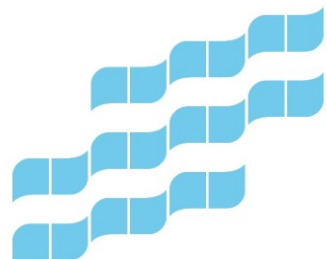


2022

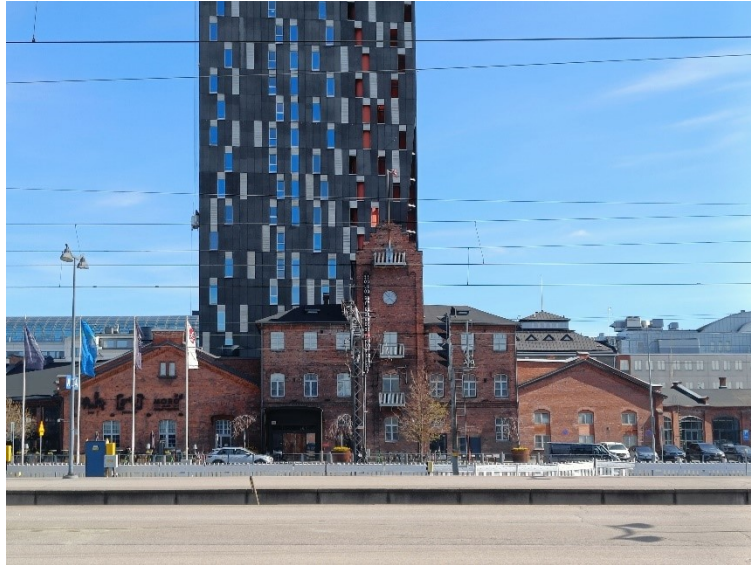
Kuva 9. Ortoilmakuvissa on kuvattu alueen kehittymistä vuodesta 1946 vuoteen 2022. (Tampereen karttapalvelu)

Rakennuskanta

Kaava-alueella sijaitsee kaksi veturitallia vuosilta 1874 ja 1896, 1919 rakennettu konttorirakennus sekä tornimainen 88,5 metriä korkea

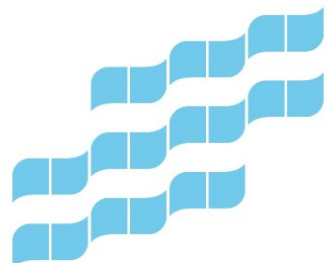


hotellirakennus vuodelta 2014. Pohjoisessa veturitallissa sijaitsee kokous- ja ravintolatiloja hotellitoiminnan yhteydessä. Eteläistä veturitallia on täydennetty vuosina 1901 ja 1934. Pohjoisen veturitallin ja siihen yhdistyneen tornin kerrosala on 18 996 k-m² ja eteläisen veturitallin ja sen yhteyteen tulevan uudisrakentamisen yhteinen kerrosala on 16 500 k-m².



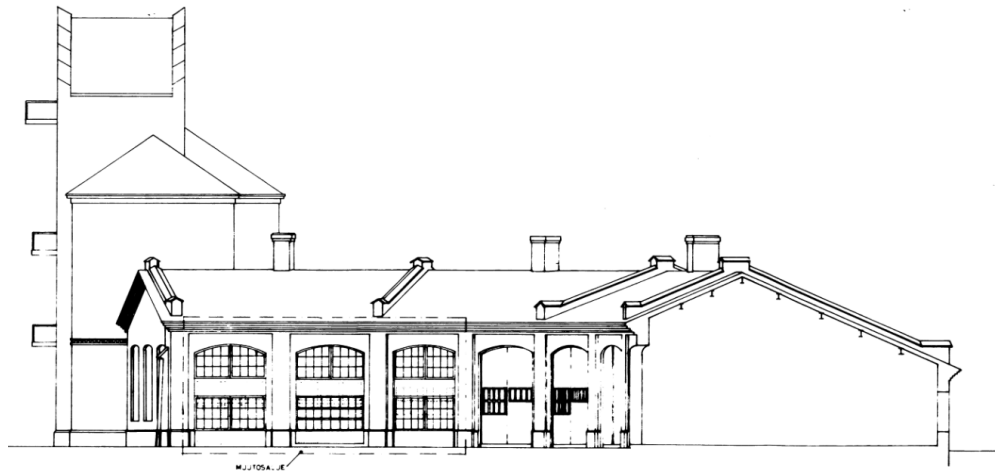
Kuva 10. Veturitallit ja hotellirakennus rautatieaseman laiturialueelta katsottuna. (Tampereen kaupunki 2025)

Veturitallit edustavat Valtoinrautateiden yleisintä tyyppiä, jossa kullekin veturille on oma sektorin muotoinen tila puolikaaren muotoisessa rakennuksessa. Tallien edustalla on kääntöpyörät, joiden avulla veturit ohjattiin talleihin. Säilytyksen lisäksi vetureita huollettiin talleissa, (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020). Kaarevat veturitallit yhdistää 3-kerroksinen konttori-rakennus.





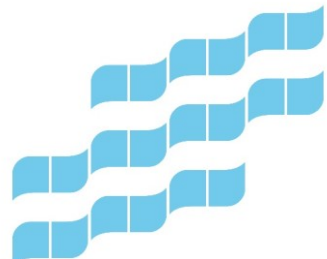
Kuva 11. Eteläisen veturitallin kääntöpyörän päällä on pienoismalli Kannen alueesta ja näin pyörä on vain osittain nähtävissä. (Tampereen kaupunki 2025)



Kuva 12. Eteläisen veturitallin leikkauspiirustus ja julkisivua vuodelta 1988. (Arkkitehtitoimisto Pentti Miikkulainen Ky, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

Veturitallit edustavat tyyliltään Tampereen teollista aikakautta ja samankaltaista punatiilistä arkkitehtuuria on mm. Frencellin ja Finlaysonin alueilla. Punatiili oli kestävä ja paloturvallinen rakennusmateriaali, eikä siinä näkynyt höyryveturien moottoreiden palamisreaktiossa syntyvä noki.

Vuonna 2014 rakennettu tornihotelli on keskustan maamerkki. Vielä nykyäänkin se on alueen korkein rakennus ja on merkittävä osa kaupungin



siluettia. 26-kerroksisen ja väriykseltään tumman tornin ulkokuoressa on lounaisnurkassa kaksi halkiota, jotka rikkovat sen muotoa. LED-näyttöillään koristeltu rakennus toimii Teiskontien ja Otavalankadun katunäkymien päätteenä. Hotellin aula- ja ravintolatilat sijoittuvat pääosin pohjoiseen veturitalliin. Konttorirakennus on tyhjiällä.

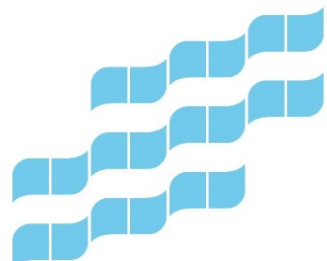


Kuva 13. Tornihotellin julkisivupiirustus. Etualalla näkyy veturitalleja ja niiden välinen konttorirakennus. (Arkkitehtitoimisto Seppo Valjus Oy, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella sijaitsevat veturitallit ja 3-kerroksinen konttorirakennus ovat suojeltu asemakaavalla. Lisäksi alue kuuluu lähes kokonaisuudessaan valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön.

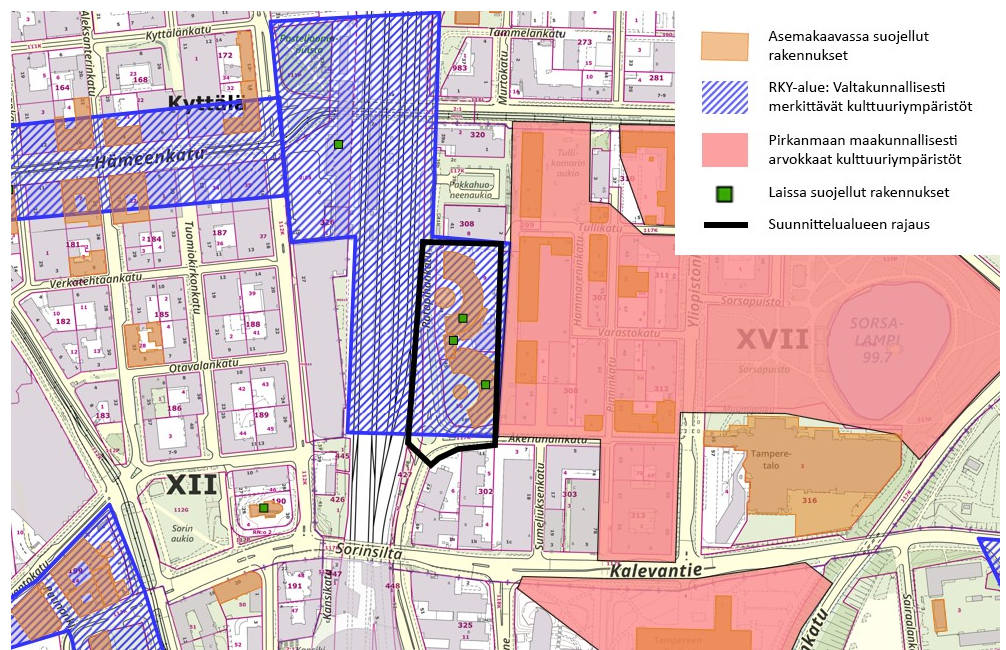
Veturitallit ja konttorirakennus ovat asemakaavassa suojeltu merkinnällä sr-2: ”Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien



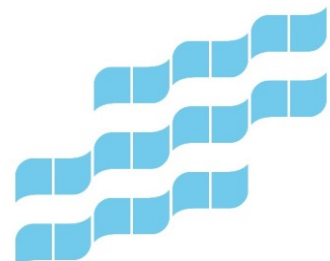
korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Mikäli tämän pyrkimyksen vastaisesti on rakennuksessa aiemmin suoritettu rakennustoimenpiteitä, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan entistään.”

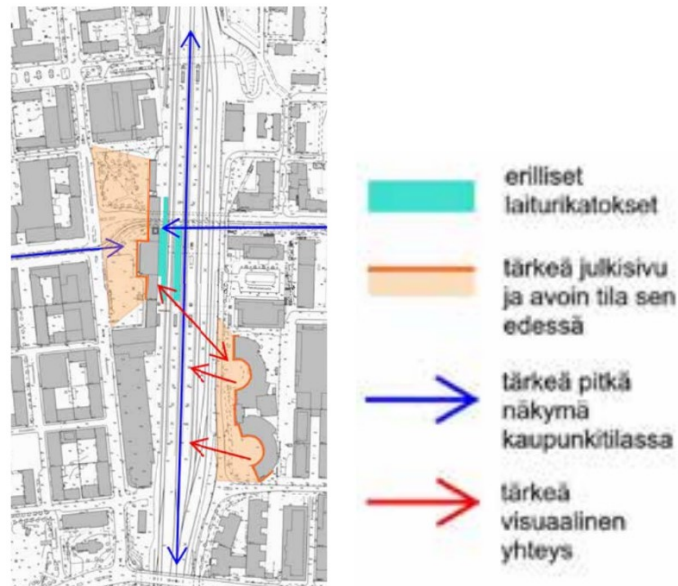
Lisäksi veturitallien edustoilla olevat kääntöpyörät on suojeltu merkinnällä sr/r: ”Historiallisesti ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakenne, jota ei saa purkaa”. Myös piha on suojeltu merkinnällä s-piha1: ”Piha tulee rakentaa ottaen huomioon alueen käyttö ja luonne kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ympäristön osana.”

Lisäksi asemarakennuksen, veturitallien ja konttorirakennuksen suojelusta on säädetty Rautatiesopimuksessa vuodelta 1998, ympäristöministeriön, Museoviraston, Rata-hallintokeskuksen, VR-yhtymä Oy:n, Valtion kiinteistölaitoksen (nykyinen Senaatti-kiinteistöt) ja Metsätutkimuslaitoksen kesken. Sopimuksen tavoitteena on asemaympäristöjen hallittu kehittäminen ja aktiivinen vaaliminen. Käytännössä Rautatiesopimukseen kuuluvien kohteiden tullessa myyntiin tulee ratkaistavaksi suojelun tarve.



Kuva 14. Karttaan on merkitty suunnittelualueelle ja sen läheisyyteen sijoittuvat valtakunnallisesti merkittävät ja maakunnallisesti arvokkaat rakennetut ympäristöt sekä asema- ja lailla suojellut rakennukset. (Tampereen kaupungin karttapalvelu 2025)



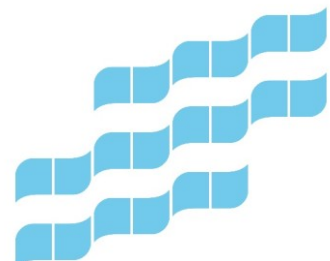


Kuva 15. Ote Tampereen rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvityksestä. (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020) Kuvaan on merkitty rautatieaseman ja veturitallien tärkeät julkisivut ja avoimet tilat niiden edessä, tärkeät pitkät näkymät sekä tärkeät visuaaliset yhteydet kaupunkitilassa.

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

Suunnittelualueen länsipuolella sijaitseva toinen RKY-alue, Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori, muodostaa keskustan halkaisevan rakenteellisen ja visuaalisen akselin. Leveä bulevardityyppinen puistokatu periytyy 1800-luvun asemakaavoista. Hämeenkadun läntisenä päätteenä on Aleksanterin kirkko ja itäisenä päätteenä Tampereen rautatieasema.

Tullikamarin tuntumassa sijaitsevan entisen varastoalueen rakennuskanta on pääasiassa 1920- ja 1930-luvuilta. Itsenäisyydenkadun ja Yliopiston kulmaan sijoittuva entinen Attilan kenkätehdas kuuluu useista toisistaan erillään sijaitsevista kohteista muodostuvaa Tammelan teollisuuskohteet ja tori – aluekokonaisuuteen, joka ilmentää 1900-luvun alkukymmenten



teollisuuden rakentamista: tehtaita ja asuintuotantoa. Entiset tuotantorakennukset, joista moni toimi kenkätehtaina, erottuvat kaupunkikuvassa mutta ovat edelleen osa korttelirakennetta.

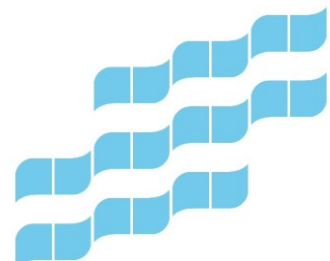
Rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan alikulkusillan rakennushistoriaselvityksessä (Vahanen Rakennusfysiikka Oy 2020) rautatiehin liittyvän kokonaisuuden ominaispiirteiden ja arvojen huomioimisen tarpeesta todetaan mm. seuraavaa: *”Rautatieaseman, ratapihan ja veturitallien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

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

1.1.6 Liikenne

Alue on liikenteellisesti erittäin hyvin saavutettavissa eri liikennemuodoilla niin katuverkoston kautta kuin rautateitse. Alue sijaitsee Tampereen rautatieaseman läheisyydessä, jonka kautta tehdään yli 6 miljoonaa junamatkaa vuodessa.

Ratapihankatu on seudullinen pääväylä ja osa keskustan autokehää, jonka toimivuus on turvattava kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Ajokais-toja on yksi molempiin suuntiin. Nopeusrajoitus on 40 km/h. Ratapihankadun liikennemäärä on nykytilanteessa noin 1 400 ajoneuvoa iltahuipputun-nissa. Ratapihankadulla on pyöräliikenteen alueellinen pääreitti, ja Ratapihankatu kuuluu esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoon. Suunnittelualueen kohdalla Ratapihankadun suuntainen kävely ja pyöräily on erotettu toisistaan.



Suunnittelualan välittömässä läheisyydessä on useita yleisessä käytössä olevia pysäköintilaitoksia, mm. Noutoparkki, P-Tullintori ja P-Hämppi. Muita enintään 500 metrin etäisyydelle sijoittuvia pysäköintilaitoksia on Rautatienkadun tuntumassa (P-Asema, Stockmann, Postitalo), Tullin alueella (P-Tampere-Talo, Tulli Business Park, Technopolis) sekä Kalevanharjulla ja Tampereen yliopiston keskustakampuksen korttelissa. Asukas- ja yrityspysäköintialueita on yksi: Sorsapuisto ja Tammela (tunnus B).

Suunnittelualan eteläreunassa on kaupunkipyöräasema. Lähimmät pyöräpysäköintipaikat ovat Rautatieaseman Matkakeskustunnelin sisäänkäynnin yhteydessä sekä Åkerlundinkadulla ja Tullintorin kauppakeskuksen yhteydessä.

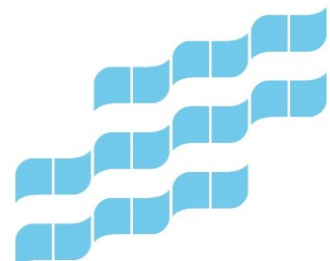
Kaava-alue on liitetty teknisen huollon verkostoihin.

1.1.7 Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

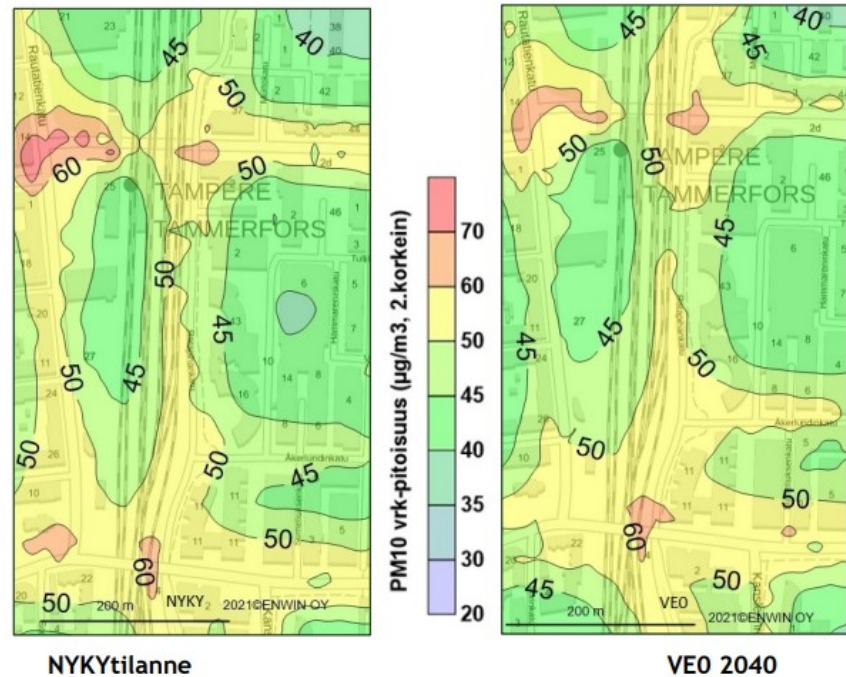
Yhdyskuntalautakunta hyväksyi Tampereen kaupungin melulinjaukset 27.8.2019. Melulinjauksissa ohjeistetaan mm. rakennuspaikan, asuntojen avautumisen, parvekkeiden ja pihojen suunnittelua sekä melusuojausten toteuttamista. Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaan mm. asumiseen käytettävillä alueilla sekä virkistysalueilla taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä on ohjeena, että melutaso ei saa ylittää ulkona melun A-painotetun ekvivalenttitason (LAeq) päiväohjearvoa (klo 7–22) 55 dB eikä yöohjearvoa (klo 22–7) 50 dB. Sosiaali- ja terveysministeriön opassa 2003 on annettu päivä- (kello 7–22) ja yöajan (kello 22–7) melutasojen ohjearvot asunnoissa ja muissa oleskelutiloissa. Lähtökohtana on, että asuntojen melutasot eivät saa päivällä ylittää 35 dB:ä ja yöllä 30 dB:ä.

Suunnittelualuetta ympäröivien katujen, rautatien ja raitiotien liikenteestä syntyviä ympäristöhäiriöitä ja niiden huomioon ottamisen tarvetta tarkastellaan kaavaan liittyvissä meluselvityksessä, Sitowise Oy sekä runkomelu- ja tärinäselvityksessä, A-Insinöörit Suunnittelu Oy.

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



P-Hämpin pysäköintihallin suunnittelun yhteydessä toteutetun ilmanlaatuselvityksen (Enwin Oy) mukaan alueella ei ole myöskään ongelmia hengittävien hiukkasten osalta.



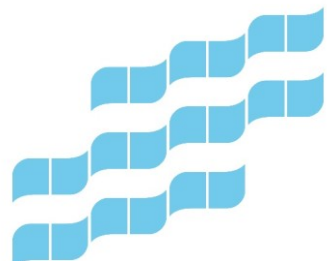
Kuva 16. PM₁₀ vuorokausipitoisuudet nykyhetkellä ja vuonna 2040. PM₁₀-hiukkasten vuorokausipitoisuuden ohjearvo on 70 µgPM₁₀/m³. (Enwin Oy 2021)

1.1.8 Väestö ja palvelut

Suunnittelualueella ei ole asukkaita. Julkiset ja yksityiset palvelut ovat hyvin saavutettavissa.

1.1.9 Maanomistus

Suunnittelualue on kaupungin omistuksessa lukuun ottamatta kiinteistöä 308–9, jonka omistaa Kiinteistö Oy Tampereen Tornihotelli.



2. Asemakaavan kuvaus

2.1 Kaavan rakenne

Asemakaavaluonnokset pohjautuvat arkkitehtitoimiston Sarc+Sigge laati-
maan viitesuunnitelmaan sekä kaavahankkeesta saatuun viranomaisten
sekä kaupunkilaisten antamaan palautteeseen. Tavoitteena on eheyttää
kaupunkirakennetta ja sovittaa täydennysrakentaminen arvokkaaseen ym-
päristöönsä. Alueen pääasiallinen käyttötarkoitus muuttuu eteläisen tontin
10 osalta ja sille osoitetaan uutta kerrosalaa hotellitornin rakentamisen
mahdollistamiseksi. Katualueen ja kiinteistöjen välisiä rajoja tarkistetaan,
jotta voidaan mahdollistaa Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun risteysalu-
een tulevat suunnitelmat.

2.1.1 Mitoitus

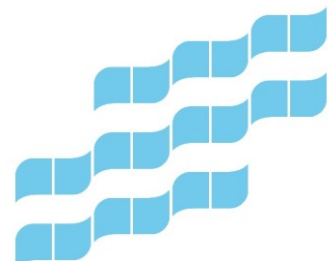
Suunnittelualueen kokonaisrakennusoikeus kasvaa voimassa olevaan kaa-
vaan verrattuna lähelle kaksinkertaiseksi. Tontin 9 rakennusoikeus on il-
maistu 18 000 k-m² + säilyvät rakennukset ja käytetty noin 19 000 k-m².
Suunnittelualueen tonttitehokkuus nousee karkeasti tehokkuusluvusta
 $e=1,9$ tehokkuuslukuun $e=3,3$.

Nykytilanne	Alueen pinta-ala, m ²	Rakennusoikeus, k-m ²
308–9	6 900	18 000 + säi
308–10	3 858	1 900
katualue		

Tuleva		
308–12	6 835	18 000 + säi
308–13	3 816	16 500
katualue		

2.1.2 Palvelut

Tontille osoitetaan liike- ja majoitustilaa hotellitoimintaa varten. Lisäksi
keskustan monipuoliset palvelut ovat aivan vieressä.



2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

2.2.1 Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet

Kaavan tavoitteena on eheyttää korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa, huomioida valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö ja arvoihin soveltuminen.

2.2.2 Tavoitteiden toteutuminen

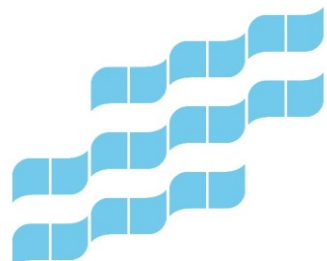
Luonnonarvojen sekä kulttuuriympäristön arvojen turvaaminen

Merkittäviä luontoarvoja sisältäviä alueita ei suunnittelualueella ole. Alueelle on tehty Ratapihankatu 43 ja 45 asemakaavan nro 9020 luontoarvojen esiselvitys, WSP Finland Oy 2025.

Esiselvityksen perusteella suunnittelualueen todennäköisimmät luontoarvot liittyvät vanhoihin tiilirakennuksiin, jotka voivat toimia lepakoiden ja rakennuksissa pesivien lintujen pesäpaikkana. Esiselvitys kuitenkin toteaa, että rakennusten ympäristö on liian rakennettua useimpien lepakkolajien elinympäristöksi. Mikäli säilytettävien rakennusten kattorakenteisiin tms. suojaisiin paikkoihin kohdistuu muutoksia, on rakennuksista tarkistettava lepakoiden ja pesivien lintujen esiintyminen. Muutoin varsinaisen luontselvityksen toteuttamista alueelle ei nähdä tarpeellisena.

Suunnittelualueelle on tehty useita selvityksiä kulttuuriympäristöön liittyen: Tampereen rautatieaseman veturitallit, Kaupunkikuvallinen selvitys, 2001, Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys 2008, Tampereen raitiotien Tampereen kantakaupungin arkeologinen inventointi 2017, Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema, henkilöratapiha, eteläinen veturitalli ja Viinikanojan silta 2020. Voimassa olevalla asemakaavalla on arvokkaat rakennukset suojeltu ja myös veturitallien sisäkehän rajaama piha-alue kääntöpöytineen suojeltu. Lisäksi aluetta velvoittaa ns. Rautatie-sopimus 1989, johon myös asemakaavalla tehdyt suojelumerkinnät liittyvät.

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



Kaavaluonnoksissa edellytetään mm., että rakennusten suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota niiden sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä ja uutta rakentamista on sovittava arvokkaisiin rakennuksiin. Lisäksi suunnitelmaa tarkastellaan ns. korkean rakentamisen hankearvioinnin kautta tärkeitä näkymiä vaalien ja myös vaikutusta kaukomaisemaan arvioiden.

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 terveellisyysvaikutusten 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.

Kustannustehokkuus

Kaavassa on pyritty löytämään toteutettavissa oleva kokonaisuus niin kulttuuri- ja historialliset arvot tunnistaen kuin niiden kunnostamisen tuomat haasteet.

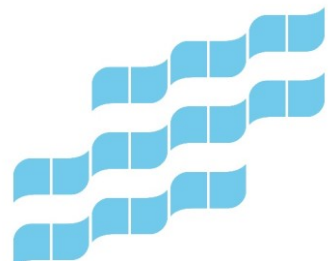
2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja määräykset

Asemakaavamerkinnot ja määräykset ovat täydellisinä kaavakartan yhteydessä. Käytössä on N2000-korkeusjärjestelmä.

2.4 Korttelialueet

Kaavaluonnoksissa A ja B on molemmat tontit 9 (12) ja 10 (13) osoitettu liike- ja majoitustilojen korttelialueeksi (KL-9). Rakennuksiin voidaan sijoittaa majoitustilojen ohella hotellin tarvitsemia ravintola- ja kokoustiloja. Asemakaavalla tonteista 9 ja 10 muodostuu tontit 12 ja 13. Kiinteistön rajoja katualueeseen nähden tarkistetaan molempien tonttien osalta.

Suunnittelualueelle on osoitettu rakennusoikeutta 18 000 k-m² + säilyvien rakennusten kerrosalaan laskemattomat tilat sekä 1900 k-m², yhteensä noin 21 000 k-m². Uusi muodostuvat rakennusoikeus on yhteensä noin 35 500 k-m². Kaavaluonnos mahdollistaa kahden maanalaisen kerroksen



rakentamisen rakennusaloille sekä tarvittavan maanalaisen jalankulkuyhteyden rakentamisen julkiseen pysäköintilaitokseen.

Vesikaton ylin korkeusasema on sekä olevalla tornilla että uudella tornirakennuksella +183,5.

Kaavaluonnoksessa mahdollistetaan vanhan ja uuden tornin yhdistäminen ns. siltarakenteella, joka on osa muodostuvaa ravintolatilaa.

Kiinteistöjen alueelta on varattava sähkönjakelun kannalta tarkoituksenmukaisesta paikasta tila enintään 20 neliömetrin suuruiselle muuntamolle.

Edellisten määräysten lisäksi kaavaa varten on laadittu yleismääräyksiä (y-9020), joihin sisältyy mm. rakentamistapaan, hulevesiin ja ympäristöhäiriöiden hallintaan liittyviä määräyksiä.

Suojelumääräystä eteläisen veturitallin osalta on tarkistettu niin, että suojelun ja rakennuksen käyttöönoton mahdollistava tarkoituksenmukainen purkaminen on mahdollista, kuitenkin suojeluarvot säilyttäen. Pohjoisen veturitallin osalta on monen metrin syvyydeltä kaikki maa-aines vaihdettu, kattorakenteet rakennettu uudelleen ja sisäseinät kapseloitu. Sama on edessä eteläisen veturitallin osalta.

Kääntöpihan osalta on kaavaluonnosvaihtoehdossa B esitetty, että se on suojeltu rakenne, jonka tulee näkyä rakennuksen osana elementtinä tms. muistumana tilassa. Tässä vaihtoehdossa kääntöpiha sijoittuu uudisrakentamisen sisälle.

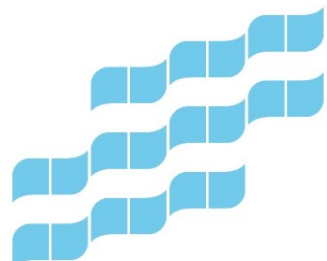
Korkean rakentamisen jalustaosan tulee sovittautua mittakaavallisesti, aukotuksella, materiaalilla tms. oleviin suojeltuihin rakennuksiin. Ylinten kerrosten tulee korostua muista kerroksista muodolla tai materiaalilla. Tekninen tila tulee integroida osaksi vesikattorakennelmaa.

Huoltopihalle on määrätty ainoa mahdollinen paikka tontilla ja sen käsittely osana suojeltua rakennusta siihen sovittautuen.

2.5 Muut alueet

2.5.1 Katualueet

Katuja varten on kaavaan osoitettu katualueet. Molemmissa kaavaluonnosvaihtoehdoissa A ja B on mahdollista toteuttaa sekä T-liittymä että



liikenneympyrä Åkerlundinkadun ja Ratapihakadun risteykseen. Liittymän yhteyteen mahdollistetaan jalankulun siltayhteys Ratapihankadun yli kannelle ja edelleen rata-alueen yli.

2.6 Kulttuuriympäristöä koskevat määräykset

Rakentamisen osalta on määrätty, että alue on kaupunkikuvallisesti tärkeä. Uudisrakennusta tai olemassa olevaan rakennukseen tehtäviä muutoksia suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen vaalimiseen. (sj-29)

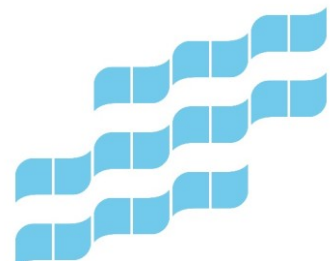
Nykyisessä asemakaavassa olevat suojelumääräykset (sr-2) säilyvät pohjoisen veturitallin ja konttorirakennuksen osalla. Eteläisen veturitallin osalla suojelua tarkennetaan määräyksellä (sr-62), mikä mahdollistaa osittaisen korjaavan tarkoituksenmukaisen purkamisen kuitenkin rakennuksen arvon säilyttäen ja rakennuksen käyttöönoton mahdollistaen. Pohjoisen veturitallin osalta on monen metrin syvyydeltä kaikki maa-aines vaihdettu, katto-rakenteet rakennettu uudelleen ja sisäseinät kapseloitu. Sama on edessä eteläisen veturitallin osalta.

Nykyisessä asemakaavassa olevat suojelumääräykset piha-alueen (s-piha1) ja kääntöpöydän (sr/r) osalta säilyvät pohjoisen tontin osalla sekä vaihtoehdon A eteläisellä tontilla. Vaihtoehdossa B kääntöpöytä sijoittuu uudisrakentamisen sisälle. Siksi tässä vaihtoehdossa on kääntöpöydästä esitetty määräys, että se on suojeltu rakenne, jonka tulee näkyä rakennuksen osana elementtinä tms. muistumana tilassa

3. Asemakaavan vaikutukset

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

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, rakennusjärjestykset).



3.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Asemakaava mahdollistaa palveluiden lisäämisen paikalla, jonka sijainti on keskeinen ja saavutettavuus kaikilla liikennemuodoilla erittäin hyvä.

Asemakaavalla edellytetään tunnistettujen ympäristöhäiriöiden huomioimista toteutusvaiheen suunnittelussa sekä rakennusten teknisten järjestelmien toteuttamistavassa. Kaavassa on huomioitu ympäristöhäiriöiden hallinnan ja toteutusvaiheessa laadittavien selvitysten tarve. Ympäristöhäiriöiden osalta majoitushuoneet rinnastetaan asuintiloihin.

3.1.1 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Asemakaavan toteutumisesta ei arvioida syntyvän merkittäviä kasvillisuuteen, eläimistöön, luonnon monimuotoisuuteen tai laajemman alueen viher- ja virkistysverkkoon kohdistuvia vaikutuksia. Suunnittelualueella on hyvin vähäisessä määrin luonnontilaa, lähinnä rata-alueen reuna-alueilla. Kaavaan liittyvässä korkean rakentamisen hankearvioinnissa on esitetty karttakuva alueen viherverkosta.

Viitesuunnitelmassa on esitetty eteläisen tontin kulmalle istutettava veturitallin muotoa jatkava puuryhmä, joka toteutuessaan lisäisi alueen viihteyttä tuoden latvuspeitteisyyttä paahteiselle alueelle ja suojaisi aluetta tuulilta sekä liikenteen aiheuttamalta pölyltä.

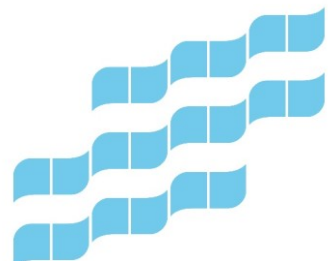
3.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Kaavan toteutumisella ei arvioida olevan merkittäviä maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan tai ilmastoon kohdistuvia vaikutuksia.

Kaava luo edellytyksiä hulevesien laadullisen ja määrällisen hallinnan kehittämiselle. Vettä läpäisemättömien pintojen hulevedet viivytetään ennen niiden johtamista kaupungin hulevesiviemäriin.

Kaavaan liittyvän hulevesiselvityksen mukaan hulevesien hallinnan tarve on kiinteistöllä määrällinen. Hulevesien viivytys voidaan toteuttaa yhtenä tai kahtena erillisenä maanalaisena viivytysrakenteena. Järjestelmään tulee suunnitella ylivuoto ja huomioida tulvareittien jatkuvuus.

Kaavan toteutuessa ilmastovaikutuksia syntyy olemassa olevan rakennuksen osien tarkoituksenmukaisesta purkamisesta rakennuksen



turvallisen käytön mahdollistamiseksi sekä uudisrakentamisessa rakennusmateriaalien tuotannosta ja käytöstä.

Ilmastovaikutukset ovat osin välillisiä ja hyödyt ovat kytköksissä muihin keskustan alueella valmisteilla oleviin liikenteen ja maankäytön kehittämishankkeisiin sekä kaupungin strategiaan tavoitteisiin.

3.3 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

3.3.1 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Asemakaava on voimassa olevien maakunta- ja yleiskaavojen mukainen eikä sen toteutumisella ole merkittäviä alue- tai yhdyskuntarakennetta muuttavia vaikutuksia. Kaavan toteutuminen edistää keskustan strategisessa yleiskaavassa asetettuja yhdyskunta- ja kaupunkirakenteen tiivistämistä, palveluiden ja liikennejärjestelmän sekä kaupungin ydinkeskustan elinvoimaisuuden kehittämistä koskevien seudullisten ja paikallisten tavoitteiden toteutumista. Kaupunkirakenteen sisällä tapahtuvassa täydennysrakentamisessa voidaan hyödyntää tehokkaasti jo olemassa olevaa infrastruktuuria, mikä vähentää yhdyskuntarakentamisen kustannuksia sekä painetta yhdyskuntarakenteen laajentamiselle rakentamattomille alueille.

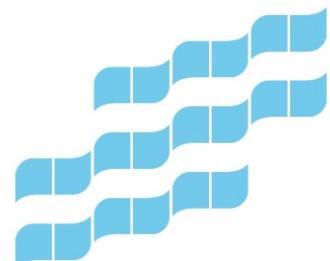
3.3.2 Vaikutukset yhdyskunta- ja energiatalouteen

Kaavan toteutumisella on vaikutusta yhdyskuntatalouteen sitä tukien niin työllistäen kuin uusien työpaikkojen mahdollistajana. Tarkemmin kohdassa 3.5.

Kaavan toteutumisella ei ole merkittäviä energiatalouteen kohdistuvia vaikutuksia. Hanke voidaan suunnitella ja toteuttaa elinkaaritehokkaasti. Merkittävät rakentamisen aikaiset vaikutukset muodostuvat rakennusmateriaalien valmistukseen ja kuljettamiseen käytettävästä energiasta. Käytön aikaiseen energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa esimerkiksi olosuhteiden mukaan säätyvillä taloteknisillä järjestelmillä.

3.3.3 Vaikutukset liikenteeseen

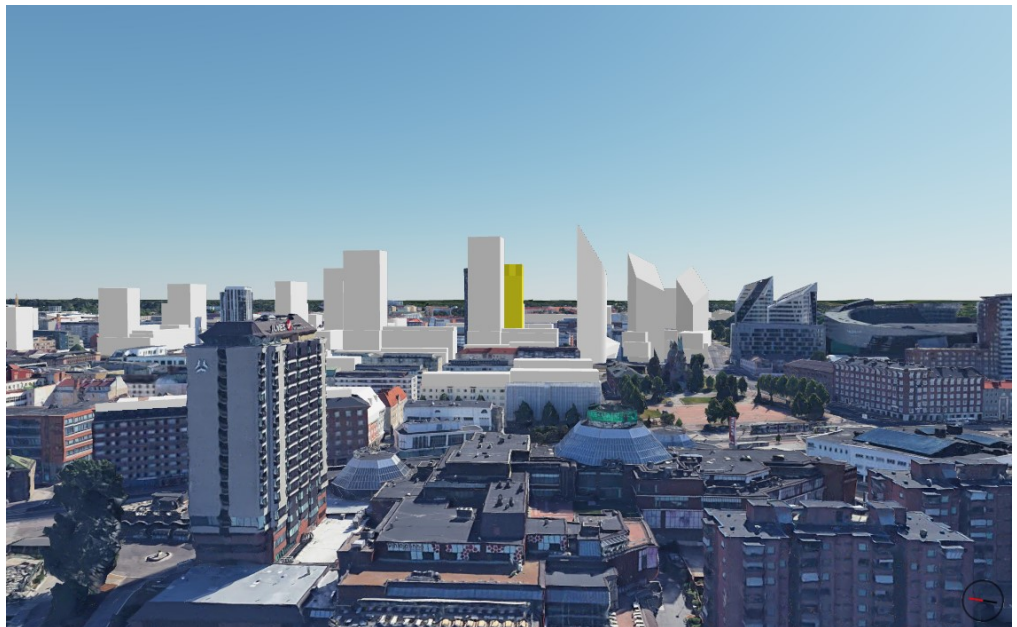
Kaavan toteutuminen edistää keskustan liikenneverkon toimivuuden parantamista ja liikenneverkon kehittämistä koskevien tavoitteiden toteutumista. Suunnittelualue sijoittuu eri liikennemuotojen solmukohtaan, jonka saavutettavuus on erittäin hyvä. Hankkeen vaikutukset liikenteeseen eivät



ole merkittäviä, koska hankkeessa ei toteuta lisää pysäköintipaikkoja ja suurin osa asiakkaista saapuu muilla kulkumuodoilla kuin yksityisautolla. Välillisenä vaikutuksena kaavan toteutuminen mahdollistaa Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun risteysalueen kehittämisen katusuunnittelussa edelleen niin, että Ratapihankadun pääliikennevirrat ovat toimivat. Lisäksi mahdollistetaan jalankulkuyhteys yleiskaavan mukaisesti rata-alueen yli.

3.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

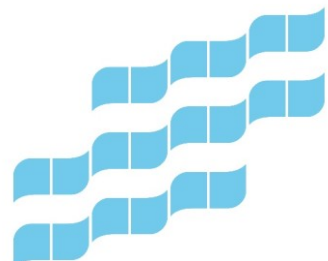
3.4.1 Kaupunkikuva ja maisema



Kuva 17. Näkymäkuva itään kohti suunnittelualuetta. Näkymään on mallinnettu valkoisella muut keskustan alueen suunnitteilla olevat hankkeet ja keltaisella kaavan viitesuunnitelman vaihtoehto A. (Tampereen kaupunki 2025)

Kaavan mukaisella ratkaisulla on toteutuessaan alueen kaupunkikuvaa ja maisemaa muuttavia vaikutuksia. Korttelirakenteessa muutos on vähäinen. Kaupunkikuvallisesti muutos on merkittävä, sillä uudisrakennuksen korkeus on yli 20 metriä. Kaupunkikuvaan ja aktiiviseen kaupunkitilaan vaikutetaan maantasotilojen avautumisella ja julkisella käytöllä sekä ns. korkean rakennuksen jalustaosan käsittelyllä.

Valmisteluvaiheessa laadittiin korkean rakentamisen hankearviointi, jossa tarkastellaan ja havainnollistetaan kaavamuutoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan ja maisemaan. Hankearviointi on kaavaselostuksen liitteenä.

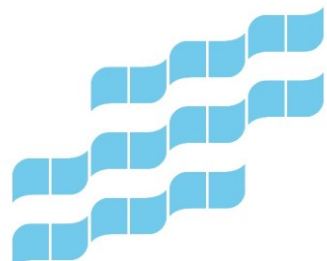


Kaavan toteutumisella on maisemallisia vaikutuksia useaan valtakunnalliseen ja maakunnalliseen kulttuuriympäristöön. Kaukomaisemassa ja kaupungin siluetissa rakennuksen korkea massa liittyy kuitenkin osaksi jo toteutunutta sekä suunnitteilla olevaa korkeiden uudisrakennusten sarjaa. Etenkin pitkissä kaukonäkymissä uudisrakennus täydentää kaupungin siluettia luontevalla tavalla. Kaavan toteutuminen muuttaa Teiskontieltä, ratapihan länsireunalta ja koskimaiseman silloilta avautuvia pitkiä avoimia näkymiä. Muun rakentamisen ja kasvillisuuden välistä rakennuksen korkea osa voi paikoitellen näkyä mm. Tampellan, Armonkallion, Tammelan, Kaleva, Viinikan ja Hatanpään suuntiin sekä muille avoimille tai muuta ympäristöä korkeammalla sijaitseville paikoille.

Suunnittelualueen lähiympäristössä on vireillä useita asemakaavamuutoksia, joissa suunnitellaan myös korkeaa rakentamista. Kaavan vaikutuksia on arvioitu yhdessä muiden hankkeiden kanssa sekä erikseen. Asemakaavoitus ohjaa kokonaisuudesta kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti yhteensopivaa. Erityisesti Asemakeskus-kokonaisuuden toteutuminen tulevaisuudessa tulee muuttamaan aluetta merkittäväällä tavalla. Lisätietoa vireillä olevasta asemakaavamuutoksista löytyy osoitteesta www.tampere.fi/kaupunki-suunnittelu/kaupunkiymparisto-uudistuu

3.4.2 Rakennettu ympäristö

Kaavan toteutuminen tulee vaikuttamaan merkittävästi alueella olevaan rakennettuun ympäristöön. Viitesuunnitelman vaihtoehdossa 1 osa eteläisestä veturitallista tullaan purkamaan vähäiseltä osin uuden tornin alalta. Vaihtoehdossa 2 tallin edustalla oleva kääntöpyörä jäisi kokonaan uudisrakennuksen sisätiloihin ja uudisrakennuksen tornimassa peittäisi eteläistä veturitallia katunäkymissä. Oleviin rakennuksiin tulisi useita teknisiä ja tilallisia muutoksia, jotka toisaalta pidentävät rakennusten elinikää. Veturitallin käyttöönotto myös edellyttää tarkoituksenmukaista osittaista purkamista, kuitenkin sen suojeluarvon säilyttäen. Viitesuunnitelmien perusteella historiallista kerroksellisuutta syntyisi etenkin maantasokerroksen sisätiloihin. Molemmassa vaihtoehdoissa esitellyllä ”skybridgellä” olisi vähäisiä vaikutuksia olevaan tornihotelliin. Toteutuessaan se kuitenkin toisi kokonaisuuteen ja myös kaupunkikuvaan vetovoimaisen ja mielenkiintoisen lisän.



3.4.3 Kulttuuriperintö

Suunnittelualue sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä kulttuuriympäristön alueella nimeltä *Tampereen rautatieasema ja veturitallit*. Uudisrakentaminen tulee vaikuttamaan kulttuuriympäristön identiteettiin ja kokonaisuuteen. Toisaalta alueen toimintojen kehittyminen tukee suojeltujen rakennusten kunnossapitoa, historiallisten arvojen säilymistä ja tekee kulttuuriperinnöstä julkisesti saavutettavampaa. Kulttuuriperinnön säilymistä tuetaan kaavassa erilaisin suojelumerkinnöin ja määräyksin.

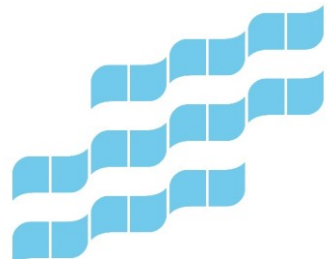
Alueen suojeltujen rakennusten arvo on tunnistettu ja kaavalla edistetään myös niiden korjaamista ja käyttöönottoa. Molemmissa kaavaluonnoksissa veturitallien arvokas luonne kaarijulkisivuineen säilyy. Rakennusten muoto myös ohjaa luontevasti sektorimaiseen tilajäsentelyyn. Vaihtoehto B peittää eteläistä veturitallia enemmän, mutta lähietäisyydeltä läpinäkyvän rakenteen kautta veturitallin kaarijulkisivu on nähtävissä. Pohjoisen veturitallin suojeltu piha-alue luonnollisesti säilyy ja siinä oleva kääntöpiha on koamesti näkyvillä. Eteläisen veturitallin alueella on niukasti tilaa sijoittaa uudisrakennusta, myös maanalainen kaava sitä rajoittaa. Eteläisen pihan kääntöpöytä ei ole niin hyvin säilynyt kuin pohjoisen pihan. Vaihtoehdossa A se on osittain palautettavissa lähinnä muodon ja jäljellä olevien rakenteiden osalta, vaihtoehdossa B lähinnä muistumana siitä, mitä paikalla on ollut. Nykyisessä Tornihotellissa on hienosti tuotu alueen historiaa esille eri tavoin. Sen on luontevaa jatkua myös laajennuksen osalla.

Rautatieaseman ja veturitallien välinen suhde on ajan myötä muuttunut. Vaikka rakennukset ovat paikallaan, on niiden väliin tullut lisää erilaisia näkyvyyttä estäviä elementtejä kuten katokset ja lisääntyneet junat kaksikerroksisine vaunuineen. Kaavalla mahdollistettava laajennus ei merkittävästi tätä asetelmaa heikennä laajennuksen ollen kuitenkin selkeästi osa muodostuvaa kokonaisuutta olevan tornin läheisyydessä.

3.5 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset)

Kaupunkitaloudelliset vaikutukset ovat seurausta alueiden saavutettavuuteen, täydennysrakentamisen mahdollisuuksiin ja toimitilojen kysyntään, työllisyyteen sekä alueen vetovoimaan kohdistuvista muutoksista.

Paikallisena vaikutuksena keskustan täydennysrakentamisesta syntyy kaupungille tuloja mm. verojen muodossa. Seudullisia ja valtakunnallisia välillisiä vaikutuksia voi syntyä esimerkiksi rautateiden matkustajaliikenteen



kasvusta, joka lisää rautatieaseman läheisyyteen sijoittuvien toimitilojen ja palveluiden kysyntää.

Uudisrakennuksen ja korjattavien suojeltujen rakennusten suunnittelun ja rakentamisen välitön työllisyysvaikutus on suuruusluokaltaan noin 200 henkilötyövuotta ja välillinen vähintään tämän kaksinkertaistaen. Hotellin laajennus mahdollistaa työllistymisen noin 150 henkilölle/kk. Varsinaisten majoitus-, kokous- ja ravintolatilojen lisäksi laajennus mahdollistaa alueelle uusia hotellin yhteydessä toimivia palveluja kuten kampaamoja ym. hyvinvointipalveluja. Oleva Tornihotelli on yksi Suomen vetovoimaisimmista hotelleista, jonka palveluja käyttää useampi satatuhatta asiakasta vuosittain lisäten Tampereen elinvoimaisuutta. Laajennus tulee edelleen tätä vahvistamaan.

3.6 Muut kaavan merkittävät vaikutukset

Kaavahankkeella mahdollistetaan käyttämättöminä olevien suojeltujen konttorirakennuksen ja eteläisen veturitallin korjaaminen, kunnostus ja käyttöönotto ja näin kulttuuriperinnön säilyminen ja sen esille nostaminen.

Toteutuessaan kaava myös eheyttää olevaa kaupunkirakennetta, tekee alueesta viihtyisämmän antaen kaupungista kauniin ja kiinnostavan kuvan ohivirtaavalle matkustajaliikenteelle ja näin kohentaa koko Tullin alueen houkuttelevuutta.

4. Asemakaavan toteutus

4.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

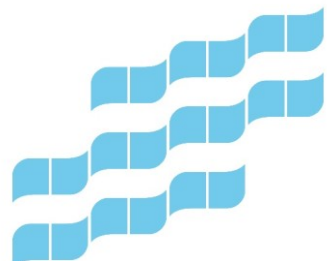
Asemakaavan liiteaineistoon liitetään toteuttamista kuvaava viitesuunnitelma sekä muita toteuttamista kuvaavia asiakirjoja.

4.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan heti sen saatua lainvoiman.

4.3 Toteutuksen seuranta

Asemakaavan seurantalomake liitetään selostuksen liitteeksi.



Kaavaratkaisun perusteet ja kehittyminen työn aikana

5. Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat ja päätökset

Asemakaava on voimassa olevan maakuntakaavan sekä voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

5.1 Maakuntakaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta

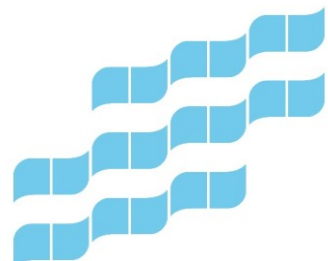
Pirkanmaalla on voimassa maakuntakaava 2040, joka valmistui 2017 ja tuli voimaan 2019.

Maakuntavaltuusto on 6.9.2021 päättänyt käynnistää maankäyttö- ja rakennuslain (nyk. alueidenkäyttölaki) mukaisesti (§ 25 ja § 27) maakuntakaavan laatimisprosessin. Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 vaihemaakuntakaavan nimi on "Elonkirjo ja energia". Tavoitteena on, että maakuntavaltuusto voi hyväksyä valmiin vaihemaakuntakaavan keväällä 2025.

Maakuntakaavassa 2040 kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. 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. Suunnittelualue on lähes kokonaan valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

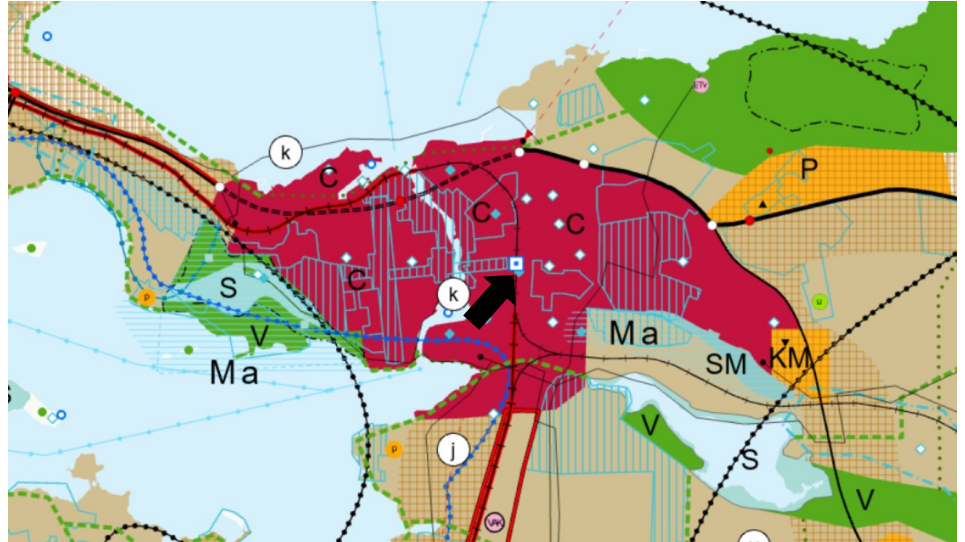
Muita aluetta koskevia merkintöjä ja suunnittelumääräyksiä on mm. kaupunkiseudun keskusakselin kehittämisvyöhyke, jolla aluekokonaisuutta tulee kehittää hyvin saavutettavana ja monipuolisena yritystoiminnan, asumisen sekä kaupallisten ja julkisten palvelujen alueena.

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



Maakuntakaava 2040: <https://tieto.pirkanmaa.fi/>

Vaihemaakuntakaava: <https://kaava.pirkanmaa.fi/>



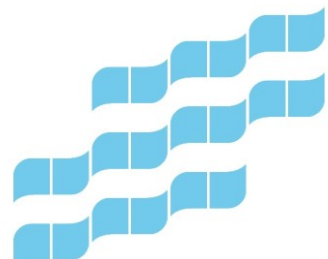
Kuva 18. Ote maakuntakaavasta 2040. Suunnittelualue osoitettu mustalla nuolella.

5.2 Yleiskaavassa alue on keskustatoimintojen aluetta

Alueen yleiskaavatilanne muodostuu lainvoimaisista Kantakaupungin yleiskaavasta 2040 ja Kantakaupungin vaiheyleiskaavasta – valtuustokausi 2017-2021.

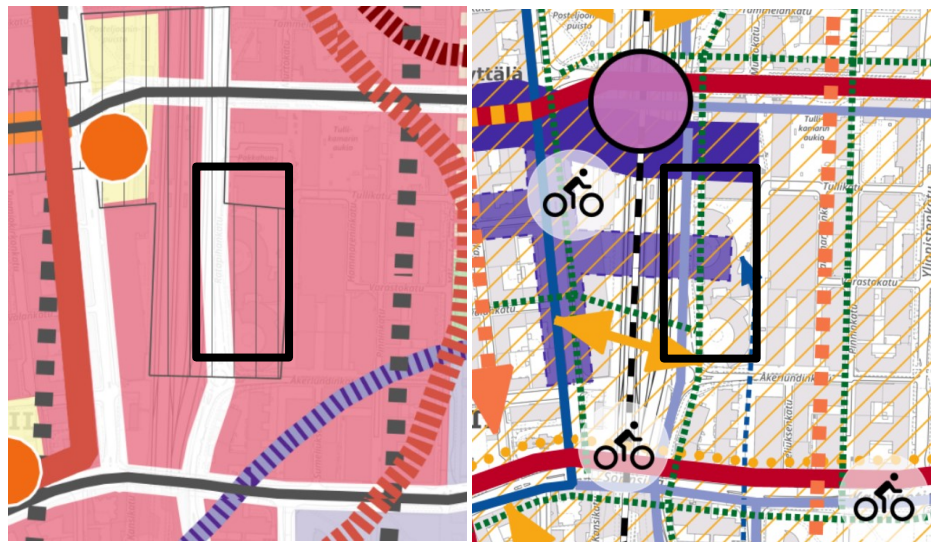
Kantakaupungin vaiheyleiskaava - valtuustokausi 2021–2025 on tullut viireille 7.3.2022 ja ehdotus oli nähtävillä keväällä 2024.

Keskustan strategisessa osayleiskaavassa kyseinen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Lisäksi asemakaava-alueelle on osoitettu ydinkeskustan laajenemisvyöhyke, korkeaan rakentamiseen soveltuva vyöhyke, maanalainen pysäköintilaitosverkosto ja sen laajenemisaue ja kävelykeskustan kehitettävä hitaan liikkumisen alue. Kohdemerkinnällä osoitettu Asemakeskus on ihmisvirtojen, joukkoliikenteen käyttäjien ja eri liikenne-
muotojen solmukohta. Pysäköintiä on kehitettävä ydinkeskustan maanalaisen huollon ja pysäköinnin yleissuunnitelman mukaisesti. Pysäköintilaitosten paikat korvaavat maantasopaikoitusta siten, että keskustan kehän sisäpuolella olevista kadunvarsipaikoista poistetaan vähintään puolet.



Suunnittelualueen kohdalle on merkitty jalankulun yhteystarve sekä sen alueella Ratapihankadulla kulkee keskustan pyöräilyn pääreitti.

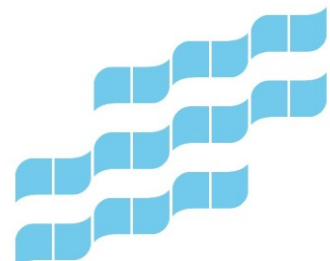
Keskustan strateginen osayleiskaava: <https://www.tampere.fi/kaupunki-suunnittelu/kaupunkiymparisto-uudistuu/keskustan-strateginen-osayleiskaava>



Kuva 19. Ote keskustan strategisesta osayleiskaavasta. Vasemmalla kartta 1, maankäyttö ja oikealla kartta 2, liikenne. Suunnittelualue merkitty mustalla.

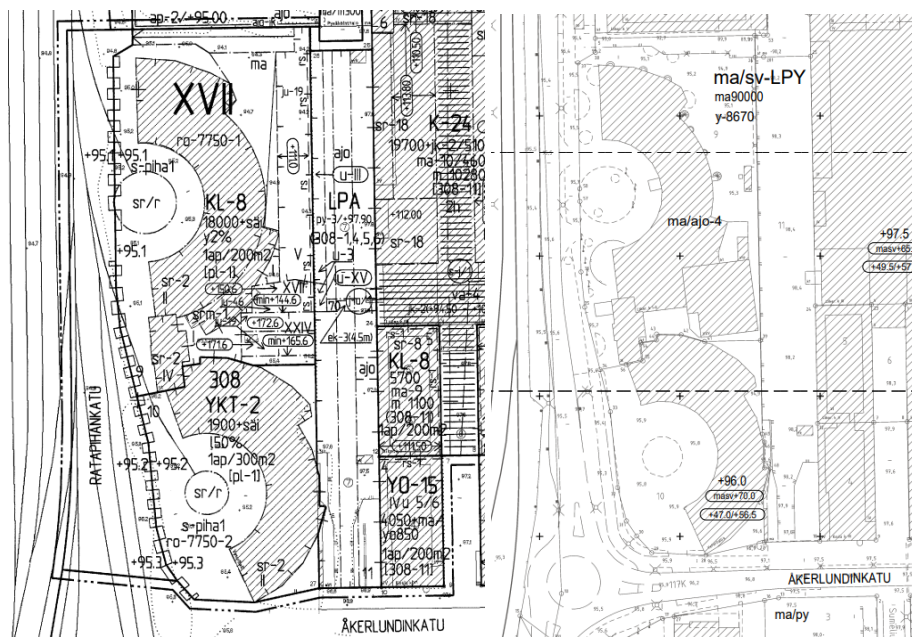
5.3 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa asemakaavat 7750 (vahvistettu 30.10.2002), 7782 (vahvistettu 10.10.2001) ja maanalainen asemakaava 8670 (vahvistettu 16.5.2022). Asemakaavassa 7750 pohjoisemman veturitallin alue on osoitettu liikerakennusten korttelialueeksi majoitusrakennuksia varten. Eteläisen tallin alue on osoitettu yleisten rakennusten ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saa rakentaa myös liiketilaa. Rakennusoikeutta tällä alueella on 1 900 k-m², yhteensä koko alueella 19 900 k-m². Veturitallit ovat suojeltuja merkinnällä sr-2, sekä niiden edustalla olevat kääntöpyörät on suojeltu merkinnällä sr/r ja pihat merkinnällä s-piha1. Asemakaavassa on annettu lisäksi mm. julkisten tilojen määrää, kaavaan liittyntä rakentamistapaohjeistoa, julkisivujen ja vesikaton käsittelyä ja ylintä korkeusasemaa, ulokkeita sekä autopaikkojen lukumäärää ja sijoittamista koskevia kaavamääräyksiä.



Rakennustapaohjeissa todetaan mm. seuraavaa: ”*Karkea ja rosainen yleis-ilme on sille [veturitallit ja niiden ympäristö] tyypillistä, ja se tulee olla aistittavissa tulevaisuudessakin historiallisuuden kertovuuden vuoksi. – – [eteläisen tallin] Pilttuujaon tulee näkyä uudessakin käytössä tallin 1 tapaan. Niiden väliseiniin voidaan avata vanhat kaariholvatut aukot.*”

Asemakaavassa 7782 nykyiseltä Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun risteysalueelta on poistettu merkintä rautatien alueesta.

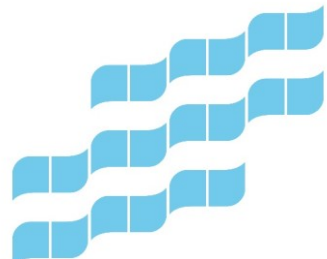


Kuva 20. Vasemmalla ote asemakaavan 7750 kaavakartasta. Oikealla ote maanalaisen asemakaavan 8670 kaavakartasta.

Voimassa olevassa maanalaisessa asemakaavassa nro 8670 (P-Hämpin laajennus) alueelle on osoitettu yleistä pysäköintiä, liikennettä ja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevan maanalaisen rakentamisen aluetta. Alueelle saa rakentaa muun muassa maan pinnalle ja rakennuksiin johtavia tekniikkakuiluja, porras- ja hissiyhteyksiä. Kalliorakentamisen suojavyöhyke ulottuu paikoin lähelle maanpinnan tasoa.

5.4 Tonttijako

Tonttien nro 308–9 ja 308–10 tonttijako (tunnus 7970) on hyväksytty 17.3.2006. Tontit on merkitty tonttirekisteriin 23.5.2006. Tontin nro 308–9 pinta-ala on 6900 m² ja tontin nro 308–10 pinta-ala on 3858 m².



5.5 Pohjakartta

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

5.6 Muut suunnitelmat

5.6.1 Tampereen kaupunkistrategia ja keskustan kehittämisohjelma

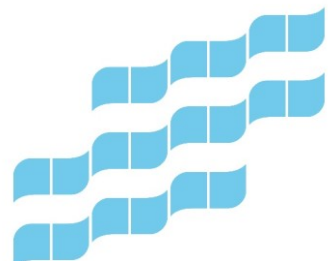
Tampereen strategian 2030, ”Tekemisen kaupunki”, perusta on Tampereen historiassa, johon ovat aina kuuluneet suuret suunnitelmat ja tavoitteet. Strategian pääteemoina ovat mm. yhdenvertaisuus, yhdessä tekeminen, hiilineutraalit teot, edelläkävijyys ja rohkea uudistuminen sekä kestävän kehityksen Agenda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

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

5.6.2 Kestävä Tampere 2030 -ohjelma ja hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartta

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



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

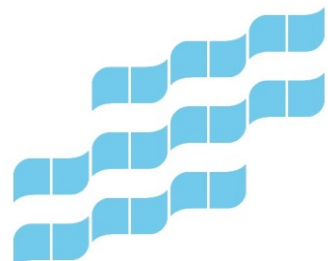
Hiilineutraali Tampere 2030- tiekartta on laadittu vuosien 2019 ja 2020 aikana. Tiekartan toimenpiteet on jaoteltu kuuteen teemaan, jotka koskevat kestävä kaupunkisuunnittelua, liikennejärjestelmää, rakentamista, energiaa, kulutusta ja kaupunkiluontoa. Tiekarttaa seurataan vuosittain, ja sitä päivitetään kahden vuoden välein. Tiekartan toimenpiteet alkavat toteutua sen myötä, kun niitä nostetaan palvelu- ja vuosisuunnitelmiin.

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

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

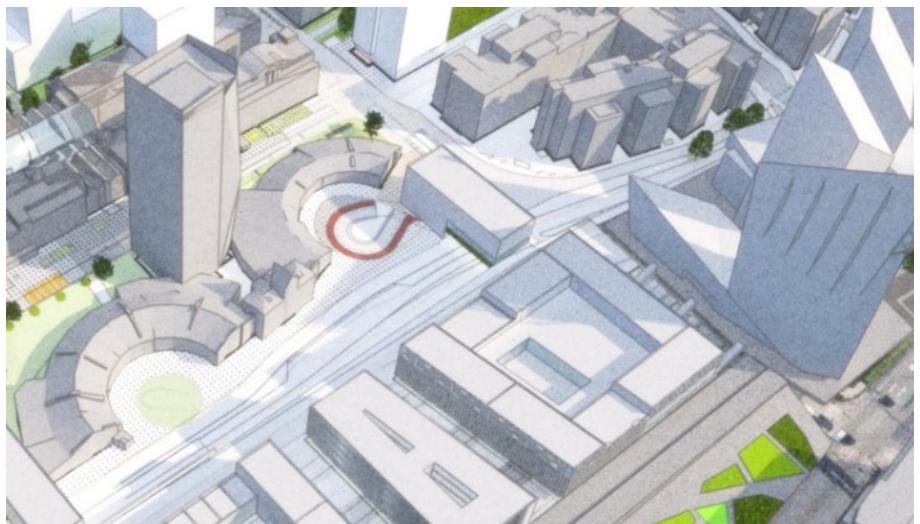
5.6.3 Tullin alueen yleissuunnitelma ja keskustan korkean rakentamisen selvitys

Vuonna 2016 valmistunut Tullin alueen yleissuunnitelma (Tampereen kaupunki, Sito Oy ja Arkkitehdit MY) esitti alueelle mittavaa täydennysrakentamista. Myös keskustan strategiseen osayleiskaavaan liittyvän korkean rakentamisen selvityksen loppuraportissa (Arkkitehtistudio M&Y 2012) todettiin mm., että henkilöratapihan ympäristö on jo ohjautunut keskustan korkean rakentamisen alueeksi. Alueen sijainti sekä Hämeenkadun päätteenä,



että Tuomiokirkon läheisyydessä asettaa kuitenkin edellytyksiä huolelliselle kaupunkikuvan suunnittelulle. Kaupunkikuvan ohella hankkeiden keskinäisiä ja toiminnallista sijoittelua nähtiin ohjaavan myös henkilöratapihan harvojen ylityksien ja alitukien sijainnit. Selvityksen suositus oli, että aluetta kehitetään korkean rakentamisen sallivana alueena, jonka yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee taata suunnitelmien korkea laatu ja huomioida hankkeiden kaupunkikuvallinen ja toiminnallinen yhteisvaikutus.

Tämän kaavan suunnittelualue ei sisällynyt Tullin alueen yleissuunnitelman kohteena olevaan alueeseen. Yleissuunnitelman havainneaineistossa Ratapihankatu 43:n kohdalle oli esitetty aiemmin ratkaistun Asemakeskuksen suunnittelukilpailun voittajatyön (Cobe A/S, Ramboll Finland Oy, Lunden Architecture Oy, Newsec Valuation Oy) mukaista maankäyttöä.



Kuva 21. Ote Tullin alueen yleissuunnitelmasta.

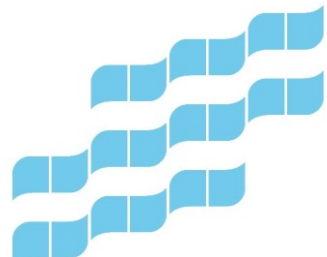
6. Asemakaavan suunnittelun vaiheet

6.1 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen

Kaavamuutos kuulutettiin vireille 5.12.2024.

6.2 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Kaavan tavoitteena on eheyttää korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa, huomioida valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö ja



arvoihin sovittautuminen. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa hotellin laajentuminen ja luoda edellytykset vanhan veturitallin kunnostamiselle hotellitoimintaa varten sekä mahdollistaa käyttöä vanhalle konttorirakennukselle.

Kaavan yhteydessä tutkitaan Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymäratkaisua ja osoitetaan liittymän edellyttämä katualue. Asemakaavalla mahdollistetaan kävelysillan toteuttaminen ja esteettömät yhteydet sillalta Åkerlundinkadulle.

6.2.1 Tavoitteiden tarkentuminen kaavaprosessin aikana

Maanalaisen kaavan mahdollistama rakentaminen tulee huomioida tässä kaavassa ja näin uuden korkean rakentamisen sijoittuminen on siirtynyt suunnittelualueen eteläisimmästä kulmasta pohjoisempaan.

6.3 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Asemakaavasta on tehty kaksi erilaista vaihtoehtoa A ja B. Ne poikkeavat toisistaan lähinnä uuden tornirakennuksen sijoittumisen suhteen, millä on vaikutuksia muutamaa kaavamääräykseen.

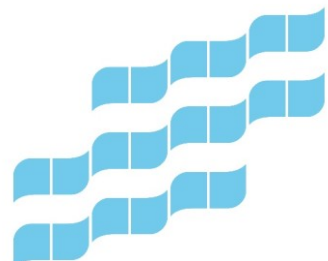
Kaavaluonnosvaihtoehto A sijoittuu lähelle suojeltua konttorirakennusta ollen logistiikaltaan parempi hotellin asiakkaiden kannalta. Hotellin vastaanotosta on molempiin majoitustorneihin lyhyehkö matka. Tämä vaihtoehto säilyttää kääntöpöydän ulkotilassa ja jättää veturitallin kaarijulkisivua paremmin näkyviin. Kaavaluonnosvaihtoehto B sijoittuu keskeisesti veturitalliin nähden.

Kaavaratkaisua tarvittaessa edelleen kehitetään saatavan palautteen perusteella.

7. Kaava-aluetta koskevat selvitykset ja niiden vaikutus kaavaratkaisuun

Asemakaavatyön yhteydessä on laadittu seuraavat selvitykset ja suunnitelmat:

- Viitesuunnitelma, Sarc+Sigge, 2025
- Korkean rakentamisen hankearviointi, Tampereen kaupunki, 2025
- Hiilijalanjälkilaskenta, Tampereen kaupunki, 2025



- Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma, Sitowise Oy, 2025
- Liikenneselvitys, Sitowise Oy, 2025
- Liikennemeluserveys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2025
- Tärinä- ja runkomeluserveys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2025
- Luontoarvojen esiselvitys, WSP Finland Oy, 2025
- Tuulisuuserveys, Ilmatieteen laitos, 2025
- Eteläinen veturitalli – kaarevan julkisivun asbesti- ja haitta-ainekartoitus, 2025

Muut huomioitua aluetta koskevat selvitykset:

- Tampereen rautatieaseman veturitallit, Kaupunkikuvallinen tarkastelu, 2001
- Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys, 2008
- Tampereen raitiotien Tampereen kantakaupungin arkeologinen inventointi, 2017
- Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema, henkilöratapiha, eteläinen veturitalli ja Viinikanojan silta, 2020
- Ympäristötekniikan tutkimusraportti, 2021
- Yhteenveto kuntotutkimuksista käyttötarkoituksen muutoksen lähtötiedoksi, 2021

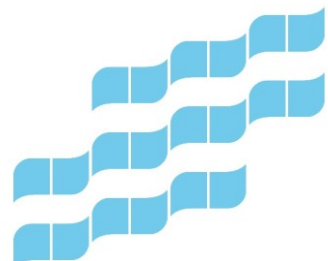
7.1 Viitesuunnitelma

Viitesuunnitelman on laatinut arkkitehtitoimisto Sarc+Sigge 2025 ja se on ollut pohjana kaavaluonnosvaihtoehdoille A ja B. Viitesuunnitelmassa esitellään rakennuksen perus- ja laajuustiedot sekä pohjapiirroksia, leikkauksia, julkisivukuvia ja havainnekuvia. Viitesuunnitelmaa on päivitetty suunnittelun edetessä ja saadun palautteen perusteella.

7.2 Korkean rakentamisen hankearviointi

Korkean rakentamisen hankearvioinnilla vastataan *Keskustan korkean rakentamisen selvityksen päivityksessä* (Arkkitehdit MY, 2022) esitettyihin näkökulmiin ja periaatteisiin.

Keskustan korkean rakentamisen selvityksen päivitys valmistui joulukuussa 2022 osana Tampereen kantakaupungin vaiheyleiskaavan valtuustokauden 2021–2025 valmistelua. Selvityksessä kartoitettiin korkean rakentamisen nykytilannetta sekä esitettiin tarkennuksia korkean rakentamisen ohjauskäytäntöihin esimerkiksi suunnitteluoppaan keinoin. Päivitettyihin ohjauskäytäntöihin kuuluu erityisiä kaupunkirakenteellisia ja -kuvallisia tarkasteluja, joita hankkeista tulee esittää Tampereen kaupungin hankekäsittelyn eri vaiheissa.



Hankearviointi on kokonaisuudessaan kaava-aineiston liitemateriaalina. Arvioinnissa on esitetty esimerkiksi kaaviokuvia kaupunkirakenteesta, hankkeen kaupunkikuvatarkastelu ja pienilmastovaikutuksia.

7.3 Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma

Kaavaluonnoksiin liittyvän hulevesiselvityksen mukaan hulevesien hallinnan tarve on kiinteistöllä määrällinen. Hulevesien viivytys voidaan toteuttaa yhtenä tai kahtena erillisenä maanalaisena viivytyrakenteena. Järjestelmään tulee suunnitella ylivuoto ja huomioida tulvareittien jatkuvuus.

Tämä on kirjattu kaavamääräyksiin huomioiden myös rakentamisen aikaisen hulevesien hallinta.

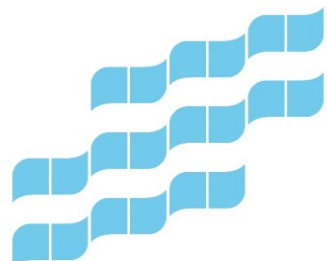
7.4 Liikenneselvitys

Liikenneselvityksellä on tutkittu Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun liittymän kehittämistä joko T-liittymänä tai kiertoliittymänä. Kaavaluonnoksissa on varattu mahdollisuus toteuttaa molemmat, mihin sitten katusuunnitelmilla lopulta päädytään. Samalla on katsottu mahdollisuuksia parantaa nykyisestä niin pyöräilijän kuin jalankulkijan turvallisuutta pohjoisen tontin katuliittymän kohdalla. Tätä varten on kaavaluonnoksissa varattu riittävästi tilaa katualueelle. Selvityksen yhteydessä tutkittiin mahdollinen jalankulku-yhteys ratapihan alueen yli rakennettavalta kannelta Åkerlundinkadulle, mikä on kaavaluonnoksissa esitetty mahdollisuutena Åkerlundinkadun eteläpuolelle. Näin näkyväisyys säilyy avoimempana veturitallia kohden ja tarvittavan yhteyssillan pituus saadaan minimoitua.

7.5 Liikennemeluselvitys sekä tärinä- ja runkomeluselvitys

7.6 Luontoarvojen esiselvitys

Esiselvityksen perusteella suunnittelualueen todennäköisimmät luontoarvot liittyvät vanhoihin tiilirakennuksiin, jotka voivat toimia lepakoiden ja rakennuksissa pesivien lintujen pesäpaikkana. Esiselvitys kuitenkin toteaa, että rakennusten ympäristö on liian rakennettua useimpien lepakkolajien elinympäristöksi. Mikäli säilytettävien rakennusten kattorakenteisiin tms. suojaisiin paikkoihin kohdistuu muutoksia, on rakennuksista tarkistettava



lepakoiden ja pesivien lintujen esiintyminen. Muutoin varsinaisen luontoselvityksen toteuttamista alueelle ei nähdä tarpeellisenä.

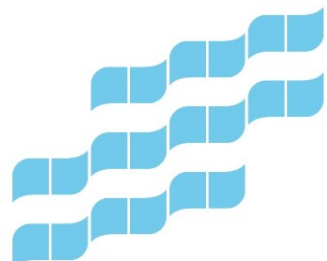
Ennen rakentamisen vaatimia korjaustöitä on siis lepakoiden ja pesivien lintujen esiintyminen tarkistettava lain edellyttämällä tavalla.

7.7 Hiilijalanjälkilaskenta

Asemakaavaratkaisun ilmastovaikutuksia on arvioitu laskennallisesti asemakaavojen päästölaskentaan kehitetyllä Planect-laskurilla. Hiilijalanjälkilaskenta tehtiin asemakaavalla muodostuvan rakennusoikeuden määrän perusteella keväällä 2025. Päästölaskennassa sekä rakennusten rakentamisen, että energiankulutuksen päästöarviot perustuvat tällä hetkellä standardisoituun arvioon, sillä tutkimustietoa aiheesta on vielä verrattain vähän. Tämän vuoksi laskennan tulokset ovat suuntaa antavia.

Päästölaskennan tuloksena saatu arvio alueen päästöistä muodostuu rakentamisen ja käytön aikaisista päästöistä, kuten alueen esirakentamisesta, infran ja yleisten alueiden rakentamisesta, rakennusten rakentamisesta, energian käytöstä, liikenteestä sekä maaperän ja kasvillisuuden hiilivarastojen menetyksistä. Asemakaavaehdotuksen Planect-laskurilla tehty päästöarvio 50 vuoden elinkaarelle on noin 19 385 t CO₂e. Tämä tarkoittaa keskimäärin noin 24,5 kg CO₂e hiilijalanjälkeä kerrosalaneliometriä kohden. Hiilikädenjäljeksi per k-m² arvioitiin 2,3 kgCO₂e. Laskennoissa korostuvat tuotanto- ja rakentamisvaiheen aikaiset päästöt. Infran ja esirakentamisen päästöt arvioidaan vähäisiksi, sillä alue sijoittuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Alueen elinkaaren aikaisia päästöjä vuositason tarkastellessa korostuvat tuotantovaiheen esirakentamisesta ja rakentamisesta aiheutuvat päästöt, jotka muodostavat piikin hiilidioksidipäästöihin ja jolloin huomattava osa päästöarvion mukaisista päästöistä aiheutuu lyhyellä ajanjaksolla. Käyttövaiheen päästöissä korostuu erityisesti liikenteen ja rakennusten aiheuttamat päästöt. Energiankulutukseen liittyvä tulos on suhteellisen pieni verrattuna muihin päästöihin, sillä Planect olettaa olemassa olevan 1900-luvun alussa rakennetun rakennuksen energiankulutuksen olevan ilman toimenpiteitä huomattavasti suurempaa kerrosneliometriä kohden suhteutettuna kuin uudisrakentamisen ja uudisrakentamisen oletetaan toteutuvan A-energialuokkaan. Rakentamisen päästöihin voidaan suunnittelun edetessä vaikuttaa mm. vähähiilisillä materiaalivalinnoilla.



7.8 Tuulisuusselvitys

Tuulisuusselvityksessä arvioitiin tuuliolosuhteita tuulimallinnuksen tulosten perusteella. Alueen päätuulensuunta on etelä-lounaasta, mutta avoimen ratapiha-alueen vuoksi pohjoistuulet korostuvat tuulisuutta tarkastellessa.

Viitesuunnitelmissa on osattu ennakoida pääsisäänkäyntien sijoittumisessa sekä sisäänvedoilla olevia tuuliolosuhteita. Korkean rakentamisen aiheuttamaan tuulen alasvirtaukseen tulee edelleen kiinnittää huomiota tuulta hillitsevällä elementillä niin mahdollisen ravintolan ulkoterrassia ja Ratapihankadun jalankulkureittiä ajatellen. Mahdollinen kattoterassi tulisi varustaan erilaisilla tuulta hillitsevillä elementeillä turvallisuuden ja viihtyisyyden parantamiseksi. Nämä tulevat toteutussuunnittelussa huomioitavaksi.

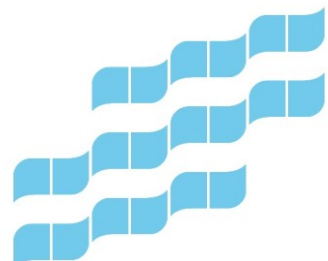
7.9 Eteläinen veturitalli – kaarevan julkisivun asbesti- ja haitta-ainekartoitus

Eteläisen veturitallin kaarevasta julkisivusta on ulkopuolelta teetetty haitta-ainekartoitus, jotta tiedetään, voidaanko veturitallin ja uuden tornirakennuksen välistä tilaa kattaa osaksi sisätiloja. Kartoituksen mukaan veturitallin ulkopinnat ovat kevyesti puhdistettavissa, mikäli valokatteinen tila halutaan toteuttaa.

7.10 Kaavataloustarkastelu

Kaavataloustarkastelua ei ole varsinaisesti tehty. Katualueen kehittäminen tulee muutoinkin tehtäväksi laajemman kehittyvän alueen vuoksi, joten siten sen kustannukset eivät liity tähän kyseiseen kaavahankkeeseen.

Tontin myynnillä voidaan odottaa tulevan tuottoa, itse hanke vahvistaa Tampereen kaupungin elinvoimaisuutta, tukee myös työllistymistä ja kiinteistövero tulee nousemaan reippaasti kaupungin hyväksi, joten hanke on erittäin kannatettava taloudellisesta näkökulmasta. Kulttuuriarvojen huomioiminen ja edistäminen sekä suojeltujen rakennusten käyttöönottamisen mahdollistaminen tässä yhteydessä nostaa hankkeen muuta arvoa edelleen.



8. Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 5.12.2024–9.1.2025 välisen ajan ja se lähetettiin tiedoksi osallisille. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yhteensä 11 kpl kommenttia ja mielipiteitä.

Kooste saadusta palautteesta ja viranomaisneuvottelun muistio on liitetty kaava-asiakirjoihin.

Tiivistelmä saaduista kommenteista ja mielipiteistä, *ohessa tiivistetysti palautteen huomioon ottaminen jatkosuunnittelussa:*

Viranomaispalautteessa painotettiin suunnittelualueen sijaintia Tampereen rautatieaseman ja veturitallien valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön alueella sekä rajautuen maakunnallisesti arvokkaan Tullin alueen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Erityisesti nostettiin esille se, että asema ja veturitallit muodostavat vaikuttavan vastaparin ratapihan molemmin puolin. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti itäpuolella olevaan Tullin aukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys (RKY 2009 / Museovirasto ja Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016 / Pirkanmaan liitto).

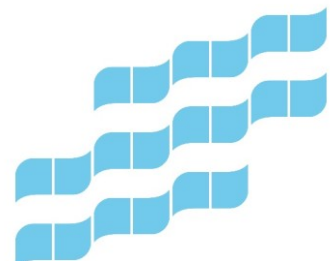
Vastine: Valtakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö on lähtökohtana suunnittelulle.

Kommentti: Suojellun veturitallin sr-2 ohella on tallin piha-alueelle voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu merkintä s-piha1 ja kääntöpöydälle merkintä sr/r.

Pirkanmaan maakuntamuseo suosittelee arvojen säilymistä turvaavan rakentamistapaohjeen laatimista asemakaavan liitteeksi.

Vastine: Arvojen säilyminen on suunnittelun lähtökohta. Jotta suojeltu arvokas rakennus voidaan ottaa käyttöön, on osaa suojelumääräyksistä tarkennettava. Kaikki oleelliset kaavamääräykset pyritään viemään kaavaan.

Maakuntamuseo muistuttaa myös Tampereen rautatieaseman ja veturitallien sisältyvän nk. Rautatiesopimukseen vuodelta 1998, jossa määritellyt tavoitteet tulee huomioida kaavahankkeessa.



Vastine: Sopimus on kirjattu kaavaan.

Kommentti: Veturitallien arvojen säilymisen kannalta keskeiset rakennuksen alkuperäisestä käyttötarkoituksesta kertovat asiat ovat kääntöpöydän ympärille kiertyvä kaarijulkisivu, aukotuksen jäsentely ja alkuperäisten pilttuiden sektorimainen tilanjäsentely. Toinen RHS:ssä tunnistettu RKY-alueen keskeinen ominaispiirre on veturitallien ja rautatieaseman sijainti samassa avoimessa kaupunkitilassa ja niiden välinen näkemäyhteys, joka myös nivoutuu alueen kokonaisuuden kertovuuteen. Veturitallit näkyvät hyvin erityisesti laitureille ja Ratapihankadulle, ja eteläinen talli lisäksi etelään Sorin sillan suuntaan. Kokonaisuuden arvojen kannalta tärkein näkymäsuunta on RKY-alueen sisäinen kaupunkitila.

Vastine: Näkymät tutkitaan ja huomioidaan parhaalla mahdollisella tavalla. Veturitallien arvojen säilymisen kannalta keskeiset asiat säilytetään ja tuetaan niitä kaavamääräyksin.

Kommenteissa nousi esille hulevesiselvityksen ja -suunnitelman tarve, muuntamolle varattavan tilan tarve, melu-, värinä- ja runkomeluselvitysten tarve ja niiden huomioiminen kaavassa.

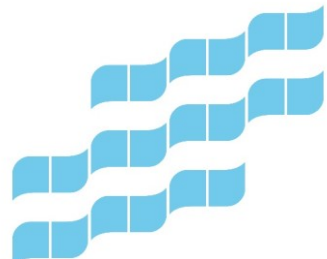
Vastine: Selvityksiä on tehty ja muuntamolle varataan tila kaavamääräyksellä.

Mielipiteessä korostettiin vanhan ja uuden tornin kokonaisuuden muodos-
tumista ja todettiin korkean rakentamisen vaikutuksista laajalle alueelle.
Tullin alueen palveluiden ja elinvoiman kehittymistä todettiin parhaiten
varmistettavan sujuvilla ja mahdollisimman suorilla kulkuyhteyksillä ratapi-
han yli.

Helppo ja sujuva yhteys tulisi toteuttaa myös pyöräilijöitä ajatellen. Ehdo-
tettiin tunnelia ratapihan ali. Huomautettiin pyöräilyn pääreitin puuttumi-
sesta OAS:sta kuin myös esitetyn huoltotaskun vaarallisuudesta.

*Vastine: Kaavalla pyritään tutkimaan riittävästi vaikutuksia ja löy-
tämään hyvä ratkaisu uuden tornin sijoittamiseksi vanhan lähei-
syyteen niin, että alueesta syntyy hyvä kokonaisuus, jossa myös
alueen ja rakennusten arvot säilyvät.*

*Kulkuyhteys ratapihan yli on yleiskaavan mukainen. Se on osoi-
tettu vain jalankulua varten. Paikka yhdistyy laajempaan suunnit-
telukokonaisuuteen, Asemakeskukseen ja Pohjoiskanteen.*



Pyöräilyn reitit on huomioitu kaavan liikenneselvityksessä, joka on kaavan liitteenä.

Asemakaavaa valmisteltaessa järjestettiin erillisneuvotteluja eri kaupungin organisaatioiden viranhaltijoiden kanssa sekä aloitusvaiheen viranomaisneuvottelut. Kaavatyötä on ohjannut erillinen ohjausryhmä.

8.1 Asemakaavaratkaisun kehittyminen suunnittelun aikana

Asemakaavaluonnoksiin on erityisesti vaikuttanut RKY-alueen kulttuurihistorialliset arvot sekä maanalaisen kaavan mahdollistama rakentaminen.

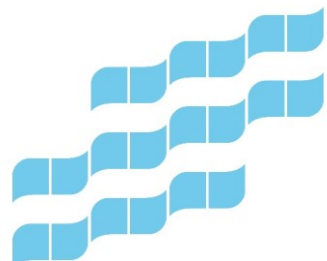
Maanalaisen kaavan mahdollistama rakentaminen tulee huomioida tässä kaavassa ja näin uuden korkean rakentamisen sijoittuminen on siirtynyt suunnittelualueen eteläisimmästä kulmasta pohjoisempaan.

9. Liitteet

- Osallistumis ja arviointisuunnitelma 5.12.2024, tark.19.5.2025
- Asemakaavaluonnosvaihtoehdot A ja B
- Asemakaavan seurantalomake
- Palaute- ja vastineraportti
- Viranomaisneuvottelun muistio
- Viitesuunnitelma, Sarc + Sigge Arkkitehdit Oy, 2025
- Hulevesiselvitys ja hallinnan suunnitelma, Sitowise Oy, 2025
- Liikenneselvitys, Sitowise Oy, 2025
- Liikennemeluserveys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2025
- Tärinä- ja runkomeluserveys, A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2025
- Luontoarvojen esiselvitys, WSP Finland Oy, 2025
- Tuulisuuserveys, Ilmatieteen laitos, 2025
- Eteläinen veturitalli – kaarevan julkisivun asbesti- ja haitta-ainekartoitus, 2025
- Korkean rakentamisen hankearviointi, 2025
- Hiilijalanjälkilaskenta, 2025

9.1 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista

- Tampereen rautatieaseman veturitallit, Kaupunkikuvallinen tarkastelu, Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy, 2001
- Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys, 2008
- Tampereen raitiotien Tampereen kantakaupungin arkeologinen inventointi, 2017



- Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema ja eteläinen veturihalli, Savolainen, 2015
- Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema, henkilöratapiha, eteläinen veturitalli ja Viinikanojan silta, Vahanen rakennusfysiikka Oy/ Laurila, 2020
- Ympäristötekkinen tutkimusraportti, 2021
- Yhteenveto kuntotutkimuksista käyttötarkoituksen muutoksen lähtötiedoksi, 2021

