

TAMPELLAN KANTA-ALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOS

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 15. päivänä marraskuuta 1994 päivättyä ja 18.4.1995 tarkistettua asemakaavakarttaa no 7300.

Asemakaavan muutos koskee: Tampereen kaupungin kaupunginosan IX korttelin nro 130 tontteja nro 6, 7 sekä vesialuetta

kaupunginosan X katu-, puisto- ja vesialuetta.

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

Tampereen kaupungin kaupunginosan IX korttelit nro 951 - 966 sekä katu-, virkistys- ja vesialuetta

kaupunginosan X katu-, virkistys- ja vesialuetta.

1 PERUSTIEDOT

11 Suunnittelutilanne

11.1 Seutukaava

Pirkanmaan seutukaavan 1. vaihekaava, suojelu- ja virkistysalueet, on vahvistettu sisäasiainministeriössä 28.9.1977. Pirkanmaan seutukaavan toinen vahvistusvaihe, taajamatoiminnot, on vahvistettu 14.12.1982. Niiden mukaan alue on taajamatoimintojen ja keskustatoimintojen alueisiin rajoittuvaa teollisuusaluetta. (liite)

11.2 Yleiskaava

Kaupunginvaltuusto on 27.1.1988 hyväksynyt Tampereen keskustan osayleiskaava 1986:n (1). Sen mukaan tontit IX-130-6 ja 7 ovat teollisuusaluetta. Keskustan osayleiskaavaa tarkistetaan parhaillaan. Kaupunginhallitus hyväksyi osayleiskaavaehdotuksen 22.8.1994 (2). Uudessa osayleiskaavaehdotuksessa Tampellan kanta-alue on keskustatoimintojen aluetta ja kerrostalovaltaista asuntoaluetta.

Keskustan uuteen osayleiskaavaan liittyy keskustan liikenneverkkosuunnitelma, jossa on tarkasteltu Tampellan alueen kytkemistä muuhun keskustaaniin, että katuverkosta muodostuu toimiva. Luettelo merkittävistä rakennetuista kohteista ja alueista toimenpidesuosituksineen sisältyy myös keskustan osayleiskaavaan.

Tampellan kanta-alueelle on laadittu osayleiskaavan luonnos, joka valmistui 11.11.1992 (3). Luonnos oli nähtävänä 19.11. - 18.12.1992. Luonnos laadittiin alueen suunnittelusta käydyin kilpailun tulosten pohjalta laaditun suunnitelman perusteella. Osayleiskaavaluonnoksen maankäytön rakenne on ollut keskustan uudessa osayleiskaavassa esitetyn Tampellan maankäytön perustana.

11.3 Asemakaava

Kaava-alueella ovat voimassa seuraavat asemakaavat:

5.9.1985 vahvistettu asemakaava nro 6332 koskee tontteja 130-6 ja 7. Asemakaavan mukaan tontti 6 on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta. Rakennusoikeutta tontilla on tehokkuusluvun $e=1,2$ mukaisesti 212402 kerrosalaneliömetriä. Liiketilojen osuus kerrosalasta saa olla 800 m². Rakennusoikeuteen laskettavia maanalaisia työtiloja sallitaan 3000 m². Tontin eteläosassa on rakennusalat ainoastaan urheilu-, sosiaali-, liike- ja toimistotiloille. Tontilla sallitaan 10 asuinhuoneistoa. Autopaikkoja on varattava 1 ap/5 työntekijää ja 1 ap/asunto.

Tontti 7 on liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuritoimintaa ja huvi- ja viihdetarkoituksia palvelevien rakennusten korttelialuetta. Tontilla oleva rakennus on merkitty kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeäksi rakennukseksi, jota ei saa purkaa. Rakennusoikeutta rakennusosalalla on 2100 kerrosneliömetriä. Tontin kautta sallitaan ajo tontille 130-6, jolla olevaan toimistorakennukseen johtavan ajorampin rakennusala on osittain tontilla 7. Tontilla sallitaan yksi asunto. Autopaikkoja tulee osoittaa 21 kpl.

3.5.1984 vahvistettu asemakaava nro 5787 koskee kaava-alueella Lapintietä rautatien ja Palokunnan kadun väliseltä osalta.

8.6.1953 vahvistettu asemakaava nro 381 on voimassa Tammerkosken vesialueella Näsinpuiston itäpuolella. Muu osa kaavaan sisältyvästä Tammerkosken vesialueesta sisältyy 2.12.1897 vahvistettuun asemakaavaan nro -162. Tämä kaava on voimassa myös koskeen rajoittuvalla puistoalueella Lapintien ja korttelin 130 välissä.

13.2.1946 vahvistettu asemakaava nro -111 koskee Lapintietä Palokunnankadusta Satakunnankatuun.

Työnpuiston nimi on vahvistunut 10.6.1936 vahvistetussa asemakaavassa.

11.5 Tonttijako ja -rekisteri

Tontille IX-130-6 on hyväksytty tonttijako 21.10.1985. Tontti on merkitty tonttirekisteriin 31.1.1986. Tontille IX-130-7 on hyväksytty tonttijako 21.10.1985. Tontti on merkitty tonttirekisteriin 29.11.1985.

Kaava-alueeseen ei sisälly maarekisterialuetta.

11.6 Rakennuskiellot

Tontti IX-130-6 on rakennuskiellossa asemakaavan muuttamista varten 1.3.1996 saakka.

11.7 Päätökset, suunnitelmat

Tampellan kanta-alueen suunnittelu käynnistyi v. 1987 Oy Tampella Ab:n ja Tampereen kaupungin välisien neuvottelujen pohjalta, joiden tuloksena syntyi kaupunginvaltuuston 22.8.1989 hyväksymä kaavoitussopimus. Sopimus raukesi KHO:n päätökseen 10.3.1992. Kaupunginhallituksen päätöksellä 23.3.1992 suunnittelua jatkettiin kaavoitustyön pohjaksi käydyn suunnittelukilpailun tulosten pohjalta.

Tampellan kanta-alueen suunnittelusta järjestivät Tampereen kaupunki ja Oy Tampella Ab kaksivaiheinen arkkitehtikilpailun, joka toteutettiin laajennettuna kutsukilpailuna 19.4.1990 - 1.3.1991 välisenä aikana. Kilpailun voittivat arkkitehdit Erkki Helamaa ja Keijo Heiskanen työryhmineen. Suunnittelukilpailun pohjalta käynnistettiin osayleiskaavan laatiminen Tampellan kanta-alueelle. Osayleiskaavan luonnos (3) valmistui 17.11.1992 ja se oli Rak A 154 §:n tarkoittamalla tavalla nähtävänä 19.11. - 18.12.1992. Luonnoksesta käytiin viranomaisneuvottelut kevään 1993 aikana.

31.5.1993 kaupunginhallitus päätti, että Tampellan alueen vahvistettavaksi tarkoitettua osayleiskaavan laatimista jatketaan 11.11.1992 päivätyn luonnoksen pohjalta ottaen huomioon luonnoksesta saadut mielipiteet ja neuvottelutulokset.

Tampellan kanta-alueen maankäytön ja liikenteen yleiskaavallinen tarkastelu liitettiin osaksi keskustan osayleiskaavan tarkistusta, mistä tarkistamisesta kaupunkisuunnittelutoimikunta oli päättänyt 24.11.1992. Keskustan osayleiskaavan luonnos valmistui 23.11.1993, hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 9.12.1993 ja oli nähtävänä 3.1. - 31.1.1994 välisen ajan. Kaupunginhallitus hyväksyi keskustan osayleiskaavaehdotuksen 22.8.1994 (2).

Tampellan kantatontille valmistui asemakaavan muutoksen luonnos 16.3.1994. Ympäristölautakunta hyväksyi luonnoksen 22.3.1994 ja luonnos oli nähtävänä 24.3. - 2.5.1994. Kaupunginhallitus päätti 28.3.1994 ympäristölautakunnan esityksestä hyväksyä, että Tampellan kanta-alueelle sen radan eteläpuolista aluetta koskevalle osalle laaditaan suoraan asemakaavan muutos osayleiskaavaluonnoksen pohjalta.

11.8 Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin kaupunkimitausyksikön laatima ja se on tarkistettu v. 1994.

12 Maanomistus

Tontin IX-130-6 omistavat

Exofennica Oy, osoite: Itsenäisyydenkatu 2 A, 33100 Tampere	
Sponda Oy, osoite: Eteläesplanadi 22 A, 00130 Helsinki	
Kiinteistö Oy Koskihaapa, osoite	- " -
Kiinteistö Oy Koskikoivu, osoite	- " -
Kiinteistö Oy Koskileppä, osoite	- " -
Kiinteistö Oy Koskipaju, osoite	- " -
Kiinteistö Oy Koskitammi, osoite	- " -

Tontin IX-130-7 omistaa Suur-Helsingin Osuuspankki, PL 670, 00101 Helsinki 10.

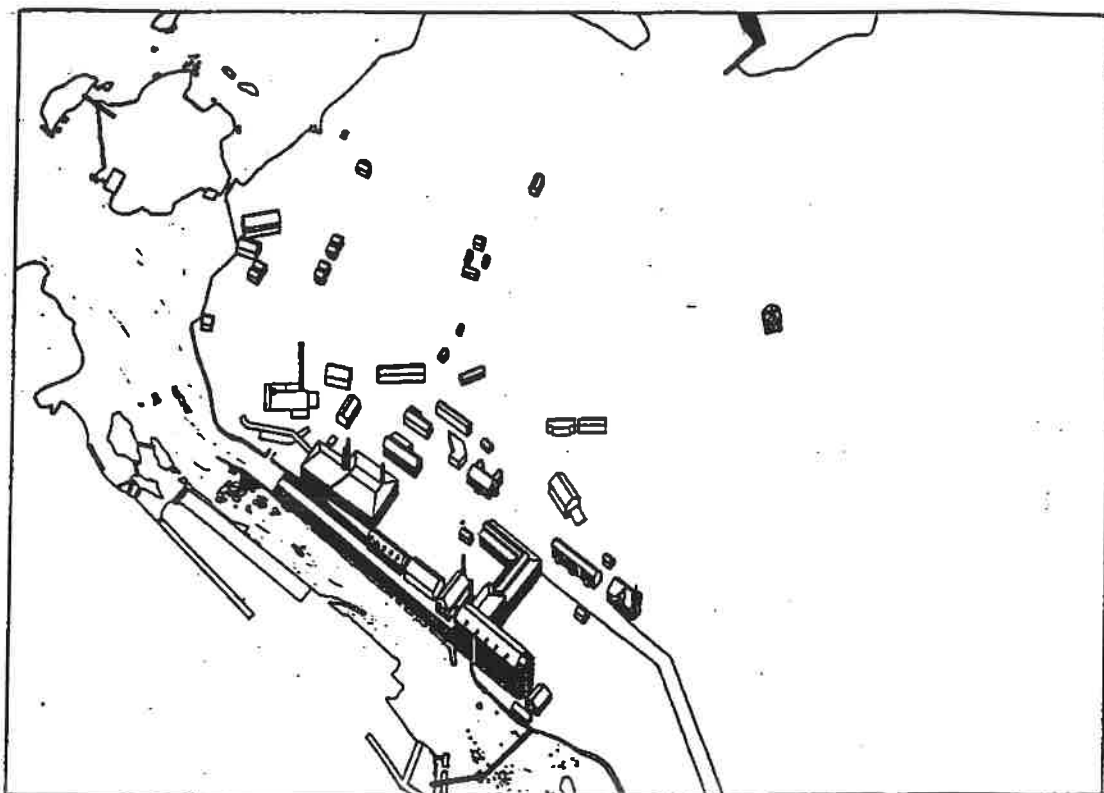
Muu kaava-alue on Tampereen kaupungin omistuksessa.

14 Rakennettu ympäristö

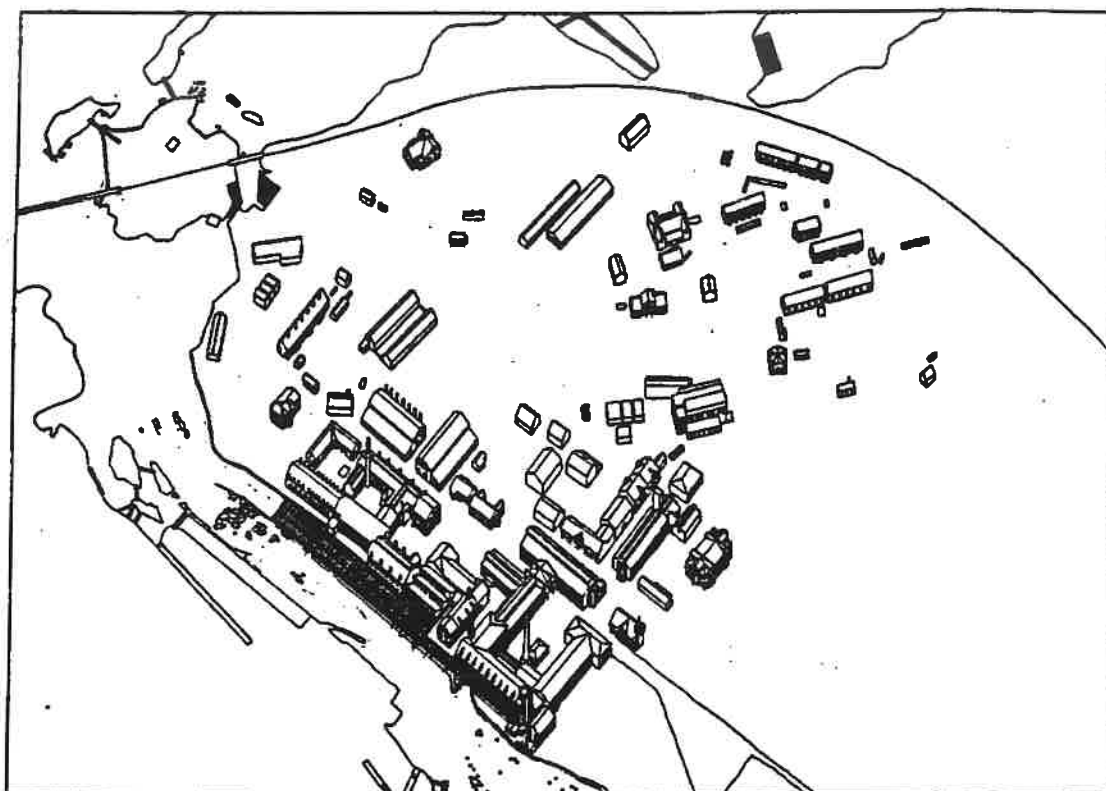
Kaava-alue on Tampereen ydinkeskustaan välittömästi rajautuvaa koskenvarren perinteistä teollisuus- aluetta. Tätä nykyään jo käyttötarkoitukseltaan muuttuvaa vanhaa Tampellan kantatonttia rajaavat Porin rata, Tammerkoski ja Lapintie.

Tampellan vanhan teollisuustontin rakentaminen käynnistyi vuonna 1843 raudan sulatusuunin rakentamisella. Masuuni ja valimo saatiin käyttöön vuonna 1844. 1850-luvulla rakennettiin edellisten laitosten lisäksi konepaja ja samanaikaisesti eli vuonna 1856 ryhdyttiin alueelle rakentamaan myös pellavatehdasta, joka valmistuttuaan oli viisikerroksinen tiilinen tehdasrakennus ja muodostui Finlaysonin rinnalla Tampereen teollisuuden peruspilariksi. Vuonna 1891 pellavatehdas, masuuni ja konepaja yhdistettiin yhdeksi yhtiöksi, joka sai nimekseen Tampereen Pellava- ja Rautateollisuus Oy. Vuonna 1960 yhtiön nimi muutettiin Oy Tampella Ab:ksi.

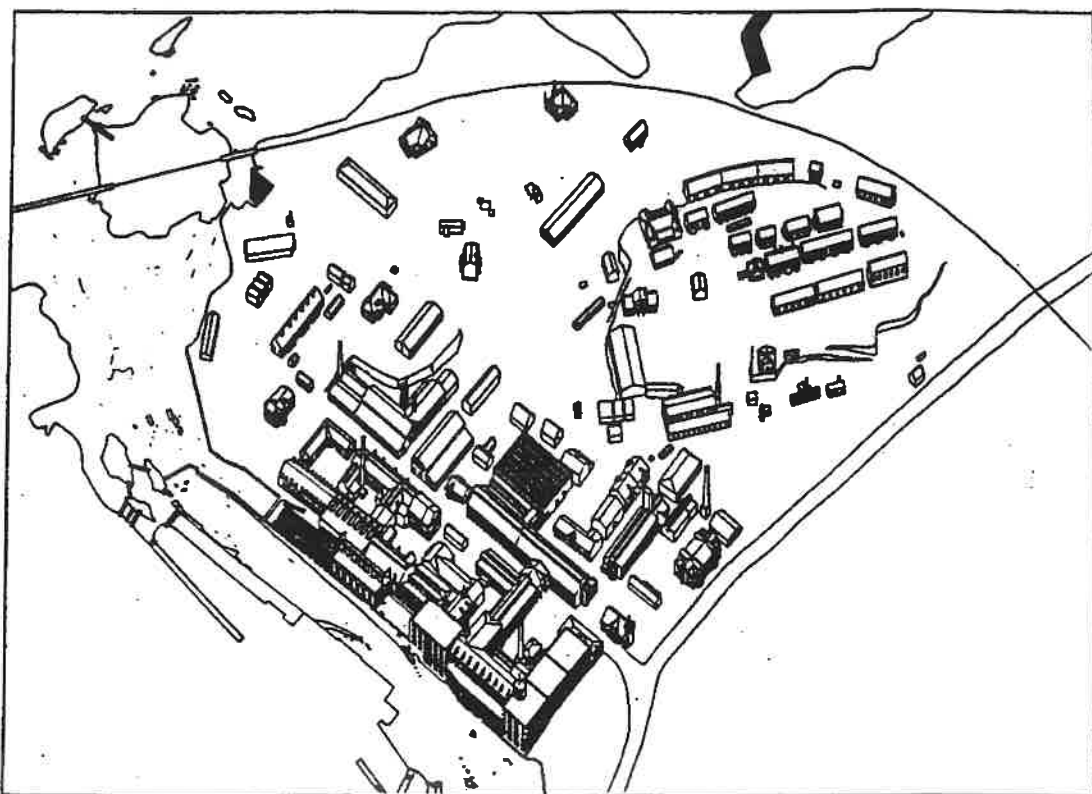
Vuosikymmenten kuluessa tapahtunutta Tampellan tehdasalueen rakentumista kuvataan seuraavassa kuvasarjalla. Kuvasarja kertoo tehdasalueen jatkuvasta muuttumisesta teollisuustoiminnan kasvun ja kehityksen myötä. Vuonna 1895 avattiin Porin rata, johon Tampella sai pistoraitteen vuonna 1899.



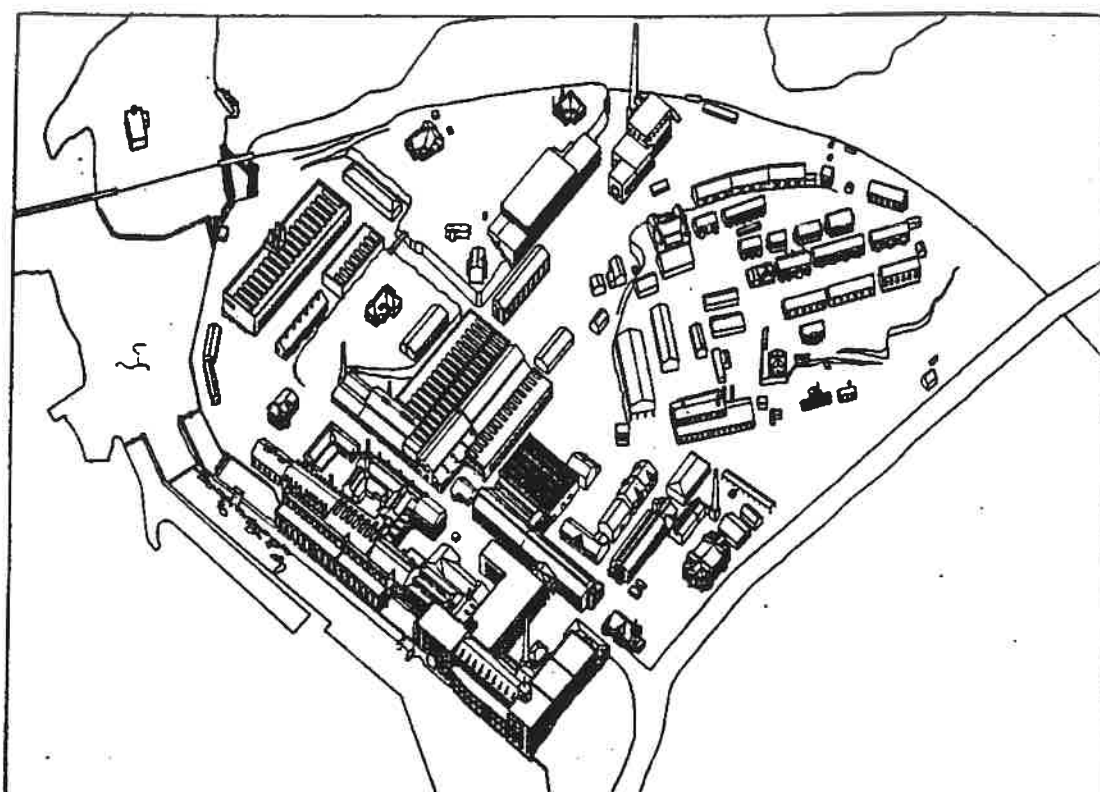
T A M P E L L A 1 8 6 0



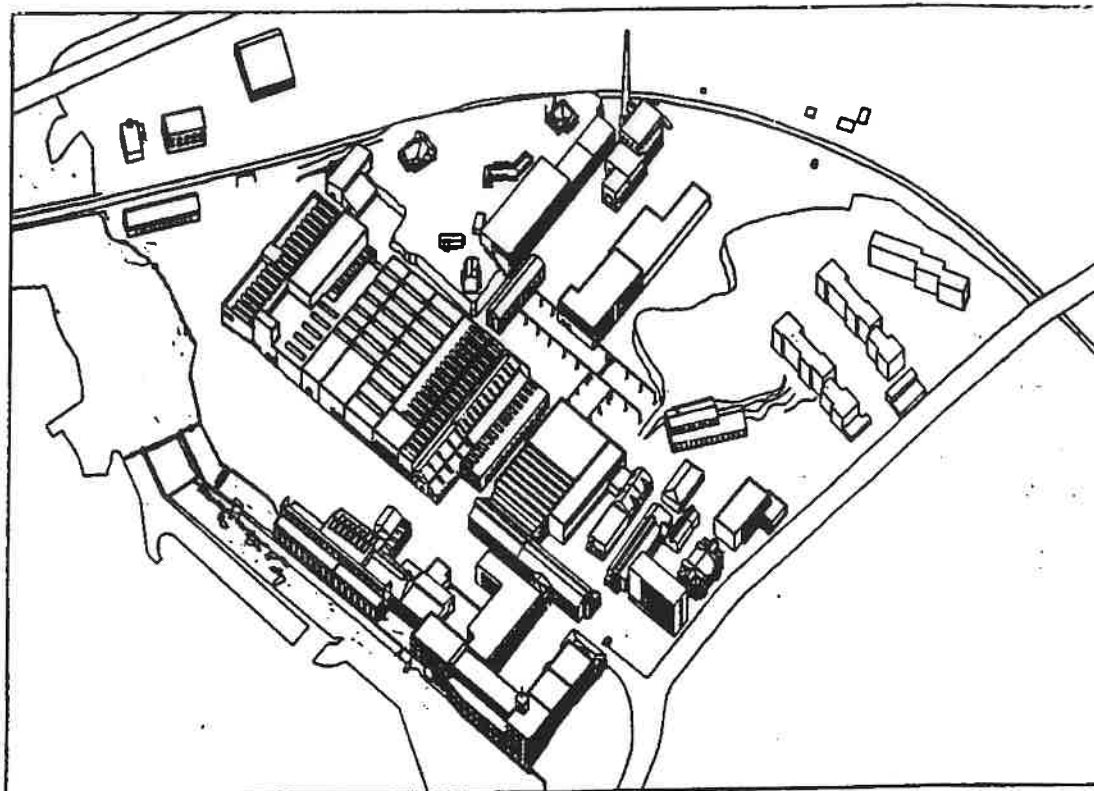
T A M P E L L A 1 9 0 0



T A M P E L L A 1 9 2 0

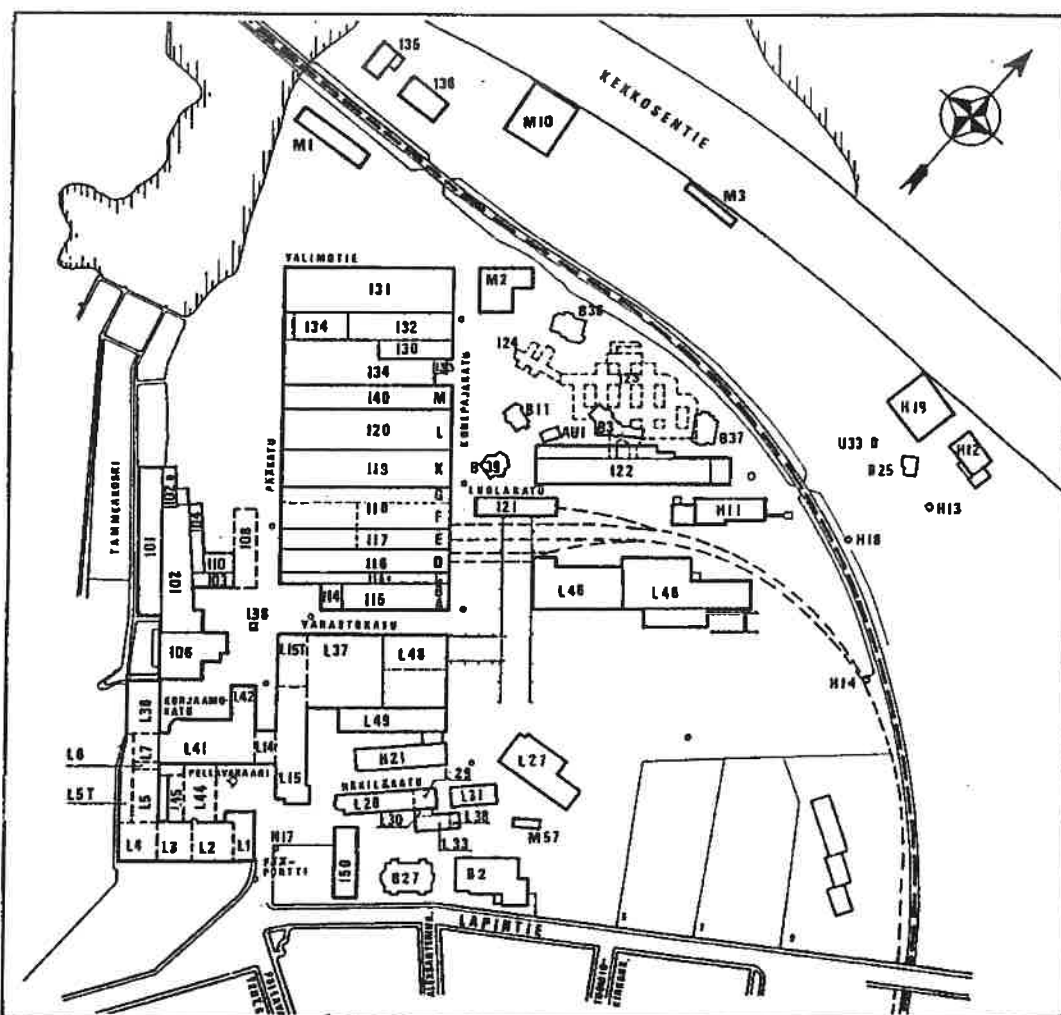


T A M P E L L A 1 9 5 0



T A M P E L L A 1 9 9 0

Toteutunutta kerrossalaa Tampellan alueella on noin
162 000 m².



TAMPELLAN NYKYISET RAKENNUKSET

- L1 Pääkonttori 1884
- L2 Varasto 1884, Pääkonttorin laajennus 1954
- L 3, L 4, L 5, L 6, L 7 Muutos toimistotiloiksi 1980-luvulla
 - L 3 varasto 1884; L 4 kutomo 1883; L 5, L 6, L 7 Kehräämö 1857
- L 5, L 6, L 7 Harjakatto tasakatoksi 1959
- L 14 Kelloportti 1891
- L 15 Kutomo 1891
- L 15 T Kutomon laajennus 1912
- L 27 Yläpuuhiomo toimistotiloiksi 1960 (1873)
- L 28 Häkilä konepajakoulun tiloiksi 1961 (1898)
- L 29 Höyrykonehuone 1898. Muutos konepajakoulun tiloiksi, vesikaton muutos 1961
- L 30 Varakattilahuone 1898
- L 31 Puutyöpaja 1898
- L 33 Kattilahuoneen laajennus 1898
- L 36 Kehräämö, voimalaitos 1914
- L 37 Kutomon (1916) kattoikkunat purettu 1958, yksikerroksinen osa korotettu 1963
- L 46 Keskusvarasto 1958, laajennus 1970, muutos toimistotiloiksi 1971
- L 48 Automaattikutomo 1958, muutos konepajan tiloiksi 1979
- L 49 Kuitukangasosasto 1969
- H 11 Höyryvoimalaitoksen laajennus 1959
- H 14 Junaradan portinvartija 1959
- H 18 Aspinniemen portinvartija 1963
- H 21 Vanhan makasiinin M 6 muutos ruokalaksi, keittiö uudisrakennusosassa 1973
- 101 Koneistushalli 1916
- 102 Koneistushalli 1903
- 102 a Välivarasto 1956
- 103 Entinen ruokala 1941
- 104 Koneistushalli 1928
- 106 Puuhiomo 1856, lämpö- ja pintakäsittelyosasto, metallilaboratorio
- 124 Toimistorakennus 1938
- 115 Veturiverstas, kokoonpano- ja koneistushalli 1938 (1898)
- 116 Veturien kokoonpano- ja koneistushalli 1899
- 117 Kokoonpanohalli 1936
- 118 Raskas koneistushalli 1947
- 119 Raskas koneistushalli 1947
- 120 Koneistushalli 1966, laajennus 1975, jolloin levypaja W 8 (1904) purettu
- 121 Ruiskumaalaamohalli, entinen valssipaja 1931
- 122 Luolan eturakennus 1942, ylin kerros laajennettu 1969, laajennus piipun lähelle 1981
- 123 Kallioluola 1940
- 124 Luolaston laajennusosa 1962
- 130 Keernahalli 1942
- 131 Valimo 1947

132	Rautavalimo 1961, laajennus 1970
133	Lämpökeskus 1961
134	Valimon laajennus 1969
M 1	Varasto 1956
M 2	Korjauspaja 1961
B 2	Urheilutalo 1955
B 3	Toimitusjohtajan virka-asunto 1962, vanha asuinrakennus 1850-luvulta purettu Villa Nykopp
B 11	Asuinrakennus 1917 Villa Sakari
B 27	Juhlatalo 1894
B 36	Asuinrakennus 1900 Villa Ryselin
B 37	Asuinrakennus 1903 Villa Jugend
B 39	Huvilarakennus 1913 Villa Sandsund

15 Luonnonympäristö

Tampellan kantatontti on Tammerkosken rannalla sijaitsevaa kalliomäkien aluetta. Tontin keskiosan kallioalue on louhittu tehdashallien kohdalla n. +99...+100 m tasoon. Tason yläpuolelle nousee kaksi suurempaa kalliomäkeä, jotka kohoavat n. +115...+117 m korkeuteen. Vyöhykkeen lounais- ja koillisosien maanpinta laskee n. +97 m. tasoon, josta nousee pienempiä ja matalampia, +100...+105 m:n korkeudelle kalliomäkiä. Kallioalueen pohjoispuolinen, luonnontilassa pääosin Näsijärven vesialueena ollut vyöhyke on osin jo täytetty tasoon n. +97,0/+97,50 ja osin täyttöä on vielä tarkoitus laajentaa. Kallioiden lounais- ja eteläpuolella maanpinta laskee vähittäin lounaaseen kohti Tampellan pääporttia tasoon +95 m.

Rakennusten alla on yleensä vaihtelevan paksuinen, kivinen ja rakennusjätettä sisältävä täytemaakeros. Alueen keskiosissa, jossa kallio on louhinnan jäljiltä pinnassa, täytemaakerros on ohut, n. 1-2 m paksuinen tasossa +98...+99.

Voimalaitoksen ja varastorakennusten kaakkoispuolella, jossa kallio ei ulotu aivan pintaan, kallion päällä on 2-3 metrin runsaskivinen hiekkaa ja silttiä sisältävä moreeni. Moreenikerros paksunee kohti kaakkoa, ollen lähellä rautatietä n. 6-7 metriä paksu.

Tampellan yleiskaavoitukseen liittyvän YVA-raportin (4) liitteenä on Suunnittelukeskus Oy:n selvitys Tampellan alueen pintasuhteista, maaperästä, kallioperästä, maaperän puhtaudesta, pohjavedestä ja valumavesistä (5). YVA-raporttiin liittyy myös selvitys Tampellan alueen kasvistosta.

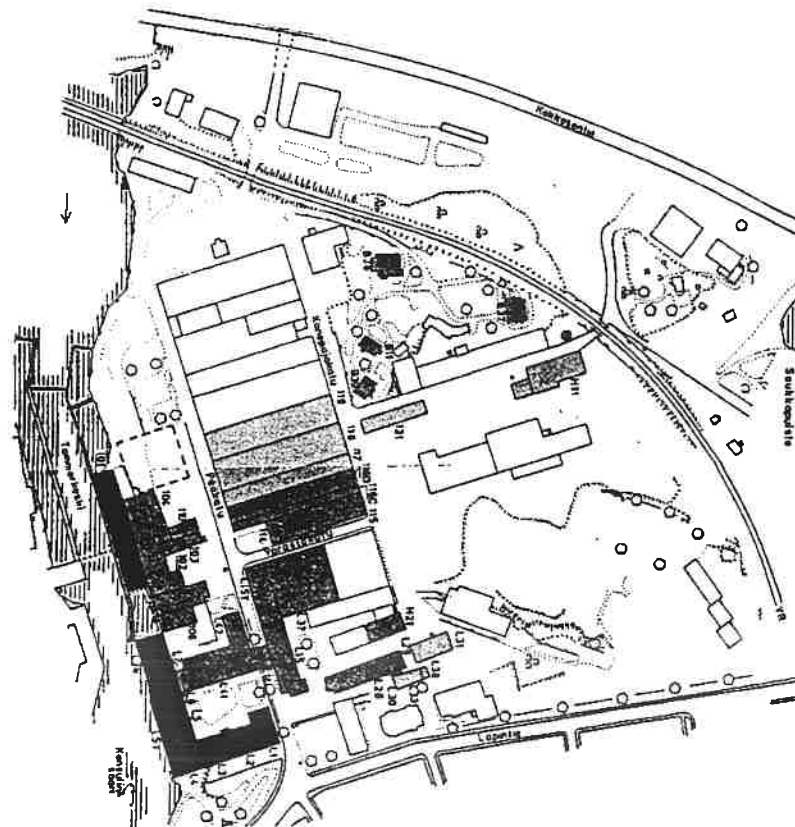
16 Erityispiirteet ja suojelukohteet

Ympäristöministeriö julkaisi v. 1993 "Kansallismaisema"-nimellä julkaisun (6), johon on etsitty "...sellaisia ympäristöjä, jotka parhaiten edustavat "isänmaamme koko kuvaa, niitä tekijöitä, jotka ovat ratkaisevasti vaikuttaneet kansamme ja kulttuurimme kehittymiseen...". Kansallismaisemaksi valituilla alueilla "...ilmenevät maamme eri osien edustavimmat luonnon- ja kulttuuripiirteet sekä tärkeimpien perinteisten elinkeinojen maankäyttötavat ja niiden vaikutus maamme maisemakuvan muotoutumiseen". Tammerkoski on valittu yhdeksi kansallismaisemaksi edustamaan industrialismin tuotantomaisemaa.

Tammerkoski ranta-alueineen on Tampereen keskeisintä ja historiallisesti tärkeintä ympäristöä. Tammerkoskella itsellään on ollut ratkaiseva merkitys Tampereen kaupungin synnylle ja kasvuille. Kosken ja sen rantojen rakentaminen on vuosikymmenten saatossa tapahtunut ensisijaisesti teollisuuden tarpeiden ja kehityksen mukaan.

Tampellan rakentumisen historia on esitetty lyhyesti kohdassa 14. Kuvasarja on arkkitehtitoimisto 8 Studio Oy:n vuonna 1990 laatimasta selvityksestä Tampellan rakennushistoriasta vuosina 1850 - 1990 (7). Tampellan nykyisestä rakennuskannasta merkittävä osa on historiallisesti tärkeitä arvorakennuksia, jotka ovat osa teollisuushistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti ainutlaatuista Tampereen koskikeskustaa. Tampellan ja sitä vastapäätä olevan Finlaysonin tehdasalueet ilmentävät edelleen maamme varhaisen industrialismin syntyä ja kehitysvaiheita.

Tampellan tehdasaluetta koskevan suojelualoitteen johdosta museovirasto on antanut lausunnon Hämeen lääninhallitukselle 30.11.1989. Lausuntoon liittyy seuraava museoviraston kannanotto Tampellan alueen rakennuksista:



- 1 ■ Erittäin merkittävä teollisuusrakennuskokonaisuus
- 2 ■ Kulttuurihistoriallisesti merkittäviä rakennuksia
- 3 ■ Rakennuksilla kulttuurihistoriallista merkitystä ympäristön osana

Tampereen keskustan osayleiskaavassa Tammerkoski ja siihen liittyen mm. Tampellan alue ovat kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai kaupunkikuvallisesti erittäin merkittävää aluetta, jonka erityispiirteet tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisessa kaavoituksessa ja muissa toimenpiteissä.

2 TAVOITTEET

Tampellan kanta-alueen suunnittelu käynnistyi 19.4.1990 - 1.3.1991 välisenä aikana käydyllä arkkitehtikilpailulla, jonka tuloksiin alueen kaavoitus pohjautuu. Tampellan alueen osayleiskaavan luonnos (3) sekä Tampereen keskustan osayleiskaavaehdotus (2) sisältävät Tampellan alueen maankäytön suunnittelua koskevat tavoitteet.

21 Keskustasuunnittelun tavoitteet

Tampereen keskustasuunnittelun tavoitteiksi on uudessa keskustan osayleiskaavaehdotuksessa kirjattu mm. tavoitteet:

- lisätä Tampereen keskustan edellytyksiä vetovoimaisena yritys- ja liiketoiminnan sijaintipaikkana ja laadukkaana asuinympäristönä,
- parantaa Tampereen keskustaympäristön viihtyisyyttä ja kaupunkikuvaa ja
- kytkeä keskustan teollisuusalueet toiminnalliseksi, liikenteelliseksi ja kaupunkikuvalliseksi osaksi Tampereen keskustaa.

Asiakohtaisina suunnittelukysymyksinä yleistavoitteet on keskustan osayleiskaavaehdotuksessa yksilöity. Näitä suunnittelutavoitteita ovat mm:

- Keskustan väkilukua lisätään ja väestörakennetta monipuolistetaan mahdollisuuksien mukaan. Myös keskustan asuntomäärää lisätään ottaen huomioon perheasumisen ja ydinkeskustassa keskusta-asumisen tarpeet.

Asuntokannan lisääminen edellyttää uustuotantoon soveltuvien alueiden osoittamista. Merkittävä osa näistä on Tampellan ja Finlaysonin alueilla.

- Otetaan huomioon elinkeinorakenteen muutokset. Poistuvia tuotantotoiminnan työpaikkoja korvataan mahdollisuuksien mukaan muun yritystoiminnan ja keskustatoiminnan työpaikoilla. Keskusta-alueella luodaan edellytykset myös valtakunnallisille, seudullisille ja kaupunkikokonaisuuden kannalta merkittäville julkisille palveluille.

Ydinkeskustaan välittömästi rajoittuvat vanhat teollisuusalueet ovat luontevaa keskustatoimintojen laajenemisvyöhykettä. Alueet ovat liitettävissä valtakunnalliseen pääväylään. Niiden keskustasijaintia ja hyvää saavutettavuutta hyväksi käyttäen voidaan menetettyjä teollisia työpaikkoja korvata liike-, toimisto- ja erilaatuisilla palvelualan työpaikoilla. Varsinaisia tuotantotoiminnan työpaikkoja lisätään pääväyliä tuntumassa alueilla, jotka eivät esim. asumiseen hyvin sovellu.

Vanhoilla teollisuusalueilla säilyy rakennuksia, joiden alkuperäiset tilajärjestelyt saattavat rajoittaa soveltuvien toimintojen valikoimaa.

Teollisuustilatutkimuksen (teollisuustilojen uudelleenkäytön kehittäminen, sovellutuskohteena Tampereen kaupunki, Tampere 1989, liittyy selostukseen) mukaan voidaan sekä asema- että yleiskaa-voituksella edistää tyhjenevien teollisuustilojen saattamista myös yhdyskuntarakenteen kannalta tarkoituksen mukaiseen julkiseen käyttöön.

- Keskustan jalankulkutilaa lisätään ja jalankulkuympäristön kaupunkikuvaa ja liikenneturvallisuutta parannetaan.

Jalankulun keskeisiin kehittämiskäytäntöihin kuuluu mm. hyödyntää muuttuvien alueiden tarjoamia mahdollisuuksia jalankulkuverkoston laajentamiseksi koko ydinkeskustan kattavaksi. Tammerkosken hienot ranta-alueet esitetään kaupunkilaisten kohteeksi liittämällä mm. Finlaysonin ja Tampellan alueet koskenrantojen kävelyreittiin. Uudet yhteydet kytkevät osaltaan myös Tampellan ydinkeskustaan.

- Keskusta-alueen katuverkkoa jäsentämällä parannetaan keskustapalvelujen saavutettavuutta erityisesti ydinkeskustan alueella ja edistetään ohittavan liikenteen suuntautumista keskustaa sivuaville pääväylille.

Keskustan katuverkkosuunnitelma perustuu erilliseen, kohdassa 3 tarkemmin selostettuun liikennetutkimukseen, jossa selvitettiin eri tyyppisten vaihtoehtojen toimenpiteiden muutosvaikutuksia perusennusteen liikennemääriin. Tarkastelussa keskityttiin etenkin Tampellan ja Finlaysonin alueiden kytkemiseen muuhun keskustaan niin, että katuverkosta muodostuu toimiva.

- Määritellään keskustan kulttuurihistoriallisesti ja rakennustaiteellisesti tai kaupunkikuvallisesti merkittävät ja erittäin merkittävät kohteet ja alueet, joiden erityispiirteet ja arvo tulee ottaa huomioon yksityiskohtaisessa kaavoituksessa ja muissa toimenpiteissä. Samoin määritellään keskustan kaupunkikuvalliset osa-alueet ominaispiirteineen, keskustan merkittävät ympäristökokonaisuudet ja niiden parantamisperiaatteet sekä kaupunkikuvallisia kunnostamistoimia edellyttävät yksittäiskohteet.

- Finlaysonin ja Tampellan alueet ovat Tampereen ydinkeskustan laajentumisaluetta. Niiden suunnittelussa otetaan huomioon keskustan kehittämislle asetetut yleiskaavalliset tavoitteet ja alueita koskevien muutosten tulee tukea ja täydentää kaupunkirakennetta.

22 Erityiset tavoitteet

Ympäristöministeriön "Kansallismaisema" -julkaisussa (6) todetaan, että kansallismaisemalla on voimakas symboliarvo ja että kansallismaisemaan liittyy korkeita identiteetti-arvoja. Koska Tammerkoski on valittu kulttuurimaisemaksi muodostuu kosken ja sen ranta-alueiden suunnittelun erityiseksi tavoitteeksi julkaisun sisältämä kannanotto siitä, miten kansallismaisemiin tulisi suhtautua. Sen mukaan perussääntö on alueen ja paikan ominaisluonteen, sen symboliarvon säilyttäminen, mitä myös kestävä kehityksen periaate edellyttää. Tammerkosken kulttuurimaiseman tulevaisuudesta julkaisussa todetaan: "Tänään alkuperäisestä teollisesta toiminnasta on enää rippeet jäljellä. Vanhoille mutta vankoilte tehdasrakennuksille on löydettävä uusi käyttö. Tehtävä ei ole helppo, mutta harkiten toteutettuna on täysin mahdollista säilyttää Tammerkosken teollisuusmaisema kaupungin elävänä sydämenä, joka on rytmiltään muuttunut mutta todistusvoimaltaan entisensä".

3 FINLAYSONIN JA TAMPELLAN ALUEIDEN LIIKENNESUUNNITTELU (32)

31. Yleistä

Keskusta-alueen liikennesuunnittelun perustana on koko kaupunkiseudun liikenneverkkoratkaisu. Kaupunkiseudun tieverkkoa on tarkasteltu viimeksi v. 1991 valmistuneessa kaupunkiseudun tieverkkosuunnitelmassa (8). Tämän suunnitelman pyrkimyksenä oli keskittää pääliikennevirrat keskustaa kiertäville kehämäisille yhteyksille, joista tulevaisuudessa tulevat korostumaan kt 60 muodostuva tieyhteys Alasjärveltä Lakalaivan kautta Vaasan suuntaan sekä vt 12 muuttuva tiesuunta Paasikiventie-Kekkosentie-Teiskontie. Valmistuttuaan nämä reitit vähentävät keskustan halki kulkevaa läpikulkuliikennettä.

Kaupungin joukkoliikenteen kehittämistä on taas käsitelty laajasti kaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitelmassa v. 1993 (9). Siinä on määritelty suuntaviivat sekä linjaston että organisaation kehittämiseksi. Kaupungin joukkoliikennettä ollaankin kehittämässä tämän suunnitelman pohjalta.

Tässä yhteydessä voidaan joukkoliikenteen osalta vielä todeta, että raideliikenteen ja erityisesti kevyen raideliikenteen käyttömahdollisuuksia on tarkasteltu eri selvityksissä (10, 11) ja jälleen jäljempänä todetun liikenne-ennusteprosessin yhtenä vaihtoehtona.

Tampellan ja Finlaysonin alueiden kytkentää muuhun keskustaan on tarkasteltu keskustan osayleiskaavan tarkistustyön yhteydessä (2). Osayleiskaavatyön kannalta liikennesuunnittelu muodosti vain osan, mutta hyvin merkittävän osan koko suunnittelusta.

Keskustan osayleiskaavan pohjaksi hyväksyttiin sekä yleis-, toiminta- että aluekohtaisia tavoitteita. Tavoitteissa korostui toisaalta keskustan asema monien eri toimintojen merkittävimpana sijaintipaikkana, jonka tämän vuoksi tulee olla helposti saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla, toisaalta keskustan miljöön kaikinpuolinen kehittäminen. Liikenteellisesti saavutettavuusaspektin toteutuminen edellyttää väylästön suunnittelua kaikille liikennemuodoille.

Miljöön parantamistavoitteet ovat painottaneet osayleiskaavatyössä joukko- ja kevyen liikenteen asemaa suhteessa henkilöautoliikenteeseen.

Käytännön suunnittelutyössä em. tarkastelut yhdistettiin suunnitteluprosessiin, jossa tarkasteltiin suuri määrä erilaisia toimenpiteitä, joilla keskustan miljöötä voitaisiin kehittää sekä niiden vaikutuksia väylästön kuormitukseen. Tarkastelu on raportoitu työraporttina (12). Seurauksien arviointiin käytettiin EMME-2 liikennesijoitteluohjelmistoa.

32 Liikenteen kehitys keskustassa

Keskustan osayleiskaavan liikennetarkastelujen pohjaksi laadittiin uusi liikenne-ennuste (12), jossa pyrittiin ottamaan huomioon tiedossa olevat muutokset edellisten ennusteiden pohjana oleviin maankäyttötietoihin. Ennuste laadittiin v. 2010 nykyiselle katuverkolle, jota oli muutettu seuraavasti:

- Paasikiventie/Kekkosentie on 2-ajoratainen (2+2 kaistaa) väylä välillä Hämeenpuisto- Kalevan puistotie
- Paasikiventiellä on tunneli Onkiniemessä välillä Santalahti-Laiturikatu
- ns. Ratapihantie on toteutettu etelästä Viinikan liittymästä Itsenäisyydenkadulle asti
- Tampellan ja Finlaysonin alueen välinen yhdysilta on olemassa
- Kekkosentieltä on eritasoliittymä Tampellan alueelle ja
- Tampellan alueen uusi maankäyttö sijoittuu pääosin rautatien eteläpuolelle.

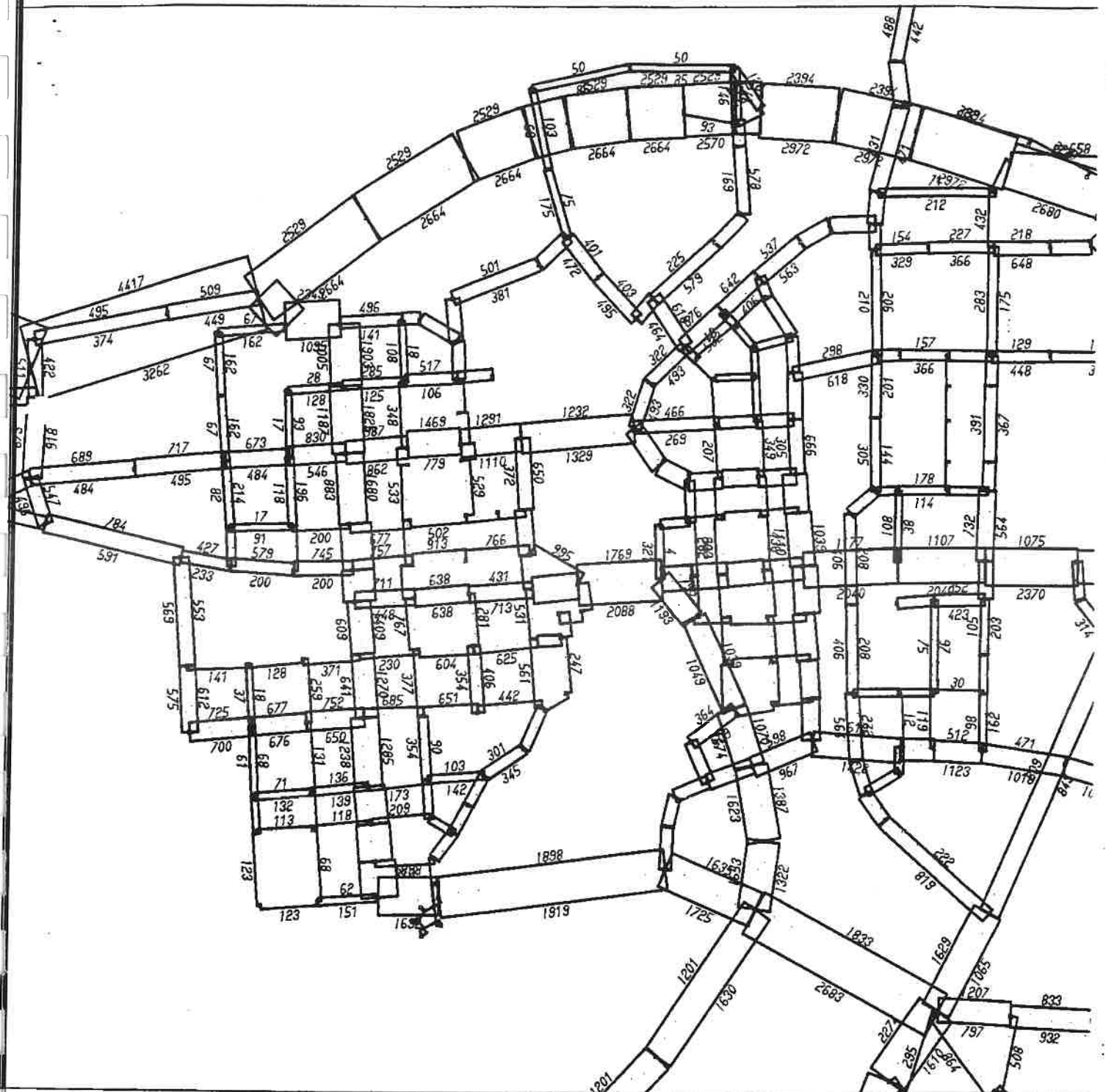
Rakentaminen on laman johdosta viime vuosina ollut hyvin vähäistä. Myös lähivuosina maankäytön muutosten toteutumispaineet monista eri syistä jäänevät kohtuullisiksi. Tällöin myös liikenteen kasvu, jota viime vuosina em. syistä ei ole tapahtunut, jäänee kohtuulliseksi. Laadittua v. 2010 ennustetta voitaneenkin pitää maksimiennusteena. Liikenneverkon toimivuus ennustetilanteessa näillä liikennemäärillä varmistaa kuitenkin verkon välityskyvyn myös hitaamman kasvun tilanteessa eli tarkasteluihin sisältyy varmuusmarginaalia.

Tämän perusverkon iltahuipputunnin v. 2010 ennusteliikennemäärät ovat kuvassa 1. Liikennemäärien osalta voidaan todeta seuraavaa:

- Paasikiven/Kekkosentielle on tulossa erittäin paljon liikennettä n. 7700 jaon/ht. Tällainen liikennemäärä edellyttää etenkin Mustalahden alueelle tulevien ratkaisujen suunnittelussa erityishuomiota kapasiteettikysymyksiin.
- Muina kuormittuvine kohtina verkossa voidaan todeta mm. Satakunnansillan, rautatieaseman, Itsenäisyydenkadun ja Tampereen valtatiealueet.

33 Finlaysonin ja Tampellan alueiden kytkentä muuhun kaupunkirakenteeseen (12)

33.1 Kytkentä Paasikiventie/Kekkosentiehen Tampellan ja Finlaysonin alueet tulee voida kytkeä mahdollisimman välittömästi kaupungin pääväylästään, jotta alueiden tavoitettavuus olisi mahdollisimman hyvä ja toisaalta jotta ne eivät loisi tarpeettomia paineita keskustan muuhun katuverkkoon. Ratkaisu pohjautuu eritasoliittymävaraukseen Kekkosentielle, joka tarjoaa suoran yhteyden kaupunkiseudun kehäväylästään.



TAMPERE 1993. MAANKAYTON SIJOITTELUT
 10. PERUSVERKKO 2010 iltahuipputunti (mf10)

**KUVA 1. PERUSVERKON ILTAHUIPPUTUNNIN LIIKENNE-ENNUSTE V. 2010
 (ajon / huipputuntina)**

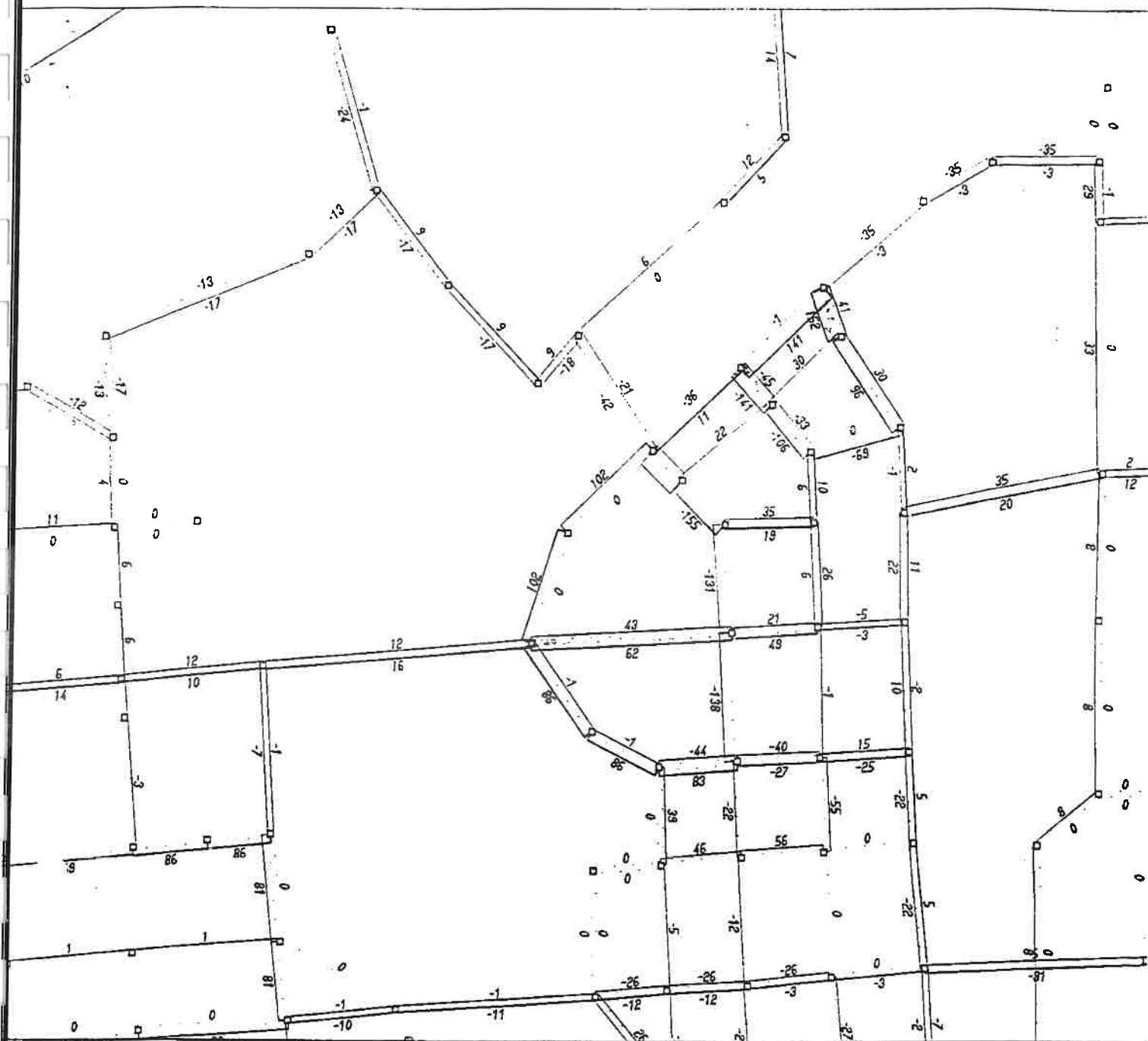
Kekkosentiellä on jo tällä hetkellä paljon liikennettä ja ennusteiden mukaan liikenne on edelleen kasvamassa. Väylä on hallinnollisesti muuttumassa ilmeisesti v. 1996 yleiseksi tieksi. Sen kehittämiseksi ollaan laatimassa sekä lyhyen tähtäyksen toimenpideohjelmia että pitkän tähtäyksen kehittämissuunnitelmaa, joka mahdollistaa esitetyn osayleiskaavan mukaisen ratkaisun toimivuuden.

Eritasoliittymän paikan on määritellyt voimakkaasti alueen maankäyttö. Aluetta kiertävän kehämäisen yhteyden itäosan muodostuessa toimintojen painopisteeksi ja alueen länsiosan taas asumisalueeksi, eritasoliittymän ainoa mahdollinen paikka on alueen itäosassa ns. Soukkalammin tuntumassa.

Kekkosentien eritasoliittymän suunnittelu on liittynyt väylän yleissuunnitteluun. Vaihtoehtoina on joko Tampellan alueelle johtavan kadun kytkentä Kekkosentien yli tai ali siihen. Ympäristösyistä on päädytty esittämään ensinnä mainittua vaihtoehtoa, jossa Kekkosentien tasausta lasketaan nykyisestä. Tällöin Tampellan esplanadi ylittää Kekkosentien. Esplanadin tasauksesta muodostuu Kekkosentien ja rautatien välillä varsin jyrkkä, mikä tulee rajoittamaan ko. kohdan liittymismahdollisuuksia.

Uusi liittymämahdollisuus pääliikenneväylään aiheuttaa muutoksia kulkureitteihin Juhannuskylän alueella. Osayleiskaavasunnittelussa on tarkasteltu eri vaihtoehtoja myös näiltä osin. Tavoitteena on ollut, että uudella tavalla suuntautuvat liikennevirrat eivät aiheuta häiriöitä olemassa olevalle rakenteelle, erityisesti asumiselle. Osayleiskaavassa on esitetty katkaistaviksi ajoyhteydet Aleksanterinkadulta ja Tuomiokirkonkadulta Lapintielle. Näiden toimenpiteiden seurauksena liikennevirrat perusennusteeseen verrattuna huipputuntina lisääntyvät (kuva 2) Vuorikadulla n. 200 ajon., Satakunnankadulla ja Lapintiellä n. 100 ajon.. Katkaistuilla kaduilla Juhannuskylän sisällä liikennemäärät vähenevät vastaavasti n. 150 ajon.

33.2 Kytkentä Satakunnankatuun
Satakunnankadun liittymät toimivat nykyisillä liikennemäärillä välityskykytarkastelujen perusteella vähintäänkin tyydyttävästi. Kuitenkin liikennemäärä Satakunnansillalla on jo 19 000 ajon/vrk. Tällöin huipputuntina väylän kapasiteetti on Kuninkaankadun ja paloaseman välisellä kaatuosuudella kokonaan käytössä. Tampellan ja Finlaysonin alueiden rakentuminen tulee lisäämään



ME/2 PROJECT: TAMPERE 1993. MAANKAYTON SIJOITTELUT
 ENARIO 42: VE4-B. Aleksanterinkatu/Tuomiokirkonkatu poikki (mf10) 2010
 ENARIO 10: VE0. PERUSVERKKO 2010 iltahuipputunti (mf10)

**KUVA 2. ALEKSANTERINKADUN JA TUOMIOKIRKONKADUN AJOYHTEYKSIEN
 KATKAISEMINEN LAPINTIELLE. AJONEUVOMÄÄRIEN MUUTOS
 KATUVERKOSSA KUVAN 1. PERUSENNUSTEESSEN VERRATTUNA
 (etumerkitön = lisäystä, - = vähennystä)**

liikennettä juuri tällä ongelma-alueella. Päätoimenpiteenä katuverkon välityskyvyn turvaamiseksi tuleekin tulevaisuudessa varautua Tampellan ja Finlaysonin väliseen siltayhteyteen. Uudelle sillalle on v. 2010 sijoittumassa liikennettä n. 900 ajon./ht.

Mikäli ehdotettua uutta siltaa ei toteuteta liikennemäärät muuttuvat perusennusteeseen verrattuna kuvan 3 mukaisesti. Suurimmat muutokset ovat Satakunnansillalla (lisäys n. 400 ajon/ht) ja Kekkosentiellä (lisäys n. 300 ajon/ht).

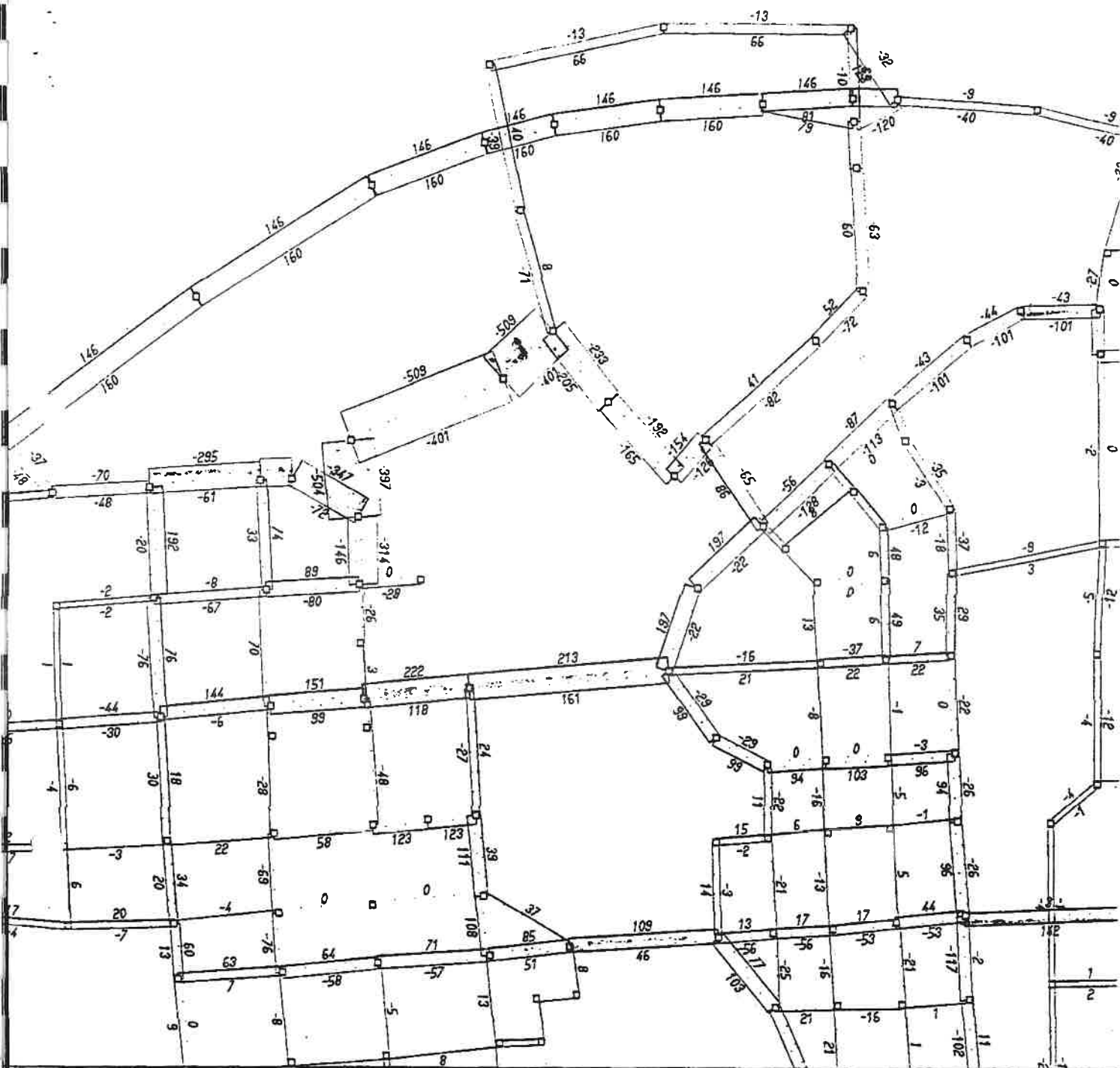
Toisena toimenpiteenä, jolla Satakunnankadun/Rongankadun liittymäalueen toimivuus voidaan taata, on katuverkossa esitetty Rongankadun muuttamista kävelykaduksi, joka huomattavasti lisää liittymän välityskykyä. Kävelystie soveltuu myös erinomaisesti koskimiljööseen.

33.3 Muut keskustan verkolliset toimenpiteet
Keskustan osayleiskaavan katuverkkoon sisältyy edellisten lisäksi myös muita verkollisia toimenpiteitä, joilla on heijastusvaikutuksia myös Tampellan ja Finlaysonin alueiden kautta suuntautuvaan liikenteeseen tulevaisuudessa.

Keskustan miljöön kannalta yksi merkittävimmistä osayleiskaavaan sisältyvistä kannanotoista on Keskustorin kehittäminen. Jotta tämä olisi mahdollista se edellyttää Viistokadun poistamista ajoneuvoliikenteen käytöstä. Tällöin tori on mahdollista yhdistää kokonaisuudeksi.

Viistokadun poistamisella on selviä liikenteellisiä vaikutuksia. Viistokadulla on tällä hetkellä liikennettä n. 6000 ajon/vrk. Liikenne syntyy osittain keskusta-alueelta, mutta merkittävä osa on kuitenkin myös ydinkeskustan läpikulkevaa liikennettä, kuten oheinen ennustematriisista laadittu verkkokysely osoittaa (kuva 4). Viistokadun poistuessa liikenne siirtyy pääosin Hämeenkadulle. Vastaava muutos on tehtävä myös linja-autoliikenteen linjastoon.

Tässä yhteydessä voidaan myös todeta, että joukko-liikenteen linjaston kehittämistä ollaan laajemmin selvittämässä käynnissä olevan matkakeskuksen yleissuunnittelussa. Tämän työn yhtenä tuloksena

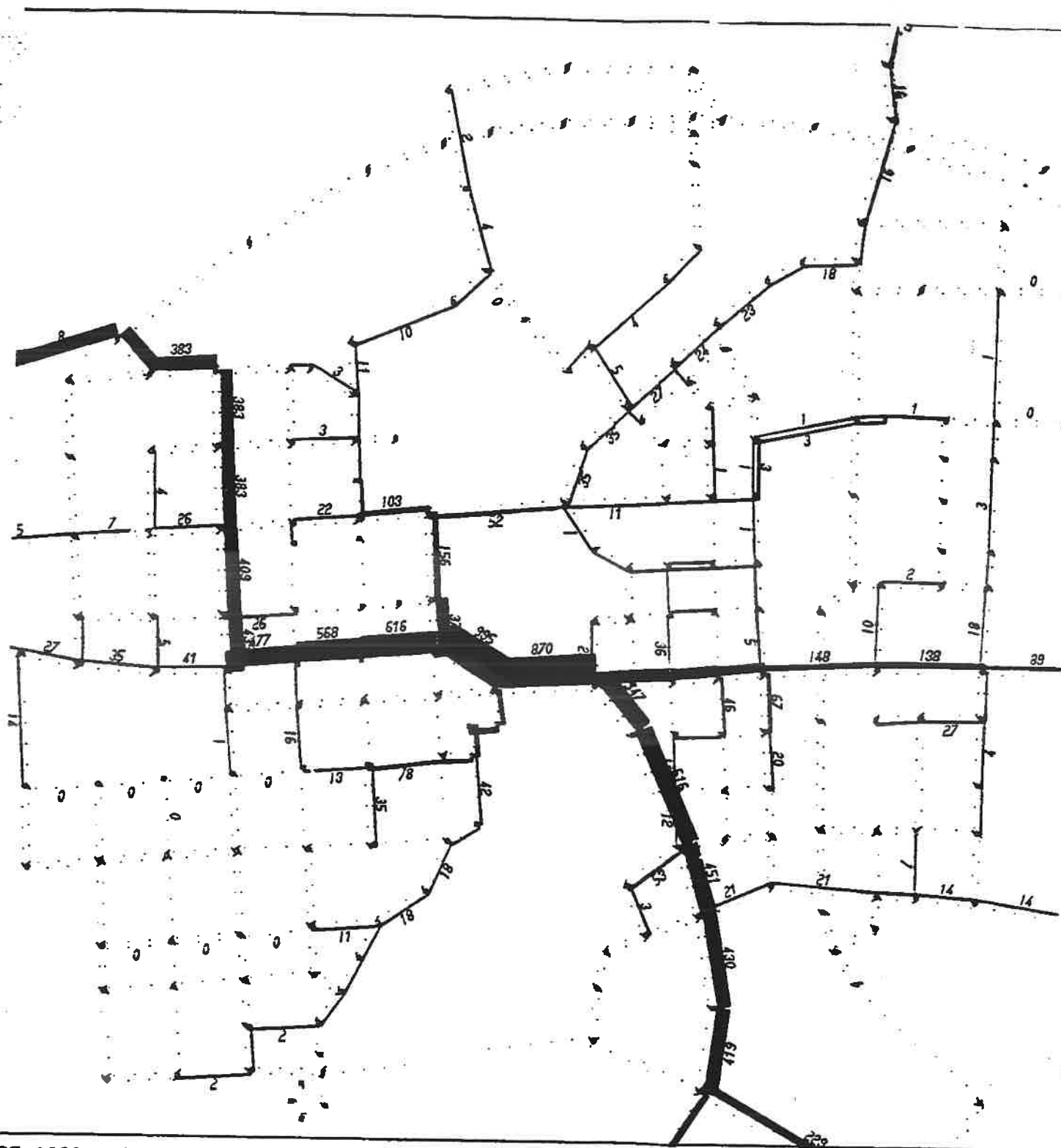


2 PROJECT: TAMPERE 1993. MAANKAYTON SIJOITTELUT

RIO 53: VE5-D. Tampella-Finlaysonin yhdyssilta poistettu (mf10) 2010

RIO 10: VE0. PERUSVERKKO 2010 iltahuipputunti (mf10)

**KUVA 3. TAMPELLAN JA FINLAYSONIN VÄLISEN SILTAYHTEYDEN POISTAMISEN
VAIKUTUS KUVAN 1. PERUSVERKON LIIKENNE-ENNUSTEeseen
(etumerkitön = lisäystä, - = vähennystä ajoneuvomääriin)**



RE 1993. MAANKAYTON SIJOITTELUT

PERUSVERKKO 2010. Viistokatu ja Hameenkadun silta 18.8.1993

KUVA 4. VIISTOKATUA KÄYTTÄVIEN AJONEUVOJEN ENNUSTETUT REITIT
(ajon / huipputunti) v. 2010 PERUSVERKOSSA

saadaan esitys mahdollisuuksista yhdistää Keskustorilla tällä hetkellä sijaitsevat paikallisliikenteen linja-autojen päätepysäkit uuden matkakeskuksen yhteyteen, mikä olennaisesti muuttaisi tilannetta Keskustorilla vapauttaen torialuetta muuhun käyttöön.

Viistokadun poistaminen vähentää Satakunnankadun liikennettä jossain määrin ja merkittävästi Aleksis Kiven kadun/Satakunnankadun liittymässä, joka muutoin olisi ruuhkautumassa. Näiltä osin voidaan todeta kadun poistamisella olevan positiivisia vaikutuksia Satakunnankatuun, jolla on oma merkityksensä etenkin Finlaysonin alueen kannalta.

Muista keskustan verkossa nähtävissä olevista tulevaisuuden liikennemäärämuutoksista, jotka johtuvat keskustan osayleiskaavaehdotuksen yhteydessä hyväksytyistä liikenneverkon muutoksista, voidaan vielä todeta seuraavaa. Ehdotetut toimenpiteet, joita on osittain jo tarkasteltu ja niiden lisäksi etenkin kävelykadut tulevat lisäämään liikennettä keskustan sisällä kehämäisillä yhteyksillä esim. kehällä Hämeenpuisto-Satakunnankatu-Rautatienkatu-Tampereen valtatie. Näistä Hämeenpuiston kehittämisestä on laadittu erillissuunnitelma. Rautatienkadun kuormitusta vähentää uusi rautatien itäreunaan suunniteltu katu. Rautatienkadun kuormitukseen tulee varmaankin vielä vaikuttamaan se, minkä tyyppisiin ratkaisuihin mahdollisesti päädytään parhaillaan tekeillä olevan matkakeskuksen suunnittelun yhteydessä.

34 Tampellan ja Finlaysonin alueiden liikennesuunnittelu

34.1 Suunnittelualueiden luonne

Tampellan ja Finlaysonin alueiden luonne liikennesuunnittelun kannalta on erilainen. Finlaysonin alue rajautuu koskeen ja Kuninkaankatuun. Alue on sisäisesti erittäin kompakti. Kun peruslähtökohtana on olemassa olevan rakennuskannan ja rakenteen säilyttäminen, ei vaihtoehtoja nykyisestä poikkeavalle liikenne- ja ratkaisulle käytännössä juurikaan ole olemassa.

Tampellan alue on selvästi laajempi kokonaisuus, joka mahdollistaa esimerkiksi alueen sisäisen katuverkon osalta enemmän vaihtoehtoja. Tämän vuoksi aluetta on suunnitteluprosessin aikana tarkasteltu hyvin monipuolisesti. Erillisselvityksin on tarkasteltu liikenteen osalta mm. ratalinjaus-, Kekkosen tien, pysäköinti- ja siltavaihtoehtoja sekä melukysymyksiä (13, 14, 15, 16, 17).

Tampellan alueen liikenneverkko on otettu voittaneen kilpailuehdotuksen mukaisena em. perusennusteeseen. Jo suunnittelun alkuvaiheessa haluttiin muutosalueen kokonaisliikennemääriä tarkastella perusteellisesti ja työn pohjaksi toteutettiin asiaa koskeva diplomityö (18).

Alueiden maankäytön perusluonteet sijoittuvien toimintojen osalta ovat varsin samantyyppisiä. Liikennetuotokset ovat Finlaysonin osalta n. 6500 ajon/vrk (alueelle saapuvat/alueelta lähtevät yhteensä) ja Tampellan 18000 ajon/vrk.

34.2 Keskustan osayleiskaavan vaikutus

Tampellan ja Finlaysonin alueiden suunnittelu on ollut jatkuvaa vuoropuhelua samanaikaisesti tapahtuneen keskustan osayleiskaavan laatimisen kanssa. Keskustan osayleiskaavaehdotuksessa ratkaistiin varsin pitkälti mm. kevyen liikenteen pääverkoston kehittäminen laajemmin koko keskustan alueella. Suunnittelussa voitiin ottaa huomioon edelliseen osayleiskaavaan verrattuna uusien alueiden tarjomat aivan uudet mahdollisuudet verkoston kehittämiseen.

Toisaalta keskustan osayleiskaavaehdotuksen (2) käsittely muutti päätöksenteon edistyessä em. perusennusteen liikenneverkkoa. Osayleiskaavaehdotuksessa hyväksyttiin pitkälti edellä käsiteltyjen perustelujen pohjalta mm. Viistokadun, Rongankadun, Aleksanterinkadun ja Tuomiokirkonkadun katkaiseminen.

Hyväksytyt toimenpiteet muuttavat koko v. 2010 liikenne-ennustetta perusverkon ennusteeseen verrattuna. Keskustan osayleiskaavaehdotuksen mukaisen liikenneverkon ennuste v. 2010 on esitetty kuvassa 5, jota voidaan pitää pohjana seuraavalle Tampellan ja Finlaysonin alueiden yksityiskohtaisemmalle tarkastelulle.

34.3 Finlayson lähialueineen

Finlaysonin alueen asemakaavan muutosta koskevassa asemakaavan selostuksessa on varsin yksityiskohtaisesti käsitelty myös liikennettä, joten tässä voidaan vain lyhyesti todeta joitain alueen ulkoiseen katuverkkoon liittyviä seikkoja. Alue on saavutettavissa Kuninkaankadun kautta sekä pohjoisesta että etelästä. Mikäli katuverkon ajosuunnat



EMME/2 PROJECT: keskustamalli
 SCENARIO 300: Keskustan osayleiskaava, iltahuipputunti 2010

KUVA 5. KESKUSTAN OSAYLEISKAVAEHDOTUKSEN MUKAISEN LIIKENNEVERKON
 LIIKENNE-ENNUSTE V. 2010 (ajon / iltahuipputunti)

säilyvät nykyisellään alue purkautuu Paasikiven-/Kekkosentien suuntaan joko Mustanlahdenkadun tai Tampellan alueen kautta. Finlaysonin alueen liikenne liittyy katuverkkoon keskitetysti ja näkyy tällöin selvästi sekä Näsijärvenkadun että uuden sillan kuormituksessa.

Alueen joukkoliikenne voi varsin pitkään tukeutua Satakunnankadun kautta kulkevaan linjastoon. Tampellan alueen rakentuessa sen kautta tullaan johdamaan myös uusia linja-autoliikenteen reittejä, jotka uuden sillan valmistuttua voivat suuntautua keskustaan myös sen kautta palvelien samalla entistä paremmin Finlaysoninkin aluetta.

Finlaysonin alueen muuttuminen mahdollistaa uusien jatkuvien korkealaatuisten kevyen liikenteen yhteyksien luomisen keskustaan, kuten asemakaavassa on esitetty.

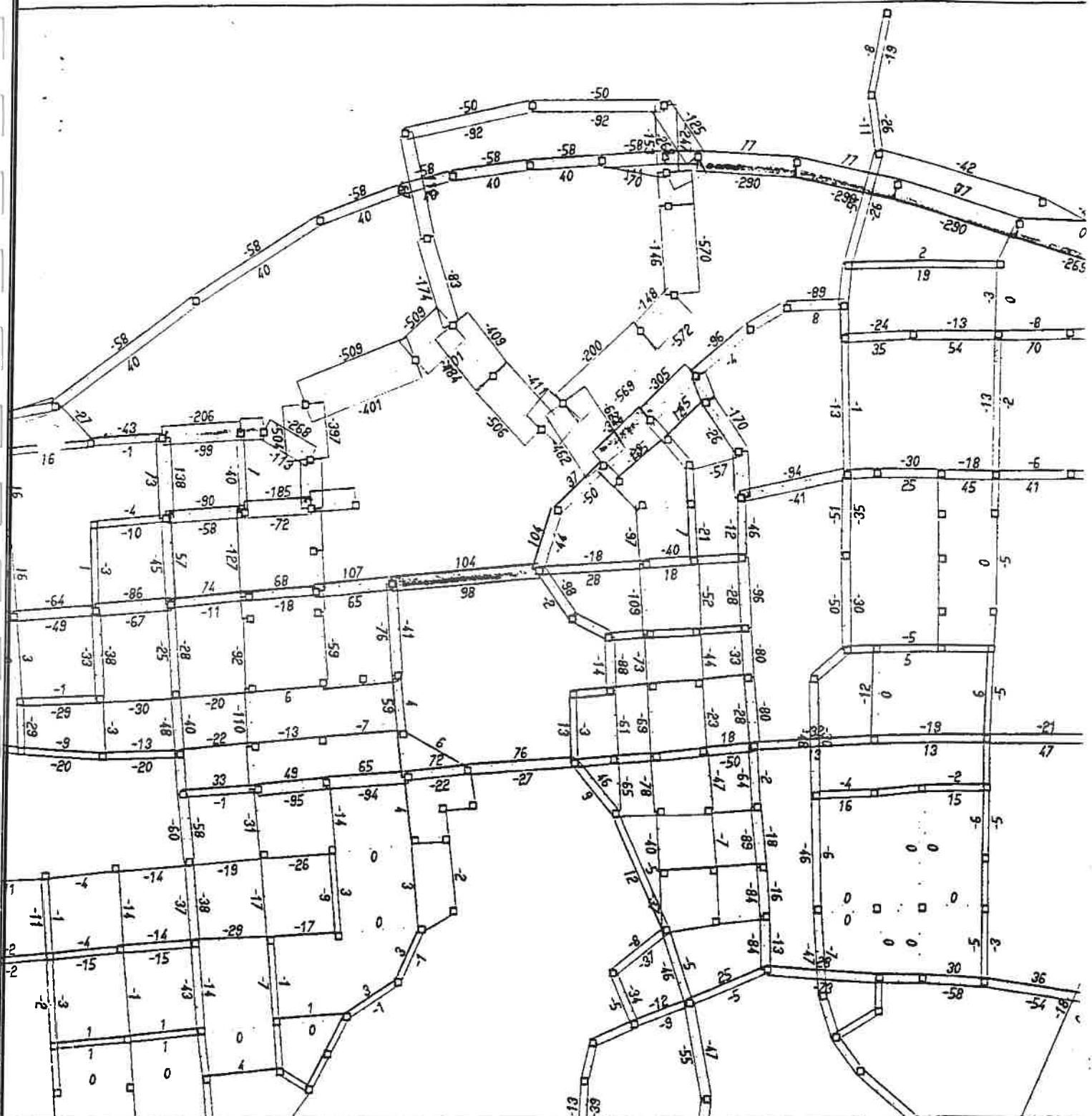
Finlaysonin pysäköinti on suunniteltu toteutettavaksi keskitetysti. Pysäköintitilat on hyvin säävutettävissä pääväylästä, mitä voidaan pitää koko keskustan kannalta hyvänä ratkaisuna.

34.4 Tampella lähialueineen

Tampellan alueen liikenneverkon rakenne on osoitettu laaditussa yleissuunnitelmassa (liite 1).

Tampellan vaikutuksia ympäristöönsä ja lähialueeseensa on käsitelty edellä sekä varsin laajasti myös asemakaavan selostuksessa. Alueen katuverkon liikennemäärät v. 2010 tilanteessa on osoitettu kuvassa 6. Kehämäisen katuyhteyden vuorokauden liikennemäärät ovat suurimmallaan n. 7500 ajon/vrk, joka keskustan pääkadulle on varsin kohtuullinen liikenne. Juhlatalonkadun liikennemääräksi on ennustettu n. 11000 ajon/vrk. Liikennemäärä ei sinänsä edellyttäisi 4-kaistaista poikileikkausta. Tähän on kuitenkin varauksena asemakaavaehdotuksessa päädytty, koska lyhyellä katuosuudella on tonteille ajoa ja Lapintien liittymän toimivuus sitä kuitenkin edellyttää.

Joukkoliikenne tukeutuu alueen rakentumisen alkuvaiheessa Lapintiehen ja myöhemmin alueen kautta johdetaan linja-autoliikenne myös Finlaysonin alueelle, kuten jo edellä todettiin. Rautateiden lähiliikenteen käynnistämiseen on varauduttu sekä lisäraiteen että asematoimintojen osalta. Asema palvelisi samalla myös hyvin Finlaysonin alueelle saapumista uuden sillan kautta.



ECT: TAMPERE 1993. MAANKAYTON SIJOITTELUT

62: VE6-B. Tampella/Finlayson nykyinen toiminta jatkuisi (mf2) 2010

10: VEO. PERUSVERKKO 2010 iltahuipputunti (mf10)

**KUVA 6. LIIKENNEMÄÄRIEN MUUTOKSET PERUSVERKON LIIKENNE-ENNUSTEeseen
V. 2010, MIKÄLI TAMPELLAN JA FINLAYSONIN ALUEIDEN MAANKÄYTTÖ
SÄILYISI ENNALLAAN.**

Tampellan alueen pysäköinnistä on laadittu erillisselvitys (17).

Alueen rakentuminen mahdollistaa monien uusien korkealuokkaisten kevyen liikenteen yhteyksien rakentamisen.

35 Tampellan ja Finlaysonin alueiden rakentumisen merkityksen arviointia

35.1 Johdanto

Tampellan ja Finlaysonin alueiden käyttöönotolla on merkitystä liikenneverkon toimintaan, kuten edellä on todettu. Kun arvioidaan tämän suuruutta kaupungin kannalta, vertailu voitaisiin tehdä esim. suhteessa nykytilanteen jatkumiseen tai siihen, että vastaava maankäyttö sijoitettaisiin muualle kaupungin alueelle tai että alueille sijoitettu maankäyttö olisi jotain muuta kuin, mitä kaavaehdotuksissa on esitetty. Ensin mainittu vaihtoehto ei varmaankaan voi olla sinänsä kenenkään kannalta käyttökelpoinen, koska lähtökohtana varmaankin tulee olla, että aluetta sen teollisen toiminnan loppuessa hyödynnetään jollain muulla tavalla.

35.2 Finlaysonin ja Tampellan toiminta jatkuisi
Jos toiminta alueilla jatkuisi nykyisellään, alueiden matkatuotokset olisivat pienempiä kuin muutostilanteessa. Kuitenkin koko verkon tasolla v. 2010 tilanteessa yksittäisillä kaduilla eroilla (kuva 6) olisi jonkinlaista käytännön merkitystä vain suunnittelualueiden välittömässä läheisyydessä. Laajemmassa verkossa muun kaupunkiseudun aiheuttama kuormitus peittää kuitenkin näiden muuhun kokonaisuuteen verrattuna suhteellisten pienten alueiden vaikutuksen.

Laaditussa perusverkossa v. 2010 liikennemäärät olisivat Tampellan alueen tuntumassa Lapintiellä n. 300 ajon/ht ja Finlaysonin alueen läheisyydessä Näsijärvenkadulla ja Puuvillatehtaankadulla n. 200-300 ajon/ht pienempiä, mikäli alueet säilyisivät teollisuuskäytössä.

Jos nykyisen maankäytön säilyminen merkitsisi myös nykyistä tilannetta katuverkon osalta sikäli, että Kekkosen tiellä ei ole eritasoliittymää Tampellan kohdalla, liikennemäärät Satakunnankadulla nykyisen toiminnan jatkumistilanteessa olisivat suurempia (n. 200 ajon/ht) kuin uuden maankäytön aiheuttamat eritasoliittymän kanssa.

35.3 Finlaysonin ja Tampellan synnyttämän maankäytön sijoittaminen muualle

Tampellan ja Finlaysonin alueiden käyttöönoton mielekkyyttä voidaan arvioida myös sillä perusteella, että vertaillaan syntyvää tilannetta siihen hypoteettiseen vaihtoehtoon, että vastaava maankäyttö sijoittuisi muualle kaupungin alueelle. Liikenteellisesti vertailua voidaan tehdä tarkastelemalla eri vaihtoehtojen vaikutuksia liikennesuoritteiden kannalta.

Vaihtoehtona em. alueiden käyttöönotolle voisi olla vastaavan maankäytön sijoittaminen tasaisesti kaupungin alueelle tai keskitetysti jollekin rakennettavalle uudelle alueelle. Tässä tarkastelussa on viimeksi mainittuna vaihtoehtona käytetty ns. Nurmi-Sorilan aluetta, joka kokonsa puolesta mahdollistaisi näin suuren maankäytön sijoittamisen alueelle.

Henkilö- ja pakettiautojen ajosuorite on Tampereella v. 1994 n. 1,3 miljardia auto-km/v. Verrattuna em. tasaisen kehityksen vaihtoehtoon vähentää maankäytön sijoittaminen Tampellan ja Finlaysonin alueelle liikennesuoritetta siihen verrattuna n. 3 %. (v. 1994 liikennesuoritteelle 36 milj. auto/km). Maankäytön sijoittaminen Nurmi-Sorilan alueelle lisäisi suoritetta Tampellan/Finlaysonin alueisiin verrattuna jo n. 6 %.

Esitetyn suuruisella liikennesuoritteiden vähenemisellä on jo merkittäviä taloudellisia ja ympäristöllisiä vaikutuksia. Ympäristökuormituksen vähenemistä voidaan arvioida ottamalla pohjaksi vaikkapa päästöt, joita henkilö- ja pakettiautoliikenne synnytti v. 1994 taulukon 1. mukaisesti.

Taulukko 1. Henkilö- ja pakettiautoliikenteen aiheuttamat päästöt Tampereella 1994 (19).

CO	HC	NOx	SOx	Hiukkaset	CO2
7543t	867t	605t	34t	61t	143133t

Maankäytön sijoittaminen Tampellan ja Finlaysonin alueille tukee keskustan asemaa. Se on selvästi kaupunkirakennetta tiivistävä vaihtoehto. Liikennetarpeen väheneminen on positiivinen seikka. Kaupunkirakenteen tiivistäminen tukee myös sekä joukko- että kevyen liikenteen asemaa.

35.4 Finlaysonin ja Tampellan alueille sijoitettu maankäyttö

Tarkastelualueiden suunnittelun peruslähtökohtina on ollut niiden näkeminen nykyisen ydinkeskustan laajenemisalueina ja arvokkaan rakennuskannan säilyttäminen. Nämä ovat määritelleet pitkälti rakentamisen tehokkuuden. Käyttötarkoitustarkastelujen peruslähtökohtana on ollut asuminen. Mikäli asuminen ei ole ollut mahdollista on tarkasteltu muita vaihtoehtoja, kuitenkin esim. kaupan suuryksiköt on suljettu hyväksytyjen käyttötarkoitusten ulkopuolelle.

Kaiken kaikkiaan voitaneen liikenteellisesti todeta valitun käyttötarkoitukslähtökohdan tukevan liikenteen minimointipyrkimystä. Liikennetuotosta voitaisiin vähentää rakentamistehokkuutta vähentämällä, mutta silloin alueen luonne ydinkeskustan laajenemisalueena muuttuu em. peruslähtökohdista. Toisaalta vastaavan rakentamisen suuntautuminen vaihtoehtoisesti muualle kaupungissa johtaisi liikennetuotoksen kasvuun.

4 YMPÄRISTÖVAIKUTUSTEN ARVIOINTI (YVA)

Yleiskuvaus

Tampellan kanta-alueen osayleiskaavatyöhön liitettiin kesällä 1992 ympäristövaikutusten arviointiselvityksen laatiminen. Tarkasteltaviksi maankäyttövaihtoehtoiksi valittiin molemmat osayleiskaavaaluonnoksen vaihtoehdot (vaihtoehto 1: Kekkosentie nykyisellä paikallaan, vaihtoehto 2: Kekkosentie tunnelissa; molemmissa vaihtoehtoisissa rautatien eteläpuolisen alueen maankäyttö samantainen), kuvitteellinen 0-vaihtoehto eli ns. nykytilanne sekä niin ikään kuvitteellinen vaihtoehto, jossa Näsijärven rantaan ei suunnitella kortteli-alueita.

Ympäristövaikutusten arviointia varten ryhmiteltiin tutkittavat vaikutukset tulevan rakennuslain 3 §:n mukaisesti. Näin arvioinnissa selvitettiin kunkin maankäyttövaihtoehdon toteutumisen välittömät ja välilliset vaikutukset

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- luonnonympäristöön
- rakennettuun ympäristöön kuten yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin ja kaupunkikuvaan
- kulttuuriperintöön.

Työssä käytettiin sekä Tampellan alueen yleiskaavatyön että arkkitehtikilpailun yhteydessä laadittuja tai kaupungin jo laatimia selvityksiä. Uusia erillisselvityksiä tehtiin maaperästä, kasvillisuudesta, vesiekologiasta, jätehuollosta, liikenteen vaikutuksista, kaupunkirakenteesta ja kulttuurivaikutuksista. Työ suoritettiin erillisinä selvityksinä, joista laadittiin yhteenvetoraportti. Yhteenvetoraportin luonnos valmistui 18.10.1993 ja lopullinen yhteenvetoraportti 28.4.1994. (Tampellan kanta-alueen osayleiskaava, ympäristövaikutusten arviointi) (4).

YVA:n sisältö

YVA-selvitysten pohjana käytetyt osayleiskaavaluonnoksen maankäyttövaihtoehdot käsittivät koko laajan Tampellan alueen Näsijärven täyttöaluetta myöten. Asemakaavaehdotus on laadittu vain alueen eteläosalle mm. siitä syystä, että rautatien ja Kekkosentien välisen alueen ja ranta-alueen suunnitteluun liittyy vielä oleellisia avoimena olevia kysymyksiä ja lisäselvitystarvetta. Tampellan alueen eteläosan asemakaavaehdotus perustuu osayleiskaavaluonnoksessa eteläosalle esitettyyn maankäyttöratkaisuun. YVA-selvitysten sisältö kuvataan seuraavassa siltä osin kuin ne koskevat rautatien eteläpuolista aluetta.

KAUPUNKIRAKENTEESEEN, KAUPUNKIKUVAAN JA SUOJELUUN KOHDISTUVAT VAIKUTUKSET

Kaupunkirakenteen kannalta on oleellista se, miten suunnitelma toteuttaa Tampereen keskustan elävöittämis- ja kehittämissuunnitelmia. Kaupunkikuvan ja suoje-lun kannalta on merkittävää se, miten suunnitelma säilyttää, vahvistaa ja parantaa Tampereen omaleimaista kaupunkikuvaa ja tekee mahdolliseksi kaupungin historiallisten kehitysvaiheiden näkymisen harmonisena osana kehittyvää keskustaa.

Rautatien eteläpuolisella osalla Tampellan aluetta sijaitsee lähes kokonaan Tampellan vanha teollisuusrakennuskanta. Vanhoista teollisuusrakennuksista suuri osa on ns. arvorakennuksia. Osayleiskaavan luonnoksen molemmissa vaihtoehdoissa annetaan arvorakennuksille suojelumääräykset. Näissä on yhteensä 60 000 m² - 70 000 m² sellaista kerrosalaa, joka on muutettavissa erilaisten liike-, toimisto-, tuotanto-, hallinto-, kulttuuri- ja vapaa-aikatoimintojen tiloiksi. Uudisrakentamisesta noin 70 000 kerrosalaneliömetriä on mahdollista

toteuttaa asuntoina, minkä lisäksi asumista palveleville toiminnoille ja keskustatoiminnoille on mahdollista rakentaa lähes yhtä paljon uudiskerrosalaa. Suunniteltujen toimintojen sekä suunnitelman rakenteellisten ominaisuuksien ansiosta vaihtoehdot tältä osin toteuttavat niin kaupunkirakenteellisia, kaupunkikuvallisia kuin suojelullisiakin tavoitteita.

Myöhempää kaavoitusta ja toteuttamistoimenpiteitä varten YVA-selvitys sisältää suosituksia toimenpiteiksi haitallisten vaikutusten torjumiseksi. Kaupunkirakenteen kannalta on tärkeätä, että alueen tulevat toiminnot toteutuvat riittävän monipuolisesti ja että suunniteltu asuntorakentaminen toteutetaan sekä ns. keskusta-asumista että keskustan perheasumista varten. Kaupunkikuvan ja suojelunäkökohtien vuoksi uudisrakentamisen mitta-kaavasta tulee erityisesti huolehtia, jotta koskenvarren rakennettu ilme ja tehdasalueen arvoraakennusten asema kaupunkikuvassa säilyvät. Kaava-alueen julkisten tilojen, erityisesti ranta-alueiden kohentamiseen ja laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota.

Rautatien eteläpuolista aluetta koskevan yleiskaavasuosittelun todetaan toteuttavan kaupunkirakenteellisia, kaupunkikuvallisia ja suojelutavoitteita. Verrattaessa yleiskaavaluonnoksen maankäyttöä O-vaihtoehdon maankäyttöön todettiin, että O-vaihtoehdon tarkoittama tilanne ei tuo toiminnallista muutosta keskustan kaupunkirakenteeseen. Tämä merkitsee asumisen ja monipuolisen liike- ja tuotantoiminnan ohjautumista laajalle alueelle pääasiassa keskustan ulkopuolelle niiltä osin kuin mainittuja toimintoja olisi mahdollista sijoittaa Tampellan alueelle. Kaupunkikuvaan O-vaihtoehdon vaikutus on tarkasteltavissa vain teoreettisina mahdollisuuksina. Vaikka O-vaihtoehto vahvistaisi teollisuuskaupungin kuvaa, muutoksia perinteisessä koskenvarren kaupunkikuvassa on vaikea arvioida. Lisäksi on todettava O-vaihtoehdon epärealistisuus.

LIIKENTEESEEN LIITTYVÄT VAIKUTUKSET

Liikenteeseen liittyvinä vaikutuksina on tutkittu liikenteellisiä vaikutuksia ja liikenteen aiheuttamia melu- ja päästöhaittoja. Tarkasteluissa osayleiskaavaluonnoksen vaihtoehtojen vaikutuksia ei ole tulostettu osa-aluekohtaisesti. Näin ollen YVA-raportissa esitetyt liikenteen vaikutukset perustuvat suurempiin liikennemääriin kuin asema-kaava-alueen maankäyttösuunnitelman tuottamat liikennemäärät.

Osayleiskaavaluonnoksen vaihtoehdossa 1 katuverk-
koratkaisu perustuu aluetta kiertävään kokoojaka-
tuun, jolta on yhteys Kekkosen tielle eritasoliit-
tymän välityksellä. Alue liittyy myös Lapintielle
ja Tammerkosken yli Finlaysonin puolelle. Kek-
kosentie välittää läpikulkuliikennettä ja toimii
samalla Tampellan alueen pääyhteytenä kaupungin
muille alueille. Liikennemuotojen erottelu toimii
hyvin, kevyt liikenne johdetaan eri tasossa Kek-
kosentien poikki. Aluetta kiertävä kokoojakaturen-
gas toimii joukkoliikenteen reittinä.

Osayleiskaavaluonnoksen vaihtoehdossa 2 Kekkosen-
tien läpikulkuliikenne johdetaan tunnelissa Tam-
pellan alueen ali. Tunneli alkaa Onkiniemestä ja
päätyy Armonkallion kohdalle. Tunnelin päässä on
suuntaisliittymä itään, joka on ainoa Tampellan
alueen suora yhteys Kekkosen tielle. Nykyinen Kek-
kosentie jää Tampellan kohdalla palvelemaan pai-
kallista liikennettä sekä Kekkosen tieltä idästä
päin ydinkeskustaan suuntautuvaa liikennettä.
Väylälle voidaan lisätä liittymiä ja parantaa näin
alueen yhteyksiä Tammerkosken länsipuolelle. Kek-
kosentien muuttaminen ympäristöään palvelevaksi
paikalliskaduksi edellyttää muutoksia kadun lin-
jaukseen ja tasaukseen, jotta se myös ulkonäöltään
vastaisi toiminnallista tarkoitustaan.

Mikäli Tampellan alue jää nykyiselleen (vaihtoehto
0), ja sinne kaavailtu maankäytön lisäys sijoite-
taan tasaisesti kantakaupungin alueelle, on lisäys
koko kaupungin liikennesuoritteeseen vuoden 2010
tilanteessa niin suuri, että se vaikuttaa merkit-
tävästi liikennekustannuksiin, katuverkon toimi-
vuuteen ja ympäristöhaittoihin. Tampellan alueen
keskeisestä sijainnista johtuen joukkoliikenteel-
lä ja kevyellä liikenteellä on myös selkeästi
paremmat "kilpailuasemat" yksityisautoliikenteen
nähdessä. Tampellan alueen rakentamisella on
siis positiivisia liikenteellisiä vaikutuksia
verrattuna 0-vaihtoehtoon eli vastaavan maan-
käytön hajauttamiseen koko kantakaupungin alueel-
le.

Tampellan alueen rakentamisen merkittävin negatiiv-
inen liikenteellinen vaikutus on liikenteen li-
sääntyminen Lapintiellä, Satakunnankadulla sekä
Juhannuskylän alueella, mistä aiheutuu toimivuus-,
turvallisuus- ja ympäristöhaittoja.

Liikenteen toimivuutta tarkasteltaessa maankäytövaihtoehtojen ongelmat keskittyvät Lapintielle ja Satakunnankadulle. Lapintien toimivuutta voidaan jonkin verran parantaa liittymäjärjestelyillä ja kadunvarsipysäköintiä vähentämällä. Satakunnankadulla liikenteenvälityskyky on jo nykyisin lähes kokonaan käytössä, eikä sitä voida Tammerkosken kohdalla lisätä siltaa leventämättä. Liittymäjärjestelyillä (mm. Rongankadun liittymän katkaisu) tilannetta voidaan jonkin verran parantaa.

Liikenneturvallisuusongelmat keskittyvät Lapintielle, missä on syytä tehdä katutilan saneeraus- toimenpiteitä. Liikenteellisesti arvioituna Tampellan alueen kehittäminen osayleiskaavaluonnoksen pohjalta on edullisempaa kuin vastaavan maankäytön lisäyksen hajauttaminen koko kaupunginalueelle (0-vaihtoehto).

Liikenteen päästöhaitoissa autoliikenne on merkittävin ilman laatuun vaikuttava päästölähde Tampereen keskustassa.

Tampereen sisääntuloväylillä tehtyjen melulaskelmien mukaan 55 dBA:n ekvivalenttimelutaso ylittää Tampellan alueen ympäristössä 50-150 metrin etäisyydelle Kekkosen tiestä maastosta riippuen.

Raideliikenteestä aiheutuu meluhaittoja radan läheisyydessä oleville rakennuksille ja muille toiminnoille.

Liikenteen päästöjen aiheuttamiin epäpuhtauspi-toisuuksiin katukuilussa vaikuttavat liikennemäärä, ajoneuvojakauma, katukuilun leveys ja kadun ympärillä olevien rakennusten korkeus sekä sääolosuhteet. Ongelmien syntymistä voidaan estää hajauttamalla liikennettä ja välttämällä kapeiden ja korkeiden katukuilujen rakentamista asuinrakennusten lähelle.

Kekkosen tien liikenteen aiheuttamia meluhaittoja voidaan lieventää melusteilla, sijoittamalla melua sietävät toiminnot kortteleissa kadun puolelle sekä rakennusteknisillä ratkaisuilla.

Raideliikenteen aiheuttamaa meluhaittaa voi vähentää melukaistoilla, uudistamalla veturikalustoa ja rakennusteknisesti käyttämällä ääntä eristäviä ikkunoita.

Jos Tampellan alueelle suunniteltu maankäyttö sijoitettaisiin tasaisesti muulle kaupunkialueelle, liikennesuorite ja päästöt koko kaupunkialueella olisivat suuremmat kuin vaihtoehdossa, jossa toiminnot on sijoitettu Tampellan alueelle.

JÄTEHUOLLON AIHEUTTAMAT VAIKUTUKSET

Teollisuustoiminta aiheuttaa alueella sekä normaaliin yhdyskuntajätteeseen luokiteltavaa jätteenmuodostusta että erityistä teollisen toiminnan jätettä. Jätteet kerätään useisiin jäteastioihin tai lavoihin eri puolilla aluetta ja kuljetetaan Lapintien kautta joko hyödynnettäväksi tai kaatopaikalle.

Oleellisin ero ympäristövaikutusten osalta syntyy alueen käyttötarkoituksen muutoksesta johtuvista muodostuvan jätteen laatu- ja määrämuutoksista.

0-vaihtoehdossa yhdyskuntajätteen lisäksi raskasta teollisuusjätettä joudutaan kuljettamaan normaalin katuverkon kautta. Lisäksi alueelta kuljetetaan jonkin verran ongelmajätettä, mikä aiheuttaa oman riskitekijänsä.

Uudelleenkaavoituksen yhteydessä jätteenkeräily huomioon ottamisella saavutetaan merkittävää etua melu- ja liikennehaittojen vähentämisessä verrattuna tiivistysrakentamiseen vanhoilla alueilla.

Alueen uusi käyttö mahdollistaa yhdyskuntajätteen keskitetyn keräilyn ja jätteiden tehokkaan synty-pistelajittelun hyötykäyttöön. Pisimmälle vietyä keräysjärjestelmä voidaan toteuttaa pneumaattisena putkikeräilynä yhteen paikkaan. Jätepisteitä, joista jäte imetään, tulisi noin 150 kpl.

Perinteisellä kiinteistökohtaisella jätteenkeräysjärjestelmällä alueelle tarvitaan runsas 100 jätepistettä, jotka varustetaan tarvittavalla määrällä astioita kullekin erilliskerättävälle jätetyypille. Järjestämällä useamman kiinteistön yhteisiä jätepisteitä on huolellisella suunnittelulla ja keskittämällä mahdollista päästä noin 40 jäte-pisteeseen käyttämällä perinteisiä keräilyvälineitä.

LUONNONYMPÄRISTÖÖN KOHDISTUVAT VAIKUTUKSET

Luonnonympäristön tarkastelu on kohdistunut Tampellan alueen maa- ja kallioperään, pohja- ja pintavesiin sekä kasvistoon.

Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin SAMASE-projektin julkaisussa "Saastuneiden maa-alueiden kartoitus Tampereen vesi- ja ympäristöpiirissä" on Tampellan alue maaperän osalta merkitty sellaiseen luokkaan, jossa haitta-aineiden leviämistä maaperään epäillään tapahtuvan.

YVA-selvitystä varten Tampellan tehdasalueelta otettiin maa- ja valumavesinäytteitä.

Tutkimustulosten perusteella todettiin tehdasalueen maaperä melko laajalti lievästi (moninaiskäytön raja ylittynyt) ja vähäisemmiltä osin voimakkaammin saastuneeksi (maankäyttöä rajoittavat väljennetyt raja-arvot ylitetty).

Alueilla, joissa maaperän haitallisten aineiden pitoisuudet ovat ylittäneet moninaiskäytön rajan joudutaan maamassat vaihtamaan noin 0,5 metrin syvyyteen asti ja alueilla, joissa väljennetty raja-arvokin on ylittynyt, noin 2 metrin syvyyteen asti. Kuitenkin kivihiilen varastoalueilta tulee poistaa hiilikerrokset kokonaisuudessaan.

SAMASE-projektin julkaisussa Tampellan alue on pohjaveden osalta merkitty luokkaan, jossa haitta-aineiden leviämistä pohjaveteen ei pidetä mahdollisena. Tutkimuksessa todettiin, että alueella ei ole merkitystä pohjaveden muodostumisalueena. Tulevan rakentamisen vaikutukset pohjavedelle eivät pääosin ole ongelmallisia, muuta silttialueilla pohjaveden mahdollinen aleneminen saattaa aiheuttaa vaaraa vanhojen rakennusten perustuksille.

Pintavesien osalta SAMASE-projektin julkaisussa Tampellan alue on merkitty luokkaan, jossa haitta-aineiden leviäminen ympäristöön on mahdollista. Tutkimuksissa todettiin, että alueen valumavesikuormitukset eivät poikkea kaupungin ydinkeskustassa yleensäkin vallitsevista kuormituksista.

Alueen rakentamisen myötä tapahtuva saastuneen maanperän puhdistaminen ja uuden kuivatusverkon rakentaminen vähentää merkittävästi valumavesien mukana vesistöön kulkeutuvia haitallisia aineita.

Kasviston kannalta Tampellan tehdasalueen tärkeimmäksi aluekokonaisuudeksi osoittautui Herrainmäki. Alkuperäisiä ja ihmisen seuralaiskasvilajeja samoin kuin koristepuita ja -pensaita sekä perennoja alueella kasvaa runsaasti. Joukossa on myös uhanalaisia lajeja tammervihvilä, ketotyräruoho ja isomesikkä.

Kasviston kannalta osayleiskaavan toteutumista pidettiin edullisempana vaihtoehtona kuin alueen jäämistä nykykäyttöön. Osayleiskaavan mukaisessa puistorakentamisessa voidaan turvata sellaisten merkittävien alueiden kuin Herrainmäen ja koskenrantapuiston arvokkaat kasvit.

YHDYSKUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Taloudellisia vaikutuksia on selvitetty tarkastelussa kolmesta näkökulmasta:

- * kansantaloudelliset vaikutukset
- * kunnallistaloudelliset vaikutukset
- * yksityistaloudelliset vaikutukset

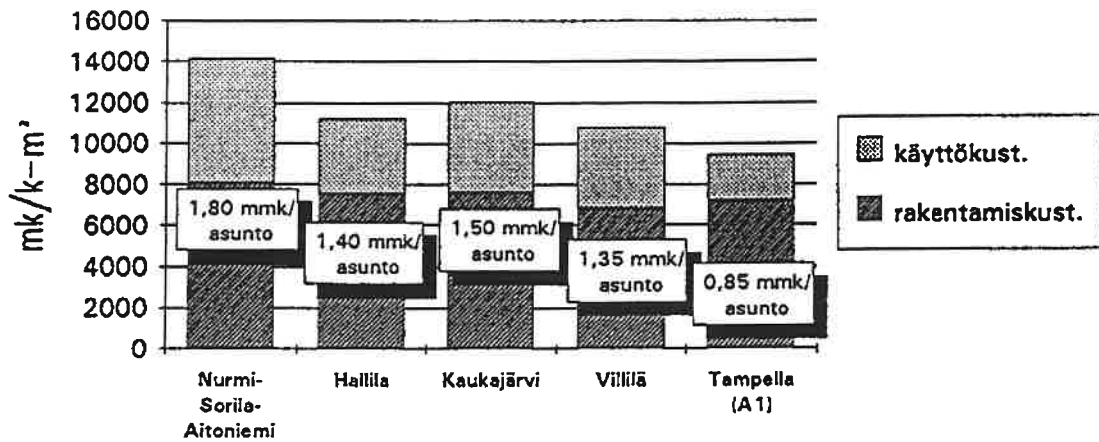
Päähuomio vaihtoehtojen vertailussa on kiinnitetty rakentamiskustannuksiin, joista laskennassa ovat olleet seuraavat:

- * Näsijärven täytön lisäkustannukset rakennuksille
- * kytkentäkustannukset (sillat, eritasoristeys, Kekkosen tien tunnelin lisäkust. (Tampellan osuus 50 %))
- * sisäisen kunnallistekniikan rakentamiskustannukset (katuverkko+katurakenteet, teknisen huollon verkostot, julkiset ulkotilat, pysäköinti)

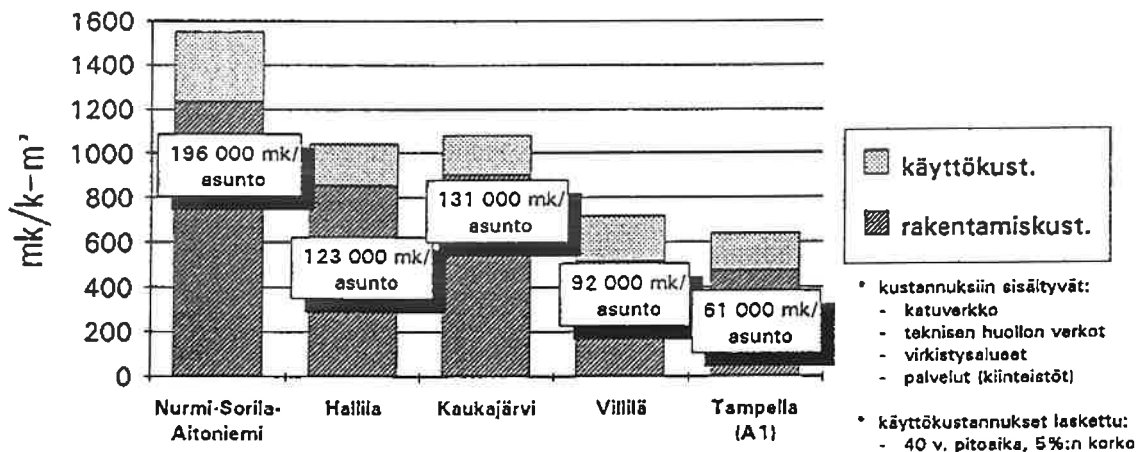
Käyttökustannuksista otettiin huomioon liikennekustannukset.

Vaihtoehtojen keskinäisen vertailun lisäksi Tampellan alueen yhdyskuntataloudellisia kustannuksia on verrattu vaihtoehtoon A1 (osayleiskaavaluonnoksen vaihtoehto 1) osalta Nurmi-Sorila-Aitoniemen, Hallilan, Kaukajärven ja Villilän asuntoalueiden vastaaviin kustannuksiin.

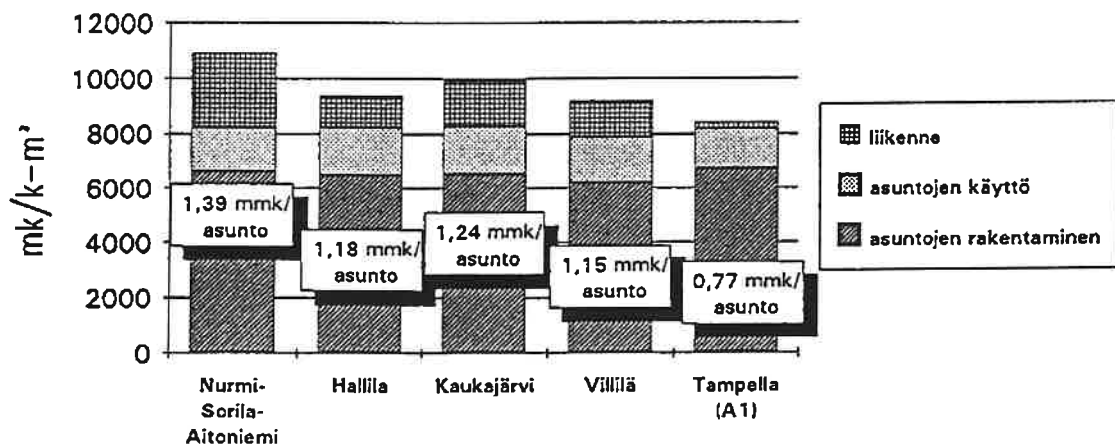
Kansantaloudelliset kokonaiskustannukset



Kaupungin kokonaiskustannukset



Yksityistaloudelliset kokonaiskustannukset



SOSIAALISET VAIKUTUKSET

Tampellan kanta-alueelle suunnitellun uuden käytön sosiaalisia vaikutuksia on tarkastellut yht.lis. Ari Ylönen kirjoituksessaan, joka on päivätty 22.5.1993 (20). Tarkastelu on suoritettu seuraavien kriteerien perusteella:

- mikä on Tampellan alueen ja vanhan keskustan välinen toiminnallinen kytkeytyminen ja liikenteellinen saavutettavuus
- missä määrin alue on houkutteleva ja sovelias perheasumiselle
- miten väestörakenteen monipuolisuus on turvattavissa
- miten alue tyydyttää työn, asumisen ja vapaa-ajantoimintojen uusiutuvia vaatimuksia
- missä määrin suunnitteluratkaisu mahdollistaa luontevan sosiaalisen kontrollin ja turvallisuuden.

Tarkasteluun liittyy myös arvio sosiaali- ja terveystoimen palvelutuotannon tilatarpeesta. (Sosiaali- ja terveystoimi: Ympäristövaikutusten arviointi Tampellan kanta-alueen osayleiskaavasta sosiaali- ja terveystoimen näkökulmasta, päivätty 18.10.1993) (21).

Tavoite keskustan väkiluvun laskun hidastamiseksi tai pysäyttämiseksi on oikea, koska muussa tapauksessa on odotettavissa väestörakenteen yksipuolistuminen ja segregoituminen, joiden on todettu useasti tuovan mukanaan lisääntyviä sosiaalisia ongelmia. Yksipuolinen väestörakenne voi esim. heikentää sosiaalisten tukiverkostojen syntymistä ja luoda paineita yksipuolistaa myös palvelujärjestelmiä. Toinen uhkakuva on vinoutuneiden alakulttuurien syntyminen tietyille alueille tai kortteleihin ja tätä kautta alueiden leimautuminen ei toivotuiksi asuinalueiksi muulle väestölle. Keskustassa asuu nyt suhteellisesti enemmän iäkkäitä ihmisiä kuin kaupungin muilla alueilla. Vuoden 1993 alussa Tampereen kaikista yli 74-vuotiaista asui 52 % keskisellä suuralueella. Keskusta tarjoaa kuitenkin monipuolisia palveluja kaikille väestöryhmille iästä riippumatta. Mikäli Tampellan alue vahvistaa keskustan perheasumista, edistää se samalla myös toivottua keskustan väestörakenteen monipuolistumista.

Toiminnallinen monipuolisuus varmistaa alueelle toimintaa ja elämää ilta-aikoinakin. Väestöllisen monipuolisuuden seuraus on, paitsi sosiaalisen segregaaation välttäminen myös se, että alueelle

sijoittuu myös sellaisia perheitä ja asukkaita, joiden avulla toteutuu luonteva sosiaalinen valvonta. Pyrkimyksen tulee olla se, että Tampellan kanta-alueelle syntyy sosiaalisia verkostoja ja yhteisöelämän piirteitä, jotka toteuttavat pyrkimyksiä säilyttää riittävä ennustettavuus asumisen turvallisuudesta.

On tärkeää, että Tampellan kanta-alue liitetään luontevasti nykyiseen keskustaan ja että keskustassa asuvalla tai asioivalla on luontevia syitä käyttää Tampellan kanta-aluetta. Lapsiperheiden kiinnostuksen edellytyksenä ovat jalankululle ja ylipäänsä kevyelle liikenteelle miellyttävät ja turvalliset liikkumisympäristöt ja asumisviihtyvyyttä alentavien, liikenteen aiheuttamien melu- ja pakokaasuhaittojen minimoiminen. Lapsiperheille ovat tärkeitä myös riittävän tasokkaat piha- ja leikkialueet.

KULTTUURIVAIKUTUKSET

Kulttuurivaikutuksia on arvioitu tarkastelemalla kaupungin kulttuuriperintöä sekä kulttuuripalvelujen sijoittumista keskustaan.

Tampereen kulttuuriperintö on voimakkaasti teollisuuskulttuurin ja tehdastyön perinnettä. Tampereen teollisuus ja sen kautta Tampereen kaupunki syntyivät ja kehittyivät koskenvarren ja järvien ranta-alueiden teollisuuden kehityksen kautta. Teollisuuden ja elinkeinoelämän kasvun myötä rakentui koskenvarsi ja Tampereen keskusta. Työnteon rinnalla kehittyi ja monipuolistui myös henkinen kulttuuri, joka teollisuuden tavoin on rakentanut kaupunkia. Voimakkaaksi teollisuuskaupungiksi kasvanut Tampere kasvoi myös koulukaupungiksi, teatterikaupungiksi ja urheilukaupungiksi.

Tampereen keskusta edustaa sitä kulttuurihistoriallista, toiminnallista, rakennushistoriallista ja maisemallista ydinaluetta, joka sisältää kaupungin identiteetin keskeisimmät tekijät.

Tampereen kulttuuritoimi on määritellyt kulttuurivyöhykealueeksi kaupungin identiteetin kannalta merkittävän kulttuurihistoriallisen, toiminnallisen, rakennushistoriallisen ja maisemallisen kokonaisuuden, joka kattaa Näsinpuiston, Finlaysonin

alueen ympäristöineen, kanta-Tampellan alueen ja Tammerkosken koko koskimiljöön molempine rantoineen. (Kulttuurivirasto 19.8.1993: Kanta-Tampellan alueen jatkosuunnittelu kulttuuritoimen kannalta) (22). Pitkän aikavälin tavoitteena tälle Finlaysonin - Tampellan kulttuurivyoöhykkeelle on alueelle jo sijoittuneiden kulttuuritoimintojen lisäksi sijoittaa alueelle muita monipuolisia kulttuuripalveluja. Itse kanta-Tampellan alueelle sijoittuvista kulttuuritoimen tiloista museokeskuksen sijoittuminen Alve-kiinteistöön on merkittävä, jo toteutunut kulttuuripalvelu alueella. Sen lisäksi taide- ja kulttuurinäyttelytilan, asukkaita palvelevan kulttuuritoimintapisteen sekä kirjaston toimintapisteen sijoittaminen Tampellan alueelle nähdään toivottavana ja Tampellan suunnitelmiin hyvin soveltuvana kulttuuritoimien laajentumisena keskustassa.

Rautatien eteläpuolinen osa Tampellan alueesta on osayleiskaavaluonnoksessa Tampereen keskustan laajemisaluetta. Toiminnoiltaan ja rakenteeltaan suunnitelma merkitsee kaupunkimaisen, kaupunkilaisille avoimen keskusta-alueen syntymistä vanhalle teollisuusalueelle. Kaupunkirakenteen tiivistymisen ja keskustatoimintojen monipuolistumisen kautta suunnitelman toteutuminen vaikuttaa koko Tampereen keskustaa elävöittävästi ja luo kaupungille avoimemman kaupunkikeskustan imagon. Vanha teollisuusperinne ja siihen liittyvät rakentamisen historialliset kerrostumat välittyvät säilytettävien tehdasrakennusten myötä. Vanhojen tehdasrakennusten säilyttämiseen liittyy myös kaupungin kulttuuriperinnön säilyminen siitakin huolimatta, että perinteisen teollisuustoiminnan jatkuminen Tampellan alueella ei ole todennäköistä.

Tampellan alue nähdään osana keskustan kulttuurivyoöhykettä, jonka merkitys jälkipolville kulttuuriperinnön tallentajana, jatkajana ja kehittäjänä on korvaamaton. Teollisuus- ja muun kulttuuriperinnön säilymisen ja jatkumisen Tampellan alueen muutosten yhteydessä todetaan yleiskaavasuunnittelun tasolla olevan kunnossa.

JOHTOPÄÄTÖKSET

YVA-tarkastelun johtopäätöksenä todetaan seuraavaa:

Tampellan alueen rakentaminen osaksi Tampereen keskustan asunto- ja liikerakentamisaluetta on lähes kaikilla tarkastelukriteereillä arvioituna edullinen ja toivottava ratkaisu. Merkittävää on,

että alueen uusi käyttö voidaan toteuttaa vanhaa rakennuskantaa, koskimiljöötä ja alueen perinteistä rakennetta säilyttäen. Kaupunkikuvallisesti ja kaupunkirakenteellisesti alueen jääminen prosessiteollisuuden alueeksi sisältäisi suuria riskejä ja merkitsisi suoranaisia haittoja. Toisaalta Tammerkosken koskikeskustan laajeneminen kosken itäranalla aina Näsijärven rantaan saakka lisää koko keskustan arvoa ja vetovoimaa. Osayleiskaavassa suunnitellun maankäytön sijoittaminen muualle kaupunkirakenteessa on taloudellisesti ja liikenteellisesti huomattavasti epäedullisempaa.

Kestävän kehityksen kannalta Tampellan kanta-alueen rakentamisen edullisuus perustuu vanhan rakennuskannan laajamittaiseen säilyttämiseen, liikennemäärien (energia, päästöt, melu) minimoitumiseen ja keskitetyn lämmitysjärjestelmän tehokkaaseen käyttöön.

5 ASEMAKAAVA JA SEN PERUSTELUT

51 Yleisperustelu ja -kuvaus

Käyttötarkoitukseltaan muuttuva Tampellan kanta-alue Tampereen ydinkeskustassa on keskustan välitöntä laajenemisaluetta. Uuden käytön suunnittelun pohjana ovat olleet arkkitehtikilpailun tulokset sekä näiden perusteella Tampellan alueelle laadittu osayleiskaavan luonnos. Molemmat suunnitteluvaiheet ovat osoittaneet Tampellan alueen soveltuvan Tampereen asunto- ja liikekeskustan laajenemisalueeksi. Myös YVA-selvitykset ovat tukenet tätä ratkaisua. Tampellan alueen lopullinen yleiskaavallinen tarkastelu on liitetty osaksi keskustan osayleiskaavan tarkistusta. Alueen liittyminen toiminnallisesti ja liikenteellisesti ympäristöönsä ja koko keskustan kaupunkirakenteeseen on selvitetty keskustan osayleiskaavan tarkistuksen yhteydessä.

Ns. Tampellan kantatonttia eli nykyistä tonttia nro 130-6 on yleiskaavasunnittelun vaiheessa tarkasteltu varsin yksityiskohtaisin suunnitelmin, jotka ovat osoittaneet yleiskaavallisten ratkaisujen toteuttamiskelpoisuuden. Toisaalta Tampellan perinteinen teollisuus ja toiminnat ovat laajassa mitassa jo hävinneet alueelta ja niitä korvaavien

uusien toimintojen sijoittuminen tontille on jo käynnissä. Näin ollen on perusteltua laatia tontille IX-130-6 uusi asemakaava, joka toteuttaa tontille suunniteltuja kaupunkisuunnittelun tavoitteita ja ottaa huomioon YVA-selvitysten esille tuomat näkökohdat.

52 Kokonaismitoitus

Tampellan kantatontin perusominaisuus on sen historia yhtenä kaupungin keskisimmistä ja merkittävimmistä teollisuustonteista. Näin ollen sillä on sellaisia vanhoja arvokkaita teollisuusrakennuksia, joiden säilyttäminen rakennuslain mukaisesti on eräs uuden asemakaavan keskeinen tehtävä. Tällaista rakennuskantaa tontilla on noin 60.000 km², joten sillä on merkittävä alueen mitoittamiseen vaikuttava asema. Vanhoilla tehdasrakennuksilla on myös tulevien toimintojen laatuun merkittävästi vaikuttava asema. Asuntojen sijoittaminen niihin ei ainakaan laajemmassa mitassa ole järkevää. Rakennusten pirstoutuminen toiminnallisesti kovin pieniin yksiköihin ei myöskään ole rakennusten luonteeseen sopivaa. Arvorakennusten ominaispiirteiden mukaista on, että niihin sijoituu keskustaan muutenkin sopivia laajempia hallinto-, kulttuuri-, palvelu- yms. toimintayksiköitä, joiden toteuttamisen asemakaava tekee mahdolliseksi.

Tampellan kantatontin sijainti kaupungin ydinkeskustan välittömässä läheisyydessä puolestaan on tärkeä syy siihen, että keskustan perinteinen rakeisuus, korttelikoko ja rakennusten mittakaava, on alueen uudisrakennussuunnittelulle kestäväksi todettu malli. Tämä tarkoittaa, että uudisrakennusten asemakaavan mukainen kerrosluku on pääsääntöisesti 6 - 8 ja että korttelikoko on sellainen, että melko nopeasti voidaan rakentaa valmiiksi sellainen umpikortteli tai korttelin osa, jossa asukas pääsee alusta alkaen asumaan valmiissa ympäristössä. Uudiskorttelit ovat enimmäkseen asuinkortteleita, joiden suunnittelussa pääpaino on ollut asumisviihtyvyystekijöillä kaupunkikuvallisten tekijöiden rinnalla vaikka kortteleihin sijoittuu myös muuta toimintaa.

Kolmas alueen kokonaismitoittamiseen vaikuttava tekijä on tontin typografia. Sen johdosta asuinkortteleiksi suunnitellut uudiskorttelit ovat Masuuninmäen ja Herrainmäen reunustoilla toimintoiltaan monipuolisia sekakortteleita, sillä maastomuodot pakottavat näillä alueilla yhteen suuntaan avautuvien jalustakerrosten rakentamiseen.

Näihin jalustakerrokseen sopivat monipuoliset liike- ja palvelutoiminnot.

Edellä mainittuja suunnitteluperiaatteita noudattaen asemakaavan aluetehokkuus on noin $ea=1,1$. Aukkaita alueella on tavoitetilanteessa 2000 - 2300. Mitoitusperiaatteena on käytetty asumisväljyyttä 40 $ka-m^2/as$. Asuinkerrosala sijoittuu pääasiassa perheasunnoille suunnitelluille kortteli-alueille, mutta myös ns. keskusta-asumisen kerrosalaa alueelle syntyy. Jos arvioidaan keskustan vuotuisen asuintarpeen olevan keskimäärin 300 asuntoa vuodessa, mistä Tampellan osuus voisi olla 30 %, riittää Tampellan kantatontin asuntokerrosala 7 - 9 vuodeksi.

Tampellan kantatontin työpaikkakehitys on pitkälle riipuvainen vanhan rakennuskannan käyttöasteesta ja alueen ns. keskuskortteleiden toteuttamisajankohdasta. Tavoitetilanteen työpaikka-arvio laskettuna karkeasti mitoituksella 60 $ka-m^2/tp$ on noin 1900 työpaikkaa.

Palvelujen suunnittelussa lähtökohtana on, että alue on osa nykyistä keskustaa, jolloin monet uuden alueen tarvitsemat palvelut ovat jo olemassa ja helposti saavutettavissa. Tämä koskee erityisesti koulu-, terveydenhuolto-, liikunta-, virkistys- ja kaupan palveluita.

53 Ympäristövaikutusten arvioinnin vaikutukset

Asemakaavaratkaisu noudattaa perusrakenteeltaan osayleiskaavaluonnoksen (3) rakennetta, joka YVA-tarkastelussa on todettu paikalle sopivaksi ja suositeltavaksi ratkaisuksi.

Kulttuurivaikutusten arvioinnissa YVA-raportissa (4) todetaan, että Tampellan alue nähdään osana keskustan kulttuuriväyhykettä, jonka merkitys jälkipolville kulttuuriperinnön tallentajana, jatkajana ja kehittäjänä on korvaamaton. Kaupunkikuva- ja suolelunäkökohdat liittyvät kulttuurivaikutusten kokonaisuuteen, jonka laatuun ja samalla YVA:n johtopäätösten ja suositusten toteutumiseen asemakaavan sisällöllä on suuri vaikutus.

Asemakaavassa on alueen eteläosa, jota myöhemmin selostuksessa kutsutaan "Säilyvien teollisuusrakennusten alueeksi", aluetta, jossa valtaosalle vanhaa rakennuskantaa annetaan suojelumääräykset jotka perustuvat rakennushistoriallisiin selvityksiin ja rakennusten arvotukseen. Alueen sisäinen

liikenneverkosto, pääasiassa kevyelle liikenteelle tarkoitettu, noudattaa perinteistä rakennetta. Käyttötarkoitukset ovat vanhoihin tehdasrakennuksiin soveltuvia ja samalla tyypillisiä keskustatoimintoja. Museokeskukselle osoitetaan noin 10100 kerrosalaneliömetrin rakennusryhmä, jossa Tampereen teollisuus- ja muun kulttuuriperinnön historia välittyy jälkipolville mahdollisimman autenttisesti ympäristössä. Alueen vähäisen uudisrakentamisen merkitys on toimia "pääte"- tai "välittäjä" rakennuksina säilyvien rakennusten alueen reunamilla, minkä vuoksi uudisrakennusten mittakaavaa ja laatua koskevat asemakaavamääräykset tarkoittavat vanhojen arvoraakennusten huomioon ottamista.

"Uusista asuntovaltaisista kortteleista ranta-alueen korttelit on kaavoitettu sellaisten suurten purettavien tehdashallien paikalle, joiden uusi käyttö on epärealistista. Uudet korttelit pysyvät, vanhaa rakennetta säilyttäen, vanhojen hallien alueella, jolloin vapaan ranta-alueen itäseinä säilyy nykyisellä paikallaan vain uudelleen rakennettuna. Uudisrakennusten mittakaava on määrätty paikan luonteen, rantapuiston ja läheisten säilyvien tehdasrakennusten mukaan.

Masuuninmäen ja Herrainmäen reuna-alueiden uudiskorttelit peittävät voimakkaasti louhitut kallioseinämät.

Ns. "Tampellan keskuskorttelit" muodostavat toiminnallisesti moipuolisen keskuksen keskelle kaava- aluetta. Paikka on vanhastaan laajalti liikenne- ja ulkovarastointialuetta. Uudisrakennusten mittakaava noudattaa yhtenäistä ja Tampereen omalle keskustalle ominaista mittakaavaa, joka kunnioittaa säilyvien tehdasrakennusten mittakaavaa. Sen ansiosta myös Tampereen vanhan keskustan, Tammerkosken ja Keskustorin ympäristön kaupunkikuva ja ominaispiirteet säilyvät.

Sosiaalisilta vaikutuksiltaan asemakaava pyrkii toteuttamaan YVA-raportin (4) sisältämiä velvoitteita tavoitetilanteelle. Kaava tarjoaa mahdollisuudet erittäin monipuolisten toimintojen sijoittumiselle Tampellan alueelle. Yhteydet vanhaan keskustaan ovat hyvät. Uudisrakentaminen on osoitettu painotetusti asuntorakentamiselle. Uusien kortteleitten suunnittelussa painotetaan tästä syystä asumisviihtyvyystekijöitä ja erityisesti perheasumisen tarpeita.

Asemakaavan puistoalueet säilyttävät Tampellan olemassa olevat vapaa-alueet, jotka määrätään kunnostettaviksi. Herrainmäen puisto säilyy alueen vanhana puistona. Masuuninmäki muuttuu puistoksi, johon avautuvat ympäröivien asuinkortteleitten pihat, Rannan puistot kohentavat istutettuina ja hoidettuina koko Tammerkosken miljöötä ja laajenevat visuaalisesti rantakortteleitten korttelipihoihin, jotka aukeavat länteen. Työnpuisto ja Tampellan puisto ovat jo nyt osa Tampellan edustan miljöötä.

54 Rakennettu ympäristö

54.1 Kokonaisrakenne

Tampellan kantatontin uuden maankäytön rungon muodostaa sille tehdasalueena rakentunut järjestys selkeine sisäkatuineen. Tontin kytkeminen uudessa tavoitetilanteessa ympäristöönsä on ollut koko Tampereen keskustaa koskeva laaja liikennesuunnittelukysymys. Siihen liittyvä Tampellan sisäinen liikenteenjärjestely, joka ottaa huomioon alueen vanhan rakenteen, on ollut tärkeä uusien toimintojen ja kortteleitten sijoittumista määräävä tekijä.

Liikenteen pääsyöttöyhteytenä toimii Paasikiventie - Kekkosen tie, johon Tampellan alue liittyy eritasoliittymällä. Suora kytkentä kaupunkiseudun runkoväylään tarjoaa nopeat ja joustavat yhteydet kaupungin kaikkiin osiin vähentäen liikennetarvetta. Eritasoliittymän paikka on liikenteellisistä ja maastollisista syistä alueen itäosassa.

Tampellan sisäinen kokoojakatu kiertää Herrainmäkeä ja liittää alueen keskustan katuverkkoon Lapintien välityksellä ja kosken yli Kuninkaankadun jatkeelta.

Uudet korttelit liittyvät suoraan kokoojakatujärjestelmään lähes kokonaan ilman tonttiliikennettä välittävää muuta katuverkostoa. Myös alueen kattava keskitetty pysäköintijärjestelmä rakentuu kokoojakatujen varaan. Tampellan alueen liikennetarkaisu perustuu suppeaan katuverkkoon, joka tekee mahdolliseksi myös ajoneuvoliikenteen hättävähäistämisen.

Korttelirakenteen perustana on toisaalta vanhojen arvotarkennusten huomioon ottaminen ja toisaalta pääsääntöisesti asuinkäyttöön suunniteltujen uudiskortteleitten vaatimusten huomioon ottaminen. Myös maisemalliset ja maastolliset seikat ovat osaltaan vaikuttaneet korttelirakennetarkaisuihin.

Koko kaava-alueen kattava kevyen liikenteen verkosto yhdistää paitsi alueen eri osat toisiinsa myös koko kaava-alueen ympäristöönsä keskustaan, kosken länsirannalle, Armonkallion suuntaan ja pohjoiseen Näsijärven ranta-alueille. Keskustan virkistysalueet ja -yhteydet kytkeytyvät Tampellan kantatontin virkistysalueisiin myös juuri kevyen liikenteen verkoston välityksellä.

54.2 Maankäyttö

54.21 Korttelialueet

SÄILYVIEN TEOLLISUUSRAKENNUSTEN ALUE

Tammerkosken ranta ja ranta-alueen vanhat teollisuusrakennukset ovat Tampellan kantatontin merkittävintä aluetta ja varsinaista arvorakennusten aluetta. Valtaosa vanhasta rakennuskannasta määrätään suojeltavaksi. Rakennusten käyttötarkoituksmäärittelyyn ovat vaikuttaneet rakennusten uusi käyttömahdollisuuksien kannalta järkevät valinnat (23, 24) samoin kuin rakennuksissa nykyisin olevat tai niihin suunnitellut toiminnot. Rakennusten ympäristöön esitetään lähinnä kaupunkikuvan säilyttämistä ja kohentamista tarkoittavia määräyksiä. Ympäristön perinteinen rakenne säilytetään.

Kortteli 956

Tontti 1

Tontti 1 on alueen eteläisin, keskustaa lähinnä oleva osa Tampellan kanta-alueesta. Käyttötarkoitukseltaan tontti on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K). Tontilla oleville vanhoille rakennuksille annetaan suojelumääräykset. Kerrosalaa tontilla on 13700 m². Tontin piha, ns. Miljoona-aukio määrätään säilytettäväksi pihaympäristöksi. Huoltoliikenteen reitti rakennusten kellarikerrokseen sekä tontilla olevaan maanalaiseen tilaan osoitetaan nykyiselle paikalleen, jonka kautta on järjestettävissä ajo myös naapuritontille. Autopaikkoja on varattava 1 ap/120 m². Näistä korkeintaan 26 autopaikkaa saa sijoittaa tontin maanalaisiin tiloihin, loput paikat tulee osoittaa tontin 956-5 pysäköintilaitoksesta.

Tontti 2

Tontti 2 osoitetaan liike-, toimisto- ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialueeksi (KTTY). Vanhoille rakennuksille annetaan suojelumääräykset. Kerrosalaa on 13300 m² ja Kelloporttirakennuksessa lisäksi 256 m². Tontille saa rakentaa maanalaisen autohallin. Tontteja 2 ja 3 palvelevalle huoltoliikenteelle osoitetaan reitti. Tonttia varten on varattava autopaikkoja 1 ap/120 m². Näistä 29 saa sijoittaa tontin maanalaisiin tiloihin ja loput tontin 956-5 pysäköintilaitokseen.

Tontti 3

Tontti 3 osoitetaan museorakennusten korttelialueeksi (YM). Vanhoille rakennuksille annetaan suojelumääräykset. Tontilla olevat voimalaitoskanava ja vesiallas määrätään myös suojeltaviksi. Kerrosala on 10100 m². Tontin pohjoisosaan ulottuu aluetta, jolla vanha masuuni ja valimo ovat sijainneet. Tonttia varten on varattava autopaikkoja 1 ap/250 m². Autopaikat tulee osoittaa Pellavatorin alle rakennettavasta pysäköintilaitoksesta.

Tontti 4

Tontti 4 osoitetaan liike-, toimisto- ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuusrakennusten korttelialueeksi (KTTY). Vanhoille rakennuksille annetaan suojelumääräys. Kerrosalaa on 4240 m². Tonttia varten tulee osoittaa autopaikkoja 1 ap/120 m². Autopaikat tulee sijoittaa tontille 5 rakennettavaan pysäköintilaitokseen.

Tontti 5

Tontti 5 osoitetaan liike- ja toimistorakennusten sekä yleisten pysäköintilaitosten korttelialueeksi (KPY-3). Tontille suunnitellun pysäköintilaitoksen saa rakentaa tehdasrakennuksen L37 tilalle kuitenkin siten, että L37:n pohjoinen julkisivu määrätään säilytettäväksi ja pysäköintitasoille annetaan korkeusasemamääritys siten, että pysäköintilaitos ei nouse vanhan julkisivun yli. Tontin pohjoisosaan osoitetaan rakennusala liike- ja toimistorakennukselle, jonka kerrosluvuksi sallitaan V ja rakennusoikeudeksi 2550 kerrosalaneliömetriä. Koska liike- ja toimistorakennus sijaitsee säilyvien arvorakennusten välittömässä läheisyydessä ja muodostaa lisäksi tontin julkisivun Tampellan esplanadille ja keskusaukiolle, sen julkisivujen suunnittelusta ympäristöön sopeutuvalla tavalla annetaan asemakaavamääräys. Liike- ja toimistorakennukselle tulee varata autopaikkoja 1 ap/90 m².

Kortteli 958

Korttelissa 958 säilytetään ruokalarakennuksesta se osa, joka on vanhaa makasiinia. Rakennus saa suojelumääräyksen. Käyttötarkoitukseksi merkitään liike- ja toimistorakennusten korttelialue (K). Tontille varattavat autopaikat 1 ap/120 m² tulee osoittaa Pellavantorin alle rakennettavasta pysäköintilaitoksesta.

Kortteli 959

Tontti 1

Tontti osoitetaan liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialueeksi, jolle saadaan sijoittaa myös julkisten palvelujen tiloja (KYY-3). Tontilla olevalle rakennukselle annetaan suojelumääräys. Rakennusoikeutta on 2130 kerrosalaneliömetriä. Myymälätilaa saa olla enintään 30 % kerrosalasta. Häkiläpolun puolelle tontille esitetään puuriviä. Tonttia varten on varattava autopaikkoja 1 ap/120 m². Autopaikat tulee osoittaa Pellavantorin pysäköintilaitoksesta. Tontille 959-1 ei saa sijoittaa autopaikkoja.

Tontti 2

Tontti 2 on toimistorakennusten korttelialuetta (KT). Rakennusala on tontilla olevan rakennuksen mukainen. Rakennusoikeus 4460 kerrosalaneliömetriä vastaa toteutunutta rakennusoikeutta. Tontille varattavat autopaikat 1 ap/90 m² tulee osoittaa Pellavantorin pysäköintilaitoksesta. Tontille ei saa sijoittaa autopaikkoja.

Tontti 3

Tontin asemakaavamääräykset säilyvät ennallaan. Käyttötarkoitukseltaan se on liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuritoimintaa ja huvi- ja viihdetarkoituksia palvelevien rakennusten korttelialuetta (KYV-1). Tontilla olevalle entiselle Tampellan juhlatalolle annetaan suojelumääräys. Rakennusoikeutta on 2100 kerrosalaneliömetriä. Tontilla olevaan rakennukseen saa sijoittaa yhden asuinhuoneiston. Tontin kautta sallitaan ajo naapuritontille 2, mitä varten tontilla on myös ajoluiskan rakennusala. Tonttia varten on varattava 21 autopaikkaa, jotka osoitetaan Pellavantorin pysäköintilaitoksesta.

Kortteli 954

Kortteli 954 on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta, jolle saadaan rakentaa myös asuntoja sekä julkisten palvelujen tiloja (K-23). Korttelissa säilyy osa vanhaa veturihallia 116 ja konttorirakennus. Molemmille annetaan suojelumääräys. Rakennusoikeutta näissä on yhteensä 1690

kerrosalaneliömetriä. Toimistorakennuksen koillispuolella olevan veturihalli 115:n julkisivu korttelin koillisrajaan asti määrätään säilytettäväksi. Toimistorakennuksen taakse jää pieni rakennusala, jolla voidaan säilyttää osa rakennusta 115 tai rakentaa paikalle korkeudeltaan saman korkuinen uudisrakennus tai uudisrakennuksen osa. Rakennusalan kerrosala on 460 m². Korttelin koillisosassa on rakennusala uudelle enintään V-kerroksiselle rakennukselle, jonka kerrosala on 3760 m². Koska uudisrakennus liittyy välittömästi säilyvään osaan rakennusta 116, ja on tontille 956-5 kaavoitetun uudisrakennuksen kanssa "välittäjärakennuksena" säilyvien arvorakennusten alueen ja uudiskortteleitten alueen välissä ja muodostaa myös päätteen Tampellan esplanadille ja Keskusaukiolle, sen ympäristöön sopeutumisesta annetaan asemakaavamääräys. Vanhojen rakennusten edessä korttelin eteläosassa on istutettu piha-alue, joka määrätään säilytettäväksi. Autopaikkoja on varattava 1 autopaikka säilyvän kerrosalan 120 m²:ä kohti ja 1 autopaikka uudiskerrosalan 90 m²:ä kohti. Autopaikat tulee osoittaa Pellavantorin alle rakennettavasta pysäköintilaitoksesta.

Kortteli 957

Kortteli on uudisrakennuskortteli, joka muodostaa koillisen nurkan säilyvien arvorakennusten alueelle. Käyttötarkoitukseltaan se on liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta (KYY-3). Rakennusoikeutta sillä on 4900 kerrosalaneliömetriä. Korttelin sijainnista johtuen annetaan rakentamista koskeva määräys ym-12, jonka mukaan uudisrakennuksen suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennuksen sijaintiin historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävässä ympäristössä. Rakennusosalalla kerrosluku on VI ja III. Korttelialueen kautta sallitaan maanalainen ajoyhteys läheisiin pysäköintilaitoksiin. Määräys on tarpeen, sillä Pellavantorin ja sen viereisten katualueiden alla olevaan pysäköintilaitokseen ajoyhteys on järjestettävä korttelin 957, viereisen

Märkäkehruunpolun ja tontin 956-5 kautta. Auto-paikkoja on varattava 1 ap/90 m² ja ne tulee osoittaa Pellavantorin alle rakennettavasta pysäköintilaitoksesta.

UUDET ASUNTOVALTAISET KORTTELIALUEET

Pääkäytöltään asuntokortteleiksi kaavoitettujen kortteleitten suunnittelussa on keskeisenä tavoitteena ollut asumisviihtyisyydestä sekä kaupunkikuvan vaatimuksista huolehtiminen. Asumiseen ja kaupunkikuvaan liittyvät kantatontille valittua rakennetta ja toimintoja koskevat ratkaisut perustuvat mm. YVA-tarkastelussa esiintuotuihin näkökohtiin. Korttelikohtaisessa suunnittelussa on huomiota kiinnitetty rakennusten mittakaavaan, pihatilojen suunnitteluun ja niistä yhteyksien järjestämiseen liikenteeltä rauhoitetuille alueille sekä liikenteen häiriötekijöiden eliminointiin asuntojen sijoittamisessa ja asuntojen ja vapaa-alueiden melusuojauksessa.

Uudiskorttelin koko ja umpikorttelimainen perusratkaisu on alueen vaihteittain tapahtuvan toteuttamisen vuoksi suunniteltu sellaiseksi, että uudet asukkaat ja alueen muut uudet käyttäjät saavat mahdollisimman nopeasti ympäristökseen toimivan ja valmiin kokonaisuuden. Kaupunkikuvan kannalta valittu korttelirakenne ja mittakaava jatkavat ympäristön perinteistä rakentamistapaa. Vanhojen arvorakennusten aseman säilyminen myös tavoitellanteessa Tampereen keskustan kaupunkikuvaa ja Tammerkoksen kulttuurimaisemaa hallitsevana on ollut tärkeä uudiskortteleitten mitoittamiseen vaikuttava seikka.

R a n t a - a l u e e n k o r t t e l i t

Korttelit 951, 952 ja 953 sijoittuvat nykyisten tehdashallien paikalle vanhan Pääkadun itäpuolelle. Uudisrakennusten rakennusalat on kaavoitettu siten, että autottomiksi määrättyjen pihojen avautumissuunta on etelä-länsi. Tällä on asumisen ulko-oleskeluun ja asumisviihtyvyyteen liittyvien näkökohtien lisäksi tärkeä vaikutus puistoksi kaavoitettavan ranta-alueen ilmeeseen.

Korttelit 951, 952 ja 953 ovat käyttötarkoitukseltaan asuinkerrostalojen korttelialuetta, jolle saadaan rakentaa myös liike-, toimisto-, työ- ja palvelutiloja (AK-36). Kukin kortteli on merkitty kaupunkikuvan kannalta tärkeäksi korttelialueeksi.

Niillä rakentamattomat korttelialueen osat on istutettava alueen käytön vaatimalla tavalla ottaen huomioon korttelialueen ja sitä ympäröivien alueiden kaupunkikuvallinen merkitys. Uudisrakennusten sopeutumiseen kaupunginosakokonaisuuteen ja katukuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Kortteleiden sisäosiin ei saa rakentaa tontteja erottavia aitoja. Kussakin korttelissa autopaikkoja on varattava 1 ap/90 m². Autopaikat tulee osoittaa kortteliin 955 rakennettavasta pysäköintihallista. Kortteleihin sallitaan maanalaisia, kellarikerrokseen sijoitettavia autopaikkoja enintään 40 autopaikkaa kuhunkin. Maanpäällisiä autopaikkoja kortteleihin ei saa sijoittaa. Muusta rakentamisesta on kortteleissa määrätty korttelikohtaisesti seuraavaa:

Kortteli 951

Kortteli on pohjoisin ja lähinnä rautatietä sijaitseva ranta-alueen kortteleista. Sillä on rakennusoikeutta 10200 m², mikä vastaa tehokkuuslukua $e=2,12$.

Rakennusala kiertää korttelin etelä-, itä- ja pohjoisosassa. Kerrosluku on IV eteläisillä ja läntisillä rakennusaloilla, itäosissa kerrosluku on VI ja Verstaankadun ja Keernakadun kulmauksessa sallitaan vielä kahden, kadunpuoleisista rakennusaloista sisään vedetyn kerroksen rakentaminen. Keernakadun ja Verstaankadun puoleisilla rakennusaloilla tulee rakennuksen kaduntasokerrokseen sijoittaa myymälä- tai muita liiketiloja. Kulku näihin tiloihin tulee järjestää suoraan kadulta. Kaduntasokerrokseen saadaan sijoittaa vain pihalle avautuvia asuntoja. Rakennusaloille, jotka eivät ole kadun varressa, saa sijoittaa vain asuntoja. Korttelin pohjoisosan rakennusosalalla asuntojen tulee avautua ainakin pihalle. Määräys johtuu siitä, että korttelin pohjoispuolella kulkee rautatie korttelin maanpinnan tasoa korkeammalla. Rautatien melusta johtuu myös rakennusaloille annettu rakenteiden ääneneristävyysvaatimus. Rautatien läheisyydestä johtuu myös se, että asuin- tai työtiloja ei kortteliin saa rakentaa, ennenkuin rautatiemelua vastaan on rakennettu meluseinä radan varteen siitä erikseen määrättyllä tavalla.

Kortteli 952

Korttelissa on rakennusoikeutta 8000 kerrosalaneliömetriä, mikä vastaa tehokkuuslukua $e=2,08$. Rakennusala kiertää korttelin koillis- ja luoteissivustoilla. Kerrosluku on IV - VI, minkä lisäksi Keernakadun ja Verstaankadun kulmauksessa sallitaan kuudennen kerroksen päälle kahden, kadunpuoleisista rakennusalarajoista sisään vedetyn kerroksen rakentaminen. Koska korttelia rajoittavat kadut tulevat aikanaan välittämään vilkasta liikennettä, tulee kadunvarsien rakennusaloilla kaduntasokerrokseen sijoittaa myymälä- tai muita liiketiloja, joihin kulku tulee järjestää suoraan kadulta. Kaduntasokerrokseen saa sijoittaa vain pihalle avautuvia asuntoja. Verstaankadun puolella tulee toisen kerroksen asuntojen avautua ainakin pihalle. Korttelin kautta sallitaan maanalaisten tilojen kautta ajoyhteyden järjestäminen korttelin 953 maanalaisiin pysäköintitiloihin.

Kortteli 953

Korttelissa on rakennusoikeutta 11100 kerrosalaneliömetriä, mikä vastaa tehokkuuslukua $e=2,10$. Rakennusala kiertää korttelin sivustoilla siten, että piha avautuu länteen. Kortteli 953 on lähimmäksi vanhojen tehdasrakennusten aluetta rakentuva uudiskortteli, minkä vuoksi sallittu kerrosluku ei ylitä VI:tta. Verstaankadun puoleisella rakennusosalalla tulee kaduntasokerrokseen sijoittaa myymälä- tai muita liiketiloja, joihin kulku tulee järjestää suoraan kadulta. Verstaankadun puolella rakennuksen toisen kerroksen asuntojen tulee avautua ainakin pihalle.

M a s u u n i n m ä e n r e u n a - a l u e e t

Korttelit 960, 961 ja 962 reunustavat Masuuninmäkeä sen länsi- ja pohjoispuolella. Tampellan alueen uuden sisääntulokadun varrella erityisesti kortteleilla 960 ja 961 on tärkeä tehtävä liittää Tampellan alue Kyttälän kortteleihin, rakentaa Lapintien katukuvaa ja toimia vanhan Juhlatalon ympäristön kanssa mielikuvan luojina koko uudistuvasta Tampellan alueesta.

Korttelit 960, 961 ja 962 ovat käyttötarkoitukseltaan asuinkerrostalojen korttelialuetta, jolle saa rakentaa myös liike-, toimisto-, työ- ja palvelutiloja (AK-36). Kukin kortteleista on kaupunkikuvan kannalta tärkeä korttelialue, jossa rakentamattomat korttelialueen osat on istutettava alueen

käytön vaatimalla tavalla ja ottaen huomioon korttelialueen ja sitä ympäröivien alueiden kaupunkikuvallinen merkitys. Uudisrakennusten sopeutumiseen kaupunginosakokonaisuuteen ja katukuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Kortteleitten sisäosiin ei saa rakentaa tontteja erottavia aitoja. Kaikkien kortteleitten pihat avautuvat ja liittyvät välittömästi Masuuninmäen puistoon. Eri-tyisesti kortteleitten 961 ja 962 rakentamiselle asettavat Masuuninmäen jyrkät reunat omat vaatimuksensa. Reunat ovat louhittuja kallioreunamia, joiden rakentaminen merkitsee jalustakerrosten rakentamista varsinaisten asutokerrosten alapuolelle. Kortteleitten käyttötarkoituksen sallima muu kuin puhdas asuminen soveltuu näihin jalustakerrosten tiloihin. Niillä on mahdollisuus monipuolistaa kortteleitten ja kaupunginosan toimintoja ja samalla erottaa asutokerrokset katutason häiriötekijöistä. Asutokerrokset reunustavat korttelipihoja, jotka varataan yksinomaan asukkaiden ulko-oleskeluun ja asuinympäristön viihtyvyyssnäkökohtien toteuttamiseen. Autopaikkavaatimuksena on 1 ap/90 m². Kunkin korttelin autopaikat tulee osoittaa Masuuninmäkeen louhittavasta ja rakennettavasta pysäköintilaitoksesta. Poikkeuksena tästä sallitaan ns. aloituskortteleissa 960 ja 961 korttelialueille sijoitettavia pysäköintipaikkoja. Edellä mainitun lisäksi on rakentamisesta määrätty korttelikohtaisesti seuraavaa:

Kortteli 960

Korttelissa on rakennusoikeutta 14850 kerrosalaneliometriä, mikä vastaa tehokkuutta $e=2,00$. Rakennusoikeudesta 12350 m² on korttelin kaakois-, lounais- ja luoteissivuilla kiertävällä rakennusalueella, jolla räystäkorkeusasema +117,5 merkitsee pääasiassa VI kerrosta, rakennusalan luoteisosassa IV kerrosta. Liikennemelusta johtuen pääosalla rakennusala, joka on Lapintien ja Juhlatalonkadun varressa, tulee liike- ja toimistotiloja sijoittaa rakennuksen kaduntasokerrokseen. Kulku näihin tiloihin tulee järjestää suoraan kadulta. Rakennuksen toiseen kerrokseen sijoitettavien asuntojen tulee avautua ainakin pihalle. Korttelin rakennusoikeudesta 2500 m² on osoitettu keskeisellä korttelialueella korttelin itäosassa olevalle rakennusalueelle, joka on tarkoitettu vain asuntojen rakentamiseen ja jolla kerrosluvut ovat 2/3 VI ja 1/2 VII. Korttelialueelle saa sijoittaa enintään 50 autopaikkaa korttelipihaa osittain rakentavan pihakannen alle. Masuuninmäen maanalainen pysäköintilaitos ja väestönsuoja voi sijaita osittain myös korttelin 960 alueella.

Kortteli 961

Korttelissa on rakennusoikeutta 11100 kerrosalaneliömetriä, mikä vastaa tehokkuuslukua $e=2,25$. Korttelin rakentaminen osoitetaan Juhlatalonkadun ja Tampellan esplanadin varrelle kaavoitetuille rakennusaloille. Juhlatalonkadun puolelle merkitty räystäskorkeusasema merkitsee kerroslukua VI. Tampellan esplanadin puolella peruskerrosluku kadun tasosta on VI, minkä lisäksi sallitaan kahden, kadun varresta sisäänvedetyn kerroksen rakentaminen. Korttelipihan puolella kerrosluvut ovat IV - VI. Tampellan esplanadin puolella rakennukseen tulee sijoittaa liike- ja toimistotiloja kaduntasokerrokseen ja sitä seuraavaan kerrokseen. Kulku näihin tiloihin tulee järjestää suoraan kadulta tai ensimmäisen kerroksen liiketilojen kautta. Liikennemelusta johtuen Juhlatalon kadun puoleisella rakennusosalalla kaduntasokerrokseen tulee sijoittaa liike- ja toimistotiloja, joihin kulku tulee järjestää suoraan kadulta. Toiseen kerrokseen sijoitettavien asuntojen tulee avautua ainakin pihalle. Korttelialueella sallitaan enintään 25 autopaikkaa, jotka tulee sijoittaa korttelipihaa osittain rakentavan pihakannen alle. Piha-alueena käytettävän tontin osan luonnollisen maanpinnan korkeusasemia ei saa oleellisesti muuttaa. Tontin liittymisen ympäristöönsä tulee olla luonteva. Masuuninmäen maanalainen pysäköintilaitos ja väestönsuoja voi sijaita osittain korttelin 961 alueella.

Kortteli 962

Korttelissa on rakennusoikeutta 11200 kerrosalaneliömetriä, mikä vastaa tehokkuuslukua $e=2,02$. Rakennusala on Tampellan esplanadin ja Rohdinkujan puoleisella osalla kortteliä. Räystäskorkeusasemien mukaan peruskerrosluku on VI, minkä lisäksi sallitaan kaksi kadunpuoleisesta rakennusalarajasta sisäänvedettyä kerrosta. Pihan puolella kerrosluku on IV - V. Rakennukseen tulee sijoittaa liike- ja toimistotiloja kaduntasokerrokseen sekä sen lisäksi osittain yhteen osittain kahteen sen yläpuolella olevaan kerrokseen. Kulku näihin tiloihin tulee järjestää suoraan kadulta tai ensimmäisen kerroksen liiketilojen kautta. Piha-alueena käytettävän tontin osan luonnollisen maanpinnan korkeusasemia ei saa oleellisesti muuttaa. Tontin liittymisen ympäristöönsä tulee olla luonteva. Korttelialueen kautta sallitaan huoltoajoyhteyden järjestäminen kortteliin 961. Masuuninmäen maanalainen pysäköintilaitos ja väestönsuoja voi sijaita osittain korttelin 962 alueella.

Herrainmäen länsireuna

Kortteli 955

Masuuninmäen tapaan myös Herrainmäen länsireuna on jyrkkää louhittua kallioseinämää, jonka rakentaminen edellyttää muulle kuin asumiselle tarkoitettujen jalustakerrosten rakentamista varsinaisten asuinkerrosten alapuolelle. Niiden merkitys kaupunkikuvan elävöittäjänä ja alueen toimintojen monipuolistajana on myös korttelin 955 kohdalla tärkeä. Asuinkerrokset reunustavat korttelialueen omaa pihaa, joka rakentuu Herrainmäen puiston jatkeeksi Herrainmäen maanpinnan tasoon.

Korttelilla 955 on tärkeä asema Tampellan alueen tulevan keskustan kaupunkikuvassa. Verstaankadun varressa on rakennusala kahdelle kadun suuntaiselle rakennukselle, joista eteläisin muodostaa rajaa myös Pellavantorille. Korttelin pohjoisosassa on rakennusala kolmannelle rakennukselle, joka sulkee korttelin rautatiehen päin ja antaa umpikorttelin leimaa korttelille 955. Kaavamääräyksen mukaan uudisrakennusten sopeutumiseen kaupunginosakonaisuuteen ja katukuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Verstaankadun varren rakennusten peruskerrosluku on VI, minkä lisäksi sallitaan kahden rakennusalarajoista sisäänvedetyn kerroksen rakentaminen. Uudisrakennusten rakennusalat on irrotettu Herrainmäen läntisestä kallioseinämästä. Näiden väliin rakennetaan korttelin piha Herrainmäen maanpinnan tasoon kaavoittamalla kyseiselle välialueelle autonsäilytys- ja pysäköintitiloja kolmeen kerrokseen. Näiden yläpuolinen alue määrätään kulkuyhteyksiä lukuunottamatta istutettavaksi ja varattavaksi leikki- ja oleskelualueeksi. Pihan istuttaminen on tehtävä käytön vaatimalla tavalla ja ottaen huomioon korttelialueen ja sitä ympäröivien alueiden kaupunkikuvallinen merkitys.

Korttelin 955 rakennusaloilla on rakennusoikeutta yhteensä 16660 kerrosalaneliömetriä, mikä vastaa tehokkuuslukua $e=2,09$. Autopaikkoja on varattava 1 ap/90 m². Autopaikat sijoitetaan kortteliin rakennettaviin autonsäilytystiloihin, joista osoitetaan autopaikat myös kortteleille 951, 952 ja 953. Korttelialueen kautta sallitaan ajo Herrainmäen väestönsuojaan.

TAMPELLAN ALUEEN KESKUSTAKORTTELIT

Tampellan alueen sisäisen kokoojakadun itä-länsi-suuntainen osa, Tampellan esplanadi, muodostaa kadun pohjoispuolelle ja itäosaan suunniteltujen kortteleiden 963, 964 ja 965 sekä Pellavantorin kanssa Tampellan alueen keskustan. Koskenrannan miljöön lisäksi Tampellan esplanadin, Pellavantorin ja keskustakortteleitten alue tulee olemaan Tampellan alueen ilmeen antaja ja toiminnallinen keskus.

Kortteli 963

Kortteli 963 on kaavoitettu vanhalle tehdasrakennus 122:lle eli luolan eturakennukselle. Kortteli on käyttötarkoitukseltaan liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta, jolle saadaan sijoittaa myös julkisten palvelujen tiloja (KYY-3). Rakennusalueelle merkityt korkeusasemat ovat nykyisen tilanteen mukaiset. Vanhaa rakennusta ei ole määrätty säilytettäväksi. Rakennusoikeus on toteutuneen tilanteen mukainen 8130 kerrosalaneliömetriä, minkä lisäksi olemassa olevassa rakennuksessa saadaan kerrosalaan kuulumattomia tiloja muuttaa kerrosalaan laskettaviksi tiloiksi riippumatta asemakaavassa määrätystä enimmäiskerrosalasta. Autopaikkoja on varattava 1 ap/120 m². Autopaikat tulee osoittaa Pellavantorin pysäköintilaitoksesta. Korttelialueen kautta sallitaan ajo Herrainmäen väestönsuojaan.

Kortteli 964

Tampellan esplanadin pohjoisreunaan rajoittuva kortteli 964 osoitetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolle saadaan rakentaa myös asuntoja sekä julkisten palvelujen tiloja (K-23). Rakennusalat kiertävät korttelin länsi-, etelä- ja itäreunoja. Tunnelmaltaan korttelialue on umpikorttelin omainen, sillä naapurikorttelin 964 vanha tehdasrakennus rajaa korttelin pihatilaa sen pohjoispuolella. Tampellan esplanadin suuntaisen rakennusalan katkaisee keskelle korttelia merkitty kevyelle liikenteelle varattu alue, joka välittää yhteyden Kihlmaninraitin kautta Herrainmäelle ja Tampellan esplanadin yli Solininraitin kautta Masuuninmäelle. Rakennusoikeutta korttelin rakennusaloilla on yhteensä 32900 kerrosalaneliömetriä, minkä lisäksi korttelialueella sallitaan 2450 kerrosalaneliömetriä sellaista

maanalaista liike- ja työtilaa, joka liittyy ensimmäisen kerroksen liiketilaan. Tehokkuusluvaksi muodostuu $e=3,4$. Peruskerrosluku Pellavantorin ja Tampellan esplanadin puoleisilla rakennusaloilla on VI. Tämän lisäksi sallitaan esplanadin varrella kahden, kadunpuoleisesta rakennusalarajasta sisään vedetyn kerroksen rakentaminen. Asuntoja saadaan sijoittaa ainoastaan kerrokseen IV - VIII. Korttelin itäpäässä on rakennusala X-kerroksiselle liike- ja toimistorakennukselle.

Kortteli on merkitty kaupunkikuvan kannalta tärkeäksi korttelialueeksi. Rakentamattomat korttelialueen osat on istutettava alueen käytön vaatimalla tavalla ja ottaen huomioon korttelialueen ja sitä ympäröivien alueiden kaupunkikuvallinen merkitys. Uudisrakennusten sopeuttamiseen kaupungin osakokonaisuuteen ja katukuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Korttelin sisäosiin ei saa rakentaa tontteja erottavia aitoja. Korttelialueella sallitaan maanalaisten pysäköintitilojen rakentaminen kahteen kerrokseen sekä näihin liittyvien maanpäällisten rakenteiden rakentaminen. Viimeksi mainittujen kaupunkikuvalliseen ilmeeseen, ympäristöön sopivuuteen ja liittymiseen ympäristön toimintoihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Autopaikkoja tulee varata 1 ap/90 m².

Kortteli 965

Tampellan esplanadin itäpäähän kaavoitetaan kortteli 965 liike- ja toimistorakennuksille. Rakennusoikeutta sillä on 8800 kerrosalaneliömetriä, mikä merkitsee tehokkuuslukua $e=5.0$. Tontin itäpäässä sallitaan kerrosluvuksi XV. Muuten rakennusosalalle osoitetaan räystääskorkeusasemaksi enintään +108,0, jolloin naapurikorttelin 962 tilojen valoisuus ei kärsi. Autopaikkoja tulee varata 1 ap/90 m². Autopaikat on mahdollista sijoittaa tontille maanalaisiin tiloihin ja osittain myös Pellavantorin pysäköintilaitokseen.

Kortteli 966

Kortteli 966 Rohdinkujan ja rautatien välissä on autopaikkojen korttelialuetta (LPA), joka voidaan tarvittaessa varata lähikortteleiden pysäköintiin. Alueen kautta saa rakentaa kortteileita 961 ja 962 varten huoltoajoyhteyden.

54.22 Katu- ja liikennealueet

KATUVERKKO

Tampellan alueen liikenne ratkaisu on voitu perustaa suppeaan katuverkkoon, jonka runkona on alueen keskustan kokoojakatupari Tampellan esplanadi - Verstaankatu. Alueen pääsyöttöyhteytenä toimii Paasikiventie - Kekkosen tie, johon Tampellan esplanadi liittyy alueen itäpuolella eritasoliittymällä, jota varten laaditaan erillinen asemakaava. Keskustan katuverkkoon alue liittyy Lapintielle uuden Juhlatalonkadun välityksellä ja kosken yli Kuninkaankadulle Keernakadun ja Koskenniskansillan välityksellä. Koskenniskan silta jää Tampellan kaavan vahvistusalueen ulkopuolelle, sillä se tulee sisältymään Finlaysonin kantatontin asemakaavan muutokseen. Koskenniskansiltaa on alustavasti hahmoteltu Tampellan alueen osayleiskaavatyön yhteydessä laaditussa, lokakuussa 1992 päivätyssä Tammerkosken siltaselvitys - raportissa (25). Verstaankadulta järjestyy Turpiininkadun kautta ajoyhteys tonteille 956-2 ja 3. Juhlatalonkadulta johtaa lyhyt Puuhiomonkuja Masuuninmäen väestönsuoja- ja pysäköintitiloihin sekä korttelin 961 pysäköintitilaan. Pohjoinen yhteys Masuuninmäen pysäköinti- ja väestönsuojatiloihin kulkee korttelin 962 pohjoispuolitse Rohdinkujan kautta. Lapintieltä on vielä lyhyt Massunkuja-niminen katu välittämässä liikennettä kortteliin 960 ja Kelloportinkatu tontille 956-1 ja tontin 956-4 eteläpuolella olevalle pysäköintialueelle ajoa varten sekä Häkiläpolulla sallittavaa huolto- ja tonttiliikennettä varten.

Alueelle kaavoitettu kävelykatuverkko huolehtii kattavasti jalankulku- ja polkupyöräilyliikenteen yhteystarpeista. Keskeisin kävelykatu on entisestä Pääkadusta kaavoitettu Alaverstaanraitti, jolla sallitaan huoltoajo. Muita kävelykaduilla sallittavia huoltoajoyhteyksiä on Verstaankadulta Herrainmäelle johtavalla Valumallinpolulla ja korttelin 963 edessä kulkevalla Kihlmaninraitilla. Kävelykatuverkostoon liittyvät myös alueen aukiot: Törnörenin aukio, Pellavantori ja Veturiaukio.

Kevyen liikenteen yhteydet kaava-alueen ympäristöön ohjautuvat Lapintielle ja keskustaan, Soukka- puistoon, Armonkallion suuntaan ja Kekkosen tien kevyen liikenteen väylälle, kosken rannassa rautatien ali Näsijärven ranta-alueille ja kosken yli Koskenniskansiltaa myöden Näsipuistoon ja keskustaan. Tampellan osayleiskaavatyön yhteydessä

esillä ollut ajatus kävelysillan rakentamisesta Tampellan ja Finlaysonin välille Tampellan esplanadin ja Pellavanlikanpolun jatkeeksi on osoittautunut vaikeaksi toteuttaa. Tälle kävelysillalle on tutkittu vaihtoehtoisia sijoitusratkaisuja, jotka on esitetty 23.9.1994 päivätyssä Tampella-Finlayson kevyen liikenteen siltavaihtoehdot-raportissa (26). Kävelysillan sijainnista ja toteuttamistavasta tehdään ratkaisu myöhemmin, mikäli jatkossa tarvetta sillan rakentamiseen on.

Kadunnimitoimikunta on 16.12.1993 ja 7.9.1994 nimennyt Tampellan alueen kadut, torit, raitit, polut, puistot ja sillat:

Kanta-Tampellan nimistö perustuu neljään aiheeseen: vanhat paikannimet, rakennusten ja paikkojen kutsunimet, konepaja- ja pellavankehruutoiminnan nimistö sekä johtajien ja työntekijöiden nimet.

Paikannimet: Masuuninmäki (Massu), Herrainmäki ja koskenniska sekä Konsuli (Konsulinsaari)

Rakennukset ja paikat: kelloportti, juhlatalo, verstaas, alaverstaas, puuhiomo, liinatehdas, märkäkehruu, kanava (voimalan kanavat) sekä itse Tampella

Konepaja- ja pellavankehruutoiminta: turpiini, veturi, rohdin (tuotteita), pellava (raaka-aine), valumalli, keerna, häkilä (työvälineitä), laitosmies, kutoja, pellavanlikka (työntekijöitä)

Johtajat ja työntekijät: Törngren Adolf (perustaja), Kihlman Alfred (pelastaja), Solin Arno (toimitusjohtaja 1929 - 59), Auvinen Olavi (pääluottamusmies), Siltanen Aleksandra (kutojana ja kappalekonttorissa yli 50 v., sairaskassan johtokunnassa 30 v.), Gustafsson Otto (mestarina kehuun kurakolmosessa 50 v., eläkkeelle 75-vuotiaana)

Työnpuisto on ollut jo vanhastaan käytetty puiston nimi.

Asemakaavan laatimisen yhteydessä on laadittu myös Tampellan alueen kaduille, toreille ja puistoille toiminnallisen ja kaupunkikuvallisen tarkastelun pohjalta julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma (27).

PYSÄKÖINTI

Toiminnallisena tavoitteena Tampellan pysäköinti-järjestelmää suunniteltaessa on ollut riittävien, kokoojakehältä helposti syötettävien pysäköintitilojen varaaminen eri puolille suunnittelualuetta siten, että järjestely palvelee kaikkia käyttäjiä hyvin. Tampellan alueen verraten tehokas rakentaminen ja pelkistetty katuverkko ei salli laajojen maanpäällisten kadunvarsi- tai aukiotilojen varaimista pysäköinnin käyttöön.

Tampellan varsinaiselle kanta-alueelle laadittiin pysäköintiselvitys (17) jo osayleiskaavatyön yhteydessä. Pysäköintiselvityksessä todettiin, että Tampellan alueen pysäköinti edellyttää keskitettyjen pysäköintilaitosten rakentamista ja vuorotaispysäköintijärjestelmää.

Autopaikkavaatimuksena on kaava-alueella käytetty seuraavia määräyksiä:

Säilyviä rakennuksia koskee vaatimus 1 ap/120 m². Museokeskuksen eli tontin 956-3 kohdalla vaatimus on väljempi 1 ap/250 m². Kaikkea uudisrakentamista koskee vaatimus 1 ap/90 m² riippumatta rakennuksen käyttötarkoituksesta. Yhteensä kaava-alueella tulee tavoitetilanteessa olla rakennettuna vähintään 2030 autopaikkaa.

Pysäköintilaitoksia ovat kaavan mukaan tontin 956-5 pysäköintilaitos, Masuuninmäkeen louhittava pysäköintilaitos sekä Pellavantorin ja siihen rajoittuvien katujen sekä korttelin 964 alle suunniteltu pysäköintilaitos. Pysäköintilaitoksista tulee osoittaa kaavassa erikseen merkittyjen tonttien ja kortteleitten pysäköintipaikat.

Tontille 956-5 kaavoitettuun pysäköintilaitokseen on suunniteltu 230 pysäköintipaikkaa. Laitoksesta tulee osoittaa korttelin 956 tonttien 1, 2, 4 ja 5 pysäköintipaikat.

Masuuninmäkeen on suunniteltu louhittavaksi ja rakennettavaksi kaksitasoinen pysäköintilaitos, johon mahtuu tavoitetilanteessa yhteensä 350 autopaikkaa. Masuuninmäen pysäköintilaitoksesta tulee osoittaa kortteleitten 960, 961 ja 962 pysäköintipaikat.

Pellavantorin ja viereisten katualueitten alle on suunniteltu kaksitasoinen pysäköintilaitos, johon tavoitetilanteessa mahtuu yhteensä vähintään 360 autopaikkaa. Pellavantorin laitoksesta tulee osoittaa pysäköintipaikat tontille 956-3, kortteleille 954, 957, 958, 959, 963 sekä osalle korttelien 953 ja 965 tarpeesta.

Pysäköinti korttelialueille toteutuu kortteleissa 955, 964 ja 965 samanaikaisesti korttelin rakentamisen kanssa lähinnä oman korttelin tarpeita palvelevissa maanalaisissa pysäköintihalleissa.

Korttelissa 955 pihakannen alle suunnitellut pysäköintitasot tekevät mahdolliseksi asuntopihan saamisen Herrainmäen puiston korkeuteen puiston "jatkeeksi". Pysäköintipaikkoja syntyy 370. Niistä osa tulee varata naapurikortteleitten 951, 952 ja 953 tarpeisiin.

Korttelin 964 alueelle on maanalaisiin pysäköintitiloihin mahdollista sijoittaa 390 autopaikkaa, mikä kattaa korttelin pysäköintipaikkatarpeen. Korttelin pysäköintihallista on suunniteltu ajoyhteyttä Pellavantorin pysäköintilaitokseen.

Korttelin 965 pysäköinti on järjestettävissä korttelin alueelle rakennettaviin maanalaisiin pysäköintitiloihin. Korttelin autopaikkoja voidaan osoittaa myös Pellavantorin pysäköintilaitoksesta.

Ns. tonttikohtaista pysäköintiä ei kaava-alueella pääsääntöisesti sallita. Vähäisiä poikkeuksia tästä on. Tonttikohtaiset pysäköintipaikat ovat kuitenkin vain pieni osa tonttien kokonaistarpeesta ja ne sijaitsevat joko rakennusrungon sisällä kellarikerroksessa tai pihatilaa rakentavien kansien alla.

Autopaikkojen korttelialueeksi on osoitettu kortteli 966 Tampellan esplanadin itäpäässä. Korttelin kautta tulee kulkemaan huoltotie Masuuninmäelle kortteleita 961 ja 962 varten. Maastollisista syistä huoltotie joudutaan rakentamaan penkereelle, minkä vuoksi lähikortteleille osoitettavaa pysäköintialuetta on korttelissa rajoitetusti.

Kadunvarsipysäköintiä tulee suunnitelmien mukaan olemaan ajoradan reunaan rakennettavina pysäköintitaskuina Tampellan esplanadilla ja Verstaankadulla.

Pieni yleinen pysäköintialue kaavoitetaan Kelloportinkadun sisään tulon yhteyteen.

RAUTATIE

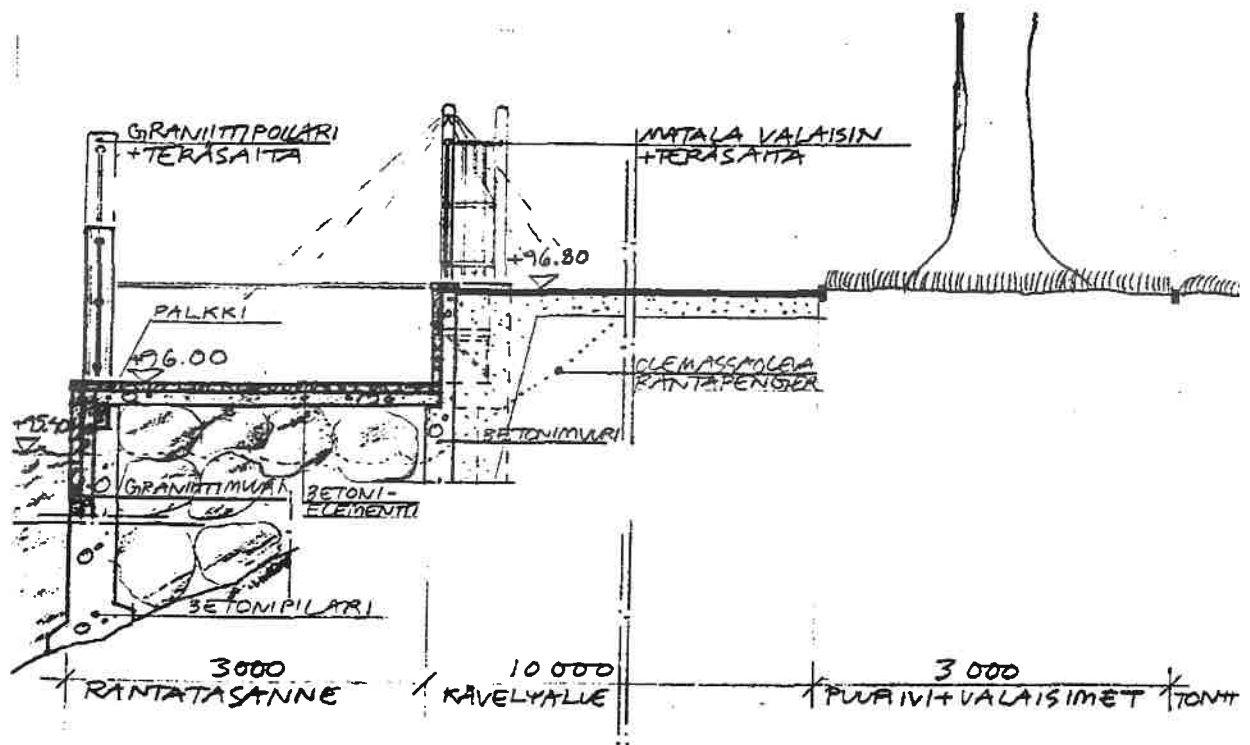
Rautatiealue ei sisälly asemakaava-alueeseen. Rajanaapurina rautatiellä on kuitenkin suuri vaikutus kaavan sisältöön ja kaava-alueen yhteyksiin tulevaisuudessa rautatien pohjoispuolisille alueille.

Tampellan osayleiskaavatyön yhteydessä tutkittiin rautatielle linjausvaihtoehtoja, jotka on esitetty 17.12.1991 päivätyssä raportissa "Selvitys rata-vaihtoehtoista" (13). Vaihtoehtoiset linjaukset eivät tuoneet maankäytöllistä etua, joten rautatien linjaus säilyy nykyisellään. Näin myös kaava-alueen pohjoisrajana on rautatiealueen raja. Rautatien uudelleenkaavoittaminen tulee ajankohtaiseksi ns. välialueen kaavamuutoksen yhteydessä. Rautatiealueen tulevassa suunnittelussa otetaan huomioon mahdollisuus rakentaa kolmas raide palvelemaan paikallisliikennettä, mikä saattaa tulevaisuudessa tuoda pysäkin myös Tampellan aluetta varten. Kevyen ja ajoneuvoliikenteen alitukset ovat Tampellan alueen maankäytölle tärkeitä. Nyt kaavoitettavan rautatien eteläpuolisen alueen koko liikennejärjestelmä perustuu osayleiskaavan mukaiseen ratkaisuun alueen kytkemisestä Paasikiven-Kekkosentiehen rakentamalla Tampellan esplanadi rautatien ali ja edelleen Kekkosentiehen. Tampellan alueen suunnitelmiin on lisäksi kuulunut mahdollisuus kattaa rautatie Herrainmäen kohdalla siten, että välialueelle ja edelleen Näsijärven rantaan saataisiin Herrainmäeltä kävely-yhteys.

34.23 Virkistysalueet

Tampellan kanta-alueen virkistysalueet on kaavoitettu olemassa oleville maisemakohdille, joiden säilyminen on alueen uuden käytön kannalta tärkeätä. Kaavoituksen yhteydessä on huolehdittu myös siitä, että virkistysalueet liittyvät kevyen liikenteen verkostoon ja ovat hyvin saavutettavissa. Kaavoituksen yhteydessä laaditussa julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa (27) on esitetty myös Tampellan puistoja koskevat toiminnalliset ja rakentamisnäkemykset.

Koskenrannassa ovat Otto Gustafssonin puisto ja Aleksandra Siltasen puisto, joilla on erittäin tärkeä merkitys osana Tammerkosken miljöötä. Puistojen kautta kulkee myös Tammerkosken rantaa myötäilevä kävelyreitti, jonka rakentaminen erityisesti Otto Gustafssonin puistossa voidaan liittää kosken rannan kunnostamiseen ja rantamuurin rakentamiseen julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman



mukaisesti. Puistoihin avautuvat myös ranta-alueen asutokorttelit ja ne liittyvät välittömästi toiminallisesti vilkkaaseen vanhojen tehdasrakennusten alueeseen. Asemakaavamääräyksen mukaan puistot tulee rakentaa ottaen huomioon alueen sijainti ja maisemallinen merkitys. Aleksandra Siltasen puistoon on esitetty puistossa olevan kalliomäen kuppeeseen rakennusala puiston käyttöä palvelevalle pienelle kahvila- ja/tai talvipuutarharakennukselle, jonka julkisivut olisivat pääasiassa lasia.

Herrainmäki on vanhastaan puistomaisesti hoidettu alue, jolla sijaitsee vanhoja asuinrakennuksia. Rakennuksista vanhimmat saavat suojelumääräyksen ja uusimmallekin merkitään rakennusala. Uudisrakennusta ei olemassa olevien rakennusten tilalle saa rakentaa. Puisto tulee rakentaa ottaen huomioon alueen sijainti ja maisemallinen merkitys. Puistoon tulee järjestää huoltoyhteys alueella oleville rakennuksille. Pysäköintiä puistossa ei sallita vaan rakennuksille tarvittavat autopaikat tulee osoittaa yleisestä pysäköintilaitoksesta. Herrainmäen kallioon on louhittu luolasto, johon sallitaan väestönsuojatilojen sijoittaminen.

Masuuninmäen puisto erottaa vanhan asutokorttelin 130 uusista, mäen reunaa kiertävistä kortteleista, on tärkeä kevyen liikenteen yhteyksien välittäjä ja toimii ympäröivien asutokortteleitten leikkipuistona.

Pieni Liinatehtaanpuisto keskellä vanhojen arvoraakennusten aluetta on uusi ja tulee olemaan ympäristössään kaupunkikuvallisesti ja toiminallisesti merkittävä.

Koskenvarren vanhalla Työnpuistolla samoin kuin nykyisen toimistorakennusten etupihasta muodostettavalla Tampellan puistolla on tärkeä merkitys Satakunnansillan ympäristön kaupunkikuvassa ja Tampellan alueen sisääntulon julkisivuna.

54.25 Vesialueet

Kaava-alueeseen sisältyy Tammerkosken vesialuetta.

54.4 Yhdyskuntatekninen huolto

Tampellan alueen osayleiskaavatyön yhteydessä on laadittu alueelle vesihuollon esisuunnitelma, joka raporttina on päivätty 17.2.1992 (28). Esisuunnitelma sisältää myös kaukolämmön, sähkölaitoksen ja puhelinlaitoksen linjakartat.

Kunnallisteknisen yhteiskäyttötunnelin rakentamiseen tulee varautua asemakaavan selostukseen liittyvän maanalaisten tilojen yleissuunnitelman osoittamalla tavalla. Yhteiskäyttötunnelilla on huomattava merkitys syvälle maan pinnan alapuolelle asettuvien rakenteiden ja rakennusten osien huollossa.

Väestönsuojat on suunniteltu Herrainmäen luolastoon ja Masuuninmäen pysäköintilaitoksen yhteyteen.

Jätehuollosta on laadittu YVA-raporttiin liittyvä tarkastelu (29).

55 Luonnonympäristö

Asemakaavan mukainen rakentaminen säilyttää Tampellan kalliomäet ja koskenrannan. Pyrkimyksenä on kohentaa alueiden ilmettä niiden luonteen mukaisesti ja tukea ja täydentää olevaa kasvistoa. Puiden ja muiden istutusten osuus on merkittävä myös kaavoitustyöhön liittyvässä Tampellan julkisia ulkotiloja koskevassa suunnitelmassa (27). Tulevien korttelipihojen liittyminen alueen perinteisiin maisema-alueisiin lisää luonnonympäristöjen asemaa uudessa kaupunkikuvassa.

56 Erityispiirteet ja suojelukohteet

SUOJELU

Tampellan vanhoille rakennuksille ja rakennelmille on asemakaavassa annettu suojelumääräykset seuraavasti:

Tehdasrakennuksille L1, L5, L5T, L6, L7, L14 ja L36 annetaan seuraava suojelumääräys:

Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas sekä kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavilla korjaus- ja muutostöillä ei saa turmella rakennuksen rakenteiden, julkisivujen tai kiinteän sisustuksen rakennustaiteellisia tai rakennusteknisiä arvoja vaan on huolehdittava siitä, että rakennuksen rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas sekä kaupunkikuvallisesti merkittävä luonne säilyy. Mikäli tämän pyrkimyksen vastaisesti on rakennuksessa aiemmin suoritettu rakennustoimenpiteitä, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan entistään. Rakennuksessa saadaan kerrosalaan kuulumattomia tiloja muuttaa kerrosalaan laskettaviksi tiloiksi riippumatta siitä, mitä asemakaavassa on määrätty tontin tai rakennusalan enimmäiskerrosalasta. (sr-32)

Tehdasrakennuksille L2, L3, L4, L15, L15T, L28, L30, L41, L42, 102, 102a, 103, 104, 106, 110 ja H21 annetaan seuraava suojelumääräys:

Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas sekä kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa saadaan kerrosalaan kuulumattomia tiloja muuttaa kerrosalaan laskettaviksi tiloiksi riippumatta siitä, mitä asemakaavassa on määrätty tontin tai rakennusalan enimmäiskerrosalasta. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Korjaus- ja muutostöillä ei saa turmella rakennuksen rakennustaiteellisia ja kulttuurihistoriallisia arvoja.

Tehdasrakennukselle 101 annetaan seuraava suojelumääräys:

Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas sekä kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavilla korjaus- ja muutostöillä ei saa turmella rakennuksen, rakenteiden, julkisivujen tai kiinteän sisustuksen rakennustaiteellisia ja rakennusteknisiä arvoja eikä muuttaa rakennuksen räystäskorkeutta eikä kattomuotoa. Rakennuksen sisätilojen tilanjakoa ei saa oleellisesti muuttaa. (sr-34)

Voimalaitoskanava on historiallisesti ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakenne, jota ei saa purkaa.

Hiilivoimalaitoksen savupiippu on kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä tehtaan piippu, jota ei saa purkaa.

Herrainmäen vanhat huvilat ovat rakennustaiteellisesti arvokkaita ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeitä rakennuksia, joita ei saa purkaa. Rakennuksissa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennusten rakennustaiteellisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. (sr-8)

Toimistorakennus 114 merkitään kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeäksi rakennukseksi. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia että rakennuksen kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. (sr-12)

Osa vanhaa veturihallia merkitään rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ja kaupunkikuvan kannalta tärkeän rakennuksen osaksi. Rakennuksessa suoritettavilla korjaus- ja muutostöillä ei saa turmella rakennuksen, rakenteiden, julkisivujen tai kiinteään sisustuksen rakennustaiteellisia ja rakennusteknisiä arvoja eikä muuttaa rakennuksen räystäskorkeutta eikä kattomuotoa. Rakennuksen sisätilojen tilanjakoa ei saa oleellisesti muuttaa. (sr-36)

Vanhalla Juhlatalolla säilyy sille jo aikaisemmin annettu suojelumääräys, jonka mukaan se on 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. (sr-2)

Rakennuksen L37 pohjoinen julkisivu ja rakennuksen 115 eteläjulkisivun osa määrätään säilytettäväksi.

Ns. Miljoona-aukio on merkitty säilytettäväksi pihaympäristöksi, samoin vanhan veturihallin toimistorakennuksen etupiha.

Vanhan masuunin ja valimon kohta Aleksandra Silta-
sen puiston eteläosassa merkitään alueen osaksi, jolta on löydetty kiinteään muinaisjäännökseen viittaavia merkkejä. Kaikki aluetta koskevat maankäyttösuunnitelmat tulee lähettää museovirastoon lausuntoa varten.

Varsinaisten suojelumääräysten lisäksi uuden asemakaavan koko rakenne perustuu Tampellan tehdasalueen perinteiseen "katu-kortteli" -rakenteeseen. Myös uudisrakentamista ohjataan kaavamääräyksillä, joilla velvoitetaan arvokkaan ympäristön huomioon ottamiseen uuden suunnittelussa.

KAUPUNKIKUVA

Alueen miljöön kannalta keskeinen merkitys on sillä, miten julkiset tilat, kadut, aukiot ja puistot rakennetaan ja hoidetaan. Asemakaavoituksen yhteydessä on toteutus suunnittelun pohjaksi laadittu Tampellan julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma (27).

Tampellan kanta-alueen suunnittelussa on alueen pääkadut, Juhlatalonkatu, Tampellan esplanadi ja Verstaankatu osoitettu puistokaduiksi. Koska katu-
jen alueella tai ympäristössä ei ole luonnonpuus-
toa eivätkä suunniteltujen uudiskortteleitten
pihat avaudu kokoojakaduille, on näiden keskeisim-
pien katujen rakentaminen puistokaduiksi koko
alueen miljöön kannalta välttämätöntä. Yhtä tär-
keätä on aukioiden huolellinen suunnittelu, jäsen-
nöinti ja kalustaminen.

Tampereen keskustan kaupunkikuvan kannalta samoin
kuin Tampellan alueen itsensä kannalta arvokkaim-
man miljöötekijän muodostavat koskenvarren vanhat
teollisuusrakennukset. Näiden säilyvien rakennus-
ten ympäristö on suunniteltu lähes autottomaksi
jalankulkijoiden alueeksi, jossa ympäristön kohen-
nustoimenpiteet on suunniteltu tukemaan vanhan
miljöön tunnelmaa.

Kanta-alueen uudisrakennuksilla on erilaisia kau-
punkikuvallisia tehtäviä. Säilyviin rakennuksiin
liittyvät tai näiden lähituntumaan rakennettavat
uudisrakennukset saavat eräänlaisen välittäjära-
kennuksen aseman, jolloin niiden arkkitehtuuri ja
mittakaava määräytyvät juuri tämän merkityksen
perusteella. Tällöin niissä voi esiintyä vanhoja
suunnitteluajatuksia, niiden muotokieli saattaa
korostaa ympäristön näkymiä ja kaupunkikuvan moni-
muotoisuutta antamalla uudisrakennuksille itseään
korostamattoman ilmeen, jne.

Alueen uudiskorttelit toteuttavat tavoitetta Tam-
pereen keskustaan sopivasta mittakaavasta ja ra-
keisuudesta, millä seikalla on erityistä merkitys-
tä rakennettaessa uudisrakennuksia kaupungin tär-
keimpien arvorakennusten naapuriin samoin kuin
rakennettaessa kaupungin perinteiseen keskustaan
välittömästi liittyvää keskustan laajenemisaluet-
ta. Kaavatyö perustuu ajatukseen kestävän kaupun-
kirakentamisen mallin mukaisesta toteutuksesta.
Rakennusten mittakaavan lähtökohta on Tampereen
keskustan perinteinen mittakaava, joka sallituin
vaihteluin muodostaa julkisten tilojen rajauksen
ja antaa keskeisille katutiloille mittakaavan.
Erilaisten muotivirtausten mukainen rakentaminen
vanhenee ennen kuin se ehtii kunnolla valmistua-
kaan. Tästä syystä suunnittelussa on uudiskortte-
leille valittu perinteinen umpikorttelityyppinen
malli, joka myös pitkään rakentuvalla alueella
parhaiten tuottaa osakokonaisuuksista asukkailleen
ja käyttäjilleen valmista ympäristöä.

Edellä mainittua korkeampaa massoittelua on esitetty maastollisista ja toiminnallisista syistä Tampellan esplanadin itäpäähän. Tornimainen rakennus muodostaa kadulle päätteen, estää katutilan visuaalista "valumista" rautatien alle ja lisäksi siirtää keskustakortteleitten toiminnallista painopistettä itään päin ja elävöittää koko keskustakorttelialueen.

57 Ympäristön häiriötekijät

MELU

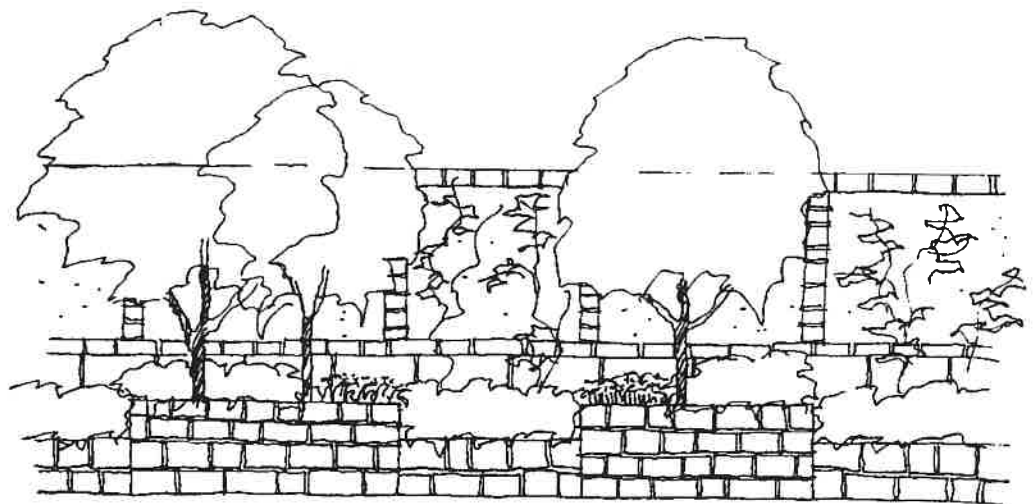
Tampellan alueen osayleiskaavatyöhön liittyi meluselvityksen tekeminen. Siitä raporttiluonnos valmistui 19.8.1992 (30). Meluselvitys keskittyi pääasiassa Kekkosen tien melun tarkasteluun rautatiemelun jäädessä vähemmälle huomiolle. Lisäksi osayleiskaava-alueesta johtui, että meluselvityksessä mielenkiinto lähinnä kohdistui rautatien pohjoispuolella olevien alueiden maankäyttövaihtoehtoihin.

Rautatien eteläpuoleisen alueen asemakaavoitukseen on liittynyt uusi meluselvitys, jossa on tarkasteltu kantatontille kantautuvan melun voimakkuutta ja siitä johtuvaa suojaustarvetta. Melulähteinä on tutkittu sekä Kekkosen tietä että rautatieä. 21.11.1994 päivätyn meluselvityksen (31) perusteella on asemakaavaan merkitty melusuojausta koskevat määräykset. Meluselvitys on asemakaavan selostuksen liitteenä.

Meluselvityksessä todetaan, että sekä Kekkosen tien liikennemelu että rautatiemelu edellyttävät liikennealueiden tuntumaan melusteiden rakentamista, jotta Tampellan kanta-alueen rakentaminen on mahdollista asemakaavan tarkoittamalla tavalla ja hyväksyttyjen enimmäismelutasoa koskevien määräysten puitteissa. Kekkosen tielle melusteet saadaan todennäköisesti vasta sitten, kun tien suunniteltu levenäminen toteutetaan. Asemakaava-alue ei myöskään ulotu Kekkosen tielle asti. Sen sijaan rautatiemelu vastaan annetaan asemakaavassa määräykset. Otto Gustafssonin puistosta Herrainmäen länsiosaan ulottuen merkitään rautatiealueen rajalle määräys, jonka mukaan merkinnän osoittamalla matkalla tulee rakentaa rautatiemelu vastaan meluseinä, jonka korkeuden raiteiden tasosta laskettuna tulee olla vähintään 3 metriä. Meluseinän

sijainti ja rakentaminen tulee ratkaista ennen kortteleitten 951 ja 955 rakentamista. Meluseinä on rakennettava ympäristöön sopivalla tavalla. Vastaava määräys annetaan myös Törngrenin aukiolta korttelin 966 kaakkoiskulmaan ulottuvalle matkalle rautatiealueen rajaa. Siellä meluaidan rakentaminen tulee ratkaista ennen kortteleitten 964 ja 965 rakentamista. Kortteleille 951, 955, 965 ja osalle korttelia 964 annetaan lisäksi määräys, jonka mukaan alueelle ei saa rakentaa asuntoja tai työtiloja ellei läheiseen rautatiehen liittyvästä melusuojauksesta rautatiemelua vastaan ole huolehdittu asemakaavan osoittamalla tavalla. Edellisen lisäksi yksittäisille rakennusaloille annetaan liikennemelusta johtuen rakenteita koskevat ääneneristävyysmääräykset.

**OTTO GUSTAFSSONIN PUISTON
MELUAITA**



meluaita
luonnonkivi/tiili + vaalea rappaus

runsaasti kasvillisuutta
koristepuita, pensaita
köynnöskasveja, perennoja

SAASTUNEET MAA-ALUEET

Maaperän haitta-ainepitoisuudet (5)

Vesi- ja ympäristöhallituksen/Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin SAMASE-projektissa (julkaisu Nro 3651/1992 "Saastuneiden maa-alueiden kartoitus Tampereen vesi- ja ympäristöpiirissä") Tampellan alue on sijoitettu riskiluokkaan 03: haitan leviämistä ympäristöön epäillään perustellusti. Tampellan kanta-alueen maaperän haitta-ainepitoisuuksia on tutkittu osayleiskaavatyön YVA-tarkasteluihin liittyen keväällä 1993.

Maaperä- ja valumavesinäytteet otettiin 25. - 26.5.1993. Näytteidenottopisteitä kaavamuutosalueella oli yhteensä 15, joista 6 oli vesinäytteitä ja loput 9 maaperänäytteitä. Haitallisten aineiden pitoisuuksista voidaan yhteenvetona todeta:

- raja-arvot alittuivat kolmella pisteellä, ts. haitta-ainepitoisuudet eivät olleet ihmisille tai ympäristölle vaarallisia.
- monikäytön ohjearvo ylittyi 4:llä pisteellä (maaperä on lievästi saastunut)
- maankäyttöä rajoittava nk. väljennetty raja-arvo ylittyi 2:lla pisteellä (maaperä on voimakkaammin saastunut)
- vesinäytteet eivät kuivan sään johdosta olleet kovin edustavia. Teollisuusalueen vaikutus näkyi haitta-ainepitoisuuksien kohonneena tasona.

Tutkimustulosten perusteella näyttää siltä, että alueen maaperä on osittain lievästi saastunut (monikäytön raja ylittyy) ja osittain voimakkaammin saastunut (maankäyttöä rajoittava raja-arvo ylittyy). SAMASE-projektin (Loppuraportti: "Saastuneet maa-alueet ja niiden käsittely Suomessa", Muistio 5/1994, Ympäristöministeriö, Ympäristösuojeluosasto) ohjeellisten raja-arvojen tulkinnan mukaan likaantuneita alueita ei tulisi ottaa asunto-aluekäyttöön, ennenkuin likaantuneet maat on poistettu tai käsitelty niin, että maista ei aiheudu haittaa tai vaaraa ympäristölle tai terveydelle. Minimitoimenpiteenä voi olla likaantuneen maan peittäminen puhtailla maa-aineksilla. Laajimmillaan toimenpiteet voivat käsittää saastuneen maa-aineksen poiskaivamisen ja -kuljettamisen.

Tampellan osayleiskaavan YVA-tarkasteluun laaditut maaperän haitta-ainekartoitukset antavat alustavan kuvan tilanteesta ja tarvittavista toimenpiteistä. Ennen alueen toteuttamista tullaan suorittamaan haitallista aineita koskeva yksityiskohtainen kartoitus ja laatimaan sen pohjalta suunnitelma, kuinka likaantuneet maa-ainekset käsitellään, mahdollisuuksien mukaan otetaan hyötykäyttöön sekä loppusijoitetaan niin, että niistä ei aiheudu vaaraa ympäristölle.

Likaantuneiden maa-alueiden käsittely on tarkoituksenmukaista toteuttaa vaiheittain rakentamisen edetessä.

Haitalliset aineet rakennuksissa

Rakennuksissa käytettyjen haitallisten aineiden laatu ja sijainti sekä mahdolliset jäämät selvitetään sitä mukaan kuin rakennusten uutta käyttöä tai purkamista ryhdytään suunnittelemaan.

6 TOTEUTTAMINEN

Maanomistajien ja Tampereen kaupungin kesken sovietaan Tampellan kanta-alueen asemakaavan toteuttamisesta ja kunnallistekniikan rakentamisesta. Sopimus koskee alueen rakentamisen yhteensovittamista, aikataulua, toteuttamisjärjestystä sekä vastuualueita.

7 SUUNNITTELUVAIHEET

Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaavoitussopimuksen 22.8.1989.

Kaupunginhallitus päätti 31.10.1989, että Tampellan kanta-alueelle laaditaan vahvistettavaksi tarkoitettu osayleiskaava.

Suunnittelukilpailu 19.4.1990 - 1.3.1991.

Kaavoitussopimus raukesi KHO:n päätöksellä 10.3.1992.

Kaupunginhallitus päätti 23.3.1992, että kaavoitustyötä jatketaan.

Osayleiskaavan luonnos valmistui 17.11.1992.

Osayleiskaavan luonnos nähtävänä 19.11. - 18.12.1992.

Kaupunginhallitus päätti 31.5.1993, että osayleiskaavan laatimista jatketaan.

Kaupunginhallitus hyväksyi 22.8.1994 keskustan osayleiskaavaehdotuksen, joka sisälsi Tampellan kanta-alueen yleiskaavan.

Tampellan kanta-alueen asemakaavanmuutoksen luonnos nro 7270 / 16.3.1994.

Asemakaavan muutosluonnoksesta nro 7270 jätettiin nähtävilläoloaikana neljä mielipidettä. Ne koskivat lähinnä Masuuninmäen reunustan uudiskortteleitten rakennusten sijaintia ja korkeutta.

Ehdotus oli yleisesti nähtävänä 15.12.1994 - 16.1.1995 välisen ajan. Sitä vastaan jätettiin yksi muistutus. Ehdotuksesta pyydettiin myös museoviraston, VR:n, Pirkanmaan liiton, Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin sekä kaupungin eri toimialojen lausunnot. Ehdotukseen on 18.4.1995 tehty seuraavat tarkistukset:

- Korttelin 960 Lapintien ja Juhlatalonkadun varren rakennusaloilla ja korttelin 961 Juhlatalonkadun puoleisella rakennusosalalla sallitaan asuntojen sijoittaminen rakennuksen toiseen kerrokseen, mutta näiden asuntojen tulee avautua ainakin pihalle.

- Korttelin 965 autopaikkoja saadaan osoittaa myös Pellavantorin pysäköintilaitoksesta.

Asemakaavan muutosluonnos on laadittu Tampereen kaupungin ympäristöviraston kaavoitusyksikössä.

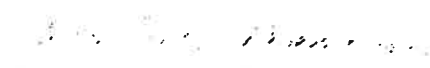
8 TILASTOTIEDOT

	Pinta-ala ha	Kerrosala k-m2	Kortteli- teh. e=	Pinta-alan muutos	Kerrosalan muutos
AK-36	3.9932	83110	2.1	+3.9932	+ 83110
YM	1.3140	10100	0.8	+1.3140	+ 10100
K	0.8763	23150			
K-23	1.4197	37500			
KT	0.1065	4460			
KTTY-3	0.8681	17796			
KYY-3	0.6876	15160			
KYV-1	0.2438	2100			
KPY-3	0.2698	1to 2550			
K yht.	4.4718	102716		+4.1868	+100616
T				-17.7002	-212402
Kadut, tiet	5.1306				
Torit, ka- tuaukiot	0.6578				
LP	0.0488				
LPA	0.1914				
VP	4.1827				
Vesial.	2.5441				
Kaava-al. yhteensä	22.5344				

TAMPEREEN KAUPUNGIN
YMPÄRISTÖVIRASTON
KAAVOITUSYKSIKKÖ

No 7300 / 15.11.1994, tarkistettu 18.4.1995


Markku Teräsmaa


Kristiina Jääskeläinen

9 LÄHDELUETTELO

- (1) Tampereen keskustan osayleiskaava 1986. Kaavoitusvirasto, yleiskaavaosasto Ay/2/88. Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 27.1.1988.
- (2) Tampereen keskustan osayleiskaava, Ehdotus 1994. Tampereen kaupunginkanslia Kaupunkisuunnitteluryhmä 22.8.1994.
- (3) Tampellan kanta-alueen osayleiskaavan luonnos. Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto, asemakaavaosasto, 11.11.1992.
- (4) Tampellan kanta-alueen osayleiskaava. Ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Yhteenvetoraportti. Suunnittelukeskus Oy 1994.
- (5) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Pintasuhteet, maaperä, kallioperä, maaperän puhtaus, pohjavesi, valumavedet. Suunnittelukeskus Oy 1993.
- (6) Kansallismaisema. Ympäristöministeriö 1993.
- (7) Tampellan kanta-alueen historia vuosina 1850-1990. Rakennuskannan perusselvitys. Arkkitehtitoimisto 8 Studio Oy 1990.
- (8) Tampereen kaupunkiseudun tieverkkosuunnitelma. Hämeen tiepiiri, Pirkanmaan liitto, Kangasalan kunta, Lempäälän kunta, Nokian kaupunki, Pirkkalan kunta, Tampereen kaupunki, Ylöjärven kunta. Tampereen Viatek Oy 1991.
- (9) Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitelma. Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Ylöjärvi, Pirkanmaan liitto. Insinööritoimisto LTT Oy 1993.
- (10) Lumiaho Aki: Kaupunkien kevyt raideliikenne- Light rail. Diplomityö. TTKK 1993.
- (11) Selvitys raideliikenteen kehittämismahdollisuuksista Tampereen kaupunkiseudulla 1992 - 2010 - (2030). Pirkanmaan liitto, VR Länsi-Suomen alue, Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto, Tampereen kaupungin liikennelaitos. Suunnittelukeskus Oy 1992.
- (12) Tampereen keskustan liikenneselvitys 1993. Työraportti. Tampereen kaupunki. LTT-Group Oy 1993.
- (13) Tampellan kanta-alueen suunnittelu. Selvitys rata- vaihtoehtoista. Tampereen kaupunki. Suunnittelukeskus Oy, A-Insinöörit Oy, Geotesti Ky.

- (14) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Paasikiven-Kekkosentien suunnittelu välillä Santalahti-Naistenlahti. Selvitys linjausvaihtoehtoista. A-Insinöörit Oy 1992.
- (15) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Paasikiven-Kekkosentien suunnittelu välillä Santalahti-Naistenlahti. Lisäselvitys vaihtoehtoista A1, A4 ja A5. Suunnittelukeskus Oy, A-Insinöörit Oy, Geotesti Oy, Arkkit.tsto Helamaa & Heiskanen 1994.
- (16) Kekkosen eritasoliittymän vaihtoehtoselvitys. Suunnittelukeskus Oy 1993.
- (17) Tampellan kanta-alueen suunnittelu. Pysäköintiselvitys. Tampereen kaupunki. Arkk.tsto Helamaa & Heiskanen, A-Insinöörit Oy, Suunnittelukeskus Oy 1992.
- (18) Keski-Luopa Kari. Yhdyskunnan erilaisten toimintojen aiheuttamat matkatuotokset. Diplomityö. TTKK 1992.
- (19) Mäkelä Sari: Sähköautoliikenteen kehittäminen Suomessa. Mobile. TTKK 1994.
- (20) Tampellan kanta-alue. Ympäristövaikutusten arviointi. Sosiaaliset vaikutukset. Ari Ylönen 1993.
- (21) Ympäristövaikutusten arviointi Tampellan kanta-alueen osayleiskaavasta sosiaali- ja terveystoimen näkökulmasta. Sosiaali- ja terveystoimi, Kehittämiskeskus, suunnittelu 1993.
- (22) Kanta-Tampellan alueen jatkosuunnittelu kulttuuritoimen kannalta. Kulttuurivirasto 1993.
- (23) Tampellan kanta-alue. Säilytettävien teollisuuskiinteistöjen inventointiraportti ja käyttötarkoituvaihtoehtojen selvitys. Arkkitehtitoimisto Erkki Helamaa ja Keijo Heiskanen Oy 1993.
- (24) Tampellan kanta-alueen suunnittelu. Rakennusten lähtötietojen selvitys. AI-Yhtiö Oy 1990 (Tampellan kanta-alueen laajennetun kutsukilpailun kilpailuohjelman liite).
- (25) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Tammerkosken siltaselvitys. A-Insinöörit Oy, Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy, Suunnittelukeskus Oy, Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto 1992.
- (26) Tampereen kaupunki. Tampellan alueen kaavoitus. Tampella-Finlayson kevyen liikenteen siltavaihtoehdot. Arkkitehtitoimisto Erkki Helamaa ja Keijo Heiskanen Oy, A-Insinöörit Oy 1994.

- (27) Tampellan julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma. Tampereen kaupungin ympäristövirasto, kaavoitusyksikkö ja liikennesuunnitteluyksikkö, Tekninen toimi, suunnitteluyksikkö ja puistoyksikkö, 1994.
- (28) Tampere. Tampellan kanta-alueen suunnittelu. Vesi-
huollon esisuunnitelma. Suunnittelukeskus Oy 1992.
- (29) Tampereen kaupunki. Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Jätehuollon aiheuttamien ympäristövaikutusten arviointi. Tampereen kaupunki, ympäristövirasto 1993.
- (30) Tampereen kaupunki. Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Meluselvitys. Luonnos. Arkkit.tsto Helamaa & Heiskanen Oy 1992.
- (31) Kanta-Tampellan meluselvitys. Tampereen kaupunki, ympäristövirasto, kaavoitus. Tampereen Viatek Oy. 1994.
- (32) Risto Laaksonen: Finlaysonin ja Tampellan alueiden liikennesuunnittelu. Tampereen kaupunki, Ympäristövirasto, Liikennesuunnitteluyksikkö 1994.

