

FINLAYSONIN ALUEEN ASEMAKAAVAN MUUTOS

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 15. päivänä marraskuuta 1994 päivättyä ja 18.4.1995 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 7299.

Asemakaavan muutos koskee: Tampereen kaupungin kaupunginosan I korttelin nro 1 tontteja nro 13 ja 14 sekä katu- ja puisto- aluetta.

kaupunginosan II
katualuetta

kaupunginosan IX
vesialuetta

kaupunginosan X
vesialuetta ja puisto-
aluetta

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

Tampereen kaupungin
kaupunginosan I
korttelit nro 1, 460,
461 ja 462
sekä katu- ja
virkistysaluetta

kaupunginosan II
katualuetta

kaupunginosan IX
katu- ja vesialuetta

kaupunginosan X
virkistys- ja ve-
sialuetta.

Alue sijaitsee kaupungin keskustassa. Osoite:
Kuninkaankatu 3, Satakunnankatu 18 - 20.

1 PERUSTIEDOT

11 Suunnittelutilanne

11.1 Seutukaava

Pirkanmaan seutukaavan 1. vaihekaava, suoje- 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 kortteli I-1 on teollisuusaluetta, joka varataan ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman teollisuuden alueeksi, jolle saa sijoittaa myös julkisen ja yksityisen hallinnon tiloja sekä asuntoja siihen soveltuvilla alueen osilla. Keskustan osayleiskaavaa tarkistetaan parhaillaan.

3.1. - 31.1.1994 nähtävänä olleen keskustan osayleiskaavan luonnoksen 1993 pohjalta laaditun keskustan osayleiskaavaehdotuksen kaupunginhallitus hyväksyi 22.8.1994 (2). Uudessa osayleiskaavaehdotuksessa Finlaysonin kanta-alue on keskustatoimintojen aluetta, kerrostalovaltaista asuntoaluetta ja lähivirkistysaluetta.

Keskustan osayleiskaavaan liittyy keskustan liikenneverkko-suunnitelma, jossa on tarkasteltu mm. Finlaysonin alueen kytkemistä muuhun keskustaan niin, että katuverkosta muodostuu toimiva. Luettelo merkittävistä rakennetuista kohteista ja alueista toimenpidesuosituksineen sisältyy myös keskustan osayleiskaavaan.

Finlaysonin alueelle on laadittu osayleiskaava, joka valmistui 19.11.1990 (3). Ympäristöministeriö vahvisti osayleiskaavan 20.5.1992. Valituksista johtuen KHO kumosi päätöksen osayleiskaavan hyväksymisestä 15.4.1993. Perusteluissaan KHO totesi, että ratkaisuun liittyy epävarmuutta erityisesti liikennejärjestelymahdollisuuksien suhteen. Finlaysonin alueelle laadittu osayleiskaava on ollut keskustan uudessa osayleiskaavaehdotuksessa esitetyn Finlaysonin maankäyttösuunnitelman perustana.

11.3 Asemakaava

Kaava-alueella ovat voimassa seuraavat asemakaavat:

Pääosalla Finlaysonin kanta-aluetta on voimassa 14.11.1978 vahvistettu asemakaava nro 5319. Tontti nro I-1-13 on yhdistettyjen teollisuus- ja varastorakennusten korttelialuetta. Rakennusoikeutta on tehokkuusluvun $e=1,5$ mukaisesti 108700 kerrosalaneliömetriä, mistä 800 m² saadaan rakentaa liiketilaksi laitoksen omaan käyttöön. Rakennusten korkeudesta on määrätty räystäskorkeusasemamerkinä. Vanhojen tehdasrakennusten kosken puoleiset, Satakunnankadun puoleiset ja Aleksis Kiven kadun jatkeen itäpuoleiset julkisivut on määrätty säilytettäväksi nykyisessä asussaan. Finlaysonin Palatsin julkisivut ja vesikatto on määrätty säilytettäväksi nykyisessä asussaan. Näsijärvenkadun ja Satakunnankadun välinen osa Kuninkaankatua sisältyy myös asemakaavaan. Kuninkaankadun länsireuna on yleiselle jalankululle varattua katuja, jonka poikki saa järjestää ajoyhteyden kortteliin 2.

5.10.1982 vahvistettu asemakaava nro 5955 koskee tonttia I-1-14, joka on Satakunnankadun ja Kuninkaankadun kulmaan kaavoitettu autopaikkojen korttelialue, jolle saadaan rakentaa kaksitasoinen autosäilytyspaikka. Tehokkuusluku $e=1,0$ merkitsee 1627 kerrosalaneliömetrin rakennusoikeutta. Alue on tarkoitettu korttelin 1 autopaikoille.

8.6.1953 vahvistettu asemakaava nro 381 koskee Tammerkosken vesialuetta Finlaysonin tontin ja Näsinpuiston välillä. 26.10.1944 vahvistettu asemakaava nro -1 koskee kaava-alueeseen sisältyvää osaa Satakunnankatua Satakunnansillan länsipuolella sekä Kuninkaankadun pohjoisosaa ja Tammerkosken vesialuetta tontin pohjoispuolella. Muu osa kaava-alueeseen sisältyvästä Tammerkosken vesialueesta samoin kuin Konsulinsaari ja maa-alue Kuninkaankadun pohjoispuolella sisältyvät 2.12.1987 vahvistettuun asemakaavaan nro -162.

11.5 Tonttijako ja -rekisteri

Tonteille I-1-13 ja 14 on hyväksytty tonttijako 20.11.1978. Molemmat tontit on merkitty tonttirekisteriin 22.12.1978.

Kaava-alueeseen ei sisälly maarekisterialuetta.

11.7 Päätökset, suunnitelmat

Teollisuustoiminnan väheneminen Finlaysonin kanta-alueella käynnisti neuvottelut Oy Finlayson Ab:n ja Tampereen kaupungin välillä kanta-alueen asemakaavan muuttamisesta. Kaavoituksen pääperiaatteista sovittiin 21.5.1987. Alueen suunnittelu käynnistyi 15.6. - 25.11.1988 välisenä aikana käydylle suunnittelukilpailulla. Kilpailun voitti Arkkitehtitoimisto 8 - Studio Oy. Kilpailun pohjalta käynnistettiin osayleiskaavan laatiminen Finlaysonin alueelle. Osayleiskaavaehdotus valmistui 19.11.1990 (3). Kaupunginvaltuusto hyväksyi Finlaysonin alueen osayleiskaavaehdotuksen 15.5.1991. Ympäristöministeriö vahvisti osayleiskaavan 20.5.1992. Valituksista johtuen KHO kumosi päätöksen osayleiskaavan hyväksymisestä ja ministeriön päätöksen kaavan vahvistamisesta 15.4.1993. 31.5.1993 kaupunginhallitus päätti, että Finlaysonin alueen vahvistettavaksi tarkoitetun osayleiskaavan laatiminen käynnistetään uudelleen aikaisemman suunnitelman pohjalta kiinnittäen erityistä huomiota alueen liikennejärjestelyihin ja niiden sopeutumiseen keskustan muuhun liikennejärjestelyyn.

Finlaysonin kanta-alueen maankäytön ja liikenteen yleiskaavallinen tarkastelu liitettiin osaksi keskustan osayleiskaavan tarkistamista, mistä tarkistamisesta kaupunkisuunnittelutoimikunta oli päättänyt 24.11.1992. Keskustan osayleiskaavan tarkistamisen yhteydessä tulevat käsitellyiksi ne liikennekysymykset, joihin KHO halusi lisäselvityksiä. 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). Osayleiskaavaehdotus oli nähtävänä 8.9. - 7.10.1994. Ehdotus saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi.

Finlaysonin 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 Finlaysonin kanta-alueelle laaditaan suoraan asemakaavan muutos aikaisemmin käsitellyn Finlaysonin alueen osayleiskaavan pohjalta.

Finlaysonin alueen osayleiskaavatyön rinnalla kulki erillisenä suunnittelutehtävänä alueen vanhimman rakennuksen, ns. kuusivooninkisen tulevan käytön suunnittelu. Museovirasto asetti 23.11.1989

työryhmän määrittlemään rakennuksen kulttuurihistoriallinen arvo sekä uudelleenkäytön lähtökohdat ja käyttömahdollisuudet. Työryhmän selvitystyöstä valmistui muistio 7.3.1990 (4). Ympäristöministeriö asetti sitten 11.5.1990 työryhmän selvittämään, miten rakennus voidaan tarkoituksenmukaisemmin säilyttää ja korjata soveltuvaksi rakennuksen arvolle sopivaan käyttöön ja erityisesti, millainen omistuspohja parhaiten tukee rakennuksen säilymistä ja sen käyttöä. Ympäristöministeriön asettaman työryhmän mietintö valmistui 28.5.1991 (5).

Tampereen Kiinteistö Invest Oy:n 13.12.1991 tekemän hakemuksen perusteella Hämeen lääninhallitus määräsi TR 1:n eli ns. kuusivooninkisen, siihen liittyvät kaksi tehdasrakennusta (2 ja 5) sekä kokonaisuuteen kuuluvan turbiinirakennuksen (22) suojeltavaksi rakennusuojelulain nojalla. Läninhallituksen päätös on annettu 2.3.1993. Läninhallitus oli kuullut asiassa Tampereen kaupunkia, museovirastoa ja ympäristöministeriötä. Ympäristöministeriön asiasta tekemä suojelupäätös nro 5/561/93 on annettu 18.2.1994.

11.8 Pohjakartta

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

12 Maanomistus

Tontit nro I-1-13 ja 14 omistaa Asko Oy, osoite: PL 45, 15101 Lahti.

Kaava-alueeseen sisältyvät katu-, virkistys- ja vesialueet omistaa Tampereen kaupunki.

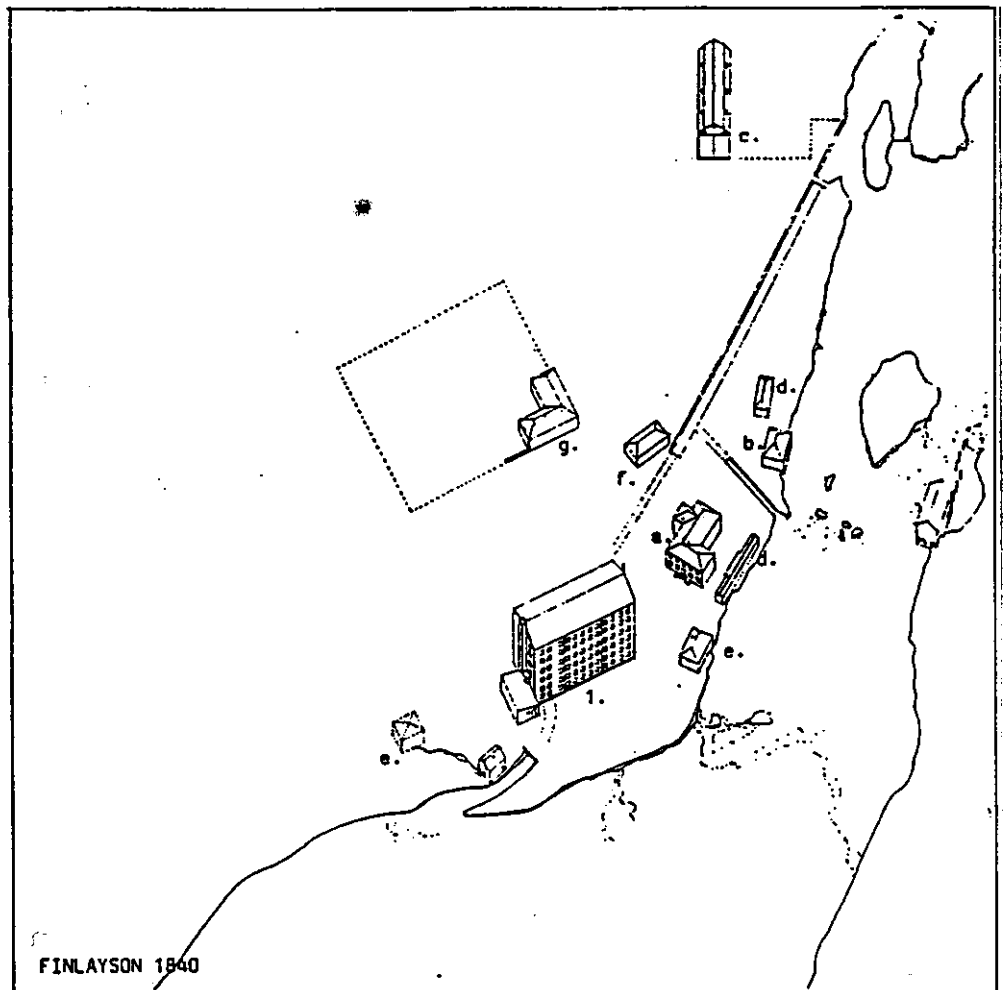
14 Rakennettu ympäristö

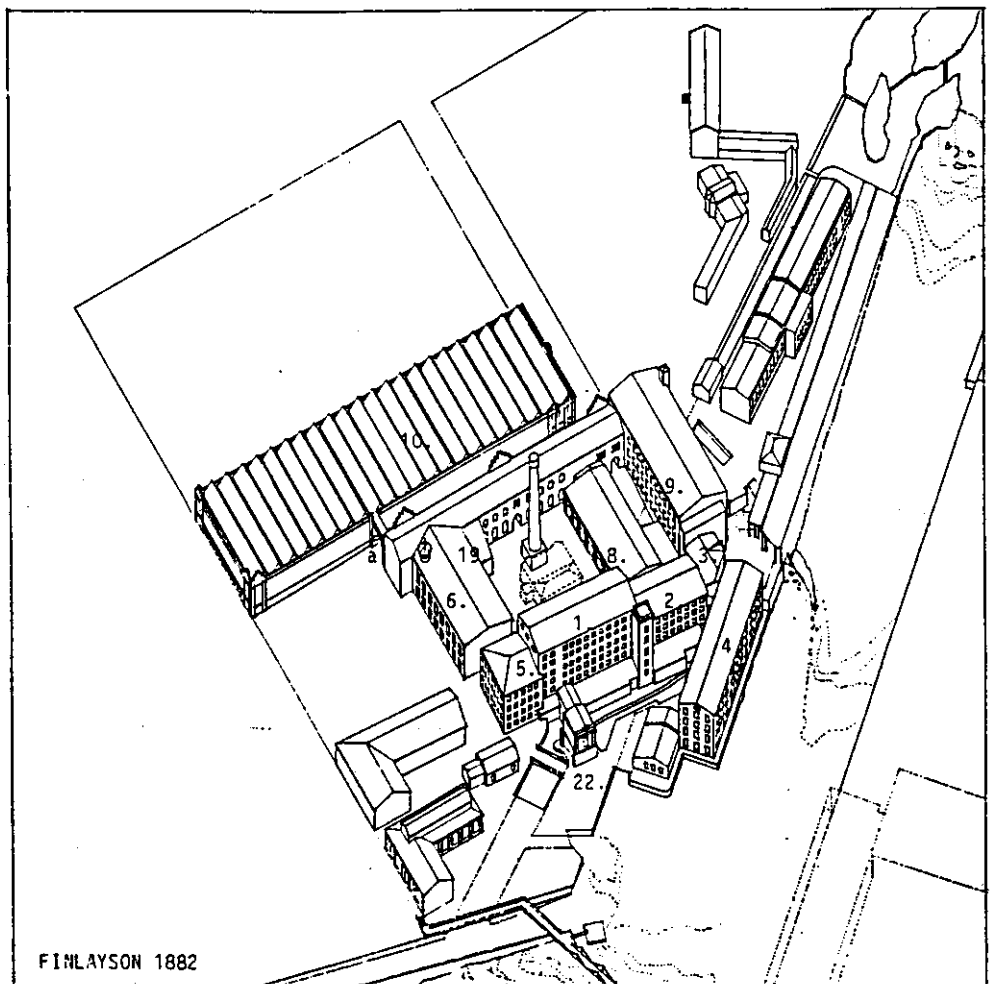
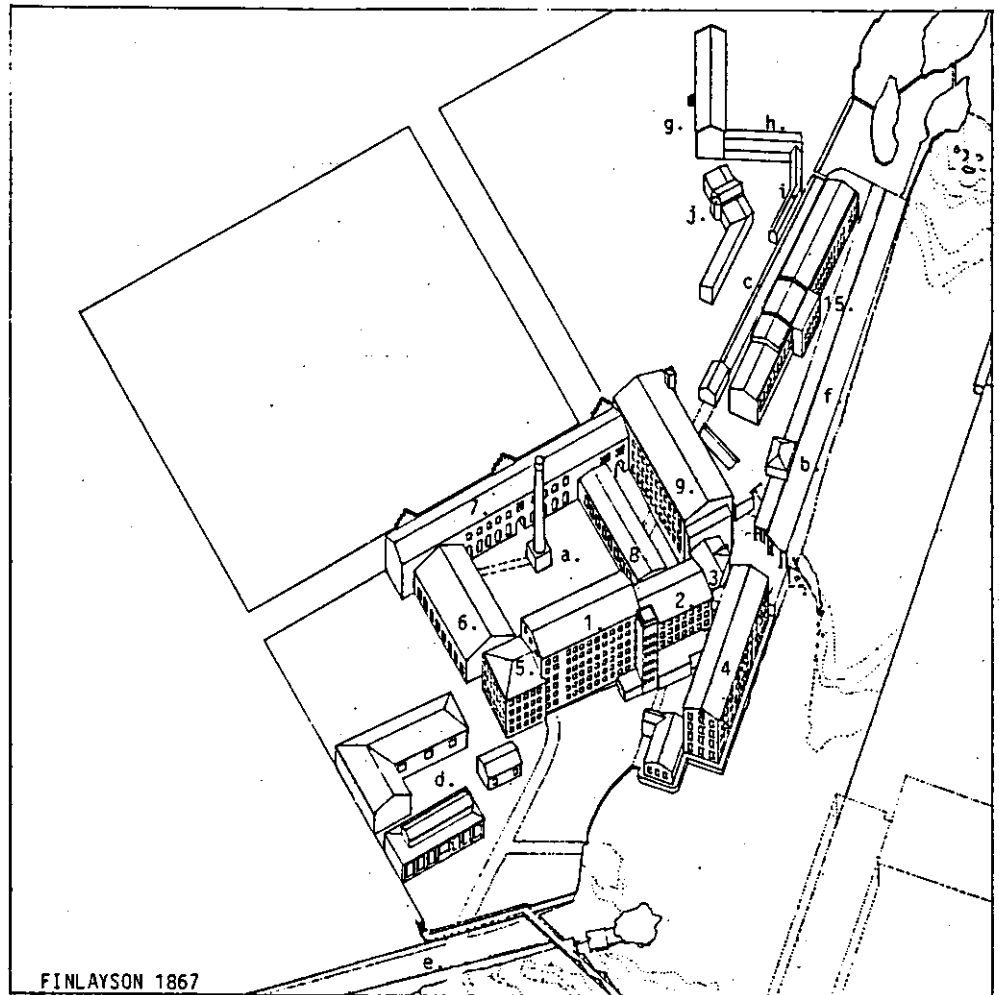
Kaava-alue on Tampereen ydinkeskustaan välittömästi rajautuvaa koskenvarren perinteistä teollisuusaluetta.

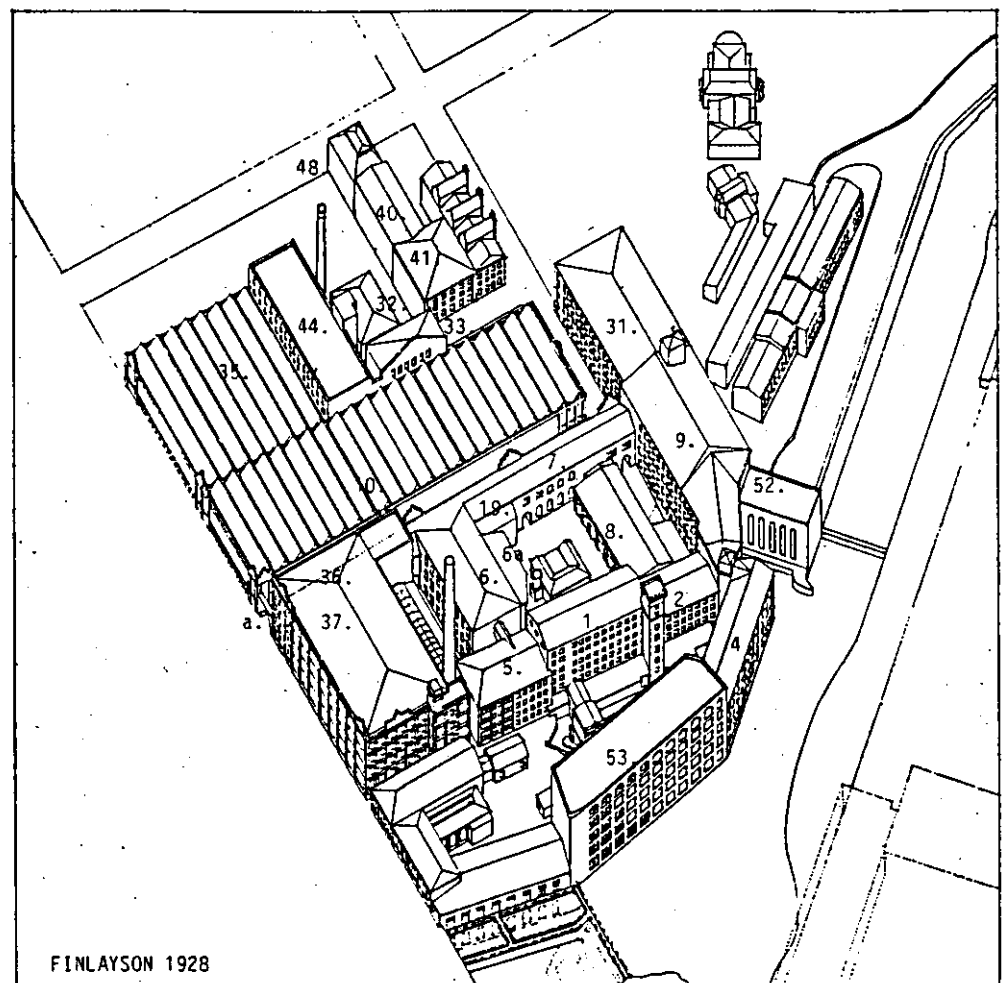
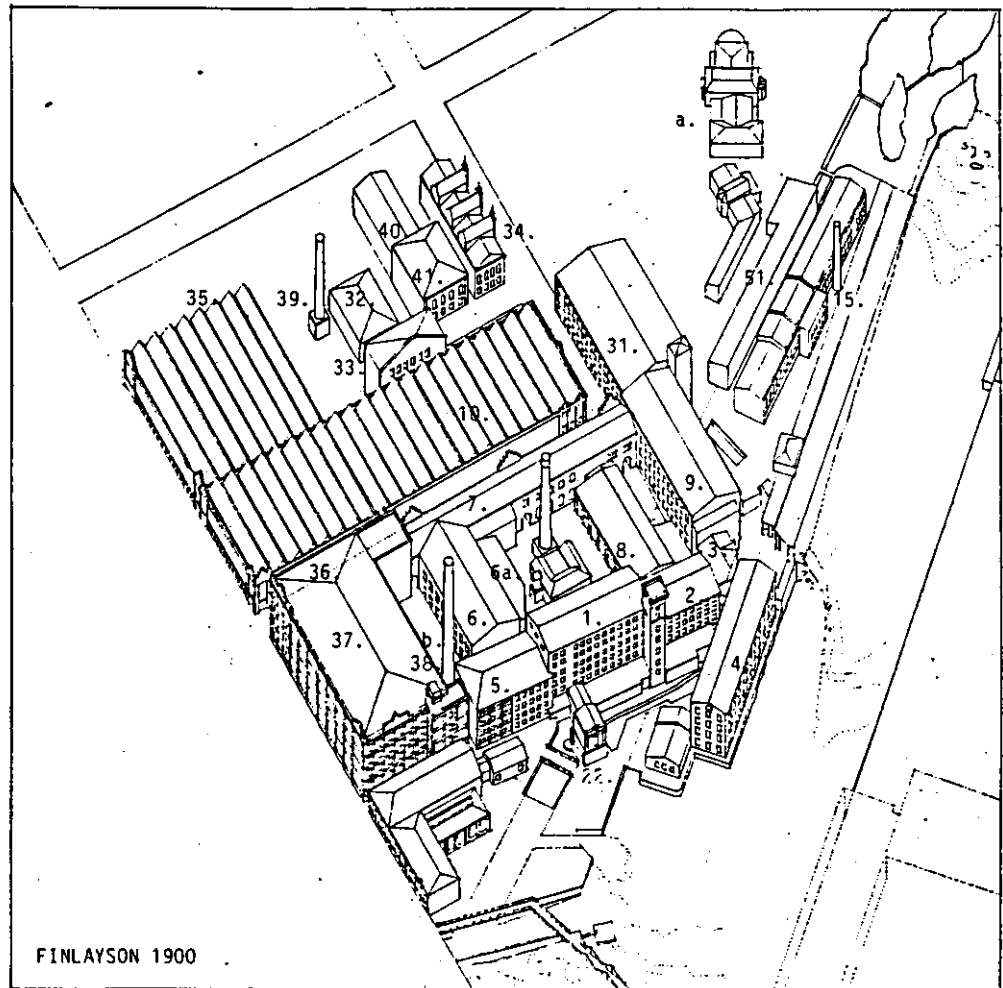
Iso-Britanniasta Pietarin kautta Suomeen siirtynyt James Finlayson sai vuonna 1820 oikeuden perustaa Tammerkosken rannalle valimon, kehrutehtaan ja manufaktuuripajan. Finlaysonin toiminta alkoi villakankaiden käsinkudonnalla aikaisemmin viinanpolttimona toimineessa rakennuksessa. Tämän lisäksi Finlayson rakennutti valimon ja konepajan. Vuonna 1828 yritys muutettiin puuvillatehtaaksi, vuonna 1836 yritys vaihtoi omistajaa ja vuonna 1837 alueelle valmistui Suomen ensimmäinen nykyaikainen tehdasrakennus, sittemmin Vanhana tehtaana ja Kuusivooninkisena tunnettu kutomo- ja kehräämö-rakennus.

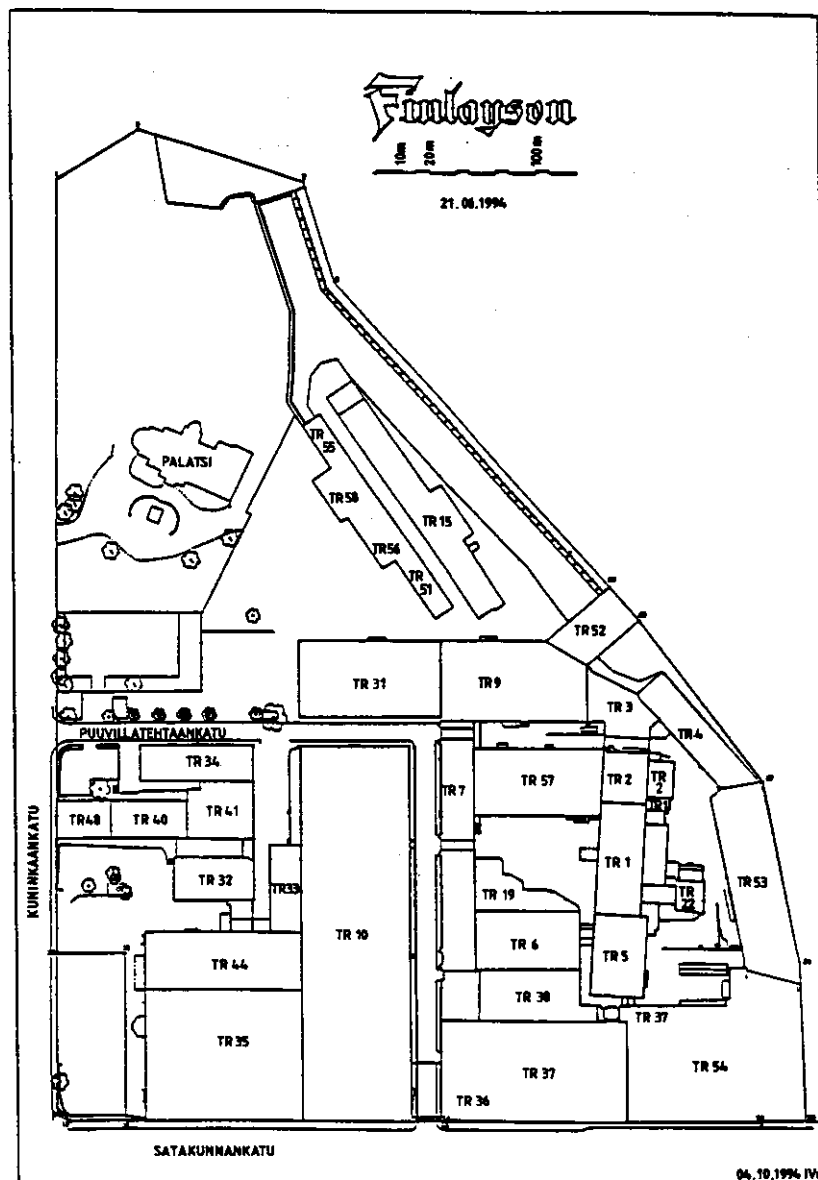
Vuosikymmenten kuluessa tapahtunutta Finlaysonin tehdasalueen rakentumista kuvataan seuraavassa kuvasarjalla, joka sisältyy Arkkitehtitoimisto 8 Studio Oy:n laatimaan selvitykseen Finlaysonin alueen rakennusten vaiheista vuosina 1820 - 1980 (6).

Toteutunutta kerrosalaa Finlaysonin alueen rakennuksissa on noin 109 000 m².





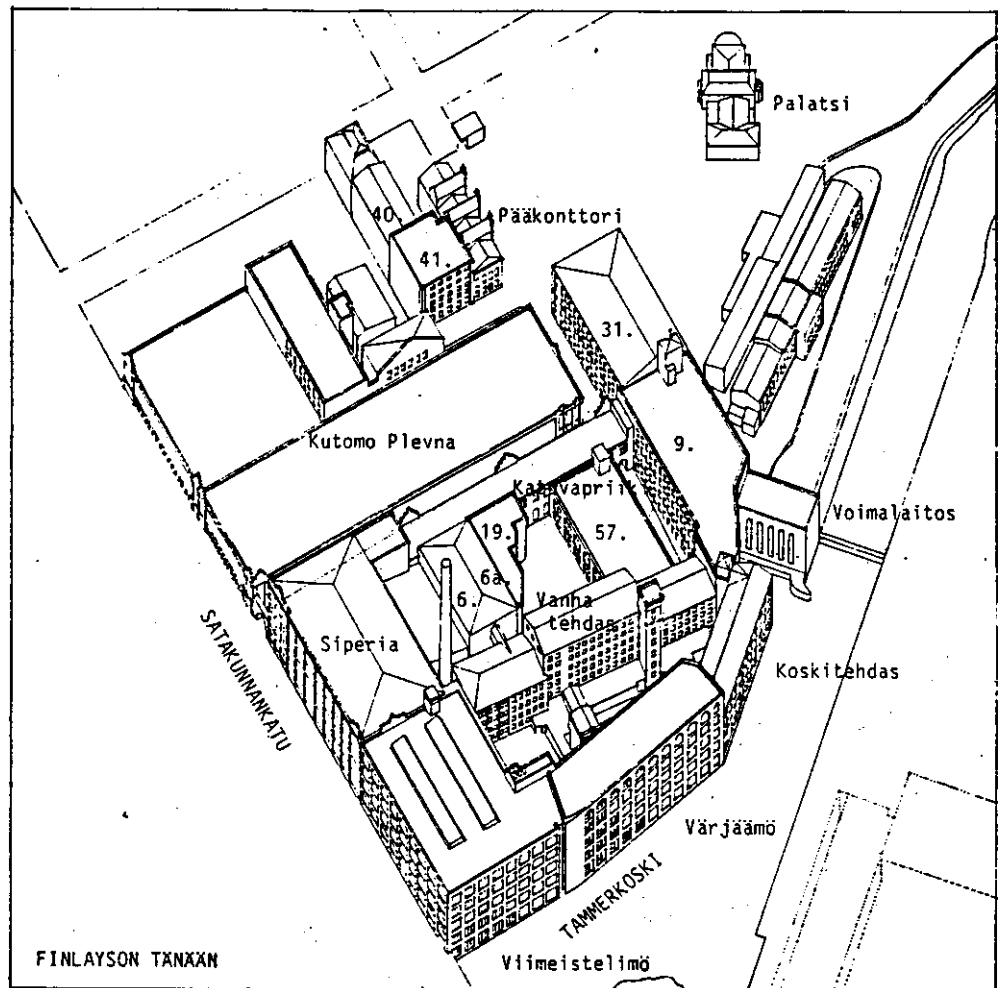




RAKENNUSKANTA 1994

15 Luonnonympäristö

Kaava-alue on Tammerkosken ranta-aluetta. Korttelin I-1 pohjoisosa on vanhaa rakennettua rehevää puistoa, joka visuaalisesti liittää alueen sen pohjoispuolella olevaan rantapuistoon ja Näsinpuistoon. Maaperältään alue on karkeitten sedimenttien aluetta, soraa ja hiekkaa.



FINLAYSONIN NYKYISET RAKENNUKSET

TR 1	1837 Kuusivooninkinen, kutomo, kehräämö
TR 2	1850 Kutomo ja kehräämö
TR 3	1852 Värjäämö
TR 4	1856 Koskitehdas; kutomo
TR 5	1858, 1895 Osa vanhaa tehdasta, liittyi TR 1:een
TR 6	1860, 1922, 1951 Värjäämö ja höyrypannuhuone
TR 7	1860 Porttitehdas eli Kattuvapriiki; tehtaanmyymälä, konttori, värjäämö, kutomo
TR 8	1861 Varasto ja Laappihuone; 1961 korvattu TR 57:llä
TR 9	1865, 1927 Kutomo Seelanti
TR10	1877 Kutomo Plevna
TR15	1843 Värjäämö
TR19	1867 Konerakennus
TR22	1878 Eteläturbiini
TR31	1891 Kehraämö eli Puutarhatehdas
TR32	1891 Kattilahuone
TR33	1891 Konerakennus
TR34	1895 Pääkonttori
TR35	1899 Kutomo
TR36-37	1899 Kehraämö Siperia
TR38	1899 Höyryvoima-asema
TR40	1898 Varastorakennus
TR41	1896 Varastorakennus
TR44	1912, 1914, 1926 mm. langanpuolausosasto ja varastoja
TR48	1923 Tehtaanmyymälä
TR51	1920 (TR55, TR56, TR58, 1940, 1959, 1967) Vedenpuhdistamo ja varastot
TR52	1926 Voimalaitos
TR53	1928 Värjäämö
TR54	1959, 1960 Viimeistämö
TR57	1961 ks. TR 8

Finlaysonin Palatsi 1899, asuinrakennus, nykyisin ravintola

Alueen lounaisosassa on tutkimuksin todettu maanpinnan vaihtelevan rajoissa +91.2 - +95.4 ja kalliopinnan +81.5 - +91.4 eli noin 3 - 10 metriä maanpinnasta. Koillispäässä kohoaa kallio pintaesiintymäksi liittyen korkealle kumpuavaan Näsin-kallioon (7).

Alueen etelä- ja pohjoispään korkeusero on noin 8 metriä maanpinnan viettäessä sekä Tammerkosken että Kuninkaan- ja Satakunnankadun suuntiin.

Alueen typografiasta johtuen tulevat rakentamistoimenpiteet eivät edellytä laaja-alaisten, maisemakuvaa muuttavien maanpinnan uudelleenmuotoilujen tekemistä. Maaperän suhteen perustamisolosuhteita voidaan pitää kohtuullisen hyvinä.

Finlaysonin alueen suunnitteluun liittyvään YVA-tarkasteluun kuuluu Suunnittelukeskus Oy:n selvitys alueen maa- ja kallioperästä ja sen puhtaudesta sekä pohja- ja pintavesistä. Myös Finlaysonin Palatsin puiston kasvillisuudesta on Leena Kääntösen laatima erillinen selvitys (8).

16 Erityispiirteet ja suojelukohteet

Ympäristöministeriö julkaisi vuonna 1993 "Kansallismaisema" -nimellä julkaisun (9), johon on etsitty "...sellaisia ympäristöjä, jotka parhaiten edustavat isänmaamme koko kuvaa, niitä tekijöitä, jotka ovat ratkaisevasti vaikuttaneet kansamme ja kulttuurimme kehittymiseen...". Kansallismaisemiksi 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.

Arkkitehti Lasse Kosusen laatimassa raportissa Finlaysonin tehdasalueen rakennuskannasta (10) kuvataan Finlaysonin kehitystä seuraavasti:

"Finlaysonin historia on kiinteä osa Suomen teollistumisen ja Tampereen kaupungin historiaa. Finlaysonin tehdas on ollut maamme tekstiiliteollisuuden edelläkävijä ja merkittävä uusien innovaatioiden maahantuoja ja kehittäjä. Vuonna 1870

työskenteli tehtaassa 26,4 % koko Suomen tehdastyöväestä (60,9 % koko Tampereen tehdastyöväestä). Tampereen kaupungin suurimpana työnantajana Finlayson on 1800-luvulla ja vuosisatamme alkupuolella merkittävästi vaikuttanut kaupungin vaurastumiseen ja asukasluvun kehitykseen.

Finlaysonin tehdasalueen rakentumisessa on nähtävissä kolme voimakkaan rakentumisen kautta, jotka kytkeytyvät kiinteästi suomalaisen talouselämän kehitykseen. Tehdas oli Suomen tekstiiliteollisuuden ensimmäisiä kehittäjiä Littoisten verkatehtaan ohella. 1830-luvun lopulla alkanut kehitys johti koneellisen tekstiiliteollisuuden läpimurtoon maassamme. Finlaysonin tehdasalueella aloitettiin laaja koneellinen tuotanto uudessa nykyaikaisessa tehtaassa 1838.

Kotimaisen kysynnän syntyminen ja noususuhdanne kansainvälisillä markkinoilla laajensi suomalaista tekstiiliteollisuutta merkittävästi 1850- ja 1860-luvulla. Suomessa perustettiin monia uusia tehtaita ja Finlaysonin toiminta laajeni voimakkaasti. Tehdasalueen perusrakenne sai muotonsa ja määräitti suunnan tuleville laajennuksille.

1890-luvulla elettiin maassamme voimakasta vaurastumisen kautta ja teollisuustuotanto kasvoi nopeasti. Tänä aikana toteutettiin Finlaysonin tehdasalueella suuria rakennushankkeita ja alue sai hyvin pitkälle nykyisen muotonsa.

Kolmen suuren rakennusvaiheen välillä ja jälkeenkin on tehtaassa rakennettu uutta, uudistettu ja muutettu vanhoja rakenteita, mutta pääosa rakennuksista on syntynyt näiden kolmen suuren harppauksen aikana.

Finlaysonin tehdasalue muodostaa tänään ajallisesti kerrostuneen ja monimutkaisen kudoksen. Kudokseen liittyy elinvoimaista ja arvokasta rakennetta, jonka merkitys koko kaupungille on suuri. Joukossa on myös kuollutta ja turmeltunutta kudosta, jonka tulevaisuus joudutaan pohtimaan tapauskohtaisesti.

Yksittäisten rakennusten kohdalla kerrostuneisuus vaihtelee täysin alkuperäisessä asussa olevasta tehtaasta hyvin monimuotoiseen ja useita eri aikakausia sisältävään kokonaisuuteen.

Tehdaslaitosten suunnittelijat olivat 1800-luvun alkupuoliskolla pääasiassa laitetoimittajia ja tehtaiden teknisiiä johtajia. Rakennukset toteutettiin konesarjojen ja voimansiirron vaatimien tilantarpeiden mukaisesti. Arkkitehti Carl Leszigin suunnitteleman Kuusivooninkisen (1836-38) jälkeen ei suunnittelijoiden nimiä juurikaan esiinny ennenkuin 1870-luvulla. Kuusivooninkisen rakentamisessa mukana ollut muurarimestari Erik Johan Wennergqvist on osallistunut monien tehtaiden rakentamiseen aina 1860-luvun lopulle saakka. Hänen suunnittelemiensa pienten tehdasrakennusten piirustuksia löytyy arkistoista. Tehtaat toteutettiin pitkälle perinteisellä tekniikalla laitetoimittajien pohjapiirroksia soveltaen. Rakennukset olivat tuotannon kuoria ilman selvää arkkitehtonista pyrkimystä. Poikkeuksen säännöstä muodostaa Katuvapriikki (1861), joka toimi yhtiön julkisivuna maailmalle. Edustavuusnäkökohdat ovat pääjulkisivussa selvästi havaittavissa.

1870-luvulla olivat laitetoimittajien rakennuksista laatimat kaaviot edelleen rakentamisen pohjana, mutta lääninarkkitehtien (1850-luvulta) ja kaupunginarkkitehtien uudet ammattikunnat laativat yleensä lopulliset suunnitelmat. Tampereen ensimmäinen kaupunginarkkitehti F L Calenius laati suunnitelmat useisiin eri tehdasrakennuksiin. Suunnitteluammattikunnan synnyttyä maahamme 1800-luvun loppupuolella saivat paikalliset arkkitehdit yhä useammin suunniteltavakseen tehdasrakennuksia. Tamperelaisista arkkitehdeista ovat viime vuosisadan lopulla Finlaysonin tehdasrakennusten suunnitteluun osallistuneet Georg Schreck ja Lambert Petterson. Vaativimmissa hankkeissa olivat mukana ulkomaiset arkkitehdit G Gunliffe (TR 10, Plevna) ja C Sequin-Bronner (TR 35, 36 ja 37). Rinnan arkkitehtien kanssa tehtiin tehtaan omasta toimesta suunnitelmia useisiin pienempiin rakennuksiin. Käyttöpäällikkö Josef Renggli laati suunnitelmat moniin rakennuksiin. Tämä käytäntö jatkui 1900-luvulla. Arkkitehtien ohella laati Finlaysonin tehtaiden insinöörinkonttori useita suunnitelmia alueelle. Pääosan vaativasta uudisrakentamisesta ja merkittävistä julkisivumuutoksista hoitivat edelleen arkkitehdit. 1900-luvulla ovat tehtaita suunnitelleet arkkitehdit Bertel Strömmer, Vilho Kolho, Jarl Eklund sekä Kaija ja Heikki Siren.

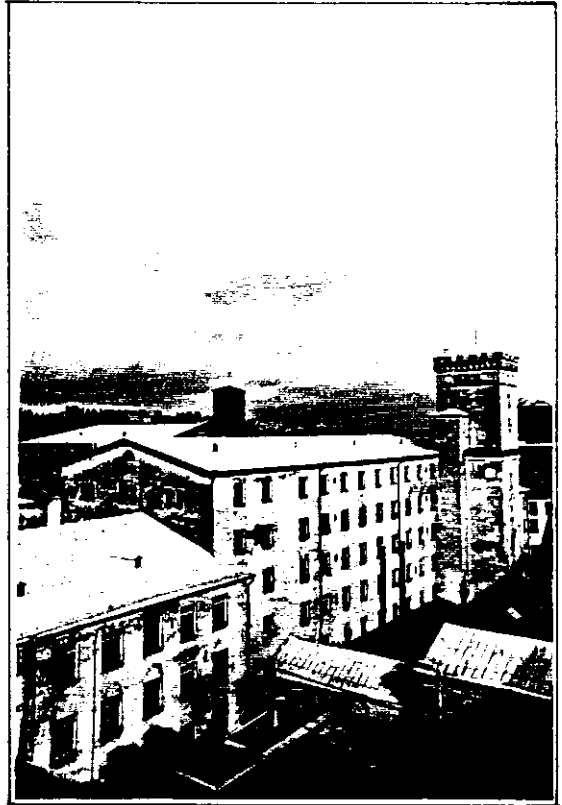
Finlaysonin tehtaan rakennuksista osa on ollut teknisiltä ratkaisuiltaan maamme oloissa uraauurtavia ja myös ainutlaatuisiksi jääneitä. Tällainen rakennus on erityisesti ns. Vanha tehdas kuuluisine valurautapylväineen."

Finlayson on ollut edelläkävijänä useissa teknisissä keksinnöissä ja sovellutuksissa. Näitä ovat mm. 1842 käyttöön otettu öljykaasuvalo ja 1882 asennettu sähkövalo. Vuonna 1892 oli tehdas varustettu automaattisella palosammutusjärjestelmällä, joka oli ollut vaatimattomampana käytössä jo Vanhassa tehtaassa sen valmistumisesta saakka. Vesiturbiinit, höyrykoneet ja kutomakoneet ovat olleet aikansa edistyneimpiä. Huomattava seikka on se, että esim. monet turbiinit ja muut koneet on tehtaan alkuaikoina rakennettu itse. Kaupunkirakenteen kannalta on myös merkittävää se, että ellei asemakaavaehdotuksen tarkoittama muutos toteudu, asumista ja monipuolista liike-, tuotanto- ja palvelutoimintaa ohjautuu pääasiassa keskustan ulkopuolelle miltä osin kuin mainittuja toimintoja olisi mahdollista sijoittaa Finlaysonin alueelle.

Finlaysonin rakentumisen historia on esitetty kuvasarjana kohdassa 14. Finlaysonin nykyisestä rakennuskannasta merkittävä osa on historiallisesti tärkeitä arvorakennuksia. Tampereen kaupunkikuvaan Finlayson on juurtunut elimelliseksi osaksi. Tehtaan syntyvaiheista lähtien se on hallinnut Tammerkosken yläjuoksun teollisuusrakennusten reunustamaa koskimaisemaa.

"Tampereen rakennuskulttuuri, maisemat ja luonnosuojaus" -julkaisussa (11) on Finlaysonin rakennuksista mm. seuraavaa:

"Vuonna 1837 valmistui Viipurin kaupunginarkkitehdin Carl Leszigin suunnittelemana lajissaan Suomen ensimmäinen nykyaikainen tehdasrakennus, vanha tehdas eli Kuusivooninkinen. Seinät muurattiin tiilestä ja rapattiin valkoisiksi. Sisäisen tukirakenteen muodostivat Fiskarsin ruukissa valmistetut valurautapylväät ja puupalkit. Sakarapäätteinen torniosa rakennettiin myöhemmin.



Vanha tehdas

Kuusikerroksisen tehtaan kolmanteen ja viidenteen kerrokseen sijoitettiin kehräämö, neljänteen raakapuuvarasto ja kahteen alimpaan kutomo. Tulipalon jälkeen rakennusta madallettiin kerroksella. Vanhat piirrokset ja valokuvat kertovat Kuusivooninkisen valkeiden seinien pitkään hallinneen Tampereen kaupunkikuvaa.

Kuninkaankadun varrelle valmistui 1839 uusklassistinen puurakennus, Mamselli Hydenin koulu, joka myöhemmin toimi porttirakennuksena.

Tehtaan tuotanto laajeni voimakkaasti vuosisadan puolivälissä ja uusia tehdasrakennuksia tarvittiin. Vuonna 1850 valmistuivat Vanhan tehtaan lisärakennukset, värjäämö 1852, Koskitehdas 1856 ja pitkä kelloporttirakennus, Katuvapriikki 1860.

Näiden rakennusten suunnitteluun ja rakentamiseen lienee osallistunut muurarimestari ja amatööriarkkitehti Erik Johan Wennerqvist, joka tuli Turusta Vanhan tehtaan rakennustöihin ja suunnitteli sen jälkeen yli 30 vuoden ajan yhtiölle sekä teollisuus- että asuinrakennuksia. Vuonna 1860 tehtaan työntekijöiden määrä oli 1627.

1870- ja 1880-luvuilla rakennettiin kymmenkunta uutta teollisuusrakennusta, joista huomattavin oli uusi kutomorakennus Plevna 1877. Sen suuressa työsalissa (137 x 39 m) oli tilaa 1200 kutomakoneelle ja siellä sytytettiin Suomen ensimmäinen sähkövalo 1882. Samanaikaisesti asennettiin tehtaaseen myös puhelin.

Useittein tulipalojen rasittaman yhtiön rakennuksiin asennettiin 1892 Suomen ensimmäinen automaattinen tulensammutusjärjestelmä, joka käsitti kaikkiaan 4000 sprinkleriä.

Uusgoottilaiseen henkeen rakennettu pääkonttori rakennettiin 1895 kaupunginarkkitehti Lambert Pettersonin suunnitelmien mukaan. Petterson suunnitteli myös 1899 Aleksander von Nottbeckille rakennetun uusrenesanssityylisen asuinrakennuksen, Palatsin. Se sijaitsee tehdasalueen pohjoisosassa 1848 istutetussa n. 1,2 hehtaarin laajuudessa puistossa. Talo toimii nykyisin ravintolana.

Satakunnankadun portin oikealla puolella oleva kehräämörakennus Siperia ja Plevnaan liittyvä ns. uusi kutomo valmistuivat myös 1899, suunnittelijana sveitsiläinen arkkitehti C. Seguin-Bronner. Kuninkaankadun portin vieressä sijaitsevan 1923 valmistuneen tehtaan myymälän ovat suunnitelleet arkkitehdit Bertel Strömmer ja Vilho Kolho.

Kosken reunan punatiiliset rakennukset, voimalaitos vuodelta 1926 ja värjäämö vuodelta 1928, ovat arkkitehti Jarl Eklundin suunnittelemia.

Satakunnankadun ja Tammerkosken kulmassa oleva viimeistelyrakennus on esimerkillisen kauniisti sovitettu vanhojen tehdasrakennusten väliin. Tämän arkkitehti Bertel Strömmerin suunnitteleman rakennuksen julkisivut ovat arkkitehtien Kaija ja Heikki Sirenin käsialaa vuodelta 1960".

Arkkitehtitoimisto 8 Studio Oy laati 20.12.1989 päivätyn selvityksen Finlaysonin alueen rakennusten vaiheista vuosina 1820 - 1980 (6). Arkkitehti Lasse Kosunen on laatinut 30.10.1994 päivätyn raportin "Finlaysonin tehdasalue Tampereella, rakennuskanta - historia ja tulevaisuus" (10).

Finlaysonin alueella on sen arvorakennusten lisäksi merkittävä muistomerkki, Kotkankallio vuodelta 1819. Teos on pystytetty keisari Aleksanteri I:n käynnin muistoksi. Kotkankallion juurelle on kiinnitetty Aleksanteri I:n ja Aleksanteri II:n muistolaatat.

2 TAVOITTEET

Finlaysonin kanta-alueen suunnittelu käynnistyi 15.6.-25.11.1988 välisenä aikana käydyllä arkkitehtikilpailulla, jonka tulosten pohjalta laadittiin Finlaysonin alueen osayleiskaavaehdotus (3). Finlaysonin alueelle vuonna 1990 laadittu osayleiskaavaehdotus ja Tampereen keskustan osayleiskaava (2) sisältävät Finlaysonin alueen suunnitelmaa koskevat tavoitteet.

21 Keskustasuunnittelun tavoitteet

Tampereen keskustasuunnittelun tavoitteiksi on uudessa keskustan osayleiskaavaehdotuksessa (2) kirjattu mm. tavoitteet:

- lisätä Tampereen keskustan edellytyksiä vetovoimaisena yritys- ja liiketoiminnan sijaintipaikkana ja laadukkaana asuinympäristönä,
- parantaa Tampereen keskustaympäristön viihteyttävyyttä 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 pääväylien tuntumassa alueilla, jotka eivät esim. asumiseen hyvin sovellu.

Vanhoilla teollisuusalueilla säilyy rakennuksia, joiden alkuperäiset tilajärjestelyt saattavat rajoittaa soveltuvien toimintojen valikoimaa. Teollisuustilatutkimuksen (Teollisuusalueiden uudelleenkäytön kehittäminen, sovellutuskohteena Tampereen keskusta, Tampere 1989) pohjalta voidaan sekä asema- että yleiskaavoituksella edistää tyhjenevien teollisuustilojen saattamista myös yhdyskuntarakenteen kannalta tarkoituksenmukaiseen 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 liikennetutkimukseen, jossa selvitettiin eri tyyppisten vaihtoehtoisten 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 kehittämiseksi asetetut yleiskaavalliset tavoitteet ja alueita koskevien muutosten tulee tukea ja täydentää kaupunkirakennetta.

22 Erityiset tavoitteet

Ympäristöministeriön "Kansallismaisema -julkaisussa (9) todetaan, että kansallismaisemalla on voimakas symboliarvo ja että kansallismaisemaan liittyy korkeita identiteettiarvoja. Koska Tammerkoski on valittu kulttuurimaisemaksi muodostuu kosken ja sen ranta-alueiden suunnittelun erityiseksi tavoitteeksi julkaisun sisältämä kannanotto siitä, miten kansallismaisemaan tulisi suhtautua. Sen mukaan perussääntö on alueen ja paikan ominaisuuteen, sen symboliarvon säilyttäminen, mitä myös kestävä kehitys periaate edellyttää. Tammerkosken kulttuurimaiseman tulevaisuudesta julkaisussa todetaan: "Tänään alkuperäisestä teollisesta toiminnasta on enää rippeet jäljellä. Vanhoille mutta vankuille 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 (28)

31 Yleistä

Keskusta-alueen liikennesuunnittelun perustana on koko kaupunkiseudun liikenneverkko- ja ratkaisu. Kaupunkiseudun tieverkkoa on tarkasteltu viimeksi v. 1991 valmistuneessa kaupunkiseudun tieverkkosuunnitelmassa (12). 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 (13). 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 (14, 15) 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 (16). Seurauksien arviointiin käytettiin EMME-2 liikennesijoitteluohjelmistoa.

32 Liikenteen kehitys keskustassa

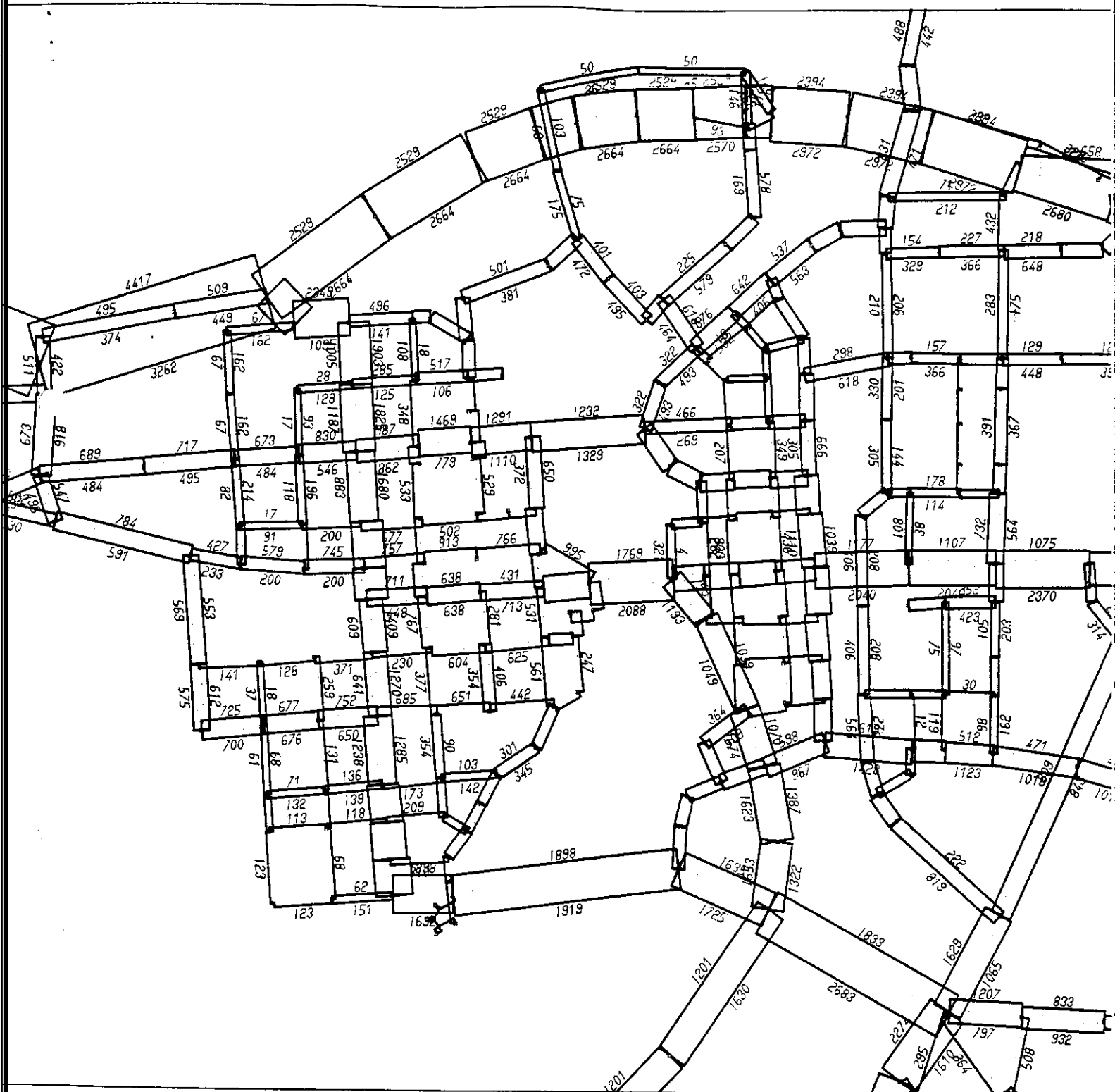
Keskustan osayleiskaavan liikennetarkastelujen pohjaksi laadittiin uusi liikenne-ennuste (16), jossa pyrittiin ottamaan huomioon tiedossa olevat muutokset edellisten ennusteiden pohjana oleviin maankäyttötietoihin. Ennuste laadittiin v. 2010 nykyiselle katuverkolle, jota oli muutettu seuraavasti:

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



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

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

33 Finlaysonin ja Tampellan alueiden kytkentä
muuhun kaupunkirakenteeseen (16)

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 Kekkosenttielle, joka tarjoaa suoran yhteyden kaupunkiseudun kehäväylästä.

Kekkosenttiellä 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 Lapintieellä n. 100 ajon.. Katkaistuilla kaduilla Juhannuskylän sisällä liikennemäärät vähenevät vastaavasti n. 150 ajon.

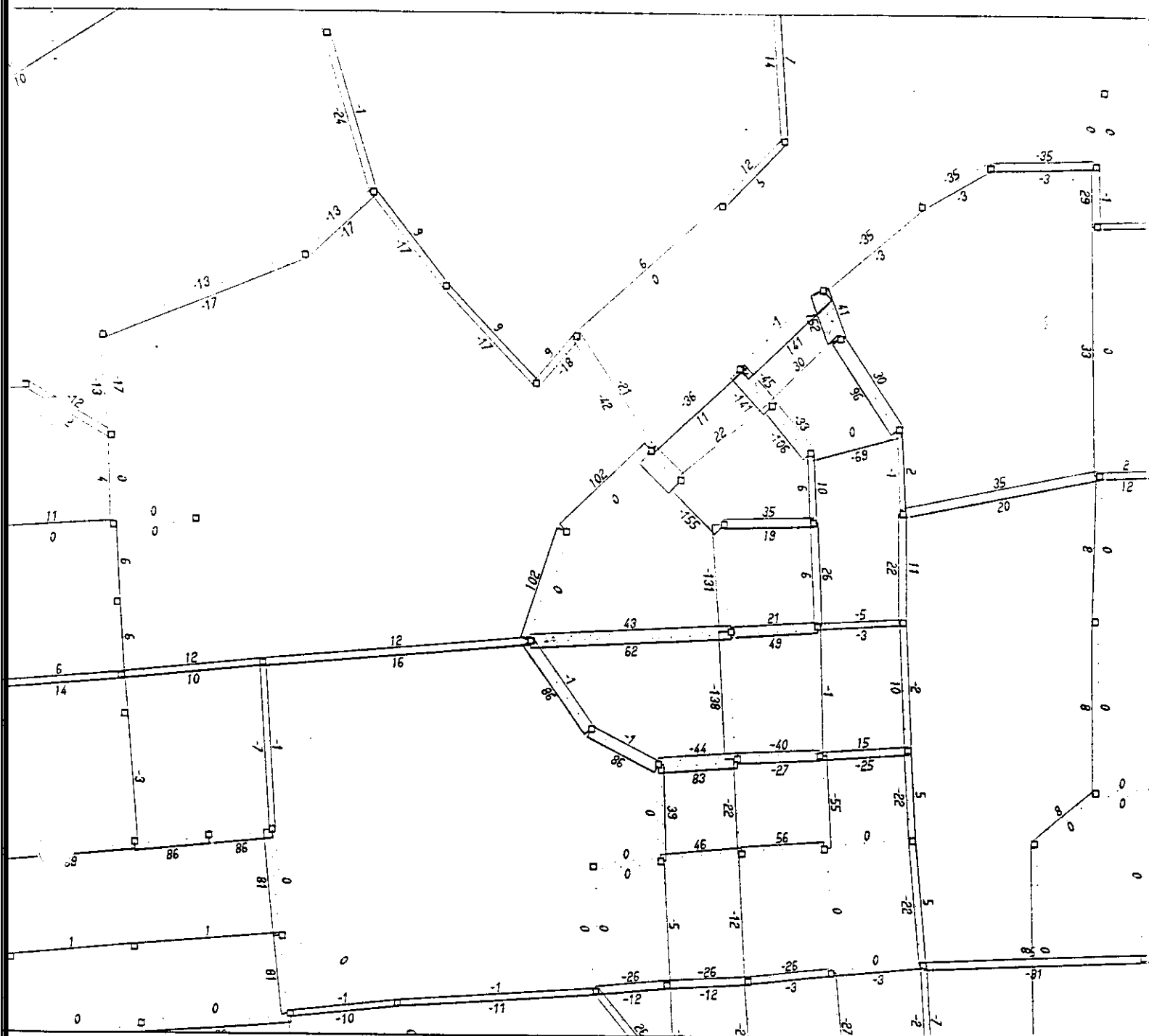
33.2 Kytkentä Satakunnankatuun
Satakunnankadun liittymät toimivat nykyisillä liikennemäärillä välityskykytarkastelujen perusteella vähintäänkin tyydyttävästi. Kuitenkin liikennemäärä Satakunnansillalla on jo 19 000 ajon/vrk. Tällöin huipputuntina väylän kapasiteetti on Kuninkaankadun ja paloaseman välisellä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

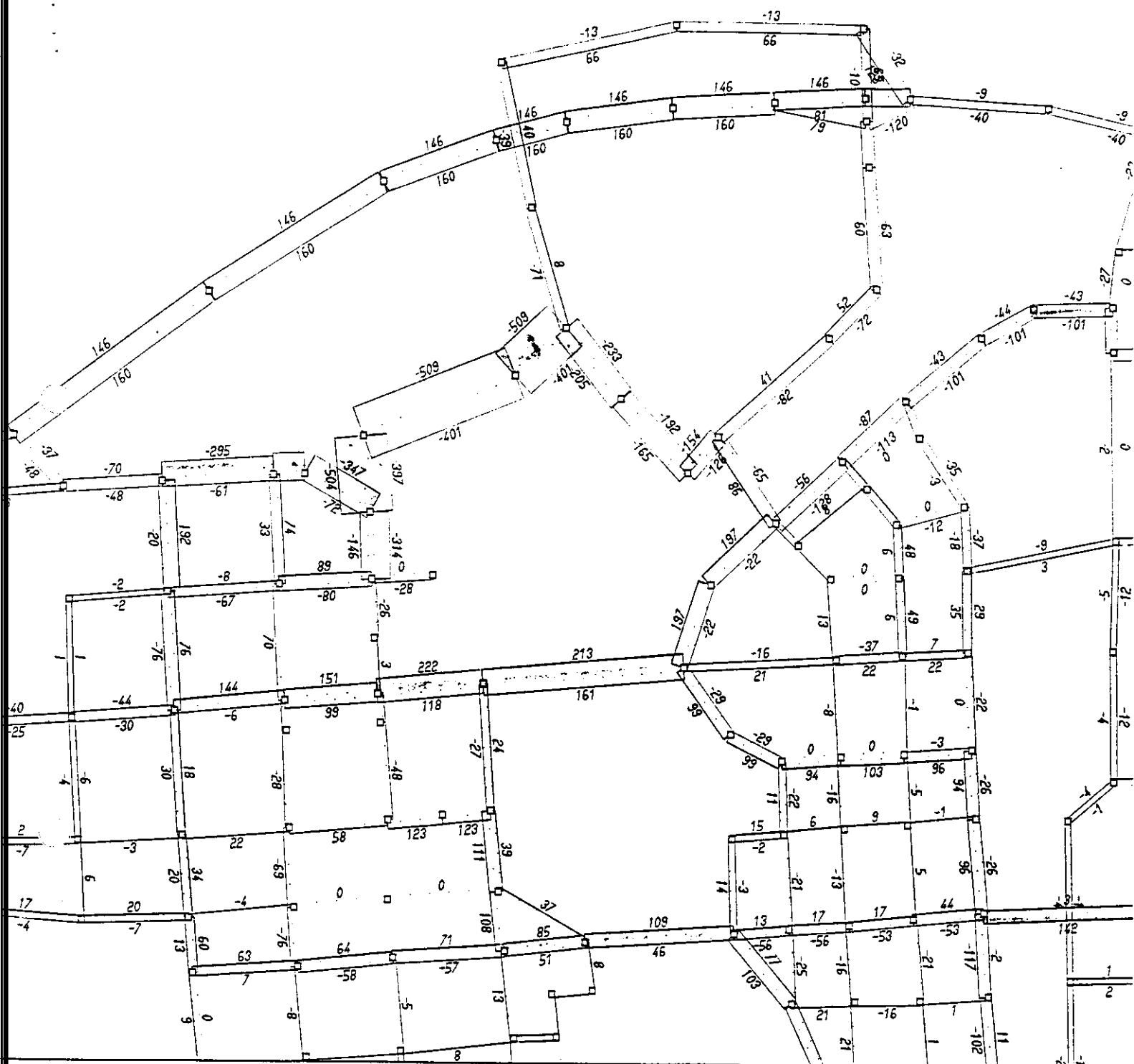
33.3 Muut keskustan verkolliset toimenpiteet
Keskustan osayleiskaavan katuverkkoon sisältyy edellisten lisäksi myös muita verkollisia toimenpiteitä, joilla on heijastusvaikutuksia myös Tampellan ja Finlaysonin alueiden kautta suuntautuvaan liikenteeseen tulevaisuudessa.

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.



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)



1/2 PROJECT: TAMPERE 1993. MAANKAYTON SIJOITTELUT

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

VARIO 10: VE0. PERUSVERKKO 2010 iltahuipputunti (mf10)

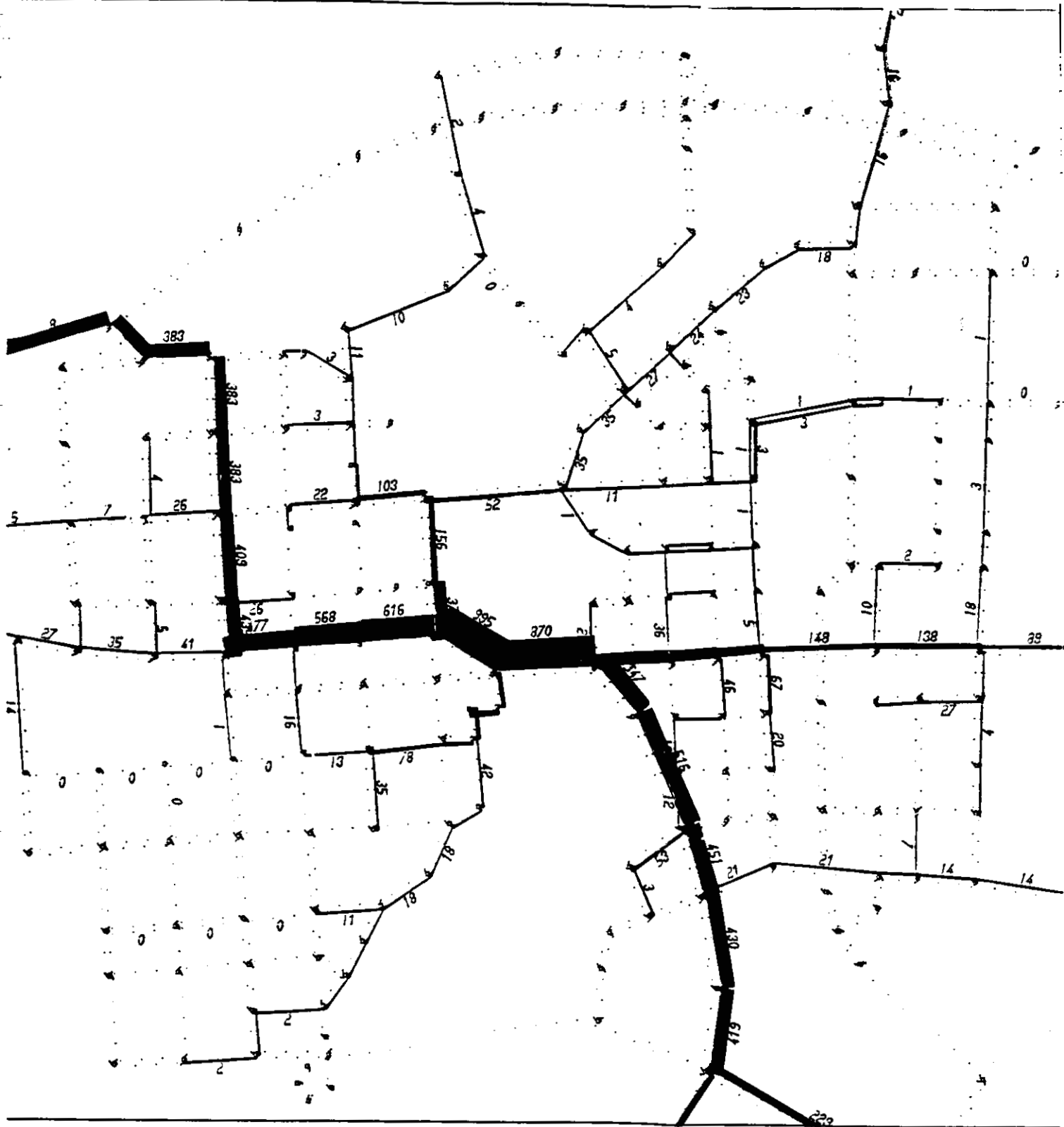
**KUVA 3. TAMPELLAN JA FINLAYSONIN VÄLISEN SILTAYHTEYDEN POISTAMISEN
VAIKUTUS KUVAN 1. PERUSVERKON LIIKENNE-ENNUSTEeseen
(etumerkitön = lisäystä, - = vähennystä ajoneuvomääriin)**

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 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 voidaankin todeta kadun poistamisella olevan positiivisia vaikutuksia Satakunnankatuun, jolla on oma merkityksenä 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.



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

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 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 (17, 18, 19, 20, 21). 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 (22).

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 tarjoamat 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

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 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 palvelen 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 ovat hyvin saavutettavissa 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 5. 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 asema-kaavaehdotuksessa päädytty, koska lyhyellä ka-tuosuudella 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.

Tampellan alueen pysäköinnistä on laadittu erillisselvitys (21).

Alueen rakentuminen mahdollistaa monien uusien korkealuokkaisten kevyen liikenteen yhteyksien rakentamisen.

35 Tampellan ja Finlaysonin alueiden rakentumisen merkityksen arviointia

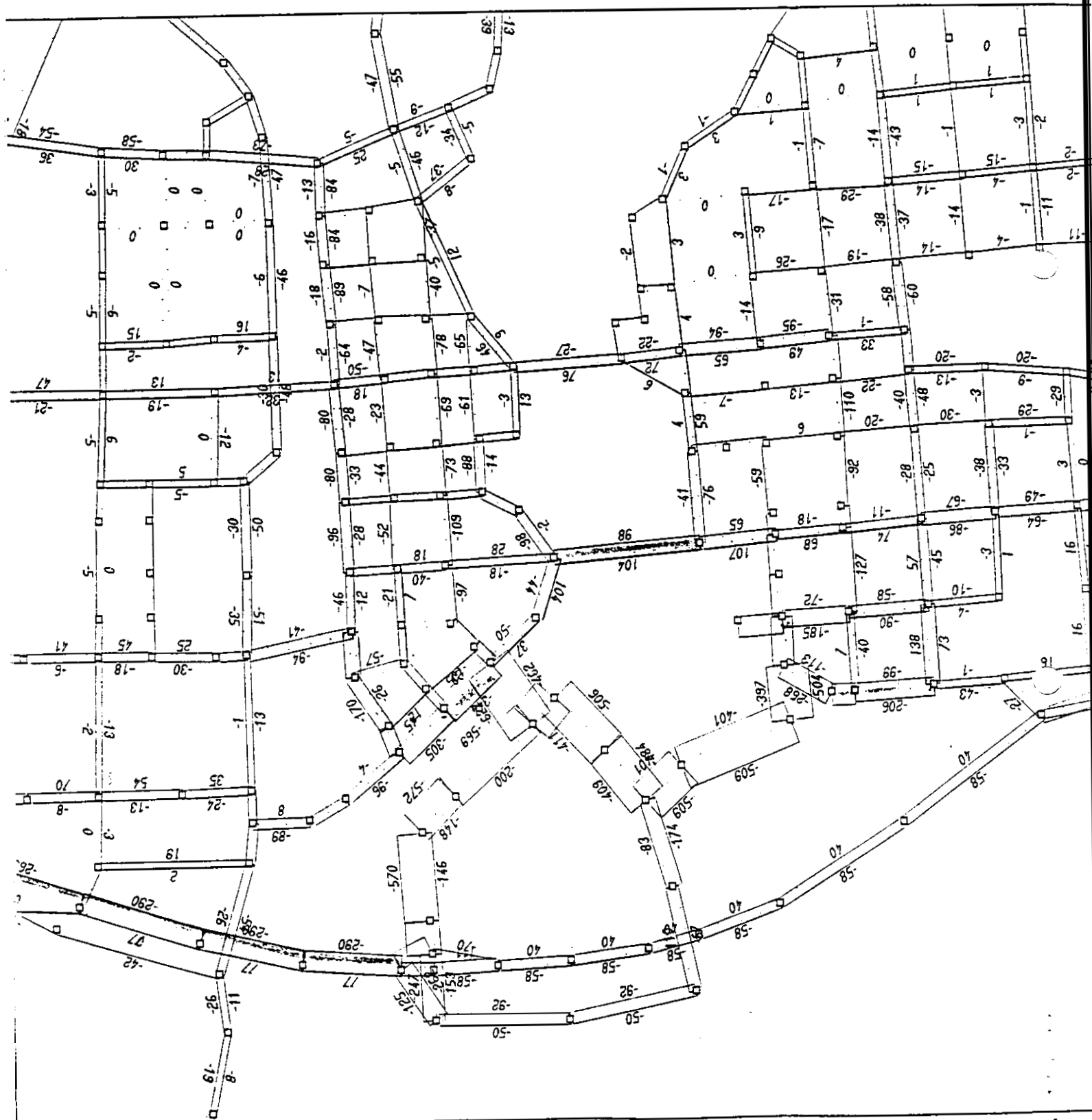
35.1 Johdanto

Tampellan ja Finlaysonin alueiden käyttöönnotolla 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 sinänsä, 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

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

OBJECT: TAMPERE 1993, MAANKAYTON SIJOITTELUT
 62: VEG-B, Toppelan/Finlayson nykyinen toiminta jatkuisi (mf2) 2010
 10: VEO, PERUSVERKKO 2010 iltahuippuuntunti (mf10)



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 liikennesuorituksen 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 pakettiauto-liikenne synnytti v. 1994 taulukon 1. mukaisesti.

Taulukko 1. Henkilö- ja pakettiautoliikenteen aiheuttamat päästöt Tampereella 1994 (23).

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 joukosta.

Kaiken kaikkiaan voitaneen liikenteellisesti todeta valitun käyttötarkoitustarkastelukohtien 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

Finlaysonin kanta-alueen kaavoitukseen liittyvä ympäristövaikutusten arviointityö on suoritettu erillisinä asiakohteisina raportteina osittain Finlaysonin alueen osayleiskaavan pohjalta ja osittain alueen uuden asemakaavan luonnoksen pohjalta. Työssä on käytetty hyväksi osittain myös Tampellan kanta-alueen osayleiskaavatöihin liittyntä YVA-raporttia (24).

Ympäristövaikutusten arviointia varten on tutkittavat vaikutukset ryhmitelty rakennuslain uuden 3 §:n mukaisesti ja selvitetty suunnitelmien toteuttamisen luonnonympäristöä ja rakennettua ympäristöä koskevat vaikutukset ja yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset ja kulttuurivaikutukset.

Finlaysonin alueen uuden asemakaavan luonnoksen rakenne noudatti melko tarkasti alueen osayleiskaavaluonnoksen rakennetta. Asemakaavavaiheessa esitetty aikaisempaa suunnittelua laajempi vanhan rakennuskannan ja miljöön suojele aiheutti uudisrakentamisen määrän vähentymistä.

KAUPUNKIRAKENTEESEEN, KAUPUNKIKUVAAN JA SUOJELUUN KOHDISTUVAT VAIKUTUKSET

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

Finlaysonin alueen vanhasta rakennuskannasta suurin osa on ns. arvorakennuksia. Asemakaavassa annetaan arvorakennuksille suojelumääräykset. Vanhoissa säilyvissä rakennuksissa on yhteensä noin 76 000 m² sellaista kerrosalaa, joka on muutettavissa erilaisten liike-, toimisto-, palvelu- ja tuotantotoimintojen tiloiksi. Uudisrakennusten kerrosalaa on noin 26 000 m², mikä pääasiassa on tarkoitettu asuinkerrosalaksi. Suunniteltujen toimintojen sekä suunnitelman rakenteellisten ominaisuuksien ansiosta kaava tältä osin toteuttaa niin kaupunkirakenteellisia, kaupunkikuvallisia kuin suojelullisiakin tavoitteita.

Kaupunkirakenteen kannalta on tärkeätä, että alueen tulevat toiminnot toteutuvat riittävän monipuolisesti ja että suunniteltu asuntorakentaminen toteutetaan sekä ns. keskusta-asumista että keskustan perheasumista varten. Kaupunkirakenteen kannalta on myös merkittävää se, että ellei asemakaavaehdotuksen tarkoittama muutos toteudu, asumista ja monipuolista liike-, tuotanto- ja palvelutoimintaa ohjautuu pääasiassa keskustan ulkopuolelle siltä osin kuin mainittuja toimintoja olisi mahdollista sijoittaa Finlaysonin alueelle.

Kaupunkikuvaa ja suojelunäkökohtia arvioitaessa voidaan todeta ensinnäkin, että valtaosa Finlaysonin alueen vanhasta rakennuskannasta säilyy, minkä vuoksi myös Tampereen keskeisin kaupunkikuva säilyy. Säilyvien rakennusten myöstä myös viime vuosisadalla syntyneen tehdasalueen hyvin tiivis ja omalaatuinen tunnelma säilyy kaikkien niidenkin koettavaksi, joilla tehtaan toiminnan aikaan ei ollut mitään asiaa tehdasalueelle. Kaupunkikuvan ja suojelunäkökohtien vuoksi uudisrakentamisen mittakaavasta tulee erityisesti huolehtia, jotta koskenvarren rakennettu ilme ja tehdasalueen arvokas rakennusten asema kaupunkikuvassa säilyvät. Kaava-alueen julkisten tilojen kohentamiseen ja laatuun tulee kiinnittää erityistä huomiota.

LIIKENTEESEEN LIITTYVÄT VAIKUTUKSET

Liikenteen vaikutukset ovat toisaalta liikenteelliset vaikutukset ja toisaalta liikenteen aiheuttamat melu- ja päästöhaitat.

Keskustan osayleiskaavan tarkistukseen liittyvä keskustan katuverkkosuunnitelma perustuu erillistutkimukseen, jossa selvitettiin eri tyyppisten vaihtoehtojen toimenpiteiden muutosvaikutuksia perusennusteen liikennemääriin. Tarkastelussa keskityttiin etenkin Finlaysonin ja Tampellan alueiden kytkemiseen muuhun keskustaan niin, että katuverkosta muodostuu toimiva.

Keskustan katuverkon toimivuus edellyttää Tampellan alueen kytkemistä suoraan Kekkosen tiehen. Tulevaisuudessa etenkin Tampellan ja ydinkeskustan länsiosan välisen liikenteen lisääntyminen ruuhkauttaa entisestään Satakunnansillan tuntumassa olevia liittymiä. Laadittu tarkastelu edellytti varautumista Finlaysonin ja Tampellan väliseen uuteen siltaan.

Finlaysonin alue liittyy keskustan katuverkkoon Kuninkaankadun välityksellä. Se osa liikenteestä, joka suuntautuu itään hakeutuu lyhintä mahdollista reittiä myöten Satakunnankadulle ja edelleen Satakunnansillalle, ehkä myös Hämeensillalle. Yhteys Kekkosen tien kautta itään on nykyisellään takaperoinen. Tammerkosken siltojen liikennemäärät ovat viime vuosina kasvaneet niin, että ruuhkatuntina liikenne ei nykyjärjestelyin voi enää lisääntyä sen paremmin Satakunnansillalla kuin Hämeensillalla tai Ratinan sillallakaan. Liikenteellisten vaikutusten näkökannalta keskustan katuverkon

toimivuus edellyttää asemakaavaehdotuksessa esitetyn Koskenniskan sillan toteuttamista Finlaysonin liikenteen ohjaamiseksi Kekkosen tielle. Liikenteen lisääntyminen Satakunnankadulla aiheuttaa toimivuus-, turvallisuus- ja ympäristöhaittoja.

Kevyen liikenteen reitistö Finlaysonin alueen ja ympäristön välillä toimii hyvin ajoneuvoliikenteestä erillään.

Liikenteen päästöhaitoissa autoliikenne on merkittävin ilman laatuun vaikuttava päästölähde Tampereen keskustassa. Keskustan osayleiskaavan tarkistukseen liittyy tavoite liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi mahdollisuuksien mukaan. Koska liikenteen ympäristöhaittoja voidaan keskustaluokalla parhaiten torjua vähentämällä ja jäsentämällä liikennettä, on katuverkkosuunnitelman yhtenä päätavoitteena ollut liikenteen, erityisesti läpikulkuliikenteen ohjaaminen keskustasta sitä sivuaville ohikulkuväylille. Keskustan läpikulkuliikenteen väheneminen Kuninkaankadulla ja Finlaysonin liikenteen ohjautuminen Kekkosen tielle merkitsevät liikenteen päästöhaittojen oleellista vähenemistä keskustassa.

Jos Finlaysonin alueelle suunniteltu maankäyttö sijoitettaisiin tasaisesti muulle kaupunkialueelle, liikennesuorite ja päästöt koko kaupunkialueella olisivat suuremmat kuin asemakaavaehdotuksen tarkoittamassa tilanteessa.

LUONNONYMPÄRISTÖÖN KOHDISTUVAT VAIKUTUKSET

Luonnonympäristön tarkastelu on kohdistunut Finlaysonin alueen maa- ja kallioperään, pohja- ja pintavesiin sekä kasvistoon (7).

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

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

Tutkimustulosten perusteella todettiin Finlaysonin alueen maaperä melko laajalti lievästi (moninaiskäytön ohjearvo ylittynyt) ja vähäisemmiltä osin voimakkaammin likaantuneeksi (maankäyttöä rajoittavat väljennetyt raja-arvot ylittyneet).

Alueilla, joissa maaperän haitallisten aineiden pitoisuudet ylittivät vain lievästi moninaiskäytön ohjearvot, riittänee toimenpiteeksi likaantuneen maan eristäminen esim. tuomalla pinta-maaksi uutta puhdasta maa-ainesta tai päällystämällä piha-alueet. Kuitenkin alueilla, joissa öljy- ja arseenipitoisuudet olivat kohonneet yli monikäyttörajan, tulisi maamassoja vaihtaa syvemmältä tai muutoin luotettavasti eristää. Öljyllä likaantunut alue tulisi rajata tarkemmin ottamalla lisänäytteitä. Öljyllä likaantuneen maan ollessa kyseessä, yhtenä vaihtoehtona on mikrobiologinen puhdistus (kompostointi) kaatopaikalla tai erillisillä maamassojen käsittelyalueilla.

Alueella, jossa maaperä oli selvästi likaantuneinta (väljennetyt raja-arvot ylitetty), tulee maamassoja vaihtaa laajemmalti. Tältä osin likaantuneen alueen laajuus tulisi selvittää lisänäytein.

SAMASE-projektin julkaisussa Finlaysonin alue on pohjaveden osalta merkitty luokkaan, jossa haitta-aineiden leviämistä pohjaveteen ei pidetä mahdollisena. Tutkimuksessa todettiin, että alueella ei ole merkitystä pohjaveden muodostumisalueena. Alueen rakentamisen myötä tapahtuva likaantuneen maaperän puhdistaminen vähentää oleellisesti pohjaveteen liukenevia haitallisia aineita.

Pintavesien osalta SAMASE-projektin julkaisussa Finlaysonin 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 likaantuneen maaperän puhdistaminen ja osin uuden kuivatusverkon rakentaminen vähentävät merkittävästi valumavesien mukana vesistöön kulkeutuvia haitallisia aineita.

Kasviston kannalta Finlaysonin Palatsia ympäröivä puisto on Finlaysonin tehdasalueella tärkeä aluekokonaisuus. Vanha tammi Palatsin eteläpuolella, metsälehmukset, kaksi isolehtilehmusta, monet pensasistutukset ja perennat ovat vanhaa perua. Niiden lisäksi puistossa on runsaasti uusia koristekasvilajeja. Selvityksen puiston kasvistosta on tehnyt Leena Kääntönen, joka toteaa, että Finlaysonin Palatsi puutarhoineen on erittäin edustava ja säilyttämisen arvoinen kokonaisuus. (Leena Kääntönen: Finlaysonin Palatsin puiston kasvisto).

Kaavan mukaisessa puistorakentamisessa voidaan turvata Finlaysonin Palatsin puiston arvokkaat kasvit.

YHDYSKUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Suunnittelukeskus Oy:n Tampereen toimisto on laatinut 2.6.1994 päivätyn "Tampere, Finlaysonin alue: Yhdyskuntakustannusten arviointi" -selvityksen (25).

Selvityksessä arvioitiin yhdyskuntakustannuksia, jotka aiheutuvat Finlaysonin alueen muuttamisesta uudeksi keskustan asuin-, liike-, toimisto- ja palvelualueeksi.

Kustannukset arvioitiin siten, että tulokset ovat vertailukelpoisia sekä Tampellan alueesta tehtyihin vastaaviin arviointeihin että Nurmi-Sorila-Aitoniemen kaavatalousselvityksen tuloksiin.

Laskentatulosten arvioinneissa oli kolme tarkastelunäkökulmaa:

- kansantaloudellinen
- kunnallistaloudellinen
- yksityistaloudellinen

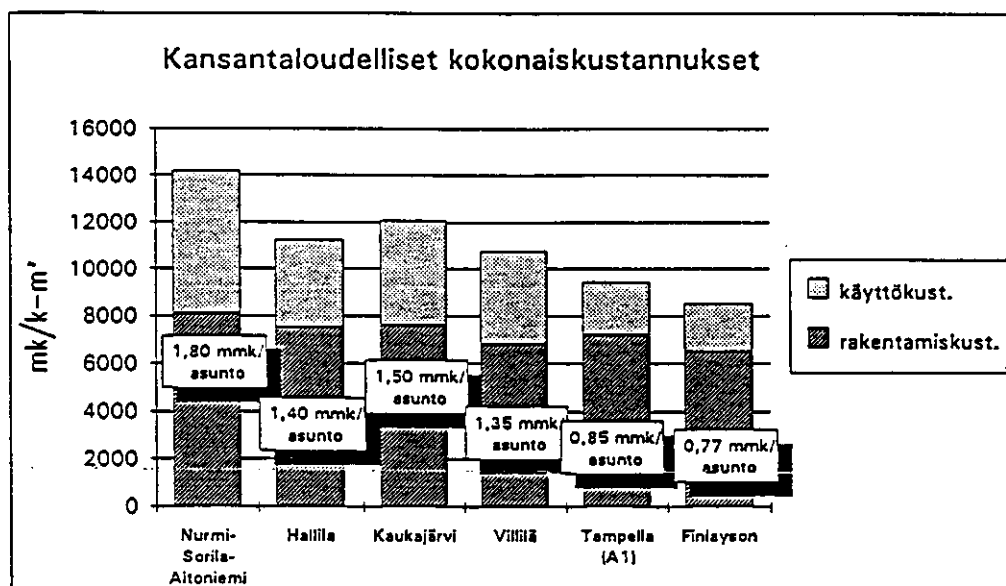
Laskennassa otettiin huomioon seuraavat kustannustekijät:

Rakentamiskustannukset:

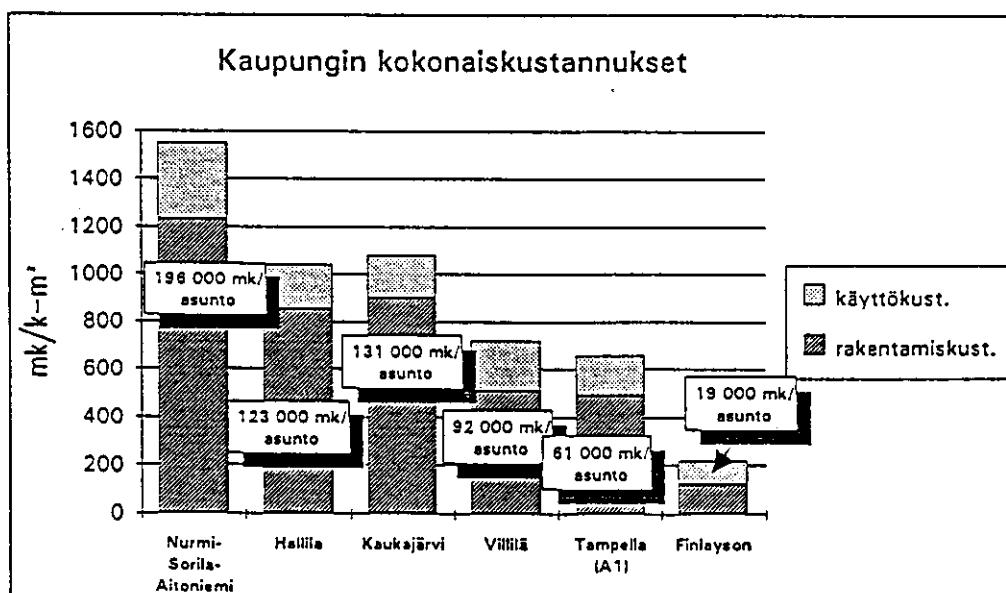
- * asuinrakennukset
- * kunnallistekniset verkostot (kadut, pysäköinti, vesihuolto, kaukolämpö, sähkö, puhelin, kaapelitelevisio) ja virkistysalueet
- * palvelut (koulut, sosiaali-, terveys-, kulttuuri-, liikuntapalvelut, postit, päivittäistavara-
liikkeet).

Käyttökustannukset:

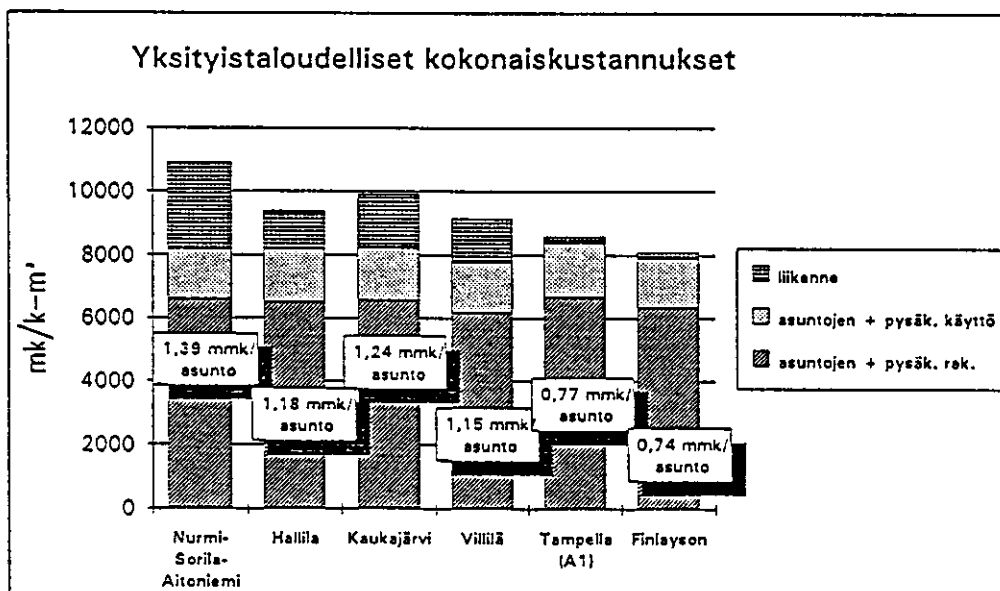
- * asuinrakennukset
- * kunnallistekniset verkostot ja virkistysalueet
- * palvelut (ei sis. toimintakustannuksia, esim. opettajien palkat)
- * liikennekustannukset (ajoneuvo-, polttoaine- ja onnettomuuskustannukset)



Finlaysonin alueen kansantaloudelliset kokonaiskustannukset verrattuna muihin mahdollisiin asuntorakentamisalueisiin.



Finlaysonin alueen kunnallistaloudelliset kokonaiskustannukset verrattuna muihin mahdollisiin asuntorakentamisalueisiin.



Finlaysonin alueen yksityistaloudelliset kokonaiskustannukset verrattuna muihin mahdollisiin asuntorakentamisalueisiin.

SOSIAALISET VAIKUTUKSET

Finlaysonin alueelle suunnitellun uuden käytön sosiaalisia vaikutuksia arvioitaessa on käytetty hyväksi yht.lis. Ari Ylösen kirjoitusta "Tampellan kanta-alue, ympäristövaikutusten arviointi: Sosiaaliset vaikutukset", joka on päivätty 22.5.1993 (24).

Sosiaalisten vaikutusten tarkastelu on suoritettu seuraavien kriteerien perusteella:

- mikä on suunnittelualueen 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

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 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 Finlaysonin alueelle syntyy sosiaalisia verkostoja ja yhteisöelämän piirteitä, jotka toteuttavat pyrkimyksiä säilyttää riittävä ennustettavuus asumisen turvallisuudesta.

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

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 kulttuuri-vyöhykealueeksi kaupungin identiteetin kannalta merkittävän kulttuurihistoriallisen, toiminnallisen, rakennushistoriallisen ja maisemallisen kokonaisuuden, joka kattaa Näsinpuiston, Finlaysonin alueen ympäristöineen, kanta-Tampellan alueen ja Tammerkosken koko koskimiljööön molempine rantoineen. (Kulttuurivirasto 19.8.1993: Kanta-Tampellan

alueen jatkosuunnittelu kulttuuritoimen kannalta (24)). Pitkän aikavälin tavoitteena tälle Finlaysonin - Tampellan kulttuurivyöhykkeelle on alueelle jo sijoittuneiden kulttuuritoimintojen lisäksi sijoittaa alueelle muita monipuolisia kulttuuripalveluja.

Finlaysonin alue on Tampereen keskustan laajenemisaluetta. 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 siitäkin huolimatta, että perinteisen teollisuustoiminnan jatkuminen Finlaysonin alueella ei ole todennäköistä.

Finlaysonin alue nähdään osana keskustan kulttuurivyöhykettä, jonka merkitys jälkipolville kulttuuriperinnön tallentajana, jatkajana ja kehittäjänä on korvaamaton.

JOHTOPÄÄTÖKSET

YVA-tarkastelun johtopäätöksenä voidaan todeta seuraavaa:

Finlaysonin alueen rakentaminen osaksi Tampereen keskustan asunto- ja liikerakentamisaluetta on eri tarkastelukriteereillä arvioituna edullinen ja toivottava ratkaisu. Merkittävää on, että alueen uusi käyttö voidaan toteuttaa vanhaa rakennuskantaa, koskimiljöötä ja alueen perinteistä rakennetta säilyttäen. Suunnitellun maankäytön sijoittaminen muualle kaupunkirakenteessa on taloudellisesti ja liikenteellisesti huomattavasti epäedullisempaa.

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

5 ASEMAKAAVA JA SEN PERUSTELUT

51 Yleisperustelu ja -kuvaus

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

Finlaysonin kanta-alueen eli tonttien nro I-1-13 ja 14 muuttuvaa käyttöä on yleiskaavasunnittelun vaiheessa tarkasteltu varsin yksityiskohtaisin suunnitelmin, jotka ovat osoittaneet yleiskaavallisten ratkaisujen toteuttamiskelpoisuuden. Toisaalta Finlaysonin perinteinen teollisuus ja toiminnot ovat laajassa mitassa jo hävinneet alueelta ja niitä korvaavien uusien toimintojen sijoittuminen alueelle on jo käynnissä. Näin ollen on perusteltua laatia alueelle uusi asemakaava, joka toteuttaa alueen suunnittelulle asetettuja tavoitteita ja ottaa huomioon YVA-selvitysten esille tuomat näkökohdat.

52 Kokonaismitoitus

Finlaysonin kantatontin perusominaisuus on sen historia kaupungin yhtenä keskeisimmistä 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 76.000 k-m², joten sillä on merkittävä alueen mitoitukseen vaikuttava asema. Säilyvien arvorakennusten määrästä johtuu, että uudisrakennusten osuus alueen kokonaiskerrosalasta jää vanhaa kerrosalaa vähäisemmäksi. Alueen suunnittelusta järjestetty aatekilpailu osoitti, että uuteen käyttöön suunniteltuna alueen kokonaiskerrosala asetuu suurin piirtein nykyisen kerrosalan paikkeille.

Vanhojen yksittäisten tehdasrakennusten koko sa-
moin kuin Finlaysonin alueen sijainti kaupungin
ydinkeskustassa ovat tärkeitä uudisrakennusten
mittakaavaa määrittäviä tekijöitä. Vanhoilla
tehdasrakennuksilla on myös tulevien toimintojen
laatuun merkittävästi vaikuttava asema.

Kaava-alueen aluetehokkuus on noin $ea=1.2$. Asuk-
kaita alueella on tavoitetilanteessa 550 - 600.
Mitoitusperiaatteena on käytetty asumisväljyyttä
40 ka-m²/as. Asuinkerrosalaa sijoittuu lähinnä
uudisrakennuksiin. Vanhat tehdasrakennukset sovel-
tavat pääsääntöisesti muuhun kuin asuinkäyttöön.
Tästä saattaa joku kapearunkoinen vanha tehdas
tehdä poikkeuksen.

Finlaysonin alueen työpaikkakehitys on riippuvai-
nen vanhan rakennuskannan tulevasta käytöstä.
Tavoitetilanteen työpaikka-arvio laskettuna kar-
keasti mitoituksella 60 ka-m²/tp on 1000 - 1300
työpaikkaa.

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

53 Ympäristövaikutusten arvioinnin vaikutukset

Asemakaavaratkaisu noudattaa Finlaysonin alueen
osayleiskaavan ja asemakaavaluonnoksen rakennetta,
joka YVA-tarkasteluissa on todettu paikalle sopi-
vaksi ja suositeltavaksi ratkaisuksi.

Kulttuurivaikutusten arviointia koskevassa YVA-
tarkastelussa todetaan, että Finlaysonin alue
nähdään osana keskustan kulttuurivyyhykettä, jonka
merkitys jälkipolville kulttuuriperinnön tallenta-
jana, jatkajana ja kehittäjänä on korvaamaton.
Kaupunkikuva- ja suojelunäkökohdat liittyvät kult-
tuurivaikutusten kokonaisuuteen, jonka laatuun ja
samalla YVA:n johtopäätösten ja suositusten toteu-
tumiseen asemakaavan sisällöllä on suuri vaikutus.

Valtaosalle alueen vanhasta rakennuskannasta anne-
taan asemakaavassa suojelumääräykset. Ne perustu-
vat rakennusoikeuksia koskeviin tutkimuksiin,
joissa on kartoitettu rakennusten rakennushisto-
ria, käyttötarkoitukset ja rakennuksiin kohdistu-
neet muutostoimenpiteet. Erityinen asema on Vanhan

tehtaan rakennusryhmällä (TR1, TR2, TR5 ja TR22), jonka suojelu rakennussuojelulain nojalla on kulkenut kaavoituksesta erillisenä projektina. Asemakaavamääräyksillä on myös vanhan rakennuskannan lähiympäristön laatua ja toiminnallista järjestelyä pyritty ohjaamaan paikan edellyttämällä tavalla.

Kaupunkikuvaa ja suojelunäkökohtia arvioitaessa voidaan todeta, että valtaosa Finlaysonin alueen vanhasta rakennuskannasta säilyy, minkä vuoksi myös Tampereen keskeisin kaupunkikuva säilyy. Säilyvien rakennusten myötä myös viime vuosisadalla syntyneen tehdasalueen hyvin tiivis ja omalaatuinen tunnelma säilyy kaikkien niidenkin koettavaksi, joilla tehtaan toiminnan aikaan ei ollut mitään asiaa tehdasalueelle. Uudisrakentamisen mittakaava määrätään sellaiseksi, että uudisrakennukset eivät hallitse Finlayson-kuvaa vaan tämä asema säilyy vanhoilla teollisuusrakennuksilla.

Kaavaan sisältyvät kaksi uudisrakennuskorttelialuetta ovat paikoilla, joilta purettavilla tehdasrakennuksilla on suojeltua rakennuskantaa vähäisempi merkitys Finlaysonin teollisuushistorian välittäjänä eikä niillä ole alueen uuden käytön toteutuessa realistisia uusikäytön toteuttamismahdollisuuksia.

Toiseksi uudisrakentamisen alueeksi on osoitettu "keskeneräisen" oloiseksi jäänyt Satakunnankadun ja Kuninkaankadun kulma-alue, jolta tavoitettilan-teen mukainen rakentaminen edellyttää Plevnan laajennuksen, tehdasrakennus 35:n sekä entisen höyrykeskuksen purkamista. Toinen uudiskortteli-alue sijoittuu alueen pohjoisosaan vesikanavan ja Palatsin väliselle alueelle, jolta uudisrakentamisen vuoksi joudutaan purkamaan entinen värjäämö sekä varasto- ja vedenpuhdistuslaitoksen rakennus. Tämä pohjoinen uudiskortteli on maisemallisesti erittäin vaativalla paikalla. Vaikka alue ei ole näkyvä osa perinteistä keskustan kaupunkikuvaa, se avautuu osaksi Tammerkosken rantamaisemia Tampellan ja Finlaysonin alueiden muutosten yhteydessä. Tästä syystä uudisrakennusten rakennusalat noudattavat pitkälle paikan vanhojen rakennusten rakennusaloja ja suuntaa ja niiden koon rajoitukset määräytyvät ympäristön perusteella.

Nykyisen Finlaysonin puiston kohentaminen samoin kuin autojen siirtyminen pysäköintikeskittymiin on alueen oman ilmeen kannalta erittäin myönteinen muutos nykytilanteeseen.

Sosiaalisilta vaikutuksiltaan asemakaava pyrkii toteuttamaan YVA:n sisältämiä velvoitteita tavoitetilanteelle. Kaava tarjoaa mahdollisuudet erittäin monipuolisten toimintojen sijoittumiselle Finlaysonin alueelle. Yhteydet vanhaan keskustaan ovat hyvät. Uudisrakentaminen on pääasiassa asuntorakentamista. Uusien kortteleitten suunnittelussa painotetaan tästä syystä asumisviihtyvyystekijöitä ja erityisesti perheasumisen tarpeita.

54 Rakennettu ympäristö

54.1 Kokonaisrakenne

Finlaysonin kanta-alueen uuden maankäytön rungon muodostaa sille tehdasalueena syntynyt rakenne. Kantatontin kytkeminen uudessa tavoitetilanteessa ympäristöönsä on ollut koko Tampereen keskustaa koskeva laaja liikennesuunnittelukysymys.

Liikenteen pääsyöttöyhteytenä toimii Paasikiventie - Kekkosen tie, johon Finlaysonin alue tavoitetilanteessa jouduttaneen kytkemään Tammerkosken yli suunnitellun uuden sillan välityksellä Tampellan alueen kautta. Maankäytön suunnittelussa varaudutaan tähän.

Finlaysonin alueen sisäinen kokoojakatu, Finlaysonin katu, entinen Puuvillatehtaankadun jatke, liittää alueen niin Paasikiven - Kekkosen tiehen kuin keskustan katuverkkoon Kuninkaankadun kautta. Finlaysoninkatuun kytkeytyy alueen kaikkien uusien kortteleitten tontti- ja huoltoliikenne. Myös alueelle suunniteltu keskitetty pysäköintijärjestelmä liittyy pääsääntöisesti Finlaysoninkatuun. Ajoyhteydelle Satakunnankadun ja Kuninkaankadun kulmatontin maanalaisiin pysäköintitiloihin ja tätä kautta myös pysäköintilaitokseen on osoitettu erillinen yhteys Kuninkaankadulta.

Korttelirakenteen perustana ovat vanhojen säilyvien rakennusten suuret ryhmät, pääasiassa asuinkäyttöön suunniteltujen uudiskortteleitten vaatimusten huomioon ottaminen sekä maisemalliset seikat.

Kevyen liikenteen reitistö kytkee alueen keskustaan kosken molemmille rannoille samoin kuin keskustan virkistysalueille ja -reiteille.

54.2 Maankäyttö
54.21 Korttelialueet

SÄILYVIEN TEOLLISUUSRAKENNUSTEN ALUE

Finlaysonin alueen vanhimmat tehdasrakennukset sijaitsevat alueen kaakkoisosassa Tammerkoskeen ja Satakunnankatuun rajautuen. Tämän poikkeuksellisen tiiviin tehdasrakennuskorttelin tehtaista valtaosa on arvorakennuksia, jotka määrätään suojeltaviksi. Kaakkoisen korttelin rakennusryhmästä hieman irrallaan olevia arvorakennuksia ovat lisäksi pääkonttori ja tehtaanmyymälä taustarakennuksineen sekä Finlaysonin Palatsi. Muista poikkeava, aikanaan rakennusteknisesti merkittävä, ulkoiselta hahmoltaan Finlaysonin alueen ja keskustan kaupunkikuvaan omaleimaisen ilmeen antaja Plevna on myös rakennus, jonka kaupunkikuvalliset ominaisuudet suojellaan. Säilyvien rakennusten käyttötarkoitussäärittely on melko väljä, jotta rakennusten uusi käyttövalinnat voidaan tehdä järkevästi rakennusten ehdoilla, keskustan kehitystavoitteita kuitenkin noudattaen. Rakennusten ympäristöön esitetään lähinnä kaupunkikuvan säilyttämistä ja kohentamista tarkoittavia määräyksiä.

Kortteli 1

Tontti 15

Tontilla 15 on enin osa Finlaysonin alueen vanhoista arvorakennuksista. Käyttötarkoitukseltaan tontti on liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta, jolle saadaan rakentaa myös julkisia tiloja, ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työhuonetiloja sekä asuntoja (K-30). Toteutunutta kerrosalaa tontilla on yhteensä noin 67090 m², mihin sisältyvät TR 1:n ja TR 2:n itäseunustalla oleva joukko eri-ikäisiä kylkiäisrakennuksia sekä porrastorni ja turbiinihuone.

Suurin osa vanhoista rakennuksista samoin kuin tontilla oleva Finlaysonin tehtaan piippu sekä tontilla kulkeva puutarhakanava määrätään säilytettäväksi. Höyrypannuhuone TR 6:n ja Siperian välissä sekä Vanhan tehtaan ja katuva priikin väliin vuonna 1961 rakennettu kaksikerroksinen TR 57 ovat tontin ainoat tehdasrakennukset, joilla ei ole mitään suojelumääräystä. Asemakaavassa sallitaan höyrypannuhuoneen korvaaminen samankokoisella uudisrakennuksella. TR 57:n rakennusala irrotetaan

itäosastaan 8 m:n päähän Vanhasta tehtaasta, jolloin TR 1:n ja TR 2:n länsijulkisivut voidaan kokonaisuudessaan kunnostaa. Muu osa TR 57:n rakennusosalasta säilyy rakennusosalana, jolla sallitaan nykyisen rakennuksen korkuinen rakennus.

Korttelialue on kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti tärkeä. Uudisrakennusta tai olemassa olevaan rakennukseen tehtäviä muutoksia suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota alueen kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilymiseen. Myös tontin piha-alue tulee rakentaa ottaen huomioon alueen käyttö ja luonne historiallisesti arvokkaan ympäristön osana.

Tontilla liikkumista helpottamaan on tontin osille annettu nimet, jotka eivät ole varsinaisia kadunnimiä. Niitä tullaan kuitenkin käyttämään tontilla osoiteniminä ja ne on haluttu ottaa näkyviin myös asemakaavaan merkittyjen ajoyhteysmerkkien yhteyteen. Näitä ovat Väinö Linnan aukio, Finlaysoninkuja sekä Päämääränselä. Tontin kautta tulee järjestää yleinen jalankulku, joka välittää mm. Tammerkosken itärannalta Konsulinsaaren kautta ja kosken länsirantaa Satakunnankadun ali TR 54:n läpi ohjattavaa jalankulkuliikennettä Finlaysonin alueen eri osiin.

Tonttia varten on varattava 452 autopaikkaa, jotka tulee osoittaa Plevnaan rakennettavasta pysäköintilaitoksesta. Tontille ei saa sijoittaa maanpäällisiä autopaikkoja. TR 54:n maanalaisiin tiloihin sekä rakennuksen pohjoispuolella oleviin maanalaisiin tiloihin saadaan sijoittaa autopaikkoja. Ajo niille tapahtuu Plevnan kautta maanalaisista ajotunnelien myötä.

Tontti 16

Tontti 16 käsittää pääosan tehdasrakennuksesta 9. Käyttötarkoitukseltaan se on yleisten rakennusten korttelialuetta, jolle saadaan rakentaa tiloja kulttuuri- ja opetustoimintaa sekä julkista hallintoa varten (Y-13). Tontilla on kerrosalaa 4500 m². TR 9 saa suojelumääräyksen, samoin tontilla kulkeva puutarhakanava. Tontille tulee varata autopaikkoja 1 ap/120 m². Autopaikat osoitetaan lähinnä tontilla 1/14/II olevasta pysäköintilaitoksesta.

Tontti 17

Tontti 17 on yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialuetta (ET-1). Tontilla on voimalaitos ja voimalaitoskanava, jotka molemmat määrätään säilytettäväksi.

Kortteli 460 tontti 1

Tontti 1 on käyttötarkoitukseltaan liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K). Alueen arvorrakennuksista sillä sijaitsevat Finlaysonin pääkonttori ja tehtaanmyymälä, joille molemmille annetaan suojelumääräys. Näiden lisäksi tontilla ovat tehdasrakennukset 40 ja 41, jotka on mahdollista säilyttää tai korvata saman suuruisilla uudisrakennuksilla. Uusi rakennusala kaavoitetaan Finlaysoninkadun varteen pääkonttorin länsipuolelle. Rakennusala on suurimpiirtein vuonna 1839 paikalle rakennetun uusklassisistisen puurakennuksen, Mamselli Hydenin koulun, sittemmin porttirakennuksen paikalla. Rakennusalan rakennusoikeus samoin kuin muut rakentamista koskevat määräykset merkitsevät tavallaan Mamselli Hydenin koulun palauttamista paikalle. Rakennusala on tontilla I-2-7 olevan säilytettävän rakennuksen linjassa. Rakennusala on kuitenkin irrotettu Kuninkaankadun reunasta jotta Kuninkaankadun ja Finlaysoninkadun kulmaan jäisi näkemäaluetta, mitä tulevaisuudessa vilkkaasti liikennöity risteys tarvitsee. Tontin kerrosala on yhteensä 5640 m². Autopaikkoja on varattava 1 ap/säilyvän kerrosalan 120 m² ja 1 ap/uudiskerrosalan 90 m². Autopaikat, yhteensä 49 kpl osoitetaan korttelista 462.

Kortteli 461

Tontti on Finlaysonin Palatsille kaavoitettu tontti, joka käyttötarkoitukseltaan on liike- ja toimistorakennusten sekä kulttuuritoimintaa palvelevien rakennusten korttelialuetta, jolle saadaan sijoittaa myös julkisten palvelujen tiloja (KYY-3). Korttelialue merkitään kaupunkikuvan kannalta tärkeäksi korttelialueeksi, jonka rakentamattomat osat on istutettava alueen käytön vaatimalla tavalla ja ottaen huomioon korttelialueen ja sitä ympäröivien alueiden kaupunkikuvallinen merkitys. Palatsi määrätään säilytettäväksi. Erilliselle varastorakennukselle osoitetaan myös rakennusala. Autopaikkoja on varattava 1 ap/120 m². Ne osoitetaan joko Plevnan pysäköintilaitoksesta tai korttelista 462.

UUDET ASUNTOVALTAISET KORTTELIALUEET

Pääkäytöltään asuntokortteleiksi kaavoitettujen korttelialueitten suunnittelussa on keskeisenä tavoitteena ollut asumisviihtyisyydestä sekä kaupunkikuvan vaatimuksista huolehtiminen. Molemmat uudiskorttelialueet sijaitsevat historiallisesti

poikkeuksellisen arvokkaassa ympäristössä muodostaen osaltaan kaupungin keskeisintä kaupunkikuvaa ja liittyen Tammerkosken kulttuurimaisemaan. Korttelikohtaisessa suunnittelussa on huomiota kiinnitetty rakennusten mittakaavaan ja pihatilojen suunnitteluun.

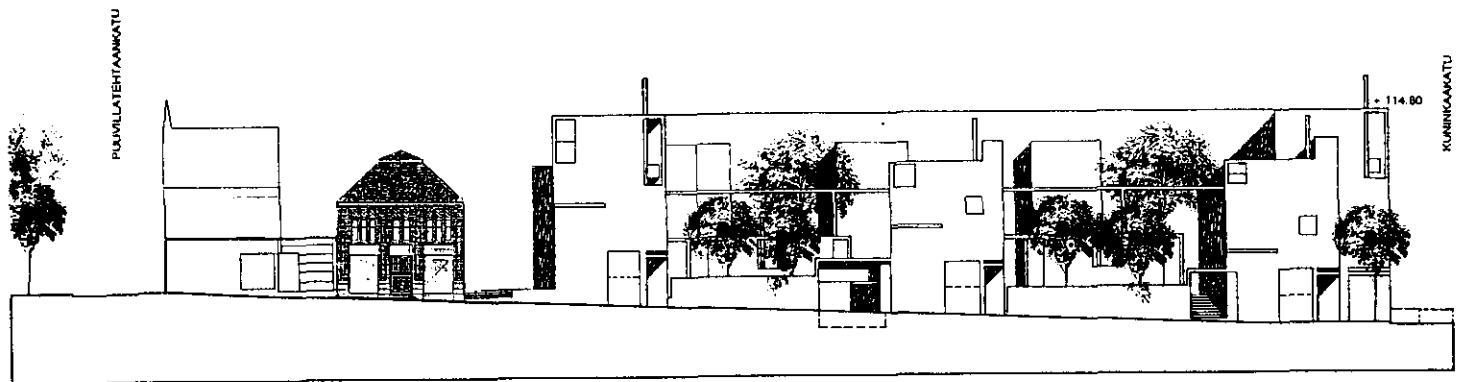
Kortteli 1 tontti 18

Tontti 18 on kaavoitettu Finlaysonin kanavarantaan Palatsin ja tehdasrakennusten 31 ja 9 väliin. Paikalla sijaitsevat nykyisin kanavan suuntaiset vanha värjäämörakennus sekä vedenpuhdistus- ja varastorakennus. Tontti on asuinrakennusten korttelialuetta (A-18). Uudisrakennusten rakennusalat ovat osittain nykyisten rakennusten paikalla ja niiden suuntaiset. Lähinnä kanavaa on rakennusala enintään V 2/3-kerroksiselle ja 5800 kerrosalaneliömetrin suuruiselle rakennukselle. Rakennuksen vesikaton ylin korkeusasema määräytyy läheisten tehdasrakennusten räystäskorkeusaseman mukaan. Tontin länsiosassa on rakennusala enintään II 2/3 -kerroksiselle ja 1000 kerrosalaneliömetrin suuruiselle rakennukselle. Tontin rakennusoikeus vastaa tehokkuuslukua $e=1.4$. Tontin uudisrakentamista koskee määräys, jonka mukaan uudisrakennuksen julkisivumateriaalien sekä julkisivun rakennustaiteellisen käsittelyn tulee sopeutua ympäristöön rakennuksiin ja korttelikokonaisuuteen. Koko korttelialue merkitään kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti tärkeäksi alueeksi, jossa uudisrakennusta tai olemassa olevaan rakennukseen tehtäviä muutoksia suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota alueen kulttuurihistoriallisten ja maisemallisten arvojen säilyttämiseen. Autopaikkoja on varattava 1 ap/90 m² ja ne tulee osoittaa Plevnan pysäköintilaitoksesta tai korttelista 462. Tontille ei saa sijoittaa auto-paikkoja.

Kortteli 460 tontti 3

Tontti 3 Satakunnankadun ja Kuninkaankadun kulmassa on asuinrakennusten korttelialuetta, jolle saadaan sijoittaa myös liike-, toimisto- ja palvelutiloja (A-24). Tontilla on rakennusalat VI-VII -kerroksisille uudisrakennuksille, joiden keskelle jää korttelin piha. Kerrosalaa on yhteensä 18700 m², mikä vastaa tonttitehokkuutta $e=2.0$.

Kuninkaankadun puoleisille rakennusaloille on rakennusten maksimikorkeudet määrätty paitsi korttelipihan valoisuutta ajatellen myös ottaen huomioon Kuninkaankadun katukuva Puutarhakadusta pohjoiseen. Muuten rakennusten korkeudet on määrätty siten, että ne eivät ylitä Keskustorin ja keskustan kaupunkikuvaa hallitsevien tehdasrakennusten 36, 37 ja 54 räystäskorkeuksia.



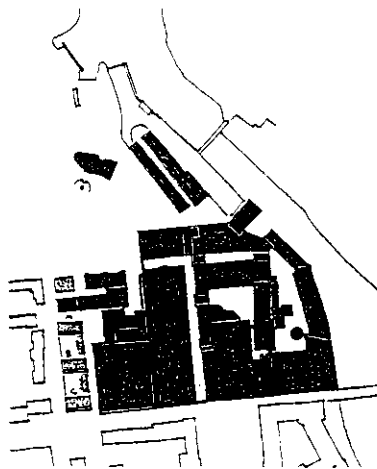
KUNINKAANKADUN JULKISIVU

Satakunnankadun varren uudisrakennuksessa tulee kaduntasokerrokseen ja sitä seuraavaan kerrokseen sijoittaa liike- ja toimistotiloja, joihin kulku tulee järjestää suoraan kadulta tai ensimmäisen kerroksen liiketilojen kautta. Rakennuksessa olevien asuntojen tulee avautua ainakin pihalle. Määräys johtuu Satakunnankadun raskaasta liikenteestä. Samasta syystä määrätään Satakunnankadun varren rakennusaloille rakenteita koskeva ääneneristysvaatimus.

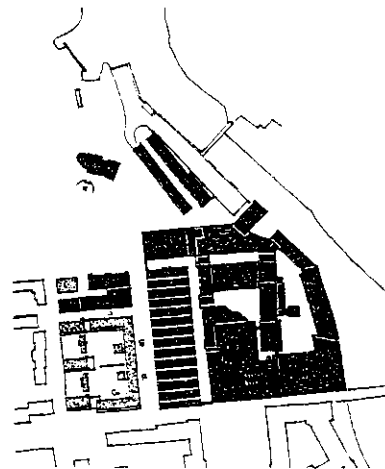
Koko tontti on merkitty kaupunkikuvan kannalta tärkeäksi korttelialueeksi, jolla rakentamattomat osat on istutettava alueen käytön vaatimalla tavalla ja ottaen huomioon korttelialueen ja sitä ympäröivien alueiden kaupunkikuvallinen merkitys. Uudisrakennusten sopeutumiseen kaupunginosakonaisuuteen ja katukuvaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. Korttelin sisäosiin ei saa rakentaa tontteja erottavia aitoja.

Tontille rakennetaan maanalaiset pysäköintitilat, joihin tulee sijoittaa vähintään 210 autopaikkaa. Vaiheittain toteutuvan uudisrakentamisen yhteydessä kunkin uudisrakennuksen tarvitsemat autopaikat tulee rakentaa samanaikaisesti uudisrakennuksen rakentamisen kanssa. Korttelipihaan ei saa sijoittaa maanpäällisiä autopaikkoja. Ajo maanalaisiin pysäköintitiloihin kulkee Kuninkaankadulta tontin luoteisosaan kaavoitetun rampin kautta, jota myöten on myös yhteys Plevnaan ja korttelin 1 maanalaisiin tiloihin.

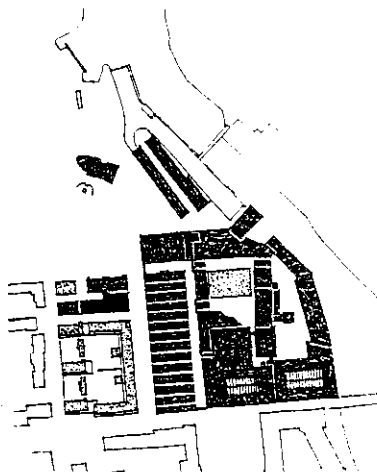
VAIHEITTAISUUS



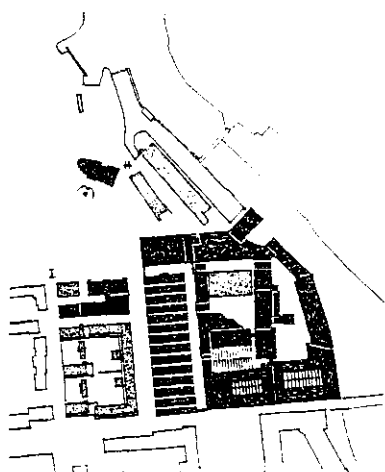
- 1. VAIHE**
- talot A ja B
- talo C



- 2. VAIHE**
- Plevnan laajennuksen purkaminen ja asuinkorttelin rakentaminen valmiiksi D, E, F ja G
- pysäköinti toteutetaan Plevnaan sekä osittain uudisrakennusten kellareihin



- 3. VAIHE**
- varsinaisen tehdasosan peruskorjaus ja uudisrakentaminen ko. alueelle



- 4. VAIHE**
- kosken rannan asuintalot H
- vanhan myymälän laajennus

54.22 Katu- ja liikennealueet

KATUVERKKO

Finlaysonin alueen sisäinen liikennematkaisu on voitu perustaa suppeaan katuverkkoon, joka säilyttää alueen vanhan rakenteen. Alueen kokoojakatu on Finlaysoninkatu, entinen Puuvillatehtaankadun jatke. Finlaysoninkatu samoin kuin kortteliin 460 sallittu erillinen yhteys tontin 3 maanalaisiin pysäköintitiloihin ohjaavat Finlaysonin alueen liikenteen Kuninkaankadulle ja edelleen keskustan katuverkkoon. Ennen pitkää kaavassa oleva uusi siltayhteys, Koskenniskansilta Tammerkosken yli tulee olemaan tarpeellinen liikenteen ohjaamiseksi Tampellan kautta Kekkosen tielle, joka on tulevaisuudessa molempien muuttuvien teollisuusalueiden pääsyötyyhteys.

Finlaysoninkadun kanssa risteää Polttimonkatu, joka välittää liikenteen pohjoisosan kortteleihin ja voimalaitokselle ja etelään Plevnan pysäköintilaitokseen. Kaava-alueeseen sisältyy Kuninkaankatu Satakunnankadusta pohjoiseen. Kadun pohjoisosaa jatketaan Tammerkosken suuntaan johtamaan liikennettä kosken yli kaavoitetulle uudelle sillalle, Koskenniskan sillalle, jota on alustavasti hahmoteltu Tampellan alueen osayleiskaavatyön yhteydessä laaditussa, lokakuussa 1992 päivätyssä Tammerkosken siltaselvitysraportissa (27). Satakunnankatua sisältyy kaava-alueeseen Satakunnansillan tuntumassa sen verran, että voidaan osoittaa jalankulkuyhteys kadun ali Frenckellin edustan puistosta Finlaysonin alueelle.

Alueelle kaavoitettu kävelykatuverkosto huolehtii kattavasti jalankulku- ja polkupyöräilyliikenteen yhteystarpeista. Keskeisin kävelykatu on Aleksis Kiven kadun jatkeesta kaavoitettu Itäinenkatu, jolla polkupyöräily ja huoltoliikenne ovat sallittuja. Tämä Plevnan ja Katuvapriikin välissä oleva katu säilyttäneen karuhkon luonteensa jatkossakin, vaikka se tulee olemaan kävelijöiden pääyhteys keskustasta Finlaysonin alueelle. Itäisenkadun eteläpään portti on kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakenne, jota ei saa purkaa. Palatsinraitti Polttimonkadun jatkeena on Palatsin tontin huolto- ja tonttiliikenneyhteys samalla kun se välittää kävelyliikennettä puiston pohjoisosiin ja Koskenrantaan. Kanavaraitti on kävely- ja huoltoyhteys voimalaitokselle ja kanavan rantaan.

Kaavaan sisältyy myös uusi jalankululle tarkoitettu silta Tammerkosken yli. Tämä Konsulinsillaksi nimetty kävelysilta kulkee Työnpuistosta Konsulinnaaren kautta TR 54:n koillisnurkkaan, mistä jalankulku voidaan ohjata TR 54:n läpi tontin 1-1 pihaan.

Tontille 1-15 on merkitty alueella liikkumista helpottamaan osoitenimiksi kehitettyjä tontin osan nimiä, jotka eivät ole kadunnimiä.

PYSÄKÖINTI

Finlaysonin alueen jo perinteisesti tiivis rakentaminen ja pelkistetty katuverkko ei salli laajojen maanpäällisten alueiden varaamista pysäköinnin käyttöön. Myös ympäristön arvo ja maisemalliset tekijät estävät tämän. Siksi Finlaysonin alueen suunnittelussa on lähdetty keskitetyn pysäköinti-järjestelmän toteuttamisesta alueella.

Autopaikkavaatimuksena on uudisrakentamista koskevana vaatimus 1 autopaikka/90 m² kerrosalaa. Säilyvien rakennusten osalta vaatimus on yleensä 1 autopaikka/120 m² kerrosalaa. Tontilla 1-15 on vaatimusta väljennetty johtuen säilyvän rakennuskannan luonteesta. Tontille 15 vaadittu 452 autopaikkaa vastaa 1 ap/140 m² kerrosalaa. Yhteensä kaava-alueella tulee tavoitetilanteessa olla rakennettuna vähintään 830 autopaikkaa.

Alueen keskeinen pysäköintilaitos on osoitettu Plevnaan tontilla 460-2. Rakennuksen vanhan vaipan sisään tulee rakentaa vähintään 530 autopaikkaa. Laitokseen tulee sijoittaa tontin 1-15, osa tontin 1-18 sekä Plevnaan rakennettavien liiketilojen autopaikat.

Pienempi autopaikkojen korttelialue on kortteli 462, joka on pääasiassa maanpäälliselle pysäköinnille tarkoitettu alue. Vanhan maanalaisen öljysäiliötilan hyödyntäminen pysäköintikäyttöön alueen itäpäässä on mahdollista. Alueelle on sijoitettavissa 70-80 autopaikkaa. Tonttien 460-1 461-1 autopaikat sekä osa tontin 1-18 autopaikoista tulee osoittaa korttelista 462. LPA-tontin eteläreunaan ja länsireunaan Kuninkaankadun varteen osoitetaan istutettavat alueet, joilla ole-massa olevaa puustoa tulee säilyttää mahdollisuuksien mukaan ja sitä on täydennettävä ympäristöön soveltuvalle tavalla. Tontilla olevalle porttirakennukselle osoitetaan rakennusala. Tontin pohjoisreunaan määrätään rakennettavaksi rakenteelli-

nen aita ja/tai pensasaita, joka tulee rakentaa ympäristöönsä sopivaksi. Aitaan tulee tehdä jalankulkijoille tarpeelliset kulkuaukot.

Pysäköinti korttelialueella toteutuu tontilla 460-3 samanaikaisesti tontin rakentamisen kanssa. Tontin omaan käyttöön tarkoitettuja autopaikkoja tulee rakentaa tontin maanalaiseen autohalliin yhteensä vähintään 210 kpl.

Tehdasrakennus 54:n kellarikerrokseen tasoille +85,70, +88,40 ja +91,00 on alustavien tarkastelujen mukaan mahdollista sijoittaa noin 160 autopaikkaa. Kulku näihin tiloihin tapahtuu Plevnan kautta olemassa olevaa maanalaista tunnelia myöten. Yhteys on hankala, minkä vuoksi tila ei sovi yleisöpysäköintiin.

Maanpäällistä tonttikohtaista pysäköintiä ei alueella yleisesti sallita. Kadunvarsipysäköinnille on 16 autopaikan varaus Pääkonttoria vastapäätä Finlaysoninkadun varressa.

54.23 Virkistysalueet

Finlaysonin tehtaan puisto, jonka kasvillisuudesta on laadittu erillinen selvitys, osoitetaan asemakaavassa puistoksi, jossa ympäristö säilytetään (VP-1). Puisto nimetään Wilhelm von Nottbeckin puistoksi. Puistossa on olemassa oleva puusto säilytettävä siten, että sallitaan vain maisemahoidon kannalta tarpeelliset toimenpiteet ja että puustoa täydennetään tarpeen mukaan uusintaistutuksilla. Puiston pohjoisosassa oleva Kotkankallio merkitään säilytettäväksi muistomerkiksi. Kotkankallion länsipuolella oleva lahdenpoukama merkitään vesialueena säilytettäväksi puiston osaksi. Kuninkaankadulta sallitaan ajo puiston kautta Palatsille.

Konsulinsaari Satakunnansillan tuntumassa on kaava-alueeseen sisältyvää puistoaluetta, jonka kautta osoitetaan mahdollisuus rakentaa jalankulkusilta kosken yli Finlaysonin alueen ja Työnpuiston välille.

54.25 Vesialueet

Kaava-alueeseen sisältyy Tammerkosken vesialuetta alueen pohjoisosassa ja etelässä Satakunnansillan tuntumassa. Pohjoisessa vesialueelle merkitään varaus Koskenniskansillalle, uudelle kosken yli suunnittelulle ajoneuvo- ja kävelysillalle, jonka kautta on mahdollista tavoitetilanteessa ohjata Finlaysonin liikenne Kekkosen tielle ja joka yhdistää Finlaysonin ja Tampellan alueet. Etelässä

varaudutaan uuden kävelysillan, Konsulinsillan rakentamiseen Työnpuistosta Konsulinsaaren kautta Finlaysonin alueelle. Molempien siltojen rakentamisen yhteydessä tulee ottaa huomioon niiden sopivuus ympäristöönsä.

54.4 Yhdyskuntatekninen huolto
Finlaysonin alue on yhdyskuntateknisten verkostojen piirissä.

55 Luonnonympäristö

Asemakaava säilyttää Finlaysonin nykyisin rakentamattomat ranta- ja puistoalueet. Wilhelm von Nottbeckin puistoksi nimetyn Finlaysonin puiston kohdalla asemakaava merkitsee puiston kohentamista, mahdollisuutta puistossa olevan kasviston säilyttämiseen ja käytännössä myös puistoalueen laajentumiseen, koska nykyisin laajasti autojen valtaama puisto tulee kunnostaa puistoksi.

Konsulinsaaren merkitys keskustan puistona kasvaa huomattavasti kaavassa esitetyn kävelysillan tulua rakennetuksi.

56 Erityispiirteet ja suojelukohteet

SUOJELU

Finlaysonin vanhoille rakennuksille ja rakennelmille on asemakaavassa annettu suojelumääräykset seuraavasti:

Tehdasrakennuksille TR 1 ja Palatsi 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). Rakennussuojelulain mukainen suojelu koskee TR 1:tä.

Tehdasrakennuksille TR 2, TR 5, TR 6, TR 31, TR 34 ja TR 37 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). Rakennussuojelulain mukainen suojelu koskee TR 2:ta ja TR 5:tä.

Tehdasrakennuksille TR 3, TR 4, TR 7, TR 9 TR 36 ja TR 53 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. (sr-33).

Erillinen määräys annetaan TR 36:ssa olevalle höyrykonehuoneelle, joka tulee säilyttää ennallaan eikä sen tilanjakoa saa muuttaa.

Tehdasrakennuksille TR 6a, TR 19, TR 52 sekä kone- ja turbiinihuoneelle (TR 22) ja sen yhdysrakennukselle 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 rakennustaiteellisia arvoja. (sr-18). TR22 sisältyy rakennussuojelulain nojalla suojeltuun vanhan tehtaan kokonaisuuteen.

TR 48:lle annetaan seuraava suojelumääräys:

Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas sekä kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. 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. (sr-17). Rakennuksessa olevasta myymälän etuhuoneesta määrätään lisäksi, että se tulee säilyttää ennallaan eikä sen tilanjakoa saa muuttaa.

TR 10:lle annetaan seuraava suojelumääräys:

Suojeltava rakennus, jonka katujulkisivut tulee säilyttää nykyisessä asussaan. Rakennuslautakunta voi sallia julkisivuihin tehtäväksi vähäisiä muutoksia. (sr-4)

TR 54:n Tammerkosken ja Satakunnankadun puoleiset julkisivut määrätään säilytettäväksi.

Finlaysonin tehtaanpiippu merkitään kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeäksi tehtaan piipuksi, jota ei saa purkaa.

Satakunnankadun puoleinen portti samoin kuin voimalaitoksen vesikanava merkitään historiallisesti ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeiksi rakenteiksi, joita ei saa purkaa.

Puutarhakanava, lukuun ottamatta sen täydellisesti muutettua pohjoisosaa, merkitään historiallisesti tärkeäksi vesikanavaksi, jota ei saa purkaa ja jonka huoltomahdollisuus tulee säilyttää.

Puistossa oleva Kotkankallio määrätään säilytettäväksi muistomerkiksi.

TR 1:n ja TR 2:n porrastorni merkitään rakennustaiteellisesti arvokkaaksi ja kaupunkikuvan kannalta tärkeäksi torniksi, jota ei saa purkaa. Torni sisältyy rakennussuojelulain nojalla suojeltuun vanhan tehtaan kokonaisuuteen.

Wilhelm von Nottbeckin puisto merkitään puistoksi, jossa ympäristö säilytetään.

Varsinaisten suojelumääräysten lisäksi uuden asemakaavan rakenne perustuu Finlaysonin tehdasalueen perinteiseen rakenteeseen. Myös uudisrakentamista ohjataan kaavamääräyksillä, joilla velvoitetaan arvokkaan ympäristön huomioon ottamiseen uuden suunnittelussa.

Rakennuskohtaisia toimenpidesuosituksia

Arkkitehti Lasse Kosunen laatimassa raportissa "Finlaysonin tehdasalue Tampereella, Rakennuskanta - historia ja tulevaisuus" (10) on ehdotus suojelumääräyksiin soveltuvista rakennuskohtaisista toimenpidesuosituksista:

1. Historiallisesti merkittävä ja ainutlaatuinen, lähes alkuperäisessä asussa oleva rakennus

TR1

Lähes alkuperäisenä säilynyt valtakunnallisesti merkittävä teollisuusrakennus, johon liittyy ainutlaatuisia historiallisia ominaisuuksia. Rakennus vaatii antikvaarista kunnostusta. Uusi käyttötarkoitus sopeutetaan rakennuksen ehtoihin. Muutostoimenpiteet ovat luonteeltaan konservoivia, vanhoihin materiaaleihin ja menetelmiin pitäytyviä. Muutoksensietokyky on vähäinen.

2. Lähes alkuperäisessä asussa oleva rakennus

TR2, TR5, TR48 (myymälätila)

Rakennejärjestelmältään alkuperäisenä säilynyt rakennus, joka on lajinsa tyypillinen edustaja. Muutostoimenpiteet ovat säilyttäviä ja ylläpitäviä. Materiaaleissa ja pintakäsittelyissä sovelletaan alkuperäisiä menetelmiä. Käyttötarkoitus valitaan niin, ettei perusteellisia muutoksia tarvitse tehdä. Muutokset tilajaossa tehdään pääosin olemassaolevia rakenteita vahingoittamatta. Pyritään säilyttämään mahdollisuus alkuperäisen lähtötilanteen palauttamiselle. Ajallinen luettavuus uuden ja vanhan välillä tehdään selkeäksi. Rakennus sietää harkittuja tilallisia yms. muutoksia, jotka joudutaan punnitsemaan tapauskohtaisesti.

3. Vähäisiä muutoksia kokenut rakennus

TR22, TR31, TR34, TR36-37

A. Rakennuksessa on tapahtunut vain pieniä muutoksia. Käyttötarkoitus valitaan niin että se on tasapainossa rakennuksen ominaisuuksien kanssa. Tilamuutoksia voidaan tehdä melko vapaasti rakennuksen perusominaisuudet huomioiden. Rakenteisiin voidaan puuttua osittain, mutta alkuperäinen rakenne pyritään säilyttämään mahdollisimman pitkälle. (TR31, TR36-37)

B. Rakennuksessa on tapahtunut pieniä muutoksia, mutta alkuperäinen rakenne ja huonetilat ovat selkeästi hahmotettavissa. Tilamuutokset on paikoin tehty korkealuokkaisena uutena kerrostumana. Osa muutoksista ei vastaa rakennuksen luontaista statusta. Lähtökohdaksi voidaan valita alkuperäisen tilajaon palauttaminen ja/tai säilyttää osa aiemmista muutoskerrostumista. Rakennuksen päättilojen käsittelyssä valitaan entistävä perusote. (TR34, Palatsi)

4. Ajallisesti kerrostunut rakennus

TR6, 6a, 19 muodostama kokonaisuus

Rakennus, jossa on tapahtunut voimakkaita muutoksia, esim. rakennejärjestelmä on muutettu. Muutokset ovat omalle ajalleen ominaisia ja lajissaan korkealuokkaisesti toteutettuja. Muutoksen jälkeinen ajallisesti kerrostunut ratkaisu on teknisesti toimiva ja esteettisesti korkealuokkainen. Rakennuksen ominaisuuksia käytetään hyväksi kuten vähäisiä muutoksia kokeneissa rakennuksissa. Uusittu rakennejärjestelmä säilytetään ja muutokset tehdään pääosin sopeuttaen. Muutoksia voidaan tehdä, lisäämällä ajallista kerrostuneisuutta. Kontrastisiakin ratkaisuja voidaan käyttää harkiten.

5. Muunneltu rakennus

TR3, TR4, TR7, TR9, TR40, TR41

Voimakkaasti muuntunut rakennus. Rakennusta on saatettu laajentaa, korottaa ja koko sisäinen rakennejärjestelmä on muutettu teräsbetoniseksi. Muutokset eivät ole parantaneet rakennuksen laadullisia ominaisuuksia. Rakennus sietää sisätiloissaan voimakkaitakin kontrastisia muutoksia. Muutostyöt pyritään tekemään niin että ne parantavat rakennuksen laadullisia ominaisuuksia.

6. Turmeltunut rakennus

TR8, TR10, TR32, TR35, TR38, TR44

A. Rakennuksesta ei ole jäljellä muita merkittäviä ominaisuuksia kuin julkisivut. Tällöin voi tulla kyseeseen pelkästään julkisivujen säilyttäminen ja täysin uuden sisätilan rakentaminen. (TR10)

B. Rakennuksessa tehty monet muutokset ovat hämärtäneet alkuperäiset rakenteet ja/tai tilarakenteen. Rakennuksesta ei laajoillakaan muutostöillä saavuteta tilallisesti ja toiminnallisesti merkittäviä parannuksia. Ympäristön laatua voidaan parantaa korvaamalla rakennus uudella. (TR32, 42, 50, TR33, TR35, TR51)

C. Rakennuksesta ei ole jäljellä muuta kuin yksittäisiä fragmentteja ja rakennuspaikka. Rakennuksen paikalle on käytännössä rakennettu uusi rakennus. Rakennus voidaan poistaa mikäli toimenpiteellä voidaan parantaa ympäristön laatua. (TR8, TR38)

7. Rakennetyypiltään yleinen rakennus

TR53

Rakennus on säilynyt alkuperäisessä asussaan ja edustaa 1900-luvun yleisintä teräsbetonirunkoista tiiliverhoiltua teollisuusrakennustyyppiä. Rakennuksen sisätiloissa voidaan tehdä kontrastisiakin muutoksia ja luoda sisätiloihin uusia laadullisia ominaisuuksia.

8. Lähtökohdiltaan voimakkaita muutoksia vaativa rakennus

TR54

Rakennuksen sisätilat ovat runkosyvyydeltään vaikeasti hyödynnettävissä. Rakennejärjestelmä ei sisällä erityisiä arvo-ominaisuuksia. Koski- ja katuulkisivut ovat kaupunkikuvan kannalta tärkeitä. Rakennuksen runkojärjestelmässä voidaan tehdä laajempia leikkauksia ja muutoksia, jotka varmistavat rakennuksen säilymisen ja aktiivisen käyttömahdollisuuden. Muutokset tehdään niin, että ympäristön laadulliset ominaisuudet paranevat. Katuulkisivulla sallitaan sisäänkäynnin rakentaminen.

9. Rakennus jossa ei ole merkittäviä muutostarpeita

TR52

Rakennus on ominaisuuksiltaan sellainen, että sen nykyinen käyttötarkoitus säilyy jatkossakin.

57 Ympäristön häiriötekijät

MELU

Tampellan kanta-alueen asemakaavoitukseen on liittynyt Tampereen Viatek Oy:n laatima, 21.11.1994 päivätty meluselvitys (26). Melulähteinä on tutkittu sekä Kekkosen tietä että rautatietä. Melun leviämistä on tarkasteltu paitsi Tampellan alueella myös kosken länsirannalla.

Meluselvitys osoittaa, että 55 desibelin melu ulottuu Finlaysonin puolella voimalaitokseen ja Palatsiin asti silloin, kun kumpaakaan pohjoisen liikenneväylistä ei ole varustettu meluaidalla. Samassa tilanteessa 60 desibelin melukäyrä kulkee Wilhelm von Nottbeckin puistossa lähellä Palatsia ja edelleen Tammerkosken yli vesikanava-alueella.

Kekkosen tielle meluesteet saadaan todennäköisesti vasta sitten, kun tien suunniteltu leventäminen toteutetaan. Meluesteitä rautatiemelua vastaan kosken ylittävän rautatiesillan kohdalla jouduttaneen odottamaan rautatien kunnostusajankohtaan, jota ei vielä suunnitellakaan. Molempien väylien meluaitojen toteuduttua 55 desibelin melukäyrä jää Finlaysonin asemakaavaan merkityn Koskenniskansillan pohjoispuolelle.

Edellä mainituista syistä tontin 1-18 uudisrakennuksille annetaan rakenteita koskevat ääneneristävyyksivaatimukset.

Satakunnankadun liikennemelun vuoksi tontin 460-3 eteläisille rakennusaloille annetaan rakenteita koskevat ääneneristysvaatimukset. Näillä rakennusaloilla myös asuntojen sijoittamista koskevat asemakaavamääräykset johtuvat Satakunnankadun liikennemelusta.

SAASTUNEET MAA-ALUEET

Maaperän haitta-ainepitoisuudet

Vesi- ja ympäristöhallituksen / Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin SAMASE-projektissa (Julkaisu Nro 3651/1992 "Saastuneiden maa-alueiden kartoitus Tampereen vesi- ja ympäristöpiirissä") Finlaysonin alue on sijoitettu riskiluokkaan 03: haitan leviämistä ympäristöön epäillään perustellusti. Finlaysonin alueen maaperän haitta-ainepitoisuuksia on tutkittu syksyllä 1993 Tampereen Kiinteistö Invest Oy:n teettämässä selvityksessä (7).

Maaperänäytteet otettiin 22.11.1993. Näytteidenotopisteitä oli 6 ja ne valittiin pääsääntöisesti alueilta, joilla on ollut maaperän likaantumista mahdollisesti aiheuttavaa toimintaa. Haitallisten aineiden pitoisuuksista voidaan yhteenvetona todeta:

- raja-arvot alittuivat yhdellä 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 yhdellä pisteellä (maaperä on voimakkaammin saastunut)

Tulosten perusteella voidaan todeta alueen maaperä melko laajalti lievästi ja vähäisemmiltä osin voimakkaammin likaantuneeksi. Alueilla, joilla maaperän haitta-ainepitoisuudet ylittivät vain lievästi monikäytön ohjearvot, riittänee toimenpiteeksi likaantuneen maan eristäminen esim. tuomalla pintamaaksi uutta puhdasta maa-ainesta tai päällystämällä piha-alueet. Kuitenkin Värjäämön piha-alueella, jolla öljy- ja arseenipitoisuudet olivat kohonneet yli monikäyttörajan, tulee maa-massat vaihtaa tai luotettavasti eristää. Öljyllä likaantunut alue tulee rajata tarkemmin lisänäyttein.

Kuusvooninkisen piha-alueella, jossa maaperä oli selvästi likaantuneinta (väljennetty raja-arvo ylittyi), maamassoja tulee vaihtaa laajemmalti. Likaantuneen alueen laajuus tulee selvittää lisänäyttein.

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

Haitalliset aineet rakennuksissa

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

6 TOTEUTTAMINEN

Maanomistajan ja Tampereen kaupungin kesken sovitetaan Finlaysonin kanta-alueen kunnallistekniikan rakentamiseen liittyvistä aikatauluista, toteuttamisjärjestyksestä ja vastuualueista.

7 SUUNNITTELUVAIHEET

Oy Finlayson Ab:n aloite 26.6.1987.
Suunnittelukilpailu 15.6. - 25.11.1988.
Kaupunginhallitus 2.1.1990, päätti että Finlaysonin kanta-alueelle laaditaan vahvistettavaksi tarkoitettu osayleiskaava.
Osayleiskaavaehdotus 19.11.1990.
Osayleiskaavaehdotus nähtävänä 29.12.1990 - 28.1.1991.
Kaupunginvaltuusto hyväksyi osayleiskaavan 15.5.1991.
Ympäristöministeriö vahvisti osayleiskaavan 20.5.1992.
KHO kumosi osayleiskaavan 15.4.1993.
Kaupunginhallitus 31.5.1993, päätti että Finlaysonin alueen vahvistettavaksi tarkoitettun osayleiskaavan laatiminen käynnistetään uudelleen.
Kaupunginhallitus 22.8.1994, hyväksyi keskustan osayleiskaavaehdotuksen joka sisälsi Finlaysonin kanta-alueen yleiskaavan.
Finlaysonin kanta-alueen asemakaavan muutoksen luonnos nro 7269 / 16.3.1994, 21.3.1994.
Asemakaavaluonnos nähtävänä 24.3. - 2.5.1994.

Finlaysonin Vanhaa tehdasta eli ns. kuusivooninkisen rakennusryhmää koskeva suunnittelu:
Museovirasto 23.11.1989, asetti työryhmän.
Työryhmän muistio 7.3.1990.
Ympäristöministeriö 11.5.1990, asetti työryhmän
Työryhmän mietintö 28.5.1991
Ympäristöministeriö 18.2.1994, päätös rakennussuojelusta.

24.3. - 2.5.1994 nähtävänä olleesta asemakaavan muutosluonnoksesta nro 7269 jätettiin neljä mielipidettä. Niissä otettiin kantaa kaavaluonnoksen

sallimaan uudisrakentamiseen, erityisesti Satakunnankadun varren kerrostaloa vastustettiin. Lisäksi esiintyi huolestuneisuutta Kuninkaankadun tulevas-
ta liikenteestä.

Ehdotus oli yleisesti nähtävänä 15.12.1994 - 16.1.1995 välisen ajan. Sitä vastaan jätettiin kolme muistutusta. Ehdotuksesta pyydettiin myös museoviraston, Pirkanmaan liiton, Tampereen vesi- ja ympäristöpiirin sekä kaupungin eri toimialojen lausunnot. Muistutusten ja lausuntojen johdosta ehdotukseen on 18.4.1995 tehty seuraavat tarkistukset:

- Korttelin 1 tonttien numerot on tarkistettu.
- Korttelin 462 LPA-alueella olevan maanalaisen autojen säilytyspaikan rakennusala on laajennettu koko maanalaisen öljysäiliön kokoiseksi, jolloin se ulottuu jonkin verran myös Finlaysoninkadun katualueelle.
- Korttelin 1 pohjoispuolella olevaa puutarhakanavan osaa ei merkitä säilytettäväksi, koska kanava on siltä osin täysin muutettu.
- Wilhelm von Nottbeckin puiston pohjoisosassa oleva lahdenpoukama merkitään vesialueena säilytettäväksi puiston osaksi.
- Sekä Koskenniskansiltaa että Konsulinsiltaa varten varatuille alueille osoitetaan merkintä, joka velvoittaa sillan suunnittelussa huolehtimaan sillan sopeutumisesta arvokkaaseen ympäristöönsä.

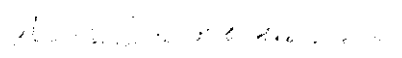
Asemakaavan muutosehdotus on laadittu Tampereen kaupungin ympäristöviraston kaavoitusyksikössä.

8 TILASTOTIEDOT

	Pinta-ala ha	Kerrosala k-m2	tehokk. e=	asukas- luku	pinta-alan muutos	kerrosal. muutos
A	1.4217	25500	1.4-2.0	650	+1.4217	+25500
A yht.	1.4217	25500				
Y	0.1258	4500	3.6		+0.1258	+ 4500
Y yht.	0.1258	4500				
K	0.2914	5390	1.9		+0.2914	+ 5390
K-30	2.2524	67088	3.0		+2.2524	+67088
KYY-3	0.1818	750	0.4		+0.1818	+ 750
K yht.	2.7256	73228				
T					-7.2467	-108700
kadut, tiet	1.0478				+0.5286	
LPA-8	0.6132				+0.6132	
LPA	0.2224				+0.0597	
Yht.	0.8356					
VP, VL, VK	1.2951				+1.2122	
Eri- tyisal.	0.5599				+0.5599	
Vesial.	0.7307					
Koko alue yht.	8.7422					

TAMPEREEN KAUPUNGIN
YMPÄRISTÖVIRASTON
KAAVOITUSYKSIKKÖ
No 7299 / 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) Finlaysonin alueen osayleiskaava. Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto, asemakaavaosasto, 6916/19.11.1990.
- (4) Finlayson-työryhmän muistio 7.3.1990.
- (5) Finlaysonin kuusivooninkisen säilyttäminen ja tuleva käyttö. Työryhmän mietintö 28.5.1991.
- (6) Finlaysonin alue, Tampere. Rakennusten vaiheet vuosilta 1820 - 1980 pääpiirteittäin. Arkkitehti-toimisto 8 Studio Oy. Tampere 1989.
- (7) Tampereen kaupunki. Finlaysonin alueen kaavoitus. Ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Maa- ja kal- lioperä ja sen puhtaus sekä pohja- ja pintavedet. Suunnittelukeskus Oy 1994.
- (8) Finlaysonin Palatsin puiston kasvisto. Leena Kään- tönen 1994.
- (9) Kansallismaisema. Ympäristöministeriö 1993.
- (10) Finlaysonin tehdasalue Tampereella. Rakennuskanta- historia ja tulevaisuus. Lasse Kosunen 1994.
- (11) Tampereen rakennuskulttuuri-, maisemat ja luonnon- suojelu. Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto By/3/1985.
- (12) Tampereen kaupunkiseudun tieverkkosuunnitelma. Hämeen tiepiiri, Pirkanmaan liitto, Kangasalan kunta, Lempäälän kunta, Nokian kaupunki, Pirkkalan kunta, Tampereen kaupunki, Ylöjärven kunta. Tampe- reen Viatek Oy 1991.
- (13) Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennesuunnitel- ma. Tampere, Kangasala, Lempäälä, Nokia, Pirkkala, Ylöjärvi, Pirkanmaan liitto. Insinööritoimisto LTT Oy 1993.
- (14) Lumiaho Aki: Kaupunkien kevyen raideliikenne - Light rail. Diplomityö. TTKK 1993.
- (15) Selvitys raideliikenteen kehittämismahdollisuuksista Tampereen kaupunkiseudulla 1992- 2010 - (2030). Pirkanmaan liitto, VR Länsi-Suomen alue, Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto, Tampereen kaupungin liikennelaitos. Suunnittelukeskus Oy 1992.

- (16) Tampereen keskustan liikenneneselvitys 1993. Työra-
portti. Tampereen kaupunki. LTT-Group Oy 1993.
- (17) Tampellan kanta-alueen suunnittelu. Selvitys rata-
vaihtoehtoista. Tampereen kaupunki. Suunnittelu-
keskus Oy, A-Insinöörit Oy, Geotesti Ky.
- (18) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Paasikiven-Kek-
kosentien suunnittelu välillä Santalahti-Naisten-
lahti. Selvitys linjausvaihtoehtoista. A-Insinöö-
rit Oy 1992.
- (19) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Paasikiven-Kek-
kosentien vaihtoehdot välillä Santalahti-Naisten-
lahti. Lisäselvitys vaihtoehtoista A1, A4 ja A5.
Suunnittelukeskus Oy, A-Insinöörit Oy, Geotesti
Oy, Arkkitehti Helamaa & Heiskanen 1994.
- (20) Kekkosen eritasoliittymän vaihtoehtoselvitys.
Suunnittelukeskus Oy 1993.
- (21) Tampellan kanta-alueen suunnittelu. Pysäköintisel-
vitys. Tampereen kaupunki. Arkkitehti Helamaa &
Heiskanen, A-Insinöörit Oy, Suunnittelukeskus Oy
1992.
- (22) Keski-Luopa Kari. Yhdyskunnan erilaisten toiminto-
jen aiheuttamat matkatuotokset. Diplomityö. TTKK
1992.
- (23) Mäkelä Sari: Sähköautoliikenteen kehittäminen
Suomessa. Mobile. TTKK 1994.
- (24) Tampellan kanta-alueen osayleiskaava. Ympäristö-
vaikutusten arviointi (YVA). Yhteenvedoraportti.
Suunnittelukeskus Oy 1994.
- (25) Tampere. Finlaysonin alue. Yhdyskuntakustannusten
arviointi. Suunnittelukeskus Oy 1994.
- (26) Kanta-Tampellan meluselvitys. Tampereen kaupunki,
ympäristövirasto, kaavoitus. Tampereen Viatek Oy.
1994.
- (27) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Tammerkosken
siltaselvitys. A-Insinöörit Oy, Arkkitehtitoimisto
Helamaa & Heiskanen Oy, Suunnittelukeskus Oy,
Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto 1992.
- (28) Risto Laaksonen: Finlaysonin ja Tampellan alueiden
liikennesuunnittelu. Tampereen kaupunki. Ympäris-
tövirasto, liikennesuunnitteluyksikkö 1994.

- (16) Tampereen keskustan liikenneselvitys 1993. Työraportti. Tampereen kaupunki. LTT-Group Oy 1993.
- (17) Tampellan kanta-alueen suunnittelu. Selvitys rata-vaihtoehtoista. Tampereen kaupunki. Suunnittelukeskus Oy, A-Insinöörit Oy, Geotesti Ky.
- (18) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Paasikiven-Kekkosentien suunnittelu välillä Santalahti-Naistenlahti. Selvitys linjausvaihtoehtoista. A-Insinöörit Oy 1992.
- (19) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Paasikiven-Kekkosentien vaihtoehdot välillä Santalahti-Naistenlahti. Lisäselvitys vaihtoehtoista A1, A4 ja A5. Suunnittelukeskus Oy, A-Insinöörit Oy, Geotesti Oy, Arkkitehti Helamaa & Heiskanen 1994.
- (20) Kekkosen eritasoliittymän vaihtoehtoselvitys. Suunnittelukeskus Oy 1993.
- (21) Tampellan kanta-alueen suunnittelu. Pysäköintiselvitys. Tampereen kaupunki. Arkkitehti Helamaa & Heiskanen, A-Insinöörit Oy, Suunnittelukeskus Oy 1992.
- (22) Keski-Luopa Kari. Yhdyskunnan erilaisten toimintojen aiheuttamat matkatuotokset. Diplomityö. TTKK 1992.
- (23) Mäkelä Sari: Sähköautoliikenteen kehittäminen Suomessa. Mobile. TTKK 1994.
- (24) Tampellan kanta-alueen osayleiskaava. Ympäristövaikutusten arviointi (YVA). Yhteenvertaaminen. Suunnittelukeskus Oy 1994.
- (25) Tampere. Finlaysonin alue. Yhdyskuntakustannusten arviointi. Suunnittelukeskus Oy 1994.
- (26) Kanta-Tampellan meluselvitys. Tampereen kaupunki, ympäristövirasto, kaavoitus. Tampereen Viatek Oy. 1994.
- (27) Tampellan kanta-alueen kaavoitus. Tammerkosken siltaselvitys. A-Insinöörit Oy, Arkkitehtitoimisto Helamaa & Heiskanen Oy, Suunnittelukeskus Oy, Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto 1992.
- (28) Risto Laaksonen: Finlaysonin ja Tampellan alueiden liikennesuunnittelu. Tampereen kaupunki. Ympäristövirasto, liikennesuunnitteluyksikkö 1994.

