

Hiedanranta

Yleissuunnitelma

Master Plan



NOAN
architecturestudio

Jolma
ARCHITECTS



RAMBOLL

TAMPERE.
FINLAND

2020

Hiedanrannan yleissuunnitelma

Hiedanranta Master Plan

Suunnitteluorganisaatio:

Hiedanrannan yleissuunnitelma on laadittu Tampereen kaupunkiympäristön palvelualueella Hiedanrannan maankäyttöryhmän ohjauksessa. Projektin vetovastuussa ovat toimineet projektiarkkitehdit Iina Laakkonen ja Riikka Rahkonen, suunnitteluryhmään ovat lisäksi kuuluneet liikenneinsinöörit Timo Seimelä ja Pekka Stenman sekä erikoissuunnittelijat Anna Levonmaa, Pekka Heinonen ja Eeva Lintula.

Hiedanrannan maankäyttöryhmä:

Taru Hurme, suunnittelujohtaja, kaupunkiympäristön suunnittelu, maankäyttöryhmän pj.
Dani Kulonpää, kaavoitusarkkitehti, yleiskaavoitus, maankäyttöryhmän sihteeri
Elina Karppinen, asemakaavapäällikkö, asemakaavoitus
Iina Laakkonen, projektiarkkitehti, asemakaavoitus
Riikka Rahkonen, projektiarkkitehti, asemakaavoitus
Reijo Väliharju, hankekehitysjohtaja, Hiedanrannan kehitysohjelma, 1.1.2020 alkaen Hiedanrannan Kehitys Oy
Kirsti Toivonen, projektipäällikkö Hiedanrannan kehitysohjelma (2018 asti)
Juha Kaivonen, hankekehityspäällikkö, kehitysohjelmat
Pia Hastio, yleiskaavapäällikkö, yleiskaavoitus
Lotta Kauppila, projektiarkkitehti, yleiskaavoitus
Jaana Suittio, erikoissuunnittelija, yleiskaavoitus
Juha-Matti Ala-Laurila, kehityspäällikkö, kiinteistötoimi
Ari Vandell, suunnittelupäällikkö, liikennejärjestelmän suunnittelu
Timo Seimelä, liikenneinsinööri, liikennejärjestelmän suunnittelu
Pekka Stenman, liikenneinsinööri, liikennejärjestelmän suunnittelu
Anna Levonmaa, erikoissuunnittelija, viheralueet ja hulevedet
Pekka Heinonen, erikoissuunnittelija, viheralueet ja hulevedet
Maria Åkerman, vesihuoltoinsinööri, viheralueet ja hulevedet
Eeva Lintula, vanhempi erikoissuunnittelija, rakentaminen ja ylläpito, suunnittelu

Planning organization:

The Hiedanranta Master Plan has been drawn up within the City of Tampere Urban Environment and Infrastructure Services under the steering of the Hiedanranta Land Use Group. Project Architects Iina Laakkonen and Riikka Rahkonen have been in charge of the project, and the planning group has also included Traffic Engineers Timo Seimelä and Pekka Stenman, as well as Special Designers Anna Levonmaa, Pekka Heinonen and Eeva Lintula.

Hiedanranta Land Use Group:

Taru Hurme, Planning Director, City Planning and Infrastructure, group chair
Dani Kulonpää, Planning Architect, Local Master Planning, group secretary
Elina Karppinen, Head of Local Detailed Planning
Iina Laakkonen, Project Architect, Local Detailed Planning
Riikka Rahkonen, Project Architect, Local Detailed Planning
Reijo Väliharju, Project Development Director, Hiedanranta Development Programme; starting 1 Jan 2020, Hiedanrannan Kehitys Oy
Kirsti Toivonen, Project Manager, Hiedanranta Development Programme (until 2018)
Juha Kaivonen, Project Development Manager, Development Programmes
Pia Hastio, Head of Master Planning, Local Master Planning
Lotta Kauppila, Project Architect, Local Master Planning
Jaana Suittio, Special Designer, Local Master Planning
Juha-Matti Ala-Laurila, Development Manager, Real Estate Department
Ari Vandell, Planning Manager, Transport System Planning
Timo Seimelä, Transport Engineer, Transport System Planning
Pekka Stenman, Transport Engineer, Transport System Planning
Anna Levonmaa, Special Designer, Green Areas and Stormwaters
Pekka Heinonen, Special Designer, Green Areas and Stormwaters
Maria Åkerman, Water Supply Engineer, Green Areas and Stormwaters
Eeva Lintula, Senior Special Designer, Construction and Maintenance, Planning

Suunnittelukonsultit: Planning consultants:

Hiedanrannan ideakilpailun voittajaryhmät yhteistyössä:
Winning teams in the Hiedanranta ideas competition in collaboration:
Schauman & Nordgren Architects, www.schauman-nordgren.com
Mandaworks, www.mandaworks.com
Architecturestudio NOAN, www.noan.fi
Jolma Architects, www.jolma.fi
TUPA Architecture, www.tupa-architecture.fi

Liikennesuunnittelun alikonsultti:
Traffic planning sub-consultant:
Ramboll, www.ramboll.fi

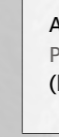
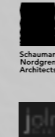
Ekosysteemipalvelujen alikonsultti:
Ecosystem services sub-consultant:
Nomaji maisema-arkkitehdit Oy, www.nomaji.fi

Suomen oikoluku ja englannin käännös:
Finnish proofreading and English translations:
Translatinki Oy, www.translatinki.com

Lisätietoa www.hiedanranta.fi
Further information www.hiedanranta.fi © City of Tampere 2020

© Tampereen kaupunki 2020

Hiedanranta
TAMPERE



Yleissuunnitelmakartat: Master Plan maps:

Hiedanrannan yleissuunnitelma, raportti Hiedanranta Master Plan, report	https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankkeet/hiedanranta/suunnittelu/yleissuunnittelu/yleissuunnitelman-vaiheet-ja-osallistuminen/hiedanrannan-yleissuunnitelma.html
Hiedanrannan yleissuunnitelma, kartta Hiedanranta Master Plan, map	https://www.tampere.fi/tiedostot/h/PQAWhos6F/Hiedanranta_yleissuunnitelma_20200304.pdf
Hiedanrannan viherverkko, kartta Hiedanranta's green network, map	https://www.tampere.fi/tiedostot/h/W4gAYeXF5/Hiedanranta_viherverkko_20200304.pdf
Hiedanrannan liikenneverkko, kartta Hiedanranta's transport network, map	https://www.tampere.fi/tiedostot/h/XgMoQRJ4t/Hiedanranta_liikenneverkko_20200304.pdf

Aiemmat suunnitteluvaiheet: Previous planning phases:

Hiedanrannan ideakilpailu, kilpailuohjelma ja arvostelupöytäkirja
Hiedanranta international ideas competition, competition programme and evaluation minutes
(<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankkeet/hiedanranta/suunnittelu/yleissuunnittelu/kansainvalinen-ideakilpailu.html>)

Hiedanrannan rakennesuunnitelma (Tampereen kaupunki, Schauman & Nordgren Architects, Architecturestudio NOAN, Mandaworks, Ramboll, 7.12.2017)
(https://www.tampere.fi/tiedostot/h/Pq7B5MCph/20171207_Hiedanranta_Structural_Plan_Booklet_Updated_30Mt.pdf)

Hiedanrannan alustava yleissuunnitelma (Tampereen kaupunki, Schauman & Nordgren Architects, Architecturestudio NOAN, Mandaworks, Ramboll 05/2018)
(https://www.tampere.fi/tiedostot/h/ZOgyWphj/Hiedanranta_alustavaYS_20180518.pdf)

Alustava yleissuunnitelma, palautekooste (Tampereen kaupunki 2018)
Preliminary master plan, summary of comments and feedback
(https://www.tampere.fi/tiedostot/h/Am34PxoUP/Palautekooste_alustavayleissuunnitelma_Hiedanranta.pdf)

Sisällys

Tiivistelmä

1. TAUSTAT JA TAVOITTEET.....S. 8

Suunnittelualueen sijainti

Historialliset arvot HiedanrannassaS. 9

Lielahden tehdasalue
Näsijärven rannan vaiheita
Lielähti

Kaupungin tavoitteet alueen suunnitteluun.....S. 16

Strategiset tavoitteet
Palveluverkon kehittämisen tavoitteet
Hiedanrannan kehitysohjelman tavoitteet
Yleissuunnitelman tavoitteet
Neljä visiota

2. PROSESSI.....S. 20

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus
Rakennesuunnitelma ja alustava yleissuunnitelma
Päätöksenteko

3. YLEISSUUNNITELMA.....S. 24

Neljä suunnitteluperiaatetta.....S. 26

Monipuolinen ja joustava kaupunkirakenne
Kaupunkirakenteeseen integroitu viher- ja sinirakenne
Omaleimaiset alueet
Kestävä liikenne ja pysäköinti

Yleissuunnitelmakartat.....S. 28

Yleissuunnitelma, kartta 1:10 000
Liikennejärjestelmä ja liikenneverkko, kartta 1:10 000
Liikenneverkko
Viher- ja sinirakenne, kartta 1:10 000
Viher- ja siniverkosto
Vihreät korttelit

4. HIEDANRANNAN OMALEIMAISET ALUEET.....S. 46

Hiedanrannan keskusta.....S. 48

Kaupunkirakenne
Tiiveys ja toiminnot
Hiedanrannan keskustan kortteliperiaate
Korkean rakentamisen periaatteet
Kaupan ja palvelujen sijoittuminen
Lielahden tehdasalue, toiminnot ja rakennukset
Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen
Tehtaan toiminnot ja rakennukset
Julkiset tilat ja puistot
Keskusaukio
Keskuspuisto
Möljän aukio
Sellupuisto

Tehdasaukio
Liikkuminen ja pysäköinti
Alueleikkaukset
Katutila ja katuleikkaukset

Järvikaupunki.....S. 82

Kaupunkirakenne
Tiiveys ja toiminnot
Saariasumisen periaatteet
Julkiset tilat ja puistot
Kanava ja Järvikaupungin aukio
Rantapuisto
Eteläinen rantareitti

Liikkuminen ja pysäköinti
Alueleikkaukset
Katutila ja katuleikkaukset

Lielähti.....S. 104

Kaupunkirakenteen uudistaminen Lielahdessa
Lielahden aluejako
Hybridikorttelin periaate
Liikkuminen ja pysäköinti
Alueleikkaukset
Katutila ja katuleikkaukset

5. KUNNALLISTEKNINEN SUUNNITELMA JA VERKOSTOT.....S. 118

Hiedanrannan resurssitehokas, toimintavarma ja joustava infrastruktuuri
Järvikaupungin erityispiirteitä
Hiedanrannan keskustan ja Lielahden erityispiirteitä

6. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI.....S. 120

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen
Vaikutukset ympäristöön
Vaikutukset kaupunkilaisiin ja arkeen
Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön
Vaikutukset talouteen

7. ALUEEN RAKENTUMINEN JA LAADULLISET PERIAATTEET.....S. 130

Asemakaavoituksen ja rakentamisen vaiheistus
Viherkerroin Hiedanrannassa
Alueen rakentamisen periaatteet
Tonttien luovutus ja kilpailut
Digitalisaatio
Superkorttelit yhteistoiminnan alustoina Hiedanrannan kehittämisessä
Innovaatioympäristö
Lielahden alueen kehittäminen
Hiedanrannan energiavisio yleissuunnitelmassa
Kestävyuden huomioiminen jatkosuunnittelussa
Kiertotalousratkaisut talonrakentamisessa

8. SELVITYKSET JA LÄHTEET.....S. 140

Contents

Summary

1. BACKGROUND AND AIMS.....p. 8

Location of the planning area

Historical values in Hiedanrantap. 9

Lielähti factory area
Life by the water
Lielähti

City's planning objectives for the district.....p. 16

Strategic objectives
Objectives for the development of the service network
Objectives of the Hiedanranta development programme
Master planning objectives
Four visions

2. PROCESS.....p. 20

Planning phases and interaction
Structure Plan and the preliminary Master Plan
Decision making

3. MASTER PLAN.....p. 24

Four planning principles.....p. 26

Diverse and flexible urban structure
Integrated green and blue structure
Subareas with identities
Sustainable transport and parking

Master Plan maps.....p. 28

Master Plan, map 1:10 000
Transport system and transport network, map 1:10 000
Transport network
Green and blue structure, map 1:10 000
Green and blue network
Green blocks

4. THE UNIQUE SUBAREAS OF HIEDANRANTA.....p. 46

Hiedanranta Centre.....p. 48

Urban structure
Density and functions
Hiedanranta Centre block principle
Tall building principles
Location of retail facilities and services
Factory area, activities and buildings
Connection to the surrounding urban structure
Factory functions and buildings
Public spaces and parks
Central Square
Central Park
Möljä Square

Sellupuisto Park
Factory Square
Traffic and parking
Area sections
Streetscape and street sections

Lake City.....p. 82

Urban structure
Density and functions
The principles of housing on the island
Public spaces and parks
Central Canal and Lake City Square
Lakefront Park
Southern waterfront promenade

Traffic and parking
Area sections
Streetscape and street sections

Lielähti.....p. 104

Reforming the urban structure in Lielähti
Lielähti zoning
Hybrid block principle
Traffic and parking
Area sections
Streetscape and street sections

5. THE INFRASTRUCTURE PLAN AND NETWORKS.....p. 118

Resource-efficient, reliable and flexible infrastructure
Special features of Lake City
Special features of Hiedanranta Centre and Lielähti

6. IMPACT ASSESSMENT.....p. 120

Impacts on the community structure and traffic
Environmental impacts
Impacts on citizens and their daily life
Impacts on the landscape, cityscape and the cultural environment
Economic impacts

7. IMPLEMENTATION OF THE AREA AND THE QUALITY PRINCIPLES..... p. 130

Local detailed planning and phasing
Green factor in Hiedanranta
Principles of construction in the area
Site allocation and competitions
Digitalisation
Superblocks as collaboration platforms in the development of Hiedanranta
Innovation environment
The development of the Lielähti area
Principles for the implementation of the energy vision
Taking sustainability into account in follow-up planning
Circular economy solutions in construction

8. REPORTS AND SOURCES..... p. 140

Tiivistelmä

Summary

Hiedanrannan alue on Tampereen kaupungin vuonna 2014 ostama entinen teollisuusalue Länsi-Tampereella Näsijärven rannalla noin neljän kilometrin päässä keskustasta. Lielahden kartanolla ja tehdaskonaisuudella on keskeinen identiteettiä luova rooli uuden alueen kehittämisessä. Hiedanrantaan suunnitellaan uutta älykästä, kestävää ja resurssitehokasta kiertotalouden kaupunginosaa, jonne tavoitellaan 21 000 asukasta ja 8 000 työpaikkaa.

Hiedanrannan uuden kaupunginosan toteuttamisella ja Lielahden alueen uudistumisella tavoitellaan läntisen Tampereen kasvua kaupungin strategian mukaisesti. Strategian keskeisiä tavoitteita ovat hiili-neutraalius sekä edelläkävijyys älykkään ja kestävä liikenteen kaupunkikehityksessä. Painopisteitä ovat myös elinkeino- ja innovaatiopolitiikan vaikuttavuus sekä rooli kulttuuri-, tapahtuma- ja urheilukaupunkina. Strategiassa painotetaan myös, että laadukkailla ja monipuolisilla viheralueilla ja -verkostoilla sekä vesistöjen kestäväällä hyödyntämisellä vahvistetaan kaupunkilaisten viihtyisyyttä ja kaupungin vetovoimaa. Kaupungin läntisten kaupunginosien palveluverkkoa kehitetään ja Hiedanrantaan rakennetaan uusi 1 000 oppilaan yhtenäiskoulu (0–9 lk.).

Hiedanrannan alueen suunnittelua on tehty vuorovaikutteisesti ja työstäminen käynnistettiin työpajoilla tavoitteiden määrittämiseksi ennen kansainvälistä ideakilpailua. Suunnittelua on jatkettu laajasti osallistaen asukkaiden, maanomistajien ja eri sidosryhmien kanssa.

Alueen maankäytön suunnittelu käynnistyi vuonna 2016 kansainvälisellä ideakilpailulla. Tuomaristo valitsi kilpailun voittajiksi kaksi ehdotusta, joiden pohjalta aloitettiin alueen yleissuunnittelu keväällä 2017. Hiedanrannan rakennesuunnitelma hyväksyttiin jatkosuunnittelun pohjaksi vuoden 2017 lopussa kaupunginhallituksessa.

Hiedanrannan alustava maankäytön yleissuunnitelma valmistui keväällä 2018. Tampereen kaupunki sai maankäytön yleissuunnitelmaan perustuvalla Näsijärven rantatäytölle vesilain mukaisen luvan syksyllä 2018. Vaasan hallinto-oikeus kumosi 13.12.2019 Hiedanrannan täyttöluvan.

Tampereen kaupunki haki uutta täyttälupaa ratkaisulla, jossa vesistötäytön ja rannan väliin jää vesialue. Hankkeessa vesialuetta muutetaan pysyvästi maa-alueeksi noin 13,3 ha. Aluehallintovirasto myönsi Tampereen kaupungille luvan vesistötäytön rakentamiseen Näsijärven Hiedanrantaan 20.1.2019. Myönnetystä vesiluvasta valitettiin ja keskeisimmät valitusperusteet liittyivät täytön vaikutuksiin järveden rantaimetyymiseen pohjavesialueella. Yleissuunnitelmaan on laadittu tarkennus Järvikaupungin toteuttamiseksi saarelle, jolloin täyttö ei kohdistu nykyiseen rantaviivaan. Saariratkaisun mukainen suunnitelma pienensi suunnittelualueetta ja vähensi myös alueen rakentamisvolyyymiä ja asukasmäärätavoitteita.

Suunnittelussa on korkeat tavoitteet kestävyys suhteen ja alueella halutaan tarjota kuntalaisille sujuva arki ja parantaa asukkaiden elämänlaatua hyödyntämällä uusia digitaalisia ratkaisuja. Hiedanranta toimii myös kehitysalustana älykkäälle kaupunkikehitykselle, kokeiluille, resurssitehokkuudelle ja kiertotaloudelle.

Hiedanrannan yleissuunnitelma on yleispiirteinen maankäytön suunnitelma koko Lielähti-Hiedanrannan alueelle. Suunnittelussa on ollut tavoitteena sekoittunut kaupunkirakenne, jossa asuminen, työ, vapaa-aika ja palvelut lomittuvat toistensa kanssa. Tämä raportti esittelee yleissuunnitelman, alueen rakentamisen ja sini-viher- ja liikenneverkkojen periaatteet sekä suunnitelman vaikutusten arvioinnin.

Tuleva kaupunginosa koostuu kolmesta osa-alueesta: keskustasta, Järvikaupungista ja uudesta Lielahdesta. Korkeat laadulliset tavoitteet sini- ja viherrakenteille ja haastava liikenneympäristö ovat vaatineet laajaa ja tiivistä suunnittelun yhteistyötä. Raportissa esitellään maankäytön suunnitelma, sini-viherverkko sekä liikenneverkko koko alueelle. Kukin osa-alue esitellään myös tarkemmin omilla luvuissaan sisältäen kaupunkirakenteen kuvauksen, periaatteet korttelirakenteelle ja kaupan ja palvelujen sijoittumiselle, julkisten tilojen ja puistojen sekä liikkumisen ja pysäköinnin ratkaisut sekä alue- ja katuleikkaukset.

Kunnianhimoisten kestävyys tavoitteiden myötä on tutkittu suuri joukko ratkaisuja, joilla varaudutaan tulevaisuuteen mahdollistaen kaupunginosa, joka tuottaa enemmän kuin kuluttaa. Maankäytön suunnittelun rinnalla on laadittu mm. kunnallistekninen yleissuunnitelma, jossa myös on etsitty vaihtoehtoisia energialuokkia säästäviä ratkaisuja. Alue sijaitsee jo nyt hyvien liikenneyhteyksien varrella ja yleissuunnitelmassa esitetyt liikkumisen periaatteet perustuvat kestäviin kulkumuotoihin ja alueen läpi linjattavaan raitiotiehen sekä laadukkaisiin jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin. Hiedanrannan kestävyys tavoitteiden varmistamiseksi yleissuunnitelmasta laaditaan BREEAM Communities -arviointiprosessi.

Raportissa esitellään tiivistelmät kunnallisteknisestä yleissuunnitelmasta, vaikutusten arvioinnista sekä periaatteet alueen rakentumisesta ja laadullisista periaatteista.

Ensimmäinen kortteliasemakaava ja raitiotiekaavat käynnistetään yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen vuonna 2020. Alueen ja ratikan rakentaminen on tavoitteena aloittaa vuonna 2022.

Hiedanranta is a former industrial area by Lake Näsijärvi in western Tampere, some four kilometres from the city centre, that was acquired by the City of Tampere in 2014. Lielähti Manor and the old factory complex play a key role in creating character and identity in the development of the area. Hiedanranta is being planned as a new smart, sustainable and resource-efficient city district based on circular economy, accommodating 21,000 residents and 8,000 jobs.

The implementation of the new Hiedanranta district and the renewal of the Lielähti area aim to generate growth in western Tampere in accordance with the City of Tampere’s strategy. The central objectives of the strategy are carbon-neutrality and a pioneering role in urban development that incorporates smart and sustainable transport solutions. The focuses also include the effectiveness of the business and innovation policy, in addition to a role as a city for culture, events and sports. The strategy also emphasises the aspect of high-quality and versatile green areas and green networks, as well as a sustainable utilisation of waterways, to make the city more pleasant and appealing. The service network for the western city districts is being developed, and a new comprehensive school (years 0–9) for 1,000 students will be built in Hiedanranta.

The planning of the Hiedanranta area has involved interactive and participatory processes, and the work began with public workshops intended to define objectives prior to an international ideas competition. The planning has continued to incorporate the engagement of a wide group of residents, landowners and various interest groups.

The land use planning for the area was launched in 2016 with an international ideas competition. The jury selected two winning proposals, based on which the master planning of the area commenced in the spring of 2017. The Hiedanranta Structure Plan was approved by the City Board as the premise of further planning in late 2017.

A preliminary land use plan for Hiedanranta was completed in the spring of 2018. In the autumn of 2018, the City of Tampere was granted a permit, as required by the Water Act, to implement the fill area by the shore of Lake Näsijärvi that was detailed in the plan. On 13 December 2019, however, the Vaasa Administrative Court revoked the permit for the implementation of the fill area in Hiedanranta. The City of Tampere reapplied for a new permit, citing a solution in which a section of water would remain between the fill area and the shoreline. The project entails the permanent conversion of approximately 13.3 hectares of water area into land area. On 20 January 2019, the Regional State Administrative Agency granted the City of Tampere a permit to implement the fill area in Lake Näsijärvi at Hiedanranta. The permit was appealed, however, with the key grounds for the appeal being related to the impacts of the fill area on bank infiltration in the groundwater area. The Master Plan was then revised to specify that the Lake City subarea will be constructed on an island to avoid the fill area affecting the current shoreline. The island solution reduced the size of the planning area, in addition to decreasing the area’s construction volume and projected number of residents

The planning sets out high standards as regards sustainability, and the aim is for the area to offer city dwellers comfortable everyday living and to improve the residents’ quality of life by utilising novel digital solutions. Hiedanranta also serves as a development platform for smart urban development, various experiments, resource-efficiency and circular economy. BREEAM certification is being applied for the Master Plan.

The Hiedanranta Master Plan is a general land use plan for the entire Lielähti-Hiedanranta area. The planning has set out to foster a mixed urban fabric, with housing, working, leisure activities and services intermixing with each other. This report presents the Master Plan, the principles of construction and of the green and blue and transport networks in the area, as well as an assessment of the impacts of the plan.

The future city district will comprise three subareas: Hiedanranta Centre, Lake City and new Lielähti. The high quality standards set out for blue and green structures, as well as the challenging traffic environment, have required extensive and close collaboration during the planning process. The report presents the land use plan, the green and blue network and the transport network for the entire area. Each of the three subareas is also introduced in more detail in respective chapters – including a description of the urban structure, the principles of the block structure and the allocation of retail and services, in addition to the solutions for public spaces and parks as well as for mobility and parking, with area and street cross sections.

Owing to the ambitious objectives for sustainability, a wide range of solutions have been examined in preparation for the future to facilitate the generation of a city district that produces more than it consumes. In parallel with the land use plan, an infrastructure master plan, for instance, has been drawn up for Hiedanranta, with the aim of seeking alternative energy-saving solutions. The area is already located along good traffic connections, and the principles of mobility presented in the Master Plan are based on sustainable modes of travel and on the tramline running through the area, in addition to high-quality pedestrian and bicycle connections. In order to ensure that Hiedanranta’s sustainability objectives are met, a BREEAM Communities assessment will be carried out on the Master Plan.

The report presents summaries of the infrastructure plan, impact assessment, as well as the principles of construction and the quality standards in the area.

The drawing up of the first block-level local detailed plan will commence once the Master Plan has been approved in 2020. The aim is for construction in the area to be launched in 2022.

1. TAUSTAT JA TAVOITTEET

1. BACKGROUND AND AIMS

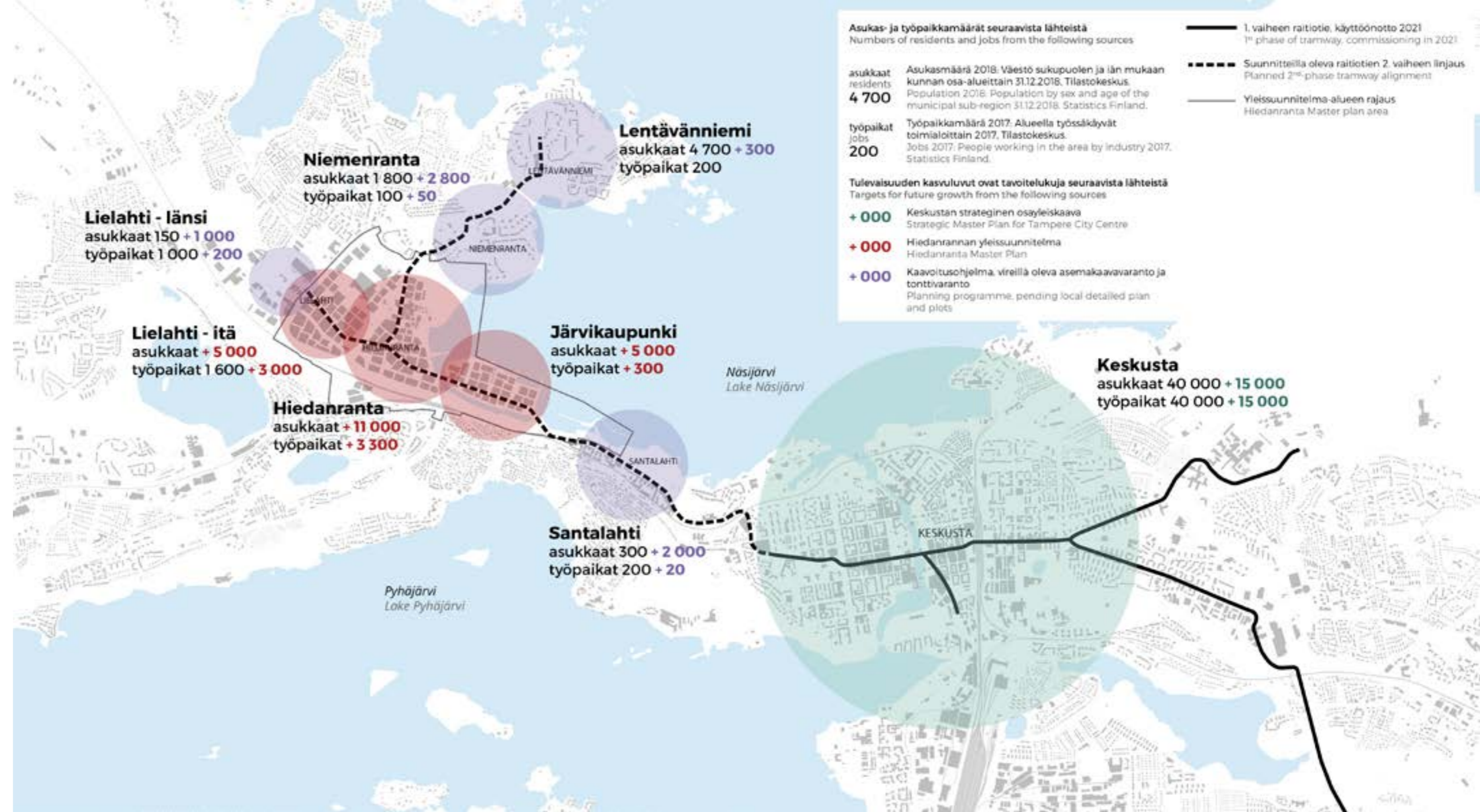
Suunnittelualueen sijainti

Hiedanrannan alue on Tampereen kaupungin vuonna 2014 ostama entinen teollisuusalue Länsi-Tampereella Näsijärven rannalla noin neljän kilometrin päässä keskustasta. Raitiotien 2. vaiheen suunniteltu linjaus kulkee Hiedanrannan alueen läpi. Hiedanrannan yleissuunnitelmassa esitetään maankäyttöratkaisu Hiedanrannan ja Lielahden alueelle. Suunnittelualueen koko on yhteensä 246 hehtaaria, josta maapinta-alaa on 182 ja vesialuetta 64 hehtaaria. Suunnittelualue koostuu entisen Metsä Boardin sellutehtaan alueesta, Lielahden kaupallisesta alueesta tehtaan länsipuolella sekä tehtaan itäpuolella suunnitellusta Järvikaupungin saaresta Näsijärven vesialueella.

Location of the planning area

Located in western Tampere, some four kilometres from the city centre, Hiedanranta is a former industrial area acquired by the City of Tampere in 2014. The planned second-phase railway alignment runs through the Hiedanranta area. The Hiedanranta Master Plan presents a land use solution for the Hiedanranta-Lielähti area. The overall size of the planning area is 246 hectares, comprising 182 hectares of land and 64 hectares of water area. The planning area comprises the former Metsä Board pulp mill grounds, the Lielähti commercial area to the west of the factory area, as well as an island to be built into the water area in Lake Näsijärvi to the east of the Lielähti commercial area.

Raitiotie, asukkaat, työpaikat: tavoitetilanne 2050
Tramway, residents, jobs: targets for 2050



Historialliset arvot Hiedanrannassa

Historical values in Hiedanranta



Ilmakuva tehdasalueesta 1920-luvun lopulta.
Kuva: Vapriikin kuva-arkisto.
Aerial photograph of the factory area in the late 1920s.
Photograph: Vapriikki museum archives.

Historialliset elementit ovat olennainen osa Hiedanrannan identiteettiä. Nämä elementit eivät ole ainoastaan olemassa olevia rakennuksia ja teitä; myös vanhat maastonmuodot ja merkittävä kasvillisuus, puusto, näkymät sekä muinaiset tie- ja vesistöyhteydet ovat osa Hiedanrannan uutta tarinaa. Historia ja olemassa oleva rakennettu ympäristö on sulautettu Hiedanrannan suunnitelmaan: tärkeät paikat, kuten aukiot, puistot ja merkittävimmät toiminnot, sijaitsevat näiden elementtien ympärillä mahdollistaen niiden suojelun ja käytön.

Lielahden tehdasalue

Lielahden kartanolla ja tehdaskokonaisuudella on keskeinen rooli Hiedanrannan kehittämisessä. Nottbeckin suvun kartanomiljö on peräisin 1800-luvulta. Sellutehtaan toiminta alkoi 1914 kartanon talousrakennuksissa. Mittavaksi tehdaskompleksiksi kasvanut kokonaisuus kuvastaa Hiedanrannan historiaa ja sen vahva identiteetti luo aivan erityisen luonteen Hiedanrannalle. (Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvitys, Rakennuskulttuurityö Heiskanen & Luoto, 2016. Hiedanrannan arkeologinen inventointi, Sami Raninen, 2015.) Rakennettua ympäristöä ja arkeologisia kohteita koskevat muut selvitykset ilmenevät liiteluettelosta. Hiedanrannan keskusta muodostuu tehtaan eteläpuolelle ja osa Hiedanrannan tulevista palveluista ja työpaikoista sijoittuu tehdasrakennusten tiloihin. Tehdasalueen läpi kulkeva raitiotielinja, katettu pysäkki, jalankulun ehdoilla toteutettu liikenneympäristö sekä vanhat korjatut teollisuustilat ovat ainutlaatuinen houkutteleva toimitilaympäristö. Tällä hetkellä tehdaskompleksin ja kartanon puitteet mahdollistavat monipuolista toimintaa taiteilijoiden sekä käsityöläisten työtiloille, erilaisille tapahtumille ja tilapäiseen käyttöön. Alueella toimii jo nyt parikymmentä yritystä, lukuisia taiteilijoita ja käsityöläisiä sekä kansalaistoiminnan järjestöjä, ja tehtaalla on vetovoimaa kulttuuritapahtumiin. Ympäröivä kaupunkirakenne lomittuu Tehtaaseen kävelykatujen ja julkisten tilojen kautta ja ne muodostavat mittakaavaltaan yhtenevän kaupunkiympäristön. Tehdas kytkeytyy luontevasti alueen vihaverkkoon. Kartano puistoinen ja rakennuksineen sekä tehdaskokonaisuus rakenteineen ja välitiloineen ovat Hiedanrannan sydän ja houkutteleva osa uutta rakennetta. Tässä raportissa käytetään nimitystä Lielahden tehdas tai tehdas.

Historical elements are an essential part of Hiedanranta's identity. They are not just existing buildings or roads. The old topography and views, as well as old road and waterway connections, are also part of the new narrative of Hiedanranta. History and the existing built environment are integrated into the Hiedanranta plan – important places, such as squares, parks and the main functions, are located around these elements. By activating these locations, the historical elements are in use and protected.

Lielähti Factory area

The Lielähti Manor and old factory complex play a key role in the development of Hiedanranta. The milieu of the Manor house built by the von Nottbeck family dates back to the 19th century, and the pulp mill began operating in 1914 in the utility buildings on the Manor estate. The mill grew into a large factory complex that reflects the history of the site, and its strong identity creates a very special character for the new Hiedanranta area. Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvitys, Rakennuskulttuurityö Heiskanen & Luoto, 2016. Hiedanrannan arkeologinen inventointi, Sami Raninen 2015.) Further reports and surveys concerning the built environment and archaeological sites are detailed in the list of appendices. The central area of Hiedanranta will form to the south of the old factory complex, and some of the future services and jobs will be located in the factory premises. The tramline passing through the factory area, with a covered tram stop, as well as the traffic environment that favours pedestrians and the old, restored industrial facilities, will form a unique operational environment. At present, the factory complex and manor house offer versatile studio and workshop facilities for artists and craftspeople, in addition to lending themselves to various events and temporary uses. Some twenty businesses, several artists and craftspeople, and non-governmental organisations are already operating in the area, and the factory complex has proven to be an attractive venue for cultural events. The factory building complex will be integrated into the new urban structure through pedestrian streets and public open spaces, forming a uniform scale for the urban environment. The complex will have natural connections to the local green network. The Lielähti Manor with its park grounds, and the factory complex with its structures and intermediate spaces, are the heart of Hiedanranta and will be an appealing element in the new urban structure. In this Master Plan report, the developed factory area is referred to as 'the Factory'.



Järvi kaupunki 2017
Lake City 2017

Näsijärven rannan vaiheita

Hiedanrannan alueen historiaan on vaikuttanut vahvasti sijainti Näsijärven ja Pyhäjärven välisellä kannaksella Näsijärven rannalla. Pispalan uittotunneli rakennettiin 1960-luvulla tukinuittoa varten, mutta käyttö alkuperäiseen tarkoitukseensa ei ehtinyt kunnolla käynnistyä, koska tukkien kuljetus siirtyi samoihin aikoihin kuorma-autoilla tehtäväksi. Tunneli säilyi käyttämättömänä yli 40 vuotta, kunnes 280 m pitkä kahden järven rannat yhdistävä tunneli otettiin vuonna 2013 käyttöön veneiden kuljetustunnelina sekä kävelijöiden ja pyöräilijöiden kulkuväylänä.

Näsijärven ranta on ollut asuttu ja teollisuuden käytössä pitkän aikaa, rantaviivaa on muokattu täytöin moneen kertaan vuosikymmenten aikana. Jäljellä oleva osuus luonnonrantaa löytyy Pölkkylänniemestä. Tänäpäin alueella on vain vähäisiä merkkejä alueen tukinuittohistoriasta. Rantatäytölle rakennettu Paasikiventie ja Santalahden venesatama hallitsevat tällä hetkellä alueen maisemaa.

Life by the water

The history of the Hiedanranta area has been strongly influenced by its location by Lake Näsijärvi, on a neck of land between Lakes Näsijärvi and Pyhäjärvi. The Pispala log-floating tunnel was built in the 1960s for transporting timber between the lakes, but it was never properly adopted to use for the intended purpose, as the transportation of timber was taken up by trucks around the same time. The tunnel remained unused for more than 40 years, until the 280-metre passage combining the shores of the two lakes was recommissioned in 2013 as a tunnel for transporting boats and a passageway for pedestrians and cyclists.

The Näsijärvi slakefront has been inhabited and used by industry for a long time, and the shoreline has been shaped over the decades with successive landfill layers. The remaining section of natural shoreline is found at Pölkkylänniemi. Today, there is little visible evidence of the area's cultural heritage related to logging, with the Paasikiventie Road and Santalahti marina built on the shoreline fill area dominating the current landscape.



Lielahden kaupallinen keskittymä 2008
Lielahdi commercial area in 2008

Lielahdi

Lielahden alue kuului alun perin Ylöjärven kuntaan, ennen kuin se liitettiin Tampereeseen vuonna 1950. Ensimmäinen kaupunkisuunnitelma aluetta varten laadittiin vuonna 1952. Ennen teollistumista alueen tärkein maankäyttö oli maanviljely ja karjankasvatus. Lielahden tehtaan ympärille syntynyt teollisuus- kylä muuttui hyvien logististen yhteyksien äärellä vähitellen suurten kauppojen alueeksi.

Punatiilinen Lielahden asema on valtakunnallisesti merkittävä säilynyt rakennus.

Lielahdi muodostaa yhdessä Hiedanrannan kanssa Tampereen läntisen aluekeskuksen ja seudullisesti merkittävän kaupan alueen. Kauppa, tuotanto ja asuminen yhdistyvät Lielahdessa luoden monipuolisen alueen, joka tarjoaa paljon erilaisia elämyksiä ja mahdollisuuksia.

Lielahdi

Originally included in the municipality of Ylöjärvi, the Lielahdi area was incorporated into the City of Tampere in 1950. The first urban plan for the area was drawn up in 1952. Before industrialisation, the area's lands were mainly used for farming and cattle farming. With its location by good logistic connections, the industrial village that formed around the Lielahdi pulp mill gradually evolved into an area dominated by large retail outlets.

The Lielahdi railway station house built from red brick is a preserved building of national significance.

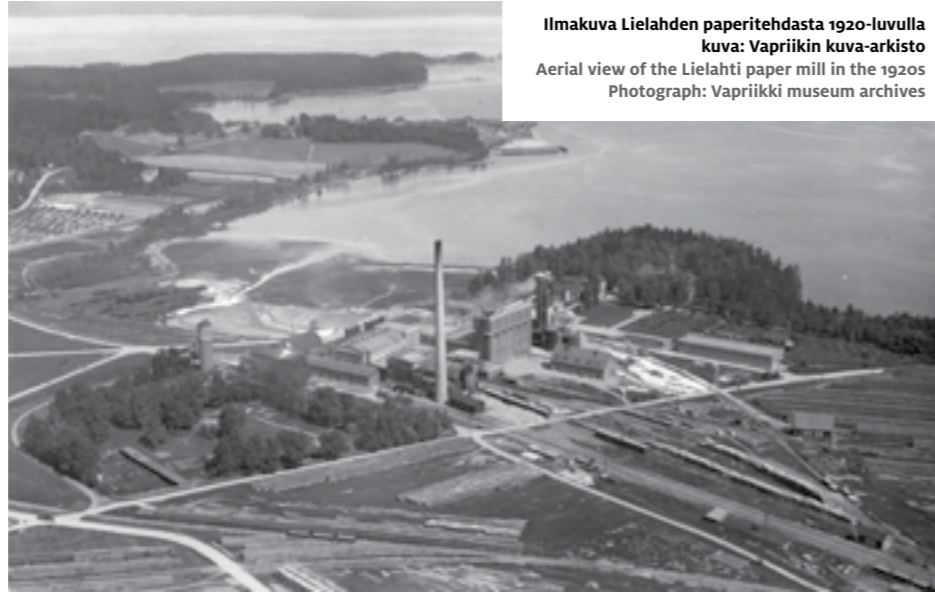
Together with Hiedanranta, Lielahdi will form the western district centre of Tampere, in addition to constituting a regionally significant retail area. Retail, production and housing will merge in Lielahdi, creating a diverse area that offers a multitude of experiences and opportunities.

Historialliset elementit

- Lielahden paperitehdas:** uusi orgaanisesti kasvava, kansainvälinen kulttuurin, taiteen, kaupan ja työn alusta.
- Lielahden kartano ja puisto:** ainutlaatuinen historiallinen puistoalue uuden sataman ja tehdasalueen vieressä.
- Olemassa olevat rakennukset ja rakenteet:** kiinteä osa uutta kaupunkirakennetta ja alueen identiteettiä.
- Möljä:** vanha tukkilaituri kunnostetaan uuden sataman pääelementiksi ja näköalapaikaksi.
- Historiallinen tielinja:** osa uutta rantareittiä ja yhteys Sataman ja Tehtaan välillä.
- Lielahden juna-asema:** vuonna 1927 valmistunut asemarakennus on valtakunnallisesti merkittävä.
- Pispalan uittotunneli:** tärkeä kävelyn ja pyöräilyn yhteys Pispalanharjun molemmin puolin.
- Kraemerin puisto:** puistoalue, joka sisältää arkeologisia löydöksiä, jotka säästetään ja integroidaan osaksi puistoa.

Historical elements

- Lielähti paper mill:** a new, organically growing international platform for culture, art, commerce and jobs.
- Lielähti Manor and Manor Park:** a unique historical park area next to the new urban marina and factory grounds.
- Existing historical buildings and structures:** an integral part of the new cityscape and area identity.
- Möljä pier:** the old log-floating pier will be renovated into the main element and view point of the new marina.
- Historical road connection:** a part of the new waterfront promenade and a connection from the Marina to the Factory.
- Lielähti train station:** the station house built in 1927 is significant on a national scale.
- Pispala log-floating tunnel:** an essential pedestrian and bicycle connection across the Pispalanharju Esker.
- Kraemer Park:** an area rich in archeological finds and traces that are to be preserved and incorporated in the park structure.



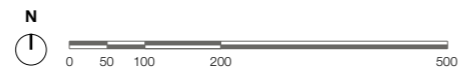
Ilmakuva Lielahden paperitehdasta 1920-luvulla
kuva: Vapriikin kuva-arkisto
Aerial view of the Lielähti paper mill in the 1920s
Photograph: Vapriikki museum archives



Lielahden kartano vuonna 1921
kuva: Vapriikin kuva-arkisto
Lielähti Manor in 1921
Photograph: Vapriikki museum archives



Lielahden kartano ja puisto, 1880-luvulla
kuva: Vapriikin kuva-arkisto
Lielähti Manor and park grounds in the 1880s
Photograph: Vapriikki museum archives



Hiedanrannan historialliset kohteet ja elementit
Pienennös (alkup. 1:3 000)
Historical sites and elements of Hiedanranta
Reduction (orig. 1:3 000)



- Olemassa olevat rakennukset
Existing structures
- 1** Lielahden tehdas
Lielähti factory
- 2** Lielahden kartanopuisto
Lielähti Manor Park
- 3** Olemassa olevat rakennukset
Existing structures
- 4** Möljän tukkilaituri
Eske log-floating pier
- 5** Historiallinen tielinja
Historical road connection
- 6** Lielahden vanha asema
Old Lielähti train station
- 7** Uittotunneli
Log-floating tunnel
- 8** Kraemerin puiston kirkko muinaisaika
Kraemer Park Stone Church
- 9** Pöykylänsaari
Pöykylänsaari
- 10** Nahtteen kappeli
Nahtteen kappeli
- 11** Historiallinen rantareitti
Historical waterfront

Kaupungin tavoitteet alueen suunnitteluun

City’s planning objectives for the district

Strategiset tavoitteet

Tampere lähikuntineen on Suomen toiseksi suurin kaupunkiseutu pääkaupunkiseudun jälkeen. Tampereen strategiassa vuodelle 2030 todetaan, että kaupunki tavoittelee voimakasta kasvua - kestävällä ja inhimillisellä tavalla. Strategian keskeisiä tavoitteita ovat hiilineutraalius sekä edelläkävijyys älykkään ja kestäväan liikenteen kaupunkikehityksessä. Painopisteitä ovat myös elinkeino- ja innovaatiopolitiikan vaikuttavuus sekä tunnettuus kulttuuri-, tapahtuma- ja urheilukaupunkina. Strategiassa painotetaan myös, että laadukkailla ja monipuolisilla viheralueilla ja -verkostoilla sekä vesistöjen kestäväällä hyödyntämisellä vahvistetaan kaupunkilaisten viihtyisyyttä ja kaupungin vetovoimaa.

Strategia määrittää tavoitteeksi myös, että Tampere tunnetaan omaleimaisista, kestävää elämäntapaa ja osallisuutta vahvistavista alueista. Alueiden rakentumista edistetään älykkäällä kaupunkikehityksellä, jossa koko kaupunki yhteisö luo sujuvan arjen ja kestäväan asumisen ratkaisuja yhdessä. Alueita hyödynnetään myös uusien ratkaisujen kokeilu- ja kehitysalustoina. Kaupunki kehittää älyliikennettä sekä liikkumisen uusia palveluja ja toimivia matkakettuja. Yrityksille luodaan edellytyksiä ja kehitysalustoja uusien palvelujen luomiseksi.

Yhdyskuntarakennetta tiivistetään ja kasvua suunnataan ensisijaisesti joukkoliikenneväyhykkeelle, keskusta- ja aluekeskuksiin. Raitiotietä kehitetään kaupungin liikennejärjestelmän runkona. Lielähti on yksi Tampereen kaupungin viidestä aluekeskuksesta sekä liikenteellinen solmukohta, jossa sijaitsee seudullisesti merkittävää elinkeinotoimintaa. Hiedanranta on Lielähteen saumattomasti liittyvä alue, jonka Tampereen kaupunki hankki omistukseensa vuonna 2014. Valtuustokauden 2018–2021 tavoite on, että Hiedanrannan älykkään ja kestäväan uuden kaupunginosan toteuttaminen on käynnistynyt. Tampereen kaupungin strategia: <https://www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/talous-ja-strategia.html>.

Palveluverkon kehittämisen tavoitteet

Kaupungin läntisten kaupunginosien palveluverkkoa kehitetään ja Hiedanrantaan rakennetaan uusi 1 000 oppilaan yhtenäiskoulu (0–9 lk.). Koulu palvelee Lentävänniemen, Lielähteen, Hiedanrannan, Niemenrannan, Lintulammen ja Santalahden alueita. Tarvittaessa koulua laajennetaan myöhemmin. Alueen varhaiskasvatuksen verkkoa täydennetään useammalla päiväkodilla tai pienten lasten yksiköllä alueen rakentuessa. Lielähtikeskuksen vuokrasopimus päättyy huhtikuussa 2034. Hiedanrannan hyvinvointikeskuksen suunnittelussa varaudutaan siihen, että koulun ja päiväkodin lisäksi sinne voi sijoittua myös kulttuuri- ja vapaa-ajanpalveluja sekä sosiaali- ja terveyspalveluja. Alueelle sijoittuu myös pelastuslaitos osana palveluverkkoa. Aikataulu täsmentyy alueen rakentumisen myötä. Olennaista alueen houkuttelevuuden kannalta on, että varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen palvelut rakennetaan Hiedanrantaan etupainotteisesti. Hiedanrannan päiväkotien ja kouluverkko perustuu palveluverkkoselvitykseen vuodelta 2018: <https://www.tampere.fi/varhaiskasvatus-ja-koulutus/paivakotien-ja-koulujen-palveluverkkoselvitys.html>

Hiedanrannan kehitysohjelman tavoitteet

Hiedanranta on 21 000 asukkaan ja 8 000 työpaikan tulevaisuuden kaupunginosa, joka tarjoaa kuntalaisille sujuvan arjen ja parantaa asukkaiden elämänlaatua tarjoamalla mahdollisuuden kestäväan elämäntapaan. Alueesta tavoitellaan ympäristövaikutuksiltaan nettopositiivista kaupunginosaa, jolloin ‘alue tuottaa enemmän kuin kuluttaa’. Hiedanrannan alueesta suunnitellaan kestäväan ja älykkään kaupungin mallialuetta, jossa älykstä teknologiaa sovelletaan liikkumisessa, rakennuksissa, palveluissa ja alueen infrastruktuurissa (energia, jäte, vesi, tiedonsiirto, valaistus jne.). Uudet innovaatiot, joita tarvitaan kestävyiden haasteen ratkaisemiseen, luovat samalla uutta liiketoimintapotentiaalia. Samalla syntyy uusia mahdollisuuksia kokeiluille, tutkimukselle ja koulutukselle.

Kestävyiden keskeisenä toteutuskeinona hyödynnetään kiertotaloutta ja sen tavoitetta tuottaa enemmän kuin kuluttaa. Jotta tähän päästään, tulee materiaali- ja energiakiertoja uudistaa. Kiertojen tulee olla älykkäästi paikallisia niin, että eri resursseille löytyy kestäväan mittakaavan kierto, kuten kortteli, asuinalue tai kaupunki. Tähän tarvitaan uusia toimijoita ja liiketoiminta- ja operointimalleja.

Hiedanranta ja Lielähti muodostavat vetovoimaisen ja kilpailukykyisen seudullisesti merkittävän kauppa- ja palvelualueen. Vähittäiskaupan toimintojen lisäksi kauppakeskuksissa, kivijalkaliiketilaisissa, vanhassa tehtaassa ja muissa liiketilaisissa on tarjolla monipuolisia palveluita. Nykyinen Lielähteen kaupan alue kehittyy, koska asumisen, palveluiden, työtilojen ja kaupallisten toimintojen sijoittumiselle tarjoutuu uudistumisen myötä uusia mahdollisuuksia. Hiedanrantaan laaditaan taide- ja yhteisöllisysohjelma, jolla luodaan käytännöt julkisille taideteoksille, tapahtumille ja tehdasalueen kulttuuritiloille ja -yhteisöille. Kulttuuritoimintaa koordinoidaan ja kehitetään, jotta alue säilyy elävänä, kansainvälisestikin kiinnostavana asuinalueena ja tapahtumapaikkana.

Yleissuunnitelman tavoitteet

Hiedanrannan suunnittelua ovat osaltaan ohjanneet strategioista ja tavoitteista johdetut visiot, jotka esiteltiin Hiedanrannan rakennesuunnitelmassa, Tampereen kaupunki 2017. (Ohjelman hyväksyminen: KH 14.5.2018 § 224. Ohjelman päivitys: KH 9.12.2019, § 530)

Neljä visiota

1. Tulevaisuuden kaupunki – alusta uusille ideoille.
2. Monipuolinen ja elämyksellinen.
3. Houkutteleva tulevaisuuden elinkeinoympäristö.
4. Urbaani ja vihreä kaupunki järven rannalla.

Strategic objectives

Tampere and its neighbouring municipalities form the second largest central region in Finland, after the Helsinki Metropolitan Area. Tampere’s strategy for the year of 2030 states that the City pursues a strong growth in a human and sustainable way. Amongst the key objectives of the strategy are carbon neutrality and the position of a pioneer in smart and sustainable transport. Focus is also placed on the effectiveness of the economic and innovation policy, as well as on making Tampere better known as a city of culture, events and sports. The strategy also emphasises that high-quality and versatile green areas and networks, as well as a sustainable utilisation of waterbodies, are tools for strengthening the city’s pleasant atmosphere and attraction.

The strategy also sets an objective for making Tampere known for its distinctive areas that promote a sustainable lifestyle and participation. The implementation of districts is promoted by means of smart urban development where the urban community works together in order to find solutions for comfortable daily life and sustainable living. The areas are also used as experimental and development platforms. The city develops smart transport, new mobility services and practical travel chains. Preconditions and development platforms are provided for businesses for the creation of new services.

The community structure will be densified and growth will be primarily directed to the public transport zone, to the city centre and to the district centres. The tramway is being developed as the trunk of the city’s transport system. Lielähti is one of Tampere’s five district centres and a traffic hub with significant industrial and commercial activity, serving the whole region. The Hiedanranta area connects seamlessly to Lielähti. The City of Tampere acquired the area in 2014. According to an objective set for the City Council’s term of office 2018–2021, the implementation of a smart and sustainable new district, i.e. Hiedanranta, will have started during this term of office. Tampere City Strategy 2030: https://www.tampere.fi/tiedostot/s/bGk985LuH/Tampere_City_Strategy_2030_Final.pdf.

Objectives for the development of the service network

The service network of Tampere’s western districts will be developed and a comprehensive school (grades 0–9) for 1,000 pupils will be built in Hiedanranta. The school will serve Lentävänniemi, Lielähti, Hiedanranta, Niemenranta, Lintulampi and Santalahti. If necessary, the school will be later expanded. Along with the construction of the area, the early childhood education network will be complemented by several daycare centres. The rental contract of the premises occupied by the City of Tampere in the Lielähtikeskus centre will terminate in April 2034. Preparations will be made in order for the Hiedanranta welfare centre to house cultural and leisure activities, as well as social and health services, in addition to the school and daycare services. An emergency services station will be allocated to the area as part of the service network. The schedule will be specified along with the implementation of the area. To increase the attractiveness of Hiedanranta, the implementation of the early childhood education and basic education services will be front-loaded. Hiedanranta daycare and school network is based on the service network report of 2018: <https://www.tampere.fi/varhaiskasvatus-ja-koulutus/paivakotien-ja-koulujen-palveluverkkoselvitys.html>

Objectives of the Hiedanranta development programme

Hiedanranta will be a district for 21,000 inhabitants and 8,000 jobs that will provide the inhabitants with a smooth daily life and improve their quality of life by offering an opportunity to lead a sustainable lifestyle. As regards environmental impacts, the aim is to make Hiedanranta a net positive district, i.e. an area that will produce more than it consumes. Hiedanranta will become a model district for a smart and sustainable city where smart technology will be adapted to mobility, buildings, services and infrastructure (energy, waste, water, data transfer, lighting, etc.). New innovations that are required for finding a solution to a challenge posed by sustainability also create new business potential. At the same time, new possibilities for experiments, research and education open up.

Circular economy and its objective to produce more than what is consumed will be utilised as a key method in the implementation of sustainability. Material and energy cycles must be reformed in order to attain this target. The cycles must be smartly local and the cycles of various resources must take place in a sustainable scale, such as a block, a residential area or a city. For this, new actors, as well as new business and operating models, are required.

Hiedanranta and Lielähti will form an attractive and competitive retail and service zone of regional significance. In addition to retail activities, versatile services will be provided by shopping centres, street-level premises, the old factory and other commercial premises. In Lielähti, the current retail area will be developed as new opportunities for housing, services, workspace and commercial functions will open up along with the renewal. An art and community engagement programme will be devised for Hiedanranta, outlining the practices related to public works of art, events, and the culture facilities and communities in the factory area. The cultural activities will be coordinated and developed in order for the area to maintain its vitality as a residential area and event venue of international appeal.

Master planning objectives

The planning of Hiedanranta has also been steered by visions that have been derived from strategies and objectives. These visions were presented in the Hiedanranta Structure Plan, City of Tampere 2017. (Programme approval by the City Board on 14 May 2018, § 224; Programme update by the City Board on 9 Dec 2019, §530.

Four visions

1. City of the future – launch pad for new ideas.
2. Versatile and full of experiences.
3. Attractive future business environment.
4. Urban and green city by the lake.



Tulevaisuuden kaupunki – alusta uusille ideoille

Alueen kehittämisen tavoitteena on tukea elinkeinojen ja kilpailukyyn kehittämistä painopisteenä erityisesti älykkään, muuntojoustavan, resurssitehokkaan ja kiertotalouteen perustuvan kaupungin toteuttaminen. Alueella on jo nyt verkostoitunutta tutkimus- kiertotaloustoimintaa. Kehittämisessä edistetään kestävien uusien ideoiden jalostumista yritystoiminnaksi ja sijoittumiseksi alueelle.

City of the future – launch pad for new ideas

The objective for the area's development is to support the economic and competitive development, with emphasis on implementing a smart, adaptable and resource-effective city, based on a circular economy. There are already highly networked research and circular economy activities in the area. The development aims at promoting efforts to refine sustainable new ideas into business activities that will also be implemented in the area.



Monipuolinen ja elämyksellinen

Hiedanrannalla on hyvät edellytykset kasvaa tulevaisuuden kaupunginosaksi, joka koetaan houkuttelevana niin asumiselle, työpaikoille kuin muillekin kestävästä kaupunkielämän toiminnoille. Asukkailla ja yhteisöillä on merkittävä ja aktiivinen rooli alueen kehittämisessä yhdessä kaupungin ja Hiedanrannan Kehitys Oy:n kanssa. Alue on luovien alojen ja tapahtumien keskittymä ja yritysten ja kaupunkilaisten luoma kiertotalouden kaupunginosa. Muuntautuva Hiedanranta on kaupunkilaisten, yritysten ja yhteisöjen paikka kehittää elävää, monimuotoista ja kestävästä kaupunkikulttuuria.

Versatile and full of experiences

Hiedanranta has good prerequisites for growing into a future district that is considered to be attractive for living, jobs and other functions of sustainable urban life alike. The community and organisations have a significant, active role in developing the area together with the City and Hiedanrannan Kehitys Oy. Hiedanranta is a hub of the creative industries and events, in addition to representing a district of circular economy created by the businesses and the local community. The flexible and adaptable Hiedanranta constitutes a place where city dwellers, businesses and organisations come together to develop a living, diverse and sustainable urban culture.



Houkutteleva tulevaisuuden elinkeinoympäristö

Tavoitteena on, että Hiedanrantaan sijoittuu merkittävästi eri alojen työpaikkoja mm. palveluihin, kulttuuriin, liikuntaan, matkailuun, pienyrityksiin sekä uudelleenlaiseen tuotantoon liittyen.

Attractive future business environment

The goal is for a significant number of jobs in various fields to be located in Hiedanranta – for example, jobs in services, cultural activities, exercise, tourism, small businesses and new types of production and manufacture.



Urbaani ja vihreä kaupunki järven rannalla

Tavoitteena on alueen toiminnallinen sekoittuminen, monikäyttöisyys ja se, että myös jo rakentuneet alueet uusiutuvat koko alueen tavoitteiden mukaisesti. Keskustamainen monipuolinen asuminen yhdistyy luontevasti järvenrannan tarjoamiin mahdollisuuksiin virkistytymiseen ja muihin toimintoihin. Hiedanrannan Yleissuunnitelma tarjoaa hienon lähtökohdan kansainvälisesti kiinnostavan, kestävästä ja laadukkaan asuinalueen kehittämiseksi yhdessä suunnittelijoiden, tutkijoiden, rakentajien ja asukkaiden kanssa.

Urban and green city by the lake

The aim is to create an area with mixed functions and versatile uses, in addition to the renewal of the previously built areas in accordance with the objectives for the entire district. Versatile living in downtown housing will connect naturally with the recreational opportunities and other functions offered by the waterfront. The Hiedanranta Master Plan offers an excellent starting point for developing a sustainable, high-quality residential area of international interest in cooperation with planners, researchers, builders and residents.

2. PROSESSI

2. PROCESS

Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Hiedanrannan alueen suunnittelu ja ideakilpailun tavoitteiden valmistelu käynnistettiin vuoden 2015 keuhalla laajasti eri sidosryhmien näkemyksiä ja ideoita keräten kävelykierroksilla, tapaamisissa ja työpajoissa. Puolen vuoden vuorovaikutuksen anti on koottu julkaisuihin Hiedanrannan ihmiset, Kuowi Oy 2015 (https://www.tampere.fi/tiedostot/h/ooOnzgAsl/Hiedanrannan_ihmiset_vuorovaikutusprosessi.pdf).

Hiedanrannan talkoot järjestettiin 9. - 11.2016. Työpajassa tutkittiin elinkeinoelämän edustajien kanssa, millainen ympäristö houkuttelee alueelle tulevaisuudessa taloudellista toimeliaisuutta, työpaikkoja ja tuotantoa sekä ruokkii innovaatioiden syntymistä. Työpajassa syntyneet ajatukset jalosti neljäksi tulevaisuuden visioksi Uusi Kaupunki sekä Kuowi Oy (https://www.tampere.fi/tiedostot/h/5daR3XGkN/Hiedanrannan_talkoot.pdf).

Tampereen Hiedanrannan kaupunginosan kansainvälinen ideakilpailu järjestettiin 26.4. - 21.9.2016. Kilpailu ratkaistiin tammikuussa 2017. Tuomaristo jakoi toisen palkinnon ehdotusten Hiedanrannan Innovaatiolahti ja Reflecting TRE kesken. Voittajatöiden pohjalta käynnistettiin alueen yleissuunnitelman laadinta.

Rakenne- ja yleissuunnittelu aloitettiin keuhalla 2017 neljällä työpajalla, Hiedanrannan ideakilpailun jatkoilla, joissa ideakilpailun parhaita töitä kehiteltiin eteenpäin yhdessä kaupunkilaisten, suunnittelijoiden ja Tampereen yliopiston kaupunkitutkijoiden kanssa. Ensimmäisessä työpajassa Kaupunki on ihmisen koti pohdittiin, mitä on hyvä kaupunki. Toisessa, Torilla tavataan -työpajassa oli aiheena liikkuminen, reitit ja kaupunginosan solmukohtat. Kolmannessa, Kortteleissa kuhisee -työpajassa syvennyttiin korttelitasoon, asumiseen ja työhön. Neljännessä, Tulevaisuuspyörre -työpajassa keskityttiin aikaisempien työpajojen ideoiden jatkokehittelyyn. Työpajojen tuloksista on koottu julkaisu (Ideakilpailun jatkot – Kaupunkilaisten visiot tulevaisuuden Hiedanrannasta, Tampereen kaupunki ja Dwellers in Agile Cities 2017: https://www.tampere.fi/tiedostot/h/EvcYkpg9R/Hiedanranta_Ideakilpailun_jatkot_2017.pdf).

Hiedanrannassa järjestetään vuosittain elokuussa Puutarhajuhlat. Alueen toimijat esittäytyvät yleisölle ja Hiedanrannan puutarha on täynnä musiikkia, taidetta, hyvää ruokaa ja lastenkulttuuria. Tapahtuman aikana esitellään myös alueen uusimpia suunnitelmia tulevaisuuden kaupunginosasta.

Rakennesuunnitelman luonnosaineistosta keskusteltiin ja ideoita kehiteltiin eteenpäin puutarhajuhlien osallistujien kanssa kartanon suunnittelukonttorissa elokuussa 2017. Vuoden 2018 Puutarhajuhlilla esiteltiin alustavan yleissuunnitelman aineistoja.

Planning phases and interaction

The planning of the Hiedanranta area and preparations for drawing up objectives for an ideas competition were launched in the summer of 2015 by collecting views from various interest groups on walking tours, at meetings and at workshops. The yield of this interaction that took place over six months has been compiled in the publication People of Hiedanranta, Kuowi Oy 2015 (online version available in Finnish at https://www.tampere.fi/tiedostot/h/ooOnzgAsl/Hiedanrannan_ihmiset_vuorovaikutusprosessi.pdf).

The Hiedanranta brainstorming workshops were organised from September to November 2016. Together with representatives of the business and industrial sector, workshop participants studied what kind of environment attracts economic activities, jobs and production, as well as encourages the creation of innovations. The ideas created at the workshop were refined into four visions by Uusi Kaupunki and Kuowi Oy.

The Hiedanranta District of Tampere – International Ideas Competition was organised 26 April–21 September 2016. The result of the competition was announced in January 2017. The jury awarded the shared second prize to the competition entries Hiedanrannan Innovaatiolahti and Reflecting TRE. The master planning for the area was launched on the basis of the winning entries.

Structural design and master planning began in the spring of 2017 with four workshops, the Hiedanranta Ideas Competition “after-party”, at which the winning entries of the competition were developed further together with citizens, planners and urban researchers from Tampere University. The participants of the first workshop, entitled City is the People’s Home, discussed what constitutes a good city. The themes of the second workshop, Let’s Meet at the Market, were mobility, traffic routes and the hubs in the district. The participants of the third workshop, The Bustling Block, concentrated on the block level, housing and jobs. The fourth workshop, Future Vortex, focussed on further developing the ideas of the previous workshops. The results of the workshops have been compiled in the publication From ideas competition to citizens’ visions – Planning Hiedanranta in follow-on workshops (City of Tampere and Dwellers in Agile Cities 2017, published in English in 2018: http://www.e-julkaisu.fi/tampereen_kaupunki/from-ideas-competition-to-citizens-visions/mobile.html#pid=4).

The Garden Party is organised in Hiedanranta every August. The operators in the area present themselves to the public and the Hiedanranta Garden is filled with music, art, delicious food and children’s culture. During the event, the newest plans for the district are presented.

In August 2017, preliminary material for the Structure Plan were discussed and ideas developed further at the Lielähti Manor planning office with Garden Party participants. At the 2018 Garden Party, materials included in the preliminary Master Plan were presented to the public.

Rakennesuunnitelma ja alustava yleissuunnitelma

Ensimmäisessä vaiheessa laadittiin kilpailutöiden ja työpajojen ideoiden pohjalta rakennesuunnitelma, jonka kaupunginhallitus hyväksyi vuoden 2017 lopussa. Suunnitelmassa mm. vanhan tehtaan viereen syntyy Hiedanrannan uusi keskusta ja raitiotie kulkee vanhan tehdaskompleksin läpi. (Hiedanrannan rakennesuunnitelma 2018: https://www.tampere.fi/tiedostot/h/Pq7B5MCph/20171207_Hiedanranta_Structural_Plan_Booklet_Updated_30Mt.pdf).

Hiedanrannan alustavan yleissuunnitelman materiaali valmistui toukokuussa 2018. Hiedanrannan Kuivaamalla pidetyssä yleisötilaisuudessa kerrottiin uuden kaupunginosan suunnittelun tavoitteista ja esiteltiin alustavaa yleissuunnitelma-aineistoa. Teemarasteilla pureuduttiin tarkemmin Hiedanrannan keskustan, Lielahden, raitiotien, liikkumisen ja virkistysalueiden suunnitelmaluonnoksiin sekä niiden kehittämiseen. Kaupunkilaisilta pyydettiin kommentteja esimerkiksi liikenne- ja viherverkon liittymisestä ympäröivään kaupunkiin. Yleisötilaisuuden lisäksi kommentteja kerättiin myös verkkokyselyn ja -lomakkeen kautta 22.5. - 8.6.2018. Tilaisuuden kommentteista ja verkkopalautteesta on koottu palautekooste (Alustava Yleissuunnitelma, palautekooste, Tampere 2018: https://www.tampere.fi/tiedostot/h/Am34PxoUP/Palautekooste_alustavayleissuunnitelma_Hiedanranta.pdf).

Viranomaisille (Maakuntamuseo, Elinkeino-, Llienne- ja ympäristökeskus, Pirkanmaan maakuntaliitto) ja kaupungin toimialoille järjestettiin alustavan yleissuunnitelman esittelytilaisuus 26.4.2018. Vaikutusarviointi ja erillissuunnitelmien laadinta on edennyt yleissuunnittelun rinnalla suunnittelua osaltaan ohjaten.

Tampereilaiset neljäluokkalaiset ideoivat huhtikuussa 2018 pidetyillä vaikuttamispäivillä Hiedanrannan keskuspuistoa.

Maanomistajille sekä Lielahden ja Hiedanrannan alueen yrittäjille järjestettiin esittely- ja keskustelutilaisuudet toukokuussa 2018. Tilaisuuksissa esiteltiin alustavaa yleissuunnitelmaa ja kiinteistöjen kehittämisen periaatteita suunnittelualueella.

Alustavaa yleissuunnitelmaa esiteltiin Hiedanrannan Kuivaamalla pidetyssä yleisötilaisuudessa toukokuussa 2018. Hiedanrannan suunnitelma-aineistoja esiteltiin myös Tampereen päivänä 29.9.2018 virastotalon aulassa pop-up-suunnittelukonttorissa.

Huhtikuussa 2019 Monitoimitalossa järejstetyillä 9.-luokkalaisten vaikuttamispäivillä kyseltiin nuorten

Structure Plan and the preliminary Master Plan

In the first phase, a Structure Plan was drawn up on the basis of ideas that were introduced in the competition entries and at the workshops. The Structure Plan was approved by the City Board at the end of 2017. According to the plan, e.g. the new Hiedanranta Centre will be created next to the old factory and the tramway will run through the old factory complex. (Hiedanranta Structure Plan: https://www.tampere.fi/tiedostot/h/Pq7B5MCph/20171207_Hiedanranta_Structural_Plan_Booklet_Updated_30Mt.pdf)

The material for the preliminary Master Plan for Hiedanranta was completed in May 2018. At the public meeting held at the Kuivaamo event venue in Hiedanranta, information was provided on the objectives of the planning for the new district and a preliminary Master Plan was presented. At the themed “checkpoints”, the participants focussed more closely on the planning drafts for Hiedanranta Centre, Lielähti, the tramway, mobility and recreational areas. Citizens were asked to provide comments regarding the connection of the traffic and green network to the surrounding city, for example. In addition to the public meeting, comments were also collected via an online questionnaire and an online form during 22 May–8 June 2018. There is a summary regarding the comments provided at the public meeting and the online feedback in Finnish (Preliminary Master Plan, compilation of feedback, Tampere 2018: https://www.tampere.fi/tiedostot/h/Am34PxoUP/Palautekooste_alustavayleissuunnitelma_Hiedanranta.pdf)

A meeting where the preliminary Master Plan was introduced to the authorities (Pirkanmaa Provincial Museum, the Centre for Economic Development, Transport and the Environment, the Council of Tampere Region) and to the City of Tampere’s internal sectors was held on 26 April 2018. The impact assessment and the making of separate plans have proceeded along master planning, steering the planning, for their part.

Fourth-graders came up with ideas for Hiedanranta Central Park at an event held in April 2018.

Presentation and discussion events for landowners as well as for entrepreneurs in Lielähti and Hiedanranta were organised in May 2018. At the events, the preliminary Master Plan and the principles of property development in the planning area were introduced.

The preliminary Master Plan was also presented at a public event held at Kuivaamo, Hiedanranta, in May 2018. Planning materials for Hiedanranta were also introduced at a pop-up planning office at the lobby of the office building on Tampere Day, 29 September 2018. At a civic participation event arranged for ninth-graders at the Monitoimitalo 13 youth centre in April 2019, the young participants were asked about their thoughts and views concerning, for example, future block courtyards, transport services and sharing economy.

ajatuksia ja näkemyksiä mm. tulevaisuuden korttelipihoista, liikkumispalveluista ja jakamistaloudesta. Yhdeksäluokkalaiset kehittivät myös mainoslauseita, joiden avulla he houkuttelisivat asukkaita muuttamaan tulevaisuuden Hiedanrantaan.

Hiedanrantaan, Jukolan kunnostettuun puutaloon, avattiin Puutarhajuhlien yhteydessä elokuussa 2019 innovaatio- ja näyttelytila. Jukolassa on esillä Hiedanrannan suunnittelun ajankohtaisia aineistoja.

Päätöksenteko

Kaupunginhallitus hyväksyi 25.11.2019, (§499) asemakaavoitusohjelman vuosille 2020–2025. Vuoden 2020 kohteisiin sisältyi Hiedanrannan ensimmäisen vaiheen asemakaavoitus; 50 000 k-m2 asuntorakentamista ja 50 000 k-m2 muuta rakentamista, mm. toimitilojen kerrosalaa.

Kaupunginhallitus hyväksyi Hiedanrannan rakennesuunnitelman alueen jatkosuunnittelun lähtökohdaksi kokouksessaan 18.12.2017 (§ 704). Samassa kokouksessa kaupunginhallitus päätti (§705), että raitiotien 2. osan, Pyyntikintori - Lentävänniemi kehitysvaihe aloitetaan ja osana kehitysvaihetta suunnitellaan Lielahden pistoraide.

Raitiotie toteutetaan kahdessa vaiheessa: ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan linjaus Hiedanrannan keskustan ja Lielahden tehdasalueen läpi Niemenrantaan ja Lentävänniemeen ja toisessa vaiheessa raitiotie Lielahdenkadun ja Enqvistinkadun liittymän läheisyyteen.

Lisäksi hyväksyttiin seuraava toivomusponsi: kaupunginhallitus edellyttää, että raitiotien syöttöliikenteen suunnittelussa otetaan huomioon Niemenrannan ja Lentävänniemen asukkaiden yhteystarpeet Lielahden palveluihin.

Kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 12.2.2018, että raitiotie välillä Sepänkatu–Hiedanranta linjataan kulkeväksi vaihtoehdon Silta mukaisesti Santalahden alueella Rantatie-kadun rinnalla ja sillalla Paasikiventien yli Hiedanrantaan.

Hiedanrannan alustava maankäytön yleissuunnitelma valmistui keväällä 2018. Tampereen kaupunki sai maankäytön yleissuunnitelmaan perustavalle Näsijärven rantatäytölle vesilain mukaisen luvan Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirastolta 10.10.2018. Myönnetystä vesiluvasta valitettiin ja keskeisimmät valitukset liittyivät täytön vaikutuksiin järveden rantaimetyymiseen pohjavesialueella. Vaasan hallinto-oikeus kumosi 13.12.2019 Hiedanrannan täyttöluvan.

Tampereen kaupunki haki uutta täyttölupaa ratkaisulla, jossa vesistötäytön ja rannan väliin jää vesialue. Hankkeessa vesialuetta muutetaan pysyvästi maa-alueeksi noin 13,3 ha. Aluehallintovirasto myönsi Tampereen kaupungille luvan vesistötäytön rakentamiseen Näsijärven Hiedanrantaan 20.1.2019. Tarkennetussa yleissuunnitelmassa Järvikaupunki toteutetaan kokonaan saarelle, jolloin täyttö ei kohdistu nykyiseen rantaviivaan. Saariratkaisun mukainen suunnitelma pienensi suunnittelualuetta ja vähensi myös alueen rakentamisvolyyymiä ja asukasmäärätavoitteita. Kaupunginvaltuuston 15.5.2017 hyväksymä Tampereen kantakaupungin yleiskaava 2040, (TRE:3662/10.02.03/2015) kuulutettiin voimaan 20.1.2020. Kantakaupungin yleiskaavan ratkaisuihin oli valittu mm. Hiedanrannan osalta ja korkein hallinto-oikeus hylkäsi valitukset. Hiedanrannan alueen Paasikiventien pohjoispuolelle sijoittuva osuus on osoitettu yleiskaavan kaavakartalla 1 keskustatoimintojen ja virkistyksen sekoittuneena alueena.

The ninth-graders also came up with advertising slogans to attract residents to move to the future Hiedanranta.

In connection with the 2019 Garden Party in August 2019, a new innovation showroom and exhibition venue opened in the refurbished wooden Jukola building in Hiedanranta. The Innovation Room introduces visitors to current materials related to the planning of Hiedanranta

Decision making

On 25 November 2019 (§499), the City Board approved the local detailed planning programme for 2020–2025. The objects for 2020 included the local detailed planning for the first phase of Hiedanranta; 50,000 gross floor m2 of housing construction and 50,000 gross floor m2 of other construction activities, such as gross floor area for commercial premises.

At its meeting on 18 December 2017 (§704), the City Board approved the area covered by the Hiedanranta Structure Plan to function as a starting point for further planning of the area. At the same meeting, the Board decided (§705) that the second phase of the tramway, the Pyyntikintori–Lentävänniemi development phase, will be launched and a Lielähti branch line planned as part of the development

The tramway will be constructed in two phases: in the first phase, a tramline will be implemented through the Hiedanranta Centre and the Lielähti Factory area to Niemenranta and Lentävänniemi, and in the second phase, to the vicinity of the junction of Lielahdenkatu and Enqvistinkatu Streets.

In addition, the following point was approved: the City Board requires that in the planning of the feeder traffic for the tram, the connection requirements of the inhabitants of Niemenranta and Lentävänniemi to the services provided in Lielähti be observed.

At its meeting on 12 February 2018, the City Board decided that the tramway be aligned in the section between Sepänkatu Street and Hiedanranta as proposed in the option Bridge, in the following way: in Santalahti, next to Rantatie Street, and along a bridge across Paasikiventie Road to Hiedanranta.

A preliminary land use plan for Hiedanranta was completed in the spring of 2018. On 10 October 2018, the City of Tampere was granted a permit, as required by the Water Act, to implement the fill area by the shore of Lake Näsijärvi that was detailed in the plan. The permit was appealed, however, with the key grounds for the appeal being related to the impacts of the fill area on bank infiltration in the groundwater area. On 13 December 2019, however, the Vaasa Administrative Court revoked the permit for the implementation of the fill area in Hiedanranta.

The City of Tampere reapplied for a new permit, citing a solution in which a section of water would remain between the fill area and the shoreline. The project entails the permanent conversion of approximately 13.3 hectares of water area into land area. On 20 January 2019, the Regional State Administrative Agency granted the City of Tampere a permit to implement the fill area in Lake Näsijärvi at Hiedanranta. The revised Master Plan specifies that the entire Lake City subarea will be constructed on an island to avoid the fill area affecting the current shoreline. The island solution reduced the size of the planning area, in addition to decreasing the area's construction volume and projected number of residents. The local master plan for the inner city 2040 (TRE:3662/10.02.03/2015) was approved by the City Council on 15 May 2017 and announced to enter into force on 20 January 2020. Some of the solutions included the inner city master plan, as regards Hiedanranta, among other areas, had been appealed, and the Supreme Administrative Court dismissed the appeals. In master plan map 1, the section of the Hiedanranta area located north of Paasikiventie Road has been designated as an area of mixed centre and recreational functions.

Hiedanrannan ideakilpailun valmistelu 2015

Preparation of Hiedanranta idea competition 2015



2015

2016



Ideointityöpajat sidosryhmille

- ensimmäiset puutarhajuhlat

Workshops for stakeholders

- First Garden Party

Kansainvälinen ideakilpailu 2016-2017

International idea competition 2016-2017



Työpajat elinkeinoelämän edustajille

- Hiedanrannan talkoot
- puutarhajuhlat

Workshops for business representatives

- Hiedanranta brainstorming workshop
- Garden Party

Yleissuunnittelun käynnistyminen 05/2017

Rakennesuunnitelman hyväksyminen 12/2017

Masterplannin begins 05/2017

Structure plan approval 12/2017



2017

Ideakilpailun tulosten jatkotyöstö

- Hiedanrannan jatkot
- kesäkoulu arkkitehti-opiskelijoille
- maanomistajahaastattelut
- asiantuntija- ja asukastyöpajat
- suunnittelukonttori puutarhajuhla

Refining the results of the Ideas Competition

- Hiedanranta afterparty, workshops
- summer school for architecture students
- landowner interviews
- expert and resident workshops
- Design office at the Garden Party

Alustava yleissuunnitelma 05/2018

Preliminary masterplan 05/2018

Structure plan approval 12/2017



2018

Alustavan yleissuunnitelman kommentointi

- viranomaiset
- 4. -luokkalaiset
- yleisötilaisuus
- maanomistajat ja yrittäjät
- verkkokysely
- suunnittelukonttorit Tampereen päivänä ja puutarhajuhlilla

Preliminary Master Plan presented for comments

- officials
- 4th-graders
- public event
- landowners and entrepreneurs
- online inquiry
- Pop-up design offices during the Tampere Day and the Garden Party

Yleissuunnitelman tarkistaminen 04/2019-

Alueen raitiotiesuunnitelmat vireille 09/2019

Masterplan revisal 04/2019-

Area's tramwayplans initiated 09/2019



2019

Yleissuunnittelun ja raitiotiesuunnittelun esittely

- 9. -luokkalaiset
- maanomistajat
- vanhusneuvosto
- alueverkosto
- Jukolan innovaatiotila käyttöön
- Tampereen päivä
- raitiotiekaavojen yleisötilaisuus

Hiedanranta Master Plan's and tramwayplan's public event

- 9th-graders
- landowners
- elder council
- area network
- Jukola Innovation Room commissioned
- Tampere Day
- Public event concerning the tramway plans

Kantakaupungin yleiskaava 2040 voimaan 01/2020

Yleissuunnitelman hyväksyminen 04/2020

Asemakaavoitus käynnistyy 05/2020

Inner city general plan 2040 validated 01/2020

Masterplan validated 04/2020

Planning begins 05/2020



2020

Hyväksytyn yleissuunnitelman esittely

- yleisötilaisuus / webinaari
- viranomaiset
- sidosryhmät
- puutarhajuhlat syksyllä

Validated masterplan presented to the public

- public event / webinar
- officials
- stakeholders
- Garden Party in the autumn

3. YLEISSUUNNITELMA

3. MASTER PLAN

Hiedanrannan yleissuunnitelma on Hiedanrannan ja Lielahden alueen kehittämisen kokonaisuuden visio. Yleissuunnitelma perustuu strategioihin, jotka antavat koko kaupunginosan laajuiset suuntaviivat kaupunkirakenteelle, kaupunginosien identiteetille, viher- ja sinirakenteelle sekä liikennejärjestelmälle. Yleissuunnitelmaraportissa kuvataan miten strategiat yhdessä Hiedanrannan historian kanssa luovat Hiedanrantaan sen ainutlaatuiset osa-alueet. Alueen asemakaavoitusta ja muuta tarkempaa suunnitelmia laaditaan Hiedanrannan yleissuunnitelman pohjalta.

Hiedanrannan suunnittelualue koostuu kolmesta osa-alueesta: Hiedanrannan keskusta, Järvikaupunki ja Lielähti, joita käsitellään kunkin osa-alueen omaleimaisen luonteen mukaisten teemojen avulla. Erillisissä luvuissa käsitellään osa-aluekohtaisesti alueen kaupunkirakenne, julkisten tilojen verkosto, tiiveys ja toiminnot, kaupallinen strategia, korttelitypologiat ja katutila.

Yleissuunnitelmaraportti kuvaa suunnitelmaparttojen, kaavioiden ja leikkausten avulla yleissuunnitelman periaatteita, kuten korkean rakentamisen strategiaa tai kaupunkirakenteen tiiviyyttä. Kunkin osa-alueen kannalta olennaiset teemat ja alueet esitetään yksityiskohtaisemmin. Näihin kuuluvat Tehdas, Lielahden kartano puistoinen, Keskusaukio ja satama Hiedanrannan keskustassa, rantapuisto ja kanava-aukio Järvikaupungissa sekä innovatiivinen maankäyttöstrategia Lielahdessa. Yleissuunnitelmaraportti kuvaa kuinka nämä alueet ja ilmiöt yhdessä muodostavat ratkaisut Hiedanrannan tulevaisuudelle ja kehitykselle.

The Hiedanranta Master Plan sets out the overall vision for the development of the Hiedanranta–Lielähti area. The Master Plan is based on district-wide strategies of urban structure, subarea identity, the green and blue structure, and the transport system. The Master Plan report describes how these strategies combine with the history of Hiedanranta to shape the unique subareas of the district. The local detailed planning and other more specific plans for the area will be drawn up based on the Hiedanranta Master Plan.

The Hiedanranta planning area comprises three subareas – Hiedanranta Centre, Lake City and Lielähti – which will be developed according to themes related to their unique character. The themes, examined by subarea in separate sections of the Master Plan report, include the overall urban structure, network of public spaces, density and functions of the urban structure, as well as commercial strategy, block typology and streetscape.

Throughout the Master Plan report, diagrams, plans and sections are used to illustrate principles such as the strategy behind the distribution of tall buildings or the density of the urban structure. Key areas and themes unique to each subarea are examined in more detail. These include the Factory, Lielähti Manor with its park grounds, the Central Square and the Marina in Hiedanranta Centre; the Lakefront Park and Canal Square in Lake City; and the innovative zoning strategy in Lielähti. Overall, the Master Plan report demonstrates how all of these areas and phenomena come together to make up the solutions for the future and development of Hiedanranta.



Keskusaukio
Central Square

Neljä suunnitteluperiaatetta

Four planning principles

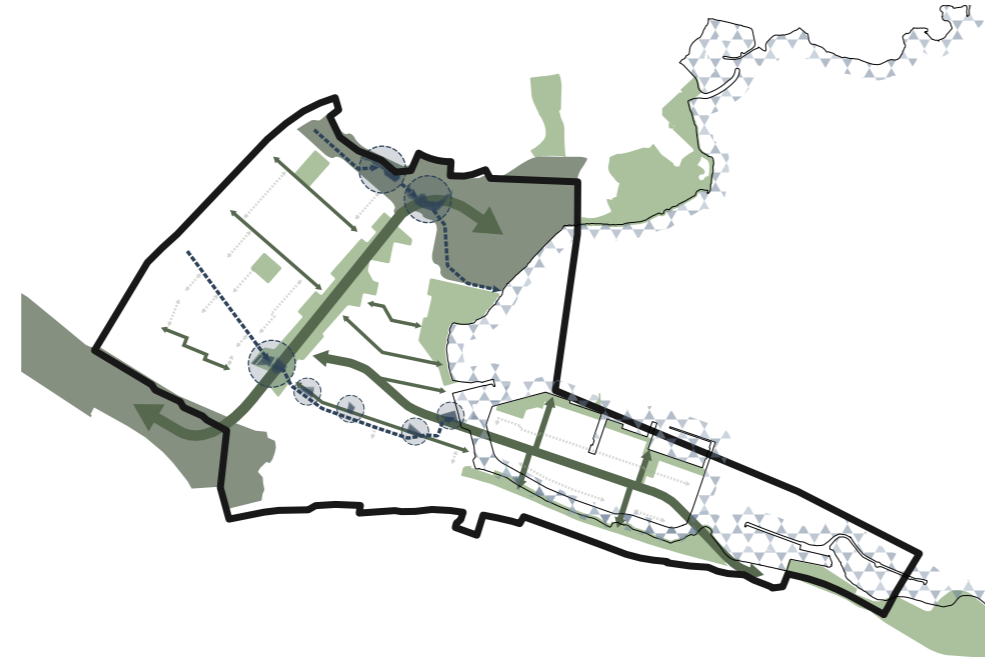


Monipuolinen ja joustava kaupunkirakenne

Hiedanrannassa on joustava kaupunkirakenne. Hiedanrannan keskusta, Järviakaupunkiin ja Lielahden on suunniteltu omat koordinaatistonsa alueiden fyysisten ja kulttuuristen reunaehtojen pohjalta. Koordinaatistot auttavat määrittämään osa-alueiden ominaispiirteitä. Peruskoordinaatistoja käytetään joustavasti elävän julkisen tilan ja monipuolisen kaupunkirakenteen työkaluina ja Hiedanrannan suunnitelman kehittämisen lähtökohtana.

Diverse and flexible urban structure

Hiedanranta is characterised by a flexible urban structure. To achieve this, three different grids are introduced on the basis of the physical and cultural context of the sites: the Hiedanranta Centre grid, the Lake City grid and the Lielahi grid. The grids will help to determine the character of the subareas, and they function as a flexible tool for creating vibrant public spaces and diverse urban structures and for framing the future development of Hiedanranta.

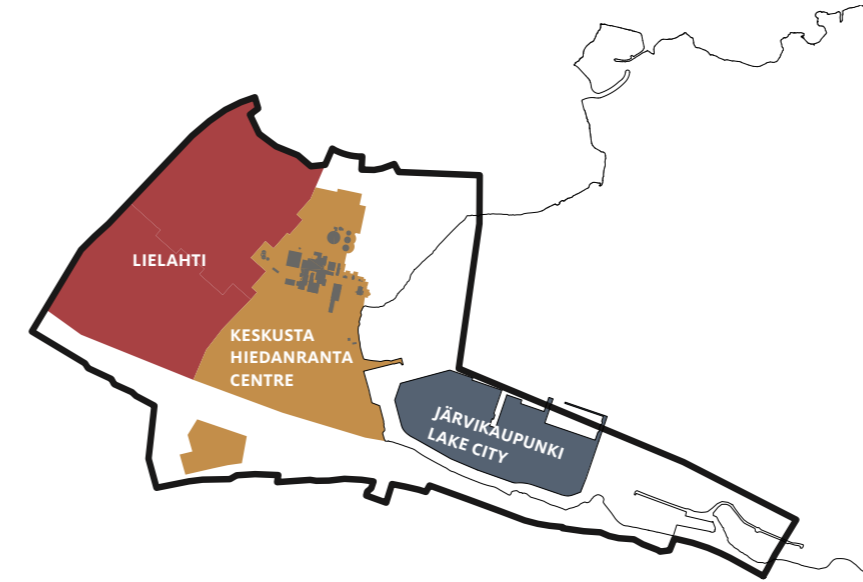


Kaupunkirakenteeseen integroitu viher- ja sinirakenne

Hiedanrannan monipuolinen viher- ja sinirakenne vahvistaa olemassa olevia arvokkaita maisemia, parantaa ekologisia yhteyksiä ja virkistysyhteyksiä sekä luo alueelle uuden julkisten tilojen sarjan. Jokaisella asukkaalla on helposti saavutettava vihreä alue alle 5 minuutin kävelyetäisyydellä (300–400 m). Urbani hulevesijärjestelmä varastoi, ohjaa ja puhdistaa hulevedet paikallisesti. Alueen sini- ja viherratkaisut luovat aktiivisen ja tehokkaan verkoston, jolla on merkittävä sosiaalinen ja ekologinen rooli Hiedanrannan alueen kehittämisessä.

Integrated green and blue structure

Hiedanranta's rich green and blue structure, which amplifies valuable existing landscapes, improves the ecological and recreational connections through the area and introduces a new series of public spaces. The network ensures that all residents have access to a larger green and blue area within a 5-minute walking distance (300–400 metres). The urban stormwater system stores, redirects and processes stormwaters locally. The area's blue and green solutions create an active and high-performance network that plays a key role socially and ecologically within the development of the Hiedanranta district.

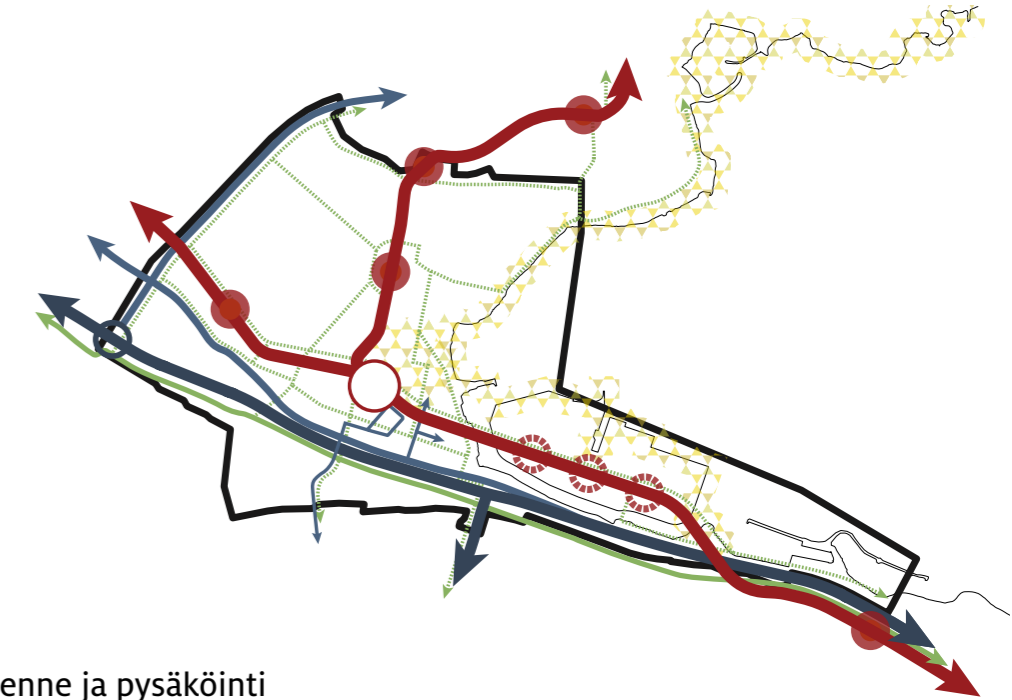


Omaleimaiset alueet

Hiedanrannan yleissuunnitelman kolmella osa-alueella on kullakin omat identiteettinsä: Hiedanrannan keskusta, Järviakaupunki ja Lielahi muodostavat yhdessä monipuolisen ja elämyksellisen kokonaisuuden. Tunnistettavat alueet helpottavat suunnistamista ja kaupunkikuvan hahmottamista Hiedanrannan alueen sisällä ja luovat paikallistunnetta. Alueiden identiteetit on luotu hyödyntämällä arkkitehtuuria, kulttuuriperintöä, materiaaleja, väliaikaisia rakenteita, historiaa ja erityistoimintoja.

Subareas with identities

The three subareas of the Hiedanranta Master Plan each have their own distinct identity: Hiedanranta Centre, Lake City and Lielahi are versatile parts of a whole that offers a multitude of experiences. The unique characters of the subareas make the Hiedanranta cityscape easy to navigate and perceive, in addition to generating a sense of locality. The distinct identities are created through architecture, cultural elements, materials, temporary structures, historical elements and special functions.



Kestävä liikenne ja pysäköinti

Hiedanranta on uusi alueellinen asumisen, kaupan ja työn keskus, joka on hyvin saavutettavissa kaikilla liikennemuodoilla. Hiedanrannan liikkuminen on kestävää eli kävely, pyöräily, kaupunkipyörät ja muut lähiliikennemuodot sekä julkisen liikenteen pysäkkien varrelle. Hiedanrantaan kehitetään keskustamaisena jalankulkuvyöhykkeenä ja kestävästä ja älykkään liikkumisen esimerkkikohteena. Autopysäköinti keskittetään tehokkaasti pysäköintilaitoksiin, jotka sijaitsevat kauempana kuin lähin joukkoliikenteen pysäkki ja pyöräpysäköinti. Pysäköinnissä hyödynnetään tehostamiskeinoja mm. nimeämättömyyttä, vuorottaispysäköintiä, yhteiskäyttöautoja ja älykkään pysäköinnin keinoja. Raitiotie kytkeytyy saumattomasti bussien liityntäliikenteeseen tarjoten nopean ja kilpailukykyisen vaihtoehdon yksityisautoilulle ja tehden Hiedanrannasta houkuttelevan paikan elää, työskennellä ja käyttää palveluita.

Sustainable transport and parking

Hiedanranta is a new district hub for housing, shopping and working that is easily accessible by all modes of transport. Mobility in Hiedanranta is based on sustainable modes of travel, with priority given to walking, cycling, city bikes and other means of travelling short distances, as well as to public transport. This is achieved by placing services and other functions along the most important pedestrian and bicycle routes and public transport stops. Hiedanranta will be developed as a walkable downtown zone and an exemplar of sustainable and smart mobility, with a high proportion of sustainable modes of travel. Car parking will concentrate efficiently on parking facilities located further away from housing than the nearest public transport stop and bicycle parking site. The parking system will utilise various means of streamlining, such as non-reservable or alternating parking, car sharing, and the means of smart parking. The tram-way seamlessly connects to the complementary bus network, enabling a fast and competitive alternative to driving, making Hiedanranta an attractive place to live, work and use services.

Yleissuunnitelmapakartat

Master Plan maps

Yleissuunnitelmapakartta

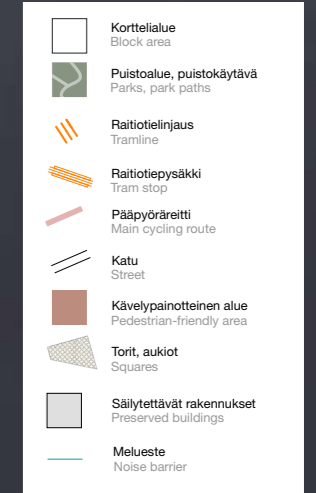
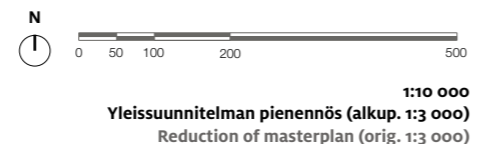
Hiedanrannan kolme osa-alueetta, Lielähti, Keskusta ja Järvi kaupunki, nivoutuvat verkostomaisen sini- ja viherrakenteen sekä raitiotiereitin muodostaman kaupunkikäytävän avulla mielenkiintoiseksi kaupunginosakokonaisuudeksi. Hiedanrannan keskustan kaupunkirakenne muodostuu Keskuspuiston ja Näsijärven väliin tiivistä melko pienistä umpikortteleista, jotka liittyvät vaihtelevasti toisiinsa ja muodostavat miellyttävää ja monimuotoista kaupunkirakennetta ja kaupunkitiloja järvinäkymineen. Keskustan eteläosassa Keskusaukion ja raitiotiepysäkin läheisyydessä on tehokkaampia hybridikortteleita, joissa on kivijalkaliikkeitä ja näiden päälle nousevia korkeita asuinrakennuksia. Tehtaan säilytettävät rakennukset liittyvät osaksi uutta rakennetta aukoiden ja uudisrakenteen myötä. Lielahden nykyinen rakenne uudistuu alueen kehittyessä yleissuunnitelmassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Järvi kaupungin ja Keskustan korttelirakenne suojaa Paasikiventien ja radan ympäristöhäiriöiltä alueen eteläreunalla. Saarella umpikorttelit kiertyvät keskuspuiston ja kanavan ympärille. Ympäristöhäiriöiden huomioiminen

Master Plan map

The three subareas of Hiedanranta – Lielähti, Hiedanranta Centre and Lake City – form an interesting whole that is linked together by an interconnected green and blue structure, as well as an urban corridor formed by the tramway. The urban structure of Hiedanranta Centre constitutes dense and relatively small closed blocks between the Central Park and Lake Näsijärvi; the blocks are interspersed in varying patterns, creating a pleasant and diverse urban structure and urban spaces with views over the lake. In the southern part of Hiedanranta Centre, in the vicinity of the Central Square and tram stop, are more densely built hybrid blocks with street-level shops and tall residential buildings above these. The buildings that are to be preserved in the Factory complex will be integrated into the new structure via open areas and new construction. The current structure of Lielähti will be reshaped as the area develops, in accordance with the principles outlined in the Master Plan. The block structure in Lake City and Hiedanranta Centre will protect the area from environmental disturbances caused by Paasikiventie Road and the railway at the southern edge of the planning area. On the island of Lake City, closed blocks will curve around the central park and canal. The necessary measures related to environmental disturbances and noise protection must also

ja melulta suojautuminen tulee ratkaista myös alueen rakentuessa vaiheittain. Raitiotie linjautuu idästä Järvi kaupungin läpi ja jakautuu Hiedanrannan Keskusaukiolta pohjoiseen kohti Lentävänniemeä ja länteen kohti Lielahdenkatua. Raitiotie tarjoaa luontevat ja tehokkaat yhteydet Hiedanrannan keskeisten paikkojen välillä, Tampereen keskustaan ja muihin kaupunginosiin. Julkiset aukiot raitiotiepysäkien lähellä luovat elävää kaupunkitilaa. Hiedanrannan viheralueiden verkosto on hyvin saavutettavissa niin jalan kuin pyörällä kannustaen kestävään liikkumiseen. Pohjois-eteläsuuntainen Keskuspuisto Lielahden ja Hiedanrannan keskustan välissä yhdistää Sellupuiston Epilänharjuun. Vesi on tärkeässä roolissa koko Hiedanrannassa. Näsijärvi on vahvasti läsnä erityisesti Järvi kaupungin kanavassa, saarella, rantaraitilla ja satamassa. Hiedanrannan kattavat viherrakenteeseen integroidut hulevesijärjestelmät käsittelevät hulevesiä ja luovat miellyttävää ympäristöä asukkailla ja vierailijoille. Keskustan hulevesiaukiot muodostavat aukoiden ja taskupuistojen sarjan Näsijärveltä Keskuspuistoon.

be resolved in phases as the area is being constructed. The tramway runs through Lake City from the east and branches off at the Hiedanranta Central Square towards Lentävännieme in the north and Lielahdenkatu Street in the west. The tramline provides smooth and efficient connections between key sites in Hiedanranta, as well as towards the Tampere city centre and other districts. Public squares at the tram stops create a vibrant urban space. Hiedanranta's network of green areas is easily accessible via pedestrian and cycling routes, encouraging sustainable transport. The Central Park that runs in a north-south direction between Lielähti and the Hiedanranta Centre connects Sellupuisto Park to the Epilänharju Esker. Water plays an important role for all of Hiedanranta. Lake Näsijärvi is a strong presence, particularly in the setting of the canal, island, waterfront promenade and marina of Lake City. Throughout Hiedanranta, a network of stormwater systems integrated into the green structure serve to both process stormwaters and provide a pleasant environment for residents and visitors. The stormwater areas in Hiedanranta Centre create a continuous series of public open spaces and pocket parks from Lake Näsijärvi to the Central Park.



Liikennejärjestelmä ja liikenneverkko

Transport system and transport network

Liikennejärjestelmä ja liikenneverkko

Hiedanrannassa tavoitellaan Tampereen ydinkeskustan mukaista keskustamaista jalankulkuvyöhykettä, jossa kaupunkiympäristö ja liikennejärjestelyt korostavat kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä ja muuta kestäväää liikkumista. Hiedanrannassa liikkuminen tukeutuu tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään ja laadukkaaseen pyörä- ja kävelyverkkoon. Suorat, nopeat ja korkeatasoiset yhteydet Tampereen keskustaan sekä raitiotiellä että pyörällä houkuttelevat käyttämään niitä henkilöautolla liikkumisen sijaan. Hiedanrannan sisäistä katuverkkoa kehitetään hitaan liikkumisen alueena, jossa eri kulkumuotojen nopeudet ovat alhaisia ja jossa pyöräily tapahtuu pääasiassa ajoradalla. Ainoastaan pyöräilyn pääreiteille tehdään erilliset pyörätiet. Autojen pysäköinti ratkaistaan keskitettyinä pysäköintilaitoksina. Pyöräpysäköinti sijoittuu asumisen, palvelujen ja ratikkapysäkkien välittömään läheisyyteen.

Transport system and transport network

In Hiedanranta, the aim is to achieve a walkable downtown zone that would be similar to that of the epicentre of Tampere. In this zone, mobility will be sustainable and the urban environment and the traffic arrangements will emphasise walking, cycling, public transport and other sustainable modes of travel. In Hiedanranta, mobility will be based on an efficient public transport system and a high-standard pedestrian and bicycle network. Direct, quick and high-quality connections to the city centre of Tampere by tram and by bicycle will be attractive, making the use of passenger cars less popular. The street network within Hiedanranta will be developed as a slow traffic area where the speeds of various modes of travel are low and where cycling chiefly takes place on streets. Separate bicycle paths will only be built along the main bicycle routes. Car parking will be implemented in centralised parking facilities. Bicycle parking will be located very close to the housing, the services and the tram stops.

Vuoden 2040 liikenne-ennusteen perusteena Hiedanrannan osalta on se, että automatkojen osuus putoaa ennustetusta, nykyisiin liikkumistottumuksiin perustuvasta 55 %:sta 37 %:iin, joka vastaa Tampereen keskustan automatkojen kulkumuoto-osuutta. Tavoitteena on, että alueen sisäiset matkat liikutaan ensisijaisesti kävellen ja pyöräillen. Erityisesti Hiedanrannan keskustaa ja Järvikaupungin saarta kehitetään ensisijaisesti jalankulkijan ehdoilla. (Hiedanrannan Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut, Ramboll Finland Oy 27.3.2020)

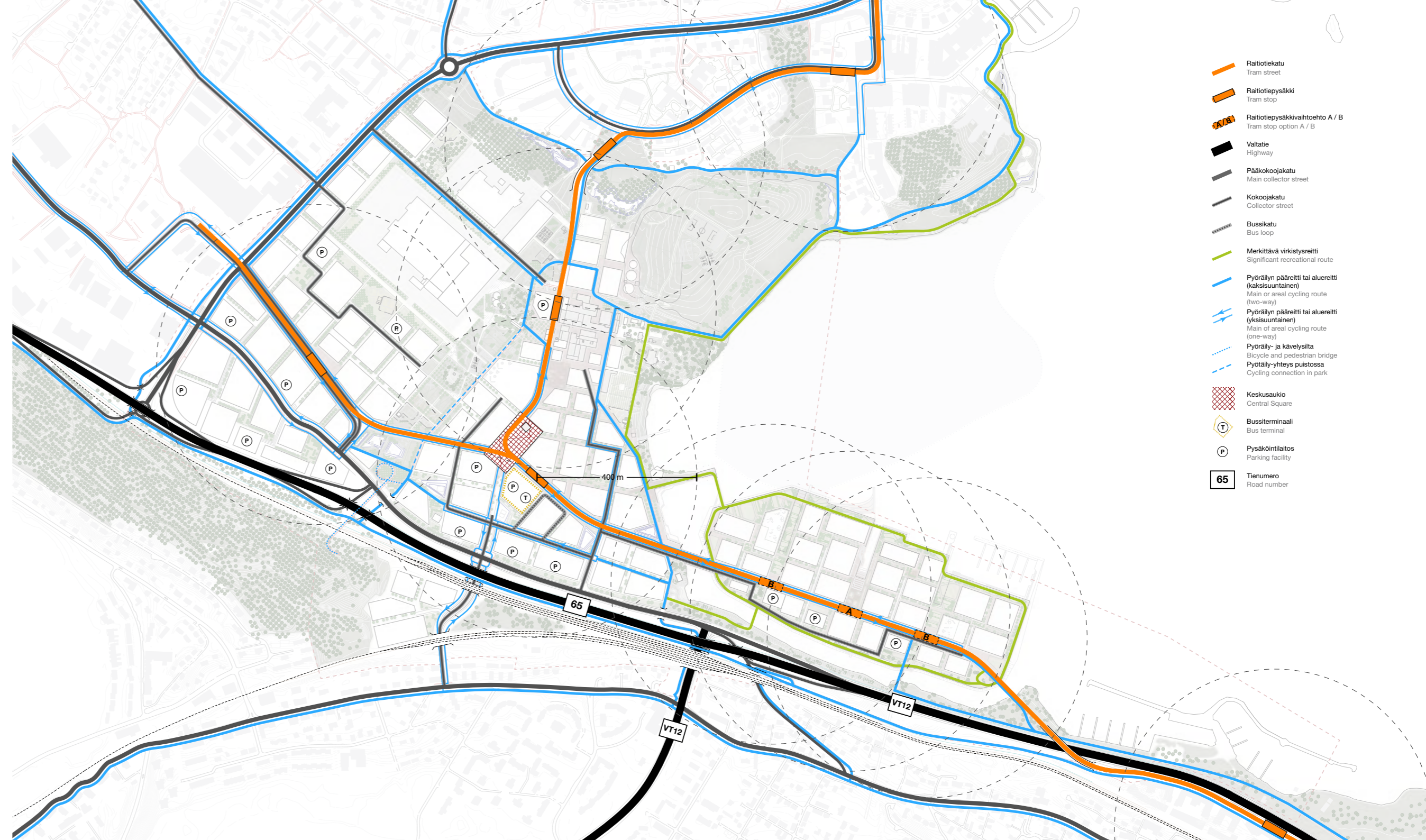
Monipuoliset ja korkeatasoiset joukkoliikenteen palvelut sekä viihtyisät, laadukkaat ja houkuttelevat kävely- ja pyöräilyreittien verkostot muodostavat kokonaisuuden, jossa matkaketjujen solmupisteissä kulkumuodosta toiseen vaihtaminen on helppoa. Liikenteen solmukohtiin sijoittuvat aukiot ja taskupuistot tarjoavat viihtyisän paikan liikennemuodosta toiseen vaihtamiselle. Hiedanrannassa houkuttelevat julkiset tilat ja palvelut sijaitsevat aina alle 5 minuutin kävelymatkan päässä raitiotiepysäkestä.

For Hiedanranta, the basis for the traffic projection for 2040 is that the modal share of car traffic will be reduced from the forecast of 55% that is based on current mobility habits to 37%, which is in line with the modal share of car traffic in the city centre of Tampere. The objective is that the trips within the area will primarily be taken on foot or by bicycle. The pedestrian is given priority in the development of Hiedanranta Centre and the Lake City island in particular. (Hiedanrannan Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut, Ramboll Finland Oy 27.3.2020)

Diverse and high-standard public transport services, together with pleasant, high-quality and attractive pedestrian and bicycle connections, will form a whole with travel chain nodes that offer effortless exchanges between the modes of travel. The squares and pocket parks at transport nodes will provide a pleasant environment to change from one mode of transport to another. In Hiedanranta, attractive public open spaces and services are never more than a 5-minute walk away from a tram stop.



1:10 000
Pienennös liikenneverkon kartasta (alkup. 1:3 000)
Reduction of transport network map (orig. 1:3 000)



- Raitiotiekatu
Tram street
- Raitiotiepysäkki
Tram stop
- Raitiotiepysäkkivaihtoehto A / B
Tram stop option A / B
- Valtatie
Highway
- Pääkokoajakatu
Main collector street
- Kokoajakatu
Collector street
- Bussikatu
Bus loop
- Merkittävä virkistysreitti
Significant recreational route
- Pyöräilyn pääreitti tai alureitti (kaksisuuntainen)
Main or areal cycling route (two-way)
- Pyöräilyn pääreitti tai alureitti (yksisuuntainen)
Main or areal cycling route (one-way)
- Pyöräily- ja kävelysilta
Bicycle and pedestrian bridge
- Pyötäily-yhteys puistossa
Cycling connection in park
- Keskusaukio
Central Square
- Bussiterminaali
Bus terminal
- Pysäköintilaitos
Parking facility
- Tiennumero
Road number

Liikenneverkko

Transport network

Liikenneverkko ja sen toimivuus

Hiedanranta on hyvien liikenneyhteyksien varrella ja liikenne ratkaisu mahdollistaa alueen kytkeytymisen ympäröivään liikenneverkkoon ja varmistaa myös ympäröivän liikenneverkon toimivuuden nyt ja tulevaisuudessa. Suunnittelun alueen ympärillä on pääkadut ja yhteys Valtatielle ja alueen sisällä pääosassa ovat jalankulun ja pyöräilyn yhteydet sekä raitiotie. Hiedanrannan hyvä liikenteellinen saavutettavuus perustuu valtakunnalliseen pääväylään, Paasikiventiehen, ja sen uuteen rinnakkaisväylään. Rinnakkaisväylä kytkee Hiedanrannan synnyttämän liikenteen Paasikiventielle Vaitinaron, Lielahdenkadun ja Myllypuronkadun eritasoliittymien kautta. Rinnakkaisväylä kytkee Hiedanrannan myös ympäröivään katuverkkoon. Esitetty liikenneverkko ratkaisu perustuu vuonna 2016 laadittuun Vaitinaron liikenne- ja liittymäselvitykseen, jonka suunnittelua ja vaikutusarviointia on jatkettu samanaikaisesti Hiedanrannan yleissuunnitelun kanssa Paasikivientien aluevarussuunnitelman muodossa. Liikenneverkon eri vaihtoehtoja on arvioitu mm. tutkimalla liikennejärjestelyjen toimivuutta liikenne-ennusteiden sekä simulointien avulla tavoitetilanteessa 2025 ja 2040. (Hiedanrannan Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut, Ramboll Finland Oy 27.3.2020)

Transport network and its performance

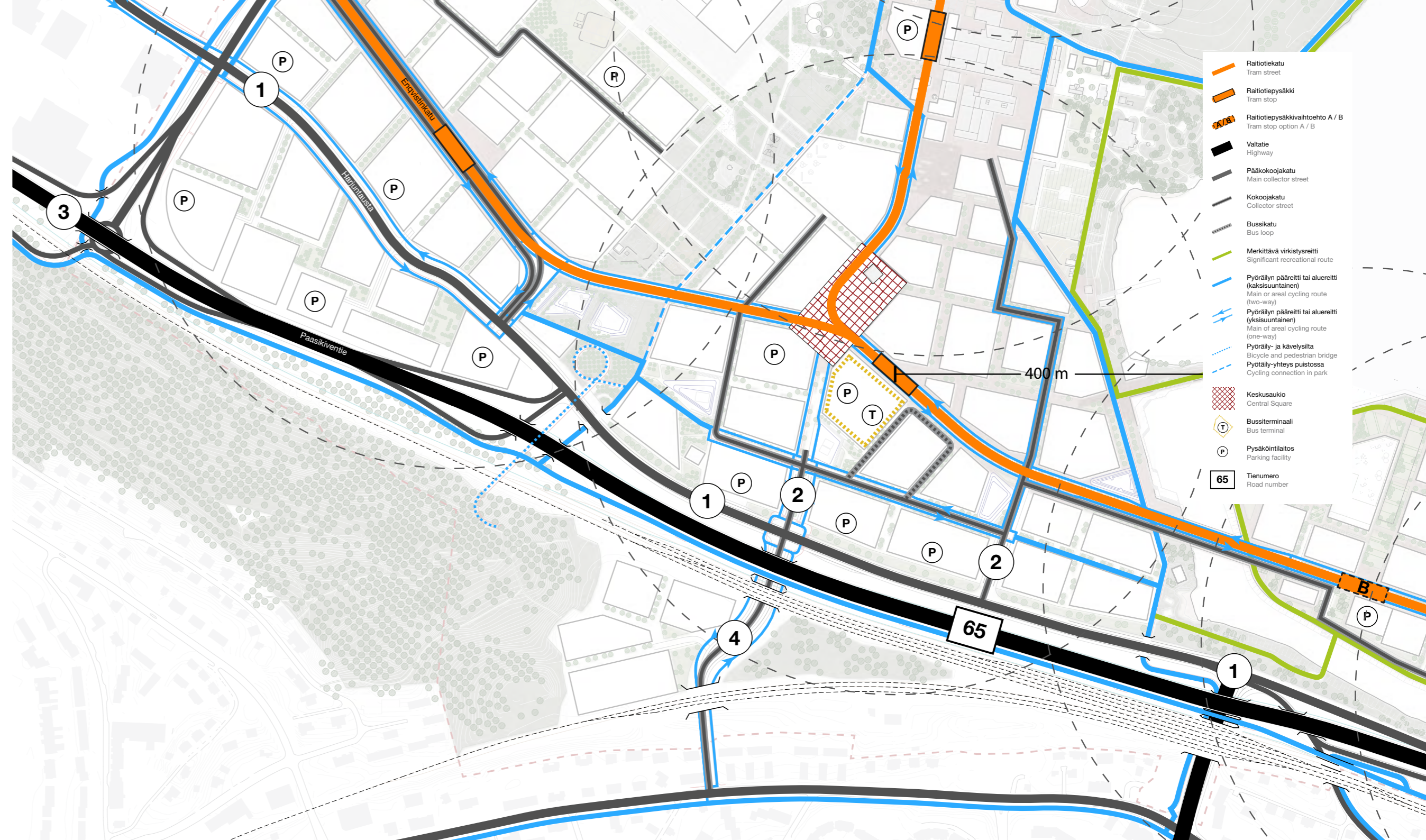
Hiedanranta is located along good traffic connections and the traffic solution will facilitate the connection of the area to the surrounding transport network and ensure the functionality of the surrounding transport network in the future. Main streets run around the planning area, connecting to the highway, while pedestrian and bicycle connections and the tramline play the leading role within the area. The good accessibility of Hiedanranta is based on Paasikiventie Road, which is a national main road, and on its new parallel street. The parallel street will connect the traffic generated by Hiedanranta to Paasikiventie Road via the multi-level junctions of Vaitinara, Lielahdenkatu Street and Myllypuronkatu Street. The parallel street will also connect Hiedanranta to the surrounding street network. The presented transport network solution is based on a report (2016) regarding the traffic and junction arrangements at Vaitinara; the planning and impact assessment included in the report has continued in parallel with the Hiedanranta master planning in the form of the Paasikiventie Road reservation plan. Different options for the transport network have been assessed by studying the functionality of traffic arrangements by means of traffic projections and simulations in the target situations in 2025 and 2040. (Hiedanrannan Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut, Ramboll Finland Oy 27.3.2020)

Yleissuunnitelman pohjana toimivan liikenne ratkaisun keskeisimmät tekijät auto-liikenteessä ovat:

- 1 Hiedanrannan keskustan, Järviakaupungin ja Lielahden parempi yhteen kytkeytyminen sekä liikenteen toimivuus edellyttää Paasikivientien suuntaisen rinnakkaisyhteyden toteuttamista Myllypuron ja Vaitinaron liittymien välillä. Liikenneverkon toimivuus vuoden 2040 ennustetilanteessa edellyttää varautumista Harjuntausta-rinnakkaiskadun toteuttamiseen osin 2+2 -kaistaisena kääntymiskaistoin.
- 2 Hiedanrantaan tarvitaan kaksi sisääntuloyhteyttä, ja niitä yhdistävä sisäinen katu yhteys varmistaa Hiedanrannan liittymien toimivuuden.
- 3 Nykyistä suurempi osa Tampereen keskustasta Lentävänniemeeseen kulkeutuvasta liikenteestä ohjautuu jatkossa Paasikivientien ja Lielahdenkadun kautta. Tämä edellyttää Paasikivientien/Lielahdenkadun liittymän kapasiteetin parantamista vuoteen 2040 mennessä.
- 4 Väivaiheena Paasikivientieltä Lielahdenkadulle kääntymistä voidaan sujuvoittaa mm. vapaa oikea -kaistalla.
- 5 Vuoden 2040 liikenne-ennusteiden perusteella tarvitaan ajoneuvoyhteys Hiedanrannan ja Epilän välille vähentämään Pispalan valtatie ja Porintien (vt 12) valoliittymän kuormitusta. Yhteyden toteuttaminen aikaisemmassa vaiheessa parantaisi alueen liikenteellistä saavutettavuutta, joukkoliikenteen palvelutasoa sekä kävelyn ja pyöräilyn verkostoa.

The key factors of the traffic solution for car traffic functioning as the basis of the Master Plan are:

- 1 A better interconnection of Hiedanranta Centre, the Lake City and Lielähti, as well as smoother traffic, require that a connection parallel to Paasikiventie Road be implemented between the Myllypuro and Vaitinara junctions. The functionality of the transport network in the projected situation in 2040 requires that preparations be made for constructing a parallel street along Harjuntausta Street, partially implemented as a 2+2-lane street with turning lanes.
- 2 Two accesses will be required to Hiedanranta, with an internal street connecting them to make the junctions smooth.
- 3 In the future, a larger part of the traffic from the city centre of Tampere to Lentävänniemi will be steered via Paasikiventie Road and Lielahdenkatu Street. This requires that the capacity of the junction of Paasikiventie Road / Lielahdenkatu Street be improved. On the basis of the performance studies, this junction must be implemented as a multi-level junction by 2040. Temporarily, turning from Paasikiventie Road to Lielahdenkatu Street can be made smoother by using a turn-right-on-red lane.
- 4 On the basis of the traffic projections for year 2040, it is necessary to implement a motor connection between Hiedanranta and Epilä in order to reduce the load on the Pispalan valtatie Road/Porintie Road (Highway 12) junction and its traffic lights. Implementing the connection in an earlier phase would improve the accessibility of the area, in addition to enhancing the public transport service level as well as the walking and cycling network in the area.



- Raitiotiekatu
Tram street
- Raitiotiepysäkki
Tram stop
- Raitiotiepysäkkivaihtoehto A / B
Tram stop option A / B
- Valtatie
Highway
- Pääkokoajakatu
Main collector street
- Kokoajakatu
Collector street
- Bussikatu
Bus loop
- Merkittävä virkistysreitti
Significant recreational route
- Pyöräilyn pääreitti tai alureitti (kaksisuuntainen)
Main or areal cycling route (two-way)
- Pyöräilyn pääreitti tai alureitti (yksisuuntainen)
Main of areal cycling route (one-way)
- Pyöräily- ja kävelysilta
Bicycle and pedestrian bridge
- Pyötälly-yhteys puistossa
Cycling connection in park
- Keskusaukio
Central Square
- Bussterminaali
Bus terminal
- Pysäköintilaitos
Parking facility
- Tiennumero
Road number



- Keskustan kävelyalue**
Walkable centre area
- Kävelypainotteinen alue**
Walkable island areas
- Suunnittelualue**
Planning area

Käveltävä verkosto ja korkealuokkainen kävely-ympäristö

Näsijärven rantaan sijoittuvalla Hiedanrannan alueella on ainutlaatuiset puitteet kävelylle, ja aluetta kehitetään ensisijaisesti kävelijän ehdoilla. Kävely tapahtuu katu ympäristössä aina omalla väylällä erotettuna auto- ja pyöräliikenteestä. Liikennenympäristö viestii autoilijalle ja pyöräilijälle saapumisesta hitaan liikenteen alueelle, jossa liikutaan jalankulkijan ehdoilla. Hiedanrantaan muodostuu korkeatasoinen kävely-ympäristö, joka yhdistää myös nykyiset ja tulevat Näsijärven rannan virkistysreitit Lentävänniemestä Rauhaniemeen.

Pedestrian network and high-quality walkable environment

Located on the shore of Lake Näsijärvi, the Hiedanranta district provides a unique walking environment, and pedestrians are given priority in the development of the area. In the street environment, pedestrians always have their own lane separated from motor and bicycle traffic. For motorists and cyclists, the traffic environment clearly articulates that they are entering a slow traffic zone where pedestrians are given priority. A high-quality walkable environment will form in Hiedanranta that will also connect the existing and future lakeside outdoor and recreational routes by Lake Näsijärvi from Lentävänniemi to Rauhaniemi.



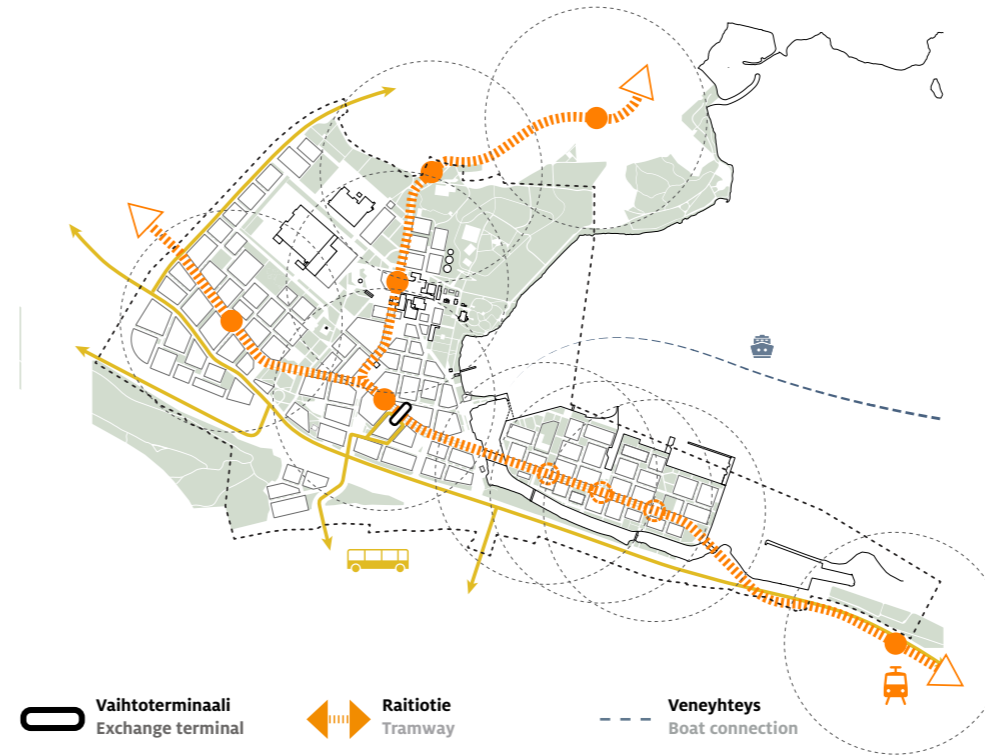
- Seudullinen pyöräilyn pääreitti**
Regional main bicycle connections
- Pyöräilyn pää- ja aluereitit**
Main and areal bicycle connections
- Puistoreitti**
Park connection
- Hitaan liikumisen alue, pyöräily pääsääntöisesti ajoradalla**
Slow traffic area, cycling on road

Kattava pääpyöräverkosto

Hiedanranta tarjoaa erinomaiset puitteet pyörällä liikkumiseen. Alueella on kattava pyöräverkosto, joka palvelee alueen sisäistä, alueelle suuntautuvaa sekä alueen läpi kulkevaa nopeampaa pyöräliikennettä. Pyöräpysäköintiä toteutetaan keskitetysti tärkeimpien palvelujen yhteyteen ja mitoitetaan pysäköintipolitiikan mukaisesti. Nykyistä itä-länsisuuntaista seudullista pyöräilyn pääreittiä kehitetään sujuvana nopean pyöräilyn yhteytenä, ja reitti siirtyy Hiedanrannan keskusta ja saareen. Radan varteen tulee uusi pääreitti liikennekatkaisujen kehittyessä. Muut pää- ja aluereitit sijoittuvat keskeisesti alueen maankäytön sisään ja raitiotiehen kytkettyen. Näillä väylillä pyöräily on aina erotettu jalankulusta omalle väylälleen. Pyöräilyverkkoa täydentävät hitaan liikumisen alueella ajoratapyöräily ja viheralueille sijoittuvat virkistysyhteydet.

Comprehensive main cycling network

Hiedanranta offers excellent facilities for cycling. The district has a comprehensive cycling network that serves local cycling within and to the area, as well as regional high-speed cycling passing through the area. Bicycle parking is provided at centralised parking areas in connection with the most important service locations and is sized in accordance with the parking policy. The current east-west regional main bicycle route is developed as a high-speed cycling connection and will be moved to Hiedanranta Centre and onto the island. As the transport solutions develop further, a new areal main route will be implemented along the railway. Other main and areal cycling routes are designed to be placed centrally in terms of the land use within the area and to connect with the tramway. On these routes, bicycle traffic is always separated from other traffic with dedicated bicycle lanes. The cycling network is also complemented by the recreational connections in the green areas.



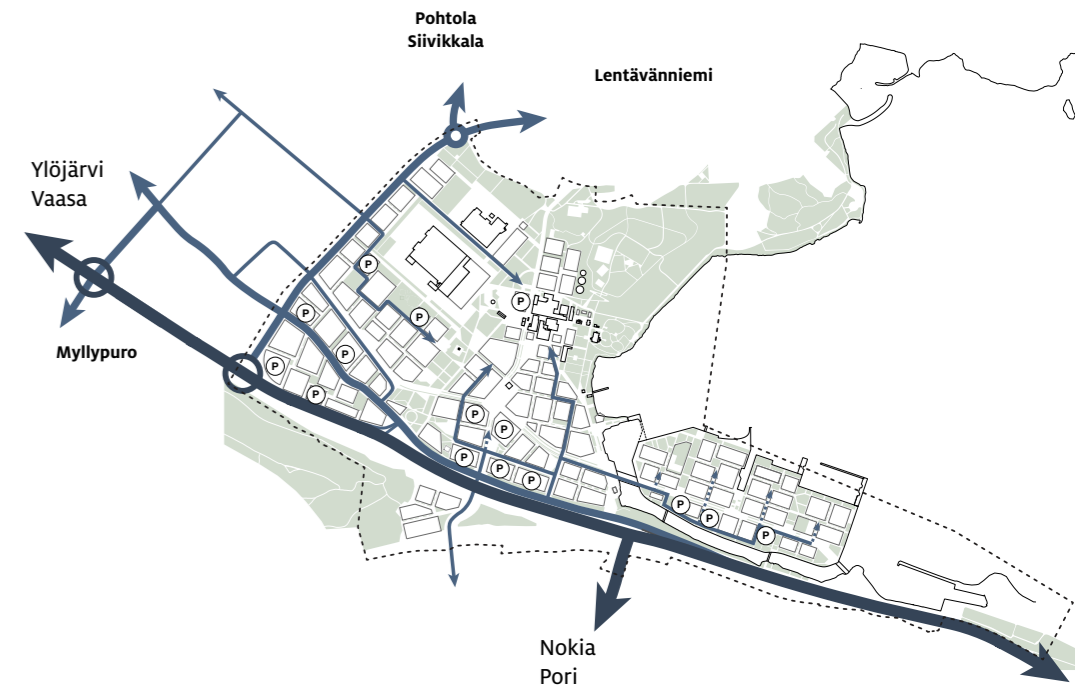
- Vaihtoterminaali**
Exchange terminal
- Raitiotie**
Tramway
- Veneyhteys**
Boat connection
- Raitiotiepysäkki**
Tram stop
- Bussiliikenne**
Bus connection

Helposti saavutettava joukkoliikenne

Hiedanrannan kaupunkirakenne perustuu käveltävään ja kaikille esteettömään ympäristöön. Joukkoliikenne on erinomaisesti saavutettavissa ja se on samalla nopein ja miellyttävin tapa liikkua alueelta. Hiedanrannan joukkoliikennejärjestelmä perustuu raitioliikenteeseen ja sitä täydentävään bussien liityntäliikenteeseen. Joukkoliikenteen solmupisteenä toimiva vaihtoterminaali sijoittuu aivan Hiedanrannan kaupalliseen ytimeen. Vaihtoterminaalin yhteyteen tehdään liityntäpysäköintimahdollisuudet autoilijoille ja pyöräilijöille. Hiedanrannan läheisyyteen on mahdollista tulevaisuudessa toteuttaa myös paikallisjunaliikenteen asema.

Easy public transport

Hiedanranta's urban structure is based on an environment that is walkable and accessible to all. The public transport network offers excellent accessibility, providing the fastest and most convenient means of mobility to and from the district. The Hiedanranta public transport network is based on the tramway, with complementary bus routes. The exchange terminal that serves as a public transport hub is located in the commercial heart of Hiedanranta, with park-and-ride facilities for motorists and cyclists alike. In the future, it will also be possible to implement a commuter train station in the vicinity of Hiedanranta.



- Valtakunnallinen päätie**
National main road
- Pääkokoojaku**
Main collector street
- Kokoojaku**
Collector street
- Tärkeä katuyhteys**
Important street connection
- Pysäköintilaitos**
Parking facility

Autoliikenne, pysäköinti ja keskustan hitaan liikumisen alue

Hiedanranta ja Lielähti ovat hyvin saavutettavissa autolla. Hiedanranta rajautuu etelässä Paasikiventien, joka toimii merkittävänä valtakunnallisen liikenteen yhteytenä. Hiedanranta kytkeytyy Paasikiventien viereen toteutettavaan rinnakkaisväylään kahdella liikennevalo-ohjatulla katuliittymällä ja edelleen Paasikiventien eritasoliittymien kautta. Kantatiellä ja rinnakkaiskadulla on pyritty varmistamaan hyvä liikenteellinen toimivuus. Siirryttäessä rinnakkaiskadulta Hiedanrannan alueelle tapahtuu liikennenympäristössä selvä muutos. Hiedanrannan keskusta on hitaan liikumisen aluetta, jossa auton elämäntapa on mahdollinen. Sisääntulokatuun yhteyteen sekä kokoojakatuun varsille tehdään rakenteelliset keskitetyt pysäköintilaitokset voimassa olevan pysäköintipolitiikan mukaisesti.

Motor traffic, parking and central slow traffic area

Hiedanranta and Lielähti are easily accessible by car. In the south, the area is bordered by Paasikiventie Road, which is a significant national transport connection. Hiedanranta will be connected to a parallel street implemented alongside Paasikiventie Road by two junctions with traffic light control, and further to Paasikiventie Road itself via multi-level junctions. The main road and parallel street aim at ensuring good traffic flow. Entering the Hiedanranta area from the parallel street, there is a clear change in the traffic environment. The Hiedanranta Centre subarea is a slow traffic zone that enables a car-free lifestyle. Centralised indoor parking facilities will be implemented near the access streets and along collector streets, in accordance with the parking policy in force.

Viher- ja sinirakenne

Green & blue structure

Verkostoitunut viher- ja sinirakenne

Hiedanrannan uudet julkiset ulkoilu- ja virkistysalueet luovat monipuolisen ja verkostomaisen viher- ja sinirakenteen uuteen kaupunginosaan. (Hiedanranta Blue Green Workshop, Elina Inkiläinen, Nomaji 26.09.2017) Sellupuiston aluepuisto ja Epilänharju muodostavat selkärangan viherrakenteelle, jota täydentävät erikokoiset ja eriluonteiset kaupunginosapuistot. Kaupunginosapuistoja sijoittuu koko Hiedanrannan alueelle tarjoten asukkaille lähivirkistysmahdollisuuksia ja sosiaalisia palveluita. Kaupunginosapuistot muodostavat tiiviin kaupunkirakenteen sisään ekologisia keitaita, joita yhdistää toisiinsa viherkadut, taskupuistot sekä vihreät hulevesiaukiot. Kaupunginosapuistoista suurin, Keskupuisto, kurottautuu 800 m alueen läpi muodostaen 9,4 ha kokoisen sykkivän vihreän sydämen uuden kau-

Interconnected green and blue structure

Hiedanranta's new public recreation areas create a diverse, interconnected green and blue structure for the new city district. (Hiedanranta blue green workshop, Elina Inkiläinen, Nomaji 26.09.2017) The Sellupuisto district park and Epilänharju Esker form the backbone for a green structure complemented by smaller neighbourhood parks of varying sizes and characters, which are spread evenly across the entire Hiedanranta area, offering residents local recreation opportunities and meeting places. The neighbourhood parks form ecological oases within a dense urban structure, and they are connected by green streets, pocket parks and green stormwater management areas. The Central Park, the largest of the neighbourhood parks, spans a distance of 800 metres through Hiedanranta, creating a 9.4-hectare green heart in the middle of the new urban fabric. The

punkkirakenteen keskelle. Hiedanrannan Keskupuiston, Sellupuiston ja Kartano- puiston historialliset rakenteet ja puiston osat tuovat paikan historian näkyväksi myös ulkotiloissa ja siten monipuolistavat uuden kaupunginosan maisemakuvaa. Verkostoitunut viherrakenne luo viihtyisää lähiympäristöä, joka toimii ihmisten kohtaamispaikkana ja kannustaa liikkumaan. (Hiedanrannan maisemaselvitys, Tampereen kaupunki 2016)

Hulevesien hallinta muodostuu urbaaneista hulevesijärjestelmistä, jotka viivytävät, ohjaavat ja puhdistavat hulevesiä luoden lisäksi uusia virkistyslementtejä ja biotooppeja viheralueilla, kaduilla ja aukioilla.

historical structures and elements in the Central Park, Sellupuisto Park and Lielahdi Manor Park also make the area's history visible in the outdoor spaces, thereby diversifying the landscape of the new district. The interconnected green structure creates a pleasant immediate environment that serves as a meeting place for people and encourages them to exercise. (report: Hiedanrannan maisemaselvitys, Tampereen kaupunki 2016)

The stormwater management system is made up of urban stormwater elements that detain, direct and clean stormwaters, in addition to creating new recreational elements and biotopes in the green areas, streets and squares.



N
0 50 100 200 500
1:10 000
Yleissuunnitelman pienennös (alkup. 1:3 000)
Reduction of master plan (orig. 1:3 000)

Viher- ja siniverkosto

Green & blue network

Alueellinen viherverkosto

Hiedanrannan viherrakenne täydentää läntisen Tampereen alueellista viheralueverkostoa luomalla uusia viheryhteyksiä. Keskeisiä paranevia yhteyksiä ovat rantaraitin kehittäminen Näsijärven rantapuistojen jatkumossa Niemenrannasta Santalahteen, kuten myös Keskuspuiston uusi koillis-luodesuuntainen yhteys Epilänharjulle ja Tohlopinjärven viheralueille. (Hiedanrannan maisemaselvitys, Tampereen kaupunki 2016) Parhaimmillaan nämä viheryhteydet toimivat sekä eliöiden että ihmisten liikkumisreitteinä. (Hiedanrannan yleissuunnitelman vaikutusten arviointi - Luonto, Kaisa Mustajärvi, Ramboll Finland Oy 26.6.2018, päivitys 4.12.2019)

Areal green network

Hiedanranta's green structure complements the green area network in the western parts of Tampere by forming new green connections. Among the key improvements are the development of the lakefront route within the continuum of parks along the Lake Näsijärvi shoreline from Niemenranta to Santalahti, as well as the new connection running from the north-east to the south-west from the Hiedanranta Central Park to Epilänharju Esker and the green areas of Lake Tohlopinjärvi. (report: Hiedanrannan maisemaselvitys, Tampereen kaupunki 2016) At their best, these green connections function as traffic routes for humans and other organisms alike. (report: Hiedanrannan yleissuunnitelman vaikutusten arviointi - Luonto, Kaisa Mustajärvi, Ramboll Finland Oy 26.6.2018, päivitys 4.12.2019)



Virkistysverkosto

Recreational network

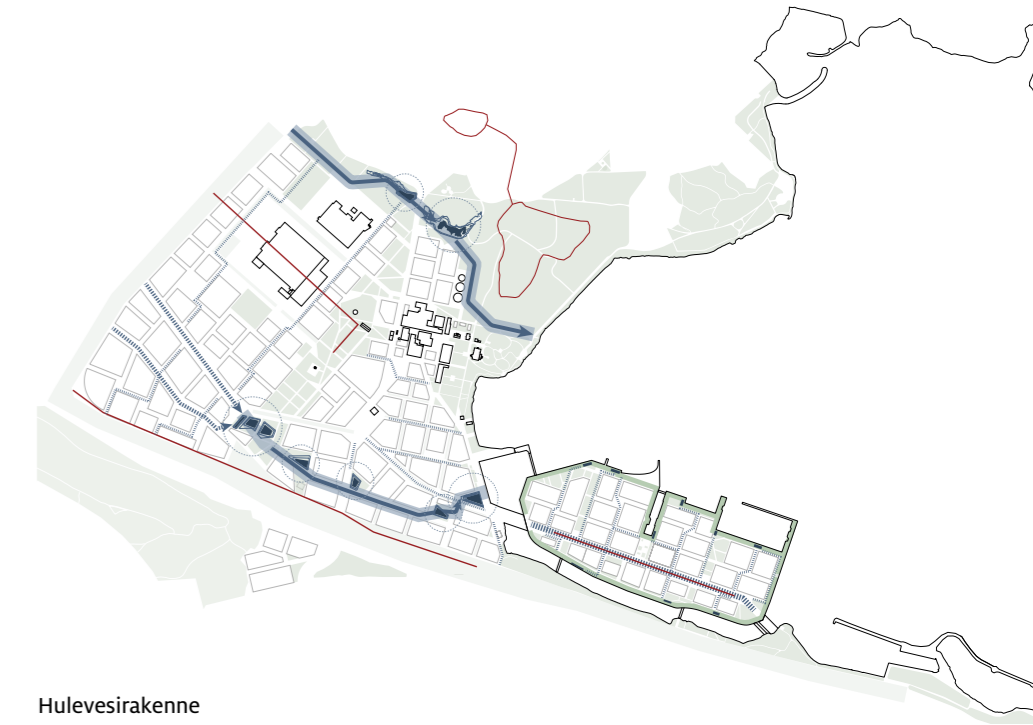
- Päävirkistysreitit**
Main recreational routes
- Leikkipuisto- ja pelialueet**
Playgrounds and sports fields
- Uinti ja saunominen**
Swimming and sauna
- Hiihtoreitit**
Skiing routes
- Purjehdus**
Sailing
- Melonta- ja luisteleitit**
Canoeing and skating routes

Virkistystoiminnot

Hiedanrannan virkistystoiminnot ovat melko tasaisesti saavutettavissa eri kaupunginosista. Peli-, leikki- sekä muita liikuntatoimintoja sijoittuu jokaiseen kaupunginosapuistoon, joissa eri aktiviteetit mahdollistavat ympärivuotista toimintaa. Uinti- ja veneilytoiminnot sijoittuvat ranta-alueille Hiedanrannan keskustassa ja Järvi kaupungissa. Alueen kattava, turvallinen ja saavutettava pyörä- ja jalankulkuverkosto yhdistää Hiedanrannan eri alueet Näsijärven rantaraittiin.

Recreational functions

Hiedanranta's recreational functions are quite equally accessible from the different subareas. Sports fields, playgrounds and other exercise facilities are placed in all neighbourhood parks, with facilities for varied activities year-round. Swimming and boating functions are located in the lakeside areas of Hiedanranta Centre and Lake City. The area's comprehensive, safe and accessible pedestrian and bicycle network connects the various Hiedanranta subareas to the lakefront route by Lake Näsijärvi.



Hulevesirakenne

Stormwater management structure

- Huleveden pääreitti**
Main stormwater route
- Hulevesien käsittelyalue**
Stormwater management area
- Hulevesien hallinta kadulla**
Stormwater management on street
- Maaston korkein taso**
Topographical high point
- Luontoperustainen hulevesien käsittelyalue**
Natural stormwater management area

Hulevesirakenne

Kestävä hulevesien hallintajärjestelmä koostuu luontoperustaisista ratkaisuista, jotka viivyttävät ja paikoin imeyttävät ja puhdistavat kaikki paikalliset hulevedet sekä osin vanhan Lielahden hulevesiä. Näitä ratkaisuja täydentävät hulevesien pääreittien osin maanalaiset hulevesijärjestelmät. Viheralueilla ja kaduilla vesiä johdetaan maanpinnalla hulevesipainanteisiin ja -altaisiin, joiden avulla yleisille alueille (koskee puistoja ja katuja) muodostuu uusia ekologisia ja virkistyskäyttöisiä arvoja. Keskustan kaupunkirakenteen keskellä vesiä johdetaan katuvihreälle sekä monikäyttöisille hulevesiaukioille, joiden annetaan tulvia hallitusti.

Stormwater structure

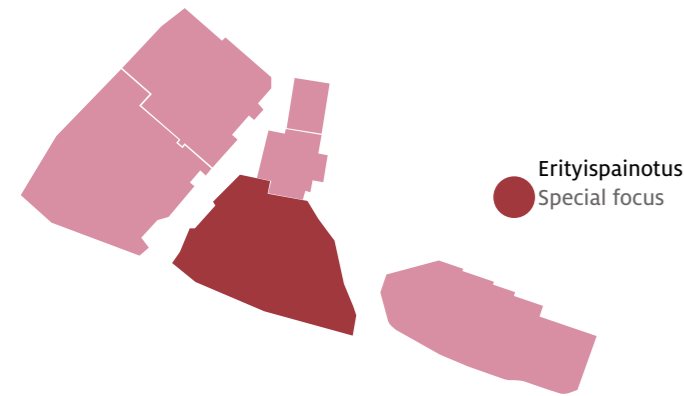
The sustainable stormwater management system comprises natural solutions that detain, absorb (in places) and clean all local stormwaters and some of the stormwaters from the old Lielahi area. These solutions are complemented by the partially underground stormwater systems of the main stormwater routes. In the green areas and on streets, waters are directed into stormwater bioswales and basins, which create new ecological and recreational value in the public areas (applies to parks and streets). In the middle of the urban structure of Hiedanranta Centre, waters are collected onto green streets and multipurpose floodable open spaces, which are allowed to be flooded in a controlled fashion.

Vihreät korttelit

Green blocks

Kortteliratkaisut tuovat luonnon lähelle

Korttelien vihreys on tärkeä osa kaupunkitilan ekologisuutta, viihtyisyyttä ja terveellisuutta. Luonnon tuottamat hyödyt eli ekosysteemipalvelut muodostuvat kortteleissa osaksi jokapäiväistä elämää. Nämä hyödyt on jaoteltu kolmeen teemaan: terveyteen ja hyvinvointiin, ekologiseen resilienssiin sekä älykkääseen tuotantoon. Teemat näkyvät koko Hiedanrannassa, mutta eri osa-alueilla on myös toisistaan eroavia painotuksia. Teemat näkyvät kortteleissa erilaisten luontopohjaisten ratkaisujen kautta. (Hiedanranta Blue Green Workshop, Elina Inkiläinen, Nomaji 26.09.2017)



Terveys ja hyvinvointi

Innostavat, monipuoliset ja turvalliset pihat kannustavat viettämään aikaa ulkona leikkien ja liikkuen sekä luovat yhteisöllisyyttä, mikä vaikuttaa positiivisesti asukkaiden henkiseen ja fyysiseen hyvinvointiin.

Health and well-being

Inspiring, diverse and safe yards encourage outdoor play and exercise, which has a positive effect on the mental and physical wellbeing of residents.

Blocks bring nature into the city

In blocks, the abundance of green makes an urban space more ecological, pleasant and healthy. The benefits provided by nature, i.e. the ecosystem services, will become part of the daily life in the blocks. These benefits have been divided into three themes: health and wellbeing, ecological resilience, as well as smart production. These themes are visible throughout Hiedanranta, but different subareas have different emphases. The themes will be visible in the blocks via various nature-based solutions. (Hiedanranta Blue Green Workshop, Elina Inkiläinen, Nomaji 26.09.2017)

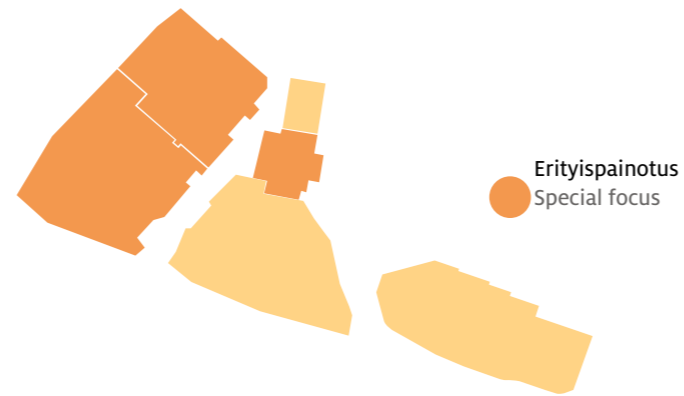


Äärevöityvät sääilmiöt

Ekologinen resilienssi lisää kaupungin ja sen ekosysteemien sopeutumista äärevöityviin sääilmiöihin, tulviin ja muihin ilmastomuutoksen ja tiiviin kaupunkirakenteen tuomiin haasteisiin.

Ecological resilience

Ecological resilience increases the preparedness of the city and its ecosystems for more extreme weather conditions, flooding and other challenges brought on by climate change and a dense urban structure.



Älykäs tuotanto

Innovatiivinen kiertotalouteen perustuviin ratkaisuihin pohjautuva ruuan, materiaalien ja energian tuotanto hyödyntää paikallisia resursseja ja luo yritystoimintaa.

Smart production

Innovative and ecological production of food, materials and energy that is based on circular economy utilises local resources, while also creating business opportunities.

Yhteisölliset pihat kotikatujen varrella

Pihojen vehreys levittäytyy kaduille ja kujille rakennusten viherkatoissa ja -seinissä. Kasvillisuus puhdistaa hengitysilmaa ja parantaa pienilmastoa. Hulevedet hallitaan tehokkaasti ja luonnonmukaisesti. Yhteispihat tarjoavat runsaasti mahdollisuuksia asukkaiden kohtaamiselle ja terveyttä edistävälle päivittäiselle luontokosketukselle.

Ekosysteemipalveluja:

Tuulen- ja auringonsuoja, puhdas hengitysilma, hulevesien hallinta, oppiminen luonnosta, biodiversiteetti, esteettisyys.



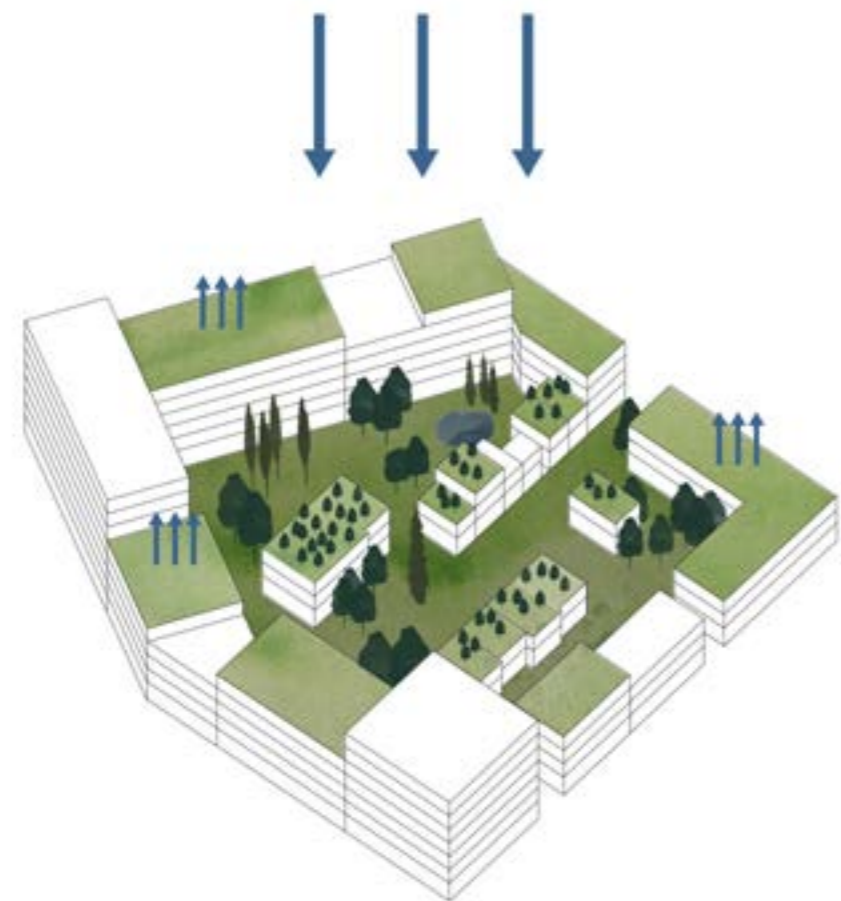
- **Kuntoilumahdollisuudet**
Exercise facilities
- **Köynnöspergolat oleskelupaikoilla**
Pergolas covered in vines at seating areas
- **Kesäkeittiot ja terassit**
Summer barbeque areas and patios
- **Sadepuutarhat ja sadevesiuomat**
Rain gardens and creek beds
- **Mielikuvitukselliset leikkiympäristöt**
Imaginative playgrounds
- **Viherseinät ja näyttävät viherrakenteet**
Green walls and impressive green structures
- **Aistipuutarhat**
Sensory gardens

Shared gardens along neighbourhood streets

The rich greenery of the yards stretches out onto the streetscape via green walls and roofs. The vegetation cleans the air and improves the microclimate. Stormwaters are managed efficiently with natural solutions. Shared gardens offer an opportunity to meet neighbours, as well as the health benefits associated with a daily contact with nature.

Ecosystem services:

Shelter from the wind and the sun, clean air, stormwater management, learning from nature, biodiversity, aesthetics.



- **Läpäisevä maaperä puhdistaa hulevesiä ja edistää pohjaveden muodostumista**
Permeable soil treats stormwater and replenishes groundwater
- **Rantojen tyypillistä lajistoa suositaan istutuksissa**
Typical lakeside species are favoured in planting
- **Kasvillisuus torjuu eroosiota**
Vegetation prevents erosion
- **Kerroksellinen kasvillisuus luo suojaa tuulilta ja auringon paahteelta**
Layered vegetation gives shelter from lakeside winds and the sun
- **Pihalla paikkoja luonnon tarkkailuun**
Places for observing nature

Gardens support lakeside biodiversity

The atmosphere in the yards reflects the proximity of Lake Näsijärvi. Inundated habitats are created in the yards by using processed stormwater runoff. Plants characteristic of wet meadows and inshore forests are favoured. Surface materials are permeable, where possible. The nearby lake is taken into account in the functions, passageways and views.

Ecosystem services:

Biodiversity, learning from nature, erosion prevention, stormwater management, shelter from the wind and the sun, air purification.

Pihoilla tuetaan rantaluonnon monimuotoisuutta

Näsijärven läheisyys heijastuu pihojen tunnelmaan. Piholle luodaan kostean paikan elinympäristöjä puhtaita hulevesiä hyödyntäen. Istutuksissa käytetään tyypillisiä rantaniittyjen ja -metsien lajeja. Pintamateriaaleissa suositaan läpäiseviä ratkaisuja. Toiminnoissa, kulkuyhteyksissä ja näkymissä huomioidaan vesistön läheisyys.

Ekosysteempipalveluja:

Biodiversiteetti, oppiminen luonnosta, eroosiontorjunta, hulevesien hallinta, tuulen- ja auringonsuoja, hengitysilman puhdistus.



- **Ruderaattikasvillisuus**
Early colonising vegetation
- **Informaatiotaulut: maa, vesi ja lannoitteet**
Information boards: recycling and treatment of soil, water and fertilisers
- **Viljelypalstat ja -laatikot**
Allotment and container gardens
- **Suuret kattopinnot energiantuotanto- tai koekäyttöön ja/tai kukkiviksi niittyalaiksi pölyttäjiille**
Large rooftops for energy production, research and/or use as flowering meadows for pollinators
- **Kasvihuoneet yhteis- ja tutkimuskäytössä**
Green houses for shared gardening and research

Ympäristölaboratorioita, viljelyä ja ruderaattia

Kokeelliset energian, ruuan ja materiaalien tuotantotavat tulevat näkyviksi kaupunkikuvassa. Tiedettä, taidetta ja teknologiaa yhdistävät innovatiiviset koeympäristöt ovat kiinnostavia ja funktionaalisia: ravinteet kiertävät, maaperä ja vesi puhdistuvat kaupunkiviljelijöiden käyttöön ja pölyttäjiille on tarjolla viljelyksiä ja avointa niittyä. Hiedanrantaan tavoitellaan monipuolista ja alueelle tyypillistä säilyvää kasvillisuutta eli ruderaattikasvillisuutta.

Ekosysteempipalveluja:

Tuotanto (raaka-aineet, energia, ruoka), inspiraation lähde, pölytys, tuulen- ja auringonsuoja, hengitysilman puhdistus.

Eco labs, urban cultivation and ruderals

Experimental production of energy, food and raw materials is visible in the cityscape. Innovative test sites incorporating science, art and technology are interesting and functional: nutrients are circulated, soil and water are purified for urban cultivation; and pollinators benefit from allotment gardens and open meadows. Ruderal vegetation, i.e. diverse and durable species typical of the area, is favoured in Hiedanranta

Ecosystem services:

Production (raw materials, energy, food), source of inspiration, pollination, shelter from the wind and the sun, air purification.



Ilmakuva koillisesta
Aerial view from the north-east

4. HIEDANRANNAN OMALEIMAISET ALUEET

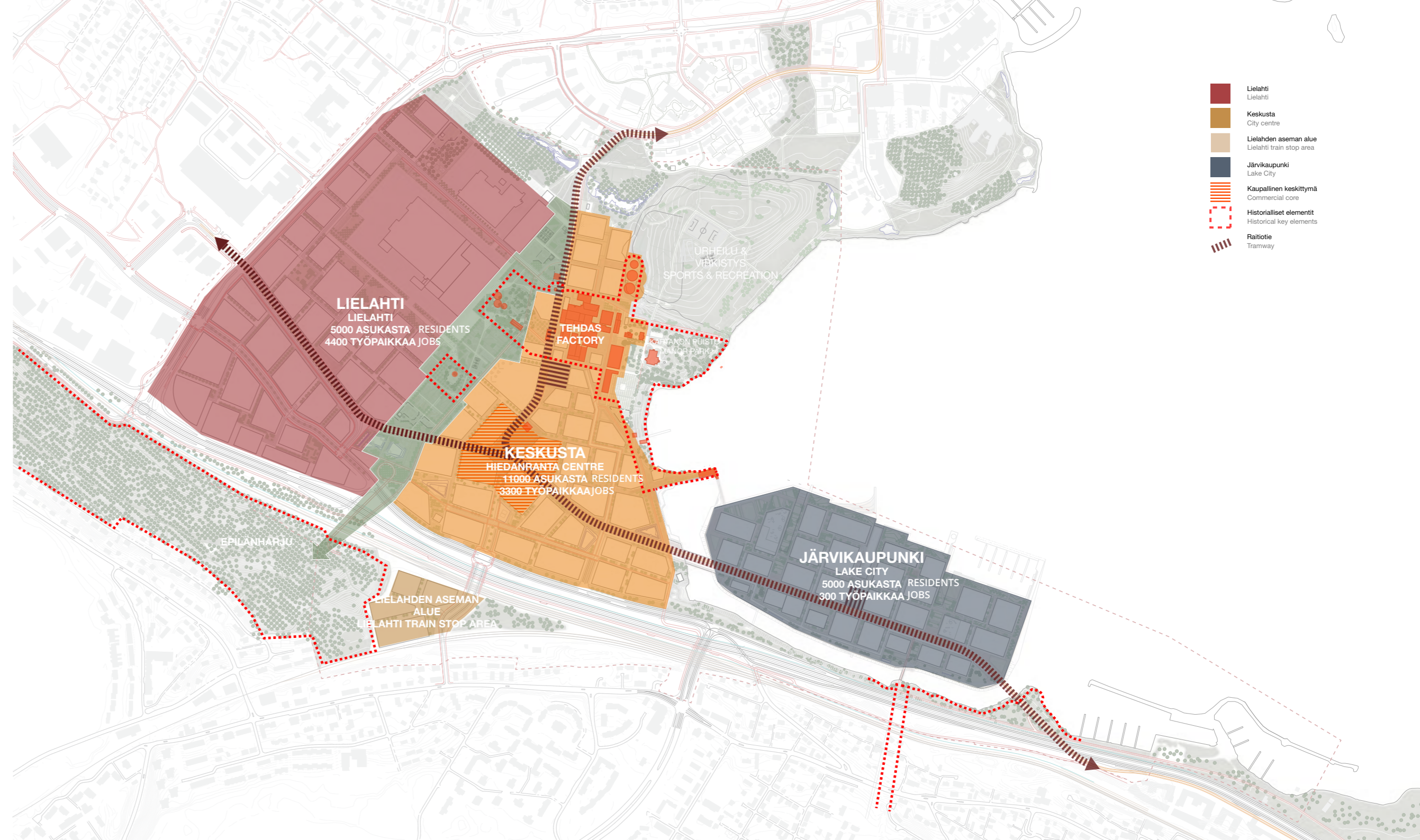
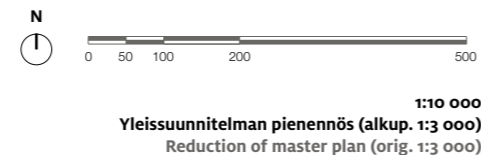
4. THE UNIQUE SUBAREAS OF HIEDANRANTA

Kolmesta alueesta koostuva elävä kaupunki

Hiedanrannan osa-alueet muodostavat monipuolisen ja elämyksellisen kaupunginosan. Keskustan osa-alue koostuu kaupallisesta keskustasta, tehdaskokonaisuudesta ja Lielahden aseman alueesta. Hiedanrannan keskusta on mielenkiintoinen, tiivis ja elävä asuinympäristö Näsijärven rannalla liiketiloineen ja palveluineen. Tehdaskokonaisuus luo vahvaa luonnetta alueelle rakenteineen ja monipuolisine toimintoineen. Lielahden aseman alue yhdistää Hiedanrannan keskustan uuden katuyhteyden kautta Epilään ja Tesomaan. Lielähti tarjoaa uusia mahdollisuuksia mm. paljon tilaa vaativalle kaupalle ja rakenteen uudistuksessa keskustamaiselle kaupalle ja asumiselle. Järvi­kaupungin luonnetta määrittää vahvasti sijainti saarella ja kanavan varrella.

Vibrant city district with three subareas

The Hiedanranta subareas form a versatile district full of experiences. The Hiedanranta Centre subarea comprises the commercial core, the Factory complex and the Lielähti train stop area. The Hiedanranta Centre is an interesting, dense and vibrant living environment by Lake Näsijärvi, with commercial premises and services. The old factory complex brings strong character to the area with its structures and versatile activities. The area surrounding the Lielähti train stop connects Hiedanranta Centre to the districts of Epilä and Tesoma via a new street connection. Lielähti offers new opportunities for retail activities that require a lot of space and, as the structure is redefined, also for city-centre-like shopping and housing. The identity of Lake City is defined by its unparalleled connection to water, which is evident in its location on an island and along a canal.



Hiedanrannan keskusta

Hiedanranta Centre

Hiedanrannan keskustan sijoittuminen Näsijärven rannalle, eri liikennemuotojen solmukohtaan ja vanhojen tehdasrakennusten läheisyyteen antaa ainutlaatuiset lähtökohdat keskustan kehittämiseksi. Sijainti Näsijärven rannalla tekee siitä houkuttelevan paikan asumiselle. Sijoittuminen eri liikennemuotojen solmukohtaan luo erinomaisen sijainnin seudullisesti merkittävälle kaupalliselle keskittymälle. Vanhan tehdasalueen kytkeminen kiinteäksi osaksi keskustaa tekee koko keskustasta mielenkiintoisen ja omaleimaisen alueen. Näiden kolmen lähtökohdan lisäksi yleissuunnitelmassa esitetty mittakaava ja korttelirakenne aukioineen luovat Tampereelle uudenlaista miellyttävää kaupunkiympäristöä. Keskustaa rajaavat virkistysalueet Keskuspuisto ja Kartanopuisto sekä keskustan sisällä olevat erilaiset viheralueet ja -rakenteet tuovat keskustaan vehreyttä ja väljyyttä.

Lielahden vanha tehdasalue on Hiedanrannan sydän. Säilytetyt ja korjatut teollisuusrakennukset sekä täydentävä uudisrakentaminen tehtaan kautta linjatun raitiotien varrella luovat ainutlaatuiset puitteet monipuoliselle ja keskenään verkottuvalle toiminnalle kulttuurista koulutukseen ja liiketoimintaan. Tehdas sekä Lielahden kartano puistoinen tarjoavat kehitettyinä puitteet mm. virkistykseen ja erilaisille tapahtumille. Yhtenäiskoulu ja hyvinvointikeskus sijoittuvat Tehdasaukion monipuolisen tapahtumapaikan laidalle raitiotiepysäkin tuntumaan.

Hiedanrannassa keskusta-asumisen tiiveys yhdistyy järvenrannan ja puistojen virkistysmahdollisuuksiin. Kaupat ja palvelut ovat helposti saavutettavissa ja tehokas joukkoliikenne vie asukkaan helposti myös Tampereen keskustan palveluiden äärelle. Miellyttävät ja vehreät kadut houkuttelevat viettämään aikaa kahviloissa ja kivijalkakaupoissa. Vehreät sisäpihat tarjoavat asukkaille mahdollisuuden rauhoittumiseen ja rentoutumiseen. Alue tarjoaa monipuolisia asuntotyyppisiä ja hallintamutoja erilaisille ihmisille eri elämänvaiheissa.

Hiedanrannan liikekeskusta sijoittuu eri liikennemuotojen solmukohtaan, vilkkaan Keskusaukion ja joukkoliikenneterminalin välittömään läheisyyteen. Kaupallisen keskittymän monipuoliset toiminnot toimittolista asumiseen, kauppaan ja palveluihin luovat sekoittuneen rakenteen, joka tuo käyttäjiä kaupunkitilaan aamusta iltaan. Korkea rakentaminen Hiedanrannan keskustan eteläosassa on kiintopiste, joka ohjaa ihmisiä keskusta-alueelle kaikista suunnista. Hyvät liikenneyhteydet ja seudullisesti merkittävän ja kehittyvän Hiedanranta-Lielahden aluekeskuksen sijainti tarjoavat houkuttelevan paikan liiketoiminnan sijoittumiselle. Vaitinaron uudistettu liittymä muodostaa yhteyden etelään. Uusi katuyhteys Paasikiventien ali keskustan kohdalla yhdistää Hiedanrannan Epilänharjuun ja Tesomalle. Uuden katuyhteyden varrella Epilänharjun itäpuolelle sijoittuu Yleissuunnitelmassa esitetty ns. Lielahden aseman alue, jota tarkastellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa, kun Epilän katuyhteyden suunnittelu on ajankohtaista.

The location of Hiedanranta by Lake Näsijärvi, at a node of different modes of transport and in the vicinity of old industrial buildings, provides unique conditions for developing the western centre of the city. The lakeside location makes Hiedanranta an attractive living environment. The position at a node of various modes of transport constitutes an excellent location for a significant commercial hub. The integration of the old factory complex as an integral element of the central area gives the entire Hiedanranta Centre an interesting and distinctive character. In addition to these three premises, the scale and block structure with dedicated open areas set out in the Master Plan introduce a new type of pleasant urban environment in Tampere. The recreational areas of Central Park and Manor Park bordering Hiedanranta Centre, as well as the varied green areas and structures incorporated within the central area, bring lush greenery and a sense of space into the centre.

The old factory complex is the heart of Hiedanranta. Preserved and restored industrial buildings, together with complementary new construction, along the tramway that will run through the complex create a unique environment for versatile, interconnected activities from culture and education to business. When developed further, the Factory, Lielahden Manor and the manor park will provide a setting for recreation and varied events, among other activities. The new comprehensive school and welfare centre are located by the versatile Factory Square in the vicinity of the tram stop.

In Hiedanranta, the combination of dense urban housing and the recreational opportunities offered by the lakefront and parks provides an exciting and vibrant downtown living experience where shops and services are within easy reach, as are the services in the Tampere city centre via efficient public transport. Pleasant, green streets invite residents to enjoy the street-level shops and cafes at leisure, while the green courtyards within blocks provide tranquil, lush environments in which to relax.

The commercial core of Hiedanranta is located at a node of different modes of transport, immediately adjacent to the vibrant Central Square. Here, the diverse functions from offices, housing, retail and services create a mixed structure, with users animating the space from morning till night. Tall buildings are concentrated within the southern part of Hiedanranta Centre, articulating the centre of the district and drawing users to it from all directions. The new Paasikiventie Road underpass at Hiedanranta Centre connects Hiedanranta to the Epilänharju Esker and the Tesoma district. The so-called Lielahden station area presented in the Master Plan will be located along a new street connection to the east of Epilänharju, and it will be examined in more detail during further planning, as the planning of the Epilä street connection commences.



Kaupunkirakenne

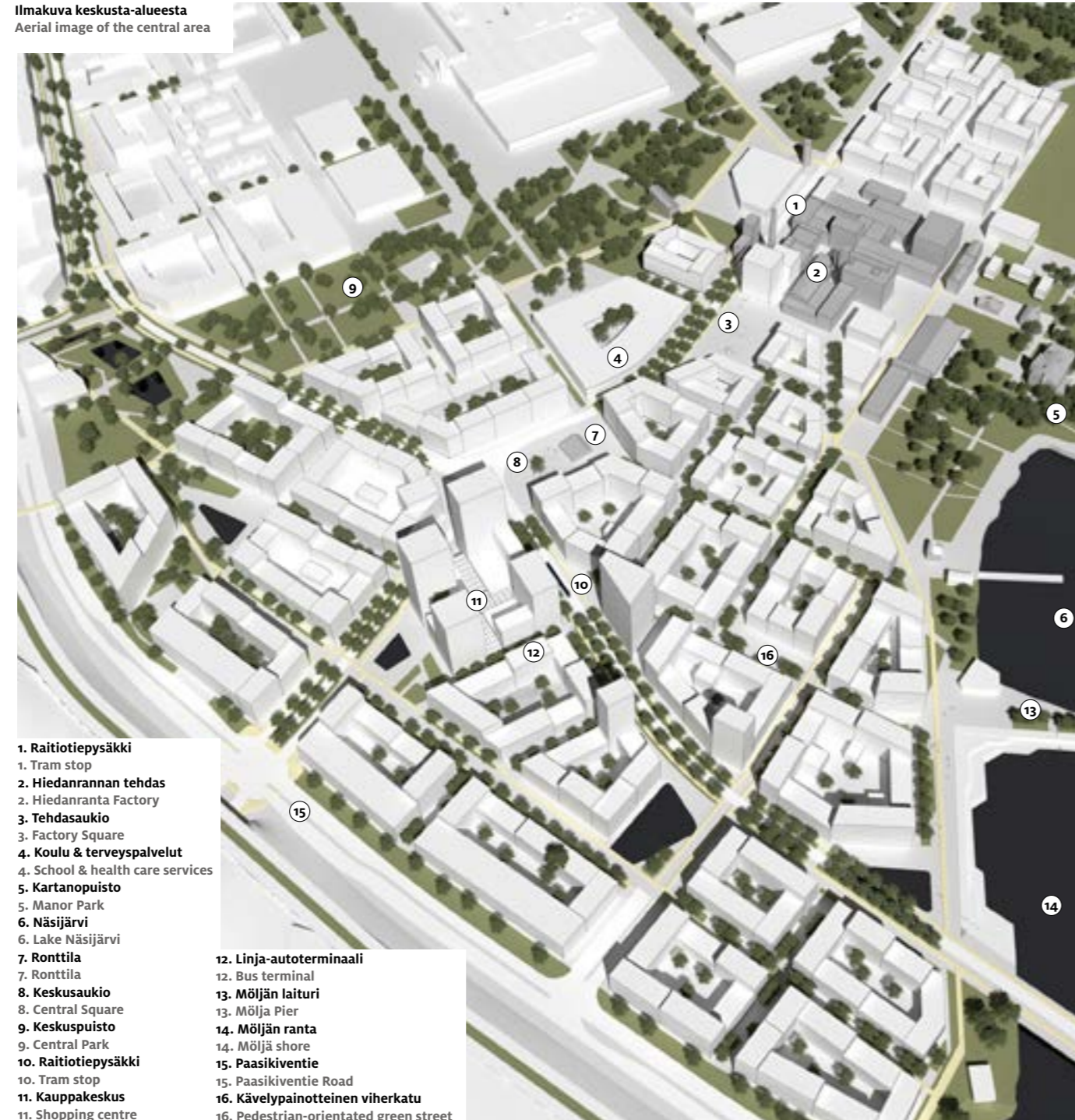
Urban structure

Hiedanrannan tuleva keskusta sijoittuu vanhan käytöstä poistuneen Lielahden sellutehtaan eteläpuolelle. Keskustan pohjoisosaan jäävä tehdas integroituu vahvasti osaksi uutta kaupunkirakennetta, joka jatkuu kohti pohjoista ja Niemenrannan aluetta. Lännessä keskusta rajautuu nykyistä Lielahdetta ja uutta kaupunkikeskusta yhdistävään Keskuspuistoon, joka toimii merkittävänä virkistysalueena uudessa kaupunginosassa. Etelässä rakenne rajautuu Paasikiventien ja uuteen Hiedanrannan rinnakkaiskatuun muodostaen uuden julkisivun Tampereelle saavuttaessa. Näsijärven ranta-alueilla korttelirakenne muodostaa julkisia tiloja jättäen rannan yleiseen käyttöön. Paasikiventien ja raitiotien väliin jäävälle alueelle sijoittuu korkeata rakentamista ja sekoittuneita hybridikortteleita. Hulevesiaukioiden jaksottama sarja jatkuu Keskuspuistosta Näsijärven rantaan.

Raitiotiekadut yhdistävät Hiedanrannan keskustan ympäröiviin alueisiin. Itä-länsisuuntainen raitiotiekatu yhdistää Järvikaupungin sillalla Hiedanrannan keskustaan ja jatkuu kohti länttä yhtyäkseen Enqvistinkatuun Keskuspuiston länsipuolella. Etelä-pohjois-suuntainen pääakseli jatkuu Tehtaan läpi etelään pääsisäntulokadulle. Pääkatujen risteyskohdassa sijaitsee Keskusaukio, jonka ympärille sijoittuu Hiedanrannan kaupallinen keskittymä kauppakeskuksineen ja kivijalkaliikkeen. Kivijalkaliikkeen sijoittuvat pääostokatuina toimiville pää- ja kävelykaduille. Pääkadut on varattu raitiotieliikenteelle ja pääsääntöisesti kävelylle ja pyöräilylle. Kävelypainotteiset kadut yhdistävät Tehtaan, keskustan ja ranta-alueen.

Hiedanrannan keskusta rakentuu pääsääntöisesti umpikortteleista ja näiden kulmiin sijoitettavista korkeammista pistetaloista. Umpikortteli mahdollistaa urbaanin ja tiiviin kaupunkiympäristön luoden samalla viihtyisät ja yksityiset pihat asukkaille. Pieni korttelikoko jatkaa olemassa olevan Tehtaan pienimittakaavaista ja vaihtelevaa rakennetta ja muodostaa tiiviin kaupunkirakenteen Hiedanrannan keskustaan. Korttelikoko on suurempi raitiotien eteläpuolella, johon myös korkea rakentaminen sijoittuu.

Ilmakuva keskusta-alueesta
Aerial image of the central area



- 1. Raitiotiepysäkki
1. Tram stop
- 2. Hiedanrannan tehdas
2. Hiedanranta Factory
- 3. Tehdasaukio
3. Factory Square
- 4. Koulu & terveyspalvelut
4. School & health care services
- 5. Kartanopuisto
5. Manor Park
- 6. Näsijärvi
6. Lake Näsijärvi
- 7. Ronttila
7. Ronttila
- 8. Keskusaukio
8. Central Square
- 9. Keskuspuisto
9. Central Park
- 10. Raitiotiepysäkki
10. Tram stop
- 11. Kauppakeskus
11. Shopping centre
- 12. Linja-autoterminaali
12. Bus terminal
- 13. Möljän laitur
13. Möljä Pier
- 14. Möljän ranta
14. Möljä shore
- 15. Paasikiventie
15. Paasikiventie Road
- 16. Kävelypainotteinen viherkatu
16. Pedestrian-orientated green street

Hiedanranta Centre is located south of the former Lielahdi pulp mill, referred to here as “the Factory”. Remaining in the northern part of the new downtown area, the Factory is well integrated into the new urban structure and serves to connect it with the Niemenranta area in the north. In the west, Hiedanranta Centre is bordered by the Central Park, which joins Lielahdi and the new urban centre, serving as a major recreational area in the district. In the south, the subarea is bordered by Paasikiventie Road and the new Hiedanranta parallel street, forming a new facade upon arrival in Tampere. To the east, along the Lake Näsijärvi waterfront, the block structure forms public spaces that provide access to the waterfront. The area between Paasikiventie and the tramway is dedicated to tall buildings and mixed hybrid blocks. The series of open stormwater areas continues from the Central Park all the way to the Näsijärvi waterfront and Marina.

Tram streets connect Hiedanranta Centre to the surrounding areas. The east–west tram street connects Lake City to Hiedanranta Centre via a bridge, continuing through towards the west and connecting with Enqvistinkatu Street on the west side of the Central Park. The main south–north axis runs through the Factory complex to the main access street. At the junction of the main streets is the Central Square, with Hiedanranta’s commercial hub with its shopping centres and street-front shops located around it. The street-front shops are primarily located along the main and pedestrian streets that function as the principal shopping streets. The main streets are reserved for the tramway and pedestrian and bicycle traffic. The pedestrian-oriented streets connect the the Factory, the central area and the waterfront.

Hiedanranta Centre consists mainly of closed blocks with taller buildings located at the corners. The courtyard typology allows a dense urban structure, while providing comfortable private courtyards for residents. The small block size is a continuation of the small-scale, varied structure of the Factory, creating a dense urban structure for the downtown area. To the south of the tramway, the block size is larger, and tall buildings are also focused on this area.



Tiiveys ja toiminnot

Density and functions

Tiiveys

Keskustan tiiveimmät osat sijaitsevat alueen keskellä, Keskusaukion ympärillä ja Paasikiventien varrella. Keskustan korkea tehokkuus on saavutettu sekoittamalla 4–8-kerroksisia asuinrakennuksia sekä korkeaa, 12–23-kerroksista rakentamista, jota on sijoitettu myös kaupallisten tilojen päälle.

Keskustan tiivis ydin toimii maamerkinä alueelle saavuttaessa sekä rajaa Keskusaukiota. Paasikiventien varrella sijaitsevat korkeat rakennukset vähentävät liikennemelun haittoja Hiedanrannan keskustassa. Keskustan pohjois- ja itäosissa kortteleiden rakennukset ovat matalampia ja tehokkuus on pienempi. Matalammat korttelit ja kapeat kadut luovat miellyttävän reunan Hiedanrannan keskustalle Näsijärven suuntaan. Samalla korttelien pienempi mittakaava liittyy luontevasti Lielahden kartanon historialliseen alueeseen.

Density

The densest parts of Hiedanranta Centre are located in the middle of the subarea, around the Central Square and along Paasikiventie Road. The high density in Hiedanranta Centre is achieved through a mixture of 4–8-storey residential buildings and tall, 12–23-storey buildings, which are also positioned on top of ground-level commercial premises.

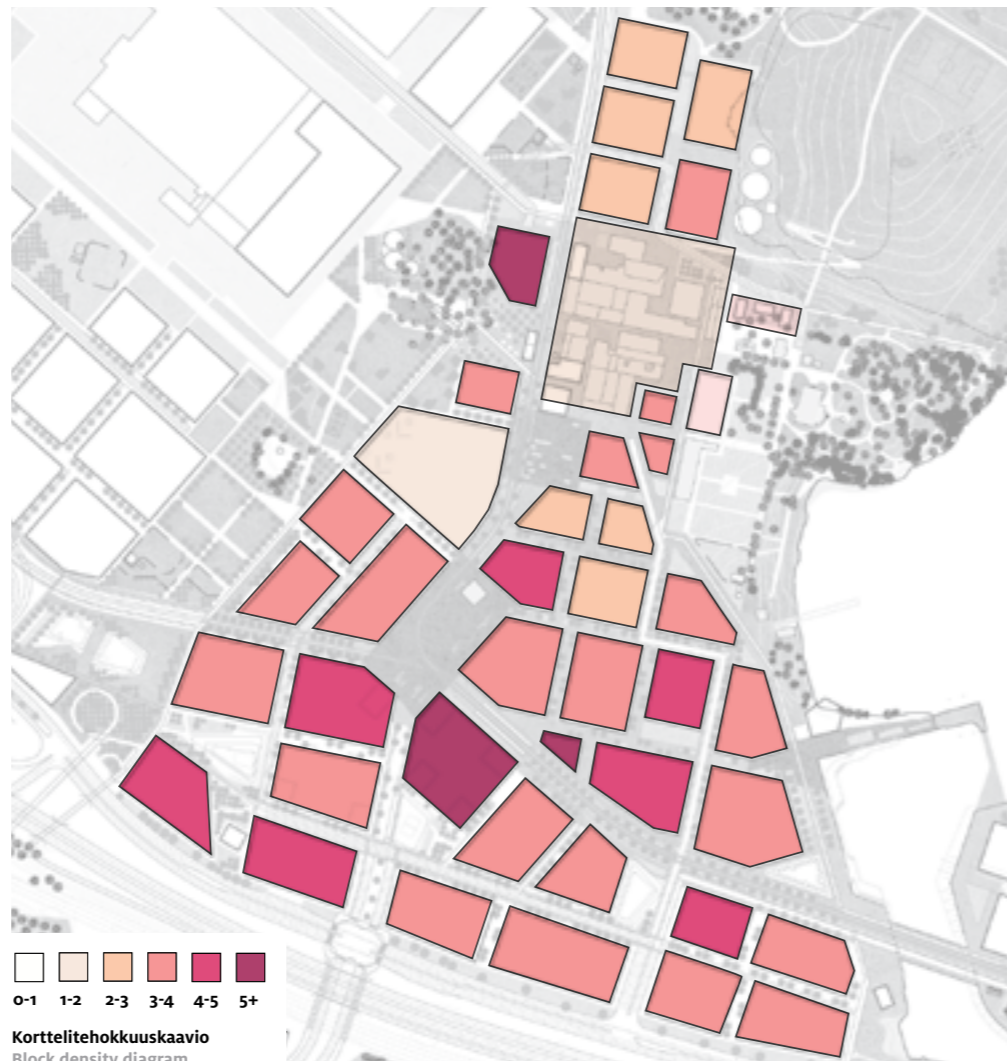
Hiedanranta Centre has a dense core that serves as a landmark upon arrival in the area, in addition to defining the area of the Central Square. The tall buildings along Paasikiventie Road help to mitigate traffic noise in the downtown area. In the northern and eastern parts of the Centre area, the city blocks have lower buildings and a lower density. The low blocks and narrow streets create a pleasant edge to the area along the Näsijärvi waterfront. At the same time, the smaller scale of the blocks connects naturally to the historical setting of Lielähti Manor.

Hiedanrannan keskusta
 pinta-ala: n. 54 ha
 rakentamista: n. 590 000 k-m²
 - asumista: n. 512 600 k-m², asukkaita n. 9 800
 - julkisia palveluita: n. 24 700 k-m²
 - liike-, toimi- ja tuotantotilaa: n. 53 300 k-m², työpaikkoja n. 3 300

Tilastot esitetty ilman Lielahden aseman aluetta ja rakentamisen määrä ilman pysäköintitiloja.

Hiedanranta Centre
 surface area: ca. 54 ha
 construction: ca. 590,000 gross floor m²
 - housing: ca. 512,600 gross floor m², ca. 9,800 residents
 - public services: ca. 24,700 gross floor m²
 - commercial, office and production premises: ca. 53,300 gross floor m², ca. 3,300 jobs

Figures presented excluding the Lielähti train stop area and the volume of construction excluding parking facilities.



Toiminnot

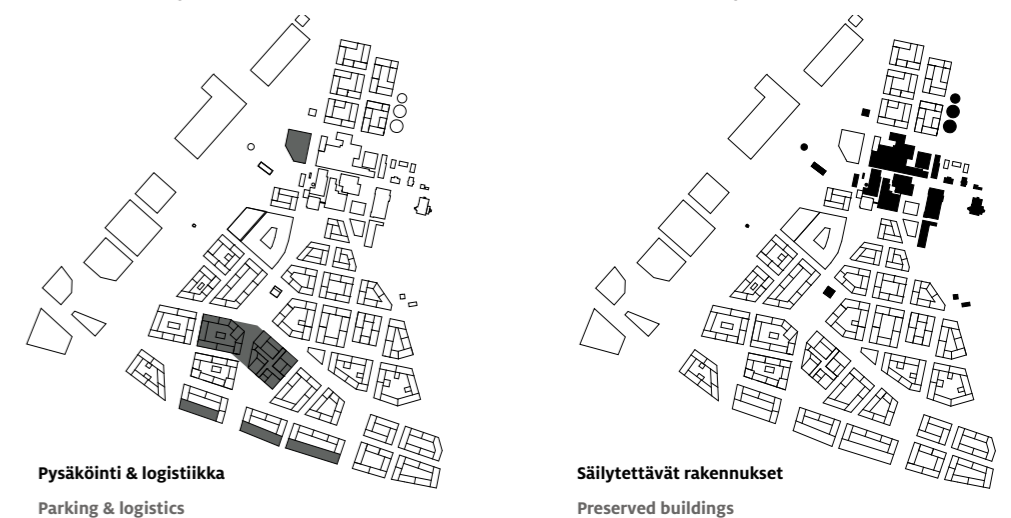
Hiedanrannan keskustan tiivis ydin sisältää asumista ja sekoittuneita toimintoja. Korkea rakentaminen korostaa keskusta-alueella, Keskusaukiota ja kaupallista keskustaa. Kauppa ja toimitilat on keskitetty pääkatujen ja raitiotien varteen, joista tärkein keskittymä sijaitsee Keskusaukion eteläpuolella. Kivijalkakäytävät aktivoivat Keskusaukion. Suuri koulu- ja hyvinvointikeskus sijaitsee keskusta-alueen länsireunalla, hyvin saavutettavassa ja viihtyisässä paikassa Tehdasaukion ja Keskuspuiston välissä. Pohjois-eteläsuuntainen Keskuspuisto sijaitsee Keskustan länsipuolella.

Keskusaukio, Tehdasaukio, Eteläinen aukio ja Möljän aukio muodostavat julkisten ulkotilojen ytimen. Tämän lisäksi keskusta-alueella on lukuisia pienempiä aukioita mm. eteläosan hulevesirakenteiden yhteydessä. Keskustan eteläosassa Paasikiventien varrella sijaitsee korttelirakenteeseen integroitua pysäköintitiloja, jotka samalla suojaavat aluetta melulta. Maanalaista pysäköintihallit sijaitsevat kaupallisen keskuksen sekä Lielahden tehtaan yhteydessä, raitiotiepysäkkien välittömässä läheisyydessä. Lielahden tehdas on osittain säilytetty ja integroitu kaupunkirakenteeseen. Lielahden kartano ja sen historiallinen ympäristö on säilytetty.

Functions

The dense core of Hiedanranta Centre mixes housing and other functions. Tall buildings are used to articulate a downtown area, the Central Square and the commercial centre. Retail and office premises are focussed along the main streets and tramline, with the key hub being located to the south of the Central Square. Street-front shops activate the Central Square. A large school, day-care and health centre complex is located at the western edge of Hiedanranta Centre, at an easily accessible and pleasant location between the Factory Square and Central Park. The Central Park runs in a north–south direction on the west side of Hiedanranta Centre.

The Central Square, Factory Square, Shopping Square and Möljä Square form the core of the public outdoor spaces. In addition, there are several smaller squares in the Centre area – for instance, in connection with the urban stormwater structures in the southern part. Parking facilities integrated into the block structure are located in the southern part of Hiedanranta Centre along Paasikiventie Road, which also serve to protect the downtown area from street noise. Underground parking facilities are located under the commercial centre and the Factory complex, immediately adjacent to tram stops. Select parts of the old factory have been preserved and incorporated into the urban fabric. The Lielähti Manor building has been preserved, with its historical setting intact.



Hiedanrannan keskustan kortteliperiaate

Hiedanranta Centre block principle

Keskustan korttelirakenne luo tiivistä ja urbaania kaupunkia. Umpikorttelit luovat selkeän jaon korttelin ulkopuoliseen julkiseen tilaan ja korttelin sisäpuoliseen puoliyksityiseen tilaan. Korkea rakentaminen integroidaan joustavasti kortteleihin.

Rakennusten vaihtelevat korkeudet kiinnittävät huomion kaupunkirakenteen tärkeimpiin kohtiin. Korkeimmat rakennukset sijaitsevat pääkatujen ja aukoiden reunoilla ja matalammat rakennukset sivukatujen ja sisäpihojen puolella. Kortteleiden kaupalliset toiminnot sijoittuvat pääkatujen ja aukoiden varsille.

Hiedanrannan keskustassa on monipuolisesti erilaisia asuinrakennuksia tornitaloista kytkettyihin kaupunkipientaloihin. Korttelirakenne tarjoaa monipuolisia ulkotiloja viherkatoista yksityisiin puutarhoihin ja leikkialueista yhteispihoihin. Sisäpihoille kulku tapahtuu porttikongien kautta. Kortteleissa hyödynnetään tehokkaasti yhteistiloja, kuten kerhoalueita ja saunoja yhdistämällä eri taloyhtiöiden tilatarpeita.

The block structure of Hiedanranta Centre creates a dense urban character. The closed block structure provides a clear distinction between the outer public realm and the inner semi-private spaces. Tall buildings are integrated flexibly within the block structure.

Variation in building height draws attention to the most important elements within the urban fabric, with taller buildings along the main streets and around squares, and lower buildings along the side streets and framing the courtyards. Within the blocks, commercial functions are positioned along the main streets and public squares.

Hiedanranta Centre has a great deal of diversity in housing solutions from high-rise residential buildings to townhouses. The block structure offers a variety of outdoor spaces, green roofs and private gardens, playgrounds and communal yards. Access to the courtyards occurs via covered passageways. The innovative new block structure makes efficient use of communal facilities, such as rec rooms and saunas, by combining the spatial needs of several housing companies.



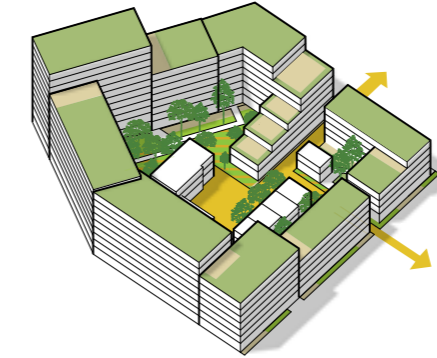
Esimerkki keskustakorttelista
An example block in the Centre

Viher- ja yhteisalueet

Korttelien sisäpihoilla on asukaspihoja, korttelin yhteisiä viheralueita ja leikkipaikkoja sekä yhteistilojen yhteydessä aukiomaista tilaa tapahtumia ja oleskelua varten. Vierekkäisten korttelien pihojen välillä on kulkuyhteyksiä, jotka muodostavat kaupunginosan laajuisen pihakujien verkoston.

Green and common areas

The courtyards of the blocks contain the private outdoor spaces connected to individual homes, as well as common green areas, playgrounds, and open spaces for events and outdoor living in connection with the common area. The yards of the neighbouring blocks are connected, forming a network of yard alleys throughout the district.

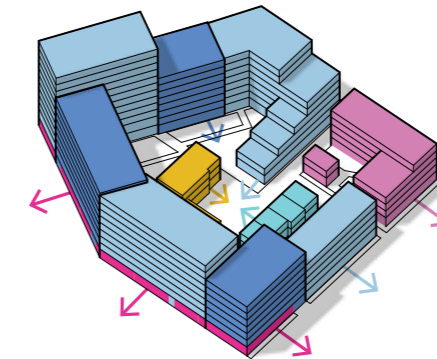


Sekoittuneet toiminnot

Korttelissa sekoittuvat eri omistusasumisen muodot sekä vuokra- ja palveluasuminen. Pääkatuja reunustavissa kivijaloissa on liiketiloja ja sisäpihalla korttelin kesken jaetut yhteistilat.

Mixed functionality

Different forms of ownership, as well as rental housing and assisted living, are mixed in the blocks. Commercial functions are located on the street front and the block's shared common facilities in the courtyard.

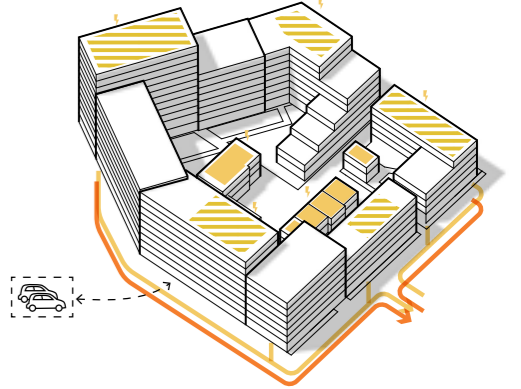


Innovatiivinen infrastruktuuri

Korttelit tuottavat lämpö- ja sähköenergiaa rakennusten katoilla. Energiaa käytetään korttelissa, joka voi joustavasti luovuttaa ja vastaanottaa energiaa verkosta. Autot on keskitetty pysäköintilaitoksiin, jotta vapautuu tilaa innovatiivisille toiminnoille.

Innovative infrastructure

The blocks produce electricity and heat on the rooftops. The energy is used within the block, with the possibility of feeding and receiving energy flexibly to and from the grid. Parking is centralised into parking facilities, freeing up space for innovative functions.

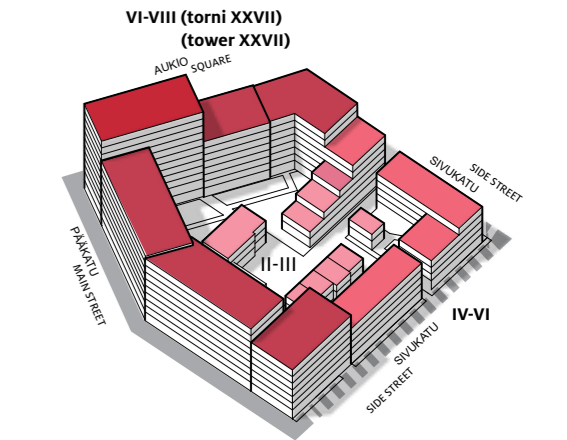


Monimittakaavaisuus

Korttelien reunojen urbaani ja tiivis rakentaminen rajaa katutilaa. Pääkatujen varsilla rakennukset ovat kuudesta kahdeksaan kerrosta korkeita, ja korkean rakentamisen alueella korttelien kulmissa on myös torneja.

Multiscale

The outer edges of the blocks are dense and urban, framing the streets. Along the main streets, the buildings are 6–8 storeys tall. In the tall building area, towers are also located at the corners of the city blocks.



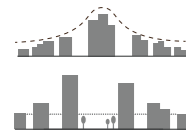
Korkean rakentamisen periaatteet

Tall building principles



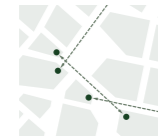
Korkea rakentaminen sijoitetaan kaupunkitilan ympärille korostamaan valittua paikkaa. Korkea rakentaminen sijoitetaan kaupunkirakenteeseen:
A – Osana korttelia
B – Erillisenä rakennuksena
C – Korkeana rakennuksen osana.

Tall buildings are placed around an urban space to highlight a selected feature. Tall buildings are placed within the city structure:
A – As part of a city block
B – As a stand-alone element
C – As a taller element of a building.



Korkea rakentaminen sijoitetaan keskitetysti luoden ymmärrettävä hierarkia kaupunkitilaan. Korkea rakentaminen sijoitetaan leveiden kaupunkitilojen ympärille.

Tall buildings are placed centrally within the area to create a clear hierarchy within the urban space. Taller buildings are placed around urban spaces with a wide structure.



Korkea rakentaminen sijoitetaan näkymien päätepisteeseen teiden, kävelykatujen ja raitiotien päähän. Kadut muodostavat miellyttäviä näkymiä rajaten korkeita rakennuksia.

Tall buildings are placed as focal points for vistas at the ends of roads, walkways and the tramway. The streets create vistas that frame the tall buildings in attractive visual compositions.



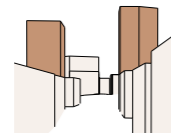
Tärkeimpiä paikkoja korostetaan korkeilla rakennuksilla. Korkeat rakennukset toimivat maamerkkeinä, jotka näkyvät kaukaa ja houkuttelevat ihmisiä keskeisille paikoille.

Significant areas are highlighted by tall buildings. Tall buildings are used as landmarks that are visible from afar, directing people towards the central areas.



Korkea rakentaminen sijoitetaan riittävän avoimiin paikkoihin varjostamisen minimoimiseksi. Korkeat rakennukset sijoitetaan pääasiassa aukoiden pohjoispuolelle, jotta vältetään aukion tai korttelipihojen varjostaminen.

Tall buildings are placed in areas wide enough to accommodate tall buildings without significantly shading the opposite side of the street. Tall buildings are chiefly placed on the northern side of squares to avoid casting shadows on the square or block courtyards.

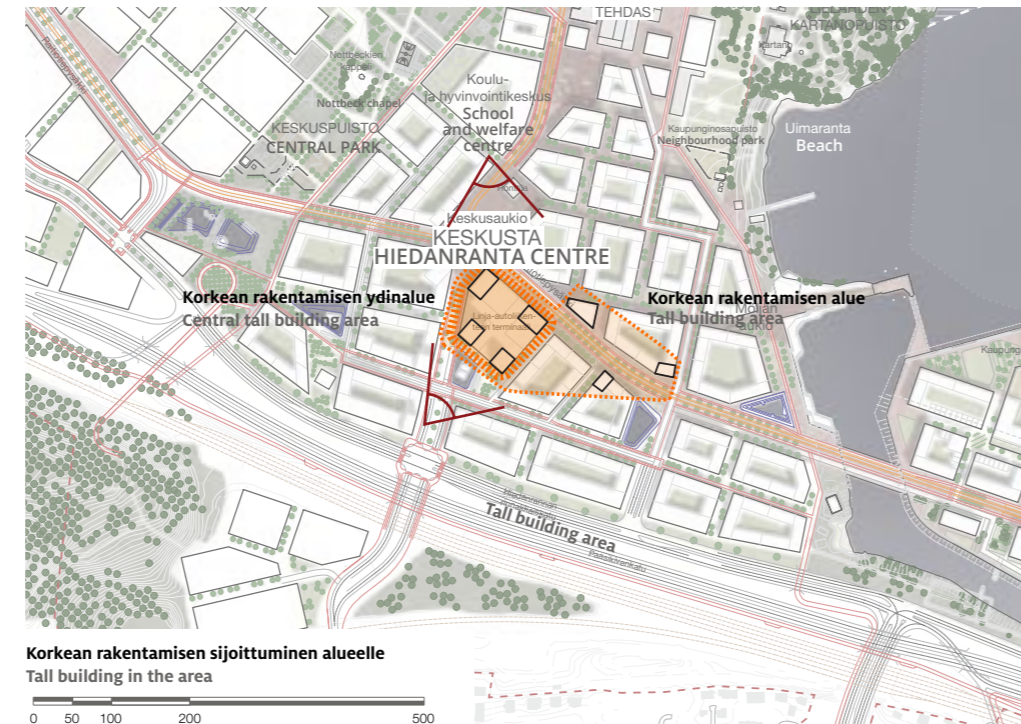


Korkeat rakennukset toimivat portteina merkittäviin paikkoihin. Tärkeimmät näkymät rajataan korkeilla rakennuksilla näkymän molemmiin puolin.

Tall buildings are used as gateways to significant areas. The most important views are framed by taller buildings placed in pairs.

Hiedanrannan korkea rakentaminen on keskitetty keskusta-alueen kaupallisen keskittymän ympäristöön sekä Paasikiventien varteen. Korkeimmat rakennukset sijaitsevat kaupallisen keskittymän päällä, Hiedanrannan keskipisteessä. Näin Hiedanrannan siluetti on korkeimmillaan keskusta-alueen kohdalla osoittaen kaupunginosan keskuksen sijainnin jo kaukaa. Korkea rakentaminen on integroitu kaupunkirakenteeseen eri tavoin. Korttelirakenteeseen integroidut korkeat rakennukset luovat portteja ja päätepisteitä näkymille. Erillisinä rakennuksina ne korostavat tärkeitä paikkoja, kuten aukioita. Rakennusmassan korkeampina osina, kuten kaupallisen keskittymän yhteydessä, korkeat rakennukset korostavat kaupunginosan keskustaa ja toimivat kiintopisteinä.

Tall buildings in Hiedanranta are focused on the surrounds of the commercial centre immediately south of the Central Square, and along Paasikiventie Road. The tallest buildings are positioned on top of the commercial hub, at the core of Hiedanranta. This creates a clear skyline that is at its tallest at the centre of the downtown area, thus communicating where the main centre of the district is, making it visible from afar. Tall buildings are integrated into the urban fabric in various ways. As integrated elements within courtyard blocks, tall buildings mark gateways and act as end points to vistas. As stand-alone elements, tall buildings act as features marking important places, such as squares. As the tallest elements of a building mass, such as in the commercial centre, tall buildings articulate the core of the district, acting as a central focal point.



Korkean rakentamisen sijoittuminen alueelle
 Tall building in the area

Aluejulkisivu koillisesta Näsijärven suunnalta
 Area facade from the north-west direction of Lake Näsijärvi



Näkymä keskustan eteläiseltä aukiolta pohjoiseen
 A view from the southern square of the Centre towards the north



Näkymä Keskusaukiolta etelään
 A view from the Central Square towards the south



Kaupan ja palvelujen sijoittuminen

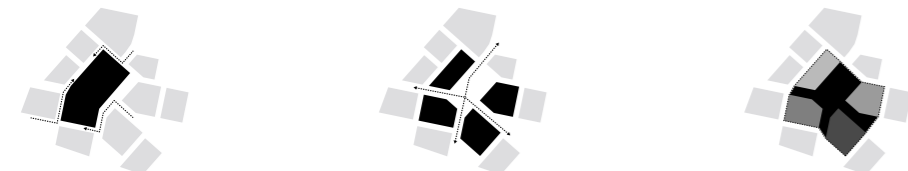
Location of retail facilities and services

Vetovoimainen kokonaisuus

Hiedanrannan ja Lielahden aluetta kehitetään seudullisesti merkittävänä kaupan ja palvelujen alueena. Alueen suuret yksiköt, paikalliset kaupat, kivijalkapuodit ja kävelypainotteiset viihtyisät ostoskadut, muodostavat yhdessä vetovoimaisen kaupallisen kokonaisuuden. Hiedanranta-Lielähti on yksi Suomen monipuolisimmista liikekeskustoista joka houkuttelee eri kokoluokan toimijoita. Vanhat teollisuustilat luovat ainutlaatuisen toimitilaympäristön. Hiedanrannan keskustan kaupalliset ja julkiset toiminnot keskittyvät Tehtaan ja Keskusaukion väliselle akselille raitiotiepysäkkien ja joukkoliikenneterminaalin läheisyyteen. Liikekeskuksen ja Tehtaan pysäköintihallit ovat helposti saavutettavia myös autolla. Ostoskadut liittävät liikekeskuksen myös Järviakaupunkiin ja ranta-alueen toimintoihin. Monimuotoinen palvelurakenne, liiketilat ja työpaikat sekä tiiviit sekoittuneiden toimintojen korttelit, jotka sijoittuvat hitaan liikkumisen alueelle, luovat Hiedanrannan keskustasta jatkuvasti aktiivisen, urbaanin ja kehittyvän kaupallisen keskuksen.

Attractive whole

The Hiedanranta-Lielähti area is being developed as a retail and service hub that is significant on the regional level. The large retail units, local shops, storefronts and pleasant walkable shopping streets in the area come together to form a commercial whole with great appeal. Lielähti-Hiedanranta is one of the most versatile commercial centres in Finland, attracting operators of varying size and scale. The old industrial premises create a unique business environment. The commercial and public functions in Hiedanranta Centre are focussed on the axis between the Factory and the Central Square, in the vicinity of tram stops and the public transport terminal. The parking facilities in the commercial centre and Factory complex are also easily accessible by car. The shopping streets also connect the commercial centre to Lake City and the waterfront functions. The diverse service structure, business premises and jobs, as well as the dense blocks of mixed functions, which are located in the slow traffic area, render Hiedanranta Centre an urban and developing commercial hub of constant activity.



Hiedanrannan Keskusaukio on kaupunginosan kaupallinen keskus ja liikenteellinen solmu.

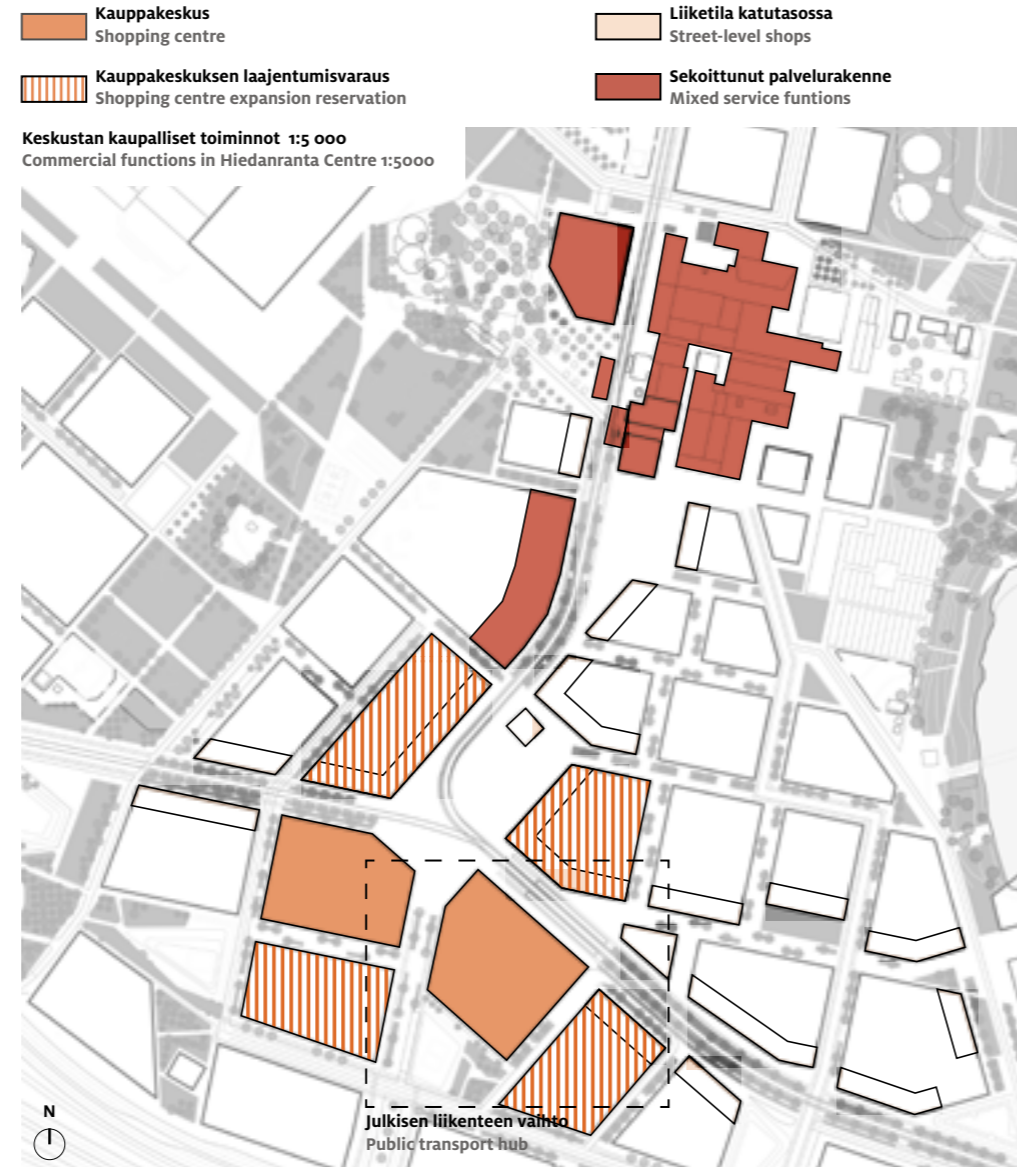
Hiedanranta's Central Square is the commercial hub and key traffic node of the district.

Hiedanrannan kauppakeskus ottaa mittakaavansa ympäröivästä kaupunkirakenteesta ja jakaantuu pienempiin lohkoihin.

The scale of the Hiedanranta shopping centre is influenced by the surrounding urban structure and is divided into smaller sections.

Ympäröivä katu- ja toriympäristö ovat osa kauppakeskusta ja lohkoihin jaettu kauppakeskus voi toteutua, laajentua ja muuntua vaihteittain.

The surrounding street and square environment are part of the shopping centre, and the sectional shopping centre allows phased implementation, expansion and modification.

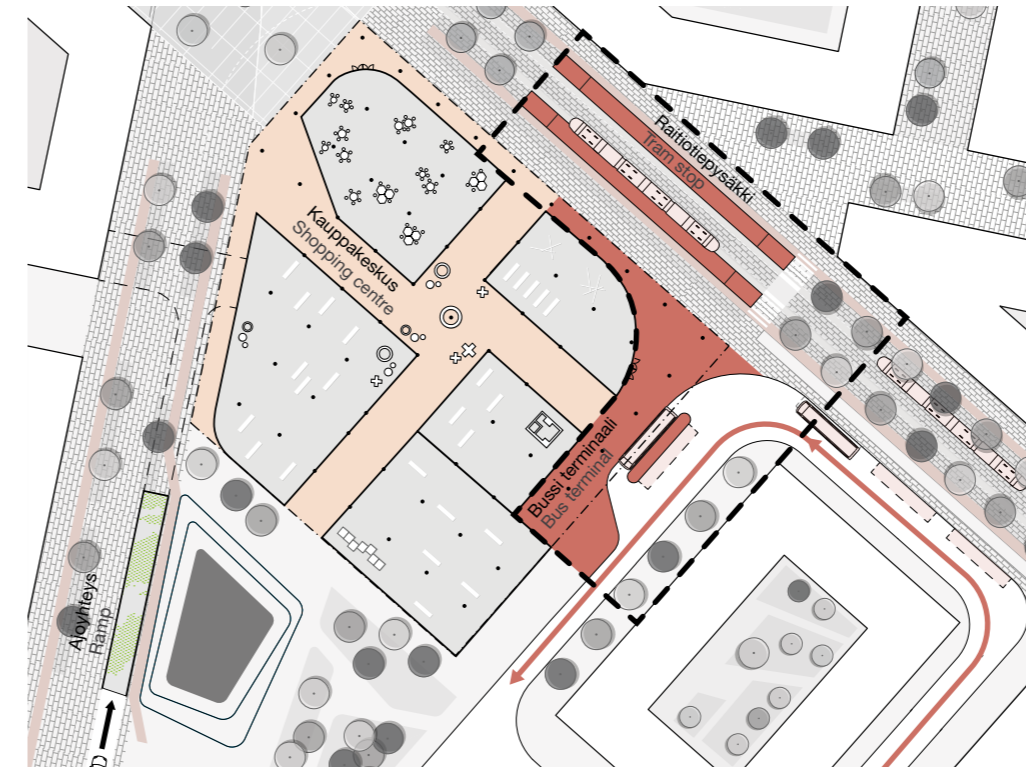


Kaupalliset toiminnot ovat helposti saavutettavissa kävelen, pyörällä, julkisella liikenteellä ja autolla.

Commercial functions are easily accessible on foot and by bicycle, public transport and car.

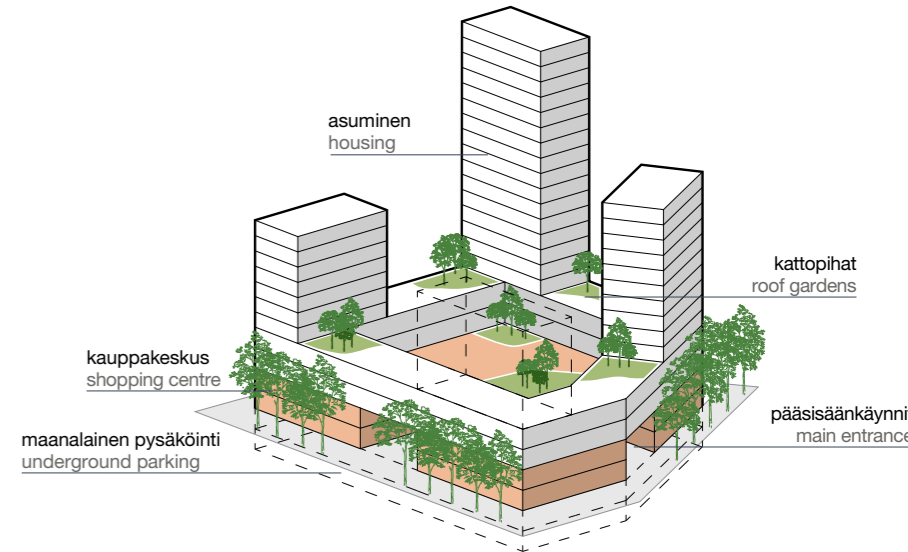
Vetovoimatekijät: Tehtas, Keskusaukio ja Satama ohjaavat kaupallisten toimintojen sijoittumista pääkaduille.

Appeal factors: the Factory, Central Square and Marina steer the placement of commercial functions on the main streets.



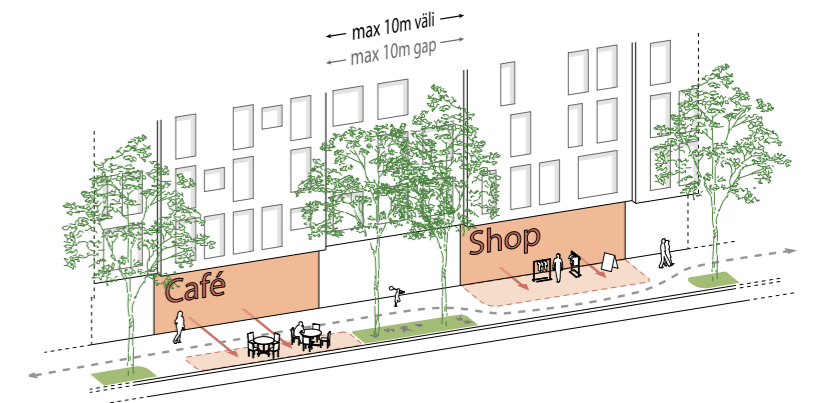
Kaupallinen keskittymä sijoittuu eri liikennevirtojen solmuksiin Hiedanrannan Keskusaukion reunalle. Julkisen liikenteen vaihtoterminaali kauppakeskuksen yhteydessä tukee kaupallista toimintaa ja tarjoaa matkustajille sujuvan asioinnin liikkumisen yhteydessä. Maanalainen pysäköintilaitos edistää osaltaan vaivatonta liityntäpysäköintiä. Kauppakeskuksen sisäyhteydet toimivat osana julkista kaupunkitilaa.

The commercial hub is located at the intersection of different traffic flows upon the edge of the Central Square. The public transport terminal at the shopping centre supports the commercial activity of the area, providing shoppers with a seamless travel experience. The underground parking encourages exchange between transport modes. The internal connections associated with the shopping centre work as part of the public urban space.



Suuret kaupan yksiköt integroidaan osaksi keskustan korttelirakennetta ja toimintoja. Asumista integroidaan kauppakeskuksen päälle ja asukaspihat sijoitetaan kattopihoille. Kauppakeskuksen ja asukkaiden pysäköinti sijoitetaan useampaan tasoon maanalaiseen pysäköintiin, johon ajo tapahtuu etelästä keskustaan johtavan sisäänaajoväylän kautta.

Large retail units are integrated into the downtown blocks and functions. Housing is incorporated on top of the shopping centre, with the residential yards placed on active green roofs. Parking for shoppers and residents is provided in a multi-storey underground parking facility accessed by an access road leading from the south to the Centre area.



Liiketilöiden riittävä tiheys katutasossa on ratkaiseva tekijä elävän keskustan muodostumisessa. Kaupalliset toiminnot keskittyvät keskustan pääkaduille ja tukevat näin toisiaan. Pääostoskaduille sijaitsevat liiketilat tulee sijoittaa enintään 10 metrin välein toistaan.

The adequate density of street-front commercial premises is a key factor in the development of a vibrant downtown area. Commercial functions are concentrated on the main streets, thus creating a self-sustaining ecosystem. Business premises along the main shopping streets are to be located within a maximum of 10 metres from each other.

Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen Connection to the surrounding urban structure

Tehtaassa yhdistyy ennakkoluulottomasti liikkuminen ja sekoittuneet toiminnot. Yhdessä Lielahden olemassa olevan kaupallisen alueen ja Hiedanrannan keskustan kanssa alueen merkitys seudullisena keskuksena vahvistuu. Tehdas kytkeytyy saumattomaksi osaksi raitiotien muodostamaa joukkoliikenteen runkoa ja on helposti saavutettavissa Tampereen keskustasta. Tampereen asemakeskuksen kautta Hiedanranta on yhteydessä valtakunnan raideverkkoon sekä Pirkkalan ja Helsinki-Vantaan lentokenttiin.

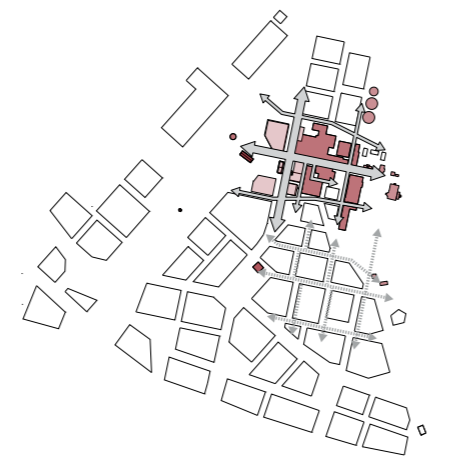
The Factory provides an unbiased and diverse mix of functions. The combination of Lielähti's existing commercial area and the new Hiedanranta Centre increases the district's significance as a regional centre. The Factory is a seamless part of the public transport trunk formed by the tramway, providing quick and convenient connections from the centre of Tampere. The Tampere Travel and Service Centre connects Hiedanranta to the national railway network as well as to the Pirkkala and Helsinki Airports.

Näkymä Tehtaan keskusaukiolta. Vasemmassa reunassa tehtaan läpi avattu kävely-yhteys.
View from the central square of the Factory. New walkway through the Factory on the left.



Julkinen kaupunkitila:
Tehdas on os julkisen kaupunkitilan muodostamaa sarjaa. Keskusaukion kaupallinen akseli jatkuu Tehtaan pysäkillle.

Public urban space:
The Factory is a part of a wider network of public spaces. The Factory continues the main commercial axis of the Hiedanranta Centre to the Factory tram stop.



Huokoisuus kaupunkirakenteessa:
Tehtaan monimuotoinen kävely-ympäristö jatkaa keskustan käveltävän ympäristön mittakaavaa.

Porosity in the urban structure:
The multi-form walkable environment in the Factory is an extension of the walkable scale of the environment in the Centre area.



Saavutettavuus pyörällä ja kävellen:
Tehdas on saavutettavissa jalankulun ja pyöräilyn pääreittejä pitkin. Tehdasalue on Keskuspuiston varrella.

Pedestrian and bicycle accessibility:
The Factory is easily accessible via the main pedestrian and bicycle routes. The Factory area is located by the Central Park.



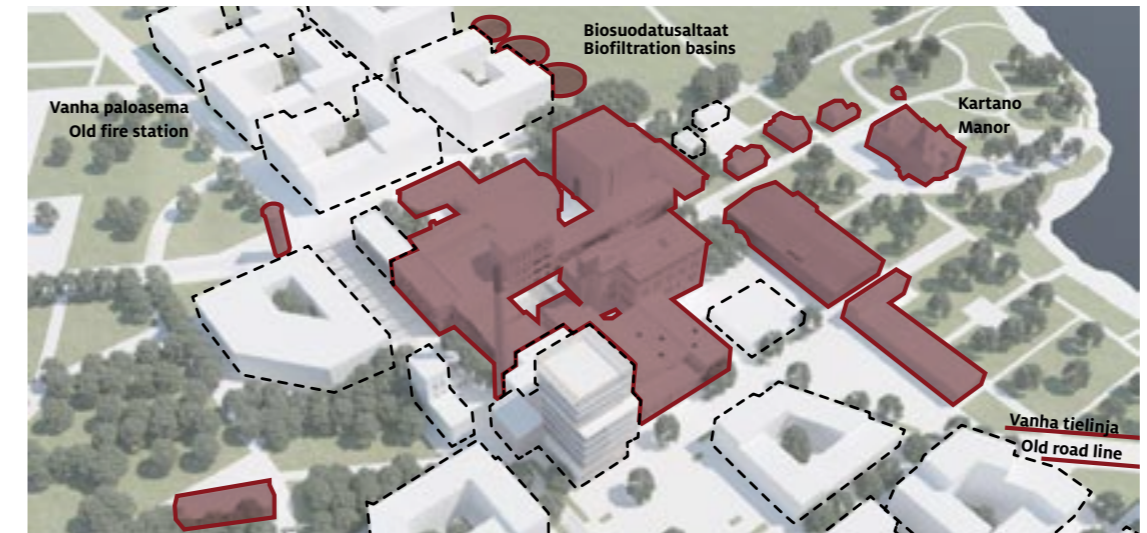
Raitiotie:
Raitiotie kulkee Tehtaan lävitse vanhaa raidelinjaa pitkin ja toinen Hiedanrannan keskustan pysäkeistä on sijoitettu Tehtaalle.

Tramway:
The tramway passes through the Factory, following the line of a historical rail connection, and one of the Hiedanranta Centre tram stops is located at the Factory.

Tehtaan toiminnot ja rakennukset Factory functions and buildings

Tehtaan uudisrakentaminen painottuu raitiotiepysäkin ympärille tehdasrakennusten länsi- ja pohjoispuolelle. Tehdaskompleksiin kuuluu keskeisimmän osan lisäksi lukuisia sivurakennuksia ja teollisuusrakenteita tai huokoisia välitiloja, jotka tulee säilyttää osana alueen historiallista identiteettiä. Jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että rakennukset ja niiden tekniset järjestelmät ovat osin huonokuntoisia ja osa rakenteista on vaikeasti uudiskäyttöön soveltuvia teollisuusprosessien kuorirakenteita. Vanhojen tehdasrakennusten välisten avointen tilojen ja rakenteiden säilyttäminen suojaa rakennuksia mutta säilyttää myös ainutlaatuisen rakenteen, jota ei uudisrakenteella olisi mahdollista luoda. Uudisrakenteen ja vanhojen tehdastilojen liittäminen ja rakenteiden uudiskäyttö edellyttävät huolellista jatkosuunnittelua sekä olennaisten säilytettävien osien tunnistamista. Lopulliset päätökset säilytettävistä ja purettavista rakennuksista tehdään asemakaavoituksen yhteydessä selvitysaineiston perusteella. Tehdasalueen arkeologiset kohteet ovat suojeltuja muinaismuistolain perusteella (Tampere Lielähti Hiedanranta, arkeologinen inventointi 2015 ja Tampere, Lielähti Rustholli 2, arkeologinen koekaivaus historiallisella asuinpaikalla 2019). Kulttuuriperintöä koskevat inventoinnit ilmenevät liiteluettelosta.

New construction in the Factory complex is focused around the tram stop and on the western and northern side of the complex. In addition to the main parts of the Factory, the complex includes several side buildings, industrial structures or porous spaces between the structures, which should be preserved as part of the area's historical identity. In further planning, it should be noted that some of the buildings and their building engineering systems are in poor condition and some of the structures are shell structures used in industrial processes, which are difficult to adapt for new uses. Preserving the open areas and structures between the Factory buildings not only protects the buildings, but also preserves a unique structure that would be impossible to recreate through new construction. Connecting new structures with old industrial premises, and new uses of the existing structures, require careful further planning as well as the identification of the essential elements to be preserved. Final decisions regarding the buildings to be preserved or demolished will be made in connection with local detailed planning, based on related reports. The archaeological sites in the industrial area are protected under the Antiquities Act. (Tampere Lielähti Hiedanranta, arkeologinen inventointi 2015 ja Tampere, Lielähti Rustholli 2, Arkeologinen koekaivaus historiallisella asuinpaikalla 2019) The cultural heritage surveys that have been carried out are detailed in the list of appendices.



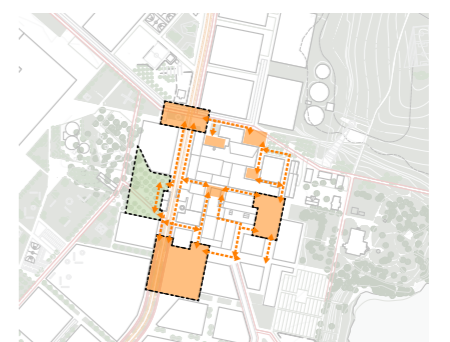
Säilytettävät rakennukset ja rakenteet
Preserved buildings and structures

Uudet rakennukset
New buildings



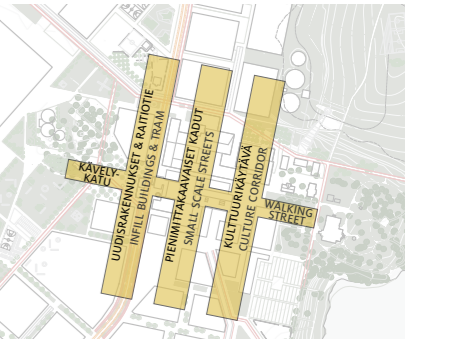
Asumisen sijoittaminen tehdaskompleksin läheisyyteen
Asuminen sijoitetaan Tehtaan raitiotien yhteyteen ja pohjoispuolelle rakennettaviin uudisrakennuksiin.

Placement of housing near the Factory
Housing within the Factory complex is allocated to the new buildings adjacent to or north of the tramway.



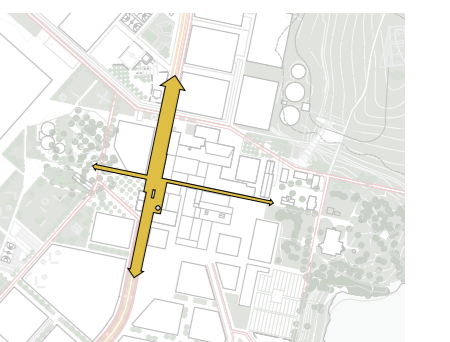
Aukiot ja Tehtaan rakenne
Tehtaan ympärille muodostuu erityyppisiä kaupunkitiloja. Kaupunkitilat yhdistyvät Tehtaan muodostamien kävelykatujen ja pienempien aukioitaisten tilojen kautta toisiinsa.

Squares and the structure of the Factory
Different types of urban spaces are formed within the complex. The urban spaces are interconnected through the pedestrian streets and the smaller open areas in the Factory.



Toiminnallisen jaon painottuminen
Tehdas on jaettu toiminnallisesti kolmeen osaan, jotka yhdistyvät itä-länsisuuntaisella kävely-yhteydellä Tehtaan läpi.

Emphasis in the division of functions
The Factory is divided into three functional areas that are linked through an east-west pedestrian route through the complex



Tehtaan halkaisevat linjat
Tehtaan kehittäminen alkaa raitiotien varrelta, joka halkaisee Tehtaan pohjois-eteläsuuntaisesti.

Dividing lines in the Factory
The development of the Factory starts by the north-south tramline that splits the complex in two.

Julkiset tilat ja puistot

Public spaces and parks

Keskustan pääkadut muodostavat rungon alueen julkisten tilojen sarjalle ja sen pääaukiolle yhdistäen keskustan sitä ympäröiviin alueisiin. Keskustan päätoiminnot sijoittuvat näille korkeatasoisille julkisen tilan akselleille, joita kehitetään hitaan liikuttamisen ehdoilla. Pääkadut yhdistävät keskustan kolme tärkeintä julkista elementtiä toisiinsa: Keskusaukion, Tehtaan ja Möljän rannan.

The main streets in Hiedanranta Centre establish a frame for the series of public spaces and the main square in the area, connecting it with the surrounding areas. The main downtown functions are concentrated on these high-quality axes of public space, which are developed on the conditions of slow traffic. The main streets connect the three most important public elements in the Centre area: the Central Square, the Factory and the Mølja waterfront.



- 1. Tehtasaukio
- 1. Factory Square
- 2. Keskusaukio
- 2. Central Square
- 3. Aukio
- 3. Square
- 4. Raitiotiepysäkki
- 4. Tram stop
- 5. Kävelykatu
- 5. Pedestrian street
- 6. Möljan aukio
- 6. Mølja Square
- 7. Hulevesalue
- 7. Stormwater area



Julkisen akselin akseli
Julkisten tilojen akseli on pääyhteys ympäröiviin alueisiin
 Main public axis
 The public axis serves as the main connection to surrounding areas.



Julkiset viheralueet
Keskustaa ympäröivät vehreät puistot ja Näsijärvi
 Main public parks
 The Centre is flanked by lush parks and Lake Näsijärvi.



Pääaukiot
Keskustan neljällä aukiolla on kullakin oma ainutlaatuinen identiteettinsä
 Main squares
 The Centre comprises 4 main squares, each with its own unique character.



Kävely-ympäristö
Intiimit kävelykadut sijaitsevat Julkisen akselin ympärillä
 Walking environment
 Intimate urban pedestrian streets are situated around the main public axis.

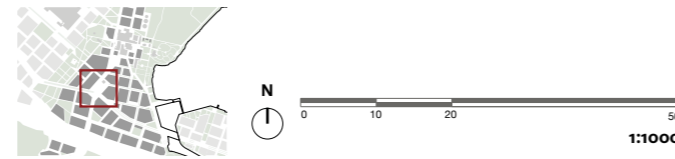
Keskusaukio Central Square

Keskusaukio yhdistää Hiedanrannan kaupallisen keskustan, julkiset palvelut ja julkisen liikenteen vaihtoterminaalin. Monipuolinen aukio koostuu mm. tapahtuma- ja torialueesta, kohtaamis- ja odotuspaikoista, leikkialueesta sekä liiketilojen edustojen terasseista. Säilytettävällä Ronttilalla on aktiivinen rooli aukion pohjoisosassa, osana Hiedanrannan kulttuuriperintöä yhdessä taustalla näkyvän vanhan tehdasalueen kanssa.

Keskusaukio on koko Hiedanrannan keskus ja tarjoaa korkeatasoisen urbaanin julkisen tilan asukkaille ja kävijöille. Aukio sijaitsee liikenteellisesti tärkeässä solmukohdassa alueen kaupallisessa ytimestä. Tehtaan historiasta kertoo aukion pohjoislaidalla oleva entinen veturitalli Ronttila. Tehtaan lävitse jatkuva tilasarja on hieno jatke keskustan urbaanille julkiselle tilalle. Tapahtuma-aukio toimii elävänä kulttuuri- ja yhteisöllisyysfoorumina mahdollistaen monipuoliset erikokoiset tapahtumat.

The Central Square combines the commercial core of Hiedanranta with public services and the public transport terminal. Areas for events or markets, as well as waiting areas, meeting spots, a play area and storefront terraces make up the versatile square. The preserved Ronttila building plays an active role on the northern edge of the square, hinting at the cultural heritage of Hiedanranta together with the Factory complex standing in the background.

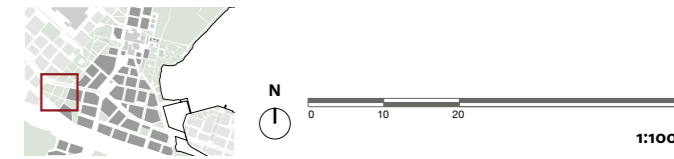
The Central Square forms the heart of Hiedanranta, providing a high-quality urban public space for residents and visitors. The Central Square forms the commercial core of the area. The former factory locomotive engine bay, Ronttila, located in the northern part of the square is a reminder of the Factory's industrial history. The series of spaces running through the Factory is a fine extension of the urban public realm of the Hiedanranta Centre. The square serves as a living culture and community venue, facilitating diverse events of a varied scale.



Keskuspuisto Central Park

Keskuspuisto on Hiedanrannan suurin uusi viheralue, joka sijoittuu keskustan ja Lielahden välille. Keskuspuisto tarjoaa runsaasti leikki-, peli-, ja virkistystoimintoja. Se toimii myös monimuotoisena pohjois-eteläsuuntaisena ekologisena yhteytenä sisältäen hulevesipuiston, uusia istutusalueita, matalaa kasvillisuutta ja arvopuustoa. Nottbeckin kappeli ja hautausmaa sekä Kraemerin puiston muinaismuistolaue integroidaan luontevaksi osaksi puistoa. Puiston eteläosaan muodostuu hulevesipuisto, joka tasaa merkittävien hulevesireittien virtaamia varmistaen alueen tulvariskien hallintaa. Puiston pohjoisosan toiminnot ja luonne liitetään yhteen Tehtaan ja yhtenäiskoulun toimintojen kanssa.

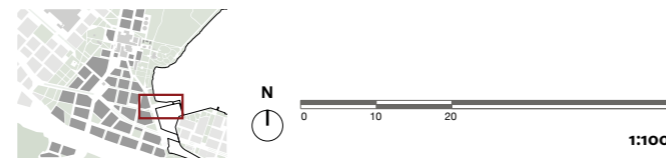
The Central Park is the largest new green area of Hiedanranta, located between the Hiedanranta Centre and Lielähti. The Central Park offers a range of playground, sports and other recreational activities. It also serves as a biodiverse ecological connection in the north-south axis, including large stormwater areas and new planted areas with low vegetation and valuable trees. The Nottbeck chapel and cemetery, as well as the Kraemer Park relic area, are integrated as natural parts of the park. A stormwater area will form in the southern part of the park, evening out the flows of significant runoff routes and securing the flood risk management in the area. The character and functions of the northern part of the park are linked with the functions of the Factory complex and the comprehensive school.



Möljän aukio Möljä Square

Möljän aukio on jatkoa Möljän historialliselle uittotukkien nostopaikalle ja sijoittuu kohtaan, jossa vilkas rantaraitti kohtaa Keskusaukiolta järvelle johtavan vihreän kävelykadun. Aukio kurottautuu veden äärelle muodostaen aktiivisen rantaviivan, jossa on runsaasti oleskelupaikkoja ja tilaa järvimaisemasta nauttimiselle. Möljän aukiolla yhdistyvät keskustan kaupalliset palvelut ja rantareitin virkistystoiminta. Möljän aukion pohjoislaidan paviljonki-rakennus on luonteva paikka urbaanin rannan, vesibussiliikenteen ja pohjoispuolisen uimarannan palveluille. Aukiota rajaavien kerrostalojen kivijalat toteutetaan aktiivisina liike- ja palvelutiloina.

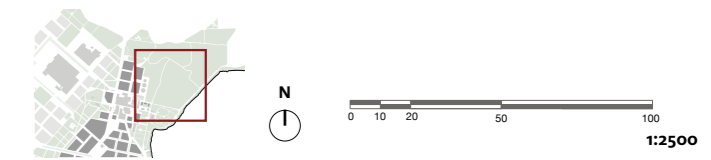
The Möljä Square is an extension of the historical Möljä log-floating pier, located at a spot where the bustling lakefront promenade meets the green pedestrian street stretching from the Central Square to the waterfront. The pavillion on the northern edge of Möljä Square is a natural site for services related to the waterfront terrace, water bus traffic and the northern beach. The street-level floors of the multi-storey buildings bordering the square will be implemented as active storefronts.



Sellupuisto Sellupuisto Park

Sellupuisto on Hiedanrannan laajin luonnonmukainen viheralue. Aluepuiston roolissa ja osana Näsijärven rantaraittia se toimii Hiedanrannan ja Niemenrannan lisäksi myös ympäröivien kaupunginosien virkistysalueena. Sellupuisto on osittain jo rakennettu puistoksi, mutta Hiedanrannan rakentumisen myötä puiston koko kasvaa ja sitä kehitetään entistä aktiivisemmaksi ulkoilualueeksi paikalliset luontoarvot huomioon ottaen. Sellupuisto ja sitä kautta kulkevat raitiotie-, kävely- ja pyöräily-yhteydet yhdistävät Niemenrannan Hiedanrantaan. Pitkällä aikavälillä täyttömaa-alueen palvelutarjontaa kehitetään erilaisilla liikunta- ja leikkitoiminnoilla. Pääosin avoin, niitypintainen mäki puistokäytävineen tarjoaa upean järvinäköalan ja mahdollisuuksia monenlaisen omaehtoisen toimintaan. Sellupuiston länsiosan kehitettävät hulevesirakenteet, kuten laajentuva kosteikko sekä säilytettävät metsiköt, mahdollistavat erilaisia luontokokemuksia Sellupuistossa.

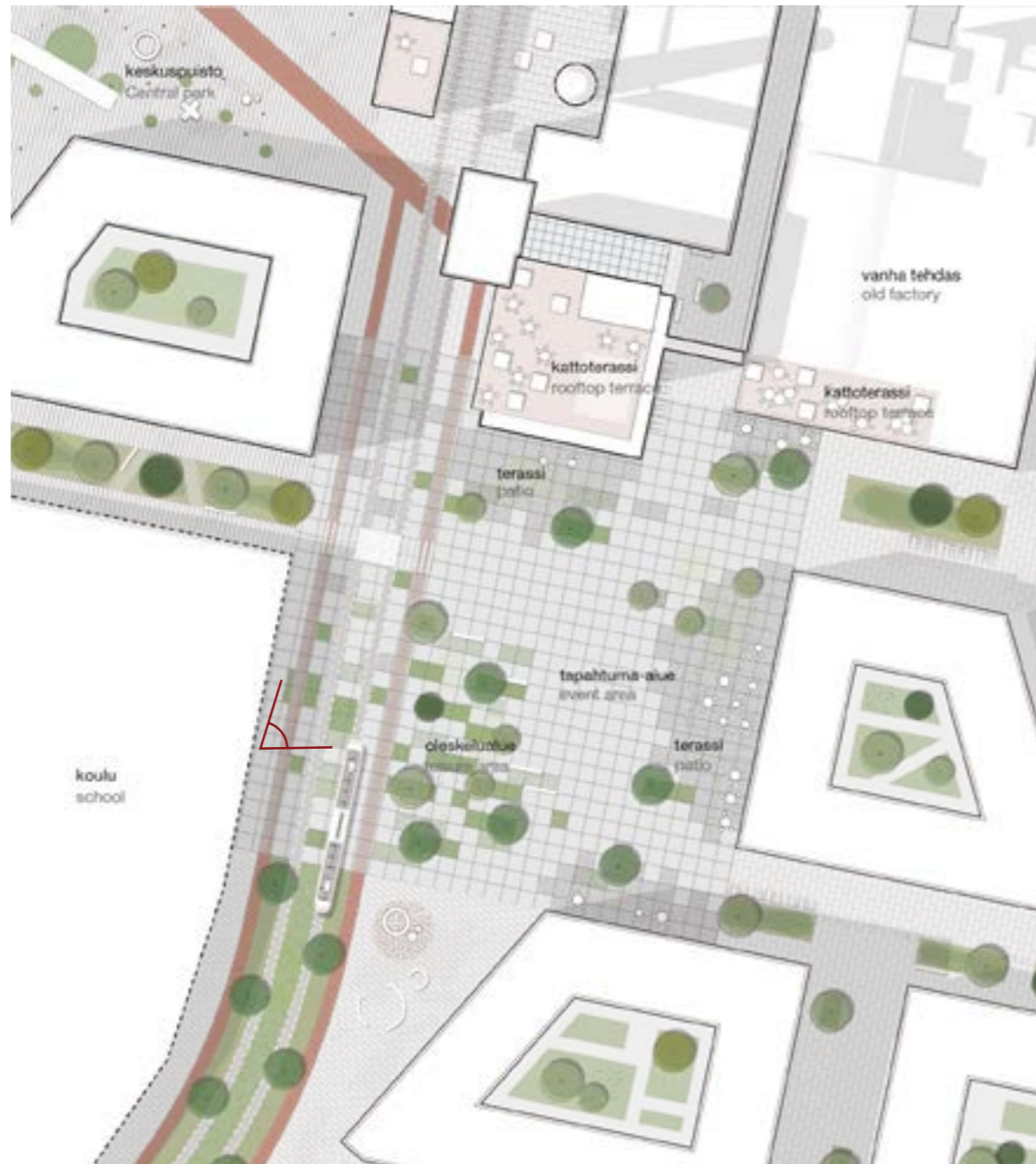
Sellupuisto Park is the largest natural green area in Hiedanranta. As a district park and a part of the lakefront route, it serves as a recreational area not only for Hiedanranta and Niemenranta, but also for the neighbouring districts. Sellupuisto has already been partially built into a park, but with the construction of Hiedanranta, the park will gain size and be developed into a more active outdoor area, with consideration to the local natural values. Sellupuisto Park and the tram, pedestrian and bicycle connections running through it will connect Niemenranta to Hiedanranta. In the long term, the services in the artificial fill area will be enhanced with various exercise and play functions. The primarily open, meadow-covered hill with its park paths offers spectacular lake views and opportunities for a multitude of independent activities. The stormwater structures to be developed in the western part of the park, such as the expanding wetland and preserved woods, enable diverse nature experiences in Sellupuisto Park.



Tehdasaukio Factory Square

Tehdasaukio sijoittuu vanhan tehdasalueen eteläpuolelle, vanhan ja uuden kaupunkirakenteen solmukohtaan. Joustava julkinen ulkotila toimii monenlaisessa käytössä. Pääosin avoimelle aukiollen, sijoittuu myös puustoinen oleskelualue. Julkisten palveluiden ja kulttuuritoimintojen ympäröimänä sekä Tehtaan raitiotiepysäkin läheisyydessä aukiosta muodostuu aktiivinen kohtaamis- ja tapahtumapaikka.

The Factory Square is located to the south of the old factory area, at a junction of the old and new urban structure. The spatially flexible public outdoor space serves a variety of functions. The square is mainly open, but there is also a wooded seating area. Surrounded by public services and cultural activities, in the immediate vicinity of a tram stop, the square becomes an active meeting place and event venue.



Havainnekuva tehtaan raitiotiepysäkiästä
 Kuva: Arkkitehtitoimisto NOAN, Hiedanrannan tehdaskompleksin konseptisuunnitelma
 View from the Factory tramstop
 Image by Architecturestudio NOAN: Conceptual design for the Hiedanranta Factory complex

Liikkuminen ja pysäköinti

Traffic and parking

Jalankulku, pyöräily, joukkoliikenne, ajoneuvoliikenne, pysäköinti, logistiikka

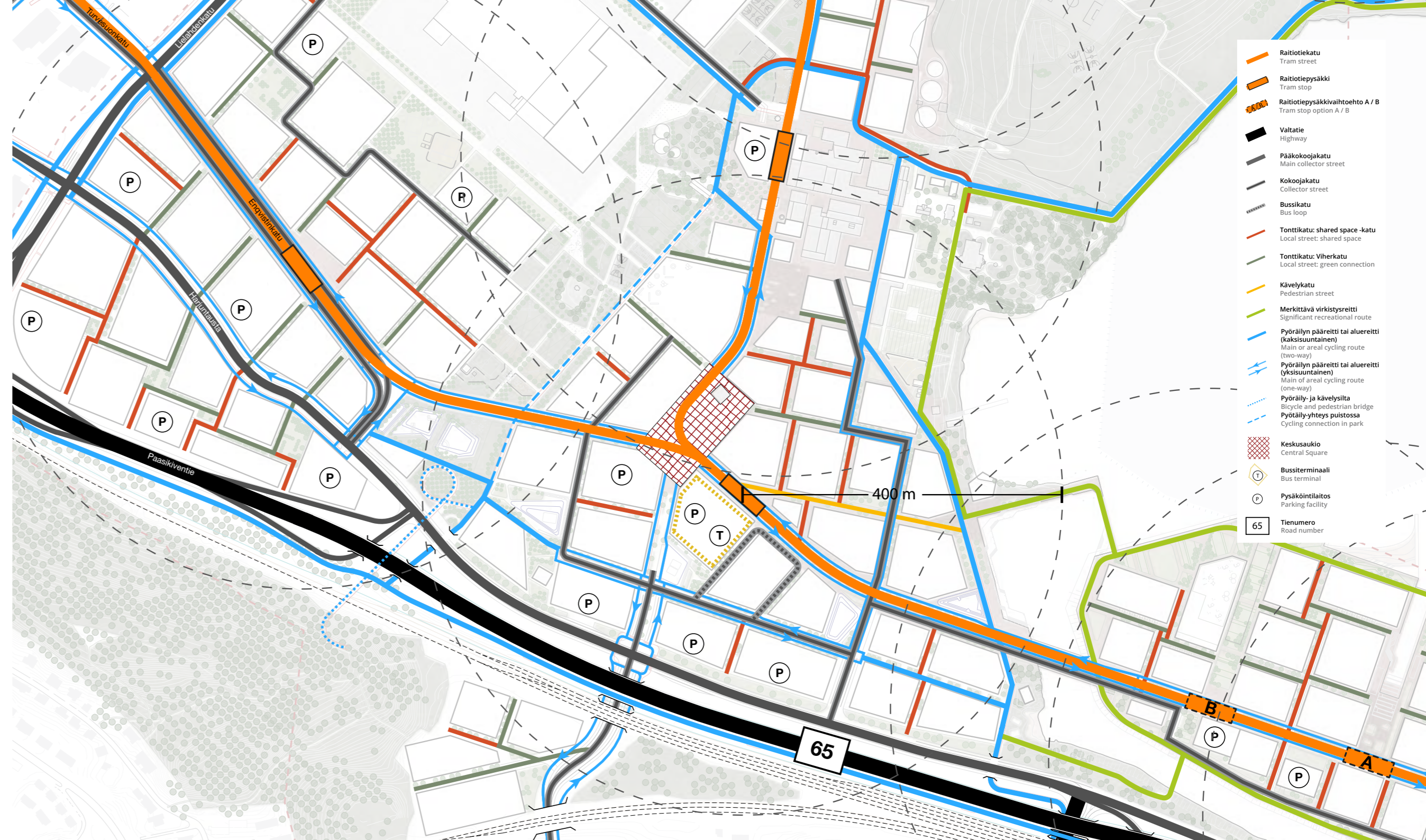
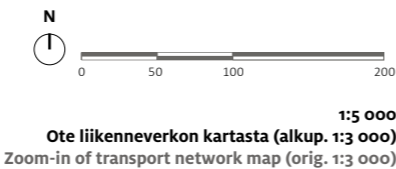
Keskusta-alueella liikkumisessa korostuu alueen läpi menevä raitiotielinja ja kävelypainotteiset kadut ja aukiot. Keskustassa on alueen tärkein raitiotiepysäkki. Raitiotien yhteydessä on pyöräilyn seudullinen pääväylä, joka yhdistää laatukäytävänä Hiedanrannan ja Niemenrannan alueet Tampereen keskustaan. Keskustan kohdalla Paasikiventie ja sen rinnakkaiskatu ovat vierekkäin ja rinnakkaiskadulta on hyvät auto- ja pyöräyhteydet sekä Hiedanrannan keskustan että Epilän suuntaan.

Raitiotien keskustapysäkin yhteyteen tehdään liityntäliikenteen bussiterminaali, joka luo hyvän matkaketjun joukkoliikenteelle. Keskustan kaupallisen keskittymän rakenteellinen pysäköinti palvelee myös joukkoliikenteen liityntäliikenteen pysäköintiä ja logistiikkaa. Muun katu ympäristön ratkaisut viestivät käyttäjille alhaisesta nopeustasosta. Autopysäköinti tapahtuu pysäköintilaitoksissa. Yleissuunnitelmaa varten on laadittu Hiedanrannan logistiikkaselvitys, Sitowise 2020.

Walking, cycling, public transport, motor traffic, parking, logistics

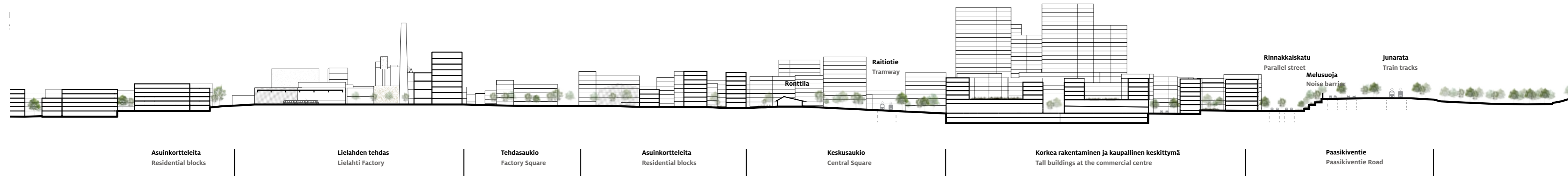
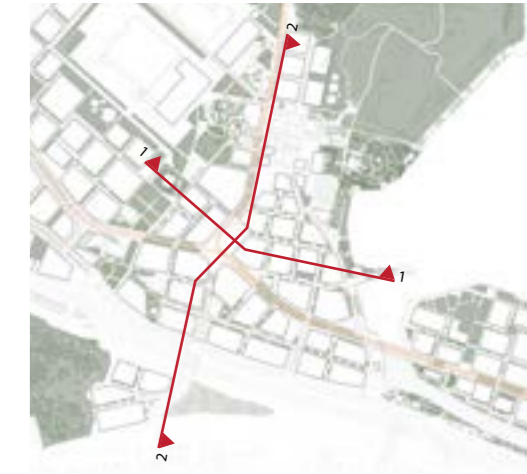
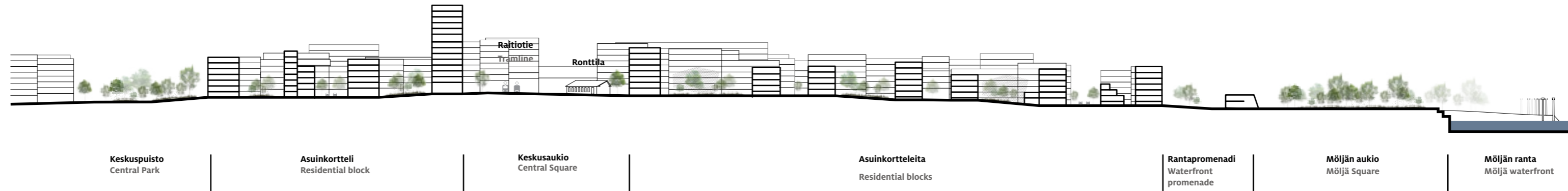
In Hiedanranta Centre, the tramline running through the area and the pedestrian-oriented streets and squares will be important aspects of mobility. The most important tram stop will be located in Hiedanranta Centre. A main regional bicycle route will run next to the tramline. The main regional bicycle route will function as a quality corridor from Hiedanranta and Niemenranta to the city centre of Tampere. By Hiedanranta Centre, Paasikiventie Road and its parallel street will run next to each other. From the parallel street, there will be smooth car and cycling connections to Hiedanranta Centre and Epilä.

A bus terminal for park-and-ride activities will be implemented next to the tram stop in Hiedanranta Centre. The bus terminal will provide a smooth travel chain for public transport. Structural parking in Hiedanranta Centre's commercial core will also serve park-and-ride activities for public transport and logistics. The other solutions in the street environment will remind drivers of the low speed level. Car parking will take place in parking facilities. The report Hiedanrannan logistiikkaselvitys, Sitowise 2020, has been made for the Master Plan.



Alueleikkaukset

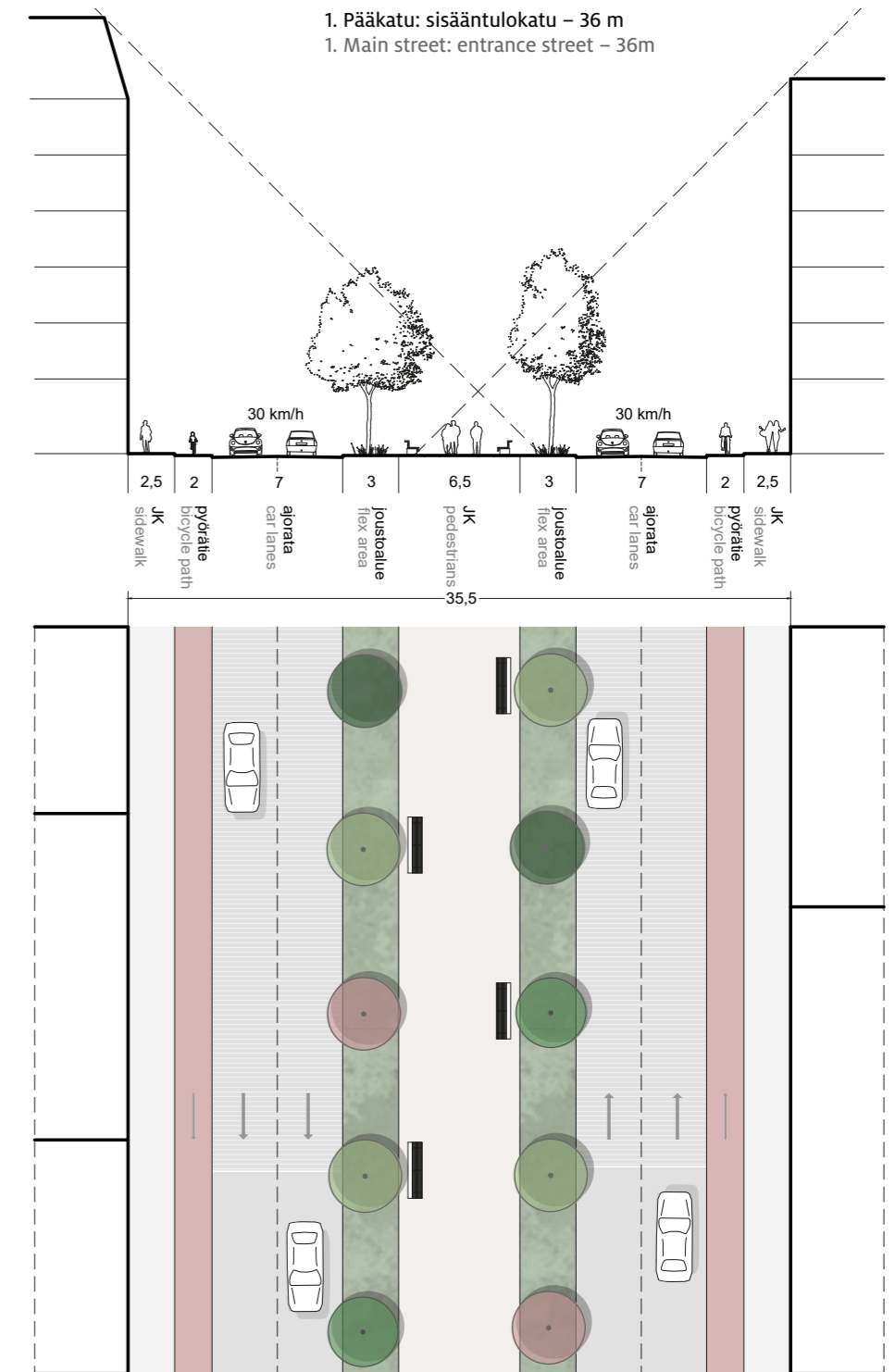
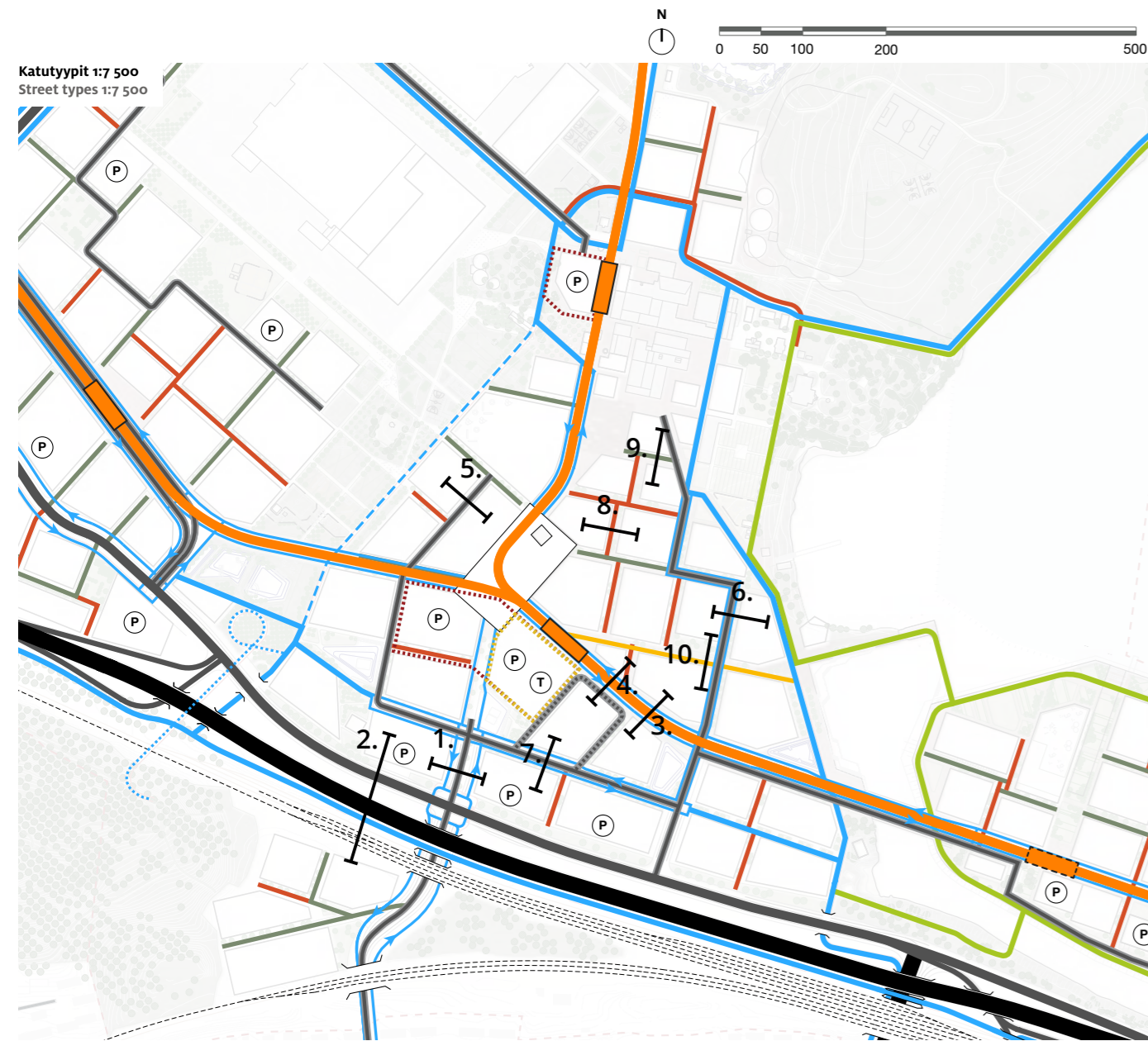
Area sections



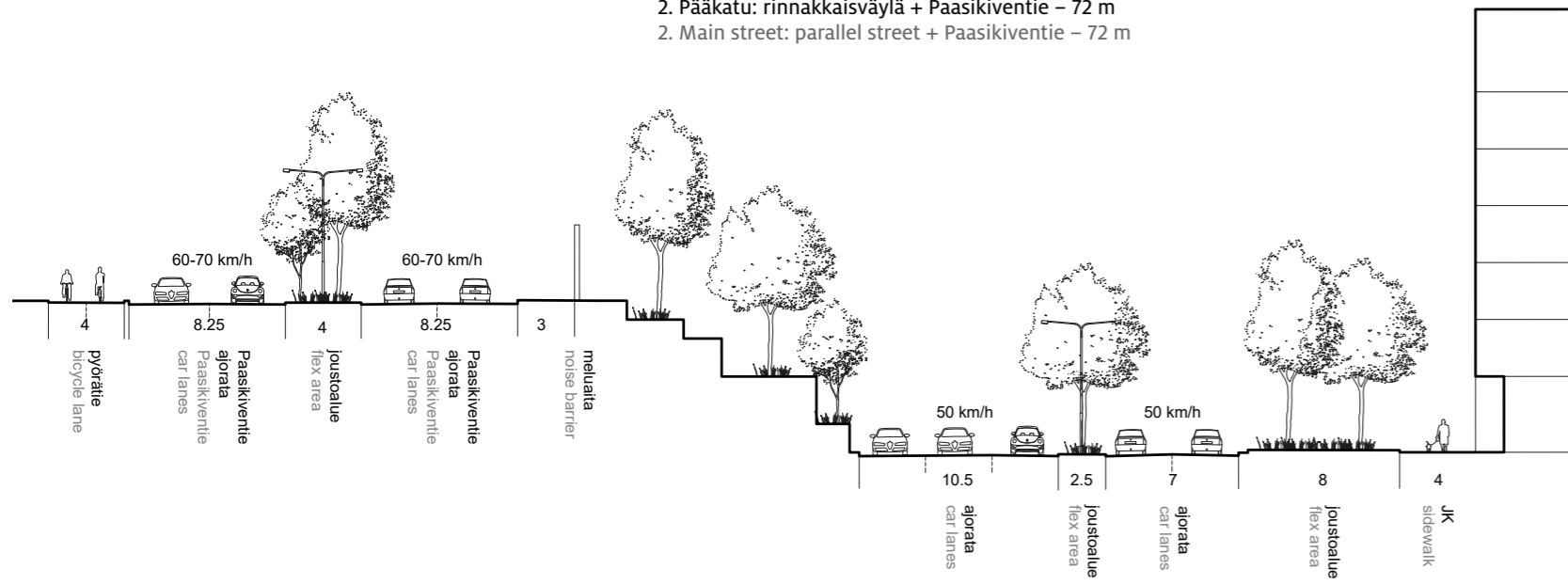
Leikkaus 2-2, 1:2 000
Section 2-2, 1:2 000

Katutila ja katuleikkaukset

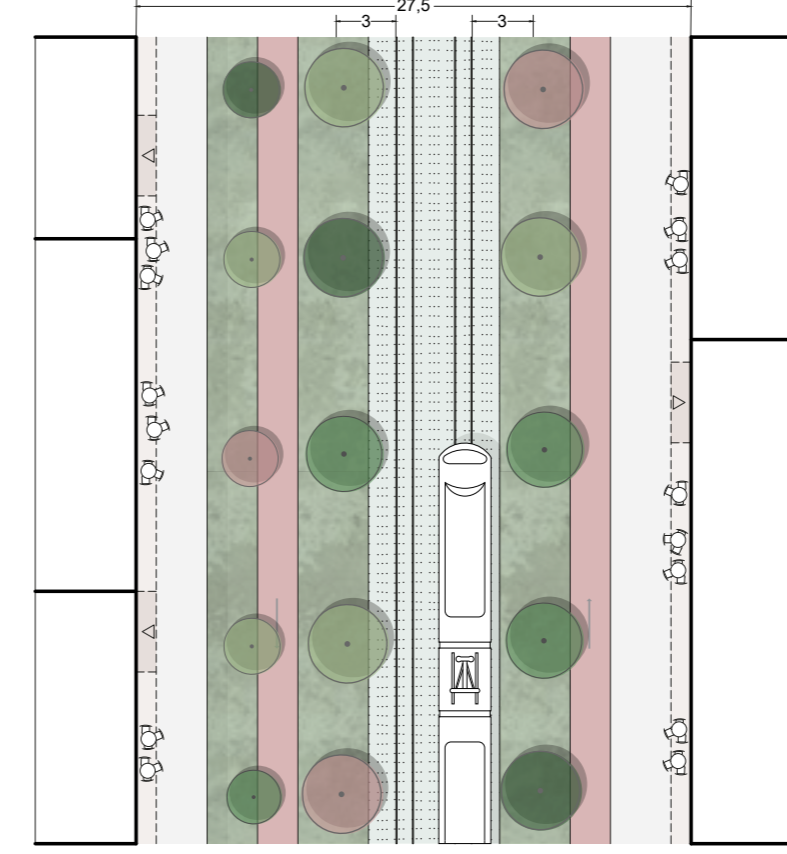
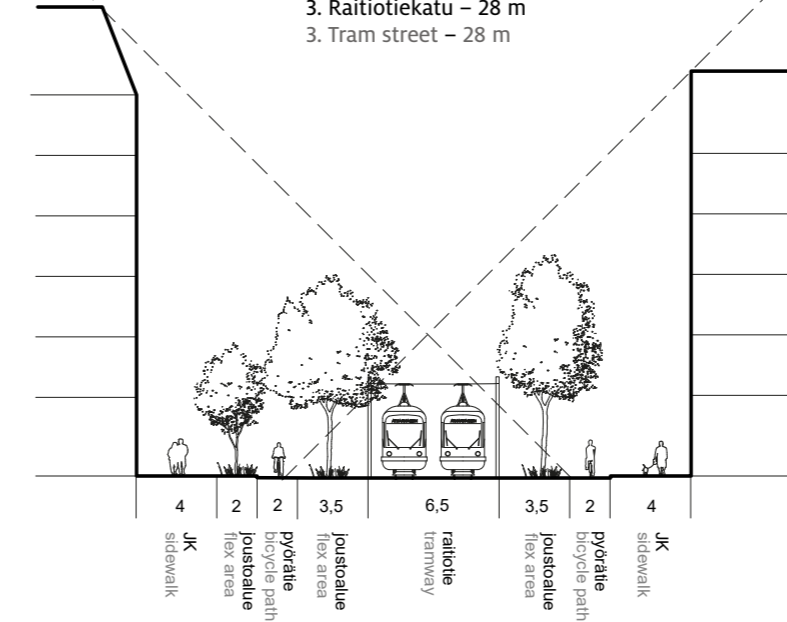
Streetscape and street sections



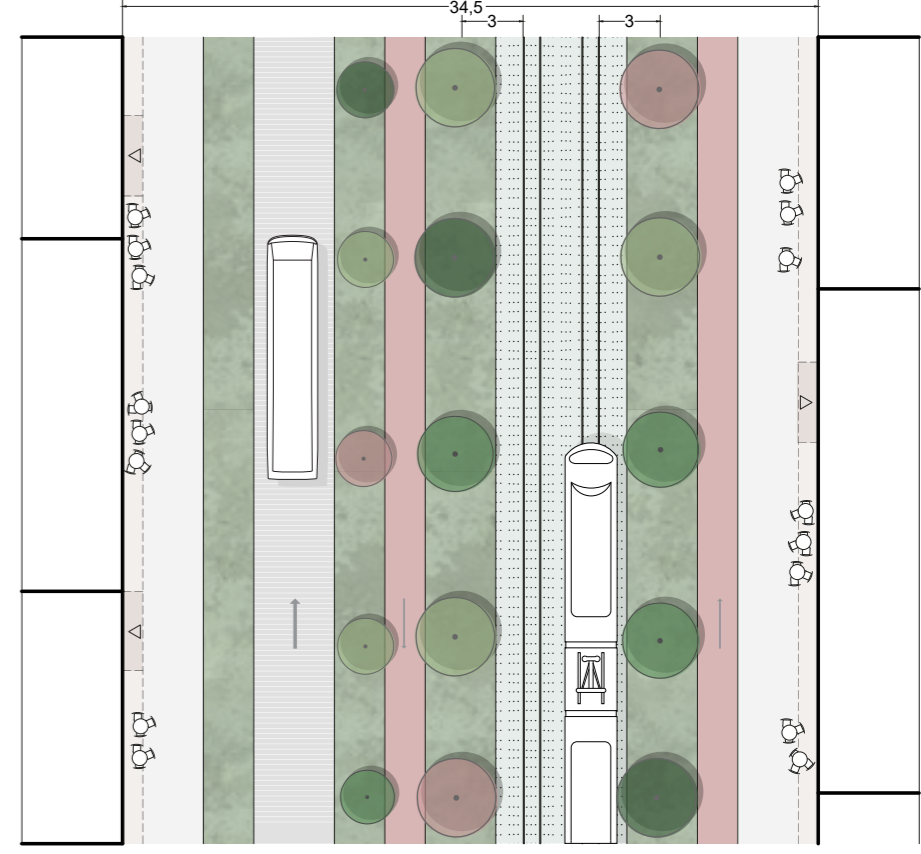
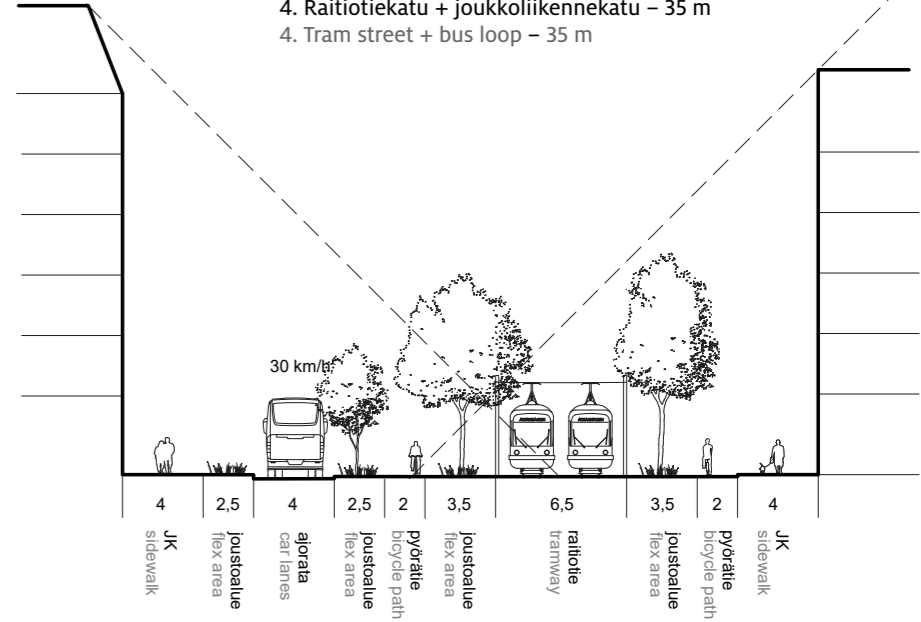
2. Pääkatu: rinnakkaisväylä + Paasikiventie – 72 m
 2. Main street: parallel street + Paasikiventie – 72 m

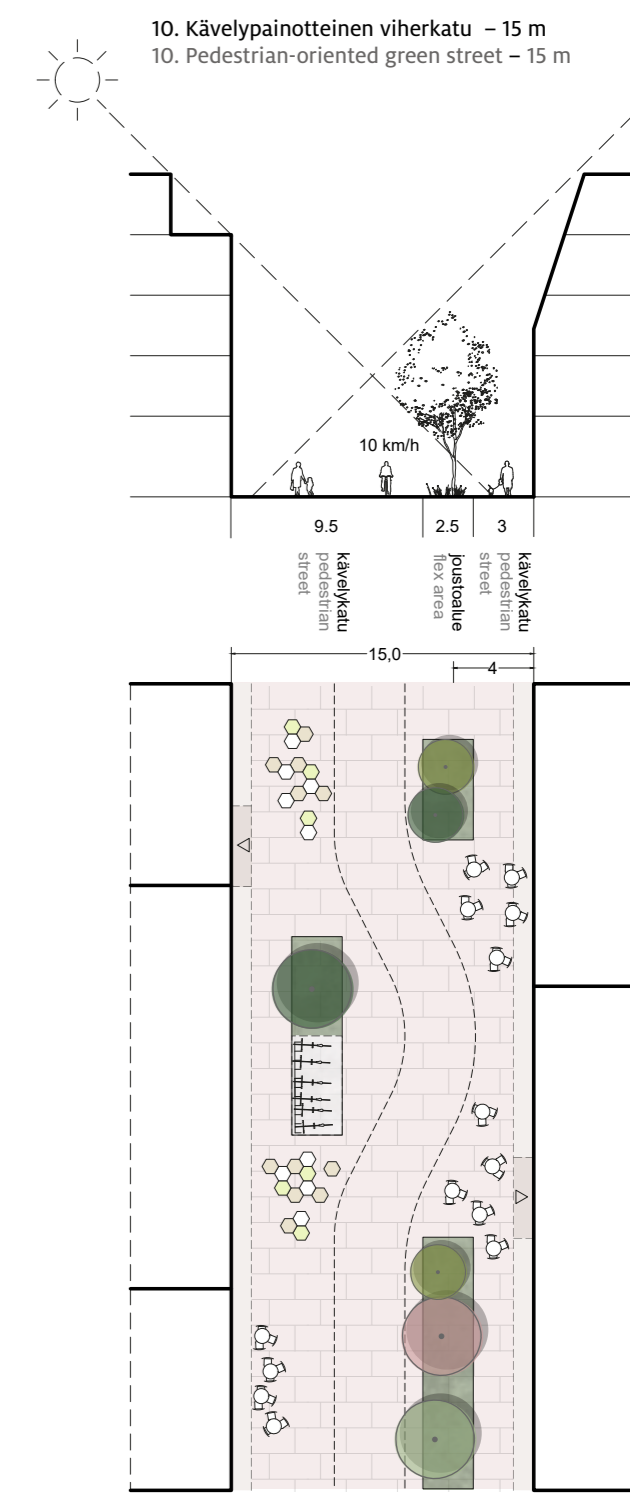
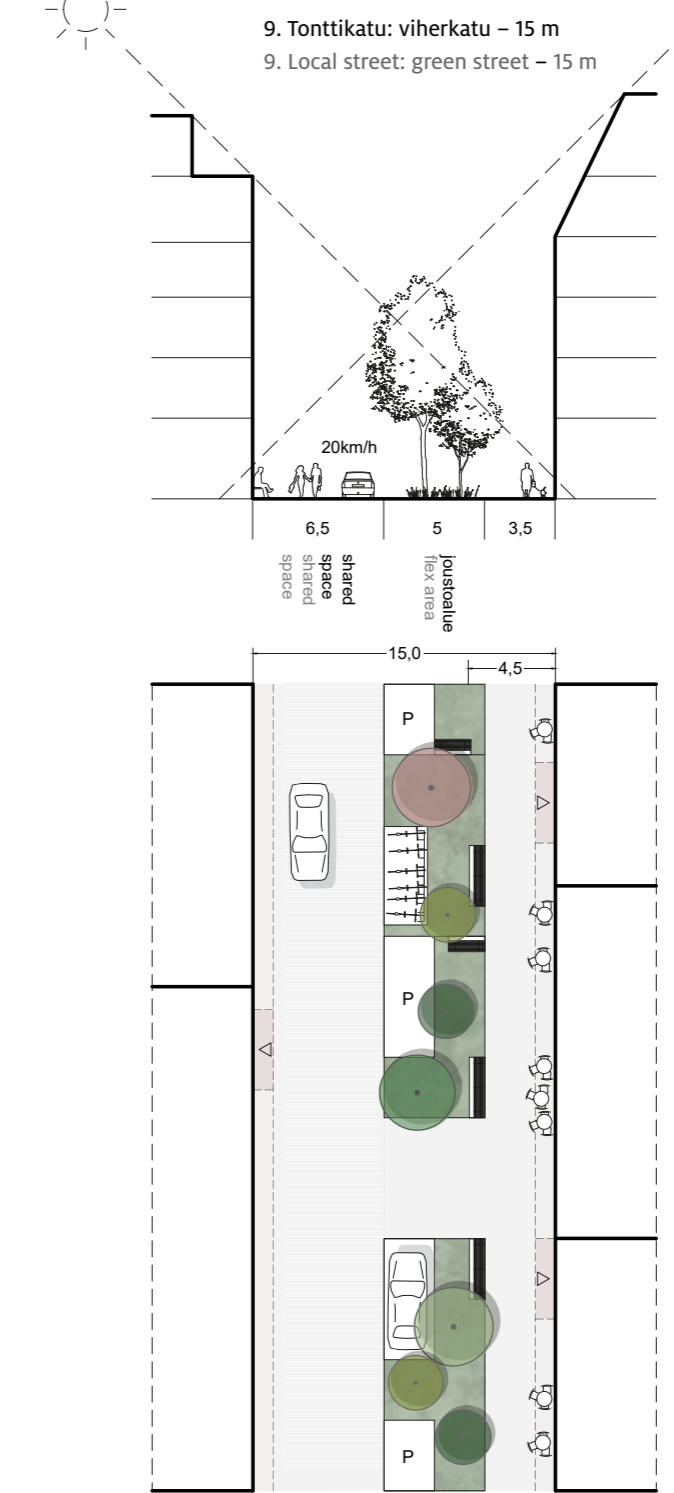
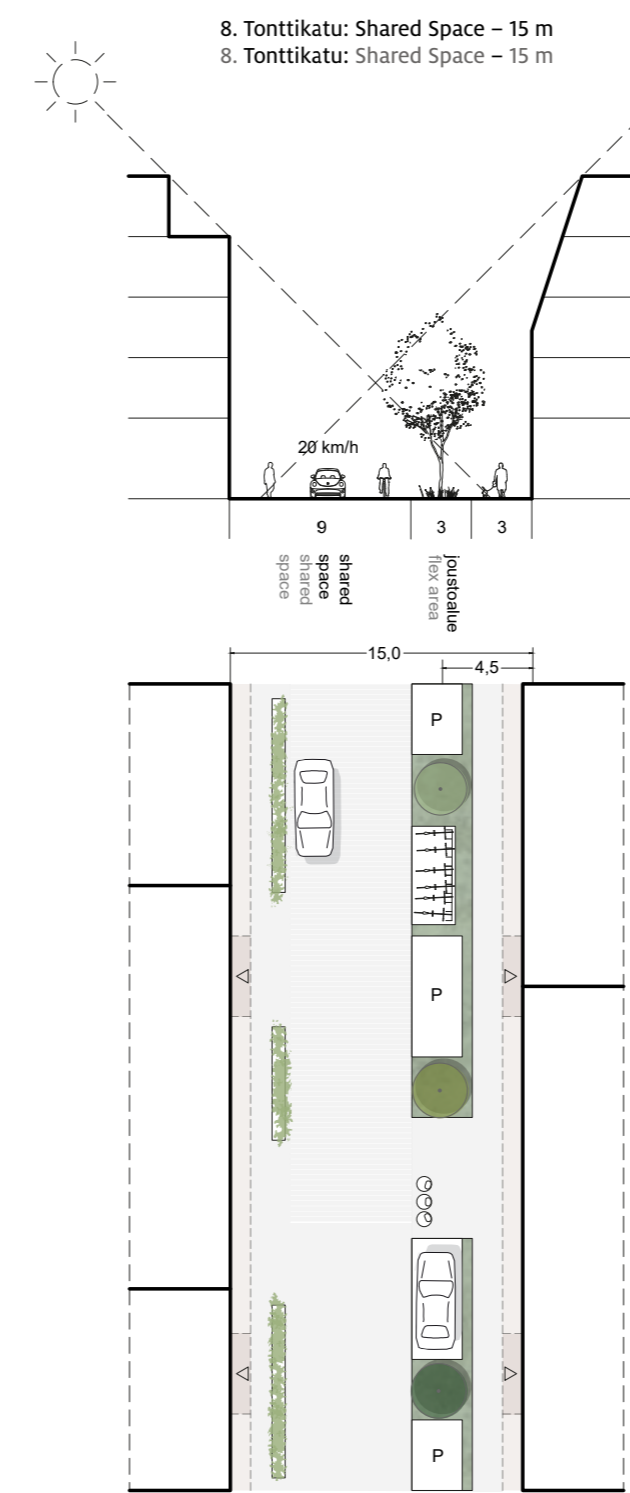
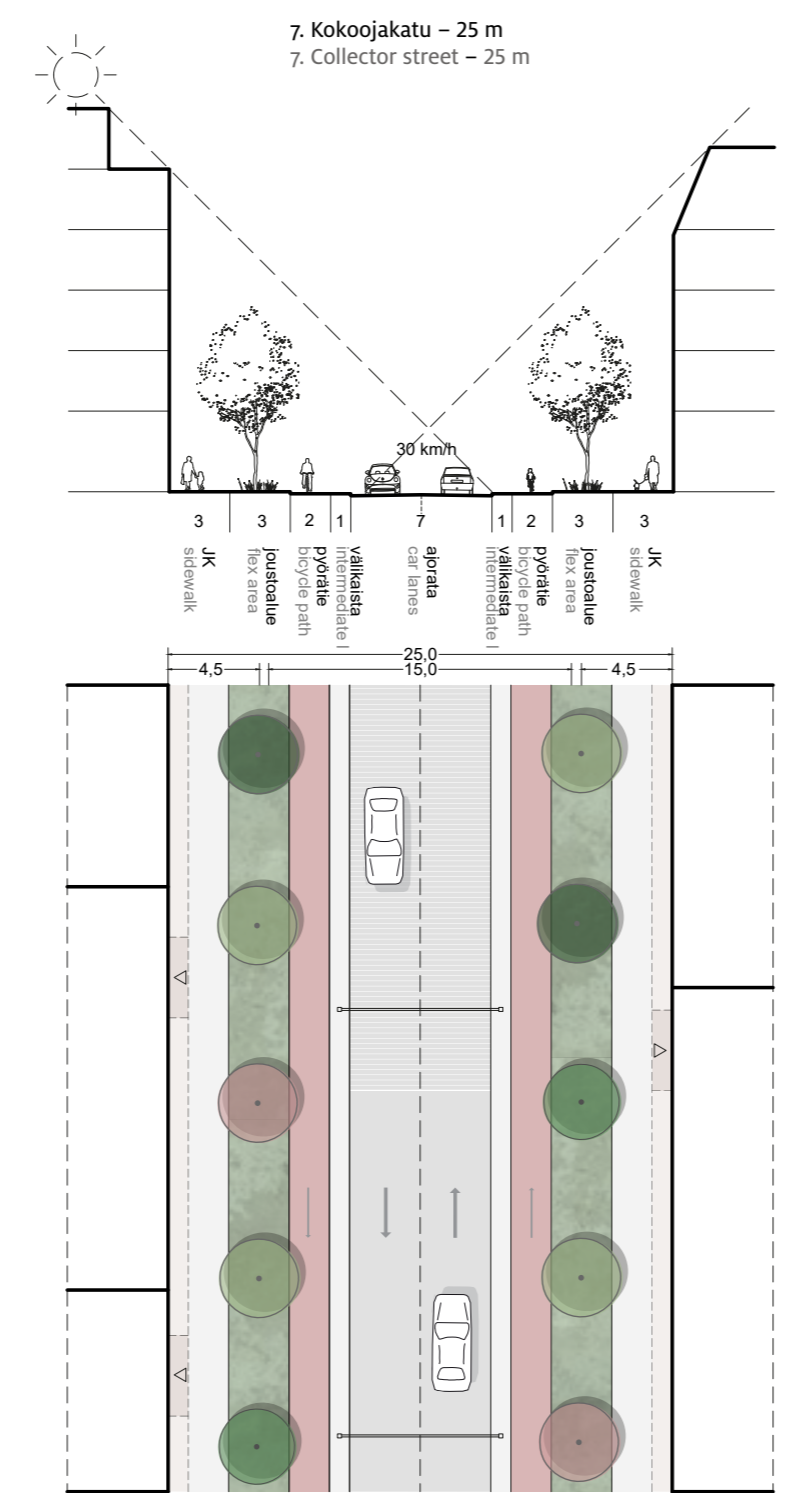
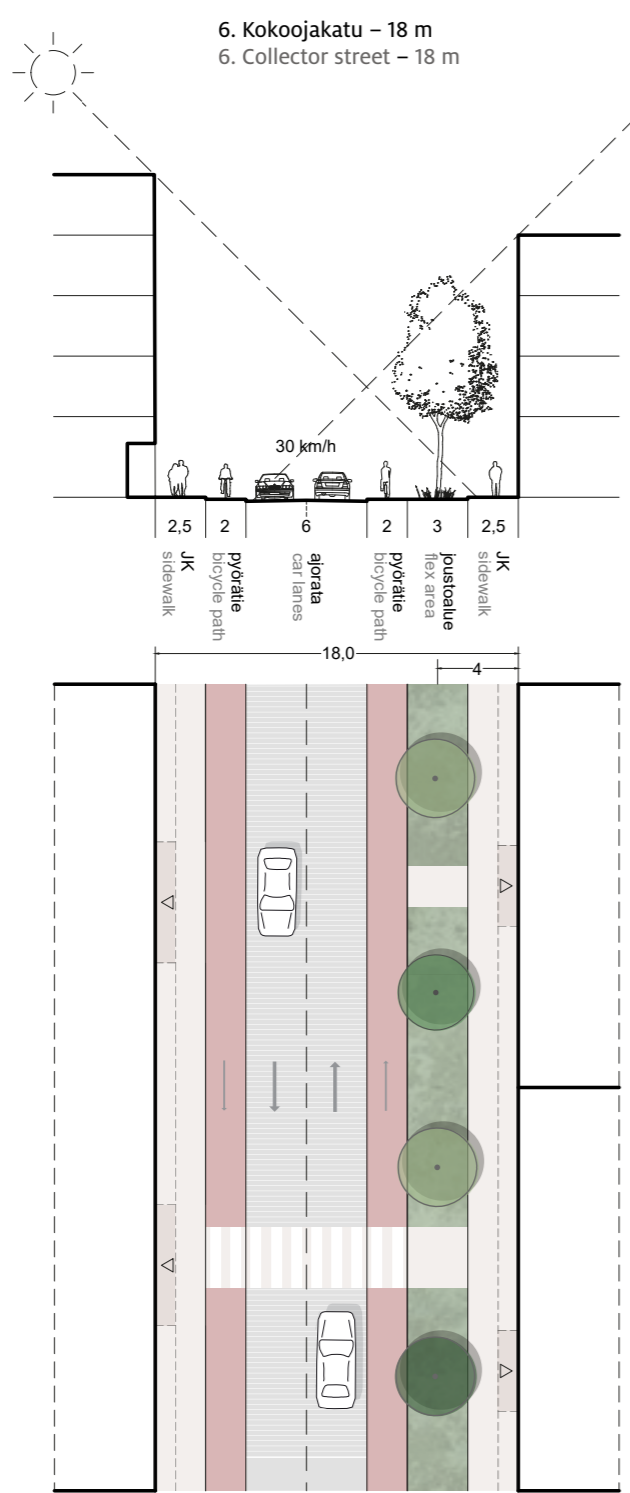
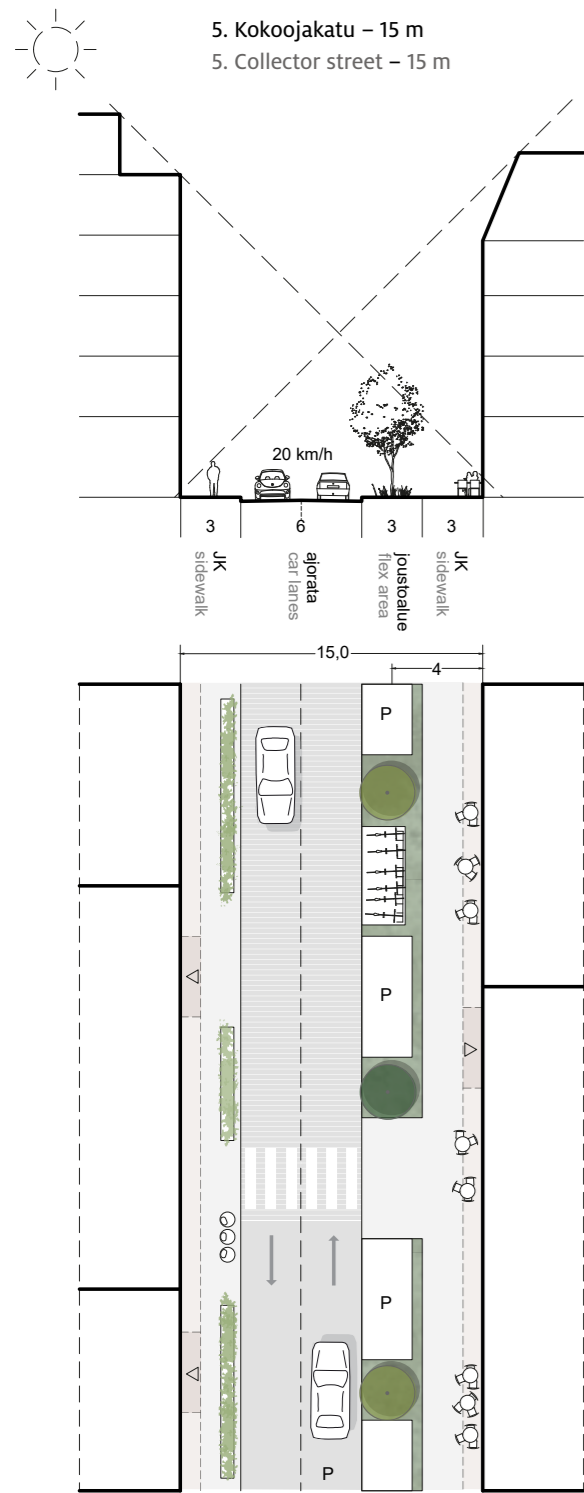


3. Raitiotiekatu – 28 m
 3. Tram street – 28 m



4. Raitiotiekatu + joukkoliikennekatu – 35 m
 4. Tram street + bus loop – 35 m





Järvikaupunki

Lake City

Urbaani rakennettu Järvikaupunki tarjoaa elämyksellistä asumista veden äärellä. Sijainti luo mahdollisuuden kehittää uudenlaisia asumismuotoja. Alueelle toteutetaan erilaisia talotyyppejä kerrostaloista rivi- ja townhouse-rakentamiseen. Saaren kortteleissa on sekä avaria järvimaisemia että suojaisia kortteliphoja.

Saaren keskelle sijoittuva raitiotie ja sen eteläpuoliset pysäköintitalot luovat edellytykset tehokkaalle asuinrakentamiselle hyvien liikenneyhteyksien varrella. Järvikaupunkiin muodostuu identiteetiltään vahva järvelinen asuinalue, jonka kaupalliset palvelut sijoittuvat pääasiassa raitiotiekadun varrelle.

Järvikaupunki yhdistyy Hiedanrannan keskustan ja Santalahden suuntiin raitiotiesiltojen kautta. Ranta-reitti kiertää koko saaren ympäri, ja reitiltä on siltyhteydet Möljlälle. Etelässä kanavan yli on kaksi siltaa, joista toinen sijoittuu uiittotunnelin suulle. Järvikaupungin aukio on saaren tärkeä identiteetin luoja ja kohtaamispaikka. Saaren pohjoisrannalla on uimaranta ja satama, kaupunginosapuistot sijoittuvat saaren länsipäähän ja idässä sataman eteläpuolelle korttelien väliin. Santalahden ja Järvikaupungin satamat luovat hyvät puitteet veneilylle. Näsijärvi ja kanavat tarjoavat erinomaisia virkistysmahdollisuuksia myös talvella.

Lake City is an urban subarea built on the water. The location provides an opportunity to develop new types of occupancy. It offers a unique living experience by the lake. Varied building types will be implemented in the area, from multi-storey buildings to row houses, townhouses and floating houses. The blocks on the island offer both open lake views and sheltered courtyards.

The tramway running through the middle of the island and the parking facilities placed to the south of the tramway enable dense housing construction with good traffic connections. A waterfront neighbourhood with a strong identity is formed in Lake City, with the commercial services positioned mainly along the tram street.

Lake City connects towards Hiedanranta Centre and Santalahti via tramway bridges. A waterfront promenade runs all around the island, with a bridge connection to the Möljlä Pier and another two bridges across the canal on the southern side of the island, one of which is placed at the mouth of the old log-floating tunnel. The Lake City Square is important in terms of providing an identity for the subarea and offering a meeting place for its people. On the northern waterfront are a beach and a marina, while the two neighbourhood parks are located at the western end of the island and, in the east, between blocks to the south of the marina. The Santalahti and Lake City marinas offer good facilities for boating. Lake Näsijärvi and the canals also boast excellent recreational opportunities in the winter.



Havainnekuva Järvikaupungin aukiolta kohti raitiotiepysäkkiä.
View from Lake City Square towards the tram stop.

Kaupunkirakenne

Urban structure

Vesi on osa Järvi kaupungin elämää luoden alueelle ainutlaatuisen identiteetin. Kanava ja puistovyöhykkeet jakavat saaren raitiotien pohjoispuolella neljään kortteliryhmään. Vesi on lähellä kaikkialla, kanava-aukiolla vesi tuodaan saaren keskelle. Sillat yhdistävät rannan ja saaren etelässä sekä lännessä ja idässä. Sillat kytkeytyvät tärkeimpiin julkisiin tiloihin ja ovat riittävän korkealla, jotta ne voi alittaa veneellä. Raitiotie kulkee saaren läpi luoden urbaania elämää, yhdistäen Hiedanrannan Tampereen keskustaan.

Järvi kaupungin kaupunkirakenne on monipuolinen ja urbaani. Saaren eteläreunalla kaupunkirakenne koostuu 6–8-kerroksisista umpikortteleista ja pysäköintitaloista suojaten aluetta

Water is an essential part of life in Lake City, creating a unique identity for the subarea. The canal and park zones divide the section of the island that remains to the north of the tramway into four groups of blocks. Water is a strong presence on the island, and in the central square of the subarea, this element is invited to the very heart of the island by means of a canal. Bridges connect the island to the mainland in the south as well as the west and east. The bridges are linked to the most important urban spaces and made high enough for boats to pass under. The tramway runs through the island, introducing an active urban element that connects the new district of Hiedanranta to the city centre of Tampere.

Ilmakuva Järvi kaupungista
Aerial view of Lake City



Paasikiventien melulta. Raitiotien pohjoispuolella 2–6-kerroksinen korttelirakenne on vaihtelevaa ja vapaa-omotoisempaa, mikä mahdollistaa monimuotoiset rakennustypologiat, kuten kytkeytyvät kaupunkipientalot sekä rivitalot.

Saaren ulkoreunojen rakennukset ovat neljästä kuuteen kerrosta korkeita suojaten matalampia rakennuksia keskellä. Korttelien ja katujen sijoittelulla vältetään tuulitunnelien muodostumista. Saaren kortteliryhmien keskelle sijoittuvat taskupuistot, joissa asukkaat voivat nauttia rauhasta ilman raitiotien ja kanavan hälinää.

The urban fabric of Lake City is characterised by a diverse urban identity. The area along the island's southern waterfront comprises 6–8-storey closed courtyard blocks and parking facilities, thus also blocking noise from Paasikiventie Road. The 2–5-storey block structure to the north of the tramway is varied and more relaxed, which enables diversified housing typologies, such as townhouses and row houses.

The outer-most buildings on the islands are 4–6 storeys tall, sheltering the smaller-scale buildings located in the middle, sheltering the smaller-scale buildings located in the middle. Blocks and streets are positioned in a way that avoids the generation of wind tunnels. Pocket parks are placed in the middle of the groups of blocks on the island for residents to enjoy and take refuge from the bustling corridor of the tramway and the canal.



Tiiveys ja toiminnot

Density and functions

Hiedanrannan Järvi kaupunki
 pinta-ala: n. 40 ha
 rakentamista: n. 229 000 k-m²
 - asumista: n. 219 000 k-m², asukkaita n. 5 000
 - julkisia palveluita: n. 4 800 k-m²
 - liike- ja toimitilaa: n. 5 300 k-m², työpaikkoja n. 300

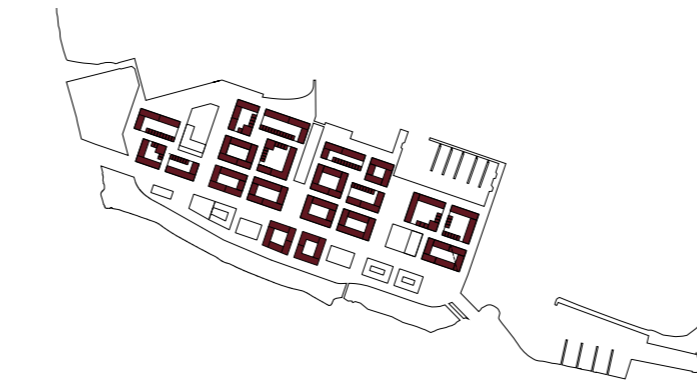
Rakentamisen määrä on esitetty ilman pysäköintitiloja.

Lake City
 surface area: ca. 40 ha
 construction: ca. 229,000 gross floor m2
 - housing: ca. 219,000 gross floor m2, ca. 5,000 residents
 - public services: ca. 4,800 gross floor m2
 - commercial and office premises: ca. 5,300 gross floor m2, ca. 300 jobs

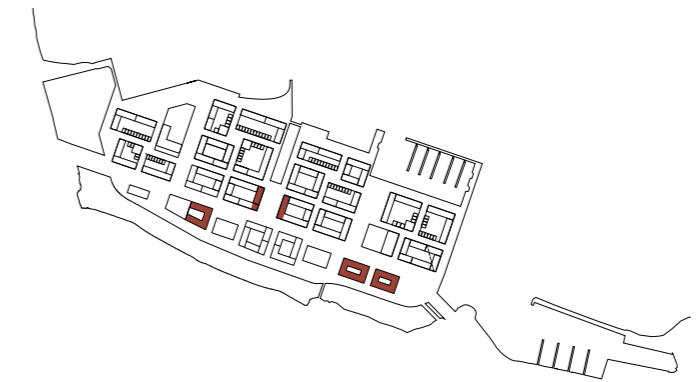
The volume of construction is presented excluding parking facilities.

Järvi kaupunki rakentuu väljemmin kuin Hiedanrannan keskustan alue. Korostaen keskustan asemaa. Matalampi tehokkuus luo avaran ilmiöpiirin ja avaa näkymiä järvelle sekä saarelta että rannan kortteleista. Paasikiventien varrella oleva tiiviimpi ja korkeampi rakenne suojaa Paasikiventien liikennemelulta. Toisaalta tiiviit korttelit korostavat raitiotiekadun urbaania tunnelmaa. Järvi kaupunkin itäpäässä kaupunkirakenne ja raitiotiesilta muodostavat sisäänkäyntiportin Hiedanrantaan raitiovaunulla ja pyörällä saavuttaessa.

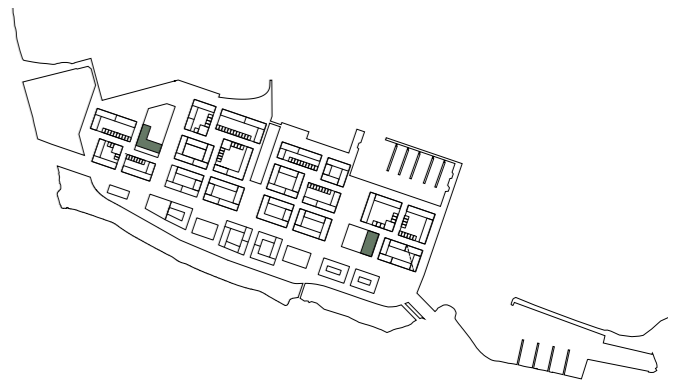
Lake City is not as densely built as Hiedanranta Centre, which clearly articulates the status of the Centre. The lower density creates an open atmosphere that offers unimpeded views of the water, both from within the island and from the blocks on the mainland. The structure is denser and taller along Paasikiventie Road, which mitigates traffic noise from the main road. On the other hand, the denser blocks also articulate the urban feel of the tram street. At the eastern end of Lake City, the urban structure and tramway bridge form a gateway feature articulating the main entrance to Hiedanranta by tram or bicycle.



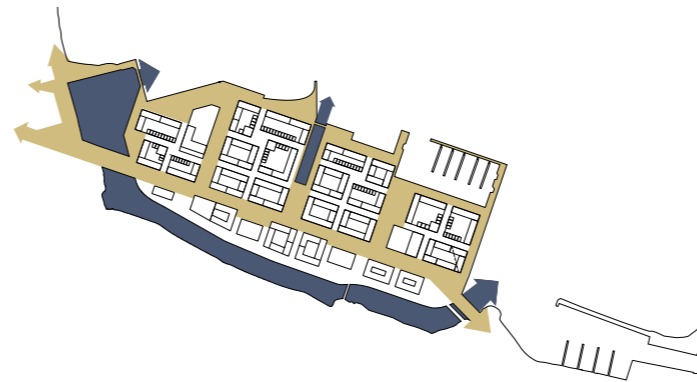
Asuminen
 Housing



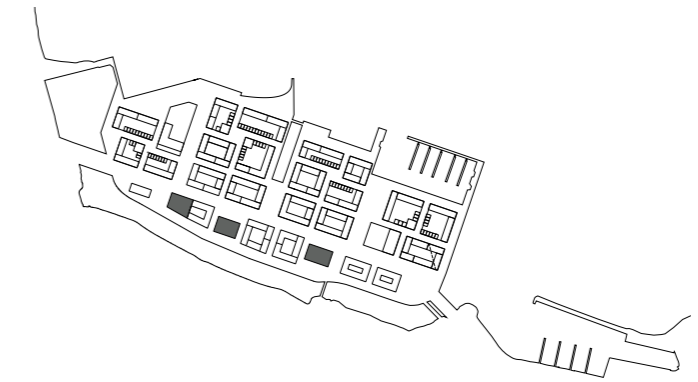
Liike- & toimitilat
 Retail & business premises



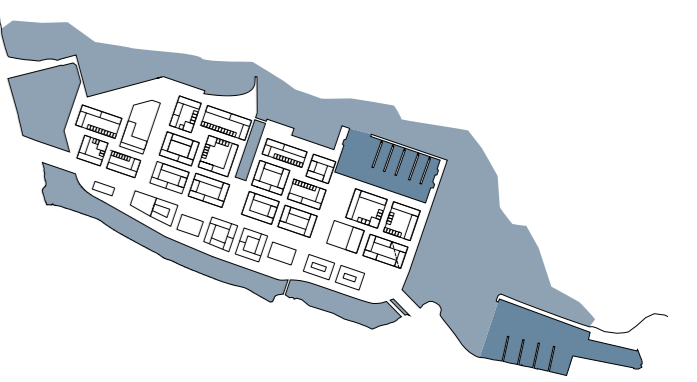
Julkiset palvelut & tilat
 Public functions & spaces



Virkistys
 Recreation



Pysäköinti & logistiikka
 Parking & logistics



Satamat
 Marinas

Järvi kaupunkiin sijoittuu pääasiassa asuinrakentamista. Kaupalliset toiminnot sijoittuvat raitiotiekadun ja aukoiden varrelle asuinrakennusten ja pysäköintitalojen kivijalkatiloihin. Järvi kaupunkin satama sijoittuu alueen itäpäähän. Saaren itä- ja länsipäässä sijaitsevat päiväkodit, joista on lyhyt matka raitiotiepyräkille. Järvi kaupunkin julkiset ulkotilat sijaitsevat pääosin saaren pohjoisrannalla. Pysäköintitilat sijaitsevat Järvi kaupunkin eteläreunalla suojaten kaupunkirakennetta Paasikiventien melulta.

Lake City is primarily dedicated to residential construction. Commercial functions are allocated along the tram street and squares in street-level premises of residential buildings and parking facilities. The Lake City marina is positioned at the eastern end of the island. Two daycare centres are located at their respective eastern and western ends of the island, at a short distance to the tram street. The public outdoor areas are chiefly located on the northern shores of the island. The parking facilities are located at the southern edge of Lake City along Paasikiventie Road, also protecting the urban structure from traffic noise.

Saariasumisen periaatteet

The principles of housing on the island

Monipuoliset kahdesta kahdeksaan kerrokseen vaihtelevat rakennuskorkeudet muodostavat elävää kaupunkirakennetta. Korkeat 5–8-kerroksiset rakennukset rajaavat rantoja ja taskupuistoja, kun taas matalat 2–6-kerroksiset rakennukset, sijaitsevat kapeampien katujen ja kanava-aukion varsilla. Monipuoliset asuntoratkaisut kerrostaloista kytkettyihin kaupunkipientaloihin luovat alueen identiteetin.

Kivijalassa sijaitsevat kaupat ja palvelut elävöittävät aukioita ja kanavan vartta. Saarella on monipuolisesti myös erilaisia ulkotiloja, kuten rantapuisto ja kanavan varsi, julkisia ja yksityisiä kattoterasseja sekä rantabulevardit ja leikkipaikka. Korttelirakenteeseen osoitetaan yhteis- ja varastotiloja. Korttelit liittyvät luontevasti ympäristöön ja puistot, kierrätyspisteet ja julkinen liikenne ovat hyvin saavutettavissa.

Asuminen Järvi kaupungissa tarjoaa erinomaisen yhteyden veteen; suurimmasta osasta rakennuksia avautuu suorat näkymät järvelle tai kanavaan.

Varied building heights from two to eight storeys establish a vibrant urban structure. The taller 5–8-storey buildings articulate the shoreline and pocket parks, with the lower 2–6-storey buildings facing the narrower streets and the canal square. Similarly, varied housing solutions from townhouses to multi-storey apartment buildings create local character.

At ground level, shops and other commercial uses activate the squares and the public realm by the canal. The island also offers a diversity of outdoor spaces, such as the Lakefront Park and canal promenade, public and private rooftop terraces, as well as waterfront promenades and a playground. The block structure also accommodates community rooms and storage facilities. The blocks are well-integrated into the surrounding infrastructure, with parks, recycling points and public transport within easy reach.

The housing in Lake City offers excellent access to water – there are direct views of the lake or the canal from most of the buildings.

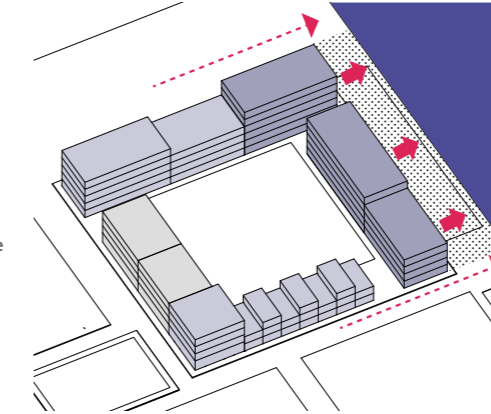


Urbaani ranta

Rakennukset muodostavat tiiviin ja urbaanin rannan ja sen varrella sijaitsevalle julkiselle tilalle. Rakennuksista avautuu näkymiä järvelle.

Urban waterfront

The buildings form a dense and urban outline for the waterfront and the public space around it. Views over the lake open up from the buildings.

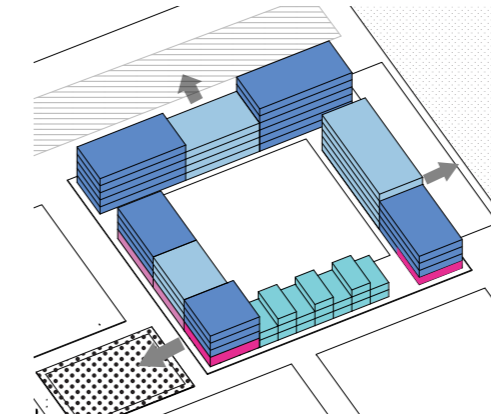


Toiminnot kaupunkitilassa

Kortteleiden kaupalliset toiminnot avautuvat järvelle, puistoihin ja julkisiin kaupunkitiloihin. Taskuaukioille ja puistoihin avautuu yhteistiloja ja palveluita, kuten päiväkotia ja palveluasumista.

Functions in the urban space

The commercial functions of the blocks face the main public spaces and the waterfront. Common spaces and services, such as daycare and assisted living, are concentrated around parks and pocket squares.

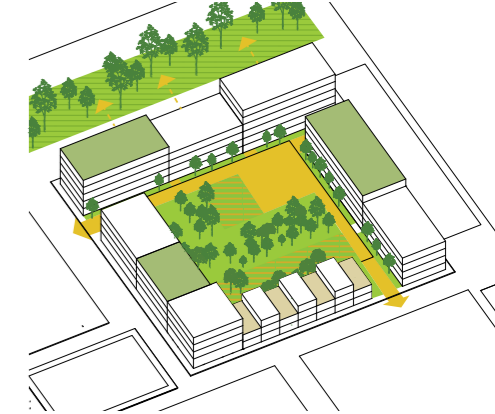


Monipuoliset viheralueet

Rakennusten katoilla on pihvoja asukkaiden käyttöön. Sisäpihoilla on yhteisiä piha-alueita ja toimintoja sekä asukkaiden yksityisiä pihvoja. Kortteleita ympäröivät puistoalueet ja rantabulevardit.

Versatile green spaces

The courtyards include common yard areas as well as private outdoor spaces connected to groundfloor housing. Terraces on top of the buildings can be used as yards. Blocks are surrounded by wide park areas.

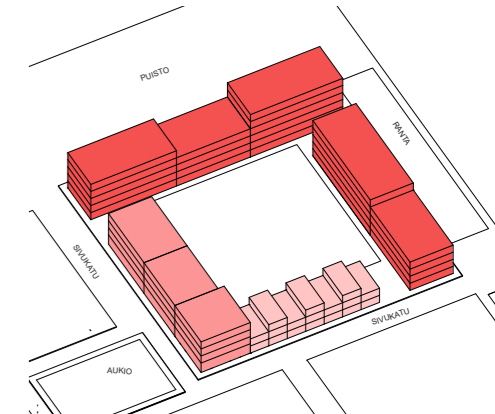


Monipuoliset mittakaavat

Kortteleiden korkeimmat rakennukset sijaitsevat järven, puistojen ja julkisten tilojen vieressä. Matalammat kerrostalot ja kytketyt kaupunkipientalot reunustavat katuja.

Diversity of scale

The tallest buildings are face the waterfront, parks and the public spaces. Lower apartment buildings and townhouses are located by the streets.



Julkiset tilat ja puistot

Public spaces and parks

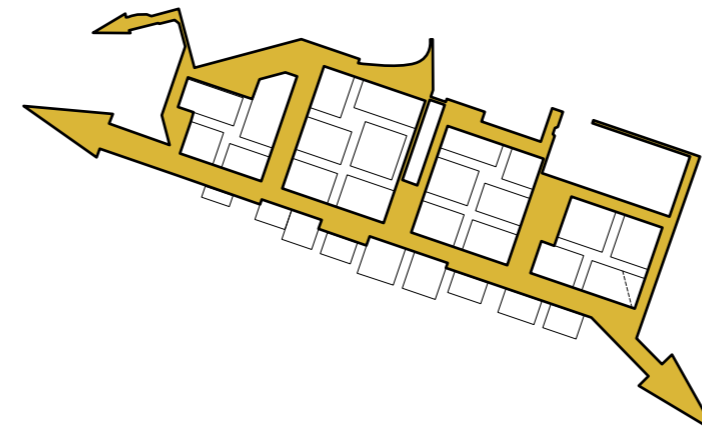
Järvikaupungissa keskeisimmät julkiset ulko-tilat sijoittuvat kanavan varteen, rantapuistoon sekä rantabulevardeille. Järvikaupungin keskellä sijaitseva Kanava-aukio avautuu kanavan suojaiseen vesialtaaseen hyödyntäen toiminnossaan ja rakenteissaan veden läheisyyttä. Saaren kortteliryhmien keskelle muodostuvat intiimit vihreät taskupuistot, kun taas aktiivisella rantapuistolla on julkisempi luonne rantareitin varrella.

The main public spaces in Lake City are positioned along the canal, the Lakefront Park and the waterfront boulevards. The Canal Square at the centre of Lake City faces a sheltered water pool, with functions and structures that make use of the proximity of the water. Intimate and lush pocket parks are established amid the groups of blocks on the island, while the active Lakefront Park has a more public character along the Lakefront Route

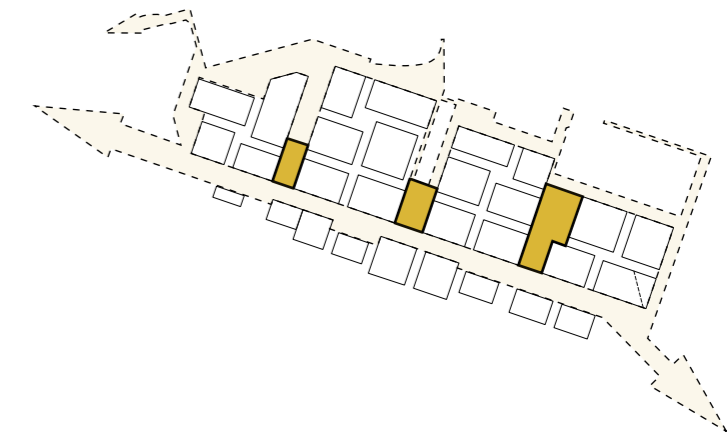
Ilmakuva Järvikaupungista
Aerial view of Lake City



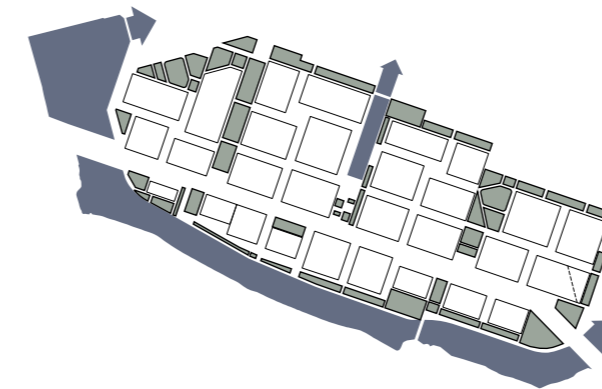
- 1. Kalastuslaituri**
1. Fishing pier
- 2. Raitiotiepysäkki**
2. Tram stop
- 3. Kanava**
3. Canal
- 4. Uimaranta**
4. Beach
- 5. Järvikaupungin aukio**
5. Lake City Square
- 6. Satama**
6. Marina



Julkiset käytävät
Main public corridors



Pääaukiot
Main squares



Julkiset puistot ja vesirakenne
Main public parks and blue structures

Järvikaupungin sijainti veden äärellä tarjoaa ainutlaatuisen mahdollisuuden tuoda vesi osaksi jokapäiväistä elämää houkuttellen ihmisiä koko Tampereen alueelta nauttimaan Järvikaupungin julkisista tiloista. Järvi mahdollistaa erilaiset vesiaktiviteetit, kuten uinnin ja purjehduksen. Kaikki rannat ovat julkisesti käytettävissä ja veteen on aina helppo mennä. Kävelyreitit kulkevat sekä suojaisan kanavan varrella että puistojen läpi sekä luonnollisesti saaren ympäri rantoja pitkin. Järvikaupungin ydin sijaitsee raitiotiepyräkin, Järvikaupungin aukion ja uittotunnelin välissä. Silta Möljän rannan kautta luo yhteyden Järvikaupungin ja Keskustan välille.

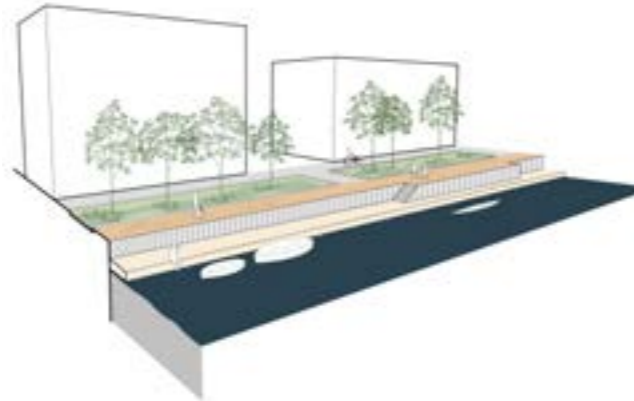
The waterfront location creates unique opportunity to bring in water as a main element in everyday life in Lake City. This attracts people from all over Tampere to enjoy the public spaces. The lake also makes it possible to engage in water-related activities, such as swimming and sailing. All the waterfront areas are open to the public, and there is always an easy access to the water. Promenades run along the sheltered Canal Square and through parks, and naturally also around the island along the shoreline. The core of Lake City is located between the tram stop, Lake City Square and the log-floating tunnel. The Möljä waterfront creates a link between Lake City and Hiedanranta Centre.

Kanava ja Järvikaupungin aukio Central Canal and Lake City Square

Järvikaupungin urbaani kanava toimii kaupunginosaa yhdistävänä julkisena tilana. Kanavan eri laidoille luodaan erilaiset luonteet sekä toimintoja, jotka elävöittävät kanavaympäristöä. Vedenläheisyyttä korostetaan mahdollistamalla pääsy veden pintaan kanavan jokaisella puolella. Eriluiset oleskelupaikat, vaihtelevat tasot ja laiturit sekä yhteydet vedenpintaan muodostavat rikkaan ja hyvin saavutettavan kanavaympäristön saaren keskelle.

The urban canal of Lake City serves as a connecting public space for the subarea. Different features and functions will be generated for the two banks of the canal, enlivening the surrounding area. The vicinity to the water is emphasised by enabling access to the surface of the water from every angle of the canal. Diverse places to sit and relax, varied levels and landings, as well as the connections to the water surface make for a rich and easily accessible waterfront square in the middle of the island.

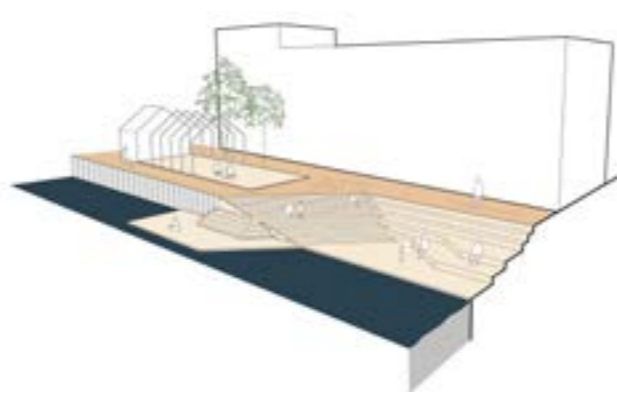
Kanavaa ympäröivä julkisen tilojen sarja
Public spaces around the canal



Kanavan itäpuolisen laidan madallettu kävely-yhteys ja laituri mahdollistavat pienveneiden lyhytaikaisen vieraspysäköinnin saaren keskellä. Itäaitaa reunustaa rehevä viherkaistale.

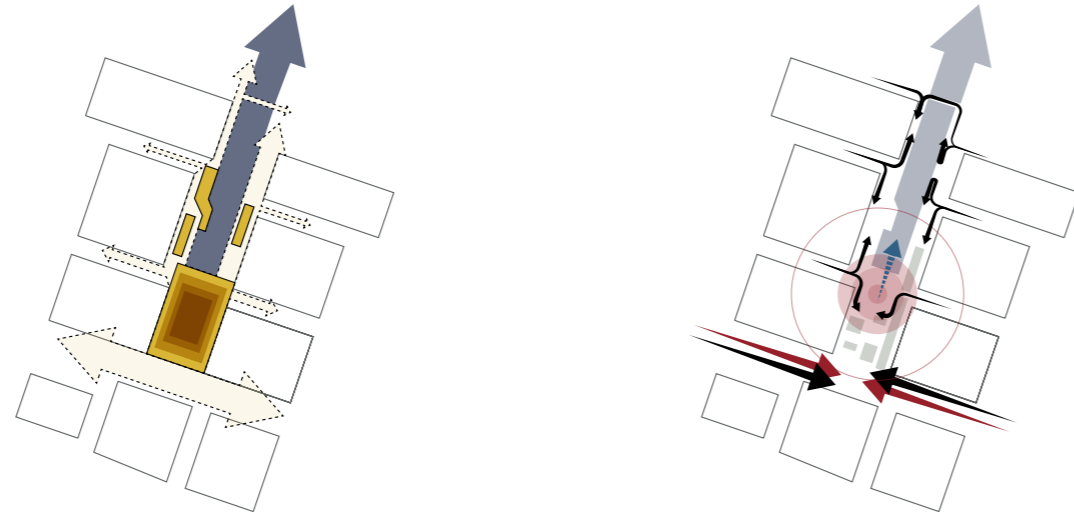
The lowered pedestrian connection and pier landing on the east bank of the canal enable short-term guest mooring of boats in the middle of the island. The east bank is flanked by a lush green strip.

Reitit ja yhteydet veden äärelle
Paths and access to the water



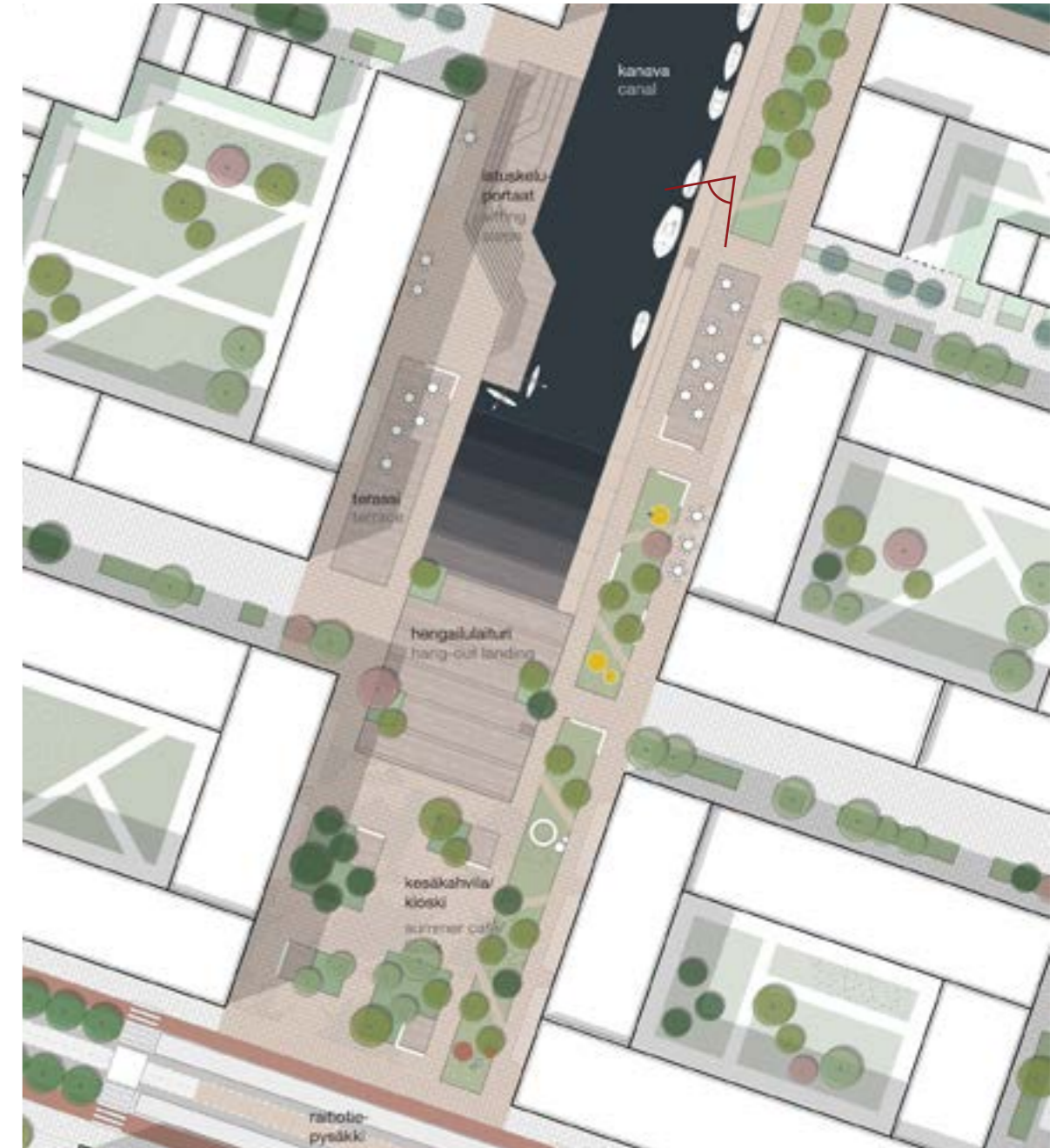
Kanavan länsilaidan auringossa kylpevät istuskeluportaat ja oleskelulaituri muodostavat urbaanin ja aktiivisen reunan.

The sunny sitting steps and hang-out landing on the west bank of the canal create an urban and active waterfront.



Kanava-aukio sijoittuu Järvikaupungin läpi kulkevan raitiotielinjan yhteyteen saaren keskelle, ja toimii kaupunginosan tärkeimpänä julkisena tilana. Aukiolta avautuu myös ohikulkijoille näkymiä kanavalle. Terrassoitu aukio on luonteeltaan vehreä, ja isot puut tarjoavat viihtyisiä istuskelupaikkoja sekä suojaa liikennemelulta. Aukio toimii pääsääntöisesti kohtauspaikkana alueen asukkaille. Sen reunoille sijoittuu lisäksi kaupallista toimintaa. Aukio on portti Järvikaupunkiin, kutsuen asukkaita ja vierailijoita kadulta veden äärelle.

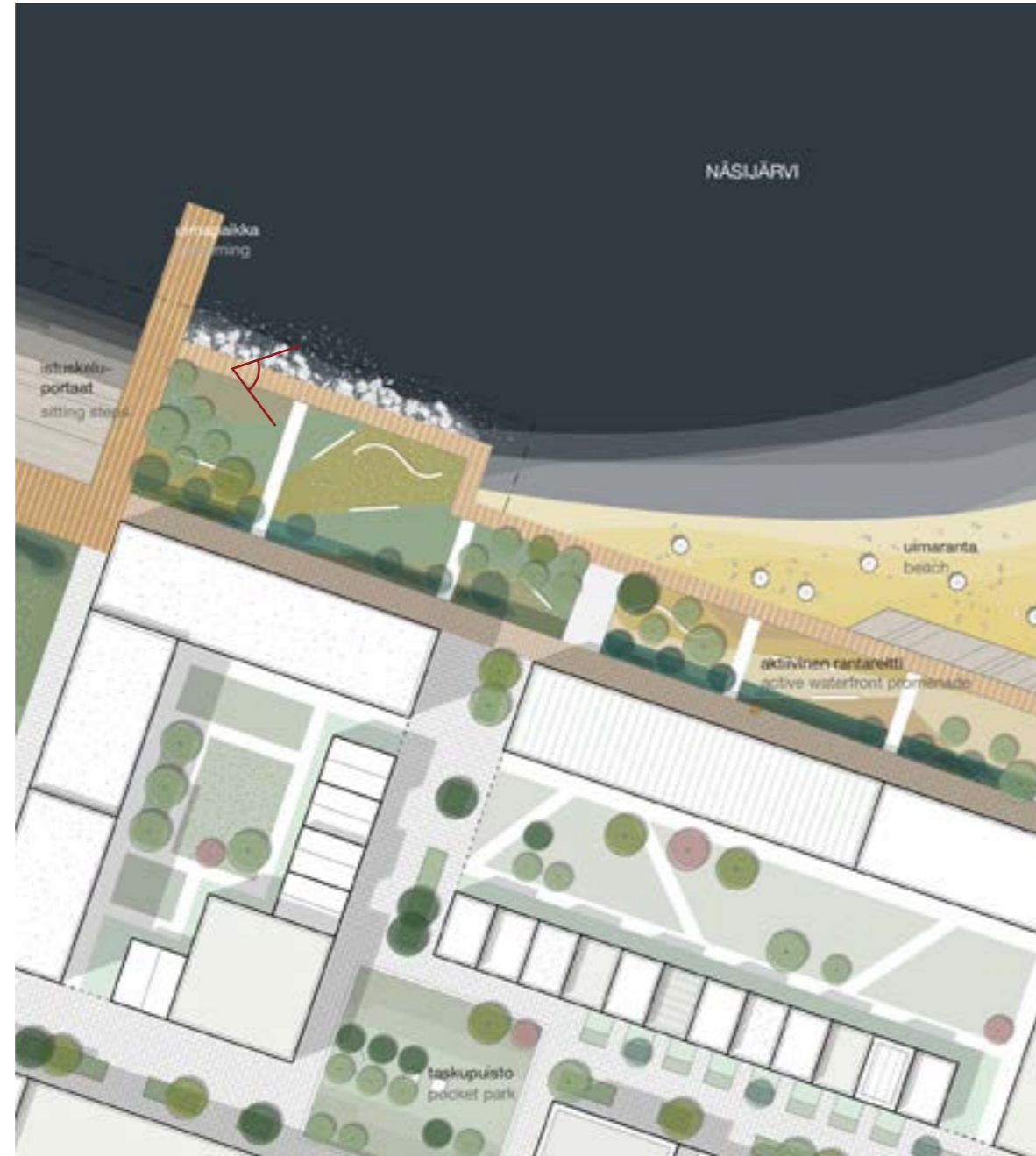
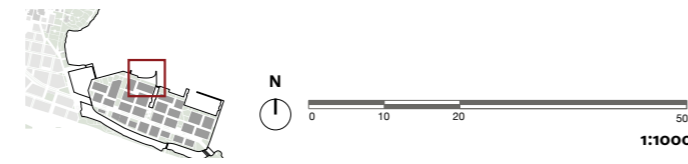
The Canal Square is situated next to the tram line in central Lake City, functioning as the main square of the subarea, while providing views over the Hiedanranta Marina for passers-by. The character of the terraced square is lush and green, with large trees creating pleasant seating areas under the foliage and protecting against traffic noise. The square mainly functions as a meeting place for the residents, but commercial activities are also located around it. The square serves as a gateway into Lake City, inviting residents and visitors to go down to the water away from the busy street.



Rantapuisto Lakefront Park

Rantapuisto on Järvi­kaupungin tärkein ja laajin viheraluekokonaisuus. Se on luonteeltaan veden ääreen sijoit­tuva, koko saaren pituinen lineaarinen puisto ja osa Näsijärven rantareittiä. Puiston rantaviivan rakenteet vaihtelevat luonnonmukaisesta hiekkarannasta rantamuureihin ja laitureihin. Toiminnoiltaan monipuolisen puiston varrelle sijoittuu liikuntatoimintoja, kalastus- ja oleskelulaitureita, hulevesien käsittelyalueita, uimapaikkoja, avoimia nurmialueita ja istutettuja oleskelupaikkoja.

The Lakefront Park is the most important and largest green area in Lake City. It stretches over the entire island, creating a continuous linear park as a part of the waterfront promenade by Lake Näsijärvi. The waterfront structures in the park alternate from an organic beach to retaining walls and piers. The functions placed along the versatile park include sports and exercise facilities, piers for fishing or spending time by the water, stormwater management areas, swimming sites, open lawns and planted seating areas.



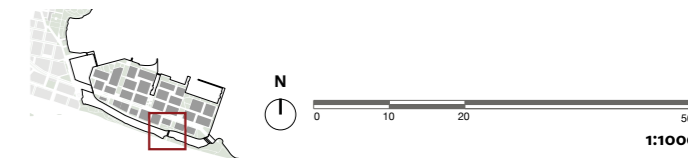
Eteläinen rantareitti Southern waterfront promenade



Saaren eteläosan rantareitti ja liittyminen virkistysverkostoon
The promenade on the island's southern waterfront and its connection to the recreational network.

Koko saarta kiertävä virkistysreitti yhdistyy saaren eteläpuolella mantereella kulkevaan rantareittiin ja yhdistää kanavan molemminpuoleiset taskupuistot yhdeksi kokonaisuudeksi. Saaren pohjois-eteläsuuntaisten viheryhteyksien yhteyteen sijoittuvat oleskelupaikat aktivoivat reittiä.

The recreational route running around the entire island connects to the Lakefront Route running on the mainland to the south of the island and also links the pocket parks at their respective ends of the island into a single green whole. The seating areas located in connection with the north-south green connections serve to activate the route.



Liikkuminen ja pysäköinti

Traffic and parking

Raitiotie linjautuu koko Järvikaupungin läpi ja sen 1–2 pysäkkiä tarjoavat erittäin hyvän joukkoliikenteen saavutettavuuden. Lopullinen pysäkkien määrä ratkaistaan saaren jatkosuunnitteluvaiheessa. Järvikaupungin ja Paasikiventien väliin tehdään kokoojakatuna toimiva rinnakkaiskatu, joka palvelee koko kaupunginosan saavutettavuutta ja toimii myös bussikatuna. Raitiotie on linjattu saaren läpi ja sen 1-2 pysäkkiä tarjoavat erittäin hyvän saavutettavuuden joukkoliikenteellä. Lopullinen pysäkkien määrä ratkaistaan saaren jatkosuunnittelun yhteydessä. Tärkeät pyöräilyn pääreitit Hiedanrannan ja Tampereen keskustan välille sijoittuvat raitiotien etelä- ja pohjoispuolelle. Raitiotien pohjoispuolisia alueita kehitetään hitaan liikuttamisen alueina, jossa kadut toteutetaan Shared Space-tyyppisinä katuina ja jossa autoliikenne minimoidaan. Autoliikenne kytkeytyy saareen raitiotiekadun eteläreunaan sijoittuvalla kokoojakadulla, jonka varrelle toteutetaan 3 keskitettyä pysäköintilaitosta palvelemaan saaren asukkaiden ja muun toiminnan pysäköintitarpeita.

Saaren autoliikenne on minimoitu. Asukkaiden autojen pysäköinti keskitetään pysäköintilaitoksiin saaren eteläpuolelle. Pysäköintilaitoksiin yhdistetään mm. saarien tavarakuljetusten jakelu- ja jätehuoltopisteitä. Saarialue on hitaan liikuttamisen aluetta, jossa korostuu liikkuminen kävellen ja pyöräillen.

A new parallel street will be built between Lake City and Paasikiventie Road to serve as a collector street and bus street, enhancing the accessibility of the entire district. The tramline is aligned to run through the island, with 12 stops offering excellent accessibility by public transport. The final number of stops will be resolved in connection with the further planning of the island. Important bicycle routes between Hiedanranta and the Tampere city centre will be placed on the southern and northern sides of the tramway. The areas north of the tramway will be developed as slow traffic areas, where the streets will be implemented as shared space streets with minimised motor traffic. The car traffic connection to the island will be implemented by means of a collector street placed along the southern side of the tram street, with three centralised parking facilities allocated along the collector street to serve the needs of the island's residents and other functions.

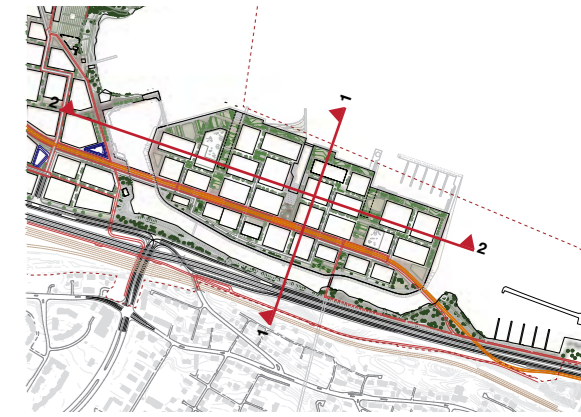
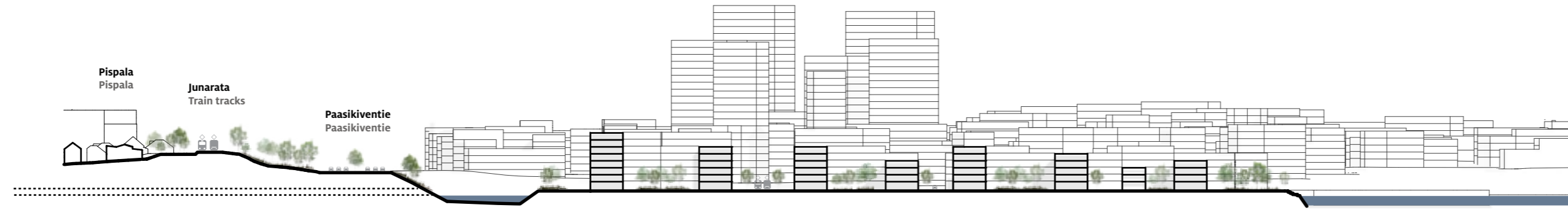
Car traffic is minimised on the island. Resident parking is centred into parking facilities built on the south side of the island. The parking facilities will also house delivery distribution and waste collection points, among other functions. The island area constitutes a slow traffic area, with priority given to pedestrian and bicycle traffic.



N
0 50 100 200
1:5 000
Ote liikenneverkon kartasta (alkup. 1:3 000)
Zoom-in of transport network map (orig. 1:3 000)

Alueleikkaukset

Area sections



Leikkaus 1-1, 1:2 000
Section 1-1, 1:2 000

Uittotunneli
Log-floating tunnel

Kanava
Canal

Korkeampia rakennuksia
Paasikiventien puolella
Taller blocks facing
Paasikiventie

Raitiotie
Tramline

Matalammat korttelit saarella
Lower blocks on island

Rantapuisto
Lakefront Park

Näsijärvi
Lake Näsijärvi



Leikkaus 2-2, 1:2 000
Section 2-2, 1:2 000

Asuinkortteli
Residential block

Möljän ranta
Möljä waterfront

Kanava
Canal

Asuinkortteli
Residential block

Puisto
Park

Asuinkortteli
Residential block

Kanava
Canal

Asuinkortteli
Residential block

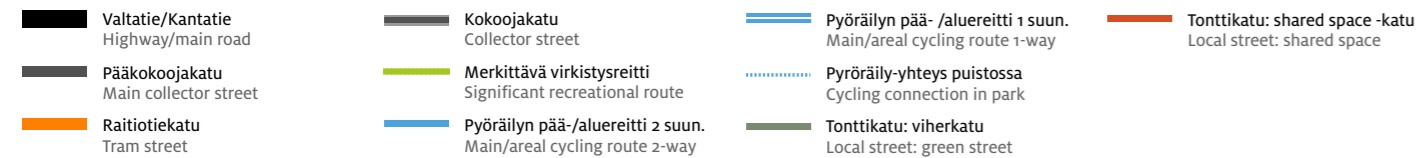
Puisto
Park

Asuinkortteli
Residential block

Katutila ja katuleikkaukset

Streetscape and street sections

Katutyypit 1:7 500
Street types 1:7 500



Järvi kaupungin katuverkko voidaan jakaa sen liikenteellisen hierarkian perusteella neljään eri katutyypiin:

- Kokoojakatu
- Raitiotiekatu
- Tonttikadut (viher-, kävely-, shared space -katu ja kanavanvarret sekä saarikadut).

1. Kokoojakatu:

- Tilantarve poikkileikkauksessa noin 21,5 m (35 m raitiotiekäytävällä)
- Autoliikenteellä 1+1 kaistaa
- Nopeustaso 30 km/h
- Jalankulku ja pyöräily eroteltu toisistaan
- Ei kadunvarsipysäköintiä.

2. Raitiotiekatu:

- Tilantarve poikkileikkauksessa 27–35 m
- Raitiotie katutilan keskellä, raitiotien sähköistys ja kadun valaistus sekä pysäkkien odotustilat raitiotietä reunustavilla välikaistoilla
- Pyöräily jalankulusta eroteltuna yksi- tai kaksisuuntaisena (tarkentuu jatkosuunnittelussa)
- Ei auto-/huolto liikennettä
- Nopeustaso 30 km/h (raitiotie/auto-liikenne).

3., 4., 5. Tonttikadut, (viherkadut, shared space -kadut, kanavanvarsi ja saareen johtavat kadut jne.):

- Tilantarve poikkileikkauksessa 15 (kanavanvarsi 30 m)
- Pyöräily raitiotiesuoksilla jalankulusta eroteltuna, muutoin sekaliikenteenä
- Tilavaraukset kunnallistekniikan sijoittamiselle
- Nopeustaso 20 km/h (raitiotiesuokulla 30 km/h)
- Pysäköinti tarkasteltava tapauskohtaisesti.

Based on its traffic hierarchy, the street network of Lake City can be divided into four street types:

- Collector street
- Tram street
- Local streets (green, pedestrian & shared space streets, as well as the canal sides and island streets).

1. Collector street:

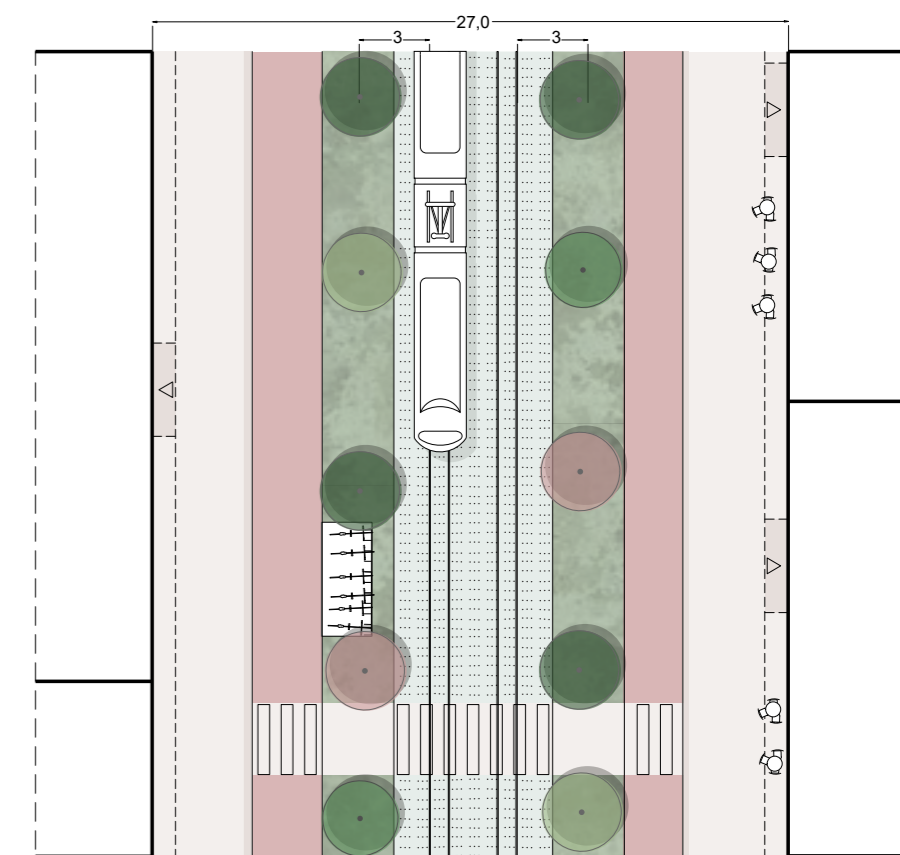
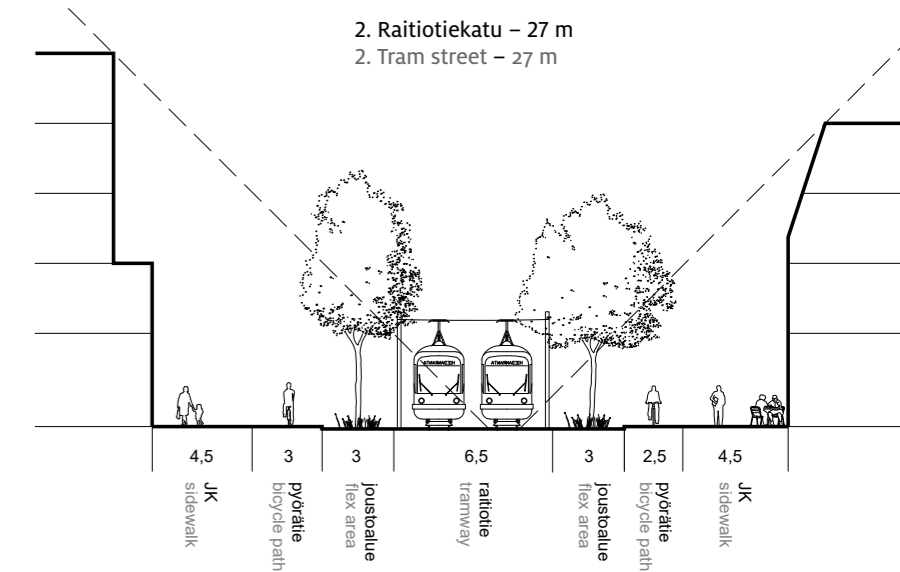
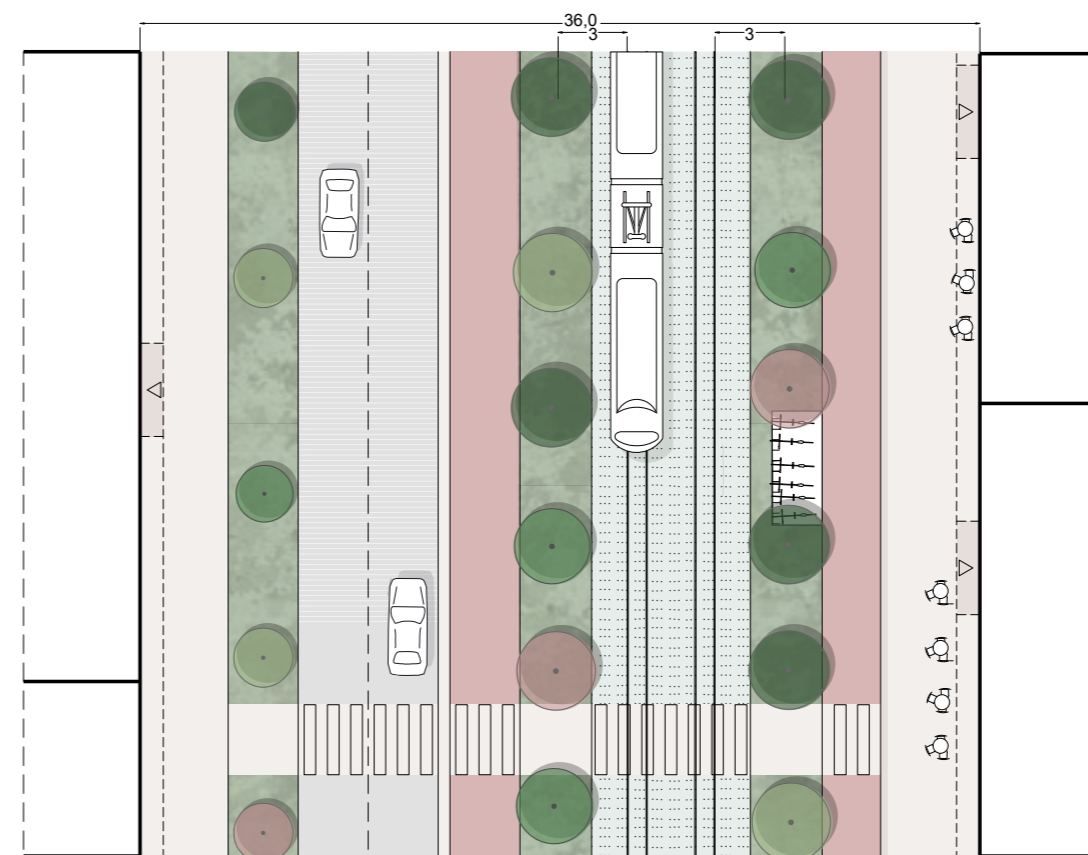
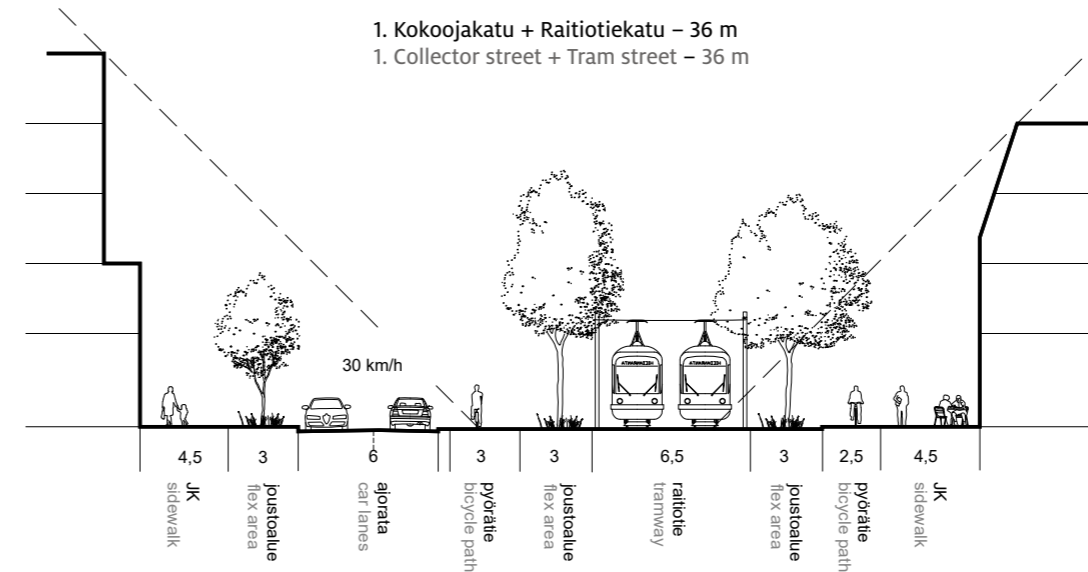
- Space requirement in cross-section ca. 21.5 m (35 m on the tramway)
- 1+1 car lanes
- Speed limit 30 km/h
- Pedestrian and bicycle traffic on separate lanes
- No on-street parking.

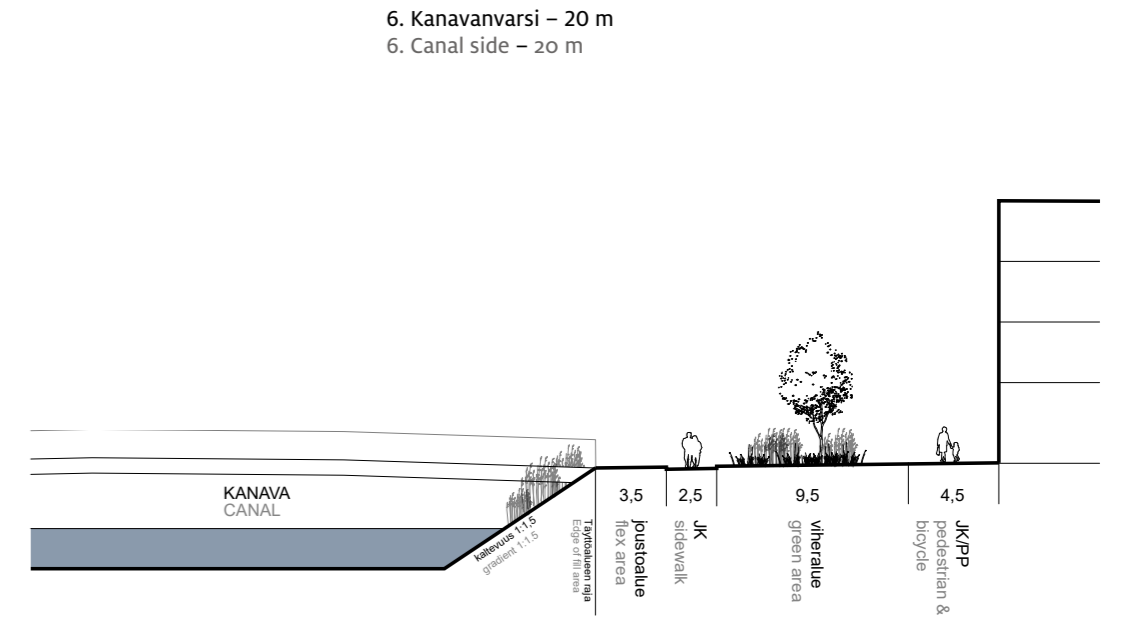
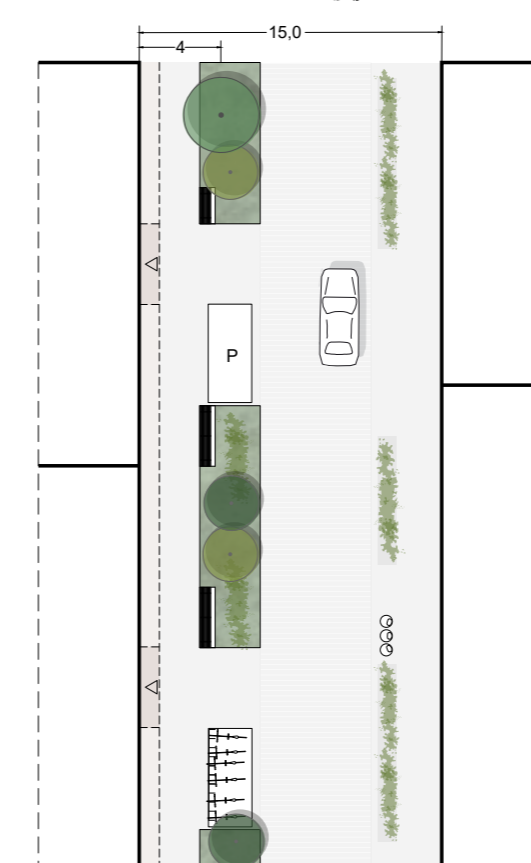
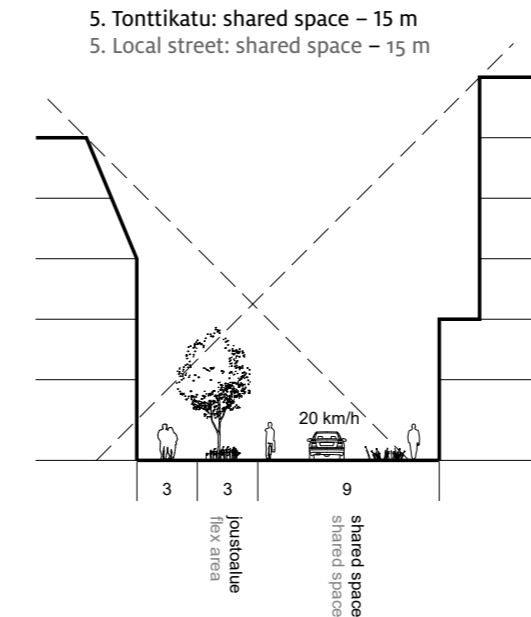
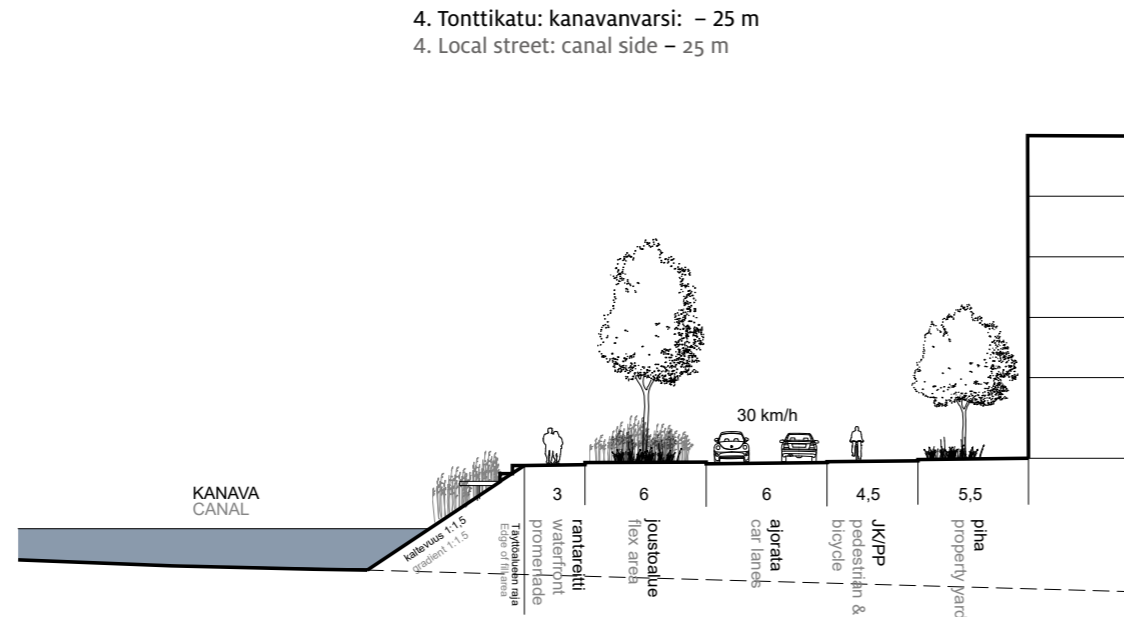
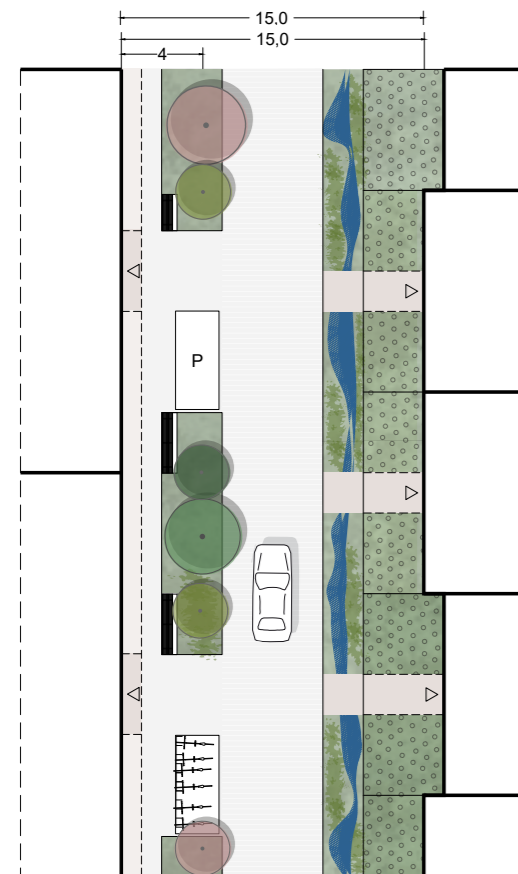
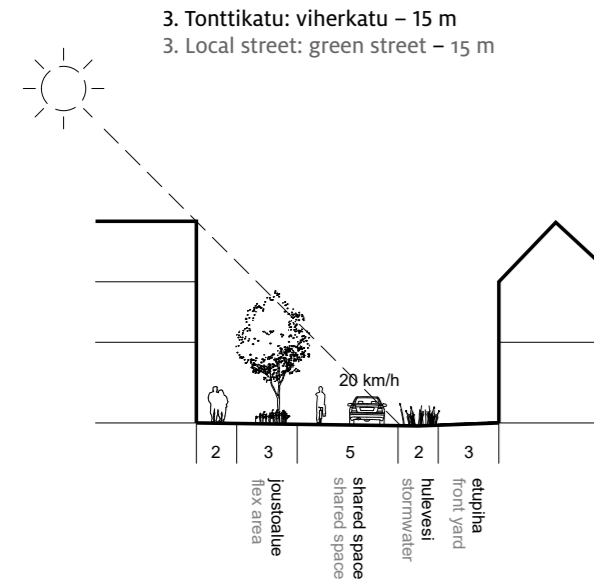
2. Tram street:

- Space requirement in cross-section 27–35 m
- Tramway in the middle of the street space, with electrification of the tramway, street lighting, and tram stop waiting areas on intermediate lanes flanking the tramway
- Bicycle traffic separated from pedestrians as one- or two-way traffic (to be specified in further planning)
- No car/maintenance traffic
- Speed limit 30 km/h (tramway / motor traffic).

3., 4., 5. Local streets (green streets, shared space streets, canal side and streets leading to the island, etc.):

- Space requirement in cross section 15 m (canal side 30 m)
- On the tramway sections, bicycle and pedestrian traffic on separate lanes, in other places as mixed traffic
- Space reservations for municipal engineering
- Speed limit 20 km/h (on the tramway section 30 km/h)
- Parking solutions to be examined case by case.





Lielähti

Lielähti

Lielähti muodostaa yhdessä Hiedanrannan kanssa Tampereen läntisen aluekeskuksen ja seudullisesti merkittävän kaupan alueen. Lielahdessa olemassa olevat rakennukset ja uudistuvat korttelit integroituvat kaupunkirakenteeseen, jossa julkiset tilat ja puistot luovat viihtyisän ja kutsuvan ympäristön. Lielahden itäpuolella sijaitseva Keskuspuisto luo viihtyisän reunan alueelle ja tarjoaa runsaasti vapaa-ajanviettomahdollisuuksia.

Eteläisin ostos- ja palvelualue Paasikiventien varressa tarjoaa tulevaisuudessakin Lielahden logistisesti parhaat olosuhteet tilaa vaativalle kaupalle ja palveluille. Liikenneverkko ja logistiikka ovat sujuvia.

Lielähteen sijoitetaan asuntorakentamista Enqvistinkadun varteen ja sen pohjoispuolisiin kortteleihin sekä Lielahdenkadun varteen. Korttelirakenteeseen sijoitetaan hybridikortteleita, joissa on sekä asuntoja että kaupallisia toimintoja.

Asumisen sijoittaminen Lielahden kaupalliselle alueelle edellyttää vihervestoston kehittämistä asumista ja virkistystä palvelevaksi ja puistojen sekä rakenteellisten pysäköintiratkaisujen sijoittamista alueelle. Tuotantorakennukset ja pienteollisuusrakennukset on integroitu kaupunkirakenteeseen.

Suuret kaupan yksiköt houkuttelevat kävijöitä alueellisesti hyvillä julkisen liikenteen ja yksityisautoilun yhteyksillä. Tehokkaat keskitetyt pysäköintiratkaisut palvelevat sekä asumista että kauppaa ja tarjoavat kävijöille sujuvat yhteydet kauppoihin ja palveluihin. Lielähti tarjoaa asuntoja, työtä ja kauppia ja kannustaa siten kestävään paikalliseen elämäntapaan. Tuotannon ja asumisen sekoittuminen Lielahdessa luovat alueelle innovatiivisen yhteisön.

Together with Hiedanranta, Lielähti forms the district centre of western Tampere, constituting a retail area of regional significance. The existing buildings and developed blocks will be integrated into the urban structure, with public spaces and parks creating a comfortable, inviting environment. The Central Park located to the east of Lielähti provides a pleasant perimeter for the area and offers plenty of recreational opportunities.

The southern-most shopping and service zone by Paasikiventie Road will continue to offer the best logistics for large retail outlets and services. The transport network and logistics are smooth.

In Lielähti, housing construction will be allocated along Enqvistinkatu Street and to the blocks north of the street, as well as along Lielahdenkatu Street. The block structure will incorporate hybrid blocks with both housing and commercial functions.

The planning of housing within the commercial area of Lielähti requires the allocation of a green network and parks, as well as parking solutions incorporated within the buildings, in the subarea. Production facilities and small-scale industry premises are integrated into the urban fabric.

Large retail outlets attract visitors from across the region, with easy access by public transport and car. Efficient centralised parking solutions serve the needs of both housing and retail, offering visitors effortless connections to shops and services. Lielähti combines housing, jobs and shopping, thereby encouraging a sustainable local lifestyle. Mixed production and housing functions foster an innovative community in Lielähti.

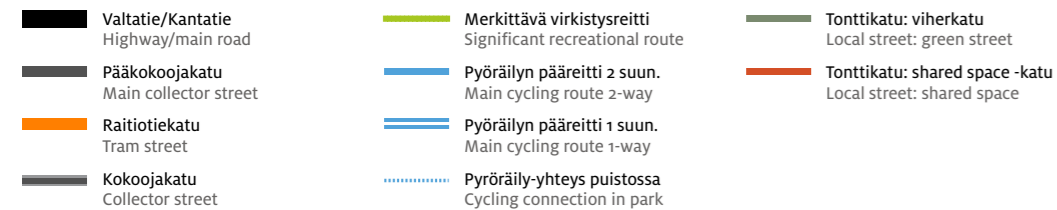
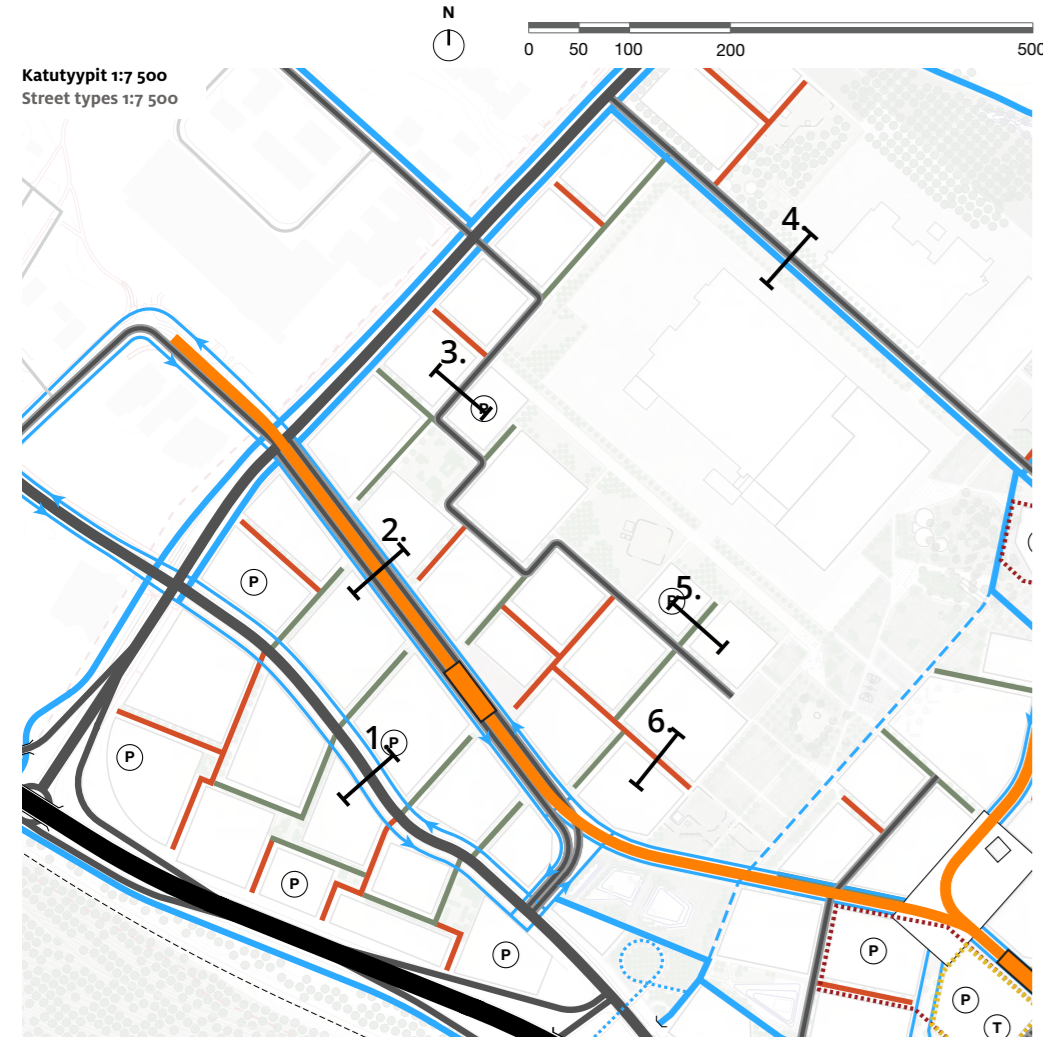


Havainnekuva Lielahdesta.
View of Lielähti

Katutila ja katuleikkaukset

Streetscape and street sections

Katutyypit 1:7 500
Street types 1:7 500



Lielahden katuverkko voidaan jakaa sen liikenteellisen hierarkian perusteella neljään eri katutyypiin:

- Pääkatu
- Raitiotiekatu
- Kokoojakatu
- Tonttikadut.

1. Pääkatu:

- Tilantarve poikkileikkauksessa ~35 m
- Autoliikenteellä 1+1 kaistaa sekä varaukset kääntymiskaistoille ajoratojen välissä
- Nopeustaso 40 km/h
- Jalankulku ja pyöräily eroteltu toisistaan
- Yksisuuntaiset pyörätiet
- Kadunvarsipysäköinti mahdollinen
- Joukko liikennepysäkit syvennyksissä
- Varaukset pyöräpysäköinnille välikaistoilla.

2. Raitiotiekatu:

- Tilantarve poikkileikkauksessa 37 m
- Autoliikenteellä 1+1 kaistaa
- Raitiotievaraus katutilan keskellä, toteutettavissa 1.vaiheessa esplanadimaisena kävelykselina
- Mahdollisen raitiotien sähköistys ja kadun valaistus (yhteiskäyttöpylväät) sekä pysäkkien odotustilat raitiotiet reunustavilla välikaistoilla
- Yksisuuntainen pyöräily jalankulusta eroteltuna
- Nopeustaso 30 km/h
- Kadunvarsipysäköinti mahdollinen.

3., 4. Kokoojakatu:

- Tilantarve poikkileikkauksessa 21 m (Tehdaskartanonkadulla puisto huomioiden 38 m)
- Pyöräily jalankulusta eroteltuna
- Yksi- tai kaksisuuntainen pyöräily
- Nopeustaso 30 km/h
- Ei kadunvarsipysäköintiä.

5., 6. Tonttikadut (viherkadut, shared space -kadut):

- Tilantarve poikkileikkauksessa 15 m
- Toimintojen sijoittelu tapauskohtaisesti
- Tilavaraukset kunnallistekniikan sijoittamiselle
- Pyöräily ajoradalla
- Nopeustaso 20 km/h
- Pysäköinti mahdollinen, tarkistettava tapauskohtaisesti.

Based on its traffic hierarchy, the street network of Lielahden can be divided into four street types:

- Main street
- Tram street
- Collector street
- Local streets.

1. Main street:

- Space requirement in cross section ca. 35 m
- 1+1 lanes for motor traffic, as well as reservations for turning lanes between the lanes
- Speed limit 40 km/h
- Pedestrians and bicycles separated from each other
- One-way bicycle paths
- Possible on-street parking
- Public transport stops in bays
- Reservations for bicycle parking on intermediate lanes.

2. Tram street:

- Space requirement in cross section 37 m
- 1+1 lanes for motor traffic
- Tramline reservation in the middle of the street space, can be implemented in the first phase as an esplanade-like pedestrian axis
- Electrification of the possible tramway and street lighting (interconnected columns), as well as tram stop waiting areas on intermediate lanes flanking the tramway
- One-way cycling, separated from walking
- Speed limit 30 km/h
- Possible on-street parking.

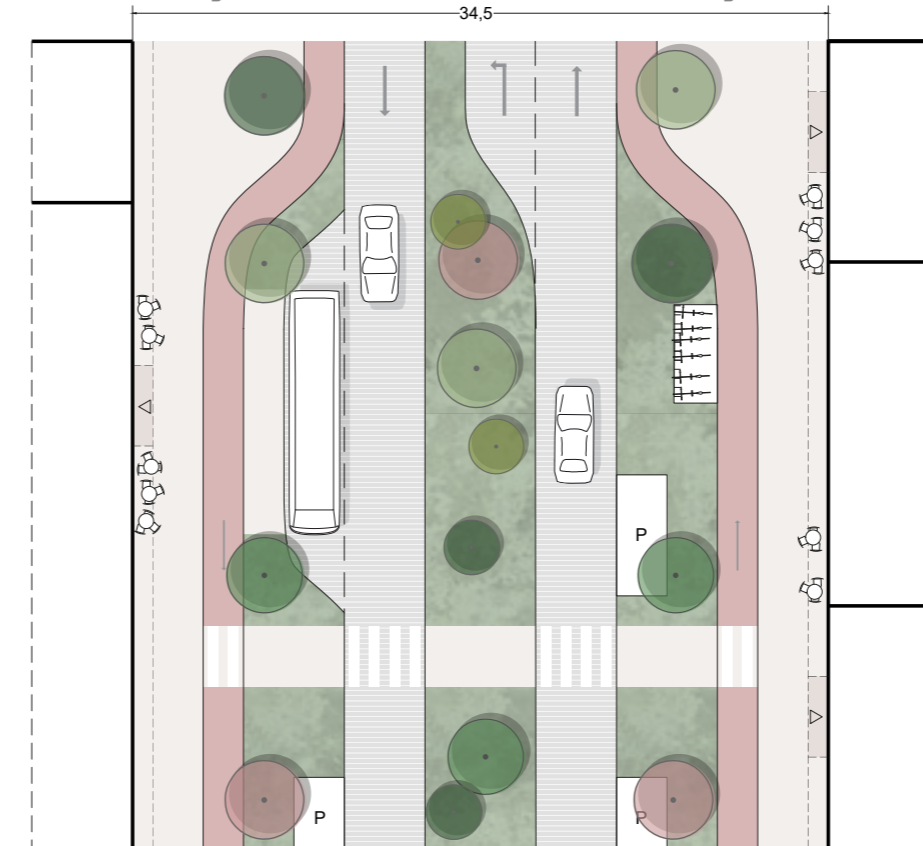
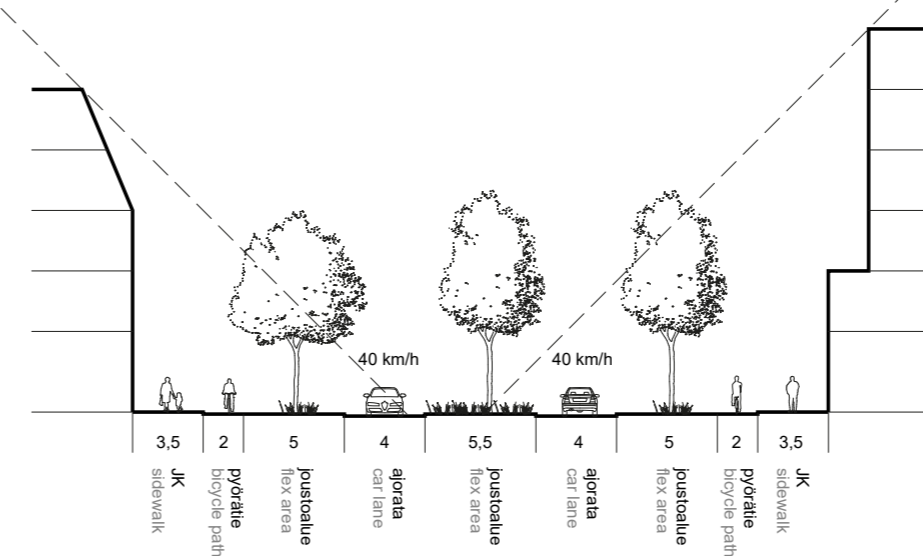
3., 4. Collector street:

- Space requirement in cross section 21 m (38 m on Tehdaskartanonkatu Street, including the park)
- Cycling separated from walking
- One- or two-way cycling
- Speed limit 30 km/h
- No on-street parking.

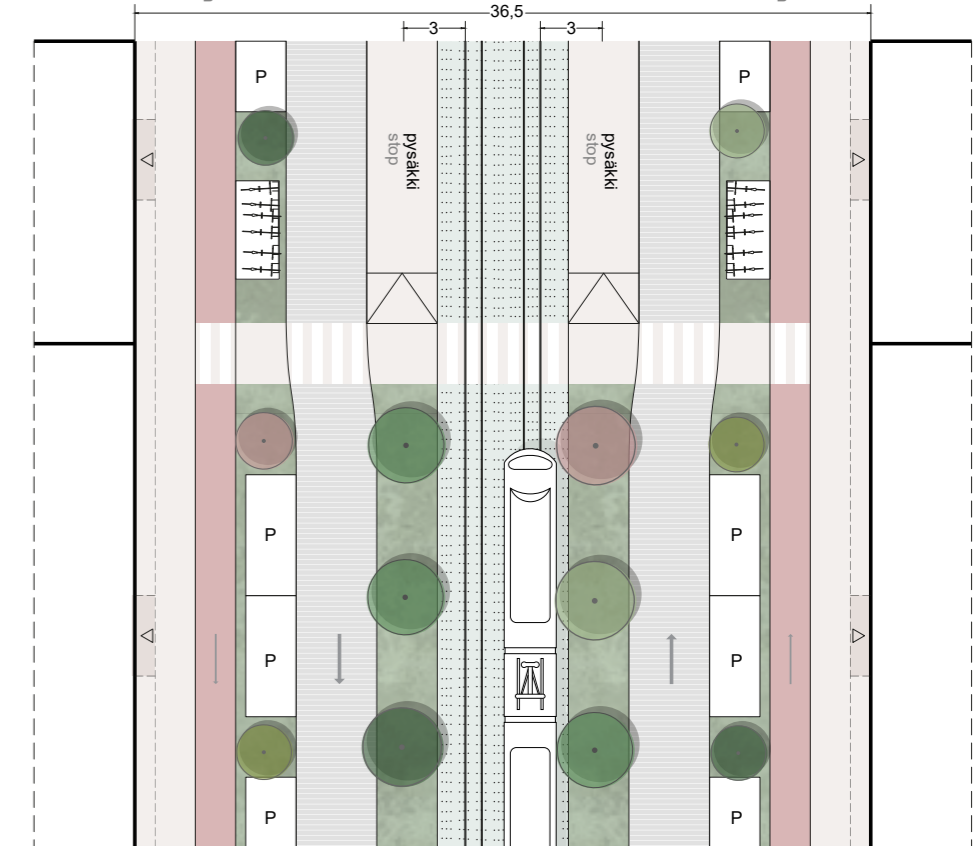
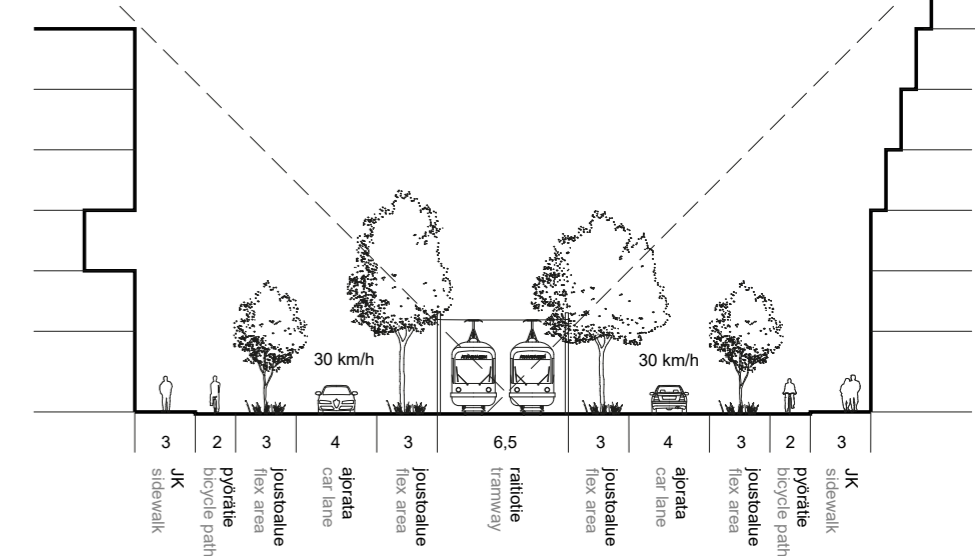
5., 6. Local street (green streets, shared space streets):

- Space requirement in cross section 15 m
- Placement of functions on a case-by-case basis
- Space reservations for municipal engineering
- Cycling on the road
- Speed limit 20 km/h
- Possible parking, to be specified case by case.

1. Pääkatu: Harjuntausta – 35 m
1. Main street: Harjuntausta – 35 m



2.1. Raitiotiekatu: Enqvistinkatu – 37 m
2.1. Tram street: Enqvistinkatu – 37 m



Hybridikorttelin periaate

Hybrid block principle

Lielahden rakenne on sekoittunutta ja siellä sijaitsee monipuolisesti erilaisia toimintoja, kuten tuotantoa, pysäköintilaitoksia, tilaa vaativaa kauppaa ja monipuolista asuntorakentamista. Suuren mittakaavan elementit, kuten pysäköintilaitokset ja tilaa vaativa kauppa, yhdistyvät pienipiirteisempään urbaaniin korttelirakenteeseen. Monipuolisiin ulkotiloihin kuuluvat kattopuutarhat, leikkipuistot, sisäpihat, puistot ja välittömässä läheisyydessä sijaitseva Keskuspuisto. Korttelit liittyvät luontevasti ympäröivään infrastruktuuriin, jossa pysäköinti, kierrätys ja julkinen liikenne ovat helposti käytettävissä. Korttelirakenne luo kiinnostavan jännitteen korttelin ulkopuolisen julkisen tilan ja sisäpuolisen yksityisemmän tilan välille.

Lielahden alueen kiinteistöjä tullaan kehittämään jatkosuunnittelussa useamman tontin kokonaisuuksina niin, että alueen muutoksen edellyttämät yleiset katu- ja puistoalueet sekä viheryhteydet ratkaistaan osana alueen kehittämistä. Tämä edellyttää suunnittelua nykyisistä tonttirajoista riippumatta. Luopumalla nykyisestä rakenteesta ja kiinteistörajoista mahdollistetaan alueen tehokkaampi ja laadukkaampi suunnittelu ja toteuttaminen. Hyödyt jakaantuvat maanomistuksen suhteessa tasapuolisesti ja yleiset alueet siirtyvät kaupungille. Puistoalueet tulee suunnitella kokonaisuutena lähialueelle sijoitettavien puistojen kanssa huomioiden Hiedanrannan ja Lielahden alueen viher-, hulevesi- ja liikenneverkot. Puistoalueet toimivat osana Lielahden ja Hiedanrantaan suunniteltua viherrakennetta yhteyksineen. Korttelien yksityisten pihojen viher- ja sinirakenteiden suunnittelua ohjataan myöhemmin määriteltävän viherkertoimen avulla. (Hiedanrannan Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut, Ramboll Finland Oy 27.3.2020)

The structure of Lielähti is mixed, with a diverse combination of functions, such as production, parking facilities, large-format retail and versatile housing. Large-scale elements, such as parking facilities and large retail outlets, are combined with a smaller-scale urban block structure. The versatile outdoor spaces include rooftop gardens, playgrounds, courtyards, parks, and the Hiedanranta Central Park in the immediate vicinity of Lielähti. The blocks are well-integrated into the surrounding infrastructure, with functions such as parking, recycling and public transport within easy reach. The block structure creates an intriguing tension between the external public space and the internal, more private space.

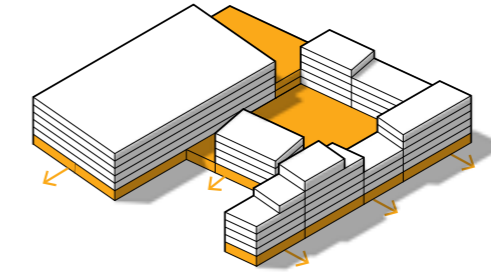
The properties in the Lielähti area will be developed in further planning as complexes incorporating several blocks in a way that resolves the accommodation of public street areas, parks and green connections necessitated by the change in the area's character. This calls for planning that is not restricted by the current plot boundaries. Foregoing the existing structure and property lines facilitates a more efficient and higher-quality planning and implementation of the area. The benefits will be distributed evenly in relation to land ownership, and the public areas will be signed over to the City. Park areas are to be planned as a part of a whole including the other parks placed in the nearby areas, with consideration to the overall green, stormwater and transport networks of the Hiedanranta–Lielähti area. The parks will serve as part of the green structure and green connections planned for Lielähti and Hiedanranta. The planning of green and blue structures in the private yards on the blocks will be steered with a green factor that will be determined at a later stage. (Hiedanrannan Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut, Ramboll Finland Oy 27.3.2020)

Integroitu kauppa

Katutaso aktivoidaan liike- ja toimitiloilla sekä asukkaiden yhteistiloilla ja katutilaa elävöitetään mm. istutuksin. Maantasokerros on pääsääntöisesti kaupan tilaa. Asumisen pihatoiminnot sijoitetaan liike- ja pysäköintitilojen katoille. Huolto- ja logistiikkaliikenne tapahtuu pysäköintilaitoksen kautta.

Integrated retail

The streets are activated with commercial functions and common spaces for residents, and the streetscape is invigorated with, for example, planted green features. Large-scale retail units are integrated onto the plots under decks, with elevated courtyards placed on top. Maintenance and logistic traffic flow through the parking facility.

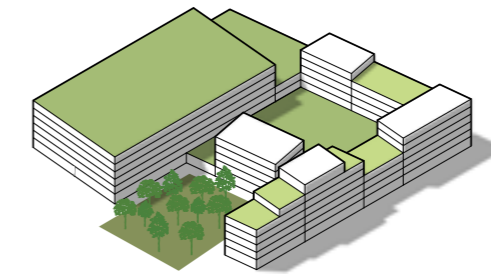


Puistot korttelirakenteessa

Julkiset puistoalueet, viheryhteydet ja katualueet tulee huomioida suunnittelussa maankäytön muuttuessa. Asukkaiden pihat erotetaan julkisista puistoista ja pihoja sijoitetaan osin katoille. Esimerkiksi pysäköintilaitoksen katto voidaan aktivoida toiminnalliseksi osaksi korttelia ja sen viherrakenteita.

Parks in the block structure

Public parks, green connections and street areas should be taken into account in the planning as the land use changes. The residential yards are separated from the public parks and partially placed on the rooftops. For example, the roof of a parking facility can be activated as a functional part of the block and its green structures.

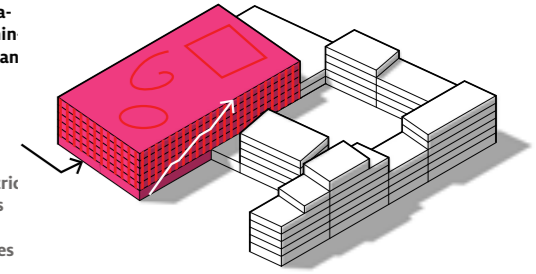


Pysäköintilaitokset osana arkkitehtuuria

Pysäköintilaitokset ovat osa korttelia. Julkisivujen geometriset kuviot, taide ja vihreys luovat korkealaatuisia kaupunkitilaa. Maantasokerroksen toiminnot kytkevät pysäköintilaitokset elävästi katutilaan.

Parking facilities as part of the architecture

Parking facilities are a part of the blocks. Geometric patterns, art features and greenery in the facades create a high-quality urban environment. The street-level functions connect the parking facilities to the streets.

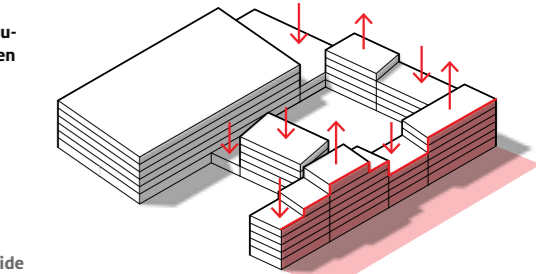


Monipuoliset mittakaavat

Pääkatujen varrella sijaitsevat 6–7-kerroksiset rakennukset ovat korkeampia ja muodostavat yhtenäistä kaupunkitilaa. Korttelin sisällä rakennukset ovat pienempiä, 2–4-kerroksisia. Rakennusten monipuoliset korkeudet luovat mielenkiintoista kaupunkitilaa ja mahdollistavat valoisat ja elävät sisäpihat.

Diversity of scales

The 6–7-storey buildings along the main streets are taller and form a cohesive urban space, with smaller buildings of 2–4 storeys placed on the inside of the block. Diverse building heights create an interesting urban space and allow for sunny and lively courtyards.



Liikkuminen ja pysäköinti

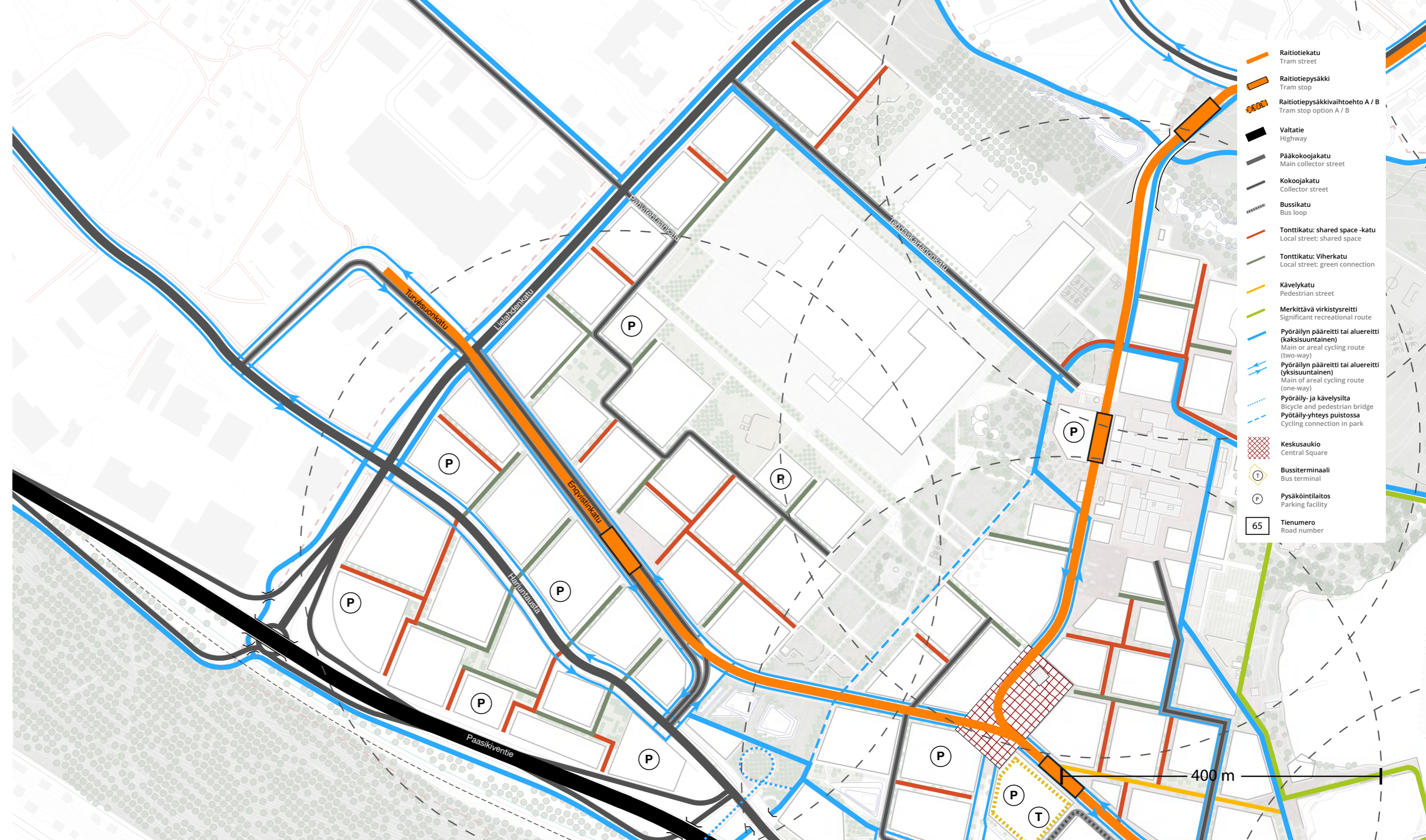
Traffic and parking

Lielahden liikenteen kannalta merkittävässä asemassa on Paasikiventien rinnakkaiskatu Vaitinaron ja Myllypuron eritasoliittymien välillä. Yhteys palvelee erityisesti sekä Lielahden että Hiedanrannan kaupallisia alueita. Toisena tärkeänä katu yhteytenä on Lielahdenkatu, joka yhdistää Niemenrannan ja Lielahden alueet Paasikiventiehen. Raitiotielle on varattu yhteys Hiedanrannan keskustasta Lielähtikeskukseen, josta raitiotietä voidaan tarvittaessa jatkaa Ylöjärven suuntaan. Pääpyöräreitti sijoittuu raitiotien viereen Enqvistinkadulle. Pysäköinti tehdään rakenteellisena tärkeimpien palveluiden yhteyteen. Lielahdessa pyritään myös vähentämään autoilun merkitystä liikkumisessa parantamalla kävelyn ja muun hitaan liikkumisen olosuhteita.

A significant role in the Lielähti traffic is played by the new street running parallel to Paasikiventie Road, between the Vaitinara and Myllypuro multi-level junctions. The new road serves especially the commercial areas of Lielähti and Hiedanranta. Another important link is Lielahdenkatu Street, which connects the Niemenranta and Lielähti areas to Paasikiventie Road. A tram connection is reserved from Hiedanranta Centre to the Lielähtikeskus centre, from which point the tramway can be extended to Ylöjärvi. The main bicycle route is located next to the tramway on Enqvistinkatu Street. Parking is provided in indoor parking facilities in connection with the most important services. The objective is also to reduce the role of driving as a mode of travel in Lielähti by improving the walkability and conditions of other means of slow mobility.

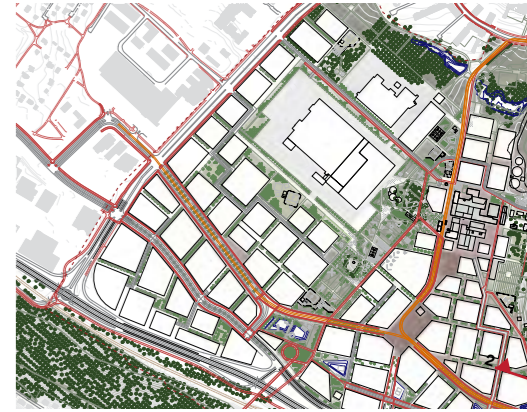


1:5 000
Ote liikenneverkon kartasta (alkup. 1:3 000)
Zoom-in of transport network map (orig. 1:3 000)



Alueleikkaus

Area section



Leikkaus 1-1, 1:2 000
Section 1-1, 1:2 000

Lielahdenkatu
Lielahdenkatu

Korkeammat rakennukset Lielahdenkadun varrella
Taller buildings on edge of Lielähti

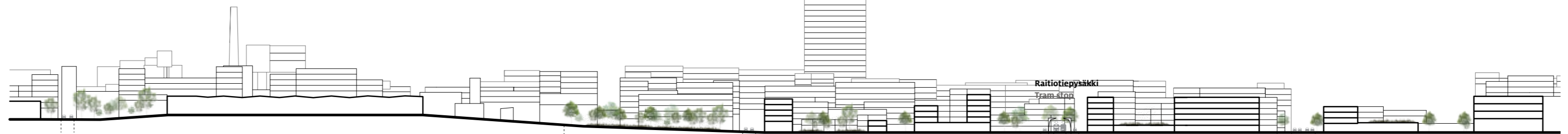
Taskupuisto
Pocket park

Asuinkortteleita
Housing blocks

Asuinkortteleita
Housing blocks

Korkeammat rakennukset Keskuspuiston varrella
Taller buildings on edge of Lielähti facing Central Park

Keskuspuisto
Central Park



Leikkaus 2-2, 1:2 000
Section 2-2, 1:2 000

Tehdaskartanonkatu
Tehdaskartanonkatu
Street

Olemassa olevat tehdasrakennukset
Existing factory buildings

Kaupunginosapuisto
Neighbourhood park

Asuinkortteleita
Housing blocks

Enqvistinkatu
Enqvistinkatu
Street

Hybridikortteleita
Hybrid blocks

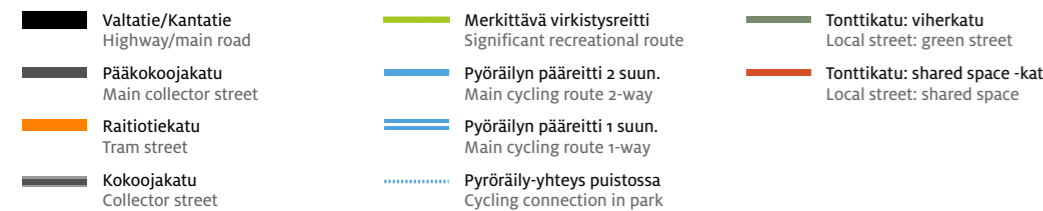
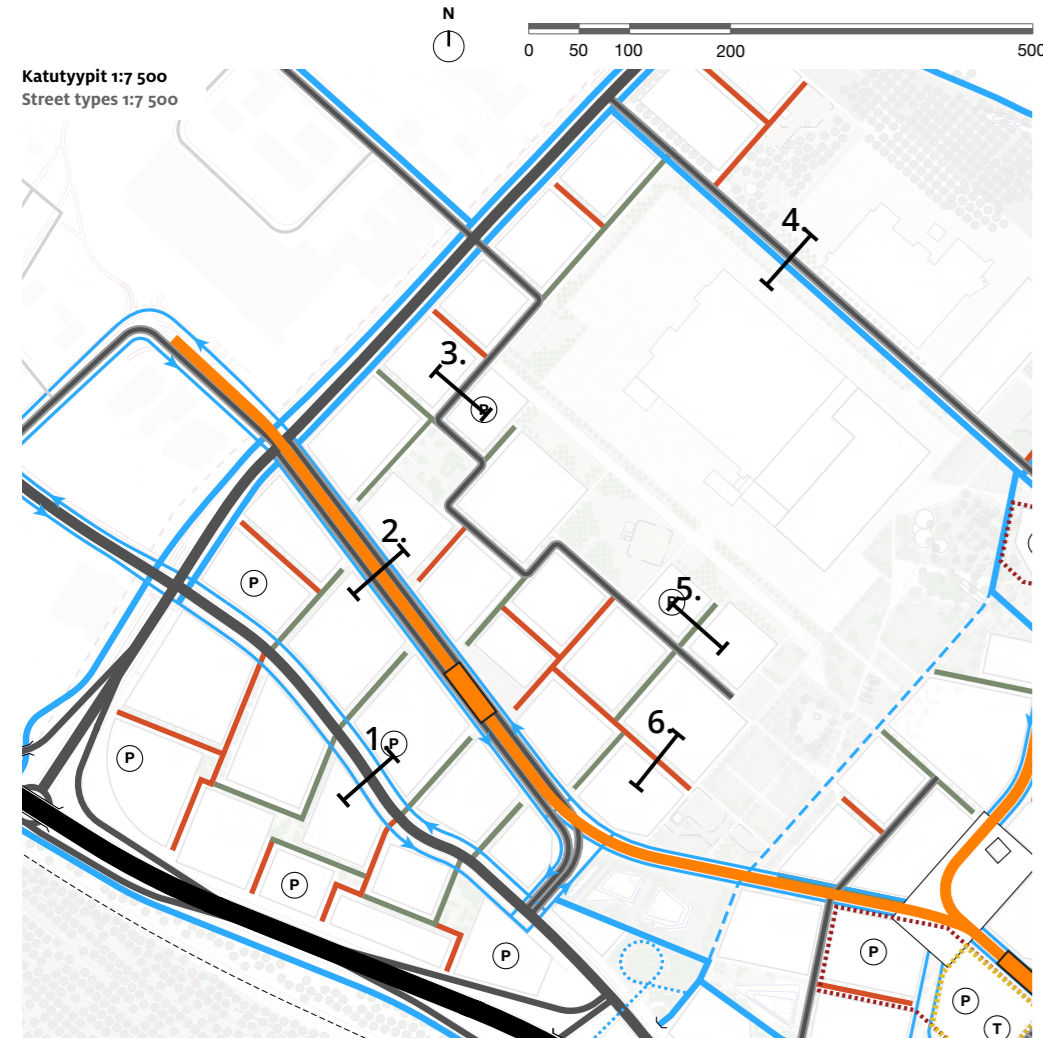
Harjuntausta
Harjuntausta
Street

Alueellinen kauppa ja palvelut
Regional shopping and services

Katutila ja katuleikkaukset

Streetscape and street sections

Katutyypit 1:7 500
Street types 1:7 500

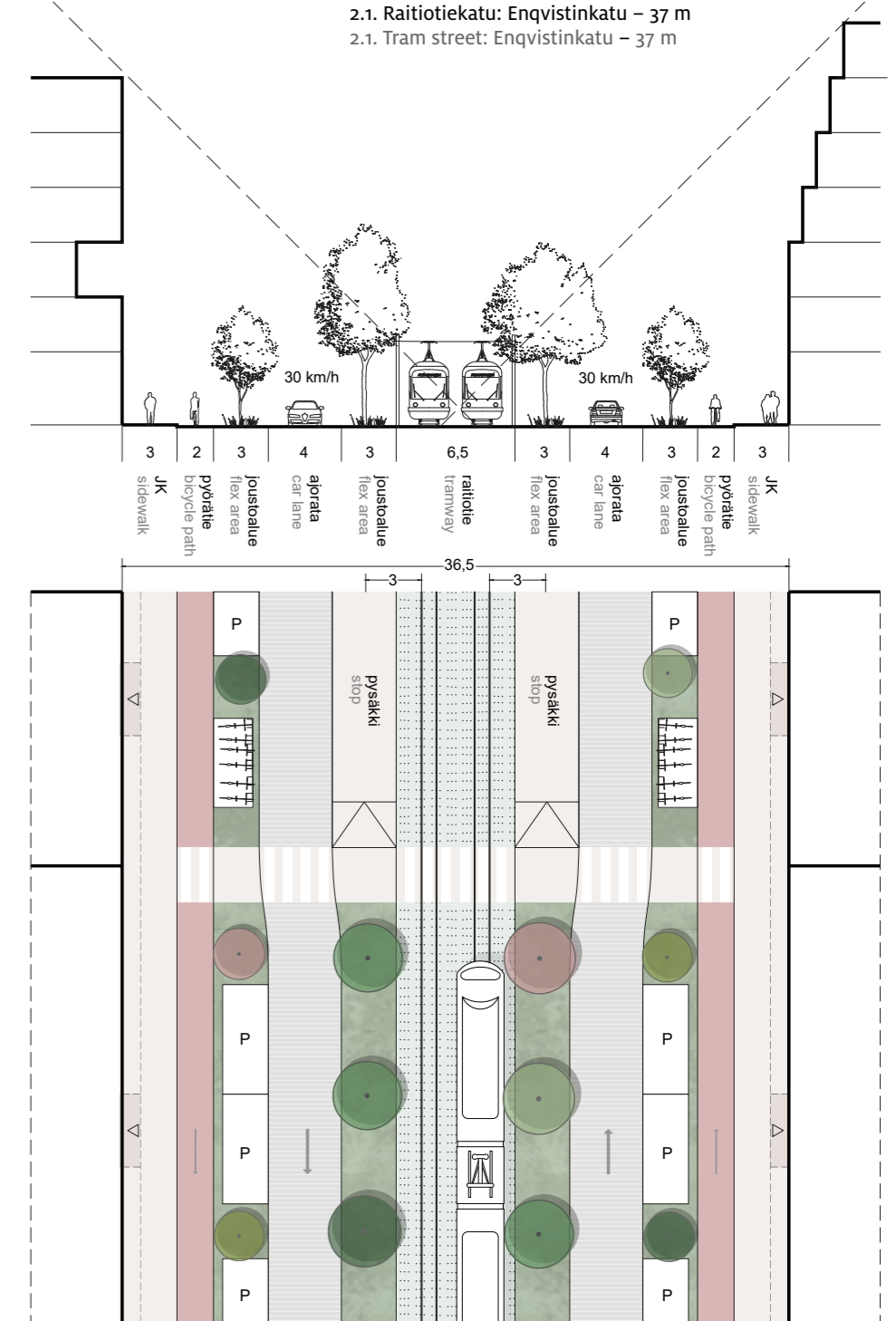
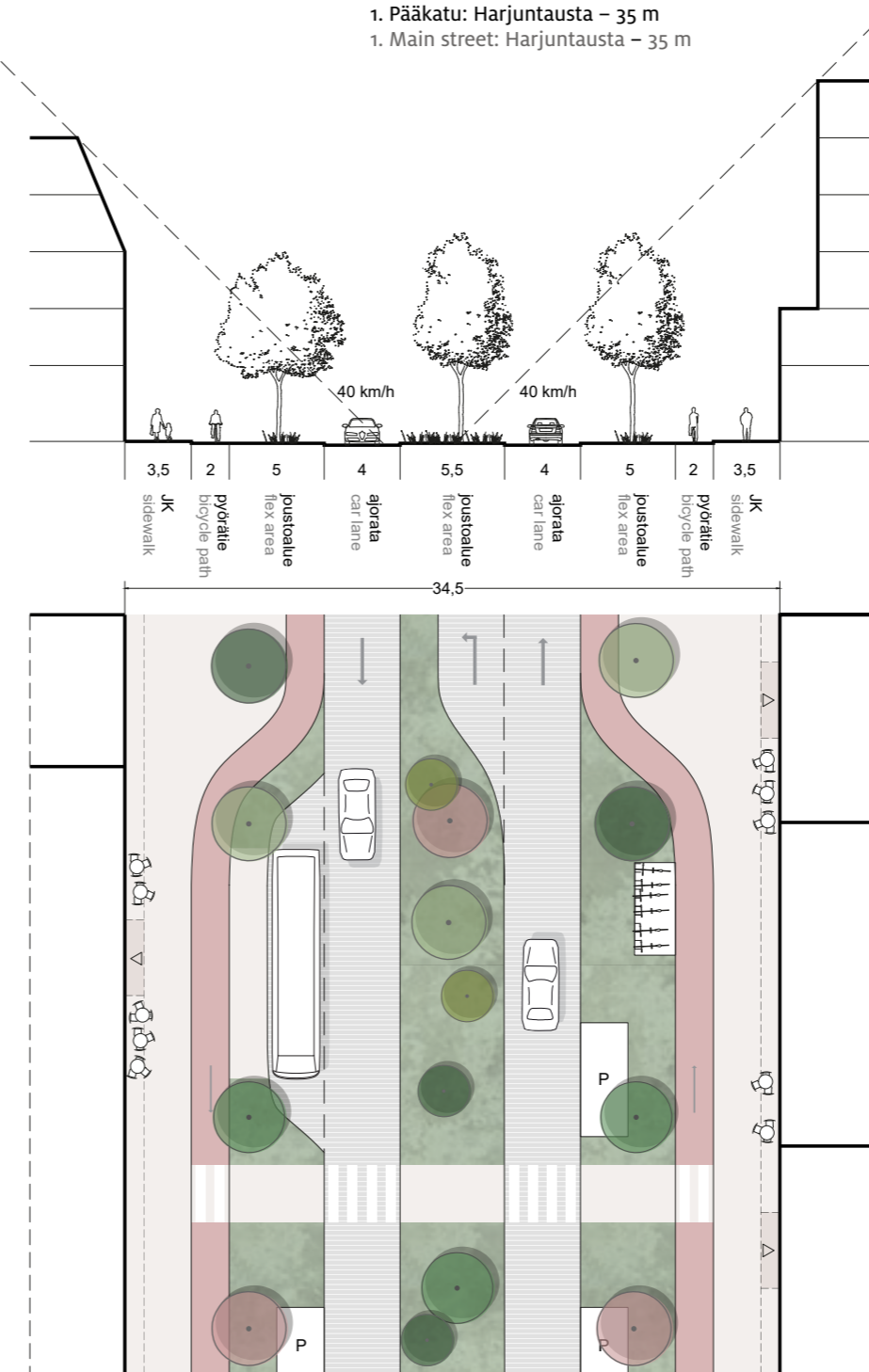


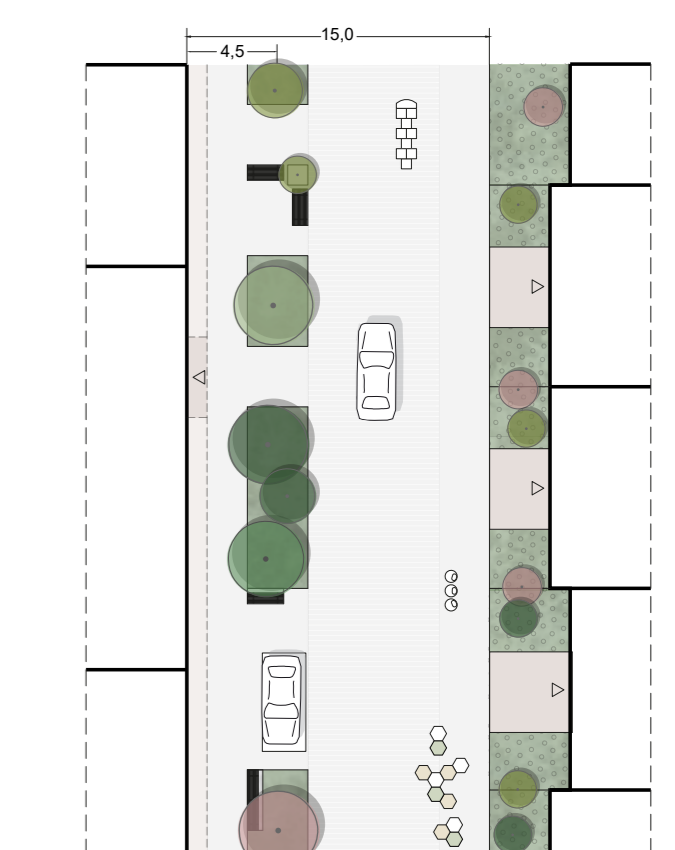
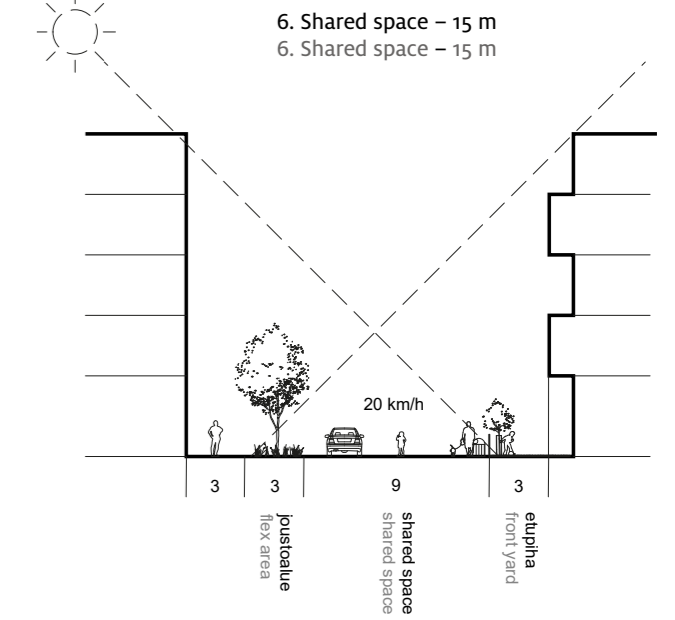
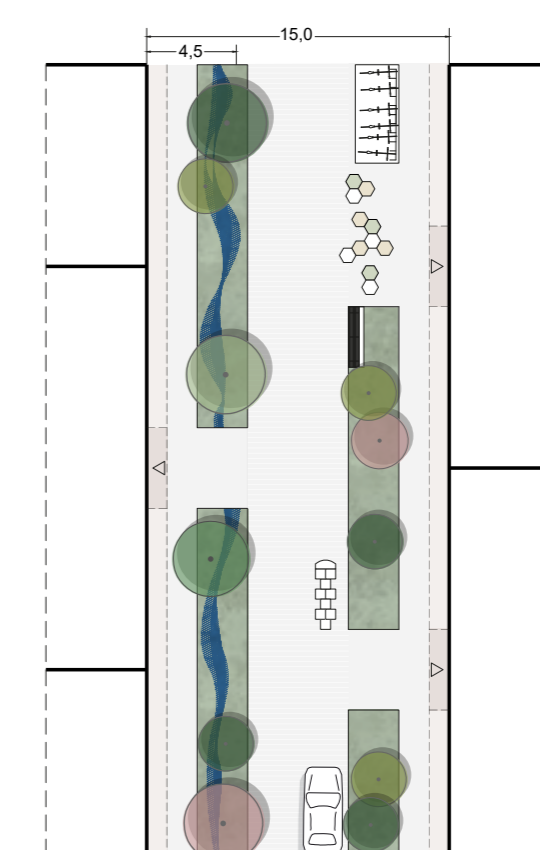
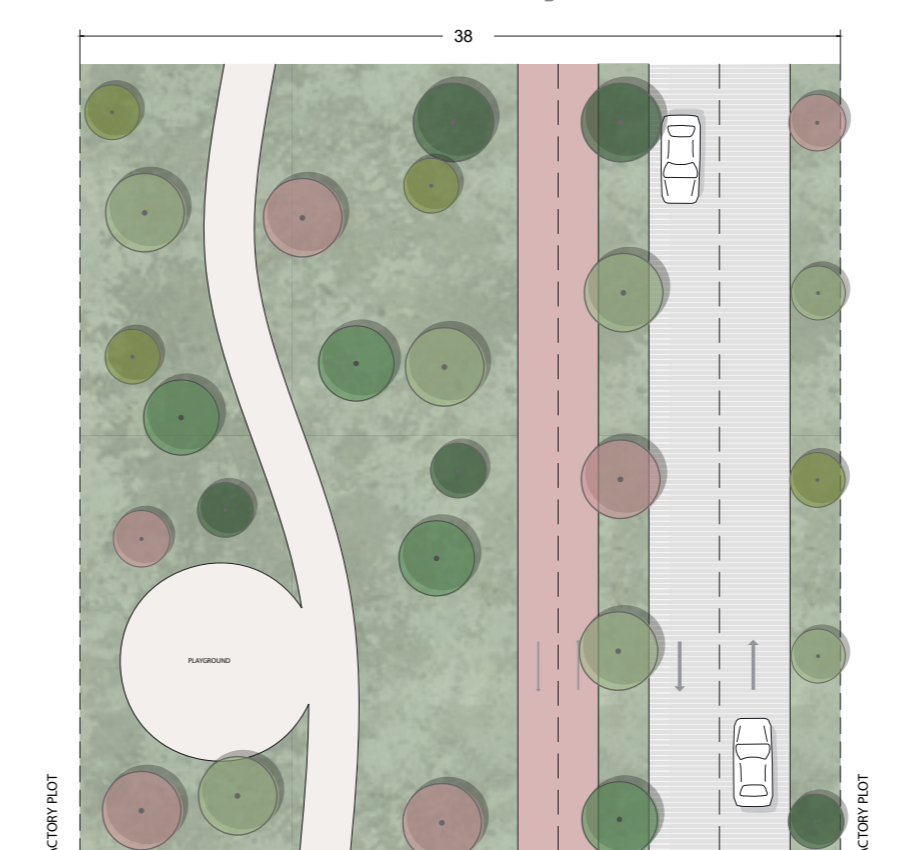
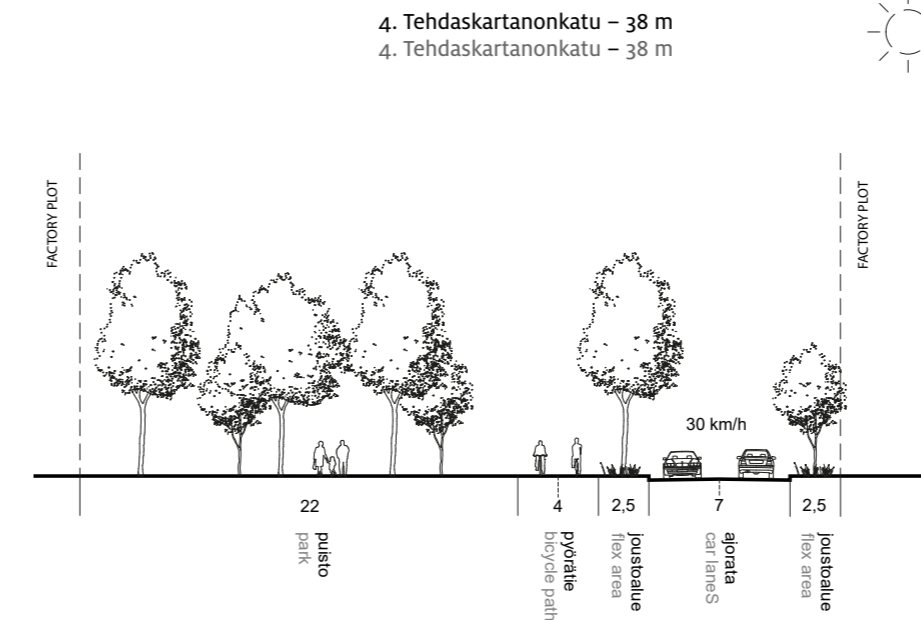
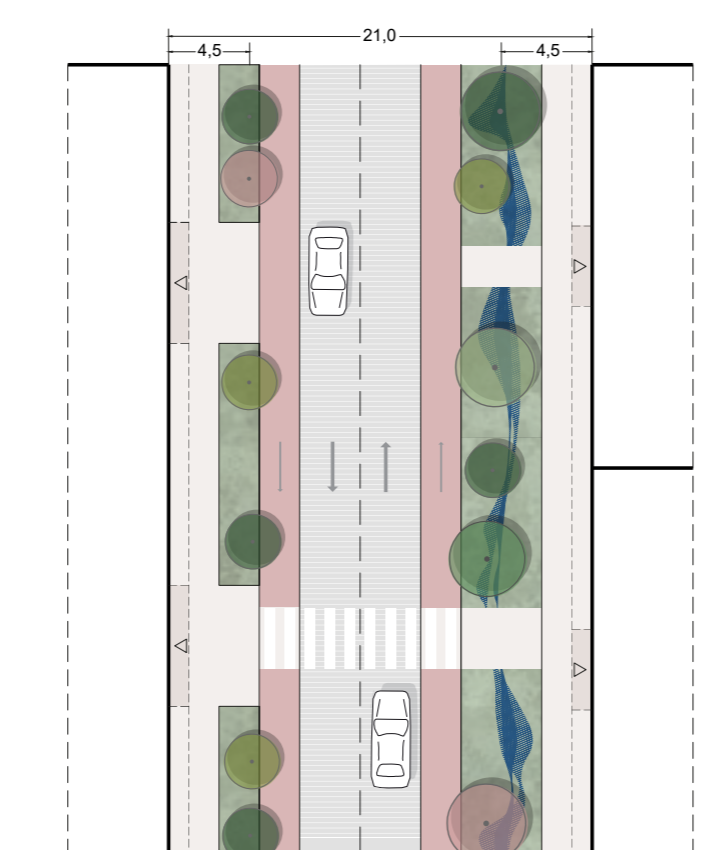
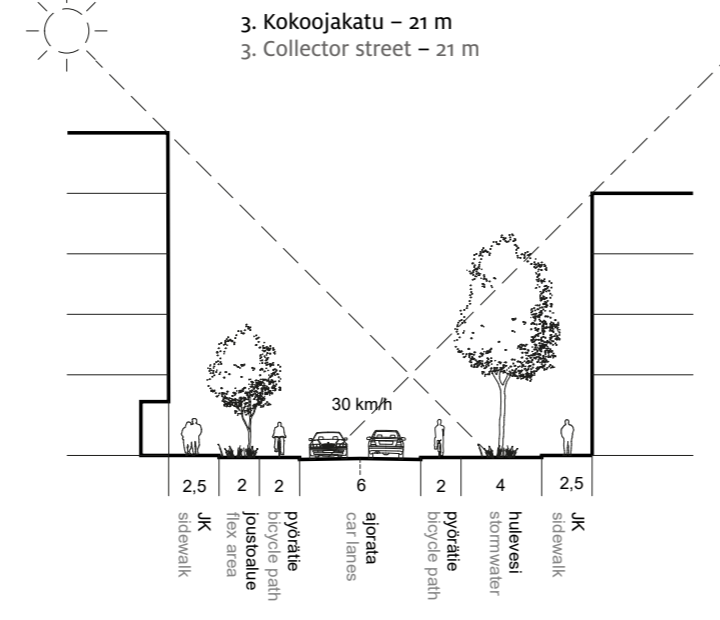
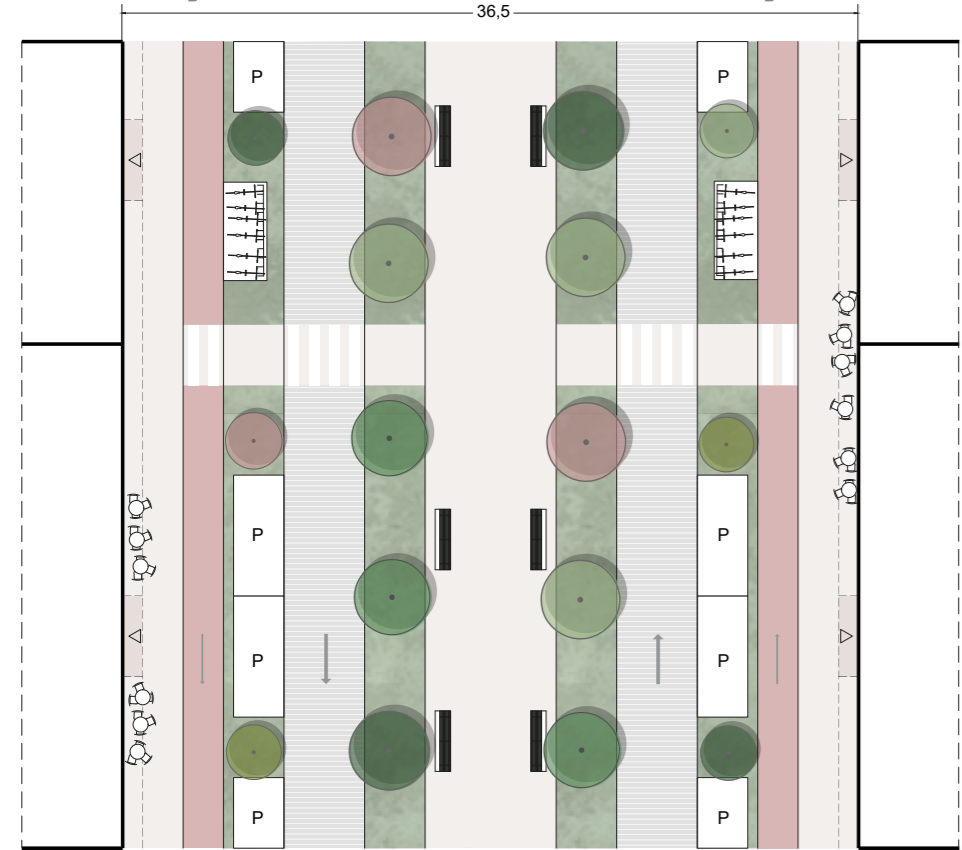
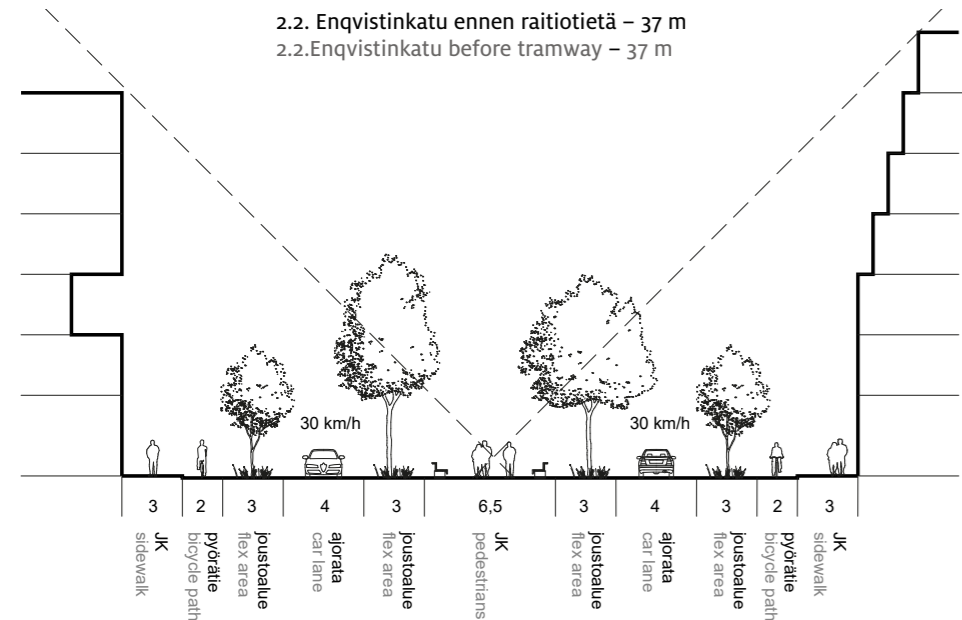
Lielahden katuverkko voidaan jakaa sen liikenteellisen hierarkian perusteella neljään eri katutyypiin:

- Pääkatu
 - Raitiotiekatu
 - Kokoojakatu
 - Tonttikadut.
- 1. Pääkatu:**
 - Tilantarve poikkileikkauksessa ~35 m
 - Autoliikenteellä 1+1 kaistaa sekä varaukset kääntymiskoille ajoratojen välissä
 - Nopeustaso 40 km/h
 - Jalankulku ja pyöräily eroteltu toisistaan
 - Yksisuuntaiset pyörätiet
 - Kadunvarsipysäköinti mahdollinen
 - Joukko liikennepysäkit syvennyksissä
 - Varaukset pyöräpysäköinnille välikaistoilla.
 - 2. Raitiotiekatu:**
 - Tilantarve poikkileikkauksessa 37 m
 - Autoliikenteellä 1+1 kaistaa
 - Raitiotievaraus katutilan keskellä, toteutettavissa 1.vaiheessa esplanadimaisena kävelykselina
 - Mahdollisen raitiotien sähköistys ja kadun valaistus (yhteiskäyttöpylväät) sekä pysäkkien odotustilat raitiotiet reunustavilla välikaistoilla
 - Yksisuuntainen pyöräily jalankulusta eroteltuna
 - Nopeustaso 30 km/h
 - Kadunvarsipysäköinti mahdollinen.
 - 3., 4. Kokoojakatu:**
 - Tilantarve poikkileikkauksessa 21 m (Tehdaskartanonkadulla puisto huomioiden 38 m)
 - Pyöräily jalankulusta eroteltuna
 - Yksi- tai kaksisuuntainen pyöräily
 - Nopeustaso 30 km/h
 - Ei kadunvarsipysäköintiä.
 - 5., 6. Tonttikadut (viherkadut, shared space -kadut):**
 - Tilantarve poikkileikkauksessa 15 m
 - Toimintojen sijoittelu tapauskohtaisesti
 - Tilavaraukset kunnallistekniikan sijoittamiselle
 - Pyöräily ajoradalla
 - Nopeustaso 20 km/h
 - Pysäköinti mahdollinen, tarkistettava tapauskohtaisesti.

Based on its traffic hierarchy, the street network of Lielahden can be divided into four street types:

- Main street
 - Tram street
 - Collector street
 - Local streets.
- 1. Main street:**
 - Space requirement in cross section ca. 35 m
 - 1+1 lanes for motor traffic, as well as reservations for turning lanes between the lanes
 - Speed limit 40 km/h
 - Pedestrians and bicycles separated from each other
 - One-way bicycle paths
 - Possible on-street parking
 - Public transport stops in bays
 - Reservations for bicycle parking on intermediate lanes.
 - 2. Tram street:**
 - Space requirement in cross section 37 m
 - 1+1 lanes for motor traffic
 - Tramline reservation in the middle of the street space, can be implemented in the first phase as an esplanade-like pedestrian axis
 - Electrification of the possible tramway and street lighting (interconnected columns), as well as tram stop waiting areas on intermediate lanes flanking the tramway
 - One-way cycling, separated from walking
 - Speed limit 30 km/h
 - Possible on-street parking.
 - 3., 4. Collector street:**
 - Space requirement in cross section 21 m (38 m on Tehdaskartanonkatu Street, including the park)
 - Cycling separated from walking
 - One- or two-way cycling
 - Speed limit 30 km/h
 - No on-street parking.
 - 5., 6. Local street (green streets, shared space streets):**
 - Space requirement in cross section 15 m
 - Placement of functions on a case-by-case basis
 - Space reservations for municipal engineering
 - Cycling on the road
 - Speed limit 20 km/h
 - Possible parking, to be specified case by case.





5. KUNNALLISTEKKNINEN SUUNNITELMA JA VERKOSTOT

5. THE INFRASTRUCTURE PLAN AND NETWORKS

Yleissuunnitelman ohessa on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, joka on kokonaisuudessaan yleissuunnitelman liitteenä ja tässä raportissa esitetään siitä tiivistelmä (Hiedanranta, Kunnallistekninen yleissuunnitelma, Tampereen kaupunki, Afry, 2020).

Hiedanrannan resurssitehokas, toimintavarma ja joustava infrastruktuuri

Kiertotalouden yksi keskeinen kehityskohde on kaupunki-infrastruktuuri, koska se ohjaa kaupunkien materiaalivirtoja ja siten omalta osaltaan joko estää tai mahdollistaa kiertotaloutta. Hiedanrannan kunnallistekniikan suunnittelun lähtökohdina ovat kestävät ratkaisut ja tulevaisuuden joustavuus. Luonnonvarojen rajallisuus vaikuttaa tulevaisuudessa kunnallistekniikan toteuttamistapoihin. Esimerkiksi jätevesien mukana kaupungeista huuhdotaan ravinteita, joista on todennäköisesti tulevaisuudessa pulaa ravinnontuotannossa. Hiedanrannan sanitaattoratkaisua varten selvitettiin ravinteiden talteenottoa ja sanitaatiovaihtoehtoja vertailtiin kiertotalousnäkökulma huomioiden. Erilliskeräykseen perustuvia viemärinti- ja sanitaatiojärjestelmiä ei Suomessa ole kaupunkimittakaavassa vielä toteutettu, mutta virtsanerottelu ja ravinteiden talteenotto saattaa tulevaisuudessa olla olennaista. Hiedanrannan kunnallistekninen rakenne on suunniteltu siten, että alueella on mahdollista tulevaisuudessa huomioida kiertotalousratkaisuja taloteknisiin ratkaisuihin. Kasvillisuuden valinta ja hulevesien hallinnan menetelmät tukeutuvat vahvasti hyötykäyttöön. (Hiedanrannan vaihtoehtoisten sanitaatio- ja viemärintiratkaisujen ympäristövaikutusten ja kustannusten arviointi: https://www.tampere.fi/tiedostot/h/yWvLgYrhD/Hiedanrannan_viemarointivaihtoehtojen_vertailu_NETTIIN.pdf)

Kunnallisteknisen suunnittelun tuloksena alueelle varattiin tilaa vesijohdoille, jätevesiviemäreille, kaukolämmölle ja -kylmälle, jätteiden putkikeräykselle, sähkö- ja telekaapeleille, hulevesien käsittelylle ja johtamiselle sekä biokaasu- ja hiilidioksidiputkille. Lisäksi huolehdittiin alueella jo olevan infran, kuten maakaasun, sijoittumisesta rakenteeseen. Katupoikkileikkaukset suunniteltiin siten, että katupuille riittää tilaa. Jatkossa tutkitaan taloudellisesti ja teknisesti kestäviä ratkaisumalleja mm. harmaiden vesien käsittelyyn. Kunnallistekniikan yleissuunnitelma osoittaa toimenpiteet alueen vaiheittain toteuttamiseen siten, että jo olemassa olevaan kunnallistekniikkaan kytköksissä olevien alueiden järjestelmät toi-

Municipal technical planning has been carried out simultaneously with master planning. The municipal technical plan has been compiled in a separate report, and the present report presents a summary of it (Hiedanranta, Kunnallistekninen yleissuunnitelma, Tampereen kaupunki, Afry, 2020).

Resource-efficient, reliable and flexible infrastructure

One of the key development objects in circular economy is urban infrastructure, as it steers cities' material flows and either blocks or facilitates circular economy. The starting points for the planning of municipal engineering for Hiedanranta are sustainable and flexible solutions. The scarce natural resources will affect the ways municipal engineering will be implemented in the future. For example, in cities, nutrients are washed away with wastewater and there will probably be a shortage of nutrients in food production in the future. For finding a suitable sanitation solution for Hiedanranta, the recovery of nutrients was studied and sanitation options were compared, observing the perspective of circular economy. So far, there are no sewerage or sanitation systems based on source separation in Finnish cities. However, urine separation and the recovery of nutrients may be of key importance in the future. The infrastructure for Hiedanranta has been planned in such a way that it will be possible to include circular economy aspects in building engineering solutions. The selection of the vegetation and the stormwater management methods will be based strongly on their utilisation. (report: Hiedanrannan vaihtoehtoisten sanitaatio- ja viemärintiratkaisujen ympäristövaikutusten ja kustannusten arviointi: https://www.tampere.fi/tiedostot/h/yWvLgYrhD/Hiedanrannan_viemarointivaihtoehtojen_vertailu_NETTIIN.pdf)

In the planning, space was reserved for municipal engineering for water pipes, sewers, district heating and cooling, a pipe-line based waste collection system, power and telecommunication cables, the treatment and directing of stormwaters, as well as for biogas and carbon dioxide pipelines. In addition, the locations of the existing infrastructure, such as the natural gas pipelines, were also studied. The street cross sections were planned in a way that there is enough space for street-lining trees. In the future, economically and technically sustainable solutions will be sought for the treatment of greywater, for example. The master plan for municipal engineering designates the measures for the phased implementation of the area in such a way that the systems that have already been connected

mivat moitteetta. (Hiedanrannan kunnallistekniikan yleissuunnitelma, SitoWise, Pöyry/Afry, 2020)

Järвикаupungin erityispiirteitä

Järвикаupungin korkeustaso suunniteltiin Näsijärven vedenkorkeuden vaihtelut huomioiden siten, että kunnallistekniikka voidaan toteuttaa hyvin huollettavaksi. Vedenjakelu perustuu itä-länsi suuntaiseen uuteen runkovesijohtoon, joka rakennetaan alueen läpi raitiotien rinnalle. Saarelle toteutetaan vedenjakelua varmistavat lenkkiyhteydet. Alueen tasaisuuden vuoksi jätevesiviemärinti toteutetaan pumppaamoita hyödyntäen, jotta viemärit voidaan asentaa sopivaan syvyyteen. Katupoikkileikkaukset mitoitettiin siten, että kunnallistekniikka voidaan huoltaa ja rakentaa turvallisesti ilman tuettuja kaivantoja. Alue tulee olemaan louhetäytön vuoksi hyvin vettä läpäisevää, joten huleveden hallinnan ratkaisut perustuvat imeytykseen eikä hulevesiviemäreitä tarvita. Kuivatukseen varmistaa toimivat tulvareitit ja viheralueiden hyödyntäminen katutasoa alemmina alueina. Saaren keskiosassa sijaitseva vedenjakaja varmistaa, ettei alueelle synny tulvia kovillakaan rankkasateilla. Alueen taloteknisissä suunnitelmissa voidaan tulevaisuudessa hyödyntää järvivesien lämpöä tai viileyttä ja/tai aurinkokennoja. Suunnittelussa on merkittävässä osassa ollut pohjavesialueen riskienhallinta ja kiinteistökohtaiset vihreän infran ja hulevesien yhteiset hallintaratkaisut.

Hiedanrannan keskustan ja Lielahden erityispiirteitä

Hiedanrannan keskustan ja Lielahden alueella kunnallistekniikka suunniteltiin huomioon ottaen alueella jo oleva infrastruktuuri. Alueen rakentamisen vaiheistus ja johtosiirtojen oikea-aikaisuus on merkittävää, jotta jo olemassa oleva infrastruktuuri toimii moitteetta rakentamisen aikana. Alueella jo olevaa infrastruktuuria säästetään silloin, kun sen kunto ja sijainti sallivat. Vedenjakelu perustuu itä-länsisuuntaiseen uuteen runkovesijohtoon, joka rakennetaan alueen läpi Lielahdenkadulle. Vedenjakelua varmistavat lenkkiyhteydet toteutetaan Tehdaskartanonkadun kautta Lielahdenkadulle sekä Federleynkadulle Niemenrantaan. Jätevesien viemärinti toteutetaan mahdollisimman pitkälti painovoimaisesti. Alue tukeutuu uusittavaan Lielahden jätevedenpumppaamoon, joka johtaa jätevedet Paasikiventien ja rautatien eteläpuolelle rakennettuun verkostoon. Vanhan tehtaan pohjoispuolisen alueen viemärintiä varten tarvitaan uusi jätevedenpumppaamo. Kaukolämmön pääreitti toteutetaan alueen läpi Tehdaskartanonkadulta Paasikiventielle, missä sijaitsee suuren kapasiteetin runkojohto.

Kunnallistekniikan sijoittuminen on tarkasteltu eri katutyypeille katuvihreän ja muiden rakenteiden tilantarve huomioiden. Huollettavuuden varmistamiseksi on esitetty mm. syvien kaivantojen tuentojen jättämistä paikoilleen säästämään katutilaa ja varmistamaan huoltomahdollisuus. Alueen suunniteltu tasaus perustuu nykyisiin säästettäviin korkotasoa sitoviin rakennuksiin sekä ranta-alueilla Näsijärven vedenkorkeuteen.

Nykyisellään liiankin alavaa Enqvistinkadun ympäristöä Lielahdessa esitetään uudelleen rakentamisen myötä tasattavan hieman nykyistä ylemmäksi. Huleveden virtausreitti uuden alueen läpi toteutetaan tulvamitoitettuna Lielahden tulvariskien vähentämiseksi. Ollinojan virtausreitit putkiosuuden kapasiteettia parannetaan Lielahdenkadulta itään päin ja hulevedet johdetaan hulevesien käsittelyjärjestelmään. Ollinojan hulevesirakenteet risteävät viheryhteyden, ulkoilureitin ja raitiotiesillan kanssa ja ovat merkittävät jatkosuunnittelukohde.

to the existing municipal engineering system will function properly. (Hiedanrannan kunnallistekniikan yleissuunnitelma, SitoWise, Pöyry/Afry, 2020)

Special features of Lake City

The elevation of Lake City was planned observing the fluctuations in the water level of Lake Näsijärvi, and it was ensured that the maintenance of the municipal engineering systems will be easy. Water distribution will be based on a new water main that will be constructed through the area, next to the tramline. Loop-shaped connections will be implemented on the island, ensuring the water distribution. Due to the level terrain, pumping stations will be utilised in wastewater sewerage. This way, the sewers can be installed at a suitable depth. The street cross sections were dimensioned in such a way that the municipal engineering system can be serviced and built without supported excavations. Due to the rock-fill material, the area will be permeable. Consequently, the stormwater management solutions will be based on infiltration and there will be no need for stormwater sewers. The drainage will be ensured by functional routes for flooding stormwaters and by the utilisation of green areas below the street level. The watershed in the central part of the island will ensure that there will be no floods in the area during heavy rains. The building engineering plans may utilise warm or cool lake water and/or solar cells. Amongst important planning aspects have been the risk management of the groundwater area as well as the property-specific solutions for the management of green infrastructure and stormwaters.

Special features of Hiedanranta Centre and Lielähti

In Hiedanranta Centre and in Lielähti, municipal engineering was planned whilst observing the existing infrastructure. The phased implementation of the area and the right timing of the relocation of pipes are important, as this way, the existing infrastructure will function properly during construction. The existing infrastructure will be spared if its condition and location allow it. Water distribution will be based on a new water main in an east-west direction, which will be built through the area to Lielahdenkatu Street. The loop-shaped connections ensuring the water distribution will be implemented via Tehdaskartanonkatu Street to Lielahdenkatu Street, as well as to Federleykatu Street in Niemenranta. Wastewater sewerage will be implemented gravity-based, to the extent possible. The area will use the Lielähti wastewater pumping station, which will be renewed. The pumping station will direct the wastewater into a network that has been built on the southern side of Paasikiventie Road and the railway line. A new wastewater pumping station must be built for the sewerage of the area on the northern side of the old factory. The main route for district heating will be implemented through the area from Tehdaskartanonkatu Street to Paasikiventie Road, where a main pipeline is located.

When studying the placement of municipal engineering solutions for various street types, the space requirements of green on the streets and other structures have been observed. It has also been proposed that the supporting structures for deep excavations remain in their place in order to save street space and ensure their easy maintenance. The planned levelling of the area is based on the buildings that will be preserved as well as on the water level on the shore areas.

It has been proposed that the Enqvistinkatu Street area in Lielähti, which is currently too low-lying, be levelled slightly higher than it is today. The stormwater flow route through the new area will be implemented as flood-dimensioned in order to reduce flood risks in Lielähti. The capacity of the pipeline section in the Ollinoja ditch flow route that remains to the east of Lielahdenkatu Street will be improved, and stormwaters will be directed to a stormwater management system. The stormwater management structures of the Ollinoja ditch will intersect with a green connection, a recreational route and a railway bridge, constituting an important object for further planning.

6. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

6. IMPACT ASSESSMENT

Yleissuunnitelman kanssa samaan aikaan on tehty suunnitelman vaikutusten arviointia. Vaikutusten arviointi on osaltaan vaikuttanut yleissuunnitelman sisältöön. Arviointi on koottu kokonaisuudessaan erilliseen raporttiin, ja tässä raportissa esitetään siitä tiivistelmä (Hiedanranta, Yleissuunnitelman vaikutustenarviointi, Tampereen kaupunki, 2020).

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja liikenteeseen

Lielähti-Hiedanranta -alueelle muodostuu läntisen Tampereen vahva aluekeskus, jonne voidaan suunnata suuri osa Tampereen kasvusta monen vuoden ajan. Tampereelle rakennettavasta raitiotiestä saadaan paras hyöty yhdistämällä sen avulla vahvoja aluekeskuksia ydinkeskustaan. Hiedanrannan alue mahdollistaa vahvan vastinparin rakentamisen Hervannalle.

Lielähti-Hiedanrannan alue saavutetaan kaikilla kulkumuodoilla erinomaisesti. Raitiotie ja siihen kytkeytyvä joukkoliikenne yhdistävät Lielähti-Hiedanrannan Tampereen ydinkeskustaan ja Tampereen läntisiin alueisiin. Bussiliikenteeseen syntyy kokonaan uusia linjoja, joiden väli- tai päätepysäkki on Hiedanrannan keskustan raitiotiepysäkin yhteydessä. Joukkoliikennettä täydentää nykyaikainen kaupunkipyöräjärjestelmä. Uusi katuyhteys Epilän kohdalla pääradan ja kantatien 65 ali parantaa Tesoman ja Hiedanrannan välisen joukkoliikenteen ja pyöräilyn sujuvuutta. Pyöräilyn seudullinen itä-länsisuuntainen pääyhteys säilyy Paasikiventien eteläpuolella, mutta se nousee Vaitinaron liittymämuutoksen myötä samaan tasoon rautatien kanssa. Tällöin yhteys tulee myös sujuvammaksi Vaitinaron kohdalla, kun risteämiset muun liikenteen kanssa poistuvat. Pyöräilyn uusi pääreitti syntyy Järvikaupungin saaren pääväylän yhteyteen sekä Hiedanrannan rakenteen sisällä olevan väylän rinnalle itä-länsisuunnassa jatkuen länteen Enqvistinkatua tai rinnakkaisväylää pitkin. Seudullinen pääreitti ja ranta-alueen uusi sujuva ja viihtyisä pyöräilyreitti yhdistävät Näsijärven rannan ulkoilu- ja virkistysreitit Lentävänniemestä Rauhaniemeen.

Vaitinaron liittymässä on jo nykytilanteessa toimivuusongelmia. Liittymän toimivuutta parannetaan lähivuosina toteuttamalla kolmannet kaistat lännen suuntaan Pölkkylänniemen ja Enqvistinkadun väliselle osuudelle. Liikennemäärien ennustettu kasvu pääväylillä edellyttää, että Vaitinaron liittymä on muutettava eritasoliittymäksi ennen vuotta 2030. Liittymän kehittäminen eritasoliittymäksi on tarpeellinen, vaikka Hiedanranta-Lielähti -aluetta kehitettäisiin. Lielahden alueen muuttuva liikenneverkko ja maankäytön rakenne siirtävät ennusteiden mukaan merkittävän osan Lielahden sisäisestä liikenteestä Enqvistinkadulta Lielahdenkadulle. Tämän seurauksena myös kantatietä 65 ja Lielahdenkadun liittymää

Impact assessment regarding the Master Plan has been carried out simultaneously with master planning. Impact assessment has affected the contents of the Master Plan. The impact assessment has been compiled in a separate report, and the present report presents a summary of it.

Impacts on the urban structure and traffic

A strong district centre for western Tampere will be created in the Hiedanranta–Lielähti area, and a large part of the growth in Tampere can be directed to the area for many years. The tramway that is under construction in Tampere will be utilised in the best possible way by connecting the strong district centres to the epicentre of Tampere, and the Hiedanranta area will form a strong counterpoint to Hervanta.

The accessibility of the Lielähti–Hiedanranta area by all modes of travel will be excellent. The tramway and the complementary public transport traffic connect Lielähti–Hiedanranta to the epicentre of Tampere and to the western areas of the city. There will be new bus lines whose intermediate or final stop is located next to the tram stop in Hiedanranta Centre. The public transport services will be complemented by a modern city bike system. By Epilä, a new street connection beneath the main railway line and Main Road 65 will facilitate the public transport and cycling between Tesoma and Hiedanranta. The regional main cycling connection running in the east–west direction will remain along the southern roadside of Paasikiventie Road, but with the alterations to the Vaitinara junction, the bicycle path will be raised to be level with the railway. This will also make the connection smoother at Vaitinara, as the intersections with other traffic are removed. A new east–west main cycling route will be created in connection with the main street on the Lake City island and in parallel with the route integrated in Hiedanranta’s internal transport structure, continuing west from Hiedanranta along Enqvistinkatu Street or along the new parallel street. The regional main route and the new smooth and pleasant waterfront cycling route serve to connect the recreational routes on the shore of Lake Näsijärvi all the way from Lentävänniemi to Rauhaniemi.

The Vaitinara junction already has performance problems. Over the next few years, the junction will be made more functional by constructing third lanes to the west in the section between Pölkkylänniemi and Enqvistinkatu Street. Due to the projected increase in the traffic volumes on the main roads, the Vaitinara junction must be changed into a multi-level junction before 2030. The multi-level junction is required, even if the Hiedanranta-Lielähti area were not developed. According to forecasts, the changing transport network and land use structure in Lielähti will shift a large part of the traffic within Lielähti from Enqvistinkatu Street to Lielahdenkatu Street. Consequently, Main Road 65 and the junction of

on kehitettävä vuoteen 2040 mennessä. Liikenne-ennusteilla ja liikenteen toimivuustarkasteluilla on varmistuttu, että autoliikenteen kapasiteetti Paasikiventiellä, Vaitinaron liittymässä, Lielahdenkadulla sekä Hiedanrantaan saapuvilla väylillä on riittävä myös vuonna 2040. Harjuntausta-kadun jatkaminen Myllypuronkadulle mahdollistaa liikenteen tasaisemman jakautumisen Lielahdenkadun ja Myllypuronkadun liittymien välillä. Raitiotielinjaus on mahdollista jatkaa Enqvistinkadun pistoraitteen kautta kohti Ylöjärveä, mikä parantaa alueen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. (Hiedanrannan Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut, Ramboll Finland Oy 27.3.2020)

Yleissuunnitelman mukainen kaupunkirakenne ja liikennejärjestelmä tukevat kestäville kulkumuodoille (jalankulku, pyöräily ja joukkoliikenne) asetettuja kulkumuototavoitteita, sillä nämä liikennemuodot on huomioitu alueen suunnittelussa alusta alkaen. Yleissuunnitelma-alueella tullaan käyttämään tavanomaista vähemmän henkilöautoa päivittäisessä liikkumisessa, sillä tehokas raitiotiejärjestelmä rakennetaan valmiiksi ennen Hiedanrannan rakentamista, jolloin alueelle muuttaa keskimääräistä kaupunginosaa enemmän autottoman elämäntyylin valinneita henkilöitä sekä autoilusta riippumattomia työnantajia. Tavoiteltu tehokas rakenne Hiedanrannan keskustakortteleissa edistää monipuolisten palvelujen ja kävely-ympäristön syntymistä. Suunnitelmassa on pyritty vaikuttamaan asukkaiden ja alueen käyttäjien kulkutavan valintaan priorisoimalla kestäviä kulkumuotoja. Hiedanrannan korttelirakenne ja katutilat on suunniteltu kävelyn ja pyöräilyn ehdoilla – reitit ovat suurempia kuin autoliikenteen reitit. Autopysäköinti on keskitettyä eikä tonttikohtaista, jolloin kävelymatka raitiotiepysäkillä on vähintään yhtä houkuttavaa kuin kävely auton pysäköintipaikalle. Henkilöauton valinnan houkuttelevuudessa kulkutapavaihtoehtona on kuitenkin selkeitä eroja riippuen korttelista.

Vaikutukset ympäristöön

Tampereen kaupungilla on tavoitteena olla hiilineutraali vuonna 2030. Tämä asettaa kovat tavoitteet myös rakennettavalle Hiedanrannalle. Hiedanrannan tavoitteena on tuottaa enemmän kuin kuluttaa. Yleissuunnitelma-alueesta on suunnittelun tässä vaiheessa tehty päästölaskelma oletuksella, että alue rakentuisi nykyisiä keskimääräisiä rakentamistapoja noudattaen. Seuraavissa vaiheissa on tarkoitus puoleutua eri toimenpiteiden vaikutuksiin ja päästöjen vähennyspotentiaaliin.

Lielahdenkatu Street must be developed by 2040. The traffic projections and the traffic performance studies have ensured that the motor traffic capacity on Paasikiventie Road, at the Vaitinara junction, on Lielahdenkatu Street and on the roads running to Hiedanranta will be sufficient in 2040. Extending Harjuntausta Street to Myllypuronkatu Street will facilitate a more balanced division of traffic between the junctions of Lielahdenkatu Street and Myllypuronkatu Street. It is possible to extend the tramline alignment via the Enqvistinkatu branch line towards Ylöjärvi, which will improve the accessibility of the area by public transport. (Hiedanrannan Yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut, Ramboll Finland Oy 27.3.2020)

An urban structure and transport system that conforms to the Master Plan support the objectives set for sustainable modes of travel (walking, cycling and public transport), as these modes of transport have been observed in the planning of the area right from the start. In the master planning area, the use of passenger cars in daily mobility will be lower than conventionally, as the construction of the efficient tramway system will be completed before the construction of Hiedanranta; this will attract a higher number of people who choose a car-free lifestyle and a higher number of employers who are independent of motoring to move to or set up offices in the area than would be the case in an average city district. The aspired efficient structure in the Hiedanranta Centre blocks will promote the creation of versatile services and a walkable environment. The aim of the plan is to influence the choice of a mode of travel by the inhabitants and users of the area by prioritising sustainable modes of travel. In Hiedanranta, the block structure and street space have been planned on the terms of walking and cycling – the routes are more direct than the motor traffic routes. Car parking will be centralised, not plot-specific, making walking to a tram stop at least as pleasant as walking to a parking space. However, there will be differences between the blocks as regards the attractiveness of choosing a passenger car as a mode of travel.

Environmental impacts

The City of Tampere aspires to be carbon-neutral by the year 2030. This goal also sets high standards for the new Hiedanranta district. The objective in Hiedanranta is that the area will produce more than it consumes. At the current stage of planning, an emissions estimate has been drawn up concerning the Master Plan area, assuming that the area would be developed applying the current average methods of construction. During the subsequent stages, the purpose is to address the impacts of specific measures, as well as the potential for reducing emissions.

Tehdyssä kasvihuonekaasupäästölaskennassa päästöjen muodostuminen jaettiin ajallisesti kolmeen tarkasteltavaan ajanjaksoon: 1) nykyisen rakennuskannan purkamisen päästöt 2) rakentamisen aikaiset päästöt ja 3) yhden vuoden käytön aikaiset päästöt. Nykyisen rakennuskannan purkamisen päästöt ja rakentamisen aikaiset päästöt kuvaavat elinkaaripäästöjä ja yhden vuoden käytön aikaiset päästöt puolestaan poikkileikkausta Hiedanrannan alueen kulutusperusteisista päästöistä alueen valmistuttua.

Nykyisen rakennuskannan purkamisen päästöt kuvaavat purkuvaiheen elinkaaripäästöjä sisältäen vaiheet purku, kuljetus, esikäsittely ja -prosessointi, käsittely, jättemateriaalien hyödyntäminen sekä energiakäyttö. Purkamistarkastelussa lähtötietoina olivat paikkatietoaineistosta lasketut tiedot purkamisen kohteena olevien rakennusten kerrosalasta ja käyttötarkoituksesta. Nykyisen purettavan rakennuskannan kerrosneliömäärä on noin 115 000 k-m². Purkamisesta, purkujätteen kuljettamisesta käsitteilyyn, purkujätteen käsittelystä sekä loppusijoittamisesta tai hyödyntämisestä muodostuu yhteensä kasvihuonekaasupäästöjä noin 24 000 tonnia CO₂-ekv.

Rakentamisen aikaiset päästöt kuvaavat elinkaaripäästöjä, joissa on arvioitu tarvittavien rakennusmateriaalien valmistamisen, kuljetuksen työmaalle sekä varsinaisen rakentamisen ja asentamisen päästöt. Rakennusten rakentamisen päästöt arvioitiin rakennuksen käyttötarkoituksen (asuminen, toimisto, liiketila, toimisto, julkinen palvelu, pysäköinti) mukaan. Rakennusten rakentamisen kasvihuonekaasupäästöt (khk-päästöt) ovat noin 518 000 tonnia CO₂-ekv. Infrarakentamisen päästölaskentaan sisältyivät kadut, viheralueet, vesihuolto ja putkikeräys, hulevedet, energia ja sähköverkko, esirakentaminen, raitiotiet, erikoisrakenteet sekä johdonsiirrot. Suunnitellun infran määrä- ja hintatietojen pohjalta arvioitiin rakentamisesta aiheutuvat khk-päästöt päästökerrointen avulla. Infran rakentamisen aikaiset khk-päästöt ovat noin 85 000 tonnia CO₂-ekv. Kokonaisuutena rakentamisen aikaiset khk-päästöt ovat noin 603 000 tonnia CO₂-ekv., josta selkeästi suurin osuus muodostuu rakennusten rakentamisesta.

Käytönaikaiset khk-päästöt Hiedanrannan alueella mallinnettiin ottamalla huomioon alueelle tulevien asukkaiden kulutuksen elinkaaripäästöt (mm. ruoka, vaatteet, muut tuotteet ja palvelut), rakennusten lämmitys ja sähkönkulutus sekä liikkuminen alueella. Käytön aikana päästöjä muodostuu yhden vuoden aikana Hiedanrannan alueella yhteensä noin 206 000 tonnia CO₂-ekv ja hiilinieluja noin 75–150 tonnia CO₂-ekv riippuen viheralueiden puuston kasvuvaiheesta. Asukasta kohden tämä on hiilinielut huomioiduna noin 10 000 kg eli 10 tonnia CO₂-ekv.

Tarkasteltavien vaiheiden khk-päästöt yhden vuoden kulutuksen jälkeen on esitetty alla olevassa kuvassa. Rakennusten rakentaminen näkyy elinkaaren alussa selkeänä piikkinä, sillä se on yli 60 % kaikista khk-päästöistä. (Hiedanrannan päästölaskenta, Ramboll Finland Oy 2019)

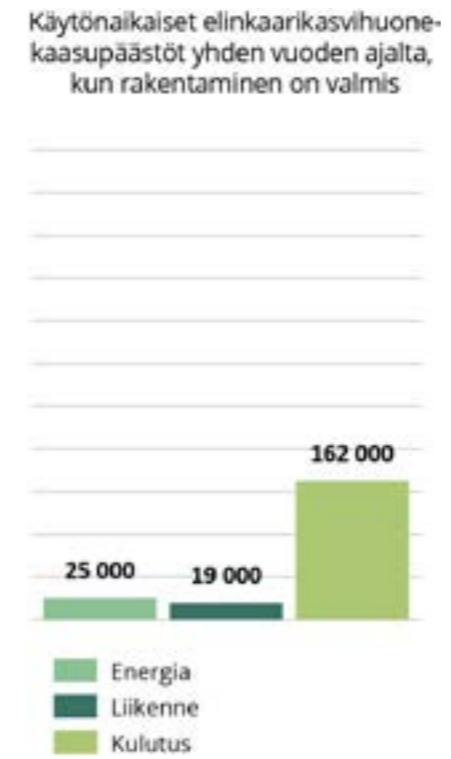
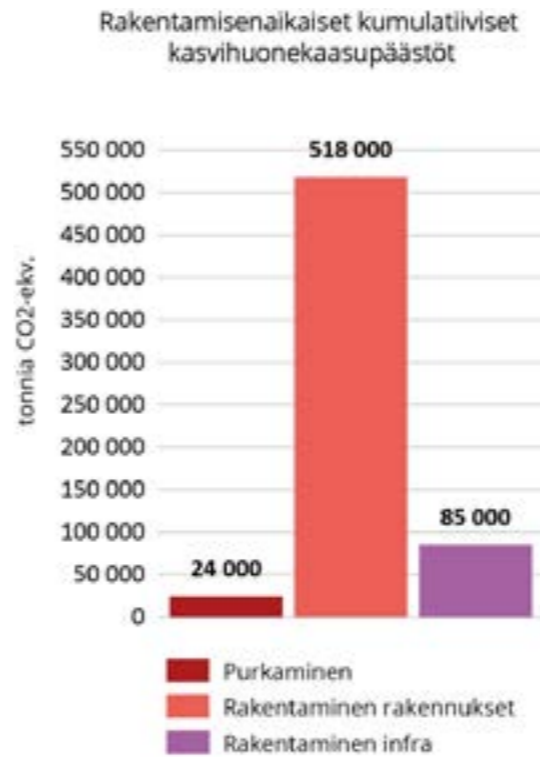
In the greenhouse gas emissions estimate that has been calculated, the formation of emissions was divided chronologically into three periods under review: 1) emissions from the demolition of current building stock, 2) emissions during construction, and 3) emissions per year of use. The emissions from the demolition of current building stock and the emissions during the construction stage describe life cycle emissions, while the emissions per year of use represent a cross-section of the consumption-based emissions from the Hiedanranta area once the area is completed.

The emissions from the demolition of current building stock depict the demolition-stage life cycle emissions, including the phases of demolition, transportation, pre-processing, processing, as well as the utilisation and energy recovery of waste material. In the demolition-phase estimate, the baseline data included the information regarding the gross floor areas and intended uses of the buildings allocated for demolition, as calculated based on the available geographic material. The combined gross floor area of the existing building stock allocated for demolition is roughly 115,000 gross floor m². The demolition work, the transportation of demolition waste for processing, the demolition waste processing, as well as the final disposal or recovery of demolition waste will produce a total of circa 24,000 tonnes of CO₂e in greenhouse gas emissions.

The construction-stage emissions represent life cycle emissions, including emissions from the manufacture of the required building materials and their delivery to the site, as well as emissions from the actual construction and installation work. The emissions from the construction of buildings were estimated according to the buildings' intended use (housing, offices, business premises, public services, parking). The greenhouse gas emissions from the construction of buildings will amount to some 518,000 tonnes of CO₂e. The emissions estimate for the construction of infrastructure included streets, green areas, water supply and waste collection pipe systems, stormwaters, energy and the power grid, preconstruction, tramways, special structures and relocations of power lines. Based on the quantity surveying and price information for the planned infrastructure, the greenhouse gas emissions caused by the construction of infrastructure were estimated with the aid of emission factors – the construction-phase emissions related to infrastructure will be roughly 85,000 tonnes of CO₂e. As a whole, the construction-phase greenhouse gas emissions will amount to approximately 603,000 tonnes of CO₂e, the clear majority of which will be produced by the construction of buildings.

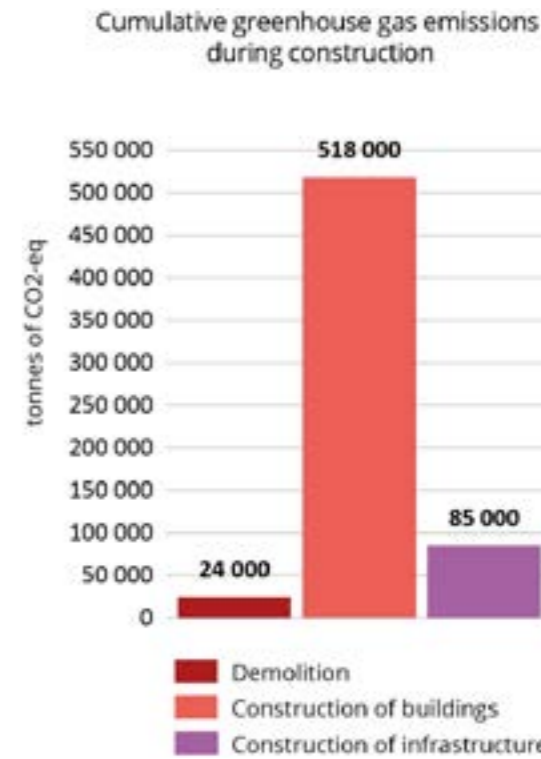
The emissions produced by the use of the Hiedanranta area were modelled by considering the life cycle emissions caused by the future Hiedanranta residents' consumption (e.g. food, clothes, other products and services), the heating and energy consumption of the buildings, as well as mobility within the area. Emissions per year of use in the Hiedanranta area will be produced to the overall amount of circa 206,000 tonnes of CO₂e, with carbon sinks forming to mitigate this by some 75–150 tonnes of CO₂e, depending on the stage of growth in the green areas' tree stock. This corresponds to circa 10,000 kg, i.e. 10 tonnes, of CO₂e per resident, when the carbon sinks are taken into account.

The estimated emissions from the phases under examination after one year of consumption are presented in the figure below. The construction of buildings is seen as a distinct spike at the beginning of the life cycle, as it constitutes more than 60% of all greenhouse gas emissions. When the life cycle examined in the calculation is extended to 50 years, applying the same assumptions as were applied to the first year of use, the share of the residents' consumption in the emissions increases to roughly 75% of all life cycle emissions. (Hiedanrannan päästölaskenta, Ramboll Finland Oy 2019)



Tarkasteltavien vaiheiden elinkaarikasvihuonekaasupäästöt.

Rakentamisaika kuvaa kumulatiivisia päästöjä koko rakentamisen ja purkamisen ajalta. Käytönaikaiset elinkaarikasvihuonekaasupäästöt kuvaavat yhden vuoden aikana muodostuvia kasvihuonekaasupäästöjä nykyisen kaltaisella kulutusjakaumalla, kun rakentaminen on kokonaisuudessaan valmis ja alueella asuu tavoitellut 25 000 asukasta.



Life cycle greenhouse gas emissions from the considered phases.

The construction time describes the cumulative emissions over the entire construction and demolition period. Life cycle greenhouse gas (GHG) emissions represent one year's GHG emissions at current consumption levels, when construction is complete and the area has a targeted population of 25 000 inhabitants.

An ecological strategy has been drawn up for the Hiedanranta area (Ramboll 2019), evaluating the baseline ecological values in the area and the impacts that the implementation of the plan will have on these, in addition to presenting measures for preventing, mitigating or compensating for the impacts on the area's ecological values that will be caused during the construction and use of the area. The construction and development have been limited to exclude the most valuable natural areas, and the impacts on these will thus remain minor. The preservation of the significant natural values in Lielähti Manor Park may, however, be hampered by the pressure towards recreational use generated by the housing constructed in the nearby area. The plan will have both negative and positive impacts on the ecological network of the area. The most significant negative impacts on the area's natural values will be directed towards the ecological corridor relying on the current, continuous lakeside park area that will be interrupted, which means that the ecological need for a connection to the water will not be met. At Pölkkylänniemi, a forest with valuable flora and landscape aspects, which has been designated as a significant entity of high natural value, will be largely replaced by construction. The most significant positive impacts will be generated as a result of the new Central Park and the related new link to Epilänharju Esker. Central Park will form a new significant ecological connection between important core areas in the green and ecological network, Niemenranta and Epilänharju Esker. The ecological strategy

Yleissuunnitelman mukainen rakentaminen muuttaa hieman nykyisiä Ollinojan ja Possiojan valu-ma-aluearvoja Lielahdenkadun alapuolisella osuudella sekä merkittävästi alueiden sisäisiä virtausreittejä. Päävaluma-alueet ovat jo nykytilanteessa suurelta osin rakennettuja, jolloin muutos läpäisemättömän pinnan määrässä ei ole niin merkittävä kuin neitseelliseen maastoon rakennettaessa. Uusi rakentaminen kuitenkin muuttaa nykyisellään heikosti kuivatetut varastokentät ja vanhojen tehdastoimintojen lieve-alueet tehokkaasti kuivatetuksi kaupunkirakenteeksi, mikä lisää hulevesivirtaamia selvästi enemmän kuin pelkkä muutos läpäisemättömien pintojen määrässä antaa ymmärtää. Tiivistyvä rakenne lisää hulevesi-tulvien riskiä ja hulevesien määrälliset hallintatoimenpiteet ovat välttämättömiä. Hallintaa tulee tehdä suunnittelualueella sekä keskitetysti yleisillä alueilla, että hajautetusti korttelitasolla. Suunnittelualueen hulevedet purkavat Näsijärven Lielahteen, jonka vedenlaatuun hulevesillä todennäköisesti on vaikutus-ta. Koska Lielahden virkistyskäyttö on yksi alueen keskeisiä teemoja ja lahden sekä suunnittelualueen eteläreuna rajautuu Epilänharjun pohjavesialueeseen, hulevesien laadulliselle hallinnalle on tarvetta. Ympäristövaikutusten kannalta valmiin alueen hulevesikuormituksen lisäksi tulee kiinnittää erityistä huomiota rakennusvaiheen kuormitukseen. (Hiedanrannan kunnallistekniikan yleissuunnitelma, SitoWi-se, Pöyry/Afry, 2020)

Järvikaupungin täyttöalueen rakentamisesta ei aiheudu Epilänharju-Villillä A -pohjavesialueen pohja-veden laadulle tai Näsijärven pintaveden laadulle muutoksia. Rantaimetytvän pohjaveden määrä voi arvioinnin perusteella kasvaa maksimissaan 5 m³/vrk. Vesimäärän muutos pohjavesialueella ei ole mer-kittävää veden laadun ja käytön kannalta. Arvion mukaiset laskennalliset pinta- tai pohjaveden haitta-ai-nepitoisuudet eivät ylitä käytettyjä viitearvoja (talousveden laatuvaatimukset, pohjaveden laatonormit, pintaveden laatonormit sekä vesiliöiden vaikutuksettomat pitoisuudet), jotka perustuvat pohjaveden juomakelpoisuuden säilyttämiseen ja pintaveden haitallisten ekologisien vaikutuksien ehkäisyyn. Siten haittaa terveydelle tai ekologialle ei ole odotettavissa. Mahdollisesti louheen mukana vesistöön kulkeu-tuvan roskaisuuden leviäminen voidaan ehkäistä silttiverholla ja tarvittaessa puomituksella.

Vaikutukset kaupunkilaisiin ja arkeen

Luoteisella Tampereella, mukaan lukien Pispalan, Hyhkyn ja Epilän alueet, asuu vuoden 2040 jälkeen ar-violta 50 000 asukasta, mikä on 26 000 asukasta enemmän kuin nykyisin. Hiedanrannan keskustan alue on tiivis ja kaikki keskeiset palvelut sijoittuvat keskusakion ja raitiotiepysäkkien läheisyyteen. Alueella asioidaan ja liikutaan helposti kävelen paikasta toiseen. Alueen julkisten tilojen laadukas toteuttami-nen vaatii kaupungilta sitoutumista ja taloudellista panostusta alueen suunnittelussa ja rakentamisessa. Alueen kävely- ja pyöräteiden selkeys ja muun liikenteen kanssa mahdollisimman vähäinen risteäminen antaa myös lapsille mahdollisuuden liikkua itsenäisesti ja turvallisesti kouluun ja harrastuksiin. Myös esteetön ja helppokäyttöinen joukkoliikenne tukee tätä. Lapsiperheiden arjen sujuvuuteen olennainen tekijä on päivittäisten lähipalveluiden helppo saavutettavuus. Laajempi palveluvalikoima on helposti saavutettavissa raitiotien myötä Tampereen keskustasta. Liikennesuoritteita aiheuttavat vapaa-ajan har-rastukset sijoittuvat laajemmalle alueelle. Kaupungin keskeisiin keskuksiin on Hiedanrannasta sujuvat joukkoliikenneyhteydet. Seudulliset ajoneuvoväylät ovat myös hyvin saavutettavissa.

Rakentamisen alkuvaiheessa tulee Lielähti-keskuksen ja Hiedanrannan välisellä tehokkaalla joukkoli-i-kennetarjonnalla varmistaa julkisten palvelujen ja raitiotien saavutettavuus. Lielahden rakenne muuttuu keskustamaiseksi rakenteeksi, johon sijoittuu uusia palveluja. Julkisten palvelujen osalta tulee muutok-sia pitkän ajan kuluessa, kun osa palveluista siirtyy Hiedanrantaan aiheuttaen muutoksia asiointimat-koihin. Raitiotiellä Hiedanrannan palvelujen saavutettavuus mm. Lentävänniemen ja Niemenrannan suunnasta paranevat.

Lielahden alue palvelee kaupallisella tarjonnallaan koko seutua. Osa Lielahden nykyisestä kaupan aluees-

proposes measures for protecting habitats and ecological processes, for generating local natural values, biodiversity and ecological corridors, as well as for preparing for disruptions and detrimental factors. The measures are presented in more detail in the separate ecology strategy report (Hiedanranta’s ecological strategy in the report Ekologiastrategia by Ramboll, 2020)

Construction adhering to the Master Plan will cause slight changes to the current boundaries of the Ollinoja and Possioja catchment areas in the section below Lielahdenkatu Street, and significant changes to the flow routes within the areas. The main catchment areas have, to a large extent, already been constructed. Consequently, the change in the amount of impervious surfaces will not be as great as when building in untouched terrain. However, new construction will transform the warehouse fields that are insufficiently drained and the fringe areas of former industrial activities into an efficiently drained urban structure, which will increase the volume of stormwater discharge much more than would be implied by the mere change in the amount of impervious surfaces. The densifying structure increases the risk of stormwater floods, and it is absolutely necessary to manage the stormwater volumes. The management must be carried out in a centralised way in the public areas and in a decentralised way at the block level. In the planning area, the stormwaters are discharged into Lielähti Bay in Lake Näsijärvi, and the stormwaters will probably affect the quality of the water in the bay. As the recreational use of Lielähti Bay is one of the key themes in the area and the southern edge of the bay and the planning area borders the Epilänharju Esker groundwater area, it is necessary to carry out stormwater quality management in the area. As regards the environmental impacts, special attention must be paid to the stormwater load during the construction phase, in addition to the stormwater load that will be caused by the completed area. (Hiedanrannan kunnallistekniikan yleissuunnitelma, SitoWise, Pöyry/Afry, 2020)

The construction of the fill area for the Lake City island will not affect the quality of groundwater in the Epilänharju–Villillä A groundwater area, nor the quality of surface water in Lake Näsijärvi. The volume of groundwater absorbed through the bank may, according to the estimates, increase by a maximum of 5 m³/day. The change in the amount of water in the groundwater area is not significant as regards the quality and use of the water. The estimated concentration of hazardous substances in surface waters or groundwater does not exceed the reference values (domestic water quality criteria, groundwater quality norms, surface water quality norms and the non-effective concentrations of aquatic micro-organisms), which are based on maintaining the drinkability of groundwater and on the prevention of adverse ecological effects of surface waters. Therefore, no hazardous effects on health or ecology are to be expected. The spreading of refuse possibly transferred to waters along with rock-fill material can be prevented by means of a silt screen and, when necessary, the application of beams.

Impacts on citizens and their daily life

According to estimates, the north-western regions of Tampere, including the districts of Pispala, Hyhky and Epilä, will have 50,000 residents after 2040, which will be 26,000 more than today. Hiedanranta Centre will be dense, and all key services will be located close to the Central Square and the tram stops. People will walk from place to place within the area. The high-quality implementation of the public spaces and premises in the area requires a commitment and economic investments from the City of Tampere in the planning and construction of the area. The clear pedestrian and bicycle routes and their minimised intersection with other traffic will also give children a chance to travel independently to school and to hobbies. Public transport, accessible to all and easy to use, will also support this. An important factor in the daily life of families with children is an easy accessibility of daily local services. The more extensive selection of services in the city centre of Tampere will be easily accessible by tram. Drive-kilometres will be caused by hobbies and pastimes that are located outside the area. There will be smooth public transport connections from Hiedanranta to the most significant centres in Tampere.

ta tulee muuttumaan asumiselle ja kivijalkakaupalle. Paasikiventien varrella säilyy tilaa vaativan kaupan toimintoja. Alueen vetovoimatekijät, kuten monipuolinen kaupallinen tarjonta ja sujuvat liikenne- ja pysäköintijärjestelyt tulee turvata siten, että alue säilyttää seudullisen kiinnostavuuden tulevaisuudes-sakin.

Suuri asukasmäärän kasvu luo merkittävää painetta viher- ja virkistyspalveluiden kehittämiselle. Hie-danrannan sisäinen viherkäytävä, keskuspuisto, toimii pohjois-eteläsuuntaisena akselina Hiedanrannan alueen sisällä. Olemassa olevien aluepuistojen, Niemenrannan Sellupuiston, Epilänharjun ja Santalahden rantapuiston merkitys ja saavutettavuus viheralueverkostossa kasvavat. Myös rantojen virkistyskäyttö-mahdollisuudet kasvavat alueella merkittävästi nykyiseen verrattuna. Yleissuunnitelman mukaisten uu-sien viheralueiden pinta-ala ei kompensoi kasvavasta asukasmäärästä seuraavaa käyttäjäpaineen kas-vua, vaan olemassa olevien viheralueiden pinta-ala / asukas -suhdeluku pienenee. Tästä johtuen alueen viheralueiden tulee olla laadukkaita, niiden tulee kestää käyttäjämäärät ja niiden viherpalvelutarjonnan tulee olla monipuolista. Yleissuunnitelmassa esitettyjen viheraluevarausten ja tavoitteiden toteutum-ista on pidettävä kiinni asemakaavoitusvaiheessa.

Yleissuunnitelmasta on tehty meluselvitys (Ramboll 11.11.2019). Liikenteen melulla on merkittäviä vaiku-tuksia muun muassa alueen rakentamisjärjestykseen, asuinkiinteistöjen asuntojakaumaan sekä melui-simmassa kortteleissa myös käyttötarkoitukseen. Alueen meluntorjuntakustannukset tulevat olemaan isoja kohdentuen niin rakennuksiin kuin liikenneväylien melusuojauksiinkin. Rakentaminen tulee pää-sääntöisesti aloittaa Paasikiventiehen rajoittuvista kortteleista. Muussa tapauksessa melusta aiheutuva varautuminen ja toimenpiteet ulottuvat syvällä rakenteessa oleviin muuten rauhallisiin kortteleihin. Me-luesteet Paasikiventielle sekä mahdollisesti myös rautatielle tulee olla hyvin pitkälle toteutettuina siinä vaiheessa, kun ensimmäiset korttelit rakentuvat. Vaikutusten arvioinnin ja kustannusarvion perusteella alueelle suositellaan seuraavaa melusteiden yhdistelmää: 4–5 m päämeluste Paasikiventien varteen, ratameluste alueen itä- ja länsipäihin, ajonopeuksien hallintajärjestelmä (nopeustason lasku) sekä hil-jaista asfalttia alueen sisäisille kokoojakaduille. Minimitoimenpiteitä ovat 4 metrin meluste ja 1,6 met-rin rautatiemeluste, joiden tavoitekorkeudet pitää tarkentaa tarkemmassa suunnitteluvaiheessa. Osaa Sellupuistoa ja Lielahden kartanopuistoa voidaan tulkita jopa hiljaiseksi alueeksi, mikä voidaan katsoa positiivisena vaikutuksena. Ilmanlaatuasiat tulee ottaa huomioon etenkin vilkasliikenteisten katujen var-silla.

Alueelle todennäköisillä lounais- ja pohjoistuulilla keskuspuisto ja keskeinen liikekorttelialue keskusau-kion etelälaidalla ovat hyvin tuulisia. Tähän voidaan vaikuttaa puiden ja tuulta sekoittavien esteiden avulla sekä rikkomalla yhtenäisiä katuosuuksia ja suuntaamalla katuja poispäin pohjois-eteläsuuntaises-ta päävirtauksesta. Samalle alueelle kasaantuu tuulien vaikutuksesta myös liikenteestä peräisin olevat päästöt. Satama-alueen eteläpuoliset korttelit ja järvikaupungin läntiset korttelit ovat tuulisia etenkin pohjoistuulella. Paasikiventien meluste voimistaa tuulisuutta alueella. Kohdan tuulisuutta voidaan vä-hentää esimerkiksi sijoittamalla saaren rakennuksia osittain tuulelle avoimelle alueelle.

Regional motor traffic roads will also be easily accessible. In the early phase of construction, efficient public transport services between the Lielähtikeskus centre and Hiedanranta must ensure the accessibility of public services and the tramway. The urban fabric of Lielähti will transform into a centre-like structure where new services are located. As regards public services, there will be changes in the long run when some of the services move to Hiedanranta, causing changes to distances for those running errands in the area. The tramline will improve the accessibility of services in Hiedanranta from, for instance, the direction of Lentävänniemi and Niemenranta.

The commercial services of Lielähti serve the entire region. Part of the current retail area in Lielähti will be converted into housing and street-level shops. Large-format retail functions will remain along Paasikiventie Road. The preservation of the area’s appeal factors, such as the commercial services and the smooth traffic and parking arrangements, must be resolved in such a way that the area remains regionally attractive in the future.

The large increase in the number of residents will place significant pressure on the development of the green and recreational services. A green corridor within Hiedanranta, i.e. the Central Park, will function as a north–south axis within the area. The role and accessibility of the existing district parks, Sellupuisto Park in Niemenranta, Epilänharju Esker and the Santalahti shore park will increase. In addition, there will be much more opportunities for lakeside recreation than today. The combined surface area of the new green areas allocated in the Master Plan will not compensate for the user pressure resulting from the increase in the number of residents – instead, the ratio of the green surface area per resident will diminish. For this reason, the green areas must be of a high quality, they must be made to tolerate the numbers of users, and the range of green services offered by them must be diverse. The implementation of the green area reservations and objectives presented in the Master Plan must be adhered to in the local detailed planning phase.

A traffic noise report has been drawn up for the planning area (Ramboll, 11 Nov 2019). Traffic noise will significantly affect the order in which the area is built, the distribution of dwelling units in residential properties, as well as the uses of the buildings in the noisiest blocks. The noise control costs will be large, and they will be allocated towards noise control in buildings and along traffic routes alike. The construction shall, as a rule, start from the blocks bordering Paasikiventie Road. Otherwise, it will be necessary to carry out measures due to noise in blocks further away from the road that would be otherwise peaceful. The noise barriers by Paasikiventie Road and possibly by the railway line must be largely finished when the first blocks are built. Based on the cost estimate included in the impact assessment, the following combination of noise control methods is recommended for the area: a 4–5-metre main noise barrier along Paasikiventie Road, a railway noise barrier at the eastern and western ends of the area, a speed control system on the roads (lowering the speed limit), as well as noise-reducing pavement on the internal collector streets in the area. The minimum measures include a four-metre noise barrier and a 1.6-metre railway noise barrier, the target heights of which remain to be specified during further planning. Parts of Sellupuisto Park and Lielähti Manor Park can be interpreted to constitute quiet areas, which can be regarded as a positive impact. Air quality matters must be observed along the busy streets, in particular.

Southwestern and northern winds often blow in the area, making the Central Park and the key commercial block area on the southern edge of the Central Square very windy. This can be helped by planting trees and by implementing barriers that mix the wind, as well as by interrupting continuous street sections and directing streets away from the northern-southern main current. As a result of the winds, traffic emissions also accumulate in this area. The blocks to the south of the marina and the western blocks in Lake City are windy, particularly when the wind blows from the north. The Paasikiventie Road noise barrier intensifies the windiness in this area. The windiness of the site can be reduced by, for example, positioning buildings in the area that is partially open to winds.

Vaikutukset maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön

Alueen rakentaminen muuttaa maisemaa ja kaupunkikuvaa ja sillä on vaikutuksia rakennushistorian ja kulttuurihistorian säilymiseen alueella. Rakentaminen muuttaa alueen topografiaa. Alue on vanhaa tuotantoympäristöä ja ympäristön topografia on aikojen saatossa muuttunut, joten alue sietää hyvin muutosta. Keskusta ja Järvi kaupungin saari muodostavat uuden rakennetun reunavyöhykkeen. Saaren rannat muodostavat uutta rantaviivaa. Alueen toteutuminen muuttaa Näsijärven ja harjun rajapintaa. Nykyinen rajapinta säilyy, mutta niiden välinen kytkös heikkenee. Rantavyöhykkeellä tapahtuvien muutosten yhteisvaikutus maisemaan on merkittävä. Suunnittelualueella rantavyöhykkeen muutos Järvi-kaupungin alueella on maisemarakenteellisesti, maisematilallisesti ja maisemakuvallisesti merkittävin. Itä-länsisuuntainen liikennevyöhyke muodostaa leveän maisemallisen sekä toiminnallisen rajan. Järvi-kaupungin täyttösaaren rakentaminen vähentää liikenneympäristön näkyvyyttä kaukomaisemassa, mutta estää tiemaiseman aikaisemmat laajat näkymäsektorit Näsijärvelle. (Hiedanranta, Yleissuunnitelman maisemavaikutusten arviointi - yhteenveto, Tampereen kaupunki 2019)

Lielahden kaupan alue muuttuu monipuolisemmaksi toiminnoiltaan ja kaupunkimaisemmaksi ilmeeltään. Tehtaan alue muuttuu entisestä suljetusta teollisuusalueesta monimuotoiseksi ja eläväksi kaupunkimaiseksi alueeksi. Nykyinen avoin tila muuttuu selkeiksi tiiviiksi katutiloiksi, joilta avautuu rajattuja näkymiä. Tehdasympäristön ja nykyisten maamerkkien asema maisemakuvassa muuttuu, niiden hallitsevuus rakennettuna elementtinä maisemakuvassa vähenee. Alueen rakentuessa uusi keskusta muodostaa maisemakuvassa uuden hallitsevan elementin. Uuden rakentamisen korkeus ja korkean rakentamisen läheisyys suhteessa vanhaan tehdasympäristöön vaikuttaa siihen kuinka voimakkaasti tehdasmiljöön hierarkkinen asema maisemassa heikkenee.

Yleissuunnitelmalla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia sekä rakennushistorian että kulttuurihistorian säilymisen kannalta erityisesti kartanoaikakauden näkökulmasta. Kraemerin puistoon sijoittuva kulttuuriperintökohde, Nottbeckin kappeli ja hautausmaa sekä historiallinen tielinjaus säilyvät keskuspuistossa. Teivaalantien linjaus on yleissuunnitelmassa luettavissa osittain uudisrakentamisen korttelirakenteesta. Kun raitiotie johdetaan nykyisen tehdaskompleksin läpi vanhan teollisuusraiteen linjausta myötäillen, tuodaan tehdasrakennukset osaksi ohikulkijoiden elämää, mikä lisää tietoisuutta alueen historiasta ja kiinnittää tehdaskompleksin tiukasti osaksi koko alueen identiteettiä. Voimalaitoksen kattilahuoneen ja ligniinitehtaan haihduttamon purkamisella menetetään 1960-luvun näkyvin ajallinen kerrostuma, mutta ympäristön yleinen laatu voi kehittyä selvästi positiiviseen suuntaan uudisrakentamisen myötä. Rautatieyhteys menetetään, kun teollisuusraide siltoineen ja penkereineen puretaan, mikä osittain heikentää tehdaskompleksin sijoittumisen ymmärtämistä. Järvi kaupungin alueen kulttuurihistorialliset arvot liittyvät erityisesti uittoon. Nykyisen rantaviivan säilyttäminen helpottaa merkittävällä tavalla alueen uittohistorian hahmottamista ja siihen liittyvien rakenteiden ymmärrettävyyttä. Uittotunneli huomioidaan yleissuunnitelmassa osana kevyenliikenteen verkostoa, mikä tukee sen säilymistä. Uittotunnelin suunnittelun käytön ymmärtämistä tukee sen suuaukon vesiyhteyden säilyminen nykyisellään. Rannalla uittoon liittyy Pölkkylänniemen uittotukikohta. Uittotukikohdan ymmärrettävyyden kannalta on positiivista, että rantaviiva säilyy nykyisellään.

Impacts on the landscape, cityscape and the cultural environment

The construction of the area will change the landscape and cityscape and have impacts on the preservation of the building history and cultural history in the area. Construction will change the topography of the area. The area is a former production environment, and the topography has changed over the course of time, which entails that the area tolerates change well. Hiedanranta Centre and the Lake City island will form a new built edge zone. The island will introduce a section of new shoreline in the area. The implementation of the area will change the interface of Lake Näsijärvi and Epilänharju Esker. The current interface will be preserved, but the connection between these elements will weaken. The joint effect of the changes that will take place on the shore zone will be significant. The most significant change in the shore zone within the planning area in terms of the structural and spatial aspects, as well as the overall character of the landscape, will occur within the Lake City area. The east–west traffic zone will form a wide perimeter as regards the landscape and functions. The construction of the artificial island will reduce the visibility of the traffic environment and the distant views but will also block the previously panoramic views over Lake Näsijärvi in the roadside landscape. (Hiedanranta, Yleissuunnitelman maisemavaikutusten arviointi - yhteenveto, Tampereen kaupunki 2019)

The commercial area of Lielhti will receive more versatile functions and a more urban appearance. The factory area will transform from a closed industrial area into a versatile and lively urban area. The current open space will be converted into clear and dense street spaces with selected views. The role of the industrial environment and the current landmarks will change, as their dominant position as a built element in the landscape will be diminished. Along with the construction of the area, the new Centre will form a new dominant element in the landscape. The height of new construction and the proximity of tall buildings, with respect to the old industrial environment, will affect the extent to which the hierarchical position of the factory milieu will be weakened in the landscape.

The Master Plan will have significant positive effects on the preservation of both building history and cultural history, particularly from the perspective of the manor period. A cultural-historical site that is located in the Kraemer Park, the Nottbeck chapel and cemetery, as well as a historical road alignment, will be preserved in the Central Park. In the Master Plan, the alignment of Teivaalantie Road can be partly seen in the block structure of new construction. As the tramline will be built through the current factory complex along an old industrial track, the industrial buildings will be made part of the tram passengers’ life. This will increase people’s awareness of the history of the area and cement the position of the Factory complex as an integral element of the local identity. Tearing down the power plant’s boiler house and the lignin production plant’s evaporation plant means that the most visible temporal layer from the 1960s will be lost. However, the general quality of the area may improve along with new construction. The railway connection will be lost when the industrial track with bridges and embankments is demolished, making it more difficult to understand the location of the industrial complex. The cultural-historical values in Lake City are particularly related to log floating. The preservation of the current lake shoreline will make it significantly easier to grasp the local log-floating history, as the related structures will remain explicit and transparent. The log-floating tunnel will be considered in the Master Plan as a part of the pedestrian and bicycle traffic network, which supports its preservation. The connection to the water at the mouth of the tunnel will remain as it is, which will reinforce the reasoning behind the planned use of the tunnel. An element related to logging on the shore is represented by the Pölkkylänniemi log-floating station. From the perspective of articulating the relevance of the floating station, the preservation of the current shoreline is a positive aspect.

Vaikutukset talouteen

Hiedanrannan alueelle tavoitellaan monenlaisia työpaikkoja. Lukumäärää on vaikea arvioida, mutta työpaikkojen määrä kasvaa alueen rakentuessa ja asukasmäärän lisääntyessä. Monimuotoinen tehdasalue luo mahdollisuuksia erilaiselle elinkeinotoiminnalle. Raitiotiepysäkin tuonti tehtaan alueelle lisää vetovoimaa entisestään ja mahdollistaa suuret asiakasvirrat. Tulevaisuudessa työn tekemisen tavat ovat erilaisia kuin tänä päivänä. Hiedanranta mahdollistaa työn tekemisen paikkoja ja jopa väliaikaisia työskentely-ympäristöjä. Tämä mahdollistaa taas erilaisten oheispalveluiden tuottamisen alueella.

Lielhti-Hiedanrannan alue muodostaa vetovoimaisen ja kilpailukykyisen seudullisen kauppa- ja palvelualueen, jolla on paljon myös luontaista paikallista ja alueellista kysyntäpohjaa. Lielahden alueella on tällä hetkellä kaupan liikeytöloja noin 225 000 k-m², josta päivittäistavarakauppaa noin 14 000 k-m². Arvion mukaan uutta kaupan liikeytöalaa alueelle tarvitaan noin 70 000 k-m². Suuren asukasmäärän tulo alueelle ja keskustamaisen alueen rakentuminen tilaa vievän kaupan alueen tuntumaan muuttaa kaupan muotoa ja painopistettä paljon. Muutenkin tulevaisuuden kauppa on murroksessa ja hakee uudenlaisia toimintatapoja. Osa alueen kaupallisista palveluista tulee muuttumaan niin sisällöltään kuin sijainniltaan.

Kaupungin kokonaistaloudellisia vaikutuksia on vaikea arvioida, koska alueen rakentamisaika on erittäin pitkä. Kaikkia tulevia tapahtumia ei pystytä mitenkään ennakoimaan, joten arviointiin jää paljon epävarmuustekijöitä. Tarkastelussa kustannukset ja tulot on annettu absoluuttisina euromäärinä, eli investoinnin tai tuoton suuruus on sellainen kuin se se tapahtuisi syksyn 2019 kustannus- ja tulotasolla. Sekä kaupungin että yksityisen maanomistuksen tarkastelu on mukana laskennassa. Alueille on laskettu infran investointikustannusarviot. Tuloiksi on laskettu maankäyttötulot.

Hiedanrannan alueen rakentaminen vaatii kaupungilta mittavia investointeja. Jo tehtyjä investointeja ovat alueen hankintakustannukset sekä kustannukset, joita on tullut mm. pilaantuneiden maa-alueiden puhdistamisesta ja o-kuidun tutkimuksista. Kaupungin osuuteen alueen rakentamisesta kuuluu mm. infran eli katujen ja puistojen rakentaminen sekä hulevesijärjestelmien rakentaminen ja johtosiirrot. Tarkastelussa kaupungin tuloja ja investointeja ei ole jaettu peruskaupungin ja sen omistamien Hiedanrannan kehittämiseen liittyvien yhtiöiden välillä. Yhteensä koko hankealueen investoinnit ovat noin 241 M€ ja maankäyttötulot noin 273 M€. Laskennasta rajattiin Tampereen Vesi, Sähkölaitos ja Pirkanmaan jätehuollon investoinnit pois. Laskelmassa ei ole otettu huomioon julkisten palvelujen rakennusinvestointeja. Niiden rahoitus ajatellaan tässä toteutuvan alueella syntyvien verotulojen kautta. Laskelmassa on otettu huomioon Vaitinaron eritasoliittymän toteuttamisesta 50 % osuus. Valtion oletetaan osallistuvan liittymän toteutukseen 50 % osuudella. Laskelmaan ei ole otettu alueella sijaitsevan o-kuidun käsittelyn mahdollisia kustannuksia. Arviossa on oletettu kaupungin maapolitiikan mukaisesti, että asuntotuotannosta 30 % on ARA-tuotantoa. Kaupungin jo tekemät investoinnit alueelle ovat 31,5 M€ sisältäen mm. maanhankinnan. SMART- ja muihin kestävien ratkaisujen investointeihin on varattu 20,6 M€. Lisäksi alueella on kunnostettavia rakennuksia, joiden kunnostamisen vaikutus on huomioitu negatiivisesti rakennusoikeuden tuloissa. Kun nämä jo tehdyt investoinnit ja varautuminen tulevaisuuden investointeihin otetaan huomioon, voidaan **johtopäätöksenä todeta, että alueen tulot riittävät kattamaan investoinnit**. Jos Vaitinaron liittymän kustannuksia ei kohdisteta Hiedanrantaan, niin silloin laskelma on 32 miljoonaa euroa positiivinen.

Economic impacts

The aim is to create various kinds of jobs in Hiedanranta. It is difficult to estimate the number of jobs, but it will increase along with the construction of the area and the increasing population. The versatile industrial area provides opportunities for various business activities. The construction of a tram stop in the Factory complex will make the area increasingly attractive and enable large customer flows. In the future, the way working is arranged will be different from the way people work today. Hiedanranta will provide places for working and even temporary work environments. This facilitates the production of varied ancillary services in the area.

The Hiedanranta–Lielhti area will form an attractive and competitive regional retail and service zone that will have a large natural base of local and areal demand. In Lielhti, there are currently about 225,000 gross floor m² of retail premises, out of which the share of grocery stores is roughly 14,000 gross floor m². According to estimates, approximately 70,000 gross floor m² of new retail premises will be required in the area. The large number of new residents and the creation of a centre-like urban fabric in the vicinity of a large-format retail zone will significantly change the form and shift the focus of retail in the area. Overall, the retail industry is undergoing a significant shift and searching for new means of operation. Some of the commercial services in the area will change as to their content and location.

The overall economic impact on the City of Tampere is difficult to estimate, as the construction period of the area is very long. It is impossible to forecast all upcoming events, so there will be a large number of uncertainties. In the assessment of economic impacts, the costs and revenue are provided in absolute euro values, which is to say that the magnitude of the investment or return is expressed as it it would take place in autumn 2019’s cost and revenue level. A review of both City- and privately owned lands is included in the estimate. Infrastructural investment budgets have been calculated for specific areas. The revenue consists of land use compensations.

The construction of Hiedanranta requires large investments from the City of Tampere. Amongst the already implemented investments are the acquisition costs for the area and the costs regarding the cleaning of the contaminated soil areas and the studies regarding the waste fibre. The City of Tampere’s share of the construction of the area includes the construction of the infrastructure, i.e. streets and parks, as well as the construction of stormwater management systems and the relocation of pipelines. In the assessment of economic impacts, the City’s revenue and investments have not been divided between the City and the City-owned companies involved in the development of Hiedanranta. All in all, the investment costs for the entire project area are approximately 241 million euros and the revenue from land use compensations ca. 273 million euros. The investments of Tampere Water, the Tampereen Sähkölaitos power utility and Pirkanmaan jätehuolto waste management company were excluded from the estimate. The estimate does not entail the construction investments of public services. Funding for these is considered to be realised through tax revenue generated in the planning area. A 50% share of the implementation of the Vaitinara multi-level junction has been included in the estimate. The state is expected to participate in the implementation of the junction with a 50% share. The estimate does not include the possible costs of processing the wood-based waste fibre found in the area. In accordance with the City’s land use policy, the estimate has been calculated based on the assumption that 30% of the housing production will constitute government-subsidised (ARA), reasonably priced housing production. The investments already made by the City into the area amount to 31.5 million euros, including e.g. land acquisitions. A sum of 20.6 million euros has been reserved for investments into SMART and other sustainable solutions. In addition, there are existing buildings in the area that need

	Maankäyttötulot M€	Investoinnit M€ *	Erotus M€
Lielähti	32,76	38,11	-5,35
Keskusta	164,34	86,62	77,71
Järviakaupunki	80,13	112,64	-32,51
Lielahden asemanalue	16,96	24,47	-7,51
Alueen ulkopuoliset investoinnit	0,00	31,35	-31,35
Yhteensä	294,19	293,19	1,00

Alueittain jaetut investointien menot ja tulot. Investoinnit sisältävät infrainvestoinnit, maanhankinnan, toteutuneet investoinnit ja arvion älykkäiden ja kestävien kaupunkiratkaisujen investoinneista.

Käyttötalouden osuudessa on arvioitu vuosittaisia kaupungille kuuluvia kustannuksia ja tuloja. Vuosittaisiin käyttötalousmenoihin kuuluvat kunnossapitokustannukset sekä erilaisten julkisten palvelujen tuottaminen alueelle. Tuloja ovat kunnallisverotulot ja kiinteistöverotulot alueella asuvilta. Palvelujen tuottamisen menot ja verotulot on arvioitu karkeasti Tampereen keskimääräisen toimintakustannusten mukaan asukasta kohden ja verotulot vuoden 2018 keskiarvon mukaan. Käyttökustannukset vuodessa on arvioitu laskelmassa 5 418 € / asukas ja verotulot 3 585 € / asukas. Jos tarkastellaan pelkästään vuosittaista käyttötaloutta jää loppusummaksi -1 833 € / asukas.

Pitkän aikavälin taloudellista ennustetta on mahdoton tehdä tarkasti. Laskelmaan sisältyy lukuisia epävarmuuksia, mm. karkealla tasolla olevat suunnitelmat, markkinatilanne, laatutasoratkaisut, ajallinen toteutuminen, joten laskelman tarkkuus on +/- 10–20%. Tämän takia on tärkeää tarkastella alueen kokonaistaloutta koko rakentamisen ajan. Alueella on tulevaisuudessa mahdollisesti enemmän potentiaalia rakentamiselle uusien alueiden vapauduttua tai tarkemman suunnittelun mahdollistamana tässä tarkastellun lisäksi, jolloin mahdollisia korjausliikeitä oikeaan suuntaan voidaan tehdä.

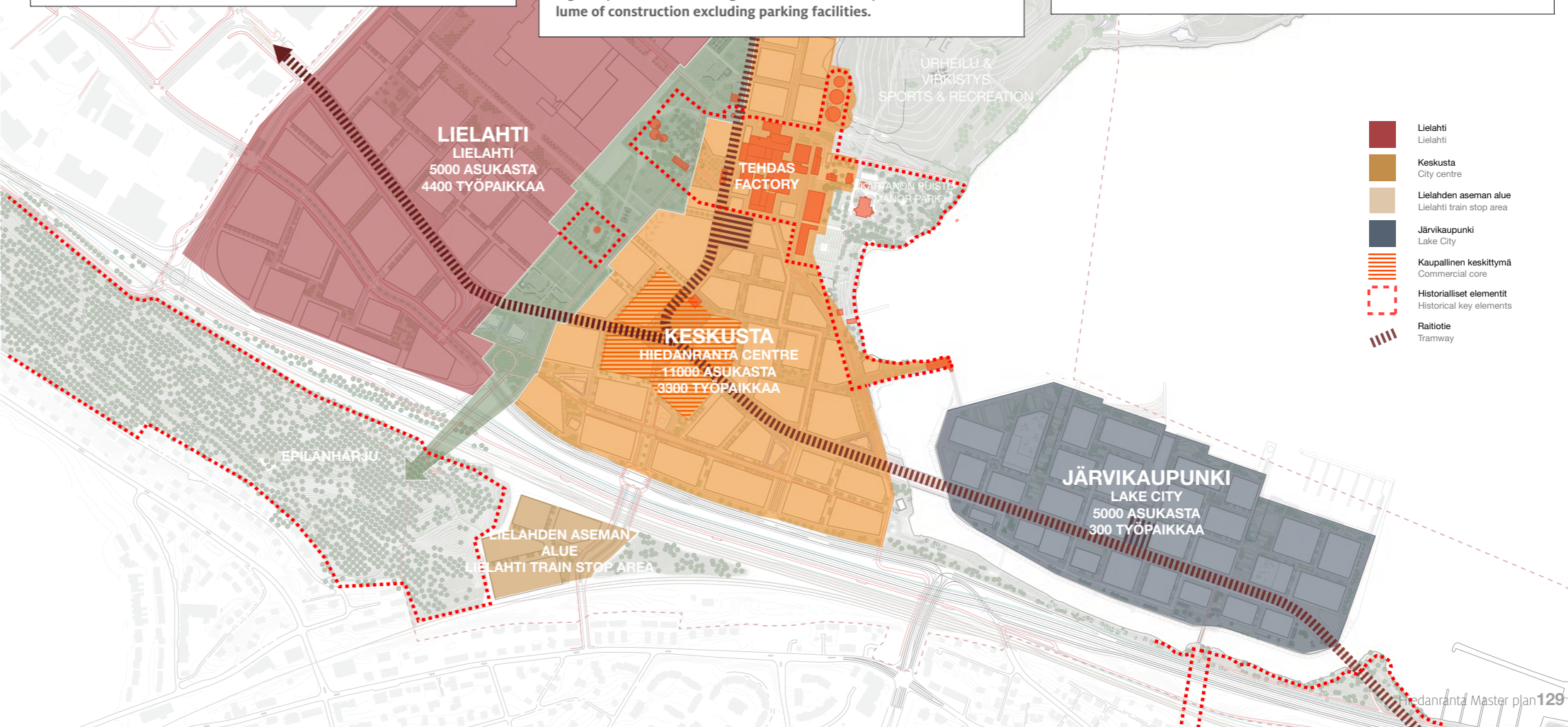
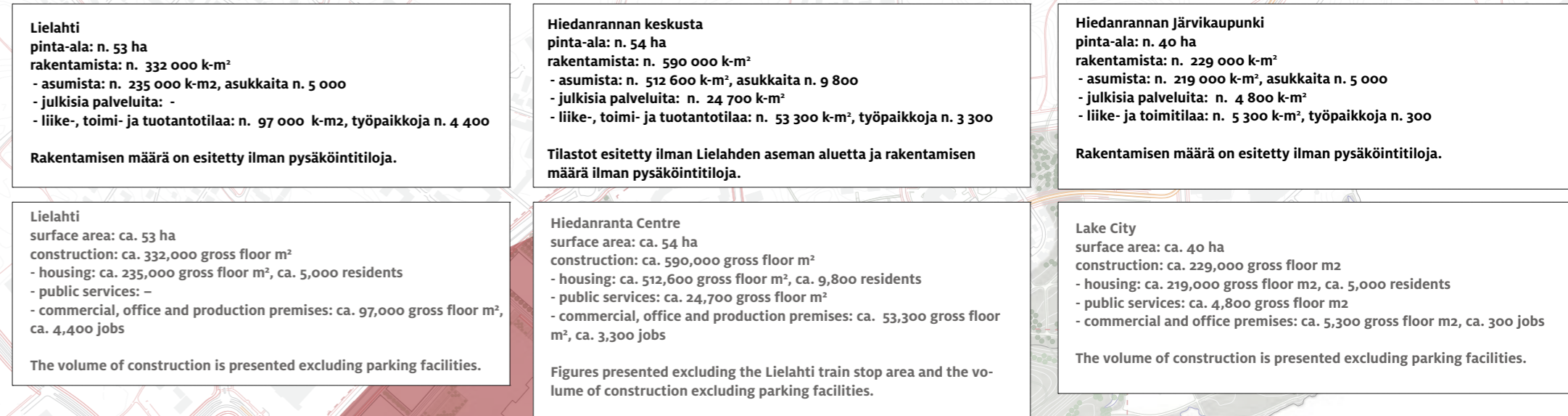
	Revenue from land use compensations, MEUR	Investments, MEUR *	Remainder, MEUR
Lielähti	32.76	38.11	-5.35
Hiedanranta Centre	164.34	86.62	77.71
Lake City	80.13	112.64	-32.51
Lielähti station block	16.96	24.47	-7.51
Outside-area investments	0.00	31.35	-31.35
Total	294.19	293.19	1.00

Investment costs and revenue by area. Investments includes investments for infrastructure, land acquisition costs, other already implemented investments and estimated investments for SMART and other sustainable solutions.

to be renovated, the negative effects of which have been considered in the estimate of revenue from building rights transactions. In conclusion, considering the investments already made and the provisions for future investments, **it can be stated that the revenue from the area will suffice to cover the investments.** In the case that the costs related to the Vaitinara junction are not allocated to Hiedanranta, the estimate will be 32 million euros in the positive.

The section regarding operational economy estimates the City of Tampere's annual costs and revenue. The annual operational economy expenditure includes the maintenance costs and the production of public services in the area. The revenue includes the municipal tax revenue and the real estate tax revenue from the residents of the area. The expenditure related to the production of services and the tax revenue have been estimated in rough terms, based on average operating costs per Tampere resident, and the tax revenue on the basis of the average from 2018. The annual operating costs have been estimated in the calculation as 5,418 euros/resident and the tax revenue as 3,585 euros/resident. Examining the annual operational economy alone, the final amount is -1,833 million euros/resident.

It is impossible to make accurate long-term fiscal predictions. Several uncertainties are still related to the estimate – such as the rough stage of the plans, the market situation, the quality standard solutions and the chronological implementation – resulting in an accuracy margin of +/- 10–20%. It is therefore important to examine the overall economy of the area for the entire construction period. In the future, the Hiedanranta area will potentially offer more prospects for construction as new areas become available for development, or as the more detailed planning reveals new opportunities, at which point it will be possible to take corrective measures in the right direction.



7. ALUEEN RAKENTUMINEN JA LAADULLISET PERIAATTEET

7. IMPLEMENTATION OF THE AREA AND THE QUALITY PRINCIPLES

Hiedanranta rakentuu usean vuosikymmenen aikana. Alueen tavoitteet on asetettu korkealle ja ne koskevat koko suunnittelualuetta.

Kaikkiin tavoitteisiin ei ole toteutuksen alkaessa olemassa vielä teknis-taloudellisesti käyttökelpoisia ratkaisuja. Teknologinen kehitys on kuitenkin nopeampaa kuin koskaan. Älykkäiden ja kestävien kaupunkien kehittämiseen käytetään globaalilla tasolla huomattavia kehityspanoksia. Vaiheittain rakentuva kaupunki mahdollistaa alueella saatujen ja muualla kehitettyjen tulosten hyödyntämisen rakentumisen seuraavissa vaiheissa.

Asemakaavoituksen ja rakentamisen vaiheistus

Hiedanrannan alueen asemakaavoitus käynnistyy kaavoitusohjelman mukaisesti yleissuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Ensimmäisessä vaiheessa laaditaan asemakaavat raitiotielinjausta varten. Raitiotien myötä rakentuu Lielahden vanhan tehtaan ympäristö ja sen pohjoispuolen uudet korttelit. Alkuvaiheessa varmistetaan palveluiden, viheralueiden sekä keskustamaisen sekoittuneen kaupunkirakenteen syntyminen. Asemakaavojen laatimisen yhteydessä varmistetaan yleissuunnitelman mukaisten ratkaisujen ja laadukkaan kaupunkirakenteen sekä riittävien piha-alueiden toteutuminen alueella. Lielahden alueen maanomistus on pääosin yksityisessä omistuksessa. Lielahden kehittäminen ja asemakaavoitus tulee käynnistymään maanomistajien aloitteesta. Ajallisesti Lielahden maankäytön muutokset tulevat käynnistymään Hiedanrantaa myöhemmin.

Hiedanrannan maankäytön kehittäminen edellyttää jo ensi vaiheessa ympäröivän liikenneverkon kehittämisen sellaiseksi, että Hiedanrannan liikenneverkko voidaan siihen kytkeä. Myös infrastruktuurin toteutus aloitetaan hankkeessa ensivaiheessa. Lähtökohtaisesti tärkeää on se, että alueelle rakennettava infrastruktuuri pystyy vastaamaan niihin haasteisiin, joita tulevaisuus tuo. Kestävä resurssien käyttö tarkoittaa kuitenkin myös hukkainvestointien välttämistä.

Keskustan rakentumisen käynnistyttyä asemakaavoja voidaan laatia sopimusten myötä Lielahden alueelle ja viimeisessä vaiheessa Järvikaupungin alueelle.

Hiedanranta will be constructed over several decades. The objectives for the planning area are of a high standard.

For some objectives, technologically and economically sound solutions are not yet available. However, technological development is more rapid than ever. On a global scale, significant development investments are carried out for the development of smart and sustainable cities. When a city is implemented in phases, it will be possible to utilise the results received in the next implementation phases.

Local detailed planning and phasing

Local detailed planning for Hiedanranta will start, in accordance with the planning programme, after the approval of the Master Plan. In the first phase, local detailed plans for the tramline alignment will be drawn up. The makers of the local detailed plans will also ensure the implementation of the solutions that adhere to the Master Plan, as well as the implementation of a high-quality urban structure and sufficient yard areas. At present, the land in the Lielähti area is mainly privately owned. The development and local detailed planning of Lielähti will commence at the landowners' initiative. Chronologically, the changes in the land use in Lielähti will take place later than in Hiedanranta.

The development of the land use in Hiedanranta requires that, in the first phase, the surrounding transport network be developed in such a way that the transport network of Hiedanranta can be connected to it. The implementation of the infrastructure will also begin in the first phase. It is important that the infrastructure that will be built in the area will be able to respond to future challenges. However, a sustainable use of resources also entails that inefficient investments are avoided.

After starting the implementation of the Centre, local detailed plans can be drawn up, along with contracts, for Lielähti and, in the last phase, for Lake City.

Local detailed planning implements and specifies the objectives set by the Master Plan. Several points arose in the impact assessment that must be specified in the local detailed planning phase, such as the ways parking will be organised, as well as the accessibility of services and green areas. Traffic and green

Asemakaavoituksella toteutetaan ja tarkennetaan yleissuunnitelman tavoitteita. Vaikutusten arvioinnissa nousi esiin paljon asioita, joita tulee tarkentaa asemakaavoitusvaiheessa, mm. pysäköinnin järjestämisen tavat ja palveluiden ja viheralueiden saavutettavuus. Myös liikenne- ja vihersuunnittelussa tarkennetaan yleissuunnitelman tavoitteita, mm. huolehtimalla joukkoliikenteen sujuvista ratkaisuista ja kehittämällä älyliikenteen sovelluksia sekä luomalla ja vahvistamalla ekologisia yhteyksiä. Vaikutusten arviointi -raportissa on koottuna yhteenveto kaikista esiin nousseista asioista.

Rakentamisen vaiheistuksella voidaan tukea Hiedanrannan ja Lielahden alueelle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Tavoitteiden toteutumisen kannalta on tärkeää, että rakentaminen aloitetaan Hiedanrannan keskustan tuntumasta. Siten voidaan varmistaa, että Hiedanrantaan syntyy seudullisesti merkittävä kaupan keskus, joka kiinnostaa erilaisia toimijoita. Rakentamisen vaiheistaminen takaa myös sen, että Hiedanrannan keskustassa on riittävästi sijoittumispaikkoja Lielahden kaupalle siinä vaiheessa, kun Lielahden maankäytön suurempi muutos käynnistyy.

Alueen rakentumisen periaatteet

Tampereen kaupungilla on käytössä valtuustokausittain päivittyvä kaupunginvaltuuston hyväksymä asunto- ja maapolitiikan linjaus. Asunto- ja maapolitiikka toteuttaa kaupungin strategiaa, suunnitelmia ja sopimuksia. Tärkein asunto- ja maapolitiikan linjauksia 2018–2021 ohjaava strateginen painopiste on ”Urbaani ja kestävästi kasvava”.

Tavoitteena on, että vuoteen 2030 mennessä Tampere on: 300 000 asukkaan viihtyisä ja elävä kaupunki, hiilineutraali sekä älykkään ja kestävän liikenteen ja kaupunkikehityksen edelläkävijä.

Vuosien 2018–2021 maapolitiikan linjaus: https://www.tampere.fi/tiedostot/a/scUlegNWI/Asunto_ja_maapolitiikan_linjaukset_2018_2021.pdf.

Koko alueen infrastruktuurin, asuin-, liike- ja palvelurakennusten, toiminnoissa ja materiaalivalinnoissa huomioidaan asukkaiden ja alueella asioivien sujuva arki ja kestävät elämäntavat. Ratkaisut pohjautuvat kiertotalousajatteluun, elinkaariajatteluun, energia- ja resurssitehokkuuteen sekä matalahiilisyteen.

Ensimmäisessä vaiheessa rakentuu Lielahden vanhan tehtaan ympäristö ja toisessa vaiheessa kaavoitetaan Hiedanrannan keskustaa. Tampereen kaupunki maanomistajana, Hiedanranta Oy ja kaupungin omistama Hiedanranta Ky, jolle kaupunki luovuttaa vaiheittain Hiedanrannan maaomaisuutta, tulevat edistämään alueelle asetettujen kestävyuden ja älykkyyden tavoitteiden toteutumista tontinhakuehtojen, kehityshankkeiden ja erilaisten kilpailujen muodossa.

Hiedanrannan keskustan korttelikehittämisen yhteydessä löydettyjä toimintamalleja ja edelleen kehitettyjä teknisiä ratkaisuja hyödynnetään myös Lielahden alueen kehityksessä.

Alueen suunnittelussa ja rakentamisessa huomioidaan massatasapaino ja materiaalien tehokas uusiokäyttö. Koko alueen ja rakennusten suunnittelussa ja materiaalivalinnoissa huomioidaan kiertotalousajattelu, energia- ja resurssitehokkuus sekä matalahiilisyys. Paikalla olevat pilaantuneet maat, puun jalostusteollisuuden jätemassat ja rakennusten purkujätteet hyödynnetään alueen rakentamisessa niin laajasti kuin se on alueen tulevan käytön kannalta mahdollista.

area planning will also specify objectives set by the Master Plan by creating smooth public transport solutions, by developing smart traffic applications, as well as by creating and strengthening ecological connections. There is a summary of all these matters in the impact assessment report.

The phasing of construction is a tool for supporting the achievement of the objectives set for Hiedanranta and Lielähti. In order to ensure the achievement of the objectives, it is important to start construction in Hiedanranta Centre. This way it is ensured that a regionally significant centre for retail will be created in Hiedanranta and that it will be of interest to various operators. The phasing of construction also guarantees that there will be a sufficient number of locations for Lielähti retail activities in Hiedanranta Centre when the larger change in the land use of Lielähti is launched.

Principles of construction in the area

The City of Tampere applies City-Council-approved housing and land-use policy guidelines that are updated for each term of office of the City Council. The housing and land-use policy implements the City's strategy, plans and agreements. The most important strategic focus steering the housing and land-use policy guidelines for 2018–2021 is expressed as “an urban and sustainably growing city”.

The aim is that by 2030, Tampere will be a pleasant, lively and carbon-neutral city with 300,000 residents, and a pioneer in smart and sustainable transport and urban development.

The land-use policy guidelines for 2018–2021: https://www.tampere.fi/tiedostot/a/scUlegNWI/Asunto_ja_maa-politiikan_linjaukset_2018_2021.pdf.

An easy flow of everyday life and a sustainable lifestyle for the area's residents and visitors are taken into account in the infrastructure, in the residential, commercial and public service buildings, and in the functions and material choices of the entire area. The applications are based on circular economy, energy- and resource-efficiency, as well as low-carbon solutions.

During the first phase, construction will concentrate on the surrounds of the old Lielähti factory, and the second phase entails the planning of Hiedanranta Centre. The City of Tampere, the development company Hiedanrannan Kehitys Oy and the City-owned Hiedanranta Ky, to which the City will transfer land property in Hiedanranta in a phased fashion, will promote the implementation of the objectives outlined for the area, concerning sustainability and smart solutions, through site allocation conditions, development projects and various competitions.

The operational models and developing technological solutions discovered in connection with Hiedanranta Centre will also be utilised in the development of the Lielähti area.

Mass balance and the efficient recovery of materials will be taken into account in the planning of the area. The principles of circular economy, as well as energy and resource efficiency and low-carbon solutions will be applied to the planning and material choices of the entire area and the buildings. Contaminated soil, masses of waste from the wood processing industry and demolition waste will be utilised in the construction of the district to the extent that it is safe for the future use of the district.

Lielahden alueen kehittäminen

Lielahden alueen maanomistus on pääosin yksityisessä omistuksessa. Lielahden kehittäminen ja asema-kaavoitus tulee käynnistymään maanomistajien aloitteesta.

Maankäytön suunnittelua ja kiinteistöjen kehittämistä tullaan ohjaamaan kaupungin taholta siten, että suunnittelualueet ovat riittävän suuria kokonaisuuksia ja mahdollistavat näin yleissuunnitelman mukaisen kaupunkirakenteen tehokkaan toteutumisen. Lielahden kehittämisen lähtökohtana on suunnitella aluetta nykyisen maanomistuksen sitä rajoittamatta, mutta samalla varmistaa maanomistajien tasapuolinen kohtelu. Kaupunki ohjaa maankäytöllisesti ja kiinteistötaloudellisesti tarkoituksenmukaisten kehittäjäyhteenliittymien kokonaisuuksien muodostumista.

Yksityisessä omistuksessa olevien kiinteistöjen kehittäminen tapahtuu maankäyttösovimusmenettelyyn perustuen. Maankäyttösovimuskorvaus perustuu kiinteistöjen arvonnousuun ja kaupungin kulloinkin voimassa oleviin maapoliittisiin linjauksiin. Mahdolliset suuret infran rakentamiseen liittyvät kustannukset, kuten voimalinjojen johtosiirrot, jaetaan niin ikään kunkin asemakaavamuutoksessa olevan kiinteistön keskensuhteessa niille muodostuvaan hyötyyn.

Lielahden alueen kehittämisen tavoitteena on toteuttaa yleissuunnitelman tavoitteita ensisijaisesti maanomistajien ja kaupungin välisin vapaaehtoisin yhteistyösopimuksin. Lielahden alueen osalta yleissuunnitelman tavoitteiden toteuttamista voidaan tukea myös muiden kaupungin maapolitiikan keinojen avulla.

Tonttien luovutus ja kilpailut

Hiedanrannan alueen jatkosuunnittelua ja -kehittämistä viitoittavat kaupungin yleiset periaatteet rakentamisen ja asumisen laadusta. Hiedanrannan alueella tavoitellun laadun saavuttamiseksi on tärkeää, että jatkosuunnittelussa tehdään tiivistä yhteistyötä kaupungin toimialojen ja Hiedanrannan Kehitys Oy:n ja Hiedanranta Ky:n kanssa.

Kaupunki, Hiedanrannan kehitys Oy ja Hiedanranta Ky varmistavat alueen toteuttamisessa arkkitehtonisen ja toiminnallisen laadun sekä älykkäiden ja kestävien ratkaisujen toteutumisen alueella eri keinoin mm. kehitys- ja tutkimushankkeiden, kilpailujen, tontinluovutusmenettelyjen ja asemakaavamerkintöjen kautta. Vaikutusten arvioinnissa nousi monia asioita, joita kehitetään kaavoituksessa ja voidaan jatkosuunnittelussa ohjata tontinhakuehdoilla ja suunnittelukilpailujen arvostelukriteereillä, mm. pysäköintinormin lieventäminen, energiavaatimukset, kestävien ja/tai kierrätettyjen materiaalien käyttö ja uudenlaisen vihreän infrastruktuurin tuottaminen.

Alueen rakentuessa varmistetaan, että asuinrakentaminen vastaa voimassa olevien asunto- ja maapoliittisten linjausten tavoitteisiin, ja että alueen asuntotyyppi- ja hallintamuotojakauma mahdollistavat monipuolisen asukaspohtjan syntymisen alueelle. Tontinluovutusmenettelyihin sisällytetään yhteisöllistä elämäntapaa ja ekologisesti kestävää asuntorakentamista sekä ekologista asumista edistäviä teemoja. Osa tonteista luovutetaan kohtuuhintaiseen asuntotuotantoon.

Alueen rakentamisessa tavoitellaan monipuolista asuntojakaumaa ja asumisen eri hallintamuotoja, myös uudenlaisia hallintamuotoja ja näiden yhdistelmiä.

Suunnittelua ohjataan asetettujen tavoitteiden pohjalta laaturyhmässä, johon hankkeet tuodaan hyväksyttäväiksi ennen rakennuslupavaihetta. Merkittävimmät kohteet, julkiset rakennukset ja Tehtaan alueen

The development of the Lielahi area

At present, the land in the Lielahi area is mainly privately owned. The development and detailed planning of Lielahi will commence at the landowners’ initiative.

Land use planning and property development will be steered by the City to make sure that the planning areas form large enough wholes, thereby enabling the efficient implementation of an urban structure that is in accordance with the Master Plan. The premise in the development of Lielahi is the planning of the area unimpeded by the constraints of current land ownership, while also ensuring the equitable treatment of the landowners. The City will steer the formation of developer consortiums for complexes that are practical in terms of land use and property economy.

The development of privately owned properties will occur in accordance with the land use agreement procedure. The land use agreement compensation will be based on the property value appreciation and the City’s land use policies in force. Any potentially high infrastructure building costs, such as large-capacity power line transfers, are distributed between the properties affected by the specific local detailed plan amendment in relation to the benefit accrued by each property.

The objective in the development of the Lielahi area is to implement the aims of the Master Plan primarily through voluntary cooperation agreements between the landowners and the City. In regard to Lielahi, the implementation of the Master Plan objectives can also be supported by other means provided in the City’s land use policy.

Site allocation and competitions

The further planning and development of Hiedanranta are guided by the City’s general principles regarding the quality of construction and housing. In order to meet the quality standards pursued for Hiedanranta, it is important that the further planning is carried out in close cooperation between the City branches and Hiedanrannan Kehitys Oy and Hiedanranta Ky.

The City, Hiedanrannan Kehitys Oy and Hiedanranta Ky will take steps to ensure the architectural and functional quality of the implemented area, as well as the adoption of smart and sustainable solutions, by applying varied means – these include development and research projects, competitions, site allocation procedures and local detailed plan notations. The impacts assessment raised several matters that will be targeted during the planning process; these can be steered during further planning with site allocation conditions and design competition evaluation criteria. Such matters include, for instance, alleviating the parking norm, in addition to energy standards, the use of sustainable and/or recycled materials and the generation of a new type of green infrastructure.

The City will make sure that the housing construction is in line with the objectives of the housing and land use principles in force and that the distribution of housing types and forms of occupancy enables the generation of a diverse population base in the area. Themes promoting a community lifestyle, ecologically sustainable housing construction and ecological living will be incorporated. Some of the plots will be allocated for the production of reasonably-priced housing. A versatile distribution of housing types and various forms of occupancy, including new forms and combinations of various forms, is pursued in the construction of the area. Some of the plots will be assigned to reasonably-priced housing production

The planning is steered, based on the set objectives, by a quality group, to which building projects are

hankkeet käsitellään myös kaupunkikuvatoimikunnassa.

Superkorttelit yhteistoiminnan alustoina Hiedanrannan kehittämisessä

Superkorttelit ovat usean tavanomaisen kaupunkikorttelin laajuisia alueita, jotka muodostavat kehitys-alustan teknisen kestävyuden, viihtyisyyden ja toiminnallisen laadun pitkäjänteiselle ja taloudelliselle kehittämiselle. Toteutukset ovat paikallisia ratkaisuja, joiden lähtökohtina ovat yhteistoiminnasta saatavat mittakaavahyödyt, integroidut elinkaarikestävät ratkaisut ja toimintojen yhdistämiseen liittyvät laadulliset ja taloudelliset edut. Superkorttelin osapuolet muodostavat yhteisön, joka järjestää hankintoja ja ostaa niiden ylläpitoon liittyviä palveluja kiinteistöille, taloyhtiöille ja tilojen käyttäjille tuottamistaan palveluista saamallaan tuloilla. Yhteisössä päätöksenteko ja omistussuhteet järjestetään siten, että se mahdollistaa tehokkaan edunvalvonnan alueen toimitilojen ja asuntojen omistajille ja käyttäjille.

Superkorttelin osapuolien muodostaman yhteisön tehtävänä on edistää alueen kiinteistöissä vetovoimaisuutta ja kestävää kehitystä. Superkorttelin aloitteellinen perustajayhteisö toteuttaa energiatehokkuutta ja kiertotaloutta edistäviä kestäviä infrastruktuuriratkaisuja, joiden elinkaarikustannukset ovat yhteisölle edullisia. Superkorttelin yhteisön vastuulla voi olla esim. alueen pysäköintilaitosten, katujen ja viheralueiden perustaminen ja ylläpito. Lisäksi se voi hallinnoida alueen toimitiloja, asukastiloja ja mahdollisia yhteiskäyttöisiä resursseja, sekä etsiä keinoja edistää alueen kaupallista vetovoimaa ja houkuttelevuutta asuinpaikkana. Perustamisvaiheessa infrastruktuuri ja tilat suunnitellaan siten, että ne tukevat muissa superkornteleissa omaksuttujen hyvien käytäntöjen ja teknisten ratkaisujen soveltamista myöhemmin.

Viherkerroin Hiedanrannassa

Hiedanrannassa on tavoitteena yhdistää viher- ja sinirakenne. Jatkosuunnittelun työkaluna tullaan käyttämään Tampereella käyttöön otettua viherkerroinmenetelmää. Viherkertoimen avulla voidaan etsiä erilaisia ratkaisutapoja yhdistää ja lisätä korttelipihojen vehreyttä sekä hulevesien hallintaa. Viherkerroinmenetelmän työstöön liittyvillä Hiedanrannan mallipihasuunnitelmissa on pyritty luomaan eri kaupunginosille erilaisia ekosysteempipalveluja, painotuksia ja identiteettejä yleissuunnitelman strategisten linjausten mukaisesti. (Tampereen viherkerroinmenetelmä, loppuraportti. FCG Oy 2019)

Hulevesien laadullinen hallinta on tärkeää Näsijärven läheisyydessä, ja erityisesti Hiedanrannan suunnittelussa on korkeat laadullisen hallinnan tavoitteet. Hiedanrannan keskustan ja Lielahden korttelialueilla on tavoitteena saada kattovedet johdettua maanpinnalle viivytettäviksi ennen purkua yleiselle alueelle ja mahdollisesti hyödynnettäväiksi kasteluvetenä. Korttelialueiden kulkuväylillä ym. läpäisemättömillä pinnoilla muodostuvat hulevedet esitetään viivytettäväksi ja puhdistettavaksi korttelien istutettavilla alueilla.

Järvikaupungissa hulevesien hallinnan tavoitteena on imeyttää puhtaat kattovedet ja piha-alueen suodatetut hulevedet korttelialueilla. Hulevettä voidaan hyödyntää myös kastelussa. Viherkerroin-työkalulla ohjataan hulevesiä maanpäällisiin luontopohjaisiin viivytyspainanteisiin ja sadepuutarhoihin.

Tavoitteena on että pihoilte istutetaan runsaasti monilajista puustoa kukkivia pensaita ja kerroksellista kasvillisuutta. Kortteleihin tavoitellaan uusia monimuotoisia, viivytttäviä ja ekologisia viherrakennerkaisuja, kuten viherseiniä ja -kattoja. Viherkertoimella bonuspisteitä saa esimerkiksi perhosniitystä, alueille luontaisten lajien istutuksista ja hyötykasvien viljelystä.

presented for approval before the building permit application process. The most significant sites, public

buildings and projects in the Factory area will also be processed by the Tampere Cityscape Advisory Board.

Superblocks as collaboration platforms in the development of Hiedanranta

Superblocks are areas spanning several ordinary city blocks, which form a platform for the long-term economical development of technological sustainability, pleasantness and functional quality. The results implemented are local solutions that are based on a premise of synergy in terms of scale, integrated life-cycle-sustainable solutions, and the qualitative and financial benefits that are to be gained through collaboration. The parties of a super block form a community that organises acquisitions and uses the income from its operations to purchase services related to their maintenance for the included properties, housing companies and the users of the facilities. The decision-making and statuses of ownership in the community will be arranged in a way that enables the efficient supervision of owner and user interests in the business premises and apartments in the area.

The task of a community formed by the parties of a superblock is to promote the attractiveness and sustainable development of the area’s properties. The founding community in a superblock implements sustainable infrastructural solutions that promote energy-efficiency and circular economy, with life cycle costs that are economical for the community. A superblock community can be in charge of, for instance, the establishing and maintenance of the area’s parking facilities, streets and green areas. It can also manage the area’s business and office premises, communal facilities for residents and possible joint-use resources, in addition to seeking means to promote the area’s commercial appeal and attractiveness as a place to live. In the establishing phase, the infrastructure and facilities are designed in a way that supports the subsequent application of the good practices and technological solutions adopted in other superblocks.

Green factor in Hiedanranta

In Hiedanranta, the aim is to combine the green and blue structures. A special tool, the green factor method adopted in Tampere will be used in further planning. The green factor is a tool for finding various ways for making courtyards greener and improving stormwater management. The aim of the model yard design plans (which deal with the development of the green factor method) in Hiedanranta has been to create various ecosystem services, emphases and identities for different districts in accordance with the strategic guidelines provided by the Master Plan. (Tampereen viherkerroinmenetelmä, loppuraportti. FCG Oy 2019)

The high-class management of stormwaters is important in the vicinity of Lake Näsijärvi, and the related objectives are of a high standard in the planning of Hiedanranta. In the block areas of Hiedanranta Centre and Lielahi, the objective will be to steer the roof waters to the ground for detention before discharging them to public areas and possibly to be used for watering plants. It is proposed that the stormwaters that are generated on impervious surfaces, such as routes in block areas, be detained and cleaned in the planting areas in the blocks.

In Lake City, the objective of stormwater management is to absorb the clean roof waters and the infiltrated stormwaters from the yard area within the block areas. Stormwaters can also be utilised for watering plants. The green factor tool will steer stormwaters to nature-based detention swales and rain gardens.

Suosittelavaa on, että korttelipihat suunnitellaan kokonaisuuksina, vaikka ne jakautuisivatkin useamman tontin kesken. Tällöin leikki-, oleskelu- ja kaupunkiviljelypaikat voivat olla yhteisiä ja hulevesien hallintaratkaisut keskitettyjä sekä helpommin toteutettavia ja kunnossapidettäviä kuin laajemmat kokonaisuudet. Suodatinrakenteet tulee huomioida osana korttelin pihasuunnitelmaa. Viivytsratkaisujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon ylivuototilanteet ja tarvittavat tulvareitit ja liittää ratkaisut osaksi kokonaisuutta.

Työkalulla voi laskea korttelipihan viivytystarpeen ja esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuuden, jolloin nähdään riittävätkö esitetyt toimenpiteet tai ratkaisut. Mallipihat esittävät viherkerrointyössä tutkittuja ratkaisuja. Viherkertoimen tavoitetaso on saavutettavissa moninaisilla suunnitteluratkaisuilla.

Viherkertoimen Hiedanrannan keskustan mallipihassa on esitetty asuinkortteliin monipuolista ja -kerroksellista kasvillisuutta, kasvihuoneita ja viljelylaatikoita, kukkivia puita, sadepuutarha, lehti- ja havupuita, niittykasvillisuutta sekä erilaisia viherkattoja.

Viherkertoimen Järvikaupungin mallipihassa on esitetty asuinkortteliin monipuolista ja -kerroksellista kasvillisuutta, kuten sadepuutarha, hedelmäpuita, lehti- ja havupuita sekä erilaisia viherkattoja.

Viherkertoimen Lielahden mallipihassa on esitetty hybridikortteli, johon sijoittuu asumista, pysäköintiä ja liikerakentamista korttelin länsiosassa ja katutasossa. Pysäköintitalon katolle on osoitettu liikunta-toimintoja, viljelyä ja rakennuksiin viherseinää ja -kattoja. Asuntopihalle on osoitettu hedelmäpuita ja marjapensaita, sadepuutarha sekä naapurikorttelin kanssa yhteinen laaja viivytyspainanne puolijulkisella piha-alueella tai puistoalueella.

Viherkerroin-työkalulla pyritään varmistamaan vihertehokkuus kortteleissa. Se on laskentatyökalu, jota käytetään asemakaavavaiheessa ohjaamaan kortteleiden viitesuunnittelua. Rakennuslupavaiheessa kertoimen täytyminen toimii yhtenä lupaehtona.

Hiedanrannan energiavisio yleissuunnitelmassa

Hiedanrannalle luotiin yleissuunnittelun rinnalla energiavisio yhteistyössä sidosryhmien kanssa. Visio tukee 3.5.2018 hyväksyttyä Hiedanrannan ohjelmasuunnitelmaa, jonka mukaisesti Hiedanranta on hiilinielu eli sen CO2 -päästöt ovat negatiivisia.

Vision pääviesti:

Hiedanranta tuottaa enemmän energiaa kuin kuluttaa. Energiajärjestelmä on uuden liiketoiminnan alusta ja kehitysympäristö. Älykkäät energiaverkot ja rakennukset hyödyntävät alueen omaa energiantuotantoa ja mahdollistavat energiapalvelujen tarjoamisen asukkaille.

Tavoitteena on kasvihuonekaasupäästöjen osalta negatiivinen, kestävästi resurssi- ja energiatehokas energiajärjestelmä, jossa uudenlainen palveluliiketoiminta on keskeisessä roolissa. Alue on tehokkaasti uutta liiketoimintaa synnyttävä alusta ja kehitysympäristö, joka muodostaa ainutlaatuisen malliesimerkin kaupunkienergiaratkaisujen uudistamiselle kansainvälisellä tasolla. Hiedanrannassa demonstroidaan globaaleille markkinoille skaalautuvia ratkaisuja, jotka liittyvät energialiiketoimintojen murrokseen rakennusten energiatehokkuus ja energianhallinnan tiukentuvat vaatimukset huomioiden.

Toimijoita tulee ohjata tuottamaan energiaa ja toteuttamaan älyratkaisuja rakennuksissa varautumalla siihen eri sektoreilla. Esimerkiksi kaavoituksessa ja maapolitiikassa ohjataan toimijoita sellaiseen ra-

The aim is to plant a large number of tree species, blossoming shrubs and layered vegetation in the yards. The idea is to create new versatile, detention and ecological green structure solutions for the blocks, such as green walls and roofs. By using the green factor, it will be possible to receive bonus points for creating meadows where butterflies thrive, for planting species that are natural to the area and for cultivating utilitarian plants.

It is recommended that the courtyards are planned as entities, even though they would be located on several plots. This way, it will be possible to have shared places for recreation and urban agriculture, as well as play areas for children, and the centralised stormwater management solutions can be implemented and maintained more easily than more extensive entities. Filtering structures must be included in the landscape design of a block. In the planning of detention solutions, it is necessary to observe overflow discharges and the required routes for floods and include them in the whole.

The tool can calculate the detention requirement of a courtyard and the detention volume of the stormwater solutions. This way, it can be seen whether the proposed measures are sufficient. The model yards present solutions that were studied in the green factor work. The green factor target level can be attained by using various planning solutions.

The following solutions have been presented regarding a model yard (the green factor) for a residential block in the Hiedanranta Centre: versatile and multi-layered vegetation, greenhouses and grow boxes, blossoming trees, a rain garden, deciduous and coniferous trees, meadow vegetation and different kinds of green roofs.

The following solutions have been presented concerning a green-factor model yard for a residential block in Lake City: versatile and multi-layered vegetation, such as a rain garden, fruit trees, deciduous and coniferous trees, as well as different kinds of green roofs.

The following solution has been presented concerning a green-factor model yard in Lielähti: a hybrid block with housing, parking and commercial construction in the western part of the block and on street level. Exercise functions and urban farming have been allocated to the roofs of parking facilities, with green walls and roofs for the other buildings. The following elements have been designated to residential yards: fruit trees and shrubs, a rain garden, as well as an extensive detention swale that is shared with the neighbouring block in a semi-public yard area or park area.

The aim of the green factor is to ensure green efficiency in the blocks. It is a calculation tool that will be used, in the local detailed planning phase, for steering the reference planning of the blocks. At the building permit phase, the fulfilling of the green factor will be one permit condition.

Principles for the implementation of the energy vision

In parallel with the master planning process, an Energy Vision was created for Hiedanranta in cooperation with interest groups. The vision supports the Hiedanranta programme plan approved on 3 May 2018, according to which Hiedanranta will be a carbon sink, meaning that the area will have negative CO2 emissions.

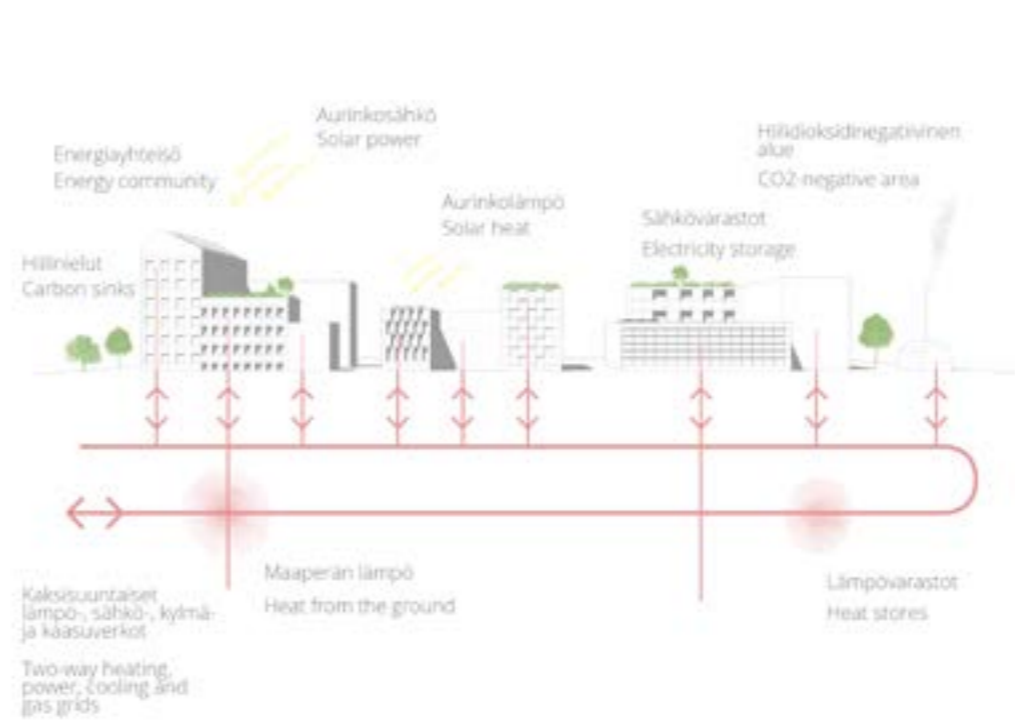
The key message of the vision is:

Hiedanranta produces more energy than it consumes. The energy system serves as a platform and development environment for new business. Smart energy networks and buildings utilise the area’s local energy production, enabling the provision of energy services to residents.

kentamiseen, jossa rakennukset tai rakennusryhmät tuottavat enemmän energiaa kuin kuluttavat (ns. plus-energiarakennukset). Alueen energiaverkot ovat avoimia ja kaksisuuntaisia, mahdollistaen uudentilaisten palveluiden tarjoamisen asukkaille. Rakentamista ohjataan painottamaan valittavien ratkaisuiden elinkaarivaikutuksia niin päästöjen kuin kustannustenkin osalta.

Kiertotalousratkaisut talonrakentamisessa

Kiertotalous muodostaa perustan rakennusten vähähiilisyydelle Hiedanrannassa. Kiertotalousratkaisut luovat edellytyksiä uusien sekä olemassa olevien rakennusten elinkaaren pidentämiselle ja vähentävät rakentamis- ja korjausvaiheiden aiheuttamia ympäristökuormia. Ratkaisut läpäisevät rakennuksen kaikki eri tasot tilaratkaisuista rakenteiden ja rakennusosien kautta rakennusmateriaaleihin ja -tuotteisiin. Talonrakentamisen kiertotalouden mukaisuuden ohjaus perustuu Hiedanrannassa CIRCHubshankkeessa kartoitettuihin ohjauskeinoihin ja kriteereihin (Talonrakentamisen hiilineutraaliuden ohjaaminen Tampereen Hiedanrannassa kiertotalouden keinoin, Satu Huuhka, CIRCHubs, Tampere 2019). Kiertotalouskriteerejä sovelletaan Hiedanrannan asemakaavoihin, tontinluovutusmenettelyihin, sopimuksiin ja julkisiin rakennushankkeisiin. Tontinluovutuksen ja julkisten rakennushankkeiden kilpailutuksen tueksi laaditaan kiertotalousratkaisujen ohjeistus, johon tarjousten tekijät voivat tukeutua. Kaikkiin edellä mainittuihin ohjausvälineisiin sisällytetään minimitason määrittävien vaatimusten lisäksi myös kannustimia, jotka rohkaisevat yrityksiä innovoimaan kiertotalousratkaisuja omaehtoisesti. Hiedanrannan julkisissa rakennushankkeissa hyödynnetään lisäksi innovaatiokumppanuuden ja allianssimallin mahdollisuuksia innovatiivisten kiertotalousratkaisujen etsimiseksi ja kehittämiseksi. Kaupungilla, Hiedanrannan Kehitys Oy:llä ja Hiedanranta Ky:llä on tarkoitus saattaa Hiedanrannassa yhteen kiertotalousratkaisuja kehittäviä toimijoita sekä toistensa että toteutettavien hankkeiden kanssa.



The aim is to achieve negative greenhouse-gas emissions and a sustainably resource- and energy-efficient energy system, with a key role played by novel service business activities. The area constitutes a platform and development environment that efficiently generates new business, establishing a unique exemplar of the renewal of urban energy solutions on an international scale. Hiedanranta demonstrates solutions that are scalable to the global market and related to the revolution in the energy business, with consideration to the energy efficiency and stricter energy management requirements of buildings.

The operators should also be steered to produce energy and implement smart solutions in the buildings by making provisions for this in various sectors. City planning and land use policy, for example, steers operators towards the kind of construction in which the buildings or building masses produce more energy than they consume (so-called energy-plus buildings). Energy networks in the area are bidirectional and open, enabling new service possibilities for residents. Construction is steered by emphasising the life-cycle impacts of the selected solutions as regards both emissions and costs.

Circular economy solutions in construction

Circular economy forms the basis for the low-carbon buildings of Hiedanranta. Circular economy solutions enable the extension of the life cycle of new and existing buildings alike, in addition to mitigating the environmental loads caused by the construction and renovation phases. The solutions will permeate all elements of a building from space solutions, structures and structural components to building materials and products. The steering of the adherence to the circular economy principle in Hiedanranta is based on the steering methods and criteria outlined in the CIRCHubs project (Talonrakentamisen hiilineutraaliuden ohjaaminen Tampereen Hiedanrannassa kiertotalouden keinoin by Satu Huuhka, CIRCHubs, Tampere 2019). The circular economy criteria are applied to the local detailed plans and public construction projects of Hiedanranta. Guidelines for circular economy will be compiled to support the site allocation practices and the tendering processes for public construction projects, offering tenderers concrete guidelines to refer to. In addition to the definition of the minimum standards to be observed, all of the above-mentioned steering tools will have built-in incentives that will encourage businesses to find innovative circular economy solutions independently. Public construction projects in Hiedanranta will also utilise the opportunities offered by innovation partnerships and the alliance model to find and develop innovative circular economy solutions. The City, Hiedanrannan Kehitys Oy and Hiedanranta Ky aim to bring developers of circular economy solutions together with each other and with the projects being implemented.

Periaatekuva Hiedanrannan energiajärjestelmästä

Energian lähteinä erityisesti maaperän lämpö sekä aurinkoenergia pyritään hyödyntämään maksimaalisesti erilaisten energiavarastojen avulla sekä hyödyntämällä uusia sopimusmalleja, kuten energiayhteisöjä. Avoimet kaksisuuntaiset energiaverkot toimivat alustana, jotka välittävät esimerkiksi kortteleiden hukkaenergiaa hyödynnettäväksi toisaalla.

Principle illustration of Hiedanranta’s energy system

The aim is to maximise the utilisation of geothermal heat and solar energy, in particular, through various energy storage systems and new contractual models, such as energy communities. Open two-way energy grids will serve as a platform for, for example, relaying wasted energy from the blocks to be utilised elsewhere.



Digitalisaatio

Hiedanrannan kestävyden tavoitteet haastavat myös suunnittelun ja hallinnon. Tämä tarkoittaa esimerkiksi vakiintuneiden työtapojen ja työkalujen tarkastelua kriittisesti, mutta toisaalta myös varautumista tuntemattomaan joustavilla ratkaisuilla. Uudenlaisten palvelujen edellytyksenä on tiedon ajantasaisuus, luotettavuus, turvallisuus ja kaksisuuntaisuus sekä hyvät tietoliikenneyhteydet.

Maankäytön suunnittelussa ja varsinaisessa toteutussuunnittelussa on huomioitava monenlaisia rakenteita: mm. tukiasemien kasvava määrä, signaalin läpäisevyys ja tietoliikennekaapelien tilavaraukset. Tietoliikenneinfrastruktuurille kokonaisuudessaan on varattava riittävästi tilaa, kapasiteettia ja muuntojoustavuutta sekä infratekniikan rakenteissa että rakennuksissa resurssitehokkuus huomioiden. Datan keräämiseen, hyödyntämiseen ja turvalliseen hallintaan pitää kehittää toimintamalli ja päättää, mikä taho tietovarantojen operoinnista vastaa. Operointimalliin kuuluu fyysisen tietoliikenneinfran ja tietovarantojen lisäksi myös erilaiset alustat ja rajapinnat. Raitiotien pysäkkien ympäristö muodostaa tärkeitä solmukohtia, joihin voi luonnollisesti muodostua digitaalisten palvelujen keskittymiä.

Digitalisation

The Hiedanranta sustainability objectives are also a challenge for planning and administration. This entails, for example, the critical examination of established methods and instruments but, on the other hand, also provisions made for the unknown by adopting flexible solutions. The prerequisite for new types of services is the timeliness, reliability, security and bi-directional nature of information, as well as good information technology connections

Various structures need to be considered in land use planning and the actual implementation planning, such as the increasing number of base stations, signal permeability and space reservations for data-communication cables. Sufficient space, capacity and adaptability needs to be reserved for the data communication infrastructure as a whole in both the infrastructure technology structures and the buildings, with due consideration to resource-efficiency. A model must be developed for the collection, utilisation and safe management of data, in addition to defining which instance is in charge of the information resource operations. In addition to the physical data communication infrastructure and data

Innovaatioympäristö

Tarkoituksena on luoda ja edelleen kehittää innovaatioympäristö, jossa avoimet ja osallistavat prosessit tukevat vision mukaisen kaupunginosan syntymistä. Innovaatioympäristön kehittämisen tavoitteena on siirtyä erillisten toimintojen ja prosessien foorumista kohti systemaattista kehittämisen toimintamallia siten, että innovaatiovaikutuksia ja osallistuvuutta lisätään ja toimintaa tehostetaan kaikkien sidosryhmien näkökulmasta.

Innovaatiotoiminnan motiiveja voivat olla alueen vision mukaisesti mm. uusien innovatiivisten kestävän ja älykkään kaupunginosan ratkaisujen syntyminen, houkuttelevan tulevaisuuden elinkeinoympäristön rakentuminen sekä monipuolisen ja elämyksellisen elinympäristön muodostuminen.

Kestävyyden huomioiminen jatkosuunnittelussa

Yleissuunnitelman pohjalta on laadittu päästöjen arviointi, jossa tunnistetaan eri päästölähteet ja keinot hiilinegatiivisuuden saavuttamiseksi. Päästöjen arviointia ja siinä tunnistettuja toimenpiteitä käytetään asemakaavan suunnittelun pohjana. Yleissuunnitelmassa on tehty ainakin yksi aluevaraus energiantuotantolaitokselle. On kuitenkin mahdollista, että alueelle tulee enemmänkin keskitettyä tuotantoa.

Asemakaavavaiheessa olennaista on energiajärjestelmien ja paikallisen energiantuotannon vaatima tila sekä liikennesuunnittelu, jossa kevyen liikenteen ympäristö on ensisijaisesti toimiva ja viihtyisä. Infrassa pitää huomioida autojen uudet käyttövoimat (mm. sähkö, kaasut ja muut biopoltoaineet) ja yhteiskäyttöiset kulkuneuvot. Kaksisuuntaisten energiaverkkojen tilavaatimukset eivät merkittävästi poikkea nykyisistä, mutta mahdollista kaasuverkon (esim. biokasvu ja/tai CO₂) tarvetta ja laajuutta pitää selvittää tarkemmin asemakaavoituksen yhteydessä. Lisäksi kortteleissa pitää varautua paikalliseen energiantuotantoon ja -varastointiin. Koska tavoitteena on hiilinegatiivisuus, avainasemassa on myös rakennusmateriaalit, viherympäristö ja mahdollisesti myös teollisuustuotanto, joka sitoo hiiltä jatkuvasti tai pysyvästi.

Jatkosuunnittelussa on huomioitava, että rakennusten tulee toimia kaksisuuntaisten energiaverkkojen aktiivisena osana. Tarvitaan yhteistyötä rakentajien ja tutkimusyhteisöjen kanssa sen osalta, miten energiatehokkaita, älykkäitä rakennuksia voidaan Hiedanrantaan toteuttaa. Tavoitteena tulee olla energiatehokas suunnittelu, energiantuotantopotentiaalin selvittäminen sekä varautuminen älytekniikkaan ja kaksisuuntaisiin energiaverkkoihin talotekniikan osalta. Koska tavoitteena on hiilinegatiivisuus, myös rakennusmateriaalien vaikutus päästötarkastelusta pitää ottaa huomioon. Esimerkiksi puurakentaminen mahdollistaa negatiivisten päästöjen eli hiilinielujen lisäämisen.

Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa, että toteutukseen asti tulee kortteleita, joissa on huomioitu energiaverkostot ja vaaditaan energiavision mukaista paikallista tuotantoa, varastointia sekä älytekniikkaa, jotka mahdollistavat energiankulutuksen kulutusjouston ja etäohjauksen.

storage facilities, the operational model also includes various platforms and interfaces. The surrounds of tram stops constitute important nodes at which various digital service hubs can form naturally.

Innovation environment

The aim is to create and further develop an innovation environment in which open and participatory processes support the genesis of a city district that is in agreement with the vision. The objective of developing the innovation environment is to shift from a forum of separate functions and processes towards a scheme of systematic development in a manner that increases the innovative impacts and participation, in addition to streamlining the activities from the point of view of all interest groups.

According to the vision for the area, the innovation activities can be motivated by, for instance, the generation of new innovative solutions for a sustainable and smart city district, the construction of an attractive future business environment, and the formation of a diverse living environment that is full of experiences.

Taking sustainability into account in follow-up planning

An emissions assessment has been drawn up based on the Master Plan, identifying the various sources of emissions in order to achieve a carbon-negative district. The emissions assessment and the measures identified therein will be used as a basis for the planning in the local detailed plan. At least one area reservation for an energy production facility has been made in the Master Plan. However, it is possible that there will be even more centralised production in the area.

In the local detailed planning stage, an essential element is the space required by energy systems and local energy production, as well as traffic planning that prioritises the functionality and pleasantness of the environment for pedestrian and bicycle traffic. New motive powers in cars (e.g. electricity, gas and other biofuels) and shared vehicles must be taken into account in the infrastructure. In terms of space requirements, the future bi-directional energy networks will not differ significantly from the current ones, but the need for and scope of a possible gas network (e.g. biogas and/or CO₂) must be examined in more detail in connection with the local detailed planning. In addition, provisions must be made in the blocks for the local production and storage of energy. As the objective is a carbon-neutral district, a key role is also played by the building materials, green environment and possibly also industrial production that continuously or permanently binds carbon.

It should be noted that the buildings are to serve as an active part of two-way energy networks. Cooperation with and between builders and research communities is needed to establish how the energy-efficient, smart buildings can be implemented in Hiedanranta. The instructions should aim at energy-efficient planning, the identification of the energy production potential, as well as the provisions to be made for smart technology and two-way energy networks in terms of building services technology. As the objective is a carbon-neutral district, the impact of building materials must also be taken into account in the emissions assessment. For example, wood construction enables the increasing of negative emissions, i.e. carbon sinks.

In further planning, the City must make sure that among the blocks that reach the implementation stage are blocks that take account of the energy networks and require, in accordance with the energy vision, the local production and storage of energy and smart technology that facilitates the flexible consumption and remote control of energy consumption.



2014

Tampereen kaupunki osti Lieländen entisen sellutehdasalueen

Ensimmäiset uudet työpaikat

The city of Tampere bought an old paper pulp factory area

First new jobs



2015

Väliaikainen Hiedanranta keräsi ideoita alueen kehittämiseen

Ensimmäinen kokeilu

Development ideas are being gathered

First experiment



2016

Hiedanrannan portit avattiin

Kansainvälinen ideakilpailu julkistettiin

The area was opened to the public

International ideas competition was published



2017

Ideakilpailun tulokset

Hiedanrannan rakennesuunnitelma

Uudet yritykset aloittivat toimintansa

Ideas competition results

Hiedanranta Structure Plan

New companies start operating



2018

Hiedanrannan alustava yleissuunnitelma

Hiedanranta preliminary Master Plan



2019

Yleissuunnitelman tarkistaminen

Raitiotieasemakaavat vireille

Master plan revision

Tramway plans instituted



Yleissuunnitelma

Raitiotien rakentamisen päätös

2020

Master plan
Decision on tramway construction



2021-2024

Ensimmäiset kortteliasemakaavat

Raitiotien rakentaminen

First block plans

Tramway construction



2024-

Hiedanrannan alueen ensimmäiset asukkaat

First Hiedanranta residents

8. Selvitykset ja lähteet

8. Reports and sources

Rakennettu ympäristö, maisema ja kulttuuriperintö: Built environment, landscape and cultural history:

Tampere, Lielähti Rustholli 2, Arkeologinen koekaivaus historiallisen asuinpaikalla (Ninni Närväinen, Pirkanmaan maakuntamuseo 2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/l/joeu7hbrf/Lielähti_Rustholli_arkeologinen_koekaivaus.pdf

Pölkkylänniemen arkeologinen kartoitus. (FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy 24.5.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/p/n5XcOiCtX/Polkkylänniemen_arkeologinen_kartoitus_20190524.pdf

Tampere Hiedanranta kaavamuutoshanke, arkeologinen vedenalaisinventointi (Eveliina Salo ja Maija Huttunen, Pintafilmi Oy 21.9.2015)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/rWRbesBvH/Hiedanranta_arkeologinen_vedenalaisinventointi.pdf

Hylyn Näsijärvi 2137 arkeologinen koekaivaus ja iän määrittys, (Eveliina Salo ja Maija Huttunen, Nordic Maritime Group Oy 11.2018)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/yShs7Yg1j/Hiedanranta_hylyn_Nasijarvi_arkeologinen_koekai-vaus_20181120.pdf

Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvitys (Rakennuskulttuurityö Heiskanen & Luoto 2016)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/BjlkGB4CR/Hiedanrannan_rakennetun_ympariston_selvitys.pdf

Tampere Lielähti Hiedanranta, arkeologinen inventointi (Sami Raninen, Pirkanmaan maakuntamuseo 2015)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/SrijbFzvv/Hiedanranta_arkeologinen_inventointi.pdf

Lielähti, Selvitys (Arkkitehtitoimisto Schulman Oy 2011)
https://www.tampere.fi/tiedostot/l/V8BwAEDkR/Lielähti_selvitys_2011.pdf

Hiedanrannan maisemaselvitys (Tampereen kaupunki 2016)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/WNO3XneoZ/hiedanranta_maisemaselvitys_14o416_kevyt.pdf

Luonto, ekologia ja virkistys: Nature, ecology and recreation:

Hiedanrannan biotooppi- ja eliöstöselvitys (Kari Korte, Tampereen kaupunki, 2016)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/a85pxbFGd/Hiedanranta_eliosto_ja_biotooppiselvitys.pdf

Hiedanrannan ekologiastrategia (Kaisa Mustajärvi, Ramboll Finland Oy 13.1.2020)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/euO8M8Wj/Hiedanrannan_luontovaikutukset.pdf

Epilänharju-Villilä A - Kalliopohjavesiselvitys (Liisa Koivulehto, Jaana Mäki-Torkko, Ramboll Finland Oy 22.5.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/e/gcOIwTHol/Epilanharju_Villila_A_kalliopohjavesiselvi-tys_22_05_2019.pdf

Hiedanranta - Green factor goals for considering ecosystem services in Hiedanranta (Nomaji 8.3.2018)
Hiedanranta Blue Green Workshop (Elina Inkiläinen, Nomaji 26.09.2017)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/jEP5jRPDn/Nomaji_Hiedanranta_ES_strategic_blocks_kevyt.pdf

Tampereen viherkerroinmenetelmä, loppuraportti. (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy 15.2.2019)
<https://data.tampere.fi/data/fi/dataset/tampereen-viherkerroin>

Infra: Infrastructure:

Hiedanrannan yleissuunnitelma, Liikennetarkastelut (Ramboll Finland Oy 27.3.2020)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/9hITl2lBv/2o2o_03_27_Hiedanrannan_liikennetarkastelut.pdf

Hiedanrannan logistiikkaselvitys (Sitowise Oy 2020)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/F7mj72gJP/Hiedanranta_logistiikkaselvitys_raportti_paivitet-ty_2o2oo414_liitteinen.pdf

Hiedanrannan kunnallistekniikan yleissuunnitelma (SitoWise, Pöyry/Afry, 2020)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/GY13Xi8p1/Hiedanrannan_kunnallistekniikan_yleissuunnitelma.pdf

Ympäristöhäiriöt: Environmental disturbances:

Hiedanrannan yleissuunnitelma (8700), Tampere, Meluselvitys (Hans Westman, Ramboll Finland Oy 11.11.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/djCHGJjmt/Hiedanrannan_yleissuunnitelma_meluselvitys.pdf

Hiedanrannan yleissuunnitelma, Ilmanlaatuselvitys (Toni Keskitalo, Ramboll Finland Oy, 12.9.2018)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/dyadj3s4R/Hiedanrannan_yleissuunnitelma_Ilmanlaatuselvitys.pdf

Hiedanrannan yleissuunnitelman tuulisuustarkastelu ja -lausunto, päivitys 2019 (Niklas Söderholm, Ramboll Finland Oy 17.9.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/eaw6M6lHr/Hiedanrannan_yleissuunnitelman_tuulisuustarkaste-lu_ja_lausunto.pdf

Hiedanranta, Tampere. Pilaantuneen maaperän kunnostuksen yleissuunnitelma (Ramboll Finland Oy 20.06.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/fhuwYBjpb/Hiedanranta_pilaantuneen_maaperan_kunnostuksen_yleissuunnitelma.pdf

Kiertotalous ja kestävyys: Circular economy and sustainability:

Kiertotaloutta edistävät rakentamisen periaatteet (Ethica 2018)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/7QzL4eLbf/Kiertotaloutta_edistavat_rakentamisen_periaatteet.pdf

Hiedanrannan rakennesuunnitelman vaikutusten arviointi kiertotalouden näkökulmasta (Anne Raudaskoski ja Lilli Linkola, Ethica Oy, 16.3.2018)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/84FHgKBt7/Hiedanrannan_rakennesuunnitelman_arviointi_kierto-talouden_nakokulmasta.pdf

Hiedanrannan päästölaskenta, (Heikki Holmén ja Kirsikka Siik, Ramboll Finland Oy 18.12.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/8tzxuL7cB/Hiedanrannan_paastolaskenta.pdf

Kiertotaloutta edistävät rakentamisen periaatteet (Ethica 2018)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/8tzxuL7cB/Hiedanrannan_paastolaskenta.pdf

Talous: Economy:

Hiedanrannan kehittäminen - keskeisiä tuloksia, havaintoja, johtopäätöksiä ja suosituksia (Lasse Mitronen, Mitroskooppi Ky 8.2.2018)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/gyNWL1keB/Hiedanrannan_kehittaminen_raportti.pdf

Hiedanrannan kaavatalous 2020 (Jaana Suittio, Yleiskaavoitus 2020)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/Bkzh74xoF/Hiedanrannan_kaavatalous_2o2o.pdf

Hiedanrannan yleissuunnitelman työllisyysvaikutukset (Kimmo Koski, Ramboll Finland Oy 29.11.2018)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/mKnG17hkh/Hiedanrannan_yleissuunnitelman_Tyollisyysvaikut-uset.pdf

Vaikutusten arviointi: Impacts assessment:

Hiedanrannan yleissuunnitelma, vaikutusten arviointi (Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristö, Kaupunkiympäristön suunnittelu, yleiskaavoitus, 4.3.2020)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/nijjGMVX/Hiedanranta_Yleissuunnitelman-vaikutusten_arviointi.pdf

Hiedanranta-Vaitinaron louhetäytön riskinarvio (Hanna Tolvanen, Noora Lindroos, Ramboll Finland Oy 15.3.2019, päivitetty 28.6.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/oTdom5831/Hiedanranta_Vaitinaron_louhetayton_riskinarvio.pdf

Vaitinaron suunnittelun täytön vaikutukset virtauksiin täytön ja rannan välisessä kanavassa Näsijärven Näsiselällä - mallilaskennan tulokset (SYKE, tutkimusraportti 20.2.2019, päivitys 25.6.2019 ja 12.11.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/pHfmc9AQV/Vaitinaron_suunnittelun_tayton_vaikutukset_virtauk-siin.pdf

Hiedanrannan vaihtoehtoisten sanitaatio- ja viemärintiratkaisujen ympäristövaikutusten ja kustannus-ten arviointi (Riikka Malila ja Suvi Lehtoranta, Suomen ympäristökeskus SYKE 2018)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/tMemuAPPH/Hiedanrannan_viemarointivaihtoehtojen_sanitaatio_ja_viemariratkaisujen_arviointi.pdf

Hiedanranta, Yleissuunnitelman maisemavaikutusten arviointi - yhteenveto (Mirikka Katajamäki, Tampereen kaupunki 11.7.2018, päivitys 15.10.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/xKGxsfdlb/Hiedanranta_Yleissuunnitelman_maisemavaikutusten_arviointi.pdf

Vuorovaikutus: Community interaction:

Hiedanrannan ihmiset - yritykset, yhdistykset, asukkaat (Kuowi Oy 2015)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/ooOnzgAsl/Hiedanrannan_ihmiset_vuorovaikutusprosessi.pdf

Hiedanrannan talkoot, Uusi Kaupunki sekä Kuowi Oy 2016
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/5daR3XGkN/Hiedanrannan_talkoot.pdf

Ideakilpailun jatkot - Kaupunkilaisten visio tulevaisuuden Hiedanrannasta (Tampereen kaupunki, Dwellers in Agile Cities)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/EvcYkp9gR/Hiedanranta_Ideakilpailun_jatkot_2o17.pdf

Muu lähdemateriaali: Other source material:

Tampereen strategia 2030
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/48PGX3N6Z/Tampereen_strategia_2o3o.pdf

Kantakaupungin yleiskaava 2040
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavoitus/voimassa-olevat-yleiskaavat/kantakaupungin-yleiskaava-2o4o.html>

Tampereen kaupungin asemakaavoitusohjelma 2020-2024
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/kaavoitusohjelma-ja-kaavoituskatsaus.html#kaavoitusohjelma>

Hiedanrannan kehitysohjelma, ohjelmasuunnitelma 9.12.2019
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/kbNDCK4xn/Hiedanrannan_kehitysohjelma_ohjelmasuunnitel-ma_og122o19.pdf

Hiedanrannan tehdaskompleksin konseptisuunnitelma. (Architecture Studio Noan 10.11.2017)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/oJYfCSFyl/Hiedanrannan_tehdaskompleksin_konseptisuunnitelma.pdf

Hiedanranta, Pohjoisten korttelien maankäyttö- ja tasaussuunnitelma. (Arkkitehdit MY 19.9.2019)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/pmoTBdRXX/HR_pohjoisosan_korttelit_maankaytto_ja_tasaus-suunnitelma.pdf

Hiedanrannan kehittämisvisio: Tiivis ja intensiivisesti vihreä Tampere City West. Development Vision for Hiedanranta: Densely-built and intensively green, Tampere City West (Lehtovuori, P., Edelman, H., Rintala, J., Jokinen, A., Rantanen, A., Särkilähti, M., & Joensuu, T. Tampereen teknillinen yliopisto. Arkkitehtuurin laitos. Julkaisu; Vuosikerta 10. 2016)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/tMOoqxq2t/Development_vision_for_Hiedanranta.pdf

NutriCity - Hiedanranta urbaanin ravinnekierron suunnannäyttäjänä
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-rakentamishankeet/hiedan-ranta/innovaatioiden-hiedanranta/nutricity.html>

Korkean rakentamisen selvitys Tampereen aluekeskuksissa Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Tampereella, EHYT-hanke (Arkkitehdit MY 27.1.2015)
https://www.tampere.fi/tiedostot/h/618nC4oNv/Korkean_rakentamisen_selvitys_Tampereen_aluekes-kuksissa.pdf

