

**TULLIN ALUEEN
YLEISSUUNNITELMA**

SUUNNITELMARAPORTTI

27.1.2015



SISÄLTÖ

ANALYYSIRAPORTTI

1 YLEISSUUNNITELMAN TAUSTOITUS

- 1.1 Tullin alueen kehittämistyö**
Tullin visiotyö
Suunnittelualue

2 Analyysit ja selvitykset

- 2.1 Alueen historia ja nykytila**
Alueen rakentuminen
Alueen ominaisuudet

- 2.2 Alueen rakennuskanta**
Rakennuskannan inventointi
Rakennuskannan arviointi

- 2.3. Alueen kadut ja liikenne**
Rakennusten liittyminen katutiloihin
Katutilat
Liikenne

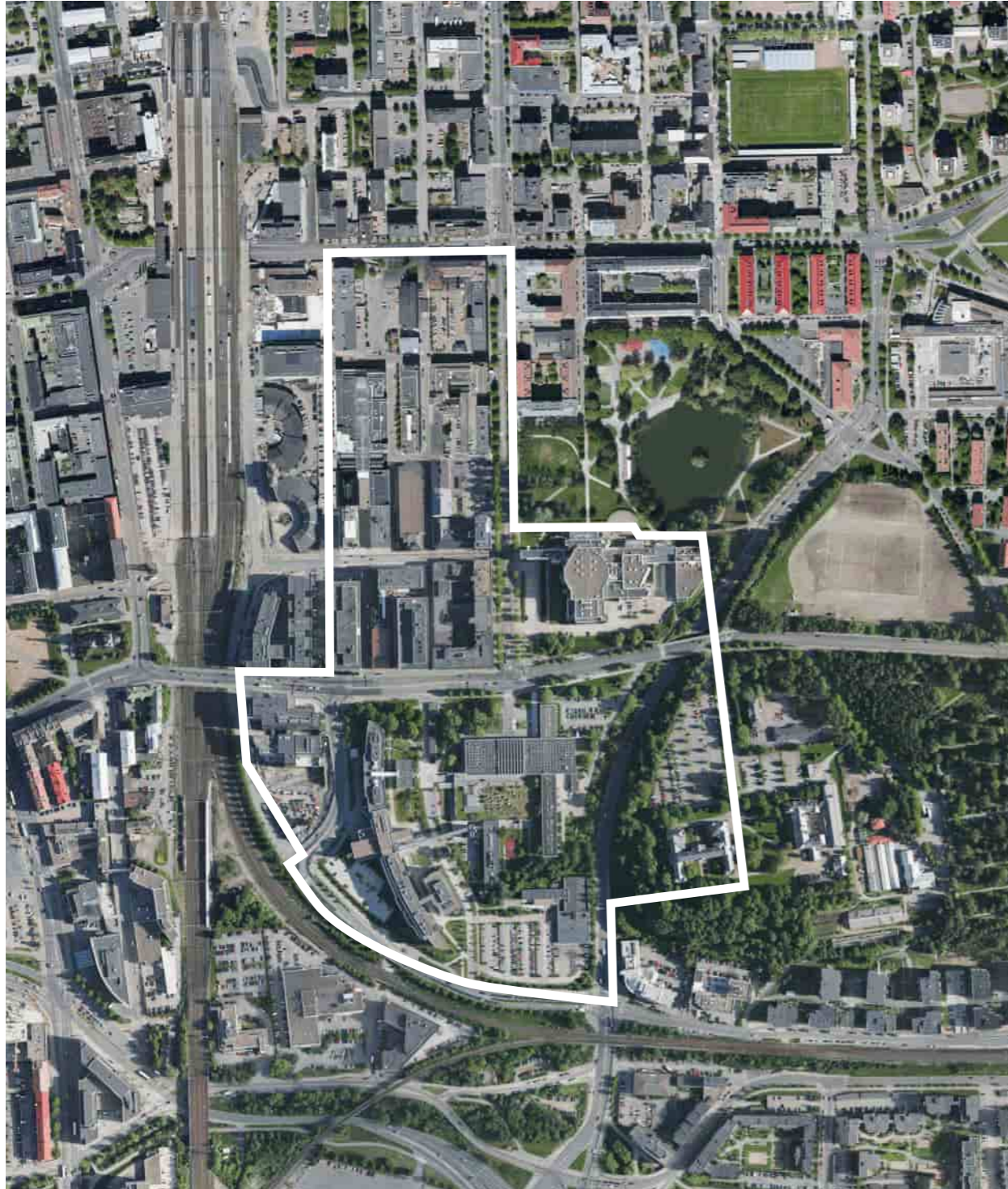
SUUNNITELMARAPORTTI

3 Yleissuunnittelun tavoitteet

- 3.1 Keskustan kehittäminen**
Suunnittelutilanne- suunnitelmat ja selvitykset
- 3.2 Eri osa-alueiden ja toimijoiden tavoitteet**

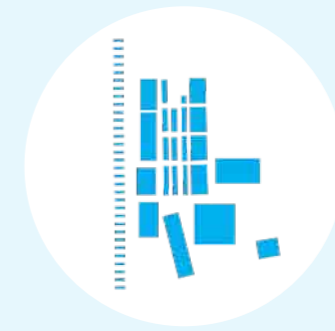
4 YLEISSUUNNITELMAN ESITTELY

- 4.1 Maankäytön luonnosvaihtoehdot VE1 ja VE2**
- 4.2 Valmis yleissuunnitelma**
- 4.3 Katuympäristö**
- 4.4 Liikenne**
Katuverkko
Pysäköinti
- 4.5 Vaikutusten arviointi**
- 4.6 Vaiheistus**



Yleissuunnitelma koskee Tullin kaupunginosan sekä yliopiston kampusalueen maankäytön, liikenteen, valaistuksen sekä taiteen ja tapahtumapaikkojen suunnittelua. Yleissuunnitelman tarkoituksena on olla kokoava koko alueen kattava suunnitelma, jonka perusteella voidaan laatia toteutukseen tähtäviä yksityiskohtaisempia asemakaavoja ja katusuunnitelmia. Suunnitelmassa ratkaistaan alueen kaupunkirakenteen kehityssuunta, koskien mm. täydennysrakentamisen määrää ja sijoittamista sekä liikenneverkko- ja pysäköintiratkaisuja. Siinä täsmennetään kehittämiskeinoja, joilla tuetaan alueen muu-

tosta entisestä teollisuus- ja varastoalueesta monipuoliseksi ja eläväksi kaupunginosaksi, jossa on työpaikkojen lisäksi myös asumista ja erilaisia palveluja sekä tapahtumapaikkoja. Suunnittelualueena on Tullin kaupunginosa, yliopiston kampusalue ja Tampere-talon alue sekä Viinikankadun itäpuolella sijaitseva Yleisen sairaalan alue. Alue rajautuu pohjoisosassa Itsenäisyydenkatuun sekä Yliopistonkadun ja ratapihan väliselle alueelle. Etelässä rajana on Ratapihankatu ja Viinikankatu sekä idässä Sairaalankatuun.



TAUSTAA

Tullin alue, rautatieasema ja ratapiha ovat kaupungin kasvaessa siirtyneet Tampereen kaupunkirakenteen keskiöön. Aiemmin historiassa varasto- ja teollisuusalueena toiminut Tullin alue on jälkiteollisen ajan vuosikymmeninä muuttunut vähitellen keskusta-alueen yhdeksi monipuolisimmista työpaikka-alueista, jossa sijaitsee mm. teknologiayritysten toimistoja, palveluyrityksiä, pienteollisuutta ja kulttuuri-tuotantoa.

Alue on rautatieaseman ja paikallisen joukkoliikennekäytävien risteyskohdassa erinomaisesti saavutettavissa. Alueella sijaitsevat tunnetut kulttuurikeskukset Tamperetalo sekä Tullikamari, ja alueen eteläidalla Tampereen yliopisto. Lännessä sijaitsevat ydinkeskustan korttelit palveluineen, Tullin pohjois- ja itäpuolella Tammelan ja Kalevan suositut asuinalueet.

Tullin ja ratapihan alueella on rakenteilla ja vireillä useita hankkeita, jotka tulevat muuttamaan alueen kokonaisuutta tulevina vuosina merkittävästi. Alueen muutoksen ja koko kaupungin maamerkinä on jo valmistunut Sokos Hotel Torni syksyllä 2014. Myös Asemakeskuksen suunnittelukilpailu uudesta asemakeskusrakennuksesta ja sen lähikortteleista ratkaistiin syksyllä 2014. Kansi ja Areena ratapihan eteläosassa odottaa lähtölaukausta yli 100 000 m²:n kehityshankkeelle. Parhailaan, 2015-16 vaihteessa on käynnissä hankkeen toteuttajan kilpailutus.

Tampereen kaupungin keskustan kehittämissuunnitelman tavoitteena on Tullinalueen yleissuunnitelman ja Asemaseudun kehittämissuunnitelman laatiminen, joiden

kehyksissä Tullin ja asemanseudun käynnissä olevia ja käynnistyviä hankkeita ohjataan. Keskustahanke on kutsunut Tullin alueen ja asemanseudun kiinteistönomistajat ja keskeiset toimijat mukaan alueen kehittämiseen osaksi Tampereen laajenevaa ja elinvoimaista ydinkeskustaa.

Yleissuunnitelmassa otetaan huomioon omistajien ja toimijoiden näkemykset sekä tunnistetaan heidän yhteiset edut. Yleissuunnitelmalla on monitahoinen liikenteellinen, toiminnallinen ja kaupunkirakenteellinen liittymäpinta valtion ja kaupungin yhteiseen Asemakeskushankkeeseen.

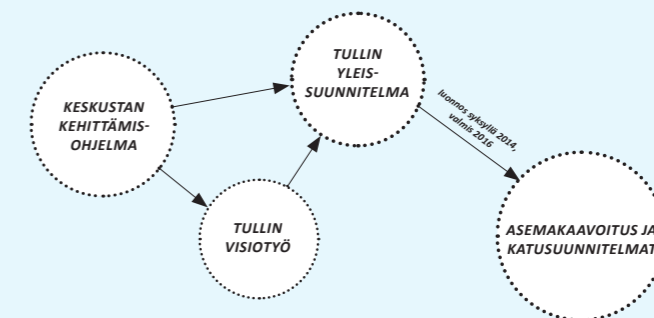
Yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä on järjestetty kaksi työpajaluentoista yleisötilaisuutta. Syksyllä 2014 pidetyssä työpajassa täsmennettiin yleissuunnitelman tavoitteita ja visioitiin alueen tulevaisuuden mahdollisuuksia. Toisessa yleisötilaisuudessa keväällä 2015 kerättiin kommentteja luonnossuunnitelmista ja ideoita jatkosuunnittelua varten. Luonnossuunnitelmat olivat nähtävillä kesäkuussa 2015.

Tampereen kaupungin Keskustahankeksen tilaaman yleissuunnitelman ovat laatineet maankäytön osalta Arkkitehdit MY Oy sekä liikenne ja katu ympäristön suunnittelun osalta Sito Oy. Yleissuunnitelmakokonaisuuteen on lisäksi kuulunut valo-, taide- ja tapahtuma- sekä hulevesisuunnittelun osiot, joista on julkaistu omat erillisraporttinsa.

Aikaisemmin yleissuunnitelmasta on julkaistu analyysiraportti, joka sisältää loppuraportin luvut 1 ja 2. Tämä käsillä oleva suunnitelmaraportti sisältää suunnittelun taustoituksen ja tavoitteiden esittelyn luvussa 3 sekä yleissuunnitelman esittelyn luvussa 4.

Yleissuunnitelman aineisto löytyy hankkeen verkkosivuilta:

www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/projektit/kaupunkiymparisto/keskustahanke/tullin-alue.html





**3. YLEISSUUNNITTELUN
TAVOITTEET**

3.1 KESKUSTAN KEHITTÄMINEN



Mahdollinen kaupunkimaisema Tampereen keskustasta vuonna 2030, jos visiot, tavoitteet ja suunnitelmat toteutuvat.
Keskustan kehittämisohjelma luonnos 9.2.2015.

Keskustan kehittäminen ja Tullin alue

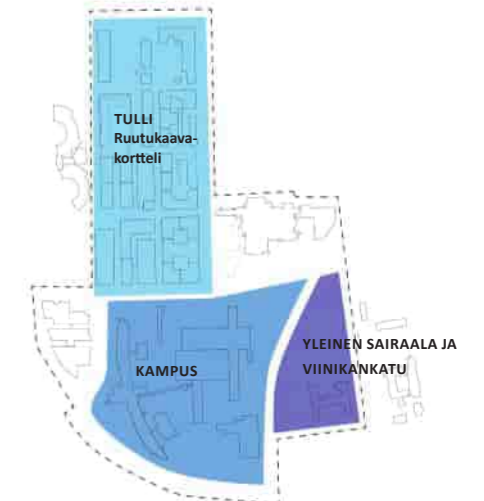
Tampereen keskusta uudistuu merkittävästi tulevina vuosina. Kaupunki valmistautuu 15 000 uuden asukkaan ja 15 000 uuden työpaikan lisääntymiseen. Kasvun mahdollistamiseksi ja edistämiseksi kaupunki on laatinut keskustaa koskevia suunnitelmia, joilla luodaan suuntaviivat keskusta-alueen hankkeille ja täydennysrakentamiselle.

Kaksi merkittävintä kokoavaa suunnitelmaa ovat keskustan kehittämisohjelma ja keskustan strateginen osayleiskaava. Keskustan kehittämisohjelma on Tampereen kaupunkistrategiaa toteuttava kehittämisohjelma, jossa konkretisoidaan keskustaa koskevia toimenpiteitä ja niihin liittyviä hankkeita vuosille 2015-2030. Keskustan strateginen osayleiskaava puolestaan päivittää keskustan maankäytön ja liikenneverkon suunnittelu-tilanteen nykytavoitteita vastaavaksi.

Kehittämisohjelmassa ja osayleiskaavassa Tullin alue on osoitettu yhdeksi keskeiseksi kehittämisalueeksi, joka on osa ydinkeskustan laajenemisaluetta idän suuntaan ja joka liittyy vahvasti kehitettävään asemakeskukseen. Tullin alueen asema suhteessa keskustaan ja sen kehittämistavoitteet on kuvattu seuraavissa osuuksissa, joissa on tiivistetty kehittämisohjelman ja strategisen osayleiskaavan keskeiset tavoitteet ja toimenpiteet. Lisäksi kehittämisohjelman ja yleiskaavan valmistelussa on laadittu runsaasti selvityksiä, joissa on Tullin alueeseen liittyviä osuuksia, mm. korkean rakentamisen ja viherverkon osalta. Näistä keskusta-alueen selvityksistä on tässä osuudessa tiivistelmät siltä osin kuin koskevat Tullin aluetta. Lisäksi osiossa on esitelty muut Tullin aluetta koskevat aiemmat suunnitelmat ja ajankohtaiset selvitykset.



Keskustan kehittämiskonsepti 2015-2030
Keskustan kehittämisohjelma luonnos 9.2.2015.



YLEISSUUNNITELMAN OSA-ALUEET
Raporttitekstissä Tullin aluetta käsitellään eri osa-alueittain. Pohjoisin osa on ruutukaava-alue, eteläisin kampusalue ja läntisin Yleisen sairaalan alue. Näiden selkeästi hahmottavien osakokonaisuuksien lisäksi Suunnittelu- ja tarkastelualue sisältää myös Tampere-talon ja Technopoliksen rakennukset ja tontit.

SUUNNITTELUTILANNE

Suunnitelmat ja selvitykset

KESKUSTAN KEHITTÄMISOHJELMA

Viiden tähden keskusta - Tampereen keskustan kehittämisohjelma 2015-2030 esittelee kaupungin keskustan kaupunkiympäristön tulevaisuuden vision ja tavoitteet.

Kehittämisohjelman mukaan Asemakeskus, Tammelan länsireuna, Tulli ja yliopiston alueen kampuskaupunki ovat aluekokonaisuus, joka on elinkeinoelämän veturi laajalla talousalueella. Kokonaisuudesta muodostetaan keskustan merkittävin uusi työpaikka- ja osaamiskeskittymä, jossa on myös kulttuuripalveluja.

Kannelle rata-alueen päälle rakennetaan matka- ja asemakeskus, kauppakeskus, monitoimiareena ja merkittävä määrä palvelu-, liike- ja asuntorakentamista. Uusi kaupunginosa eheyttää keskustan kapunkirakennetta ja poistaa radan estevaikutusta. Asemakeskus ympäristöineen on keskustan kaupunkikehittämisessä strategisesti merkittävin yksittäinen aluekokonaisuus.

Tulli, Tampereen yliopisto ja Tampere-talo sekä Kalevan kankaan eteläosan alueet muodostavat Tulli+- alueen, jota kutsutaan ohjelmassa myös kampuskaupungiksi. Alue liittyy saumattomasti Asemakeskukseen. Alueen kaupunkiympäristöä kehitetään lisäämällä työpaikkoja, palveluita ja monipuolisia asumisen mahdollisuuksia. Lisäksi alueen omaleimaista ilmettä kehitetään, urbaaneja virkistysyhteyksiä parannetaan, liikenne- ja katuverkkoa sekä pysäköintijärjestelmää uudistetaan. Liikkumista jalan, pyöräillen ja julkoliikennevälinein pyritään edistämään.

Tullin alue on ohjelmassa osa kehitettävää hitaan liikkumisen vyöhykettä. Puistoja, puistokatuja ja julkisia ulkotiloja kehitetään kaupunkilaisten yhteisenä olohuoneena ja keskustan läheisten ulkoilumetsien, rantojen ja vesistävirkistyskohteiden saavutettavuutta parannetaan. Innovatiivisia urbaaneja viherympäristöratkaisuja otetaan käyttöön.

Tullikamarinuikiolla on potentiaalia kehittyä vilkkaaksi tapahtuma-alueeksi. Tullikamarin klubi ja Pakkahuone sekä ravintola Telakka ovat valtakunnallisesti tunnettuja tapahtumapaikkoja ja tämän tulee heijastua myös Tullikamarin aukion identiteettiin. Aukio tulee uudistaa kokonaan.

Tampere-talo on merkittävä kongressi- ja konferenssitalo, jossa järjestetään konsertteja, messuja, kongresseja ja muita tapahtumia. Tampere-talo täydentyy viereen rakennettavalla hotellilla. Tampere-talo, Ratinan stadion ja uusi monitoimiareena muodostavat erilaisten tapahtuma-alueiden ketjun, joista voi muodostua kansainvälisestikin merkittävä kokonaisuus.

Kehittämisohjelmassa painotetaan myös kävely-yhteyksiä kehittämistä, mm. suurien tapahtumapaikkojen välillä, myös Särkänniemi mukaan luettuna.

Tullin alueen välittömässä läheisyydessä sijaitseva Sorsapuisto on suosittu vapaa-ajanviettopaikka, joka leikki- ja tapahtumineen on myös lapsiperheiden suosiossa. Sorsapuistoa täydentää lähitulevaisuudessa Kalevan liikuntapuiston rakentaminen ja sen liittyminen osaksi puistokokonaisuutta. Tampere-talo ja Sorsapuisto voivat muodostaa toisiaan täydentävän tapahtumapaikka-kokonaisuuden.

Viiden tähden keskusta. Tampereen keskustan kehittämisohjelma 2015-2030 / Tampereen kaupunki, Tampereen kaupunginhallitus, luonnos 9.2.2015



KESKUSTAN STRATEGINEN OSAYLEISKAAVA

Tampereen keskusta-alueella koskeva yleiskaava on laadittu viimeksi vuonna 1995, jonka jälkeen keskusta-alueella on aloitettu huomattavasti uusia kehittämistoimia ja yleisestikin kaupunkiseudun rakennesuunnitelmissa keskustan kehittämiselle ja kasvulle on asetettu entistä enemmän painoarvoa koko kaupunkiseudun kehittämisessä. Keskusta-alueelle odotetaan sijoittuvan 10 000 uutta asukasta ja 15 000 työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä. Keskustan uuden yleiskaavan laatiminen käynnistyi 2013 ja valmistui samanaikaisesti Tullin yleissuunnitelman laadinnan kanssa. Yleiskaavassa esitetään keskustan tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohdallisen kaavoituksen ja muun suunnittelun ja rakentamisen perustaksi.

Maankäyttö

10.11.2015 valmistuneessa kaavaehdotuksessa (hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.1.2016) Tullin alue on merkitty maankäytöltään keskustatoimintojen alueeksi. Tampereen yliopiston kampus ja Tampere-talon alue ovat merkitty hallinnon ja palvelujen alueiksi. Yleisen sairaalan alue on hallinnon, palvelujen ja asumisen sekoittunut alue.

Kehittämistavoitteissa Tullin alue on osoitettu ydinkeskustan laajentumisvyöhykkeeksi, joka hyödyntää kansainvälisiä, valtakunnallista ja alueellista saavutettavuutta. Asemakeskuksen kehittäminen linjataan keskeiseksi osaksi alueen uudistamisessa. Lisäksi laajentumisvyöhyke määritellään seuraavalla tavalla:

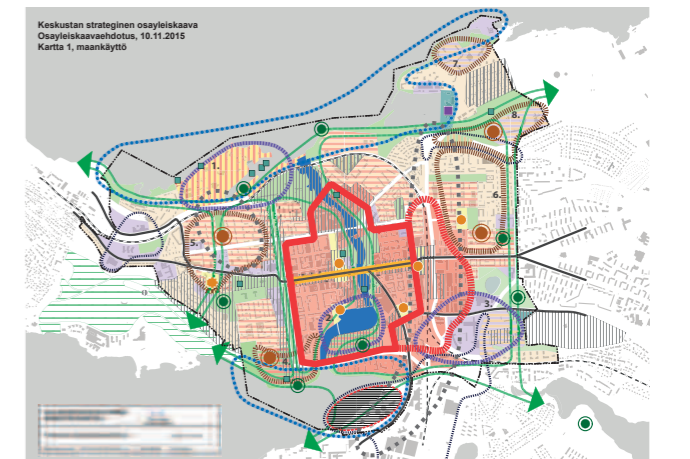
”Alueella sallitaan monipuolisen työn, kaupan, palveluiden, vapaa-ajan ja asumisen toiminnot. Alueen elävyyttä on vahvistettava luomalla alueelle uusia, laadukkaita julkisia tiloja, kehittämällä olevien torien ja aukoiden laatua ja viihtyisyyttä sekä varaamalla maantasossa katutilaan ja/tai julkiseen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

Kampuksen ja yleisen sairaalan alue ympäristöineen, sekä Tampere-talo, Technopolis ja Tullin alueen eteläreuna on osoitettu yhdeksi kaupunkiympäristön kehittämisvyöhykkeistä, tarkemmin linjattuna ”opetuksen, tutkimuksen ja kulttuurin sekä niitä hyödyntävän liiketoiminnan kampusalueeksi. Alueella sallitaan myös muut toiminnot, kuten asuminen ja palvelut”. Alueen sisäistä kytkeytymistä sekä kytkeytymistä ympäröiviin alueisiin tulee parantaa asemakaavoituksen ja muun suunnittelun yhteydessä.

Lisäksi yleisen sairaalan alue on kokonaisuudessaan valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö (RKY

2009) ja siitä määrätään ”alueella tapahtuva kehittäminen on sovitettava arvokkaan kulttuuriympäristön vaatimuksiin”. Myös rautatieasema ja veturitallien alue on valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Maankäytön yleismääräyksissä painotetaan myös Tampereen teollisen kulttuuriympäristön säilymistä ja maisemallisia erityispiirteitä.

Viinikankatu reuna-alueineen sekä kampusalueen eteläreuna on yleiskaavakartassa merkitty osaksi kaupunkirakenteen epäjatkuvuuskohtaa. Tällä vyöhykkeellä on erityistarvetta liikkumisympäristön ja kaupunkikuvan parantamiselle. Liikenneväylien estevaikutusta on vähennettävä tarkemmassa suunnittelussa niin, että aluerajausta ympäröivät alueet kytkeytyvät toisiinsa nykytilannetta paremmin. Lisäksi on tutkittava alueen maankäytön mahdollisuuksia siten, että kaupunkikuvaa ja -rakennetta, liikkumisympäristöä ja viheryhteyksiä voidaan parantaa.



Yleiskaavaehdotus 10.11.2015 / Kartta 1, maankäyttö



Valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö, RKY 2009, Museovirasto (pun.) Arvokas rakennettu kulttuuriympäristö, KSOYK 2012 (vihr.) Maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö 2015 (kelt.)

Keskustan korkean rakentamisen kehittämiseen soveltuva vyöhyke rajautuu Tullin alueella Pinninkatuun ja jatkuu kadun suuntaisesti yliopiston alueelle. Korkealla rakentamisella tarkoitetaan yli 12-kerroksista rakentamista. Korkean rakentamisen tulee parantaa lähiympäristön laatua. Täydennysrakentamisessa on kiinnitettävä erityishuomiota rakennusten maantasokerrosten kaupunkikuvalliseen elävyyteen. Uuden rakennettavan asuntokannan tulee olla monipuolista ja rakentamisella on tuettava perheiden haikautumista keskusta.

Liikenne

Liikenteen osalta kaavan yleismääräyksissä keskustan osalta korostuvat joukkoliikenne- ja jalankulkuympäristöt:

”Keskustaa kehitetään joukkoliikennekaupungin ytimenä ja Asemakeskusta sen solmukohtana. Suunnittelussa ja rakentamisessa tulee tukea kävelykaupungin kehittämistä luomalla rakennusten maantasokerroksista kaupunkikuvallista elävyyttä ja toteuttamalla julkiset, puolijulkiset ja puolijulkiset tilat laadukkaasti. Keskustassa on sovellettava joukkoliikennettä ja kävelykeskustaa tukevia pysäköintiperiaatteita.”

Liikenteen yleismääräyksenä on kävelyhteyksien jatkuvuuden, sujuvuuden, esteettömyyden ja viihtyisyyden parantaminen sekä kävelyn ja pyöräilyn liikenneturvallisuuden edistäminen. Liikennekartassa on esitetty tilanne, jossa Ratapihankatu jatkuu katkeamatta Rantaväylän eritasoliittymälle saakka. Tullin ja Tampereen yliopiston kampusalue on merkitty kävelykeskustana kehitettäväksi hitaan liikuttamisen alueeksi, josta määrätään:

”Liikennenympäristöä on kehitettävä kävelyn ehdoilla. Alueella on parannettava jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten, laadukkaiden ja esteettömien kävelyalueiden, kävelypainotteisten katujen, kävelykatujen ja -reittien avulla. Aluetta on kehitettävä keskustan liikenneverkoston periaatteiden mukaisesti. Maanalaisten pysäköintiverkoston toteuttamisen myötä alueen kadunvarsien autopysäköintipaikkoja vähennetään. Alueen kaupunkivihreää on vahvistettava. Hitaan liikuttamisen alueella pyöräily on ohjattava ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä.”

Asemakeskus on merkitty kartassa solmukohdaksi, jossa kohtaavat ihmisvirrat, joukkoliikenteen käyttäjät ja eri liikennemuodot. Joukkoliikenteen laatuikäytävät kulkevat Itsenäisyydenkadulla ja Kalevantien, jossa joukkoliikennväline voi olla myös raitiotie. Itsenäisyydenkatu, Viinikankatu ja Ratapihankatu ovat keskustan pääkatuja, jotka ovat työ- ja asiointiliikenteen pääyhteyksiä.

Kartassa esitetään maanalaisten pysäköintilaitosverkosto, joka jatkuu Asemakeskuksen ohi Tullin alueelle saakka. Verkoston laajenemisalueeksi on merkitty alue Asemakeskuksen eteläpuolelta. Pysäköinnistä määrätään:

”Pysäköintiä on kehitettävä ydinkeskustan maanalaisten huollon ja pysäköinnin yleissuunnitelman periaatteiden mukaisesti. Aluevaraukset on huomioitava suunniteltaessa maanalaista maankäyttöä ja toimintoja. Pysäköintilaitosten paikat korvaavat maantasopaikoitusta siten, että keskustan kehän sisäpuolella olevista kadunvarsipaikoista poistetaan vähintään puolet.”

Ratapihankadun ja Kanslerinrinteen risteyskohdassa on merkintä maanalaisten eritasoliittymästä, josta on yhteystarve maanalaisten pysäköintiin Tullin alueelle.

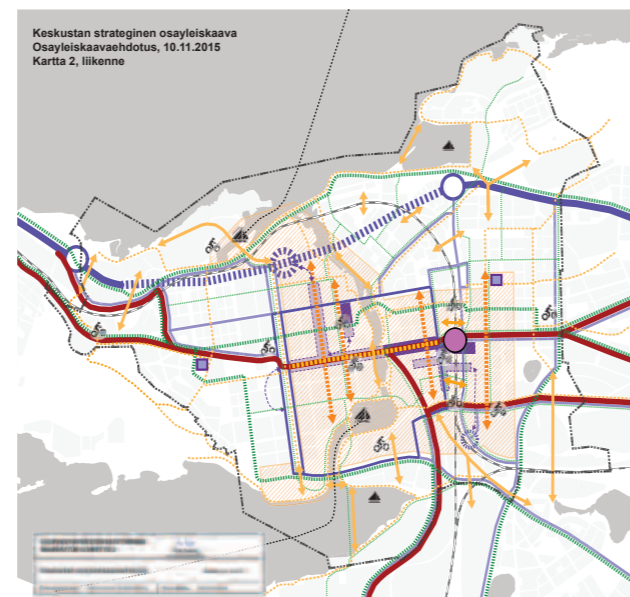
Yliopistonkatu on merkitty urbaaniksi jalankulkuakseliksi, jossa jalankulun olosuhteita on parannettava. Maankäytön ja toimintojen on tuettava jalankulkuakselin elävyyttä ja aktiivisuutta ja toteutuksen tulee edistää kivijalkakauppaa ja sen toimintamahdollisuuksia.

Jalankulun yhteystarpeet on merkitty radan yli Åkerlundinkadulta sekä Sorsapuiston itäreunalla Kalevantien yli yleisen sairaalan alueen reunaan pitkin kohti lidesjärveä. Myös radan yli Åkerlundinkadulta on merkitty jalankulun ja pyöräilyn yhteystarve.

Yliopistonkatu, Itsenäisyydenkatu ja Ratapihankatu ovat liikennekartassa keskustan pyöräilyn pääreittejä. Näillä kaduilla pääreitit laatu on parannettava erottamalla jalankulku ja pyöräily omille väylilleen. Lisäksi liittymiä on parannettava. Seudullinen pyöräilyn pääreitti seuraa Viinikankatua, jolla ”pääreitit laatu on parannettava erottamalla jalankulku ja pyöräily pääsääntöisesti omille väylilleen, ja liittymissä on parannettava turvallisuutta ja jatkuvuutta”.

Keskittettyä pyöräpysäköintiä on merkitty Asemakeskuksen tuntumaan, Kalevantien varrelle sillan ääreen sekä Tampereen yliopiston kampuksen eteen.

Keskustan strateginen osayleiskaava, päivätty 10.11.2015. Tampereen kaupunki, maankäytön suunnittelu.

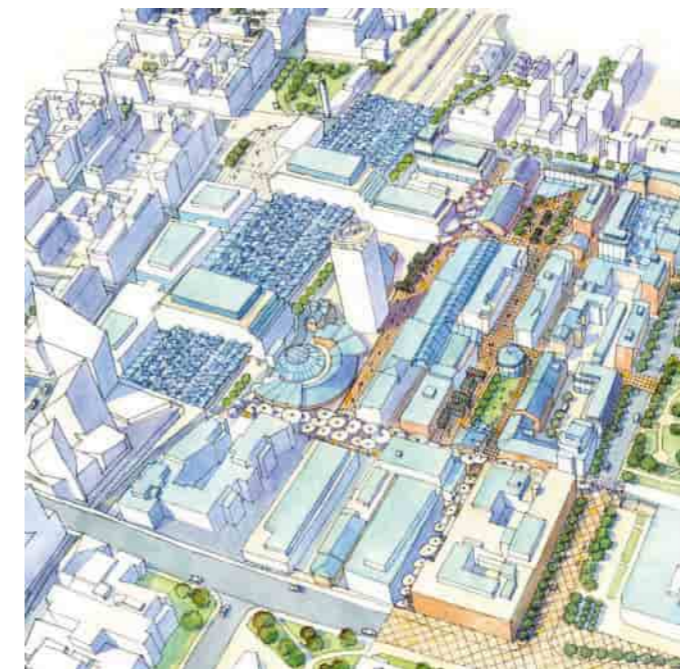
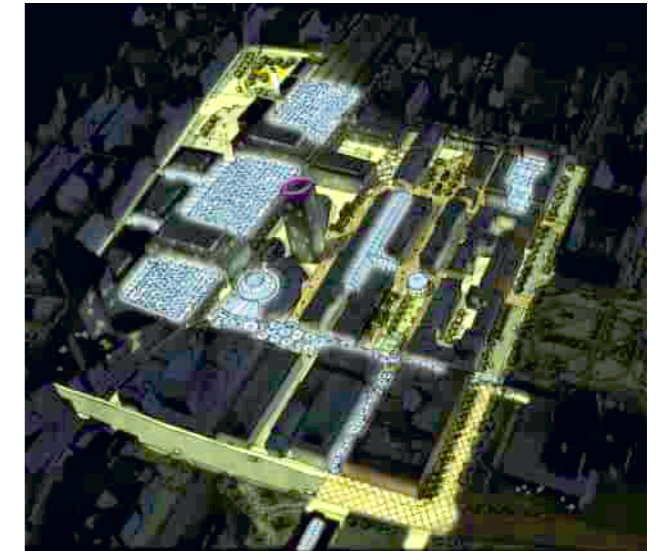


Yleiskaavaehdotus 10.11.2015 / Kartta 2, liikenne

TULLIN VISIOTYÖ

Tullin alueen kehittämistyö käynnistettiin vuonna 2013 alueen toimijoiden visiotyöskentelyllä. Työn tuloksena valmistui visioraportti Vision for Tulli+ sekä ”Tulli Charter” – alueen kehittämistä ohjaava toimintaohjelma. Visiossa esitetään mm. Tullin, asemakeskus-alueen sekä kampusalueen täydennysrakentamista sekä erilaisia liikennenympäristön ja katutilan kehittämistoimenpiteitä. Visioraportti ja Tulli Charter toimivat yleissuunnittelun sisällöllisten tavoitteiden perustana.

John Thompson & Partnersin koordinoiman työryhmän laatima visioraportti on ladattavissa yleissuunnitelman nettisivuilla: www.tampere.fi/tullianalue



Visiokuvat Vision for Tulli+ -raportista
John Thompson & Partners 2013

KESKUSTAN STRATEGISEN OSAYLEISKAAVAN SELVITYKSET

Keskustan osayleiskaavaan liittyen on laadittu useita selvityksiä vuosina 2012-2015, jotka koskevat myös Tullin alueen suunnittelua:

Tampereen kankaupungin avoimet maisematilat - selvitys 2015
Keskustan väestö ja asuminen 2013
Ullakkorakentamisselvitys 2013
Rakennettu kulttuuriympäristö 2012
Korkean rakentamisen selvitys Tampereen keskusta-alueella 2012

Tähän osuuteen on koottu selvityksissä olevia näkökulmia ja ohjeita, jotka liittyvät Tullin alueen yleisuunnitelman laadintaan.

Tampereen vihreä keskusta — keskustan viherverkko ja sen kehittäminen

Tampereen vihreä keskusta -selvitys esittelee Tampereen keskusta-alueen viherverkon kehittämisen lähtökohdita, vision keskustan viherverkosta sekä tavoitteet viherverkon kehittämiselle.

Keskustan strateginen osayleiskaava ja siihen liittyvät kasvun ja maankäytön mitoitukset asettavat lähtökohdat viherverkon kehittämiselle. Tampereen keskustan asukasmäärän kasvu tulee lisäämään myös viheralueiden käyttöä. Tiivistyvässä kaupungissa on huolehdittava asukkaiden laadukkaiden lähivirkistysalueiden ja monipuolisten viheralueiden säilyminen, mikä turvaa ja edistää myös keskustan houkuttelevuutta asuinpaikkana.

Selvityksessä kiinnitetään huomiota keskeisten jalankulkureittien sujuvuuteen ja viihtyisyyteen. Erityisenä tavoitteena on kehittää sujuvia reittejä keskustasta Kaupin ja Pyynikin metsiin sekä lidesjärvelle. Yhdysreitti Kaupin ja lidesjärven välillä puuttuu osin kokonaan. Selvityksessä esitetään mahdollisia alikulkuja rautatien ja Kalevantien kohdille. Yhteyden todetaan voivan parantaa lidesjärven perhepuiston saavutettavuutta keskustan pohjoisosista ja sujuvoittavan Kalevan liikuntapuiston saavutettavuutta etelän suunnasta.

Keskustan viherverkon kehittämiskartassa kehitettävä virkistysyhteys Kaupin ja lidesjärven välille on esitetty Kalevan puistotien suuntaisesti. Kalevantie on merkitty kehitettäväksi virkistysreitiksi, joka jatkaa Kalevanharjun pohjoispuolta seuraavaa merkittävää virkistysreittiä. Tullin alue on kartalla ”kävelykeskustana kehitettävä alue, jossa on turvattu kävelyn ja virkistysmahdollisuuksia sekä vahvistettava kaupunkivihreää.” Yliopistonkatu on merkittävä puistokatu. Kadulla on etenkin Tullin alueen kohdalla paikoitellen epäyhtenäinen katupuurivi. Keskustan vihreät kävelyreitit (2013) kartassa Yliopistonkatu ja Kalevan puistokatu toimivat viherverkon pohjois-eteläsuuntaisina yhdysreitteinä. Itsenäisyydenkatu ja Kalevantie on merkitty kehitettäväksi yhdysreitiksi.

Sorsapuisto on monipuolinen kaupunginosapuisto, jolla on sekä kulttuurihistoriallisia että kaupunkikuvallisia arvoja.



Viherverkon kehittäminen
Tampereen vihreä keskusta - Keskustan viherverkko ja sen kehittäminen s.83

Sorsapuistoon sijoittuu alue- ja lähileikkipaikka, pallokenttä sekä lintutarha. Puiston keskellä on lampi, jonka ympärille puisto rakennettiin 1930-luvulla. Puisto on monipuolinen kaupunginosapuisto, jolla on myös edustuksellinen rooli Tampere-talon vieressä.

Vuoden 2013 asukaskyselyssä Sorsapuiston vahvuusiksi mainittiin vehreys, puusto ja lampi sekä monipuolisuus. Puisto on ympärivuotisessa käytössä ja tarjoaa monenlaisia toimintamahdollisuuksia. Myös Sorsalammin ympäri kulkeva reitti koettiin mieluisaksi. Puisto on etenkin perheiden suosiossa (kävelykysely 2013). Viherverkon kehittämistoiveissa Sorsapuistoon toivottiin pysyvää kesäkahvilaa, sekä lisää pieniä tapahtumia.

Sorsapuiston vierisessä Kalevan liikuntapuistossa on tällä hetkellä peli- ja urheilukenttä, ja sen toiminnot tulevat kehittämään. Kalevan liikuntapuiston kehittäminen on merkittävä liikuntaympäristöhanke Tammelan stadionin ohella.

Kalevankangas on maisemarakenteellisesti, geologisesti sekä kulttuurihistoriallisesti arvokas viheralue. Vuonna 1880 käyttöön otettu Kalevankankaan hautausmaa sekä yleisen sairaalan alue ovat RKY-kohteita. Kalevankangas on viherverkko selvityksen mukaan myös arvokas luontokohte. Luontokohteen aluerajaus ylittää Tullin alueen yleisuunnitelman suunnittelualueelle yleisen sairaalan alueen etelärinteelle. Kalevankankaalla esiintyy lukuisia harjujen ja hiekkamaiden kasvilajeja, joista monet ovat silmälläpidettäviä. Hyönteislajistossa on muutamia merkittäviä lajeja ja hautausmaan alueella kasvaa vaaraantuneeksi luokiteltu sienilaji. Kalevanharjun vanhat metsät ovat noin 100-160-vuotta vanhoja ja keskustan muista mäntyvaltaisista harjuista poiketen siellä kasvaa runsaasti myös kuusta.

Tampereen vihreä keskusta — keskustan viherverkko ja sen kehittäminen I Tampereen kaupunki I 2013



Arvokkaat luontokohteet (kohde 6 kartalla)
Tampereen vihreä keskusta - Keskustan viherverkko ja sen kehittäminen s.64

Tampereen kantakaupungin avoimet maisematilat

Tampereen kantakaupungin avoimet maisematilat-selvitys (2015) tarkastelee sekä vielä jäljellä olevia perinteisiä avoimia maisemia että erilaisia maankäytön luomia avoimia maisematiloja. Selvitysalueena on ollut koko kantakaupungin alue. Asukkaiden näkemyksiä ja mielipiteitä kerättiin verkossa julkaistun karttakyselyn avulla syksyllä 2012. Selvityksen liitekartassa esitellään selvitykseen valitut avoimet maisematilat sekä näkymälinjat. Selvitys on osa EHYT-hanketta.

Tullin alueen yleisuunnitelman suunnittelualueen avoimien maisematilojen ja näkymien luonne vaihtelee osa-alueittain. Selvityksessä esitetään myös kehittämistarpeita maiseman, kaupunkitilan tai näkymien kannalta merkittävälle paikoille. Selvityksen mukaan Tullikamarinaukiota tulee kehittää aukiona ja kohtauspaikkana. Aukion kaupunkikuvallinen merkitys tulee huomioida. Aukio on lisäksi EHYT-kohde. Aukion lähetyvillä sijaitseva Hotelli Torni on Tullin alueen kauas näkyvä maamerkki ja näköalapaikka. Yliopiston alueelta avautuu merkittävä kaukonäky etelään päin. Kampusalue, ja etenkin sen eteläreuna on osa myös tärkeää lähestymisnäköalaa saavuttaessa kaupunkiin etelästä päin.

Yleisen sairaalan Kalevanharjun puoleisella rinteellä on näköalapaikka, josta avautuu pitkä näkymä asuinrakennusten yli etelään.

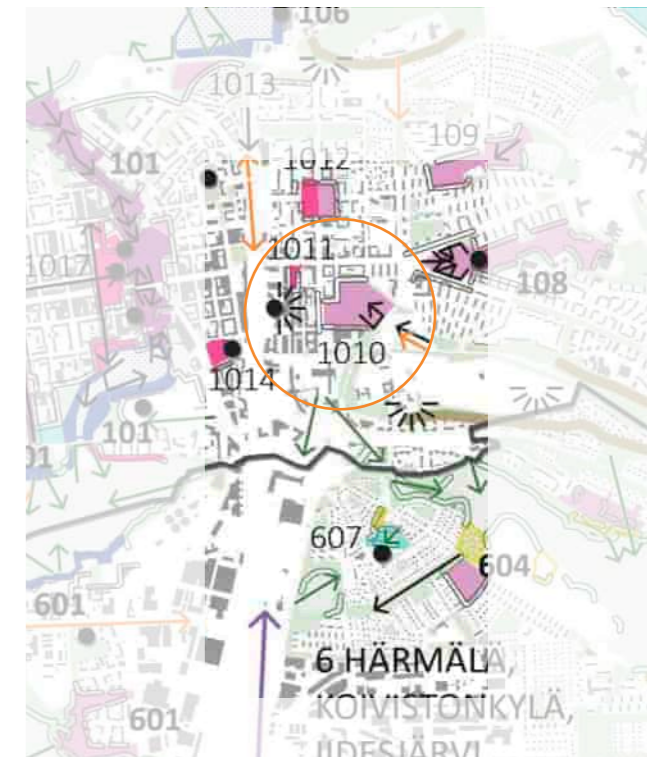
Avoimien maisematilojen nettikyselyssä Sorsapuisto koettiin merkittäväksi avoimeksi maisemaksi. Sorsapuiston länsirinteiltä avautuu tärkeä näkösuunta luoteeseen päin. Sorsapuisto rajautuu Tampere-taloon, Yliopistonkatuun ja kadun varren kortteleihin sekä Lähteenkaduun asuinkortteleihin. Puiston merkitys huomioidaan kaupunkirakenteen ja maisemahistorian kannalta merkittävänä avoimena maisematilana. Kalevanharjulta aukeaa merkittävä kaukonäky Sorsapuistoa kohti, jota suosittelaa avattavaksi näkymälinjaksi. Myös rautatieaseman ratapiha-alue koettiin kyselyssä merkittäväksi avoimeksi.

Tullin alueen yleisuunnitelman analyysiraportissa, luvussa 2.1.2 kuvataan tarkemmin suunnittelualueen ominaisuuksia; määritellään sijainti kaupunkirakenteessa, eritellään alueen osat, luonnehditaan sen asema kaupunkikuvassa sekä tutkitaan alueen topografian ja rakennuskorkeuksien suhdetta toisiinsa.

Tampereen kantakaupungin avoimet maisematilat I Tampereen kaupunki, EHYT-hanke I 2015



Näkymä Sorsapuistosta Tullin aluetta kohti



Ote Tampereen kantakaupungin avoimet maisematilat -liitekartasta 2. Tampereen kaupunki, Ehyt hanke, 2015

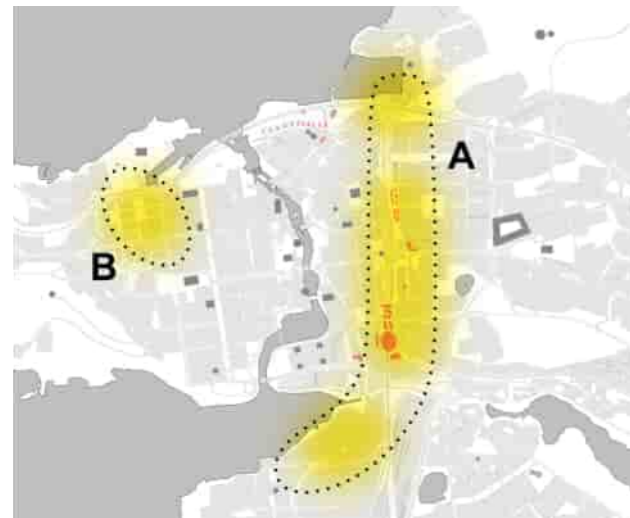
Korkean rakentamisen selvitys

Vuonna 2012 laaditussa Tampereen keskusta-alueen korkean rakentamisen selvityksessä suositellaan kahta painopistealuetta, joissa korkean rakentamisen hankkeet olisivat mahdollisia: ratapihan vyöhyke sekä Amuri-Korttelahden alue.

Ratapihan alue on jo muovautunut korkean rakentamisen vyöhykkeeksi ja siellä on jo käynnissä useita korkean rakentamisen hankkeita. Vyöhykkeen ensimmäinen tornitalo, 25 kerrosta korkea Hotelli Torni (korkeus n. 90m / ylin korkeusasema +186.20), valmistui veturitalien yhteyteen 2014 Tullin yleissuunnitelman suunnittelun alueen rajalle. Lisäksi radan päälle rakennettavan kansi-hankeeseen kuuluu viiden tornitalon ryhmä kannen päällä. Rakennusten korkeudet ovat 15-28 kerrosta (korkein korkeusasema +201.0). Rastin opiskelijatalon tilalle Itsenäisyydenkadun varrelle rakennetaan 21 kerrosta korkea toimisto- ja asuintalo.

Ratapihavuohyökykkeen vahvuus on sen sijainnissa rautatieaseman läheisyydessä ja eri joukkoliikennemuotojen risteyskohdassa. Myös ratapihan korkeus suhteessa muuhun kaupunkiin on keskimääräistä tasoa, alle +100.0. Selvityksessä linjataan, että "alueen yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee taata suunnitelmien korkea laatu ja huomioida hankkeiden yhteisvaikutus kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti."

Korkean rakentamisen selvitys Tampereen keskusta-alueella / Arkkitehtistudio M&Y, Tampereen kaupunki / 2012



Korkean rakentamisen aluekartta.

Olemassa olevat ja historialliset korkeat rakennukset tumman harmaalla, vireillä olevat korkeaa rakentamista mahdollisesti sisältävät hankkeet punaisella. Keltaiset vyöhykkeet osoittavat korkean rakentamisen painopisteiden mahdollisia sijainteja.

Arkkitehtistudio M&Y Moisala & Ylä-Anttila, Tampereen kaupunki 2012

Ullakkorakentamisen selvitys

Vuonna 2013 tehdyn ullakkorakentamisselvityksessä on arvioitu keskusta-alueen rakennusten ullakkorakentamis- ja korottamispotentiaalia sekä määritelty rakennusten katoilla tapahtuvien muutoksiin liittyvät kaupunkikuvalliset vyöhykkeet.

Selvityksen kattokartoituksesta voidaan nähdä, että vain pieni osa Tullin yleissuunnitelman alueen rakennuksista on harjakattoisia. Nämä rakennukset ovat joko suojeltuja tai niissä on jo otettu ullakotila käyttöön tai huomioitu asemakaavassa. Muutospotentiaali sijoittuu siten ensisijaisesti tasakattoisiin rakennuksiin, ja niihin liittyviin korottamismahdollisuuksiin.

Kun huomioidaan rakennusten suojelustatus ja rakennetun ympäristön arvot, nähdään että suurin osa korottamiseen soveltuvasta tasakattoisesta rakennuskannasta sijoittuu suunnittelun alueen keskivaiheille, Tullin alueelle toisen maailmansodan jälkeen rakennettujen pienteollisuusrakennusten kortteleiden alueelle. Lisäkerrosten rakentaminen asuinkäyttöön on yksi merkittävä mahdollisuus alueen täydennysrakentamisessa ja toiminnallisen monipuolisuuden lisäämisessä. Rakennuksien korottaminen edellyttää kuitenkin myös tapauskohtaista rakenteiden kestävyden arviointia.

Ullakkorakentamisselvitys Tampereen keskusta-alueella / Arkkitehtistudio M&Y, Tampereen kaupunki / 2013



Kattotyypianalyysi. Vihreä = harjakattotyypit, punainen = tasakatto, tyhjä = erikoiskatto.

Arkkitehdit MY, Tampereen kaupunki 2013

Keskustan väestö ja asuminen

Keskustan väestö ja asuminen - selvitys vuodelta 2013 koostuu kartta-aineistosta tilastoalueittain. Lähdeaineistot ovat peräisin Tilastokeskukselta (2010) ja Tampereen kaupungilta (2012).

Tilastoalueet jakavat Tullin yleissuunnitelman suunnittelun alueen kahteen osaan, Tullin ja Kalevanharjun alueisiin. Tullin alueen sisälle rajautuu myös Sorsapuiston pohjoispuolelle sijoittuvat pääosin asuinkäytössä olevat rakennukset. Tällä rajauksella Tullin alueella on vuoden 2011 selvityksessä 1213 asukasta. Yliopiston ja yleisen sairaalan alue sisältyvät selvityksessä Kalevanharjuun, jossa on 2009 asukasta, mutta kyseisillä alueilla ei tiedettävästi ole yhtään asukasta tällä hetkellä. Varsinaisen yleissuunnittelun alueen sisälle sijoittuu vain kaksi asuinrakennusta; Tullikamarin aukion TOAS:n opiskelija-asuntola sekä Yliopistonkatu 46:n asuinrakennus.

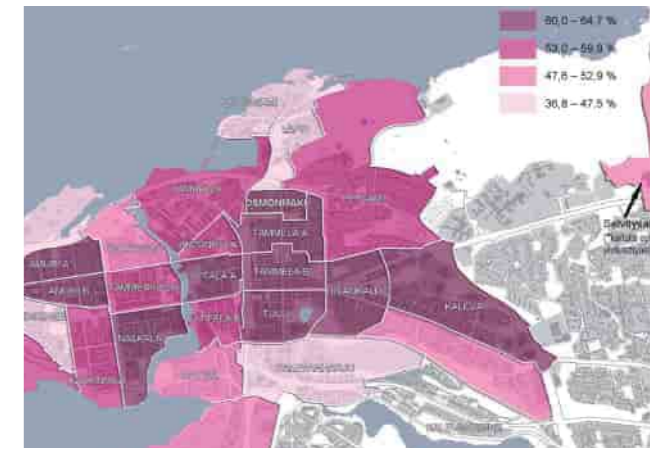
Tullin ja Kalevanharjun alueet ovat väestöltään ja asutuskannaltaan varsin yhtenäiset. Suurin poikkeama on asutokunnissa. Tullin alueella on yhden hengen asutokuntia yli 60%, kun Kalevanharjun alueella osuus on alle 50%. Vastaavasti Kalevanharjussa kahden hengen asutokuntia on noin 40%, ja Tullissa noin 30%. Myös neljän hengen asutokuntia ja sitä suurempia on Kalevanharjun alueella enemmän (3,0%-5,9%) kuin Tullin alueella (alle 3%).

Opiskelijoiden osuus alueiden väestöstä on suuri, yli 14%. Yliopiston ja muiden oppilaitosten läheisyys sekä sijainti hyvin kulkuyhteyksien varrella tekevät alueesta houkuttelevan opiskelijoiden näkökulmasta. Alueen asutokannasta suuri osa on opiskelija-asuntoja: Tullin alueelle sijoittuu yksi TOAS:n yksiöistä ja soluasunnoista koostuva opiskelija-asuntola ja lidesrantaan ja Järvensivuun Kalevanharjun tilastoalueen eteläraunaan 7 eri TOAS:n kohdetta, joissa on sekä yksiöitä, soluja että perheasuntoja.

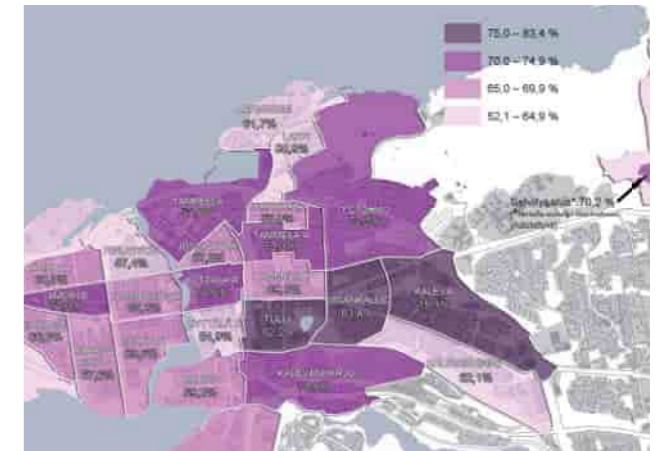
Vuokra-asuntojen osuus asutokannasta on suuri, yli puolet alueen asunnoista.

Pienten asuntojen osuus on molemmilla alueilla suuri, Tullissa yli 80% ja Kalevanharjussa yli 70%. Vastaavasti 4h+k ja sitä suurempien asuntojen osuus on Tullin ja Kalevanharjun alueilla alle 5%, mikä on keskimääräisesti vähemmän kuin keskisellä suuralueella (10,6%).

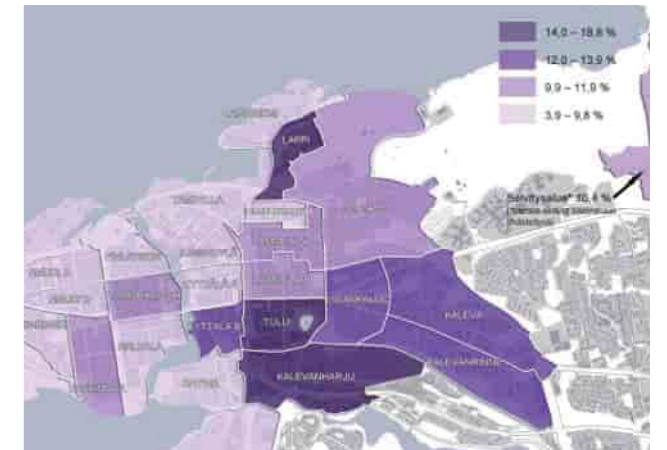
Keskustan väestö ja asuminen / Tampereen kaupunki / 2013



ASUNTOKUNNAT: yhden hengen asutokunnat, osuus alueen asutokunnista 2012



ASUNNOT: yksiöiden ja kaksioiden osuus alueen asunnoista 2012



VÄESTÖ: opiskelijoiden osuus väestöstä 2012



VÄESTÖ: yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä 2012

Kartat: Keskustan väestö ja asuminen / Tampereen kaupunki / 2013

Harava - Tampereen keskustan asukaskyselyn analyysi

Tampereen keskustan yleiskaavan aloitusvaiheessa järjestettiin karttapohjainen internetkysely, jossa pyrittiin selvittämään tamperelaisten näkemyksiä keskustan nykytilasta ja sen kehittämistarpeista. Kysely toimi 4.2.-18.3.2013 ja siihen saatiin 1421 vastauksia.

Kysymyksiä aiheita liittyivät keskustan viihtyisiin, toimiviin



HARAVA: Viihtyisät paikat



HARAVA: Kehitettävät paikat

Sorsapuisto ja Kalevankankaan hautausmaa ympäristöineen koetaan Harava-selvityksessä viihtyisinä paikkoina. Myös Tullikamarinuokien sijainti muutama merkintä viihtyisiksi koetusta paikasta.

Merkintöjä kehitettävistä paikoista on Tullin alueella harvakseltaan ja ne keskittyvät Tullintorin ympäristöön sekä Pinninkadun ja Åkerlundinkadun varrelle. Yliopiston alueella merkinnät sijoittuvat etelän pysäköintialueelle ja muutama Pinninkadun varteen.

Tullikamarinuokio, Sorsapuisto ja Tampere-talo koetaan tapahtumille soveltuvina paikkoina. Myös Kalevan liikuntapuiston alue on kerännyt merkintöjä.



HARAVA: Tapahtumille soveltuvat paikat



HARAVA: Viihtyisät reitit



HARAVA: Kehitettävät reitit

Edellämainitut paikat ovat jo vakiintuneita tapahtumapaikkoja. Uutena tapahtumapaikkana alueella ehdotetaan veturitaloja.

Sorsapuiston ja Sorsalammin ympäristön reitit koetaan viihtyisiksi. Kehitettävistä reiteistä ovat Tullin aluetta rajaavat kadut; Yliopistonkatu, Kalevantie, Ratapihankatu sekä Itsenäisyydenkatu, joka Hämeenkadun ohella on kerännyt paljon merkintöjä. Myös Viinikankatu on kehitettävä reitti, ja merkinnät korostavat etenkin yliopiston alueen etelänurkkaa.



HARAVA: Kehitettävät ranta-alueet: saavutettavuutta parannettava, uudet reitit: alle 1km pitkät uudet reitit ranta-alueilla

ja kehitettäviin paikkoihin ja reitteihin, ranta-alueiden ja keskustan kaupalliseen kehittämiseen sekä tapahtumiin. Kyselyn toteutti Tampereen kaupunki TTY:n arkkitehtuurin laitoksen yhdyskuntasuunnittelun laitoksen kanssa.



HARAVA: Uudet palvelut

Tullin ja yliopiston alueen reiteissä on kehitettävää ranta-alueiden saavutettavuuden osalta, nämä reitit ovat pääosin myös reittejä virkistysalueille. Uusi reititiedotus kulkee Sorsapuiston pohjoisreunalta kohti keskustaa ja koskenvarren reittejä.

Uusia palveluita toivotaan Tullin alueelle etenkin alueen itäosaan Tullintorin läheisyyteen. Myös Kalevantien varressa on muutama merkintä. Lisäksi Sorsapuistossa on useita merkintätoiveita uusista palveluista.

Katutilaohje

Tampereen ydinkeskustan katutilaohje vuodelta 2014 on käsikirjamainen katukohtaisten suunnitelmien ja muiden julkisiin ulkotiloihin kohdistuvien suunnitelmien opas. Ohjeessa esitellään linjaukset katu ympäristön visuaalisesta ilmeestä sekä käytettävistä kalusteista ja materiaaleista. Lisäksi siinä määritellään suuntaviivat, joilla pyritään laadukkaaseen ja kävelystä edistävään tamperelaiseen katu ympäristöön.

Vaikka katutilaohjeen suunnittelualueena on keskustakehän rajaama ydinkeskusta, vaikuttavat periaatteet myös ydinkeskustan laajentumisvyöhykkeelle Tullin alueelle.

Tampereen ydinkeskustan katutilaohje | Tampereen kaupunki, WSP | 2014

MUUT SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT

Tullin alueen kehittämissuunnitelma & Tullin alueen maanpintakerrosten kehittäminen

Tullin visiotyötä edeltävät selvitykset keskittyivät Tullin alueen katutilan kehittämiseen erityisesti katutilaa koskien. Tullin alueen katujen kehittämissuunnitelma (2006 / Ramboll) esitellään Tullin alueen liikennejärjestelyjen ja katutilan jäsentelyyn kehittämisehdotuksia. Tullin alueen maanpintakerrosten kehittäminen (2006 / Ramboll, Sigge) tarkentaa aiemmin valmistunutta katujen kehittämissuunnitelmaa ja esittelee ideoita aluen viihtyisyyden ja elävyyden lisäämiseksi.

Tullin alueen kehitysvision -diplomityö

Merja Kivirannan diplomityön (2008) tavoitteena oli tutkia Tullin alueen kehitysmahdollisuuksia kaupunkirakenteen, yksittäisten kaupunkitilojen ja toiminnallisuuden näkökulmasta. Työn pyrkimyksenä on tekijänsä mukaan ”osoittaa miten Tullin alueesta voidaan muodostaa luova, mielenkiintoinen ja moniarvoinen keskustan osa.”

Diplomityö liittyy arkkitehtuurin laitoksen Edge-kaupunkitutkimuslaboratorion Urbaanit Kesannot -tutkimushankkeeseen.

Diplomityössä tarkastellaan aluetta kuuden teeman kautta. Teemoja ja niiden pohjalta luotua suunnitelmaa luonnehditaan työssä seuraavasti:

”Ensimmäiset kolme teemaa, avoimet areenat, basaari ja kätkeytyneet keitaat, ovat toiminnallisia näkökulmia. Ne monipuolistavat Tullin toimintarakennetta arjen ja vapaa-ajan tapahtumapaikkana. Neljäs teema, joustotila, keskittyy tilarakenteen monipuolistamiseen. Loiste lisää ympäristön visuaalista kiinnostavuutta tekemällä olemassa olevan ja uuden toiminnan näkyväksi. Side liittyy alueen toimijat dynaamisiksi verkostoiksi ja vahvistaa suhteita ympäristöön.

Yksittäisistä kohteista muodostuu mosaikkimainen kudelman, joka muuntuu kulloistenkin toiminnallisten tarpeiden mukaan jatkuvana kehityksenä. Suunnitelman kaupunkitilalle ominaista on kerroksellisten ja limittäisten prosessien kohtaaminen ajassa ja tilassa. Kaupunkitila elää vahvasti vuorokaudenaikojen mukaan. Fyysisen ympäristön ohella tärkeäksi muodostuu kokemuksellinen kaupunkitila.”

Diplomityö - Tullin alueen kehitysvision | Merja Kiviranta 2008 | s.48



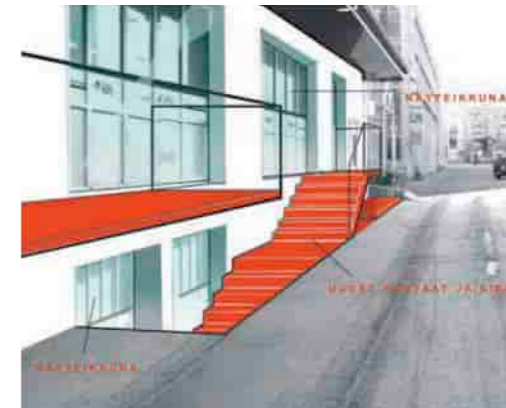
Lohkottu rouskaki seinän viereen Granitti-/betonimattoitus Leveä graniittinen reunakivi Asfaltti Kourulaatta

Otavalankatu on esimerkki kadusta, jonka liikenteellinen tilanjako muuttuu korttelikadusta hidaskaduksi idästä länttä kohti siirtyessä. Keskustakehän käännyttämiseksi Otavalankadulle, joka ensimmäisellä kortteliosuudella on korttelikatua, ja sen nopeusrajoitus on 30 km tunnissa. Katsausuudella on leveä ja korkeampi reunakivi, joka erottaa ajoradan ja jalkakäytävän toisistaan. Mahdolliset pysäköintitaskut ovat asfaltilla. Kadun muuttuessa hidaskaduksi nopeusrajoitusta pyritään estämään alentamaan. Visuaalinen ero on reunakiven korkeuden ja pysäköinti-

Katutilaohje - esimerkkinä Otavalankatu s.28



Tullin alueen katujen kehittämissuunnitelma s.27



Tullin alueen maanpintakerrosten kehittäminen s.10



Kollaasikuvia diplomityöstä Tullin alueen kehitysvision

ASEMAKAAVOITUS JA HANKKEET

Asemakeskus

Asemakeskus on keskustan kaupunkikehittämisessä strategisesti merkittävin yksittäinen aluekokonaisuus. Asemakeskuksen tuntumaan ja ratavyöhykkeelle muodostuva työpaikka-alue on tärkein keskustan uusista työpaikkakeskittymistä. Asemakeskukseen rakennetaan mittakaavaltaan suuri kauppa- ja palvelukeskus.

Tampereen aseman seudun suunnittelusta järjestettiin kansainvälinen kutsukilpailu tammi-lokakuussa 2014. Kilpailun järjestivät Tampereen kaupungin kanssa Liikennevirasto, Senaatti-kiinteistöt ja VR Yhtymä Oy. Kilpailijoiden tehtävänä oli esittää ideoita aseman seudun liikenteellisen, toiminnallisen, kaupunkikuvallisen ja arkkitehtonisen ratkaisun löytämiseksi, sekä sijoittaa Sorinsillalta Erkkilänsillalle ulottuvalle kilpailualueelle 100- 120 000 kerrosneliometriä uutta rakentamista, johon sisältyvät uuden Asemakeskuksen toiminnot.

Kilpailun voitti ehdotus "Re-Connecting Tampere", jonka työryhmään kuuluivat Cobe Aps, Ramboll Finland Oy, Lunden Architecture Oy sekä Newsec Valuation Oy.

Ehdotus yhdistää kaupunginosat radan eri puolilla ratapihan ylittävällä kaupunkikannella. Ehdotuksessa nykyinen asema-aukio laajennetaan pohjois-eteläsuuntaiseksi asemapiustoksi. Lisäksi aseman lähetyville rakennetaan matkakeskus, jossa eri kulkumuodot ja matkakäytöt kohtaavat. Linja-autoasemaa on esitetty radan itäpuolelle liikenteen viitesuunnitelman mukaisesti.

Aseman seudun yleissuunnitelma tehdään vuosina 2015-2017, jonka jälkeen käynnistyy toteutus- ja rakennussuunnittelu.

Tampereen asemakeskuksen suunnittelukilpailun arvostelupöytäkirja
www.tampere.fi/tampereinfo/ajankohtaista/ZXcz3eXPg.html
www.tampere.fi/tampereinfo/projektit/kaupunkiymparisto/keskustahanke/aseakeskus.html



Kansi ja monitoimiareena

Tullin alueen lounaan puolelle, ratapihan päälle, on suunniteltu Tampereen Kansi ja monitoimiareena. Kokonaisuus sisältää monitoimiareenan, joka on 50 000m²:n kokoinen urheilu- ja tapahtumakeskus, johon tulee yli 10 000 katsomopaikkaa. Lisäksi viiteen 15-28 –kerroksiseen tornimaiseen rakennukseen on suunniteltu yhteensä 60 000m² liike- ja toimistotiloja sekä asuntoja ja hotelli. Suunnitelman on laatinut arkkitehtitoimisto Studio Daniel Libeskind.

Hanke on Tampereen keskustan merkittävin uusi tapahtumapaikka, joka tulevaisuudessa toimii suurten yleisötapahtumien areenana. Kävijöitä ennustetaan olevan lähes miljoona joka vuosi.

Kansihanketta on valmisteltu vuodesta 2009 lähtien. Alueen asemakaava hyväksyttiin 2011. Rakentamisen oletetaan alkavan alueella 2017-2018 aikana.

yle.fi/uutiset/tampereen_kansi_ja_areena_toteutussa_hankesopimus_sai_sinetin/8472178

Ratapihankadun korttelit

Asemakaavan tarkoituksena on osoittaa aluevaraukset Ratapihankadun pohjoisosalle ja liittymille, ratkaista kevyen liikenteen yhteystarpeet alueella sekä ohjata keskustan täydennysrakentamista kaupunkikuvallisesti korkealaatuisiksi. Kaavamuutos tuo arviolta 1000 uutta työpaikkaa ja 100-200 uutta asukasta. Rakennusoikeutta on yhteensä noin 40 000m².

Asemakaavalla suojellaan viisi vanhaa rakennusta Ratapihankadun ympäristöstä.

Asemakaavan muutos on hyväksytty kaupunginvaltuustossa kesällä 2015.

www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/aseமாகাওবিতুস/রাতাপিহানকату.html



Näkymä keskuksuistosta
 ReConnecting Tampere

Muut hankkeet

Tampere-talon hotellin tontinluovutus- ja yhteistyömallikilpailu järjestettiin 2013. Suunnittelualue sijoittuu Tampere-talon eteen Yliopistonkadun ja Kalevantien kulmaan. Kilpailun voitti Arkkitehtitoimisto Alan ehdotus. Ehdotuksessa hotellin massa muodostuu tornimaisesta hotelliosasta sekä matalasta rinnemaisesta osasta, joka liittyy suunnitelman Tampere-taloon. Suunnitelma käsittää 170 hotellihuonetta sekä aulapalvelut, ravintolan, ylimmän kerroksen yhteistilat ja paikoituskellarin yhdessä tasossa. Kokonaiskerrosala on 8260m².

Arkkitehtitoimisto ALA (2013) Tampere-talon hotelli

Lisäksi Tampere-talossa on käynnissä laajennus- ja remonttihanke.

Yliopiston-, Varasto-, Pinnin- ja Åkerlundinkadun rajaaman korttelin tyhjä koilliskulma täydentyy Yliopistonkadun ja

Varastokadun kulmasta L-muotoisella asuinrakennuksella. Katutasoon sijoittuu liiketiloja. Asuntoja on nykyään 93. Asukkaiden piha sijoittuu korttelin sisäpihan puolelle autotuosojan yläpuolelle. Kohdetta rakennetaan parhaillaan ja rakennus valmistuu 2016. Rakennuksen on suunnitellut Aihio Arkkitehdit.

Rastin kortteli Itsenäisyydenkadun varrella muotoutuu uudelleen. Murtokadun ja Itsenäisyydenkadun kulmaan on hyväksytty asemakaava, joka käsittää koko korttelin uudistamisen asuin- ja liikerakentamisella, yhdistäen korttelin kolme tonttia. Suunnitelma sisältää mm. 21-kerroksisen tornitalon rakentamisen. Kokonaisuuteen sijoittuu asuin- ja liiketiloja.



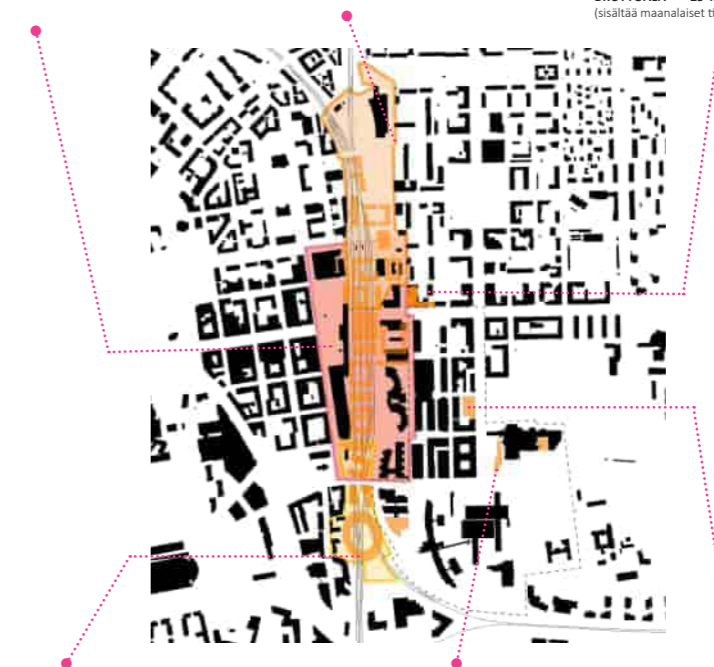
ASEMAKESKUS
 Asemakaavaehdotus 2014
 asuntoja 113 535 m²
 liiketiloja 43 394 m²
 toimistotiloja 33 534 m²
 urheilu 10 060 m²
yht. noin 200 523 m²



RATAPIHANKADUN KORTTELIT
 toimistotiloja 29 200 k-m²
 liiketiloja maantasossa 1 600 k-m²
 asuntoja (yhteensä 85-120 kpl) 7 500 k-m²
 muut tilat 1 700 k-m²
yht. noin 40 000 k-m²



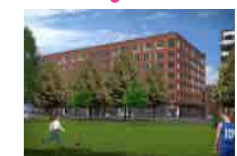
RASTI-KORTTELI
 Asuntoja n. 160 kpl
 Myymälätiloja yht. 1730 m²
 Toimistotiloja yht. 925 m²
 KERROSALA 15 610 m²
 (tehokkuus e=4,82 kaavan mukaan)
BRUTTOALA 23 435 m²
 (sisältää maanalaiset tilat)



KANSI-HANKE
 5 x 15-28 –krs
 liike- ja toimistotiloja sekä asuntoja ja hotelli
yht. noin 60 000m²
 Keskusareena urheilu- ja tapahtumakeskus (yli 10 000 katsomopaikkaa)
yht. noin 50 000m²



TAMPERE-TALON HOTELLI
 -1 krs. paikoituskellari 127 autopaikkaa 4200m²
 (optiona-2krs 127ap 4200m²)
 Kokonaiskerrosala 8260 kem²
 Maanpäällinen tilavuus 29095 m³
Bruttoala 12650 brm²



YLIOPISTONKATU 50
 Asunto Oy Tampereen Sorsapuiston Tähti (valmistuu talvella 2016)
 7 krs, 1 krs liiketiloja, 6krs asuntoja
yht. 6400 k-m²

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Keskustan liikenneverkko

Tampereen keskustan liikenneverkko-suunnitelman laatiminen aloitettiin syyskuussa 2011. Työ valmistui huhtikuussa 2013.

Suunnittelutyön kuluessa päivitettiin kuvaus keskustan liikennejärjestelmästä ja valmisteltiin keskustan liikenteellisen visio mm. keskustan tulevan osayleiskaavatyön ja keskustan kehittämissuunnitelman avuksi. Työn tärkeimpiä tavoitteita olivat:

- keskustan liikenteellisen saavutettavuuden varmistaminen kaikilla liikennemuodoilla
- keskustan kehän kehittäminen ja sen selvittäminen, kuinka kehä kytkeytyy Rantaväylän tunneliin
- Keskustakehän sisäpuolisten katujen liikenteellisen roolin määrittäminen ja havainnollisen ideasuunnitelman laatiminen
- Hämeenkadun liikenteellisen roolin määrittäminen
- maanalaiseen pysäköintiin liittyvien liikennejärjestelyjen määrittäminen
- keskustan liikenteellisten toimenpiteiden vaiheistuksen esittäminen

www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/keskustan-liikenneverkko.html

Raitiotie

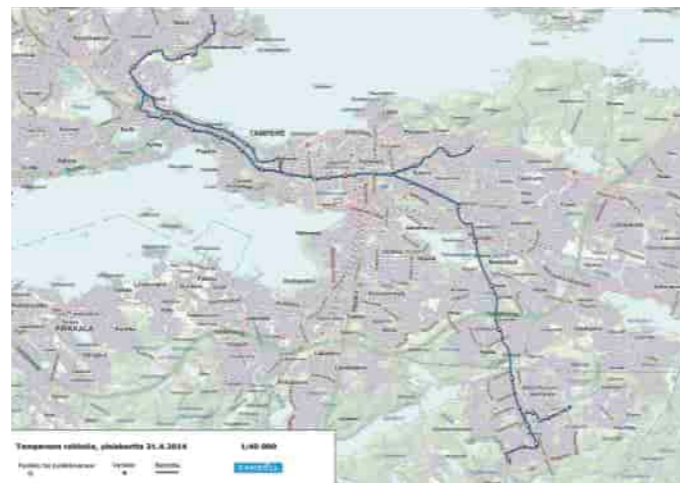
Tampereen kaupungin tavoitteena on toteuttaa raitiotiehanke joukkoliikenteen kärkihankkeena vuosien 2014–2023 aikana.

Raitiotiestä tavoitellaan luotettavaa, esteetöntä, vakiintunutta ja tilavaa joukkoliikennevälinettä. Raitiotietä suunnitellaan Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän kuormittuneimmille osuuksille. Raitiotie yhdistää ydinkeskustan, rautatieaseman, yliopistollisen keskussairaalan, kaupungin kolme korkeakoulua, keskeiset käyntikohteet sekä Tampereen keskeiset palvelut, tiheimmin asutut alueet ja suurimmat työpaikkakeskittymät.

Raitiotien toteuttaminen tukee useita kaupungin strategisia tavoitteita, kuten kaupungin väestökasvuun vastaamista kestäväällä yhdyskuntarakenteella, kaupungin vetovoimaisuuden ja keskustan elinvoimaisuuden tukemista sekä aluekeskusten ja palveluiden saavutettavuuden parantamista.

Raitiotien yleissuunnitelma on hyväksytty kaupunginvaltuustossa kesäkuussa 2014. Samalla valtuusto päätti raitiotien suunnittelun jatkamisesta. Yleissuunnitelmaa on tarkistettu mm. Itsenäisyydenkadulla keväällä 2015 ja nyt meneillään olevassa Raitiotieallianssin kehitysvaiheessa esitetään parhaat toteutettavissa olevat suunnitteluratkaisut valtuuston lokakuussa 2016 tehtävän rakentamispäätöksen pohjaksi. Mikäli raitiotie päätetään rakentaa, niin ensimmäisen linjan liikennöinti alkaa noin vuonna 2021.

www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/raitiotie.html



Tampereen raitiotie, yleiskartta 21.4.2014 / Tampereen raitiotie, yleissuunnitelma

Pysäköintipolitiikka

Keskeinen osa liikennepolitiikkaa on toimiva pysäköintipolitiikka, jolla voidaan tukea ja mahdollistaa erilaisten strategioiden tavoitteiden toteutumista. Tulevaisuudessa Tampereen ja erityisesti sen keskustan liikenneolosuhteet ovat muuttumassa kaupunkiseudun voimakkaan kasvun seurauksena. Lisäksi ydinkeskustan liikennejärjestelyjä ollaan kehittämässä voimakkaasti kävely- ja joukkoliikennepainotteiseksi. Muutokseen liittyy oleellisesti keskusta-alueen pysäköintipolitiikan tarkistaminen, mutta myös pysäköinnin huomioon ottaminen uudistuvissa ja täydentyvissä ala-, alue- ja paikalliseskuksissa.

Tampereella ei ole aiemmin ollut kokonaisvaltaista pysäköintipolitiikkaa tai -ohjelmaa, vaan se on muodostunut vuosien ja vuosikymmenien saatossa pala palalta. Nyt on tullut ajankohtaiseksi yhdistää palaset ja kehittää niiden pohjalta uusi tavoitteellinen pysäköintipolitiikka, jonka avulla pystytään vastaamaan tämän päivän ja tulevaisuuden haasteisiin.

Tampereen pysäköintipolitiikasta on julkaistu luonnos joulukuussa 2014. Luonnoksessa esitetään mm. uusi pysäköintinormi erityyppisille alueille sekä muita pysäköintiä kehittäviä ja ohjaavia toimenpiteitä.

Asemakeskuksen, Tullin ja Tammelan pysäköinti

Asemakeskuksen, Tullin ja Tammelan alueiden useissa suunnitelma- ja kaavahankkeissa on ilmennyt tarvetta kehittää pysäköintiratkaisua vastaamaan tulevaisuuden tarpeita nykyratkaisuja paremmin. Jotta pysäköintiratkaisua voitaisiin tehostaa mm. vuorottaispysäköinnin avulla, niin vaaditaan laajemman alueen kokonaisnäkemystä nykytilanteesta sekä tulevaisuuden maankäyttö- ja liikenneratkaistuista alueella.

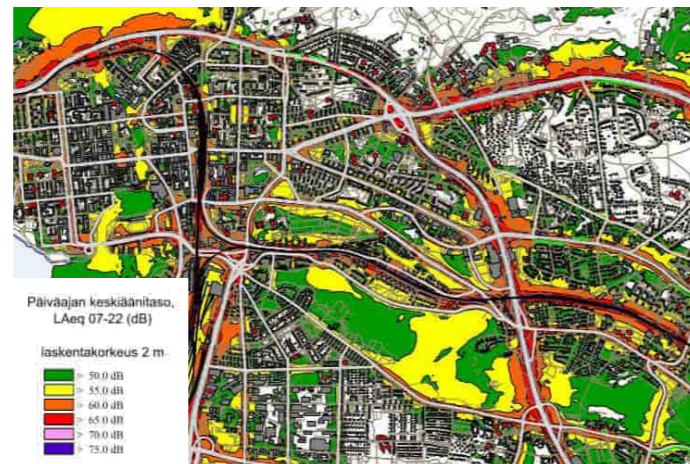
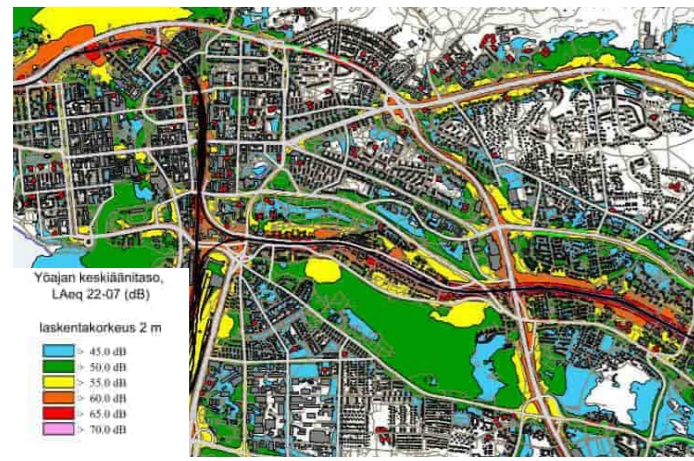
Tästä syystä vuosina 2015–2016 on laadittu yleissuunnitelma, jossa on tutkittu Asemakeskuksen, Tullin ja Tammelan alueiden pysäköinnin nykytilaa sekä tulevaa pysäköintitarvetta, joka perustuu uuden pysäköintipolitiikan luonnoksen mukaiseen pysäköintinormiin. Lopputuotteena on esitetty näiden alueiden pysäköinnin pitkän aikavälin kokonaisratkaisu sekä sen vaiheistus. Yleissuunnitelma toimii alueen asemakaavoituksen taustatietona.

MELU

Tampereen koko kantakaupungin kattava meluselvitys on laadittu vuonna 2012 ja se sisältää laskennat tie- ja raideliikenteen, merkittävimpien teollisuuslaitosten sekä laajojen ratapiha-alueiden aiheuttamista ympäristömelutasoista.

Tullin alueella merkittävimmät melun lähteet ovat lännessä ja etelässä rautatie sekä aluetta halkovat pääkadut Itsenäisyydenkatu, Kalevantie, Yliopistonkatu, Ratapihankatu ja Viinikankatu.

Päivä-ajan keskiäänentason kartoissa korostuvat erityisesti rautatien sekä Kalevantien ja Viinikankadun ympäristöt (yli 60dB melutasot), joissa ajonopeudet ovat suuremmat. Yöaikaisissa melukartoissa yli 60 dB:n keskiäänentaso on rautatien läheisyydessä.



VAK - VAARALLISTEN AINEIDEN KULJETUS

Tullin alueen lounaispuolella sijaitseva Viinikan järjestelyratapiha on Liikenteen turvallisuusviraston (Trafi) nimeämä vaarallisten aineiden kuljetusten (VAK) ratapiha, jonka kautta kulkee noin neljäsosa Suomen VAK-rautatieliikenteestä. 2012 syksyllä toteutetussa selvityksessä on arvioitu VAK-suuronnettomuusriskiä kaavoituksen näkökulmasta ratapihan läheisillä alueella. Selvityksen tuloksena on laadittu vyöhykekartta, jossa on osoitettu alueet joissa maankäyttö edellyttää turvallisuutta parantavia toimenpiteitä tai alueet, joissa maankäyttö ei riskien takia ole mahdollista. Maankäyttöä rajoittava 440m bufferivyöhyke ratapihalta yltää Tullin alueen eteläpään kampusalueelle.

VAK-riski on tiedostettu Tullin alueen yleissuunnitelmassa. Kampusalueen täydennysrakentaminen sijoittuu haavoittuvuusluokkaa A-vyöhykkeen reunalle. VAK-ohjeistuksen riskienhallintatarpeen osalta maankäytön suunnittelua ohjeistetaan seuraavasti: ”Kaavan toteuttamiskelpoisuutta tulee ehdottomasti arvioida yhdessä pelastuslaitoksen kanssa. On todennäköistä, että kaavan toteuttaminen edellyttää a) riittäviä riskienhallintakeinoja kohteen haavoittuvuuden vähentämiseksi ja/tai torjuntavalmiuksien tehostamista ja/ tai b) VAK-suuronnettomuusriskien riittävää alentamista.”

Pääkatujen verkoston sisälle muodostuu laajoja melko hiljaisia alueita, joissa ajoneuvoliikennettä ja liikennemelua on hyvin vähän tai ei ollenkaan. Yleissuunnitelmassa liikennettä alueen sisällä edelleen vähennetään katuverkon läpiajettavuutta rajaamalla. Siten melutasot alueen sisäosissa laskevat entistään. Viinikankadun varren uuden asuinkorttelin rakennukset sijoitetaan siten, että korttelin sisään muodostuu hiljainen, melulta suojattu sisäpiha.

Tarkemmassa VAK-riskien arvioinnissa tulee huomioida kampusalueen topografia ja suojaavat rakennukset suhteessa Viinikan ratapihan sijaintiin. Pitkällä aikatahtimella huomioitava on myös maakuntakaavoituksen yhteydessä tutkittu mahdollisuus siirtää ratapiha ja VAK-kuljetukset Lempäälään.



HULEVEDET

Tampereen kantakaupungin hulevesiohjelma kuvaa keinoja hulevesien hallitsemiseksi. Hulevesiohjelman tavoitteina on muun muassa kaupunkirakenteen tiivistymisen ja ilmastomuutoksen aiheuttamien ääri-ilmiöiden hallinta suunnittelussa, hulevesitulvien hallinta ja tulvareittien varmistus sekä hulevesi positiivisena elementtinä kaupungissa. Ohjelma valmistui 2012.

Keskustan valuma-alueen kartassa ratapihan ja Tullin alueen itäreuna on merkattu hulevesien ongelma-alueeksi (kartalla kohta 5). Karttaan merkitty päävedenjakaja kulkee Kalevankankaalta, koukkaa Tampereen yliopiston kampusalueen pohjoispuolelta ja jatkuu Kalevantien suuntaisesti itään.

Hulevesiselvityksessä (SITO 2015) esitetään maankäytön muutosten vaikutus alueen nykyisen hulevesiverkoston toimintaan sekä hulevesien hallintatarpeet alueen kehityksessä. Toimenpiteet hulevesien hallitsemiseksi on suunniteltu toteutettavaksi yhtäaikaaisesti yleissuunnitelman maankäytön muutoskohteiden kanssa.

Kanta-Tullin alueella maankäytön muutos ei vaikuta merkittävästi muodostuvan pintavalunnan määrään, mutta alueella on jo nykyisellään hulevesiviemäreitä jotka ovat kapasiteetiltaan riittämättömiä ja aiheuttavat tulvimista. Sen vuoksi kiinteistökohtaisten hulevesien hallintatoimenpiteiden rakentaminen uudisrakentamisen yhteydessä on suositeltavaa.

Vanhan sairaalan alueella uudisrakentaminen tulee tehostamaan alueen hulevesiviemärintä ja samalla aiheuttamaan ongelmia Kalevantien ja Viinikankadun hulevesiviemäreiden jo nykyisellään riittämättömälle kapasiteetille. Kiinteistökohtaisten hulevesien hallintatoimenpiteiden rakentaminen on sen vuoksi tällä alueella perusteltua.

Yliopiston alueen nykyinen hulevesiviemäriverkosto on riittämätön vastaanottamaan hulevesivirtaamaa maankäytön muuttuessa, joten suositeltava ratkaisu on tässäkin tapauksessa kiinteistökohtaisten hulevesien hallintatoimenpiteiden rakentaminen sekä hulevesiviemäriinlinjan uusiminen. Alueen hulevesiä on myös suositeltavaa purkaa Viinikankadun suunnan lisäksi Ratapihankadulla sijaitsevan linjan kautta Naulakadulle ja edelleen Viinikanojaan.

Viinikankadulla hulevesiviemäriinlinjan kapasiteetti on jo nykyisellään riittämätön ja kiireellisin toimenpide ongelman helpottamiseksi on rakentaa ylivuoto Sorsalampeen Kalevan alueelta tulevan virtaaman leikkaamiseksi. Maankäytön muuttuessa virtaamapiikkejä saadaan hillittyä myös rakentamalla kiinteistökohtaisia hallintatoimenpiteitä Viinikankadun ympäristön kohteissa kuten Tampere-talo, vanha sairaala ja yliopiston alue.



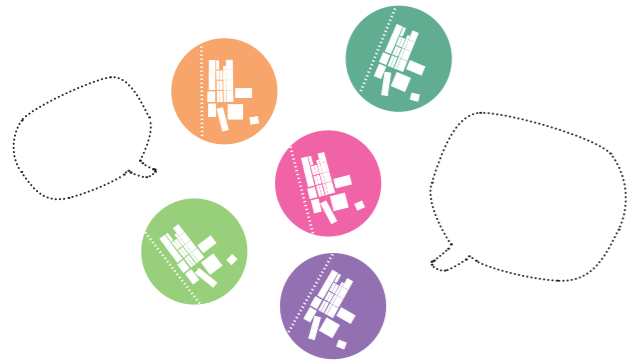
Keskustan valuma-alue



HULEVESISELVITYS - KARTTA

1. Viinikankadun hulevesiviemäristä ylivuoto Sorsalampeen
2. Kalevantien hulevesiviemäriin kapasiteetin kasvattaminen – toteutus Kalevantien sillan leventämisen yhteydessä
3. Lähteenkadun hulevesiviemäristä ylivuoto Sorsalampeen
4. Hammareninkadulle tulvareitti väillä Tuulikatu – Åkerlundinkatu – toteutus katualueiden uudistamisen yhteydessä
5. Yliopiston alueen hulevesiviemäriin kapasiteetin kasvattaminen ja kiinteistökohtaisten hulevesien hallintatoimenpiteiden rakentaminen – toteutus maankäytön muutoksen yhteydessä
6. Kiinteistökohtaisten hulevesien hallintatoimenpiteiden rakentaminen vanhan sairaalan alueella – toteutus maankäytön muutoksen yhteydessä
7. Kiinteistökohtaisten hulevesien hallintatoimenpiteiden rakentaminen Tullin alueella – toteutus kiinteistökohtaisesti maankäytön muuttuessa

3.2 ERI OSA-ALUEIDEN JA TOIMIJOIDEN TAVOITTEET



VUOROVAIKUTUS JA TYÖPAJAT

Tullin alueen yleisuunnittelun tavoitteiden muodostaminen on perustunut vahvaan vuorovaikutukseen alueen eri toimijoiden ja osallisyhmien kanssa. Suunnittelun kuluessa alueen yksityiskohtia on käyty läpi alueen eri toimijoiden kanssa suunnittelupalavereissa ja Tulli-teamin kokouksissa sekä kahdessa kokoavassa työpajaluonteisessa yleisötilaisuudessa.

Syksyllä 2014 pidetyn ensimmäisen tilaisuuden tarkoituksena oli täsmentää yleissuunnitelman tavoitteita ja visioita alueen tulevaisuuden mahdollisuuksia. Toisessa, keväällä 2015 pidetyssä yleisötilaisuudessa kerättiin kommentteja luonnossuunnitelmista sekä ideoita jatkosuunnittelua varten.

Ensimmäinen työpajatyöskentely toteutettiin learning cafe- menetelmällä, jossa kutsutut osallistujat vierailivat ryhmittäin viidellä eri teemapisteellä. Jokaisella teemapisteellä oli esillä teemaan liittyviä suunnittelulähtökohtia ja ideoita virittävää materiaalia. Ryhmien ajatukset koottiin kartoille piirtäen tai muistilapuille, sekä kirjattiin ylös muita keskeisiä asiakohtia. Seuraava ryhmä jatkoi ideointia teemapisteellä kehittäen aiempia ajatuksia eteenpäin. Materiaalista koostettiin yhteenvedot osallistujille ja hankkeen nettisivuille.



Learning cafe-työskentelyä ensimmäisessä työpajatilaisuudessa syksyllä 2014.

Ensimmäinen työpaja päättyi avoimien ovien tilaisuuteen, jossa oli mahdollisuus keskustella alueen kehittämisen tavoitteista ja näkökulmista teemapisteillä. Karttoihin merkittiin ensimmäisen työpajan tapaan kommentteja ja ehdotuksia alueen kehittämisestä. Työpajan teemapisteet olivat hidas kaupunki, moottoriliikenne ja pysäköinti, täydennysrakentaminen ja toiminnot, väliaikainen kaupunki ja julkinen kaupunkitila ja kaupunkivihreä.

Toisessa työpajassa esiteltiin yleissuunnitelman luonnosvaiheen materiaalia sekä kerättiin kommentteja ja ideoita jatkosuunnittelua varten. Työpaja toteutettiin vapaamuotoisena teemapistetyöskentelynä. Jokaisella teemapisteellä oli esillä teeman mukainen luonnosvaiheen materiaali sekä aihepiiriä kuvittavaa materiaalia. Teemapisteet käsittelivät liikumista, katuja aukioita ja kaupunkivihreää, täydennysrakentamista ja pysäköintiä sekä väliaikaista kaupunkia, jossa esiteltiin alueen taide- ja tapahtuma- sekä valaistussuunnitelmaa.

Molemmista yleisötilaisuuksista on koottu yhteenvetoreportit, jotka löytyvät hankkeen verkkosivuilta: www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/projektit/kaupunkiymparisto/keskustahanke/tullin-alue.html



Työpajojen teemapisteiden julisteita



Aamulehti 29.5.2015 s. A16

Tulli Block-party

Tullin alueella järjestettiin elokuussa 2015 ensimmäistä kertaa katujuhla Tulli Block Party. Tapahtuman tavoitteena oli Tullin alueen elävöittäminen ja kaupunkilaisten osallistuminen. Katujuhlan tapahtumat levittäytyivät alueella kahdeksaan tapahtumapaikkaan. Hammareninkatu oli suljettu autoilta tapahtuman ajaksi ja kadulle sijoitettiin ruokakojuja sekä esiintymislava.

Tapahtuma toteutettiin vapaaehtoisvoimin, järjestäjinä olivat yhteistyössä Hukatila ry, SWÄG ry sekä useat muut Tampereen elävään kaupunkikulttuuriin puolestapuhajat. Juhlat pyritään järjestämään uudelleen myös ensi vuonna. tulliblockparty.fi/



Hammareninkatu katujuhlien aikaan tulliblockparty.fi/



Keskustelua yleissuunnitelman toisessa yleisötilaisuudessa liikenne- sekä väliaikainen kaupunki- teemapisteillä.



SUUNNITTELUUN LITTYVIÄ TEEMOJA



Historia ja nykytila

Tullin alue on leimallisesti ratapihan viereen syntynyt varastoinnin ja tuotannon alue. Kaupungin kasvaessa keskeinen sijainti on kuitenkin muodostunut houkuttelevaksi myös monille muille keskustan ja rautatieaseman läheisyydestä hyötyville toiminoille.

Yksi merkittävimmistä uudentyypisistä toiminnoista oli aikanaan yliopiston rakentuminen Tullin alueen eteläpuolelle 1960-luvulta alkaen. Myöhempiä merkittäviä muutoksia ovat kulttuuripainotteisuus (Tullikamari, Telakka, Tampere-talo), kaupan kehittyminen (Tullintori) sekä uudet teknologiayri-

tysten toimistotalot (Tulli Business Park, Technopolis). Tullin alue liittyy eteläosastaan Kalevanharjun tärkeisiin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin, kuten yleisen sairaalan sekä Kalevankankaan hautausmaan alueisiin.



Kehittämiskonteksti

Asemanseutu on Tampereen keskusta-alueen kehittämisen kärki ja Tullin alue sijoittuu aivan sen välittömään jatkumoon. Asemanseutu

sisältää uuden asemakeskushankkeen sekä lisäksi runsaasti muitakin uusia kehittämishankkeita. Tullin alueen kehittämisessä oleellista on huomioitava saumaton liittyminen

asemansuon hankkeisiin, koskien sekä korttelirakennetta että katuympäristöä - ja erityisesti jatkuvia ja sujuvia yhteyksiä.



Liikkuminen



Reitit ja yhteydet



Hidas kaupunki

TEEMOJEN KUVALÄHTEET

1. Åkerlundinkatua 1954
Tampereen museot / Reino Branthin
2. Yliopiston päärakennus 1960-69
Tampereen museot / Sven Löfström
3. Näkymäkuva: Kansijä ja monitoimiareena
Studio Daniel Libeskind for NCC
4. Näkymäkuva asema katoksesta
ReConnecting Tampere
5. www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/raittiotie.html
6. Kävely- ja pyöräilyreitit | Elche, Alicante, Espanja | Grupo Aranea
www.archdaily.com/461075/twisted-valley-grupo-aranea/52b36c0fe8e44ee5c700006a-twisted-valley-grupo-aranea-photo
7. Ehdotus Europan 11, Toulouse | RNDM Architecture
www.styleofdesign.com/architecture/europan-11-proposal-toulouse-rndm-architecture/



Kerroksellisuus, rosoisuus

Edellä mainitut useat rakennusvaiheet ovat tuottaneet alueelle mielenkiintoista ajallista kerroksellisuutta. Varhaisin kerrostuma, eli Tullin varastointiin ja teollisuuteen liittyvä historia antaa yhä alueelle merkittävän rosoisen ja karheen identiteetin, joka materialisoituu varasto- ja tuotantorakennuksissa.

Täydennysrakentaminen

Tullin täydennysrakentamisen onnistumisessa on kaksi keskeistä teemaa: toiminnallinen monipuolisuus ja identiteetin vahvistaminen. Alueen vetovoimaisuuden ja elinvoimaisuuden kannalta oleellista

on huolehtia alueen toiminnallisuudesta monipuolisuudesta. Alue kaipaa lisää asukkaita, jotka pitävät alueen elävänä myös ilta-aikaan. Täydennysrakentamisen vaarana on persoonaton ja vieraannuttava arkkitehtuuri. Tullin omaleimaisen

rosoisen identiteetin säilyttäminen edellyttää täydennysrakentamiselta oivaltavuutta ja herkkyyttä. Lisäksi jokaisen rakennushankkeen tulee osallistua katutaso toiminnalliseen aktivointiin.



Mittakaavavaihtelu



Korkea rakentaminen



Ullakkorakentaminen



Hybridit



Ohjautuvuus



Katuympäristö



Valaistus

TEEMOJEN KUVALÄHTEET

8. Tanssistudio, Lontoo | Sarah Wigglesworth Architects
www.swarch.co.uk/projects/siobhan-davies-dance-studios/
9. Ameller, Dubois & Associés
www.archdaily.com/631412/housing-and-shops-complex-ameller-dubois-and-associés
10. Favoritten Wien | Entasis
entasis.dk/1207
11. Hotelli / Shanghai
www.architonic.com/ntsht/help-the-aged-innovative-adaptive-reuse-in-architecture/7000565
12. www.dezeen.com/2014/06/13/studio-weave-london-college-of-fashion-roof-terrace/
- 13.
14. Carlsberg | Entasis
www.dac.dk/da/dac-life/copenhagen-x-galleri/cases/carlsberg/
15. Esimerkki Visio Tulli+alue-raportista
16. Kuva Visio Tulli+alue-raportista



Monimuotoinen asuminen

Tullin alue on omaleimainen kokonaisuus, joka mahdollistaa – tai suorastaan edellyttää asuinratkaisuilta omaleimaisuutta ja monimuotoisuutta. Vanhat kiinteistöt tai uusien täydennysrakennusten ja vanhojen rakennusten yhdistelmät, mahdollistavat mielenkiintoisia asuinratkaisuja, kuten esimerkiksi kattorakentamisen ja kattoterassit. Tullin alueella asuminen voi olla joko tiivis kotipesä paljon liikkuvalla tai urbaani penthouse-loft nautiskelijalle.



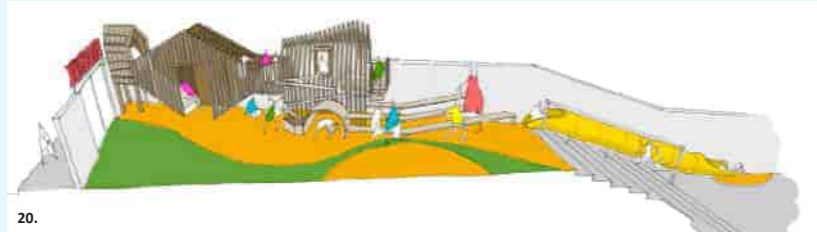
Monitoimintainen alue

Alueen kehittämisen teemana on elinvoimaisuus, joka muodostuu kasvusta ja toimintojen monipuolisuudesta. Se koostuu vahvasta työpaikka-alueesta, entisestään voimistuvista kulttuuritoimijoista, kukoistavasta opiskelu- ja tutkimusympäristöstä sekä uusista asukkaista. Monitoimintaisuus näkyy alueella myös uusina hybridirakennuksina, joissa maantasokerros on liiketilaa, seuraavana työtiloja ja ylämpänä asuntoja.



Oleskelu ja leikki

Alueella on jo valmiina yksi kiehtovimmista keskusta-alueen oleskelun ja leikin alueista: Sorsapuisto. Tullin sisäosissa viihtymistä, oleskelua ja leikkiä vahvistetaan aukioita ja katutiloja kehittämällä sekä pieniä teemallisia taskupuistoja rakentamalla.



20.



Melulta suojautuminen

Keskusta-alueen liikennenympäristössä nopeudet pienenevät, mutta kokonaan liikennemelusta ei päästä eroon. Viinikankatu ja Kalevantie kulkevat avoimessa korttelirakenteessa ja uusilta asuinkortteleilta, etenkin Viinikankadun varrella edellytetään melulta suojaavaa kokonaisrakennetta.

TEEMOJEN KUVALÄHTEET

- 17. Roteranni | Tallinna
- 18. Carslberg | Entasis entasis.dk/1138
- 19. & 20. Leikkikenttä, Hackney, Lontoo | Variant Office variantoffice.com/evelyn-court-play-area/
- 21. Asuinkorttelit, München | Léon Wohlhage Wernik Architekten www.wuestenrot-stiftung.de/neues-wohnen-der-stadt-gestaltungspreis-2010/



Kulttuuri

Taide ja tapahtumat

Kulttuuri on Tullin alueen vahvuus, jota kehitetään edelleen sen yhtenä kivijalkana. Tunnetujen kulttuurikeskusten Tullikamari, Telakka ja Tampere-talo lisäksi alueen uudistumisessa on mahdollisuus hyödyntää taidetta ja tapahtumia alueen elinvoimaisuuden edistäjänä.

Taide ja tapahtumat on hyvä kytkeä yhteen. Taide ei ole päälle liimattua ja ulkoa tuotua, vaan alueella syntyvää, sen toimijoiden tai uusien tapahtumien tuottamaa ympäristötaidetta.



Olemassa olevat tapahtumatoimijat



Taide



Tapahtumat



Väliaikaisuus



Kaupunkivihreä

Tullin alueen varastokäytöstä polveutuva ruutukaava-alue on poikkeuksellisen tiivis korttelirakenteeltaan; tiiviimmillä rakennuksen jalanjälki vastaa korttelia ja varsinaista pihaa ei ole ollenkaan. Viherratkaisut voivat olla mm. oivaltavia taskupuistoja, joustavasti siirrettäviä istutusryhmiä ja kattopuutarhoja tai viherkattoja.

Vastakohtana ruutukaava-alueella ovat Kalevanharjun ja Sorsapuiston alueet, joissa rakennukset sijaitsevat erillisinä vihreässä ja puistomaisessa miljöössä. Täydennysrakentamisen haasteena on sovittautuminen puistomaiseen maisemaan ja sen arvojen säilyttäminen.



Hulevedet



Viherkatot



Taskupuistot

TEEMOJEN KUVALÄHTEET

- 22. Väliaikainen tapahtumatila
- 23. Klubi www.tampere.fi/tullikamari/historiikki/index.php?siivu=0&alasiivu=historiikki/historia6
- 24. & 25. Kuvat Tampereen Tulli: Taide- ja kulttuuristrategia
- 26. Väliaikaisia kontteja Esimerkkikuva Visio Tulli+-alue- raportista
- 27. John F. Collins Park The Center City District, Flickr

- 28. Kuvitusta Mieluisa Tampere-projektiin 2011-2013 mieluisa.fi/?portfolio=welcometampere-mieluisa-tampere
- 29. Hulevesirakenne | Seattle www.localecologist.org/2008/11/amenity-potential-of-stormwater.html
- 30. Esimerkkikuva | Viherkatot Kööpenhaminassa Green Roofs in Copenhagen s.26
- 31. Hoitokoti | Sønderhaven entasis.dk/975



**4. YLEISSUUNNITELMAN
ESITTELY**

TIIVISTELMÄ SUUNNITELMISTA

Tullin yleissuunnitelma koostuu useammasta eri osaamis- aluetta koskevasta suunnitelmasta, joita ovat maankäyttö, liikenne, katu ympäristö, taide- ja kulttuuristrategia, valais- tuksen yleissuunnitelma sekä hulevesisuunnitelma.

Tämä käsillä oleva raportti sisältää maankäytön, liikenteen sekä katu ympäristön yleissuunnitelmat sekä lyhyen tiivis- telmän muista suunnitteluosioista. Valaistuksen yleissuun- nitelma, taide- ja kulttuuristrategia sekä hulevesisuunni- telma on julkaistu omina erillisraportteinaan.

Maankäyttö

Maankäytön yleissuunnitelma käsittelee Tullin alueen, kampusalueen sekä viinikankadun varren ja Yleisen sairaa- lan alueen täydennysrakentamista sekä niihin liittyviä eri- tyiskysymyksiä. Alueen täydennysrakentamisen kysymyk- siä ovat mm. rakentamistehokkuus, korkea rakentaminen, rakennusten korottaminen, rakentaminen arvokkaassa ja moniarvoisessa rakennuksessa kulttuuriympäristössä. Lisäksi keskeisenä kysymyksenä on ollut mm. alueen toiminnal- lisuuden monipuolistaminen, katutaso tilojen aktivointi, mielenkiintoisen ja elävän kaupunkikuvan muodostami- nen sekä erityislaatuisten ja hyvin eri luonteisten kaupun- kikortteleiden täydentäminen.

Katu ympäristö

Katu ympäristön osalta suurimmat muutokset Tullin alueella sijoittuvat ruutukaava-alueelle, missä läpiajoliie- kenteen poistuminen alueelta mahdollistaa katujen luon- teen täydellisen muutoksen. Kadut muuttuvat nykyisistä ”takapihamaisista” kaduista laadukkaiksi kaupunkitiloiksi, kaupunkilaisten ja alueen uusien asukkaiden oleskelu- ja tapahtumakäyttöön. Katu ympäristö muuttuu nykyistä

vihreämmäksi puustutusten ja erilaisten leikki- ja peli- alueiden myötä, mutta urbaani luonne osana Tampereen ydinkeskustaa on kuitenkin haluttu säilyttää. Keskeisimpiä julkisen kaupunkitilan kehittämiskohteita ovat Tullikamari- naukio, Pinninkatu, Tullikadun pysäköintikansi, Hammare- ninkadun pohjoispää ja Åkerlundinkatu.

Yleissuunnitelma-alueella Kalevantien eteläpuolella säily- tetään nykyiset yhteydet ja panostetaan katu ympäristön selkeyden, laadun ja esteettömyyden parantamiseen. Yleissuunnitelmassa Kampusalue säilyy katu ympäristön näkökulmasta pääosin nykyisellään, vehreänä ja puis- tomaisena alueena. Kampusalueen keskellä kulkeva raitti muutetaan katualueeksi, josta muodostuu aktiivinen ja korkeatasoinen jalankulun ja pyöräilyn laatu väylä Pinnin- kadun jatkeeksi. Viinikankadun estevaikutus Kampusta ja yleisen sairaalan aluetta erottavana väylänä vähenee uuden Viinikankadun ylittävän jalankulun ja pyöräilyn siltayhteyden myötä sekä kaupunkiympäristön yleisilmeen muuttuessa nykyistä urbaanimmaksi ja huolitellummaksi.

Katuverkko

Katuverkko on Taklin (Tampereen keskustan liikenne- verkkosuunnitelma) mukainen. Pää- ja kokoojakaduilla tehdään parannustöitä, mutta suurimmat liikenteelli- set muutokset tapahtuvat Tullin alueella. Tullin alueen läpiajo estetään ja huoltoyhteyksiä sekä pysäköintiin ajoja viedään mahdollisuuksien mukaan maan alle. Näin Tullin sisäkorttelit saadaan rauhoitettua jalankulkijoille ja pyö- räilijöille. Etelä-pohjoissuuntainen pyöräily laatu käytävä kulkee Pinninkatua pitkin ja jatkuu kampusalueen läpi ete- lään sekä Itsenäisyydenkadun yli pohjoiseen Tammelaan.

Pysäköinti

Asemakeskuksen ja Tullin alueiden pysäköintipaikkatarve kasvaa merkittävästi maankäyttösuunnitelmien toteutus- sa. Yhteensä Asemakeskuksen ja Tullin alueilla on tavoite- tilanteessa tarvetta noin 1900–2000 uudelle autopaikalle, kun huomioidaan uuden maankäytön edellyttämät paikat, nykyisten poistuvien autopaikkojen korvaaminen uusilla paikoilla sekä keskitettyyn laitokseen sijoittamalla saa- vutettava lievennys pysäköintinormista. Kasvaneeseen kysyntään vastataan rakentamalla 2000 autopaikan Tullin kallioparkki, johon rakennetaan sisäänajot Viinikankadulta ja/tai Ratapihankadulta sekä maanalainen yhteys P-Häm- pistä. Kampuksen ja yleisen sairaalan alueen pysäköinti ratkaistaan korttelien sisällä uudisrakentamishankkeiden yhteydessä.

Taide- ja kulttuuristrategia

Strategiassa määritellään taiteen paikat, toteutustavat ja teemat sekä huomioidaan tapahtumat sekä mahdolliset tapahtumapaikat. Lisäksi esitellään taiteen ja kulttuurin rahoitusmahdollisuuksia Tullin yleissuunnitelman alueella. ”Tullin alueella kohtaavat rouhea populaarikulttuuri, Tam- pere-talon monipuolinen kulttuuritarjonta, yliopiston tie- de ja opiskelijakulttuuri.”

Taide- ja kulttuuristrategiasta on valmistunut erillinen ra- portti. Se on jaettu viiteen osaan: Yleissuunnitelma, Taide katutilassa, Taide opastaa, Tapahtumista elävä Tulli ja Tai- teen rahoitus.

Tampereen Tulli: Taide- ja kulttuuristrategia | Frei Zimmer 2015

Valaistuksen yleissuunnitelma

Tullin alueen valaistuksen yleissuunnitelmassa esitellään periaatteet alueen valaistukselle. Tavoitteena on huomioi- da alueen ominaispiirteet nykyhetkellä sekä tulevat muu- tokset siten, että alueen valaistus voi toteutua toimivana, alueen imagoa ilmentävänä kokonaisuutena.

Valaistuksen yleissuunnitelmasta on valmistunut erillinen raportti. Raportissa esitellään valaistussuunnittelun läh- tökohdat, suunnittelualueen jäsenyys ja näkymät alueelle ja alueella sekä esitellään alueen valaistuksen nykytila ja tavoitteet valaistussuunnitelmalle. Valaistusperiaatteet on esitetty aukio- ja katukokonaisuuksina. Kampusalueelle on erillinen suunnitelmansa. Lisäksi suunnittelualueita rajaa- ville suuremmille väylille on esitetty valaistusperiaatteet.

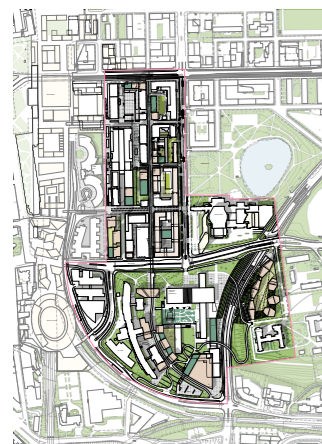
Tullin alueen valaistuksen yleissuunnitelma | Valoa 2015

Hulevesisuunnitelma

Hulevesiselvityksessä (SITO 2015) esitetään maankäytön muutosten vaikutus alueen nykyisen hulevesiverkoston toimintaan sekä hulevesien hallintatarpeet alueen kehityksessä. Toimenpiteet hulevesien hallitsemiseksi on suun- niteltu toteutettavaksi yhtäaikaaisesti yleissuunnitelman maankäytön muutoskohteiden kanssa.

Muut yleissuunnitelmat löytyvät hankkeen verkkosivuilta:

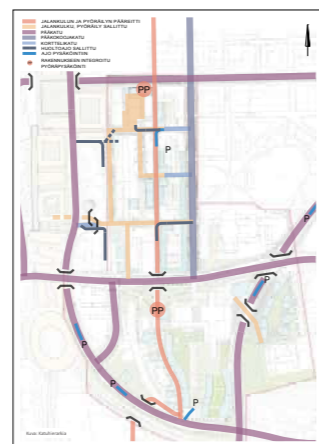
www.tampere.fi/tampereen-kaupunki/projekti/kaupun- kiymparisto/keskustahanke/tullin-alue.html



Maankäyttö



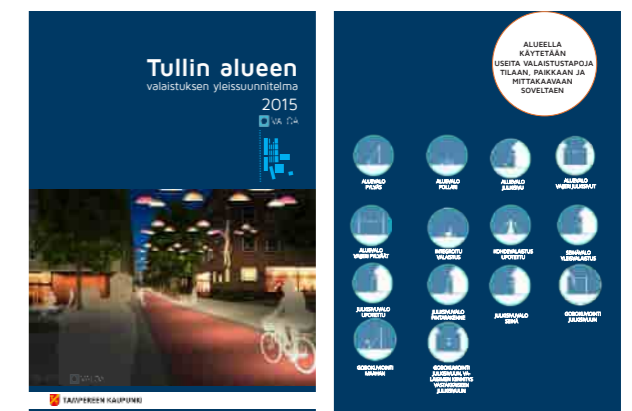
Katu ympäristö



Liikenne



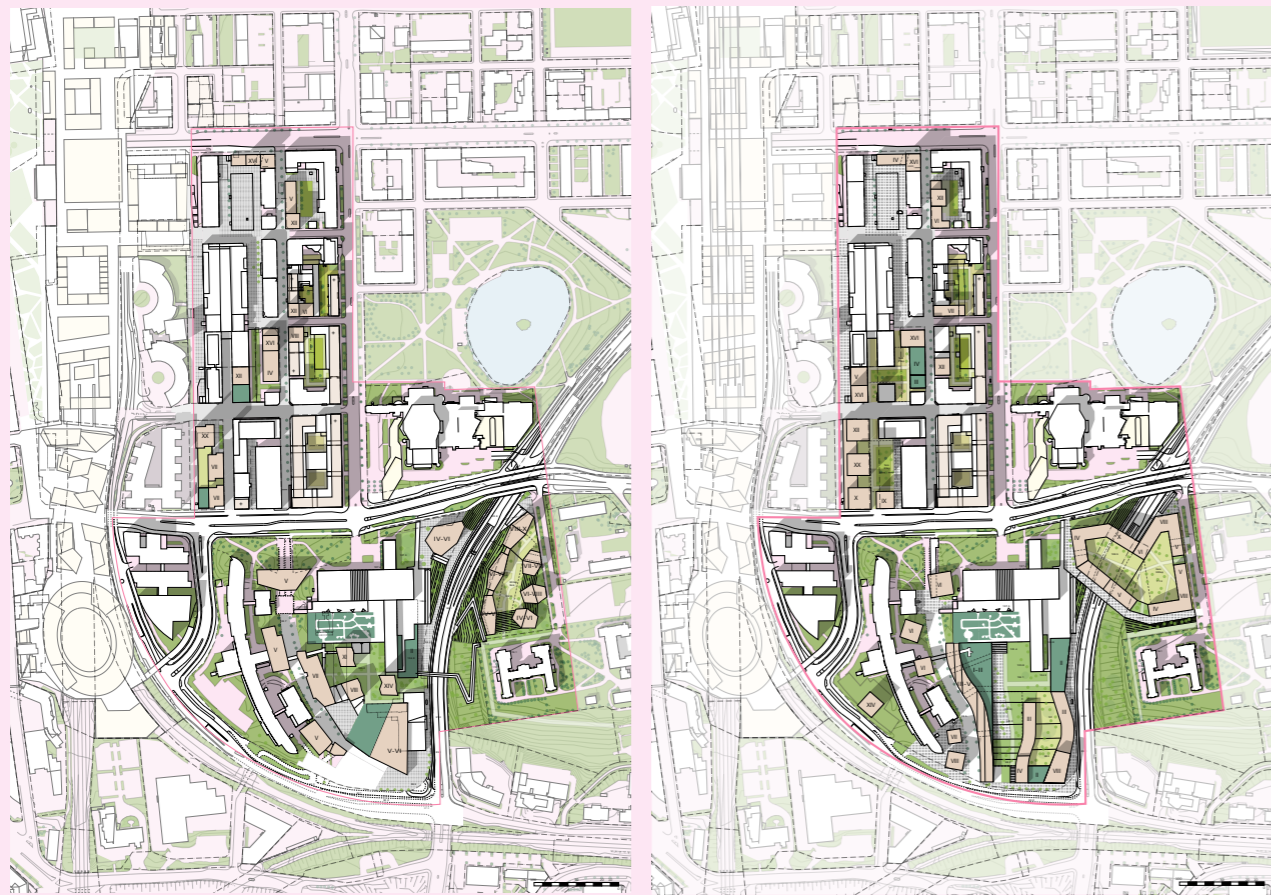
Tampereen Tulli: Taide- ja kulttuuristrategia - esimerkkikuvia Frei Zimmer 2015



Tullin alueen valaistuksen yleissuunnitelma - esimerkkikuvia Valoa 2015

4.1 MAANKÄYTÖN LUONNOSVAIHTOEHDOT VE1 JA VE2

Tullin alueen maankäytön suunnittelussa keskeisenä tavoitteena on ollut tutkia koko suunnittelualueen täydennysrakentamispotentiaali ja alueen uudistumismahdollisuudet lisäämällä erityisesti alueen asuinrakentamista. Kaikki osa-alueet huomioiden Tullin alueelle on mahdollista sijoittaa jopa 1000-2000 uutta asukasta. Alue koostuu kolmesta selkeästi erilaisesta alueesta: vanha ruutukaavainen teollisuus- ja varastoalue, yliopiston kampusalue sekä vanhan yleisen sairaalan alue Viinikankadun varrella. Luonnosvaiheessa jokaiselle osa-alueelle laadittiin kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaa, joilla hahmoteltiin alueen kehittämisen suuntia. Eri osa-alueiden kehittämisajatukset koottiin kahteen vaihtoehtoiseen suunnitelmakarttaan **VE1** ja **VE2**. Lopullinen yleissuunnitelma on näiden kahden vaihtoehdon yhdistelmä, johon on valittu kultakin osa-alueelta niihin parhaiten soveltuvat vaihtoehdot.



VE1 Suunnitelmakartta

VE2 Suunnitelmakartta

Ruutukaava-alueella täydennysrakentamisen mahdollisuuksien taustaksi on tutkittu alueen rakennuskannan nykytilaa. Rakennukset ovat eri-ikäisiä, erikuntoisia ja eri tavalla arvotettuja, osin suojeltuja. Rakennusten joukosta on valittu todennäköisesti korvautuvia kohteita ja esitetty täydennysrakentamista näille tonteille. Alueella on nykyisellään jäljellä myös rakentamattomia tontin osia, joille on osoitettu lisärakentamista. Lisäksi täydennysrakentamiskäytös on esitetty tiettyjen rakennusten korottamismahdollisuus 1-2 lisäkerroksella.

Alueen rakentamisen on ajateltu toteutuvan hybridirakennuksina, joissa maantasokerros osoitetaan liiketilaksi. Seuraavissa kerroksissa on toimisto- ja työtiloja ja ylimmissä kerroksissa asuntoja. Tavoitteena on, että yli puolet uudesta kerrosalasta on asuntoja. Tullin alue on osa keskustan korkean rakentamisen vyöhykettä ja suunnitelmassa on tutkittu miten korkea rakentaminen voisi alueella toteutua. Periaatteeksi on ehdotettu, että alueen kaupunkikuvallinen reuna säilyy yhtenäisenä ja alueen sisäosissa voidaan rakentaa yksittäisiä korkeita rakennuksia, joiden korkeudet madaltuvat ratapihan alueelta kohti itää.

VAIHTOEHTO 1:ssä täydennysrakentaminen on osoitettu nykyisille tonteille.

VAIHTOEHTO 2:ssa on muodostettu Tullin alueen kapeista kortteleista kaksi uutta laajempaa asuinkorttelia, jolloin muodostuu asuinkäyttöön tarkoituksenmukaisempia korttelipihoja.

Kampusalueen täydennysrakentamisessa periaatteena on ollut kampusalueen tiivistyminen alueen sisäosissa. Molemmissa vaihtoehdoissa suurin osa täydennysrakentamisesta sijoittuu Pinninkadun varrelle, josta muodostuu keskeinen urbaani ja tiivis katutila, ja joka on osa koko Tullin alueen läpi kulkevaa etelä-pohjoissuuntaista kevyen liikenteen pääreittiä.

Kampusalueen täydennysrakentamisessa tavoitteena on toimintojen monipuolistuminen. Uusissa rakennuksissa on sekä yliopiston omia tiloja, yritystiloja että asumista. Yritystilat sijaitsevat alueen lähestymissuunnissa pohjois- ja eteläreunoilla.

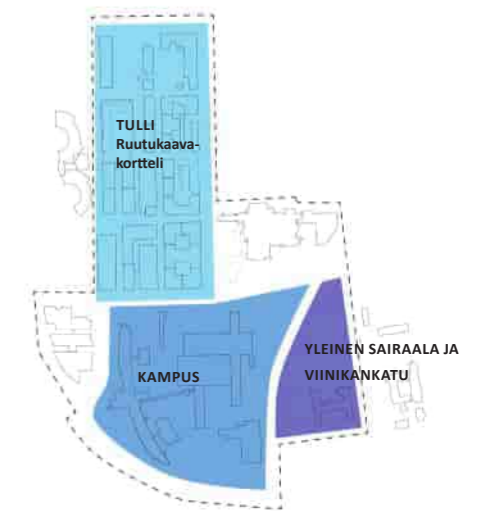
Kampusalueen suunnittelussa kaupunkikuvallisena periaatteena on ollut Kalevantien varren puistomaisen luonteen säilyttäminen sekä päärakennuksen etelään avautuvien näkymien pitäminen mahdollisimman avonaisena. Lisäksi merkittäväksi muodostuvat alueen sisään tuloihin sijoittuvat uudet rakennukset alueen etelä- ja pohjoisreunalla.

VAIHTOEHTO 1:ssä rakennukset ovat erillisiä, vapaasti puistomaiseen tilaan sijoitettavia rakennuksia. Asuinrakennukset ovat sijoitettu alueen ytimeen melko korkeina pistetaloina. VAIHTOEHTO 2:ssa rakennukset ovat matalampia ja seurailevat nykyisen rakennuskannan vaakasuuntaisia linjoja. Asumista sijoittuu enemmän alueen eteläosaan.

Viinikankadun varren ja vanhan yleisen sairaalan alueella täydennysrakentaminen sijoittuu ympäristöön, jossa on vahvat lähtökijät. Kalevankankaan päällä sijaitsee vanha yleisen sairaalan alue, joka on historiallisesti arvokas kokonaisuus puistoineen ja sijaitsee maisemallisesti näkyvällä paikalla. Kalevankankaan harjumuodostelma puolestaan leikkaantuu Viinikankadun kohdalla, johon muodostaa maisemallinen epäjatkuvuuskohta ja este itä-länsi-suuntaisille yhteyksille. Täydennysrakentamisen painopisteenä alueella on tarkasteltu asumista. Muodostetut vaihtoehdot ovat selkeästi erilaiset:

VAIHTOEHTO 1 perustuu alueen maastonmuotojen nykytilaan. Uudet korttelit on sijoitettu yleisen sairaalan alueen pohjoispuolella olevalle nykyiselle pysäköintikentälle. Rakennukset ovat osin erillisrakennuksia, joilla tuetaan alueen avointa ja puistomaista luonnetta. Toisaalta rakennusrintama on suljettu Viinikankadun suuntaan meluvaiikutusten torjumiseksi. Asuinkortteli avautuu etelään yleisen sairaalan suuntaan, jolloin rakennuksista on mahdollisuus muodostaa yksi laajempi kokonaisuus. Viinikankadun luoteispuolelle sijoittuu yksi erillinen toimistorakennus, jonka kellarikerrokseen voidaan sijoittaa Kalevantien alitse jatkuva pysäköintilaitos.

VAIHTOEHTO 2:ssa asuinkortteli on sijoitettu kannelle, joka ylittää Viinikankadun. Kansiratkaisulla on yhdistetty Viinikankadun pirstoma tonttimaa laajemmaksi kokonaisuudeksi, jolloin avautuu uusia mahdollisuuksia laajemman asuinkorttelin ja sen piha-alueiden muodostamiseen. Tässä vaihtoehdossa on esitetty kannelle monimuotoinen umpikortteli ja yksi suurpiha. Korttelin korkeudet ja kerrosluvut vaihtelevat ympäristön mukaan: ne madaltuvat ympäristön arvorakennuksien, yleisen sairaalan ja yliopiston päärakennuksen suunnalla ja nousevat kohti koillista. Molemmissa vaihtoehdoissa itä-länsi-suuntaisia yhteyksiä on parannettu. Vaihtoehto 1:ssä kampusalueen ja yleisen sairaalan alueen välillä kulkee kevyen liikenteen silta. Vaihtoehto 2:ssa korttelin eteläreunalla kannella kulkee kevyen liikenteen yhteys.



Yleissuunnitelman osa-alueet

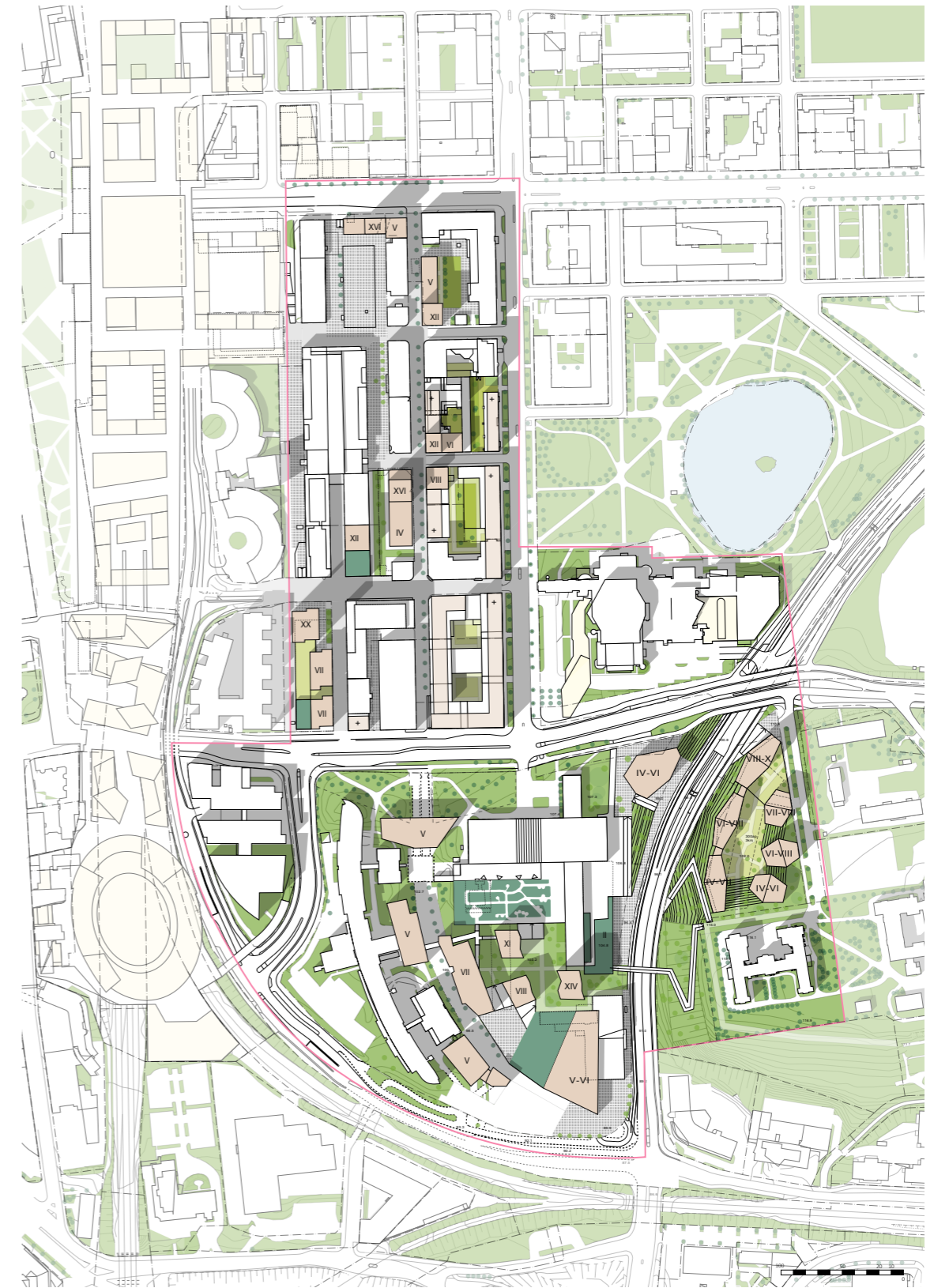
VE1



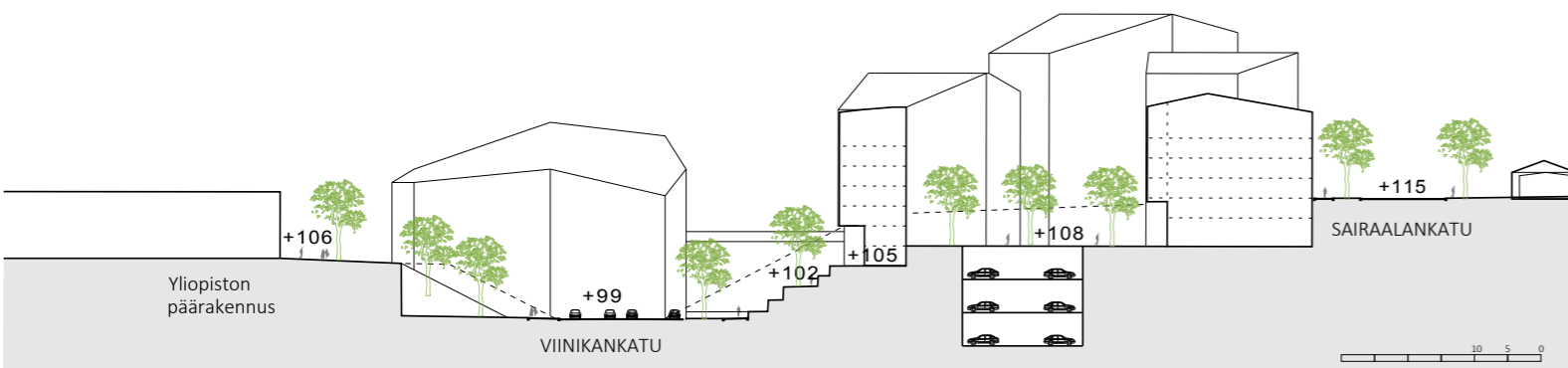
VE1 Ilmakuva luoteesta



VE1 Ilmakuva kaakosta



VE1 Suunnitelmapaketti



VE1 Leikkauskaavio
Viinikankatu

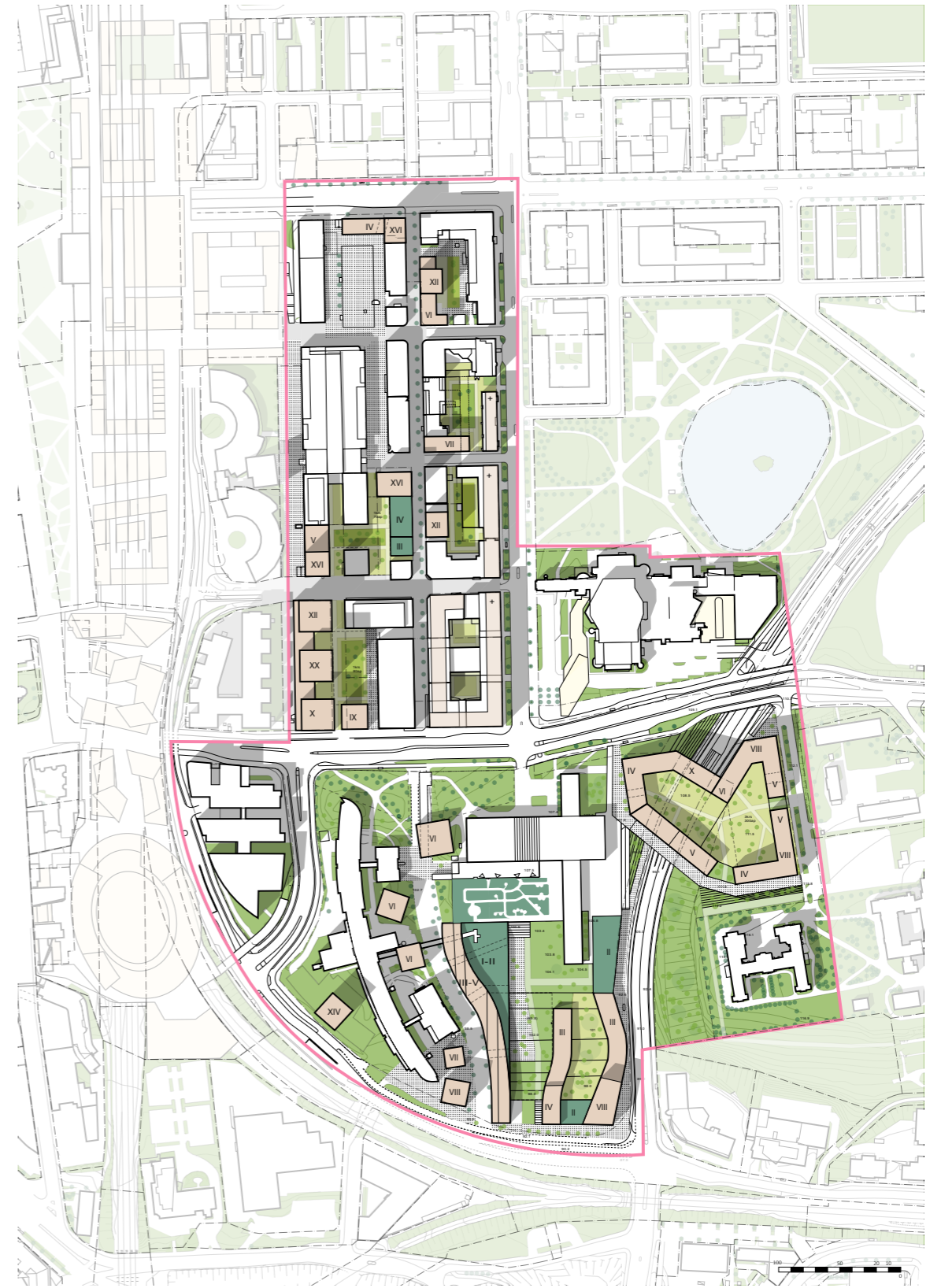
VE2



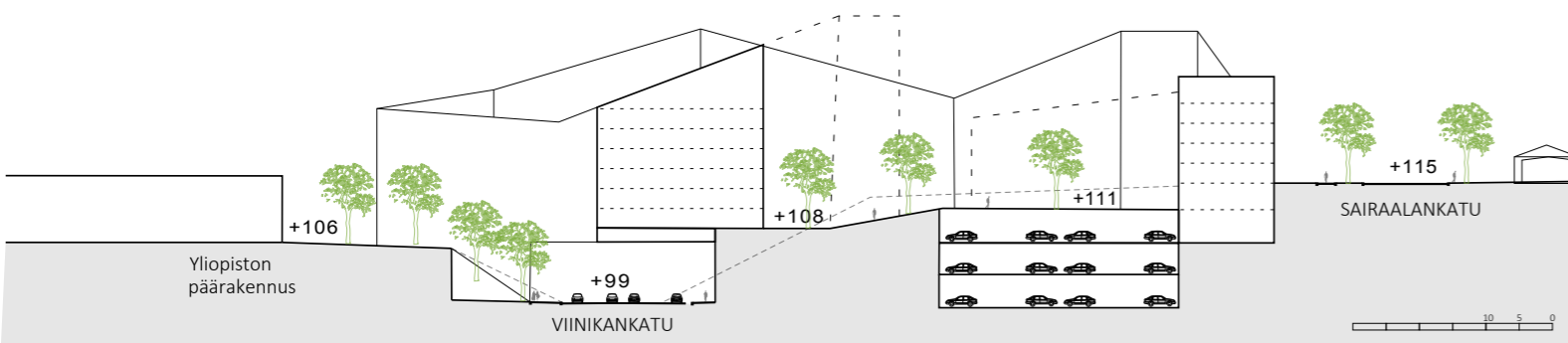
VE2 Ilmakuva luoteesta



VE2 Ilmakuva kaakosta



VE2 Suunnitelmapartta



VE2 Leikkauskaavio
Viinikankatu

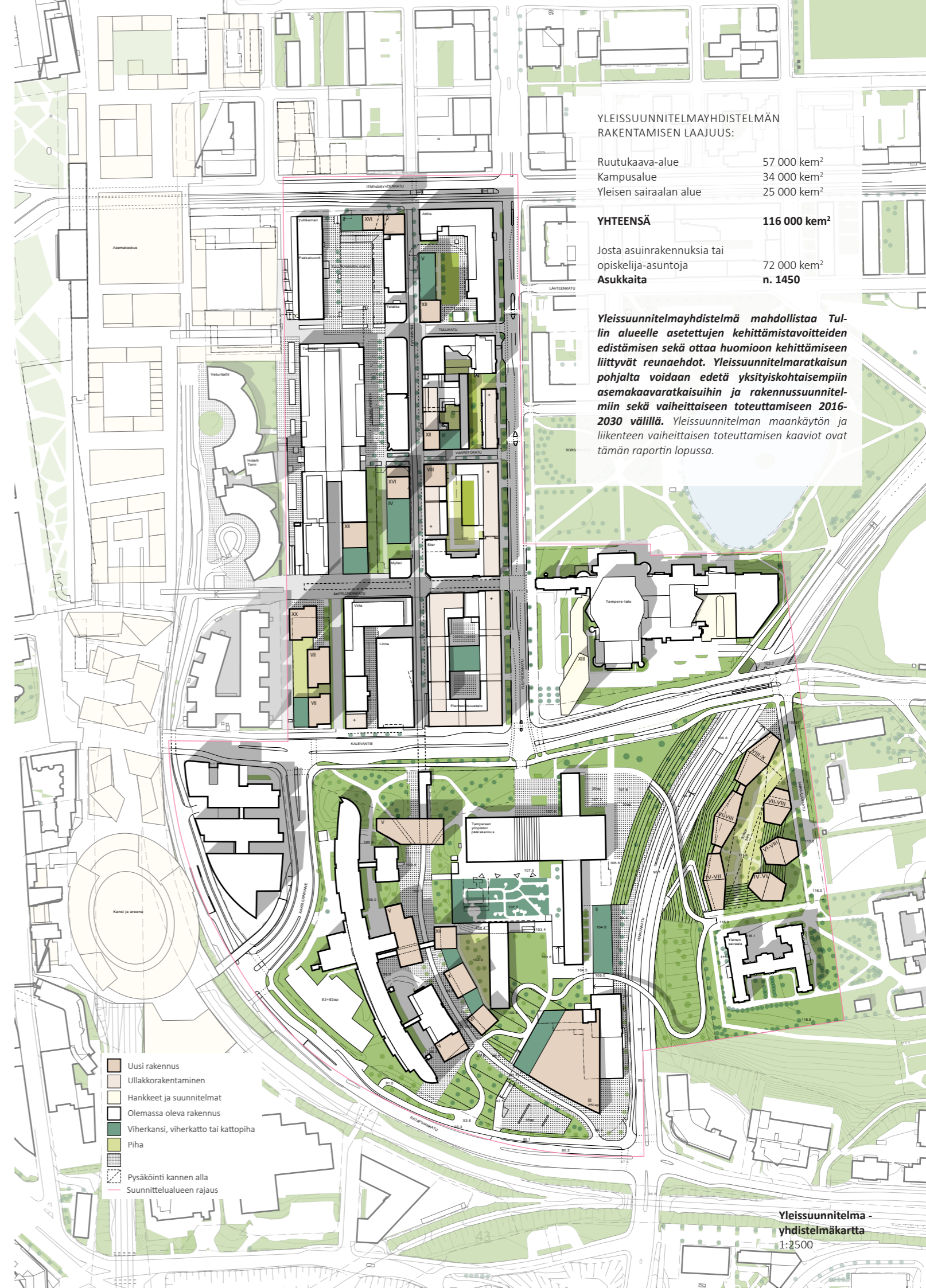
4.2 VALMIS YLEISSUUNNITELMA

Valmis yleissuunnitelma on laadittu luonnosvaihtoehto 1:n pohjalta. Vaihtoehtojen valinnan perustana on käytetty vaikutusten arviointia, joka koostuu mm. rakennetun ympäristön, asuinympäristön, liikenteen, luonnonympäristön, eko- ja energiatehokkuuden sekä toteutettavuuden arvioinneista. Vaikutusten arviointimatriisi on esitetty tämän raportin lopussa.

Ruutukaava-alueella luonnosvaihtoehtojen suurimmat erot liittyvät korttelirakenteen muutoksiin. Vaihtoehto 1 on toteuttamiskelpoisempi säilyttäen alueen tiheän korttelija tonttijaon ja perustuen yksittäisten tonttien ja rakennusten uudistamiseen tai täydennysrakentamiseen. Alueen uudistuminen voidaan toteuttaa joustavasti vaihteittain yleissuunnitelman ja Tullin alueen kehittämisen periaatteita noudattaen. Vaihtoehto 2:n ratkaisumalli mahdollistaisi paremmin laajempien asuinkorttelien ja niiden pihojen muodostamisen, mutta edellyttäisi usean eri kiinteistön yhdistämisiä sekä myös yleisten alueiden muuttamista korttelialueeksi.

Kampusalueella molemmat luonnosvaihtoehdot perustuvat rakennusmassojen sijoittamisen osalta melko samantapaiseen yleisratkaisuun, jossa täydennysrakentaminen sijoittuu kampuksen keskiosaan sekä alueen etelä- ja pohjoisreunojen saapumiskulmiin. Merkittävin ero luonnosvaihtoehtojen välillä on ollut kampusalueen keskiosan ratkaisu päärakennuksen eteläpuolella, joka vaihtoehdossa 1 on perustunut päärakennuksen eteläpuolelle sijoittuviin korkeisiin pistetaloihin. Vaihtoehdossa 2 matalat rakennukset on pyritty sijoittamaan siten, että näkymät päärakennukselta etelään säilyvät mahdollisimman avoimina. Valmiiseen yleissuunnitelmaan valittu vaihtoehto 1 on kampuksen kehittämisstrategian näkökulmasta toteuttamiskelpoisempi. Ratkaisua kehitettiin valmiiseen yleissuunnitelmaan siten, että päärakennuksen näkymiä etelään parannettiin siirtämällä pistetalojen sijaintia päärakennuksen eteläpuolelta Pinninkadun varteen.

Yleisen sairaalan alueen ja Viinikankadun varren vaihtoehdot 1 ja 2 ovat ratkaisuna hyvin erilaiset. Vaihtoehdossa 2 muodostetaan Viinikankadun ylittävälle kannelle uusi suurkortteli. Alustavien laskelmien mukaan kannen rakentaminen ei ole taloudellisesti kannattavaa esitetyllä rakennustehokkuudella. Tehokkuuden kasvattaminen puolestaan ei ole mahdollista kyseisessä avoimien puistotilojen ja matalien arvorakennusten ympäröimässä sijainnissa. Valmiiseen yleissuunnitelmaan valitussa vaihtoehdossa 1 rakentaminen sijoittuu nykyisille tonttialueille Kalevanharjun ylätasolle, Viinikankadun molemmille puolille. Ratkaisu on selkeä ja toteuttamiskelpoinen.



YLEISSUUNNITELMAYHDISTELMÄN RAKENTAMISEN LAAJUUS:

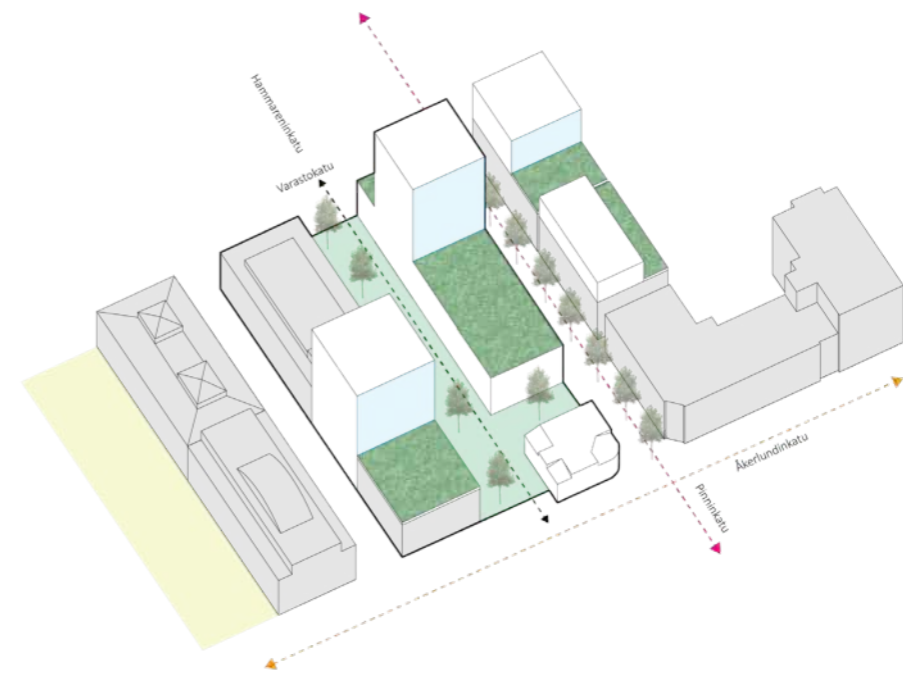
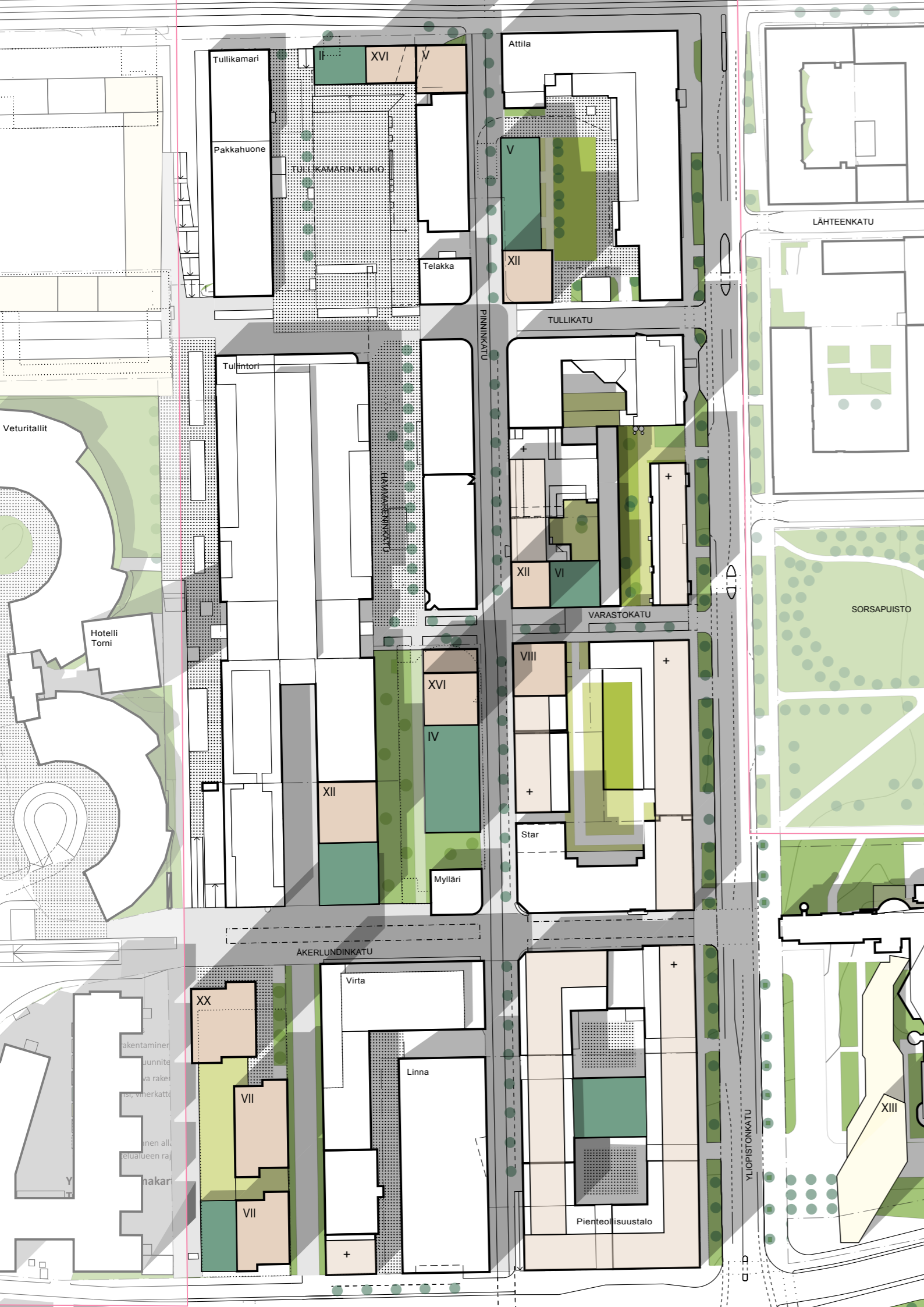
Ruutukaava-alue	57 000 kem ²
Kampusalue	34 000 kem ²
Yleisen sairaalan alue	25 000 kem ²

YHTEENSÄ 116 000 kem²

Josta asuinrakennuksia tai opiskelija-asuntoja	72 000 kem ²
Asukkaita	n. 1450

Yleissuunnitelmayhdistelmä mahdollistaa Tullin alueelle asetettujen kehittämistavoitteiden edistämisen sekä ottaa huomioon kehittämiseen liittyvät reunaehdot. Yleissuunnitelmaratkaisun pohjalta voidaan edetä yksityiskohtaisempiin asemakaavaratkaisuihin ja rakennussuunnitelmiin sekä vaihteittaiseen toteuttamiseen 2016-2030 välillä. Yleissuunnitelman maankäytön ja liikenteen vaihteittaisen toteuttamisen kaaviot ovat tämän raportin lopussa.

- Uusi rakennus
- Ullakkorakentaminen
- Hankkeet ja suunnitelmat
- Olemassa oleva rakennus
- Viherkansi, viherkatto tai kattopiha
- Piha
- Pysäköinti kannen alla
- Suunnittelalueen rajaus



Tullin ruutukaava-alueen suunnitteluperiaatteita

Kanta-Tullin ruutukaava-alueella täydennysrakentamisen tavoitteena on lisätä alueen monipuolisuutta ja erityisesti asuinrakentamista. Täydennysrakentamisen keinoina ovat sekä tyhjen tonttien rakentaminen, vanhojen rakennusten korvaaminen uusilla tai korottaminen. Alue kuuluu osaksi keskustan korkean rakentamisen vyöhykettä, joten täydennysrakentaminen voi olla osin korkeaakin siten, että rakennuskorkeudet laskevat rata-
pihalta itään päin.

Alueen korttelikoot periytyvät 1900-luvun alun teollisuus- ja varastotoimintojen ajalta. Idänpuoleiset korttelit ovat melko tavanomaisia kanta-
kaupungin umpikortteita, mutta syvärunkoisten teollisuusrakennusten

takia sisäpihat jäävät melko pieniksi. Keski- ja länsiosan kapeilla korttelialueilla pihaja ei ole käytännössä lainkaan, vaan rakennukset täyttävät koko korttelialueen. Alueen täydennysrakentamisessa ja asuinrakennusten lisäämisessä viihtyisää piha-
aluetta tai pysäköintitilaa ei ole löydettävissä korttelipihoilta. Täydennysrakentamisessa ratkaisuna ovat katto-
pihat ja -puutarhat sekä täydennysrakentamisen lomaan jäävät pienet taskupuistot. Pysäköinnissä ratkaisuna ovat yhteiset keskitetyt pysäköintiratkaisut (ks. liikenneosuus). Maantasokerroksessa tärkeää on pitää tilat aktiivisessa liiketiläkäytössä.



Näkymä Tullikamarinaukiolta



Yleissuunnitelmayhdistelmä: Tullin alue koillisesta



Yleissuunnitelmayhdistelmä: Tullin alue lounaasta



Yleissuunnitelmayhdistelmä: Tullin alue kaakosta



Yleissuunnitelmayhdistelmä: Tullin alue luoteesta



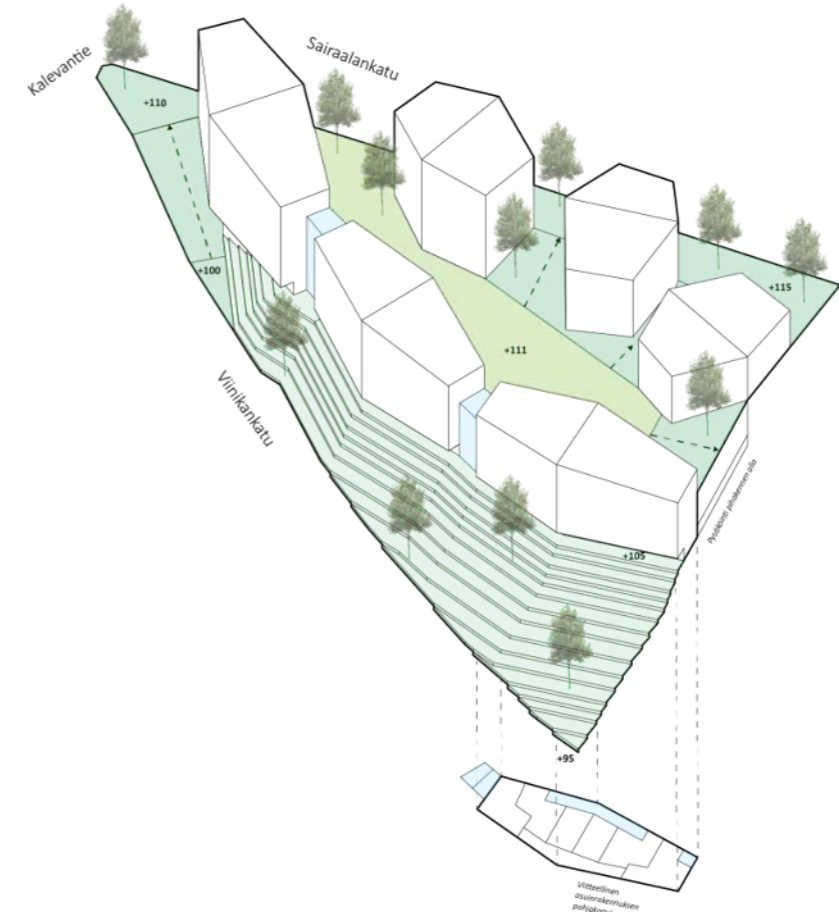


- Uusi rakennus
- Ullakkorakentaminen
- Hankkeet ja suunnitelmat
- Olemassa oleva rakennus
- Viherkansi, viherkatto tai kattopiha
- Piha
- Aukio tai oleskelupaikka
- Pysäköinti kannen alla
- Suunnittelualueen rajaus

Yleissuunnitelmapakartta - kampus ja Viinikankadun kortteli
1:1500



Kampusalueen viitesuunnitelma
Suomen yliopisto kiinteistöt & Aihio Arkkitehdit



Kampusalueen suunnitteluperiaatteita

Kampusalueen tavoitteena on toimintojen monipuolistaminen asumista ja yritystoimintaa lisäämällä sekä toimintojen keskittäminen kampusalueen ytimeen.

Kampusalueen pohjois- ja eteläreunoilla on varaukset kahdelle yritysten ja yliopiston toimintoja yhdistäviin hybridirakennuksiin, jotka seuraavat kampusalueen matalaa mittakaavaa. Korkeat asuinpistetalot tulee sijoittaa Pinninkadun jatkeen varrelle siten, että päärakennuksen näkymät etelään säilyvät ja siten että korkeimmat rakennukset sijoittuvat Pinni-rakennuksen puolivälin tienoille. Sijainti on keskustan korkean rakentamisen

vyöhykkeen reunalla ja noudattelee samoja rakennuskorkeuksia kuin Pinninkadun itäpuolen rakennukset Tullin ruutukaava-alueella. Kampusalueen pohjoisreunan puisto ja arvo puut säilytetään.

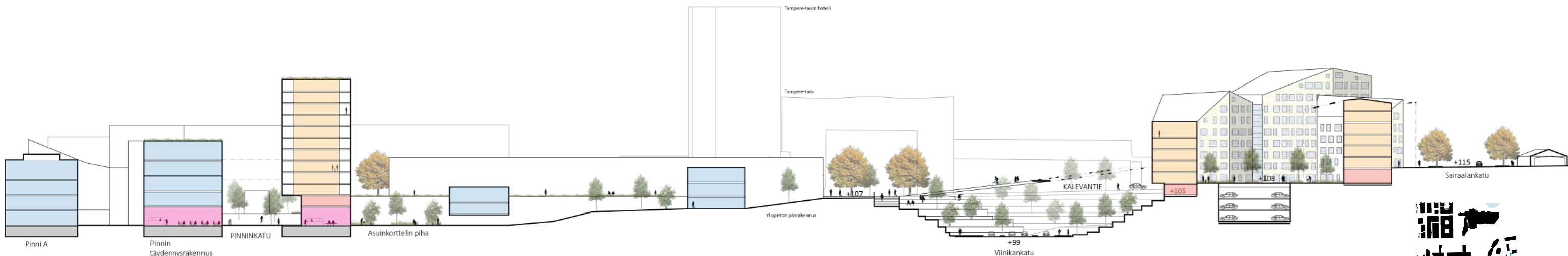
Pitkän aikavälin vaiheittaisessa toteutuksessa pysäköintiratkaisut toimivat pintaratkaisuuksina kunnes eteläpään täydennysrakentamisen myötä pysäköinti toteutetaan rakenteellisena laitospysäköintinä. Kevyen liikenteen väylät linjataan Pinninkadun jatkeena Viinikankadun risteykseen sekä itä-länsi-suunnassa Yleisen sairaalan alueelta siltaa pitkin kampusalueelle ja kohti Naulakadun alikulkua.

Viinikankadun varren asuinkorttelin suunnitteluperiaatteita

Viinikankadun varteen ja Yleisen sairaalan alueelle sijoittuva asuinkortteli on sijainniltaan hyvin erityislaatuisessa paikassa. Alueen rakennuskanta on arvokasta ja pienimittakaavaista, ja miljöön puistomainen. Alueen topografia on myös erikoinen: alue sijaitsee korkealla Kalevankaankaan harjulla, mutta Viinikankadun linjaus halkoo harjuun syvän viillon ja tontin länsireunalle muodostuu jyrkkä rinne.

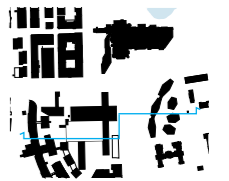
Viinikankadun liikennemäärien ja liikennemelun takia korttelin rakenteen pitää olla sisäpihaa suojaava ja asunnot eivät voi avautua pelkästään kadun suuntaan. Siten pelkästään länteen avautuvat rinnetaloratkaisut on

karsittu pois ratkaisumalleina ja rakennukset sijoittuvat ylätasanteelle. Rakennusten korkeudet laskevat Yleisen sairaalan suuntaan. Rakennustyyppinä on länsipuolella melua suojaava lamellitalojen rivistö ja itäpuolella puistomaiseen miljööseen sovitut erilliset pistetalot. Korttelin pysäköinti on osoitettu pihan alla sijaitsevaan pysäköintihalliin. Korttelin eteläpuolitse on linjattu varaus kevyen liikenteen yhteydelle, joka jatkuu sillan yli kampusalueen ja keskustan suuntiin. Viinikankadun varren jyrkkä rinne rakennetaan uudelleen huolitellummin ja kaupunkimaisemmin terrassoiduksi viherrakenteeksi.



Kampus
Leikkaus 1:1000

Viinikankadun asuinkortteli
Leikkaus 1:1000





Yleissuunnitelmayhdistelmä: Viinikankadun kortteli ja kampusalue koillisesta



Yleissuunnitelmayhdistelmä: Kampusalue ja Viinikankatu lounaasta



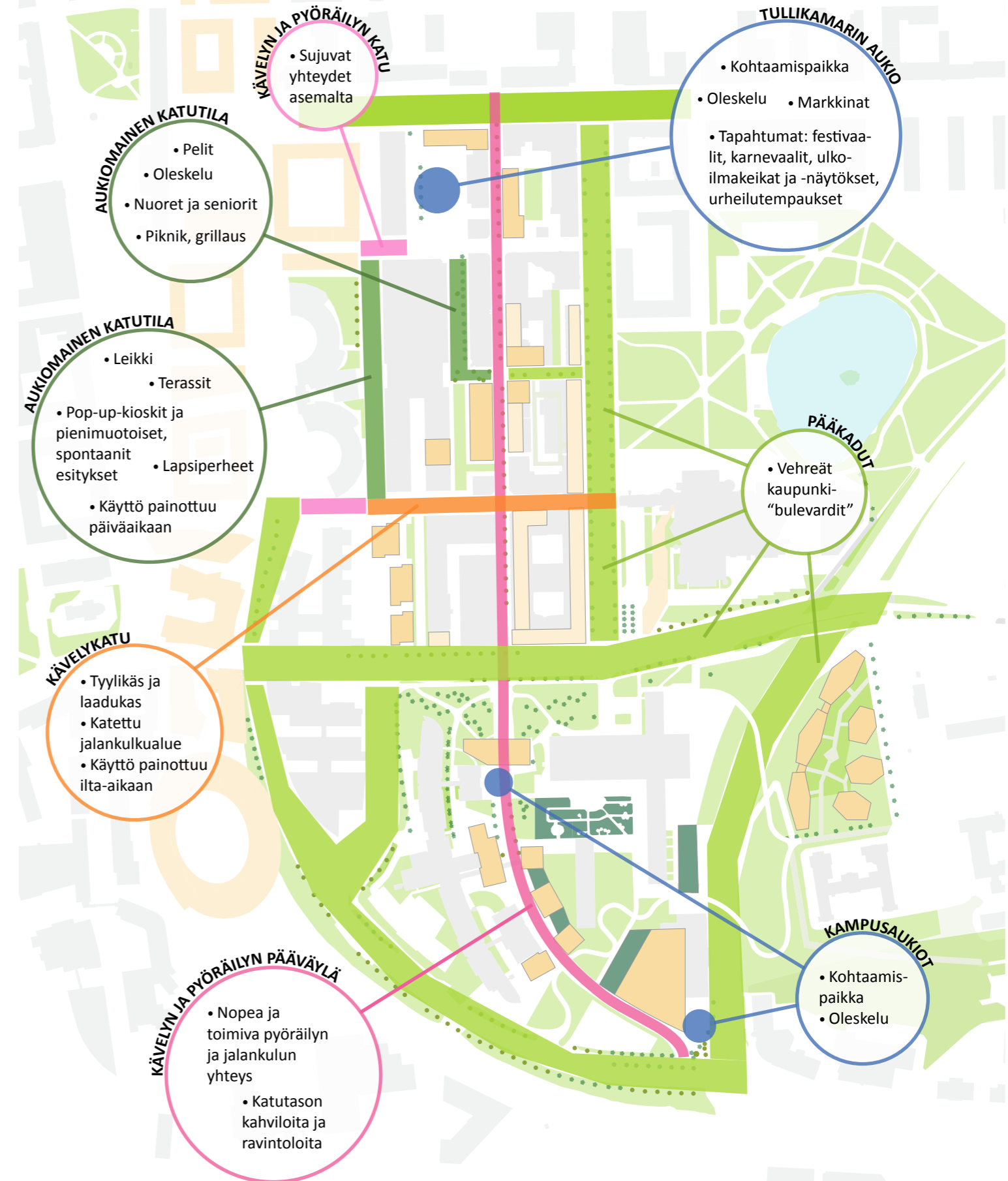
Yleissuunnitelmayhdistelmä: Kampusalue ja Viinikankatu kaakosta



Yleissuunnitelmayhdistelmä: Kampusalue ja Viinikankatu luoteesta

4.3 KATUYMPÄRISTÖ

Katu ympäristön osalta suurimmat muutokset Tullin alueella sijoittuvat ruutukaava-alueelle, missä läpiajoliikenteen poistuminen alueelta mahdollistaa katujen luonteen täydellisen muutoksen. Kadut muuttuvat nykyisistä "takapihamaisista" kaduista laadukkaiksi kaupunkitiloiksi, kaupunkilaisten ja alueen uusien asukkaiden oleskelu- ja tapahtumakäyttöön. Katuympäristö muuttuu nykyistä vihreämmäksi puustutusten ja erilaisten leikki- ja peli-alueiden myötä, mutta urbaani luonne osana Tampereen ydinkeskustaa on kuitenkin haluttu säilyttää. Keskeisimpiä julkisen kaupunkitilan kehittämiskohteita ovat Tullikamari-naukio, Pinninkatu, Tullikadun pysäköintikansi, Hammare-ninkadun pohjoispää ja Åkerlundinkatu. Yleissuunnitelma-alueella Kalevantien eteläpuolella säilytetään nykyiset yhteydet ja panostetaan katuympäristön selkeyden, laadun ja esteettömyyden parantamiseen. Yleissuunnitelmassa Kampusalue säilyy katuympäristön näkökulmasta pääosin nykyisellään, vihreänä ja puistomaisena alueena. Kampusalueen keskellä kulkeva raitti muutetaan katualueeksi, josta muodostuu aktiivinen ja korkeatasoinen jalankulun ja pyöräilyn laatuviälä Pinninkadun jatkeeksi. Viinikankadun estevaikutus Kampusta ja yleisen sairaalan aluetta erottavana väylänä vähenee uuden Viinikankadun ylittävän jalankulun ja pyöräilyn siltayhteyden myötä sekä kaupunkiympäristön yleisilmeen muuttuessa nykyistä urbaanimmaksi ja huolitellummaksi.



Kuva: Tullin alueen katujen toiminnalliset luonteet

Katuympäristö

Tullin katuympäristösuunnitelmassa on määritelty suuntaviivat Tullin eri alueiden toiminnallisuudesta, pintamateriaaleista, korkomaailmasta ja kiinteistä rakenteista sekä monikäyttökaluksista. Niin kutsuttujen valmiskalusteiden ja -varusteiden valitsemisen ei todettu olevan tarkoituksenmukaista vielä tässä vaiheessa suunnittelua.

Lähtökohtana Tullin alueen kaupunkiympäristön suunnittelulle toimivat työpajat, joita järjestettiin työn edetessä. Työpajoissa Tullin ruutukaava-alueella kaupunkiympäristön tavoitteiksi asetettiin miellyttävän ja laadukkaan jalankulkuympäristön luominen. Todettiin, että tavoitteeseen päästäisiin muun muassa lisäämällä kaupunkivihreää ja vihreitä yhteyksiä ruutukaava-alueen läpi, selkiyttämällä toimintoja (mm. huoltoajo) katuympäristössä sekä vähentämällä autoliikenteen ja pysäköinnin tilavaruuksia katutilasta. Materiaalimaailman tavoitteiksi asetettiin robustisuus (engl. robust=lujatekoinen, roteva, karkea). Muistumia Tullin alueen vanhasta teollisuushistoriasta tulisi jäädä näkyviin.

Itsenäisyydenkatua ja Kalevantietä tulisi kehittää bulevardimaisempaan suuntaan ja Kalevantien alikulun viihtyvyttä parantaa esimerkiksi valaistuksella tai taiteella. Myös Tampere-talon ympäristössä todettiin olevan kehittämisen varaa.

Yliopiston kampusalueella tavoitteeksi asetettiin toimintojen ja aktiivisuuden lisäämisen mahdollistaminen katuympäristösuunnittelulla. Kampuksen puistomainen luonne ja arvokkaat jalopuut ja istutukset tulisi säilyttää. Kaupunkiviljelyä ja hyötypuutarhoja toivottiin lisää. Yleisen sairaalan ympäristössä toiveet olivat samansuuntaisia, eli nykyisen kauniin puistoympäristön säilyttäminen. Sairaalan alueen saavutettavuutta tulisi parantaa Yliopiston ja Tullin ruutukaava-alueen suunnasta.

Valaistuksesta toivottiin, että sitä laskettaisiin nykyisten katuvälisäilymien tasolta ”ihmisen tasolle” ja että valaistuksella luotaisiin intiimejä kaupunkitiloja. Tullin alueen valaistuksen yleissuunnitelmasta on valmistunut erillinen raportti (Valoa, lokakuu 2015).

Samaan aikaa Tullin yleissuunnittelun kanssa käynnissä on ollut Asemakeskuksen suunnittelu. Jos vuoden 2014 suunnittelukilpailussa voitaneen ehdotuksen mukainen kansirakenne toteutuu, tulee Tullin alueen katuympäristön suunnittelussa jatkossa panostaa voimakkaasti Tullin alueen ja rautatieaseman rajapinnan häivyttämiseen esteettömän ja laadukkaan kaupunkiympäristön saavuttamiseksi.

Osaltaan lähtökohtia Tullin katuympäristölle asettaa Tampereen ydinkeskustan katutilaohje (WSP, 2014), jossa mää-

ritellään viihtyisän katutilan elementit ja materiaalit. Tullin alueen suunnittelussa tullaan soveltamaan tätä ohjetta sekä määrittelemään kokonaan uudenlaisia katutyyppejä

Katutilaohjeessa on myös annettu suosituksia kadunkaluste- ja varustemalleista. Tampereelle ominaisen katutilan määritelmät pätevät hyvin myös Tullin ruutukaava-alueelle ja siten katutilaohjetta voidaan soveltaa myös Tullin alueella, kun kadunkalusteita määritellään tarkemmin. Kadunkalusteiden ja varusteiden on hyvä olla hillittyjä ja ydinkeskustan kalusteiden mukaisia. Tullin omaa, persoonallista ilmettä voidaan tuoda esiin väliaikaisella ja pysyvällä valaistuksella sekä ympäristötaiteella.

Itsenäisyydenkatu

Itsenäisyydenkatu on yleissuunnitelmassa esitetty pääosin vuoden 2015 valmistuneen ”Raitiotien yleissuunnitelman tarkistus keskustakaduilla”-suunnitelman mukaan. Suunnitelmassa Itsenäisyydenkadulle tulee saarekemallinen raitiotiepysäkki, jonka molemmissa päissä olevien suojateiden kautta on tasoyliytykset Pinninkadun ja Yliopistonkadun kohdilla. Suunnitelmassa pyörätie kulkee Itsenäisyydenkadun pohjoispuolta Tullikamarin kohdalle saakka. Katu ympäristön periaatteita raitiotiekaduilla on määritelty myös 2015 valmistuneessa raportissa ”Tampereen raitiotien katutilaohje” (Sito Oy).

Jatkosuunnittelussa pyörätieltä on saatava yhteys asemalla sijaitseviin pyöräpysäköintipaikkoihin. Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa myös jalankulkijan esteetön pääsy Itsenäisyydenkadulta rautatieasemalle, junalaitureille ja mahdolliselle kannelle. Puuistutuksien saamista Itsenäisyydenkadulle Tullikamarin aukion kohdalle tulee tutkia täydennysrakentamissuunnitelmien tarkennuttua.

Yliopistonkatu

Yliopistonkadun katu ympäristö on katutaso toiminnan puuttumista lukuun ottamatta nykyisellään varsin miellyttävä ripustusvalaisimineen ja puuistutuksineen, jotka erottavat jalkakäytävät ajoradoista. Ainoa merkittävä kehittämistarve on pyöräkaistojen puute.

Yliopistonkatu on tässä yleissuunnitelmassa esitetty toteutettavaksi vuoden 2013 Yliopistonkadun yleissuunnitelman mukaan. Jatkosuunnittelussa pyöräkaistojen rooli on punnittava uudelleen, koska Pinninkadusta on tulossa jalankulun ja pyöräilyn laatuviivä. Tämä ei ollut vielä edellisessä suunnitteluvaiheessa tiedossa. Yleissuunnitelmassa Yliopistonkadulle esitetään leveämpää suojatietä Åkerlundinkadun kohdalle. Jatkosuunnittelussa tulee tutkia mahdollisuutta edelleen parantaa ja leventää Yliopistonkadun ylityspaikkoja myös muiden poikkikatujen kohdalla ja siten sujuvoittaa ja helpottaa jalankulkijan pääsyä Tullin alueelta Sorsapuiston suuntaan.

KATUYMPÄRISTÖSUUNNITELMAT

Tullikamarin aukio

Tullikamarin aukion tavoitteena on luoda mahdollisimman monikäyttöinen tapahtuma-aukio. Aukion alla sijaitsee pysäköintilaitos, joten aukion nykyistä pintaa ei ole mahdollista madaltaa. Monikäyttöisyyden varmistamiseksi suurin osa aukiosta haluttiin säilyttää avoimena ja kiinteistä rakenteista ja kalusteista vapaana. Tästä syystä suunnitelma tavoitteeksi asetettiin mielenkiintoinen ja moniviivahteinen aukiopinta, joka luodaan materiaalivaihteluilla ja valaistuksella.

Tullikamarin aukio muutetaan yleissuunnitelman myötä uusille liiketoiminnoille ja perinteiselle toritoiminnalle sopivaksi aukioksi, joka muuntuu joustavasti myös tapahtuma-alueeksi esimerkiksi ulkoilmakonserteille, -näytöksille, sirkukselle ja erilaisille tempauksille. Aukio rajataan nykyistä selkeämmin Itsenäisyydenkadusta uudella asuin-kerrostalolla, jonka katutasossa on liiketiloja ja julkista pyöräpysäköintitilaa. Itsenäisyydenkadun uudelta raitiovaunupysäkillä aukiolle johdattaa asuin-kerrostalon pohjakerrokseen läpi kulkeva, esteetön käytäväreitti.

Aukion toiminnot järjestetään nykyistä selkeämmin siten, että liikumis-, pyöräpysäköinti- ja huoltoajoalueet rajataan aukion reunoille, jolloin aukion keskelle muodostuu rauhallinen ja läpikulun häiriintymättä tapahtumakäyttöön otettavissa oleva alue. Eteläreunastaan aukio rajataan peli- ja leikkialueella sekä siirrettävillä istutusaltailla. Tullikamarin ja Pakkahuoneen tapahtumiin ja keikkoihin liittyvä huoltoliikenne rajataan pollareilla aukion itäreunaan, Tullikamarin kylkeen.

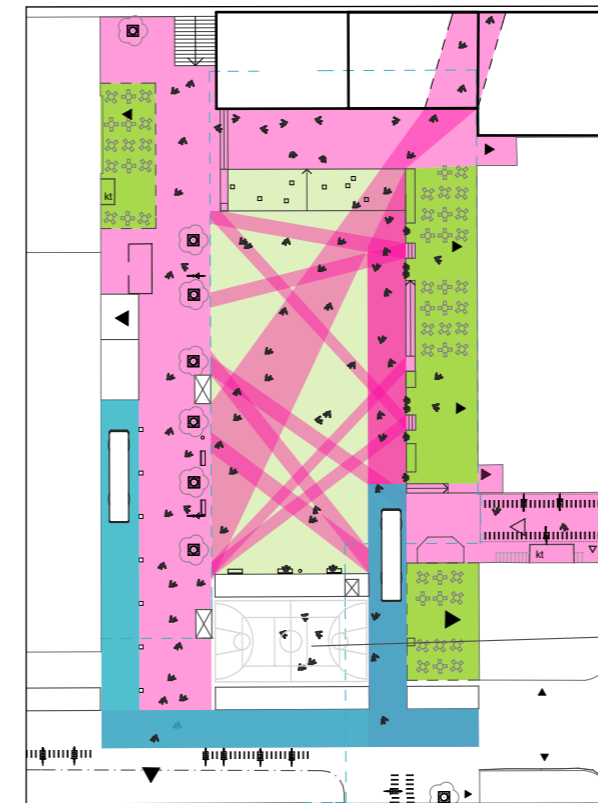
Aukion pohjois- ja itäreunaan muodostetaan puupintainen ja aukiopinnasta hiukan korotettu terassialue, joka on suojainen ja edullisiin ilmansuuntiin avautuva. Terrasin reuna toimii istuimena ja osittain istutusalueena. Kesäauringolta suojassa olevia levähdyspaikkoja voidaan lisäksi luoda sijoittamalla siirrettäviä penkkejä puuvivuston katveeseen ja aukion eteläreunalle.

Kulkualueet aukion reunoilla ovat hiekkapuhallettua betonilankkua harmaan eri sävyissä. Aukion keskellä olevan tapahtuma-alueen pinta muodostuu paikallaavaletusta valko-betonipinnasta, jota elävöittävät eri materiaaleilla luodut kolmiomaiset kuviot. Eri materiaalipinnat erotetaan toisistaan teräslistalla. Kolmiopinnoissa materiaaleina käytetään aukiolta purettavia, vanhoja nupukiviä, tummanharmaaksi

Kuva: Havainnekuva (Sito&MY)



NORMAALI ARKIPÄIVÄ



- kulkureitti
- huoltoajoreitti
- terassi / aukio
- tapahtuma-alue

Pelialue

TAPAHTUMIEN AIKAAN

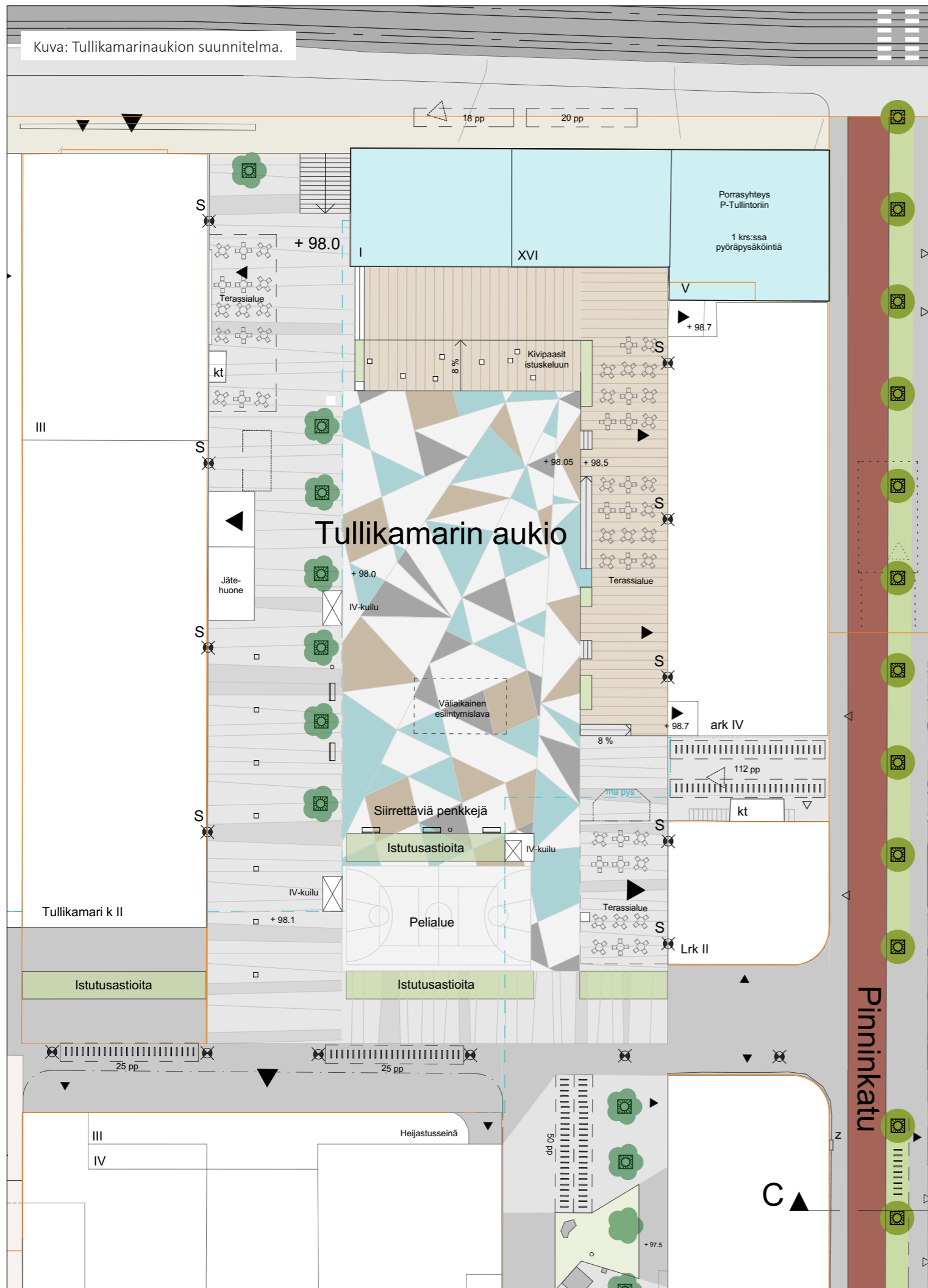


värjättyä betonipintaa sekä lasilankkua tai valokiveä, joka valaistaan pinnan alapuolelta. Valaistus voi olla interaktiivinen (esim. liikkeeseen reagoiva). Aukion muu valaistus uusitaan erillisen valaistussuunnitelman mukaan. Tarkoitus on tehokkaalla valaistuksella lisätä kulkualueiden turvallisuutta ja epäsuoralla valolla lisätä oleskelualueiden tunnelmallisuutta. Aukiota reunustavia rakennuksia korostetaan julkisivuvalaistuksella.

Ravintola Telakan esiintymislava voidaan säilyttää nykyisellä paikallaan. Aukion nykyiset puut säilytetään. Rakennuksen aukion puoleista seinäpintaa – kuten myös Tullintorin ostoskeskuksen seinäpintaa – voidaan käyttää tapahtumissa heijastuspintana. Kolme aukiolla sijaitsevaa alapuolisen pysäköintilaitoksen ilmanvaihtokuilua verhoillaan uudelleen punatiilipintaisiksi ja ne voidaan hyödyntää ilmoitustaulujen tai -näyttöjen sijoituspintoina. Ilmanvaihtokuilujen uudelleenmuotoilu ja -verhoilu voisi myös olla Tullin alueella järjestettävän opiskelijakilpailun aiheena.

Tapahtumien järjestämisen mahdollistamiseksi aukiolle on jatkosuunnittelussa varmistettava riittävä määrä sähkönjakelupisteitä sekä telttojen ym. rakenteiden kiinnitysmahdollisuuksia.

Kuva: Tullikamarinaukion suunnitelma.



Pinninkatu

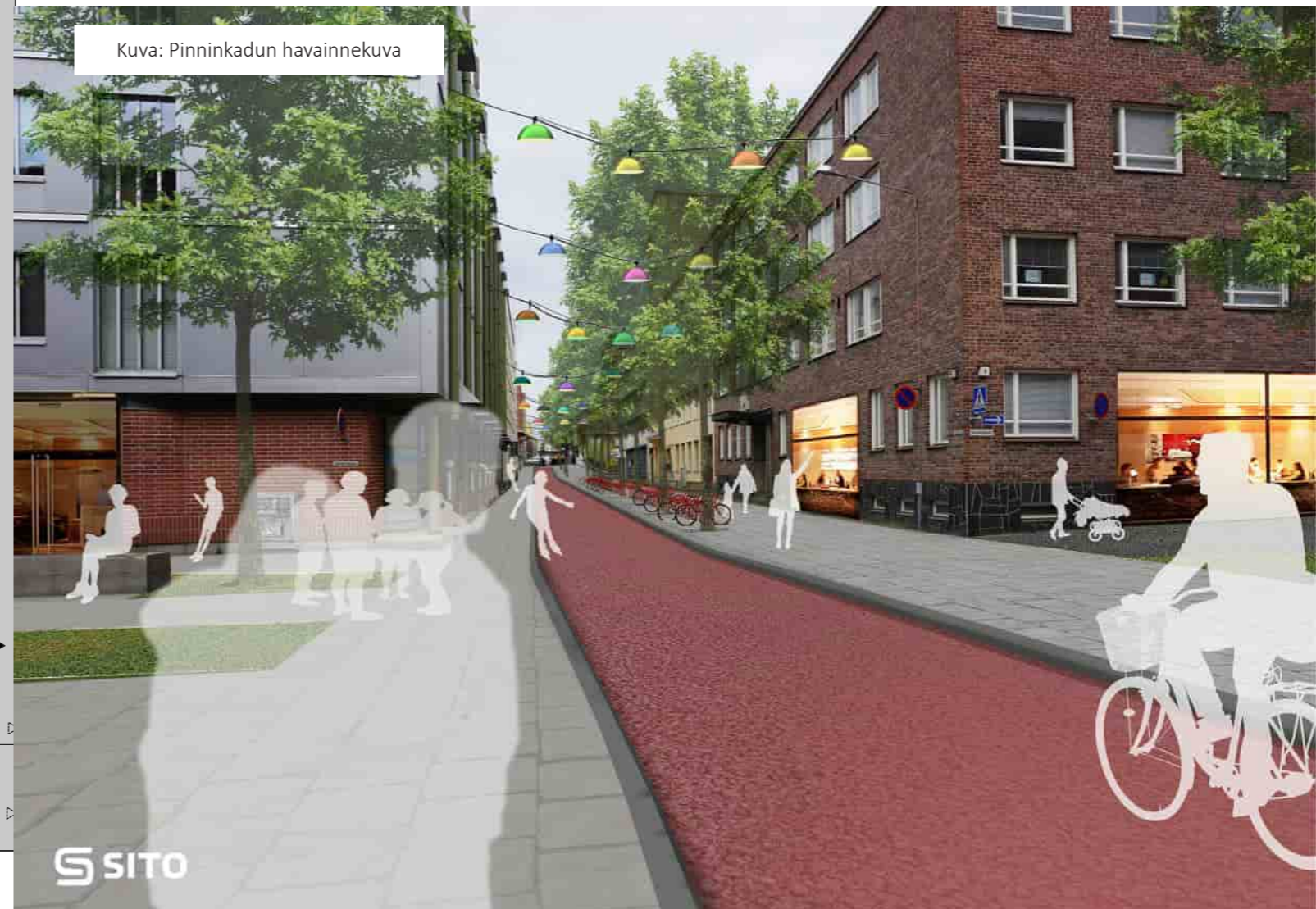
Pinninkatu muutetaan kauttaaltaan jalankulku- ja pyöräilyalueeksi Itsenäisyydenkadulta Ratapihankadulle saakka. Kadun keskellä kulkee pyöräilyväylä, joka on värjättyä asfalttia. Kadun molemmilla reunoilla kulkevat jalankulkualueet erotetaan pyöräilyväylästä reunakivillä. Lisäksi kadun itäreunaan istutetaan katupuurivi pienilatvuisesta puulajista Itsenäisyydenkadulta Kalevantien alikulkuun saakka. Istutuskaisalle puiden väliin sijoitetaan pyörätelineitä, sillä liiketilojen avaaminen Pinninkadun varren katutasen tiloihin lisää pyöräpysäköinnin tarvetta. Jalankulkualueet pinnoitetaan betonikiveyksellä. Kadun valaistus uusitaan nykyisistä seinäkiinnitteisistä katuvalaisimista ripustusvalaistukseksi. Ripustusvalaisimet ja pyörätelineet maalataan värikkäisiin sävyihin.

Lopputilanteessa katutilassa on vain ajoittain Tullikamarinaukiolle suuntautuvaa huoltoliikennettä sekä nykyisen

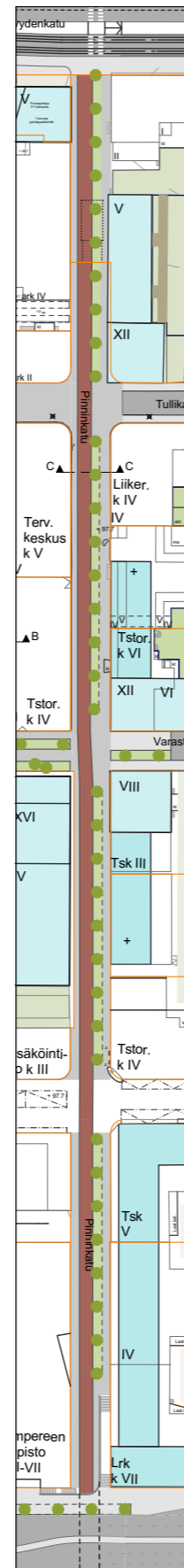
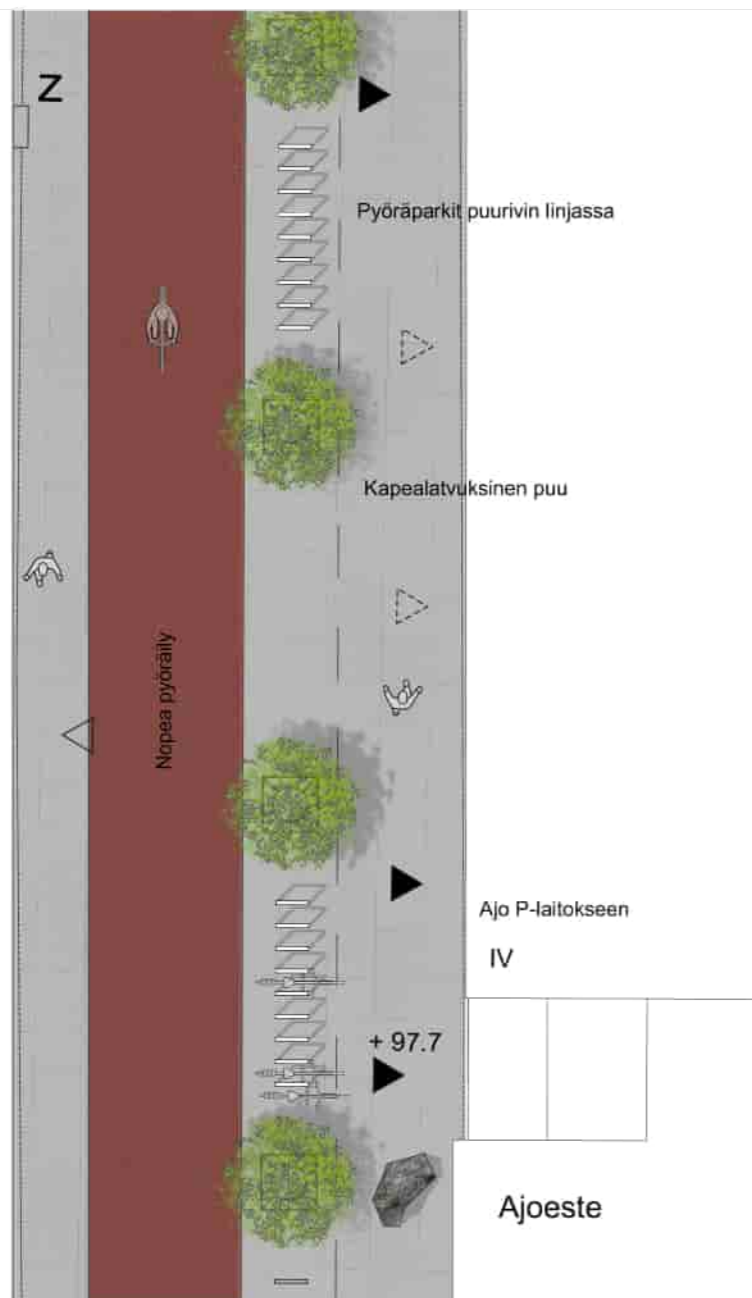
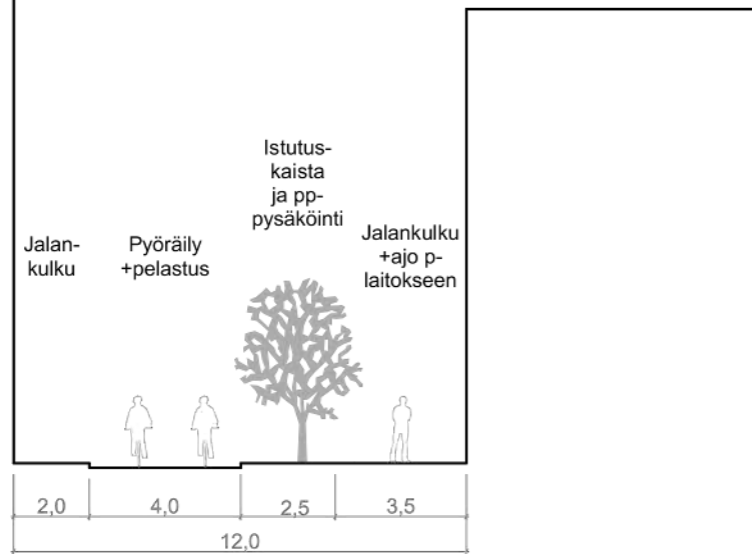
Lapland Hotelin pysäköintilaitokseen suuntautuvaa ajoneuvoliikennettä. Pysäköintilaitokseen suuntautuva liikenne käyttää kadun itäpuolista jalankulkualueita. Katuympäristön pintamateriaalit, kalusteet ja varusteet viestivät ajoneuvolla liikkuville jalankulkuympäristöstä ja rajoittavat ajoneuvojen liikkumisnopeutta.

Kampusalueen keskellä nykyisellään osittain pysäköintikäytössä oleva raitti muutetaan katualueeksi – Pinninkadun jatkeeksi – jolla jalankulun ja pyöräilyn laatuikäyttöä saadaan jatkettua Ratapihankadulle saakka. Kadun keskellä kulkee pyöräilyväylä, joka on värjättyä asfalttia ja sen molemmin puolin betonikivi- tai asfalttipintaiset jalkakäytävät. Kadun molemmin puolin istutetaan yhtenäiset puurit. Sekä kadun pohjoispäähän että eteläpäähän muodostetaan aukiotilat, jotka toimivat kampukselle houkuttelevina portteina ja aktiivisina kohtaamispaikkoina.

Kuva: Pinninkadun havainnekuva



Kuva: Pinninkadun leikkaus C-C ja projektiio



Kuva: Pinninkatu, 1:2000

Tullikatu ja Tullikadun pysäköintikansi

Tullikadun katu ympäristö säilyy itäpäässä Yliopistonkadulta Pinninkadulle nykyisellään, eli perinteisenä korttelikatuna. Ajorata on asfalttia ja sen molemmin puolin on jalkakäytävät, jotka erotetaan ajoradasta reunakivillä. Ajoyhteys päättyy Pinninkatuun. Pysäköintitaskuja ei ole. Jalkakäytävällä on materiaalina betonilaatoitus. Uudet pylväisvalaisimet jäsentävät materiaalierojen ohella katutilaa.

Pinninkadusta länteen Tullikadulla sallitaan vain Tullikamarille ja Pakkahuoneelle suuntautuva huolto liikenne – muu ajo- ja huoltoajoliikenne siirtyy kannen alle. Tullikatu muuttuu siis nykyisestä läpiajokadusta ja pysäköintikannesta lähes kokonaan jalankulkijoiden käytössä olevaksi alueeksi. Tullikamarinaukiolla aukion kulkua alueiden pintamateriaali, betonilankku, levittäytyy osittain Tullikadulle. Muuten Tullikadun pintamateriaali on betonilaattaa. Tullikamarinaukio rajataan Tullikadusta siirrettävillä istutusaltailla. Ostoskeskuksen päätyyn Tullikadulle sijoitetaan pyöräpysäköintiä noin 50 pyöräpaikan verran. Pyörätelineet sijoitetaan selkeästi rajatulle alueelle, esimerkiksi valaisinpylväiden linjaan pylväiden väliin. Näin pyörät eivät muodosta kulkuestettä ostoskeskuksen sisäänkäynnillä.

Tullikadun pysäköintikansi – alue veturitalien ja ostoskeskuksen välissä – vapautuu niin ikään jalankulkualueeksi uusien liikennejärjestelyjen myötä. Kannelle muodostetaan kaupunkilaisten, matkailijoiden ja alueen asukkaiden ajan-

viettopaikka. Siitä tehdään myös houkutteleva käyntikohta rautatieasemalta Tampere-taloon vievän reitin varrella.

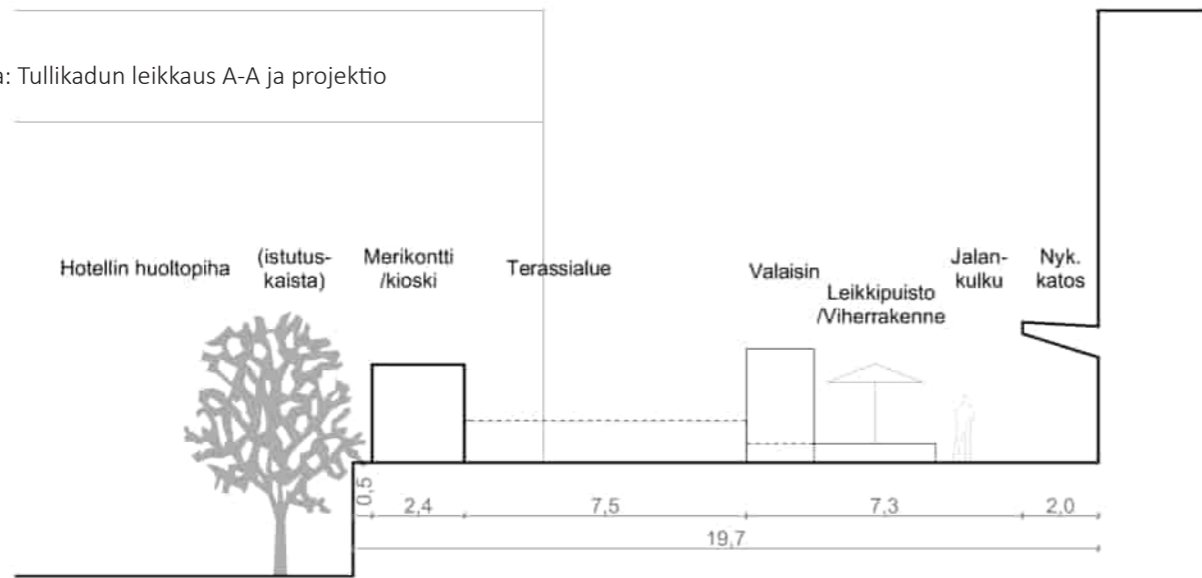
Pitkänomaiseen kaupunkitilaan vaihtelua luovat eri materiaaleista tehdyt tasot, jotka toimivat leikkipaikkoina ja istuskelu- tai auringonotto paikkoina. Kannelle voidaan sijoittaa myös siirrettävissä olevia, esimerkiksi merikonteista rakennettavia kioskeja myymälä-, ravintola- ja kahvilakäyttöön, jotka kesäisin saavat käyttöönsä katupintaa terassialueiden perustamista varten. Osaltaan katutilaa rytmittävät kannen alapuolisen pysäköintilaitoksen ilmastointikuilut. Ne verhoillaan ja muotoillaan uudelleen veistosmaisiksi ympäristötaideteoksiksi, jotka valaistaan näyttävästi pimeään aikaan.

Kadun pintamateriaali on pääosin asfaltti. Kannen keskivaiheille muodostuu aukiomainen tila, jota rajaavat kannelta alas veturitalien tasoon johtava portaikko sekä ostoskeskuksen sisäänkäynti. Aukiolle sijoitetaan matalampi puupintainen taso, joka voidaan ottaa satunnaisesti esiintymislavakäyttöön. Aukiota korostetaan pienimittakaavaisella pintamateriaalilla, kuten betonilaatalla.

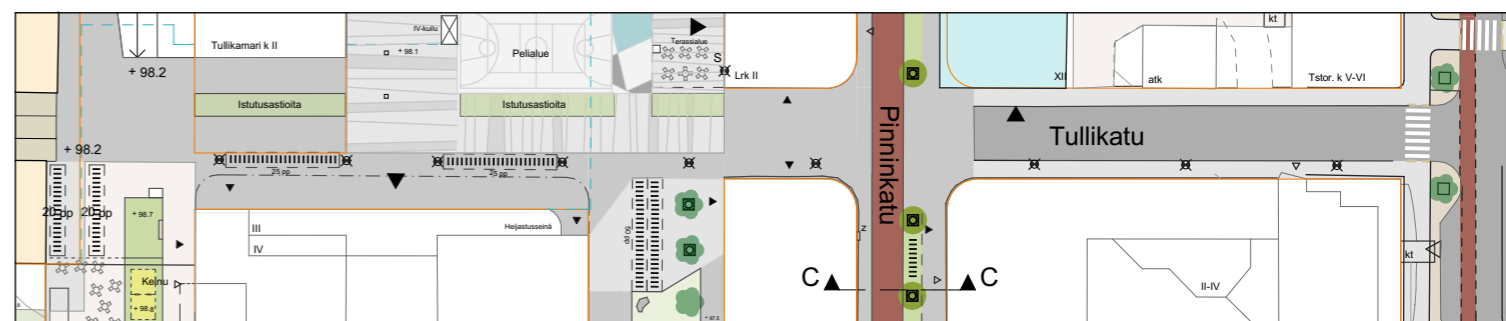
Kannen itäpuoleisen julkisivun eteen jätetään vapaata aluetta, jotta mahdollistetaan uusien liike- tai muiden aktiiviteettilojen avaaminen kannelle päin.



Kuva: Tullikadun leikkaus A-A ja projektiio



- Nurmi
- Asfaltti
- Puupinta



Kuva: Tullikatu, 1:1000



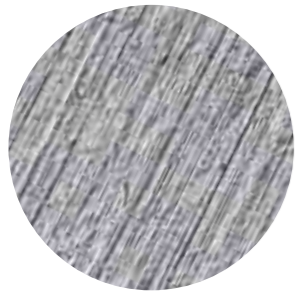
Kuva: Tullikadun pysäköintikansi, 1:1000

Hammareninkatu

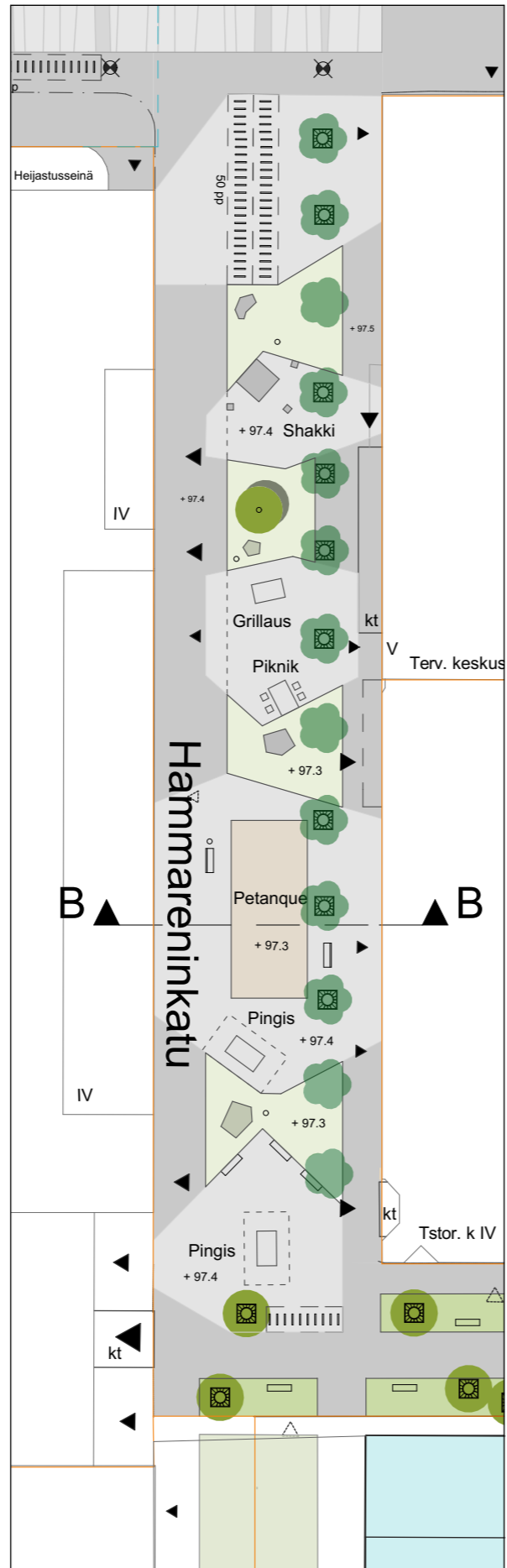
Hammareninkatu on osa Tullin alueen läpi kulkevaa vihreää yhteyttä, joka johdattaa kulkijan rautatieasemalta Sor-sapuistoon. Nykyinen ajoyhteys ja vinopysäköintipaikat poistuvat. Nykyinen puurivi säilytetään.

Hammarenikadulle luodaan urbaani oleskelupuisto, jossa on leikki- ja pelialueita. Puiston ideointivaiheessa teemana sovellettiin japanilaista hiekkapuutarhaa. Katualue jaetaan istutettavien ja harjatuilla betonipintojen vaihtelulla pieniksi oleskelualueiksi, jotka palauttavat katutilaan ihmisen mittakaavan. Lisäksi Hammarenikadulle on ehdotettu petankkiin tarkoitettu hiekka-alue. Kovapintaisille alueille voidaan sijoittaa grillauspaikkoja, pingispöytiä, penkki-pöytäryhmiä. Istutusalueille voidaan istuttaa yksittäisiä puita tai pensaita sekä istuinkorkkuisia kiviä. Liiketiloihin liittyvät terassit voivat myös laajentua hallitusti puiston puolelle. Toisaalta puiston pintamateriaalit ulottuvat osittain katuja rajaavien rakennusten julkisivuihin saakka, millä pyritään vähentämään tilan pitkänomaista luonnetta.

Kadun molemmissa reunoissa jätetään tilaa jalankulkualueille, terasseille ja mahdollisille tulevaisuuden liiketilojen edustoille, jos katutasen tiloja avataan kadun suuntaan.

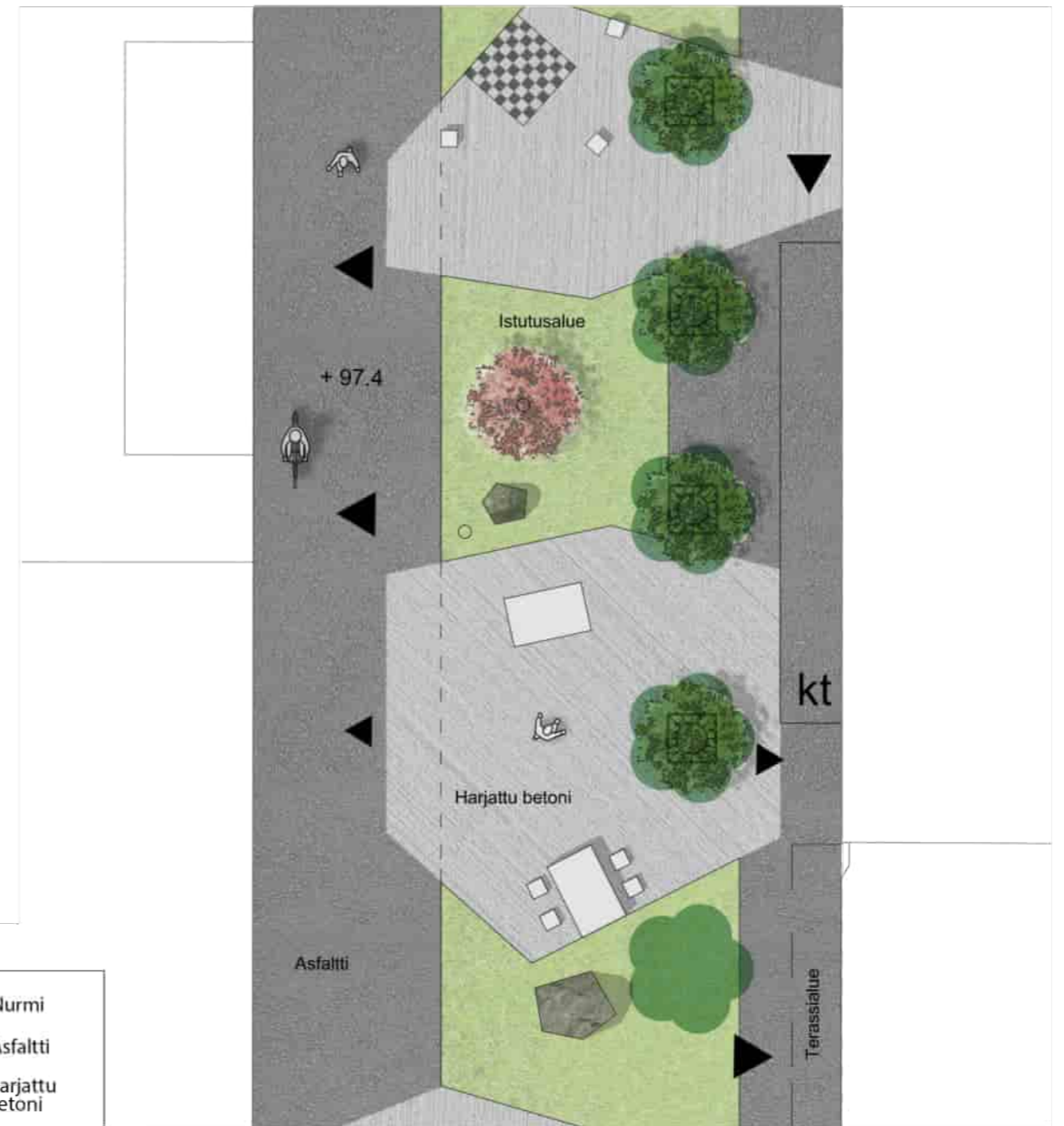
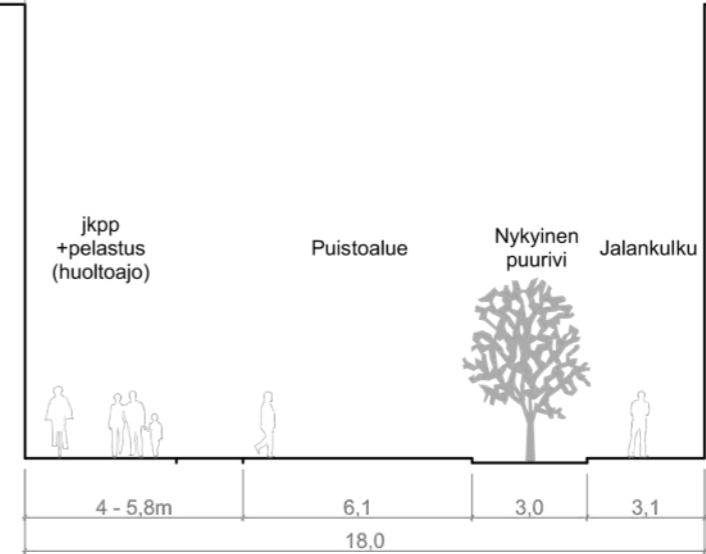


Kuva: Ideakuvia Hammareninkadun katu ympäristöstä



Kuva: Hammareninkatu, 1:500

Kuva: Hammareninkadun leikkaus B-B ja projektiio



Varastokatu

Varastokatu on osa Tullin alueen läpi kulkevaa vihreää yhteyttä, joka johdattaa kulkijan rautatieasemalta Sorsapuistoon.

Varastokatu jakautuu kahteen osuuteen. Kadun Yliopistonkadun puoleinen pää muuttuu nykyisestä korttelikadusta hidaskaduksi. Ajolinjat on asfalttia. Ajoradan molemmin puolin sijaitsevat pysäköintitaskut erotetaan ajoradasta kourulaatalla. Jalkakäytävien ja pysäköintitaskujen on materiaalina betonilaatoitus. Kadun molemmin puolin kulkevat jalkakäytävät erotetaan pysäköintitaskuista reunakivillä.

Ajoyhteys päättyy kadun eteläpuoleisen korttelin pysäköintikannen ajoyhteyteen. Uudet pylsävalaisimet jäsentävät materiaalierojen ohella katutilaa.

Ajoyhteys päättyy kadun eteläpuoleisen korttelin pysäköintikannen ajoyhteyteen, jonka jälkeen katu muuttuu betonilaatoitetuksi kävelyalueeksi. Varastokadun länsipään – nykyisen ostoskeskuksen sisäänkäynnin yhteyteen – sijoitetaan puurivit, istutusalueet ja penkkejä molemmin puolin katua.



Kuva: Varastokatu, 1:1000

Åkerlundinkatu

Åkerlundinkadun katu ympäristö selkeytyy nykyisestä, sillä lopputilanteessa ajoneuvoliikenne siirtyy kokonaan kadun alle ja Åkerlundinkatu muuttuu jalankulun ja pyöräilyn kaduksi. Katu toimii pääkselinä rautatieasemalta Tampere-talolle. Åkerlundinkadun katu ympäristön tulisi henkiä laadukkuutta ja juhlavuutta ja materiaaleiksi valitaan siksi korkeatasoisia materiaaleja, kuten luonnonkiveä. Kadunpinnan materiaali ulottuu koko kadun leveydelle julkisivusta julkisivuun. Tasoeroja ei ole. Jalankulkijoiden roolia korostetaan Yliopistonkadulla Tampere-talon kohdalla Åkerlundinkadun levyisellä suoja tiellä.

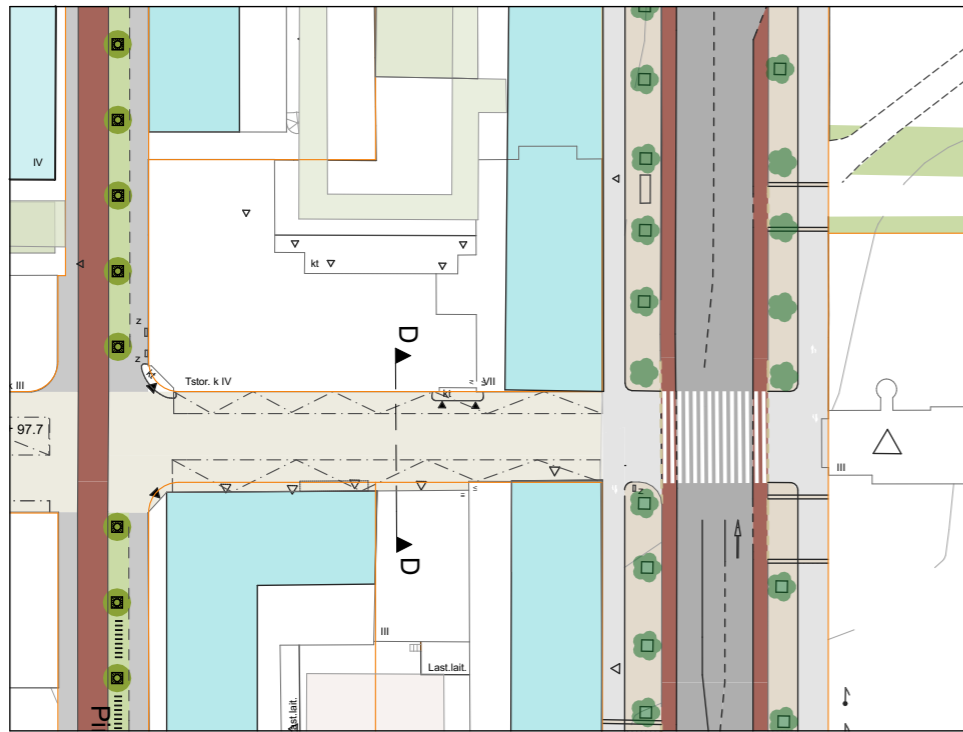
Åkerlundinkadulle on ideoitu katosten sarja, joka tarjoaa jalankulkijoille pääsyn rautatieaseman sisäänkäyntirakennuksesta Tampere-talolle ”kuivin jaloin”. Katosta korostetaan tapahtumien mukaan muuttuvalla valotaiteella. Kadun itäpäässä sijoitetaan kaksi kapeampaa katosta kadun molemmin puolin ja ne kiinnitetään rakennusten julkisivui-

hin, jotta varmistetaan pelastusajoneuvojen pääsy alueelle hätätilanteissa. Åkerlundinkatu sopii myös esimerkiksi ruokatahtumien- ja tempausten järjestämiseen, jolloin katokset toimivat myyntipöytien sijoittamis- ja kaupankäyntialueina.

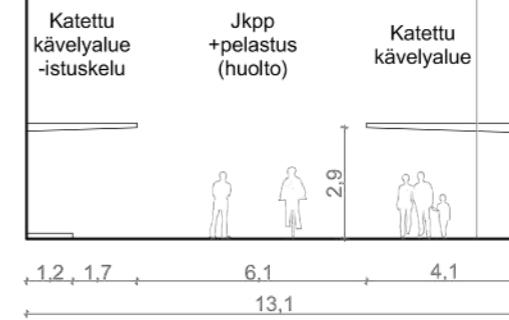
Åkerlundinkadulle Ratapihankadun päähän on suunnitelmassa ehdotettu Asemakeskukseen johtavaa sisäänkäyntirakennusta, jonka liukuportaat ja hissiyhteys ovat jalankulkijoiden pääyhteys junalaitureille. Pyöräilijät pääsevät Ratapihankadun ali luiskan kautta, jolle luonteva sijainti olisi eteläisemmän veturitalin pihalla. Luiskan yhteyteen voidaan sijoittaa istuskeluportaat, jotka laskeutuvat aurinkoiseen ilmansuuntaan.”

Kuva: Näkymä Åkerlundinkadulle

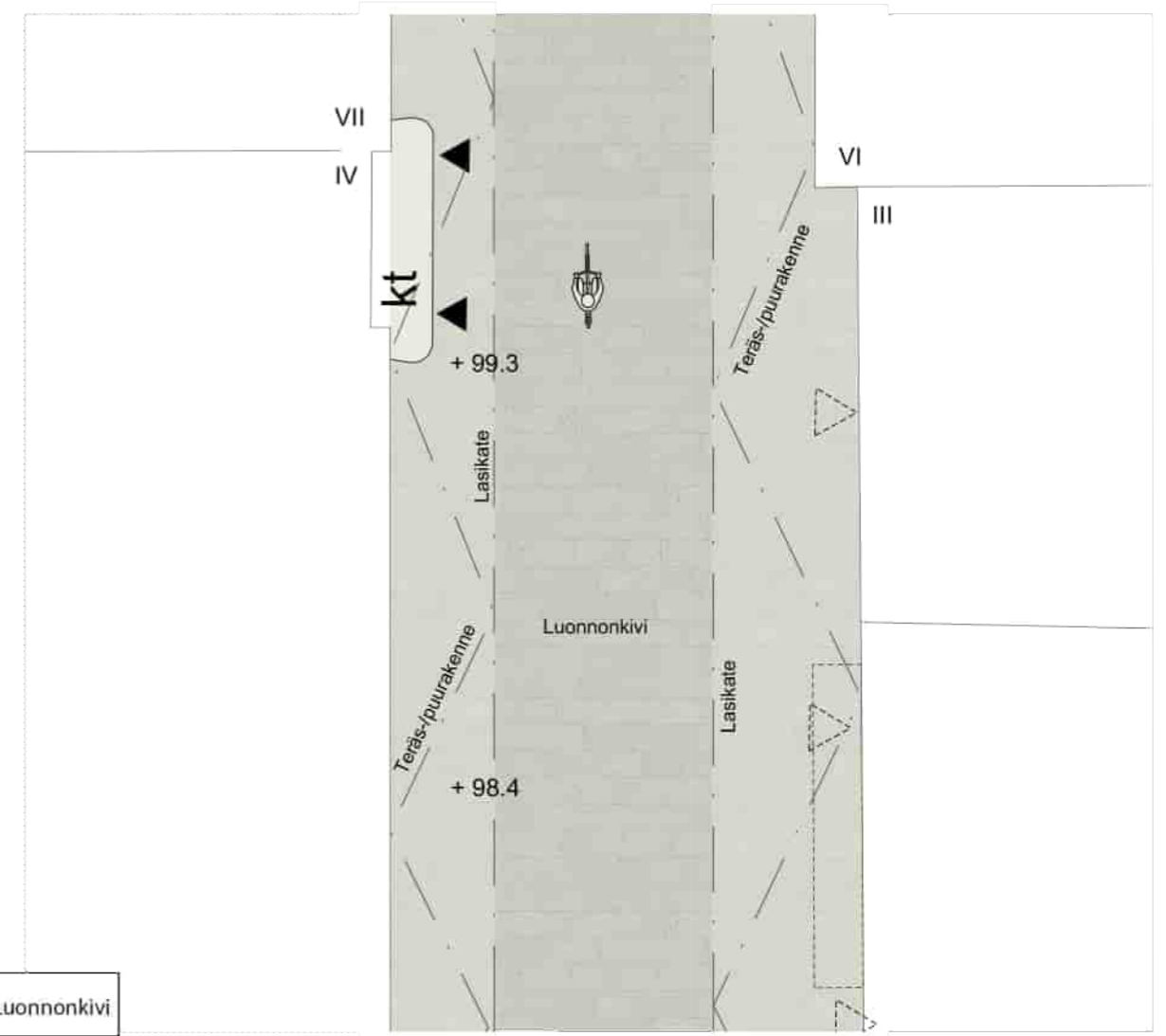
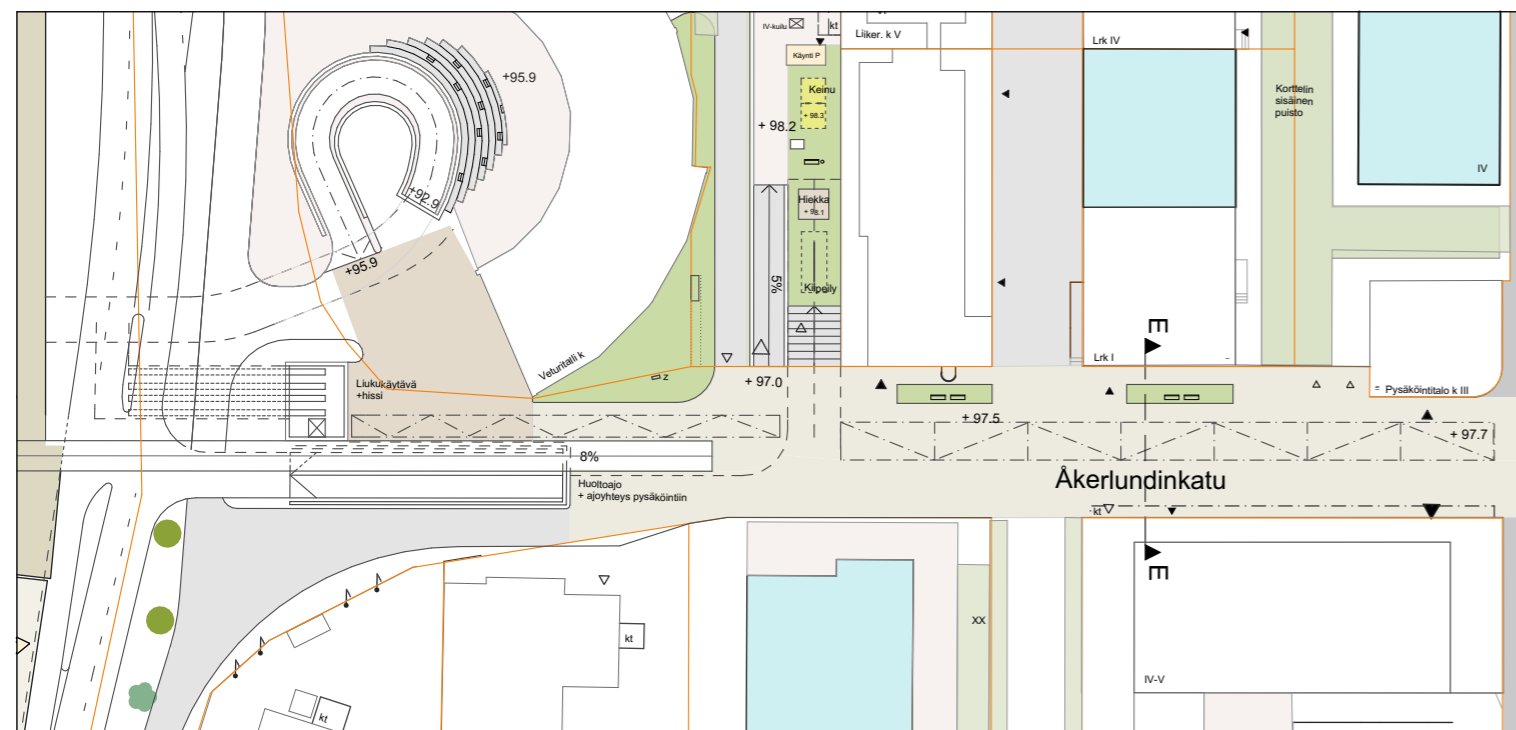




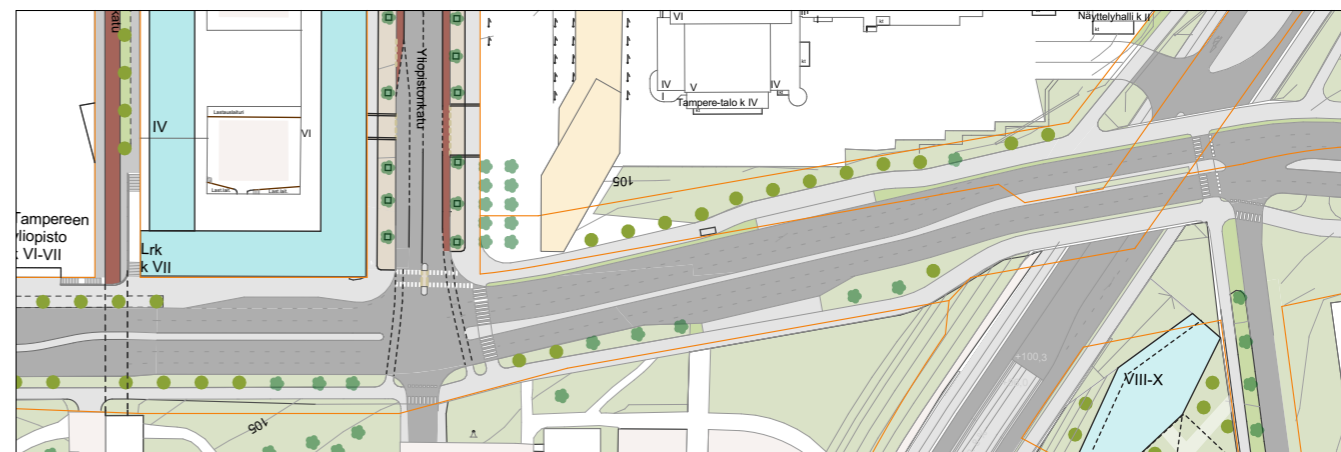
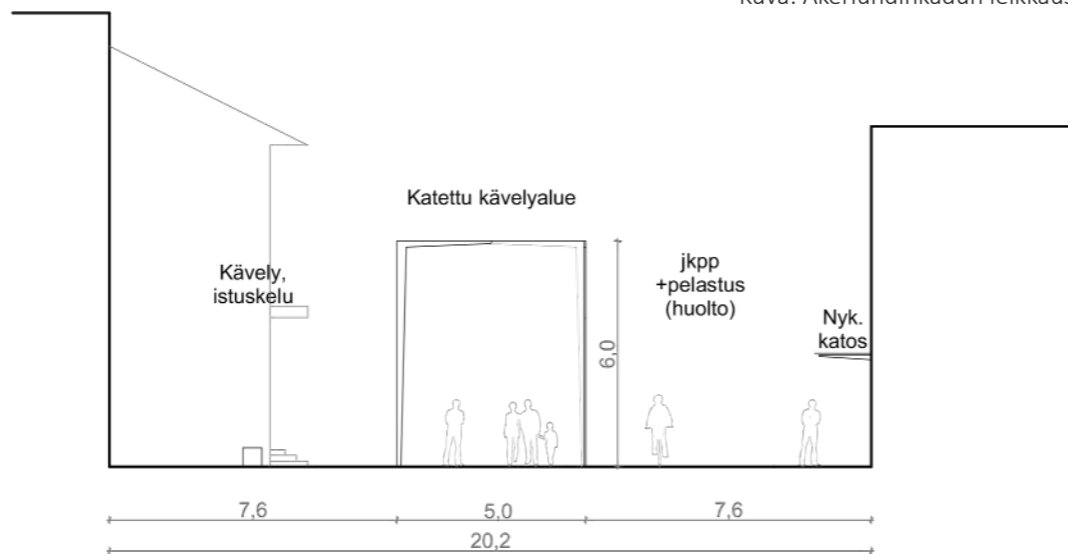
Kuva: Åkerlundinkadun itäpää, 1:1000



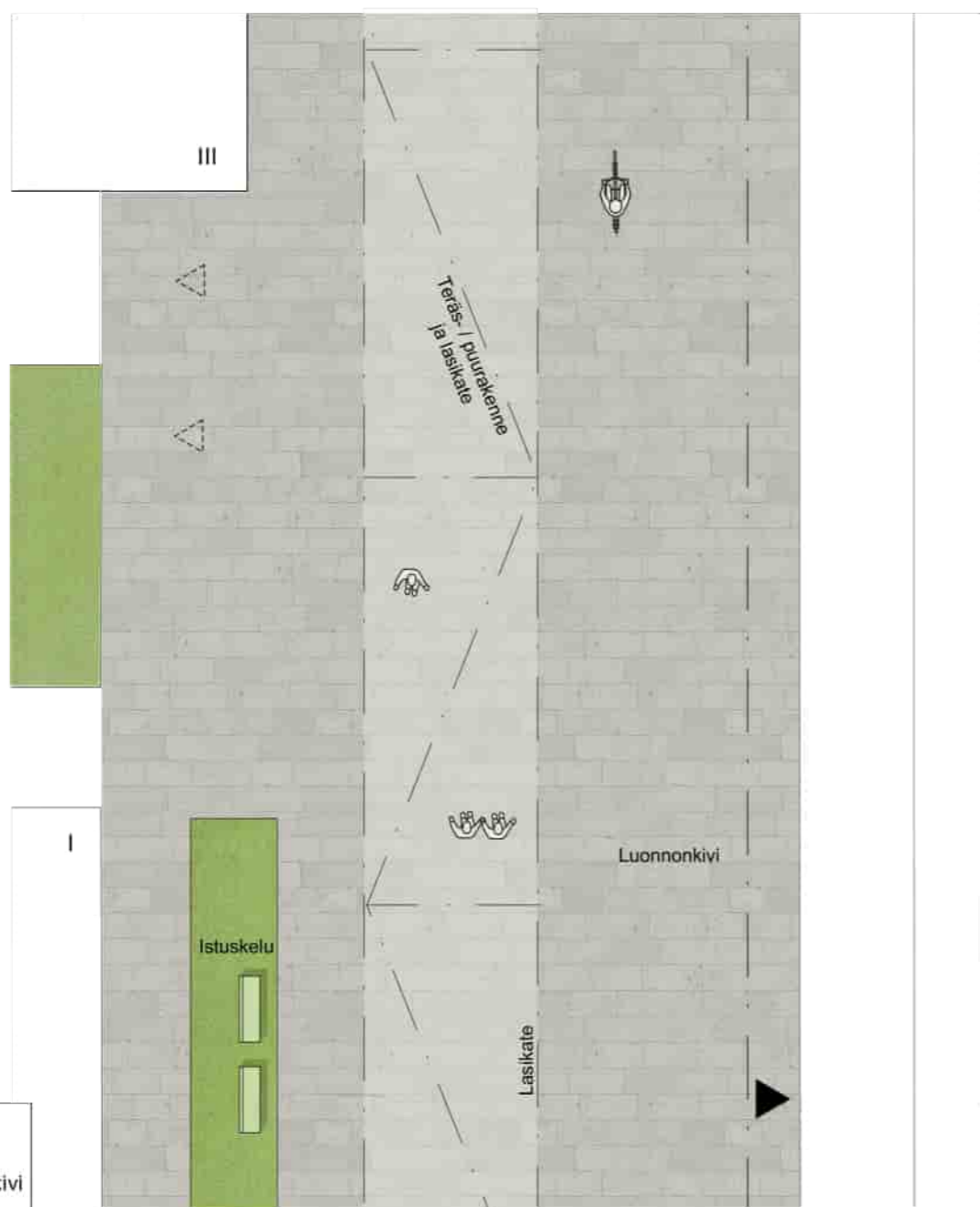
Kuva: Åkerlundinkadun länsipää, 1:1000



Kuva: Åkerlundinkadun leikkaus E-E ja projekti

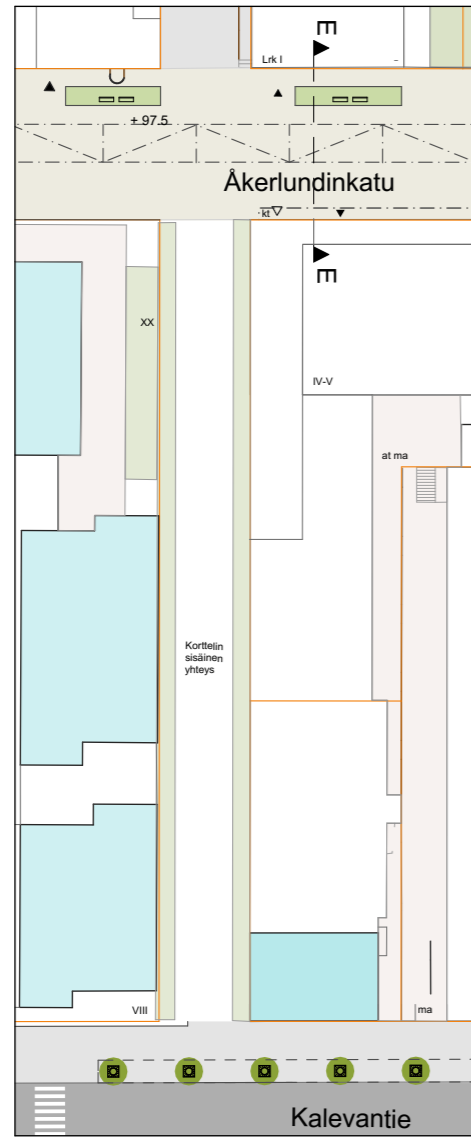


Kuva: Kalevantie, 1:2000



Kalevantie

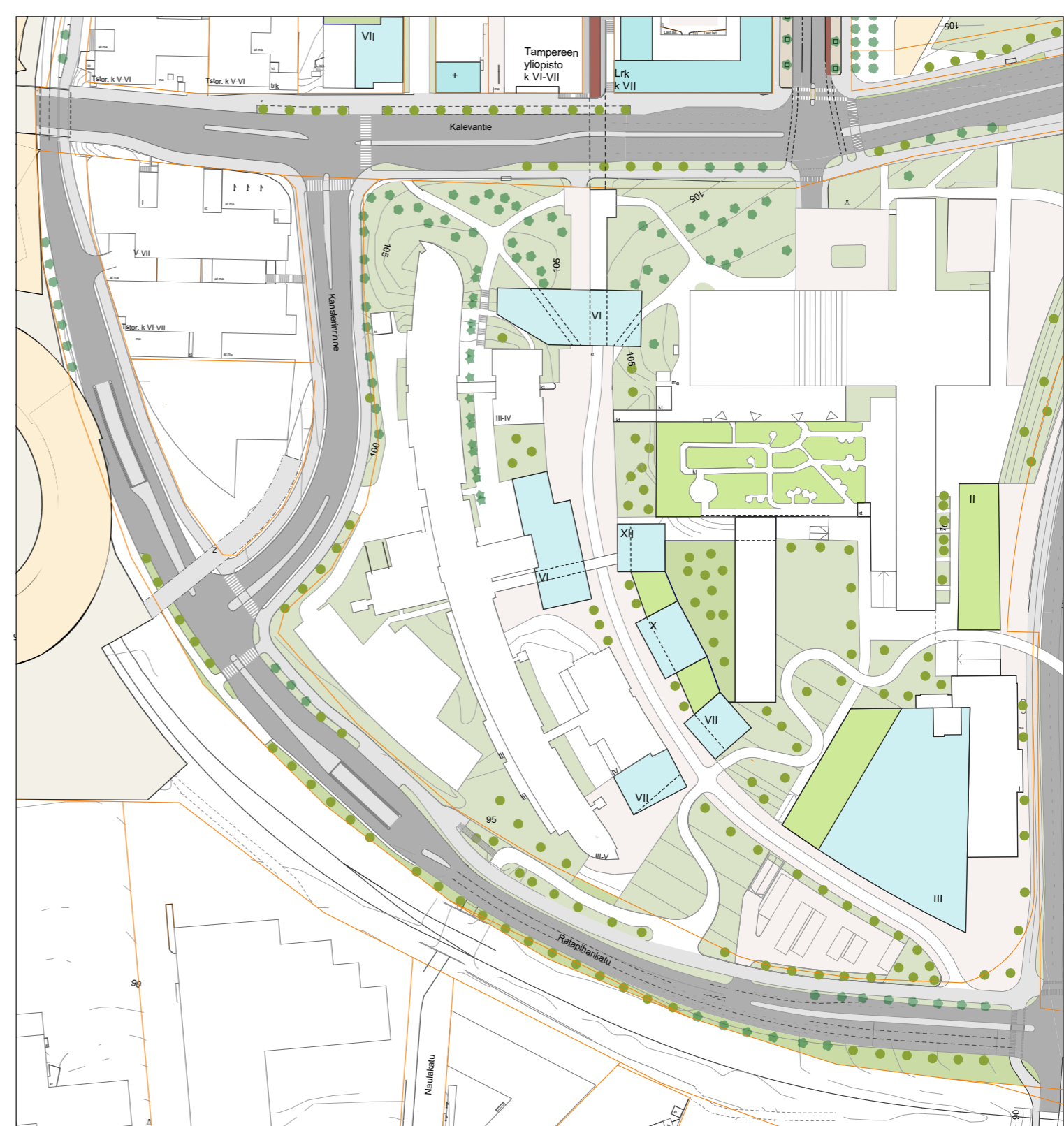
Kalevantietä muutetaan nykyistä vihreämmäksi lisäämällä puuistutuksia myös kadun pohjoispuolelle. Kävely-ympäristön laatua ja turvallisuutta pyritään parantamaan lisäämällä suojatieilytyksiä Kanslerintinteen ja Sairaalankadun kohdilla. Kalevantien valaistus uusitaan erillisen valaistussuunnitelman mukaan. Silmä pyritään osaltaan korostamaan autoilijalle saapumista kaupunkiin.



Kuva: Sumeliuksenkatu, 1:1000

Sumeliuksenkatu

Sumeliuksenkatu muuttuu nykyisestä pysäköinti- ja tonttikadusta jalankulkuyhteydeksi. Katuympäristön yksityiskohdat määräytyvät sen mukaan, jääkö Sumeliuksenkatu kaduksi vai tuleeko siitä tontin osa. Suunnitelmissa katu on kuitenkin esitetty betonilaattapintaisena jalankulkureittinä, jota istutusalueet reunustavat. Jos yhteys on osa tonttia, voi materiaali olla esimerkiksi kivituhka.



Kuva: Ratapihankatu ja kampus, 1:2000

Kanslerinrinne

Kanslerinrinteen kaupunkiympäristö säilyy pääosin nykyisellään. Kanslerinrinteen kaupunkiympäristöä tulee lähitulevaisuudessa eniten muuttamaan länsipuolisen toimistorakennustontin täydennysrakentaminen sekä ratapihan päälle suunnitella oleva Kansi ja Areena-hanke. Yleissuunnitelmaan Kanslerinrinne on piirretty WSP:n vuonna 2011 laatiman "Areenan lähiympäristön liikennesuunnitelma" mukaan. Yksi Areenan kannelle vievistä jalankulkureiteistä on suunniteltu alkavan Kanslerinrinteestä.

Ratapihankatu

Ratapihankatu on niin ikään esitetetty yleisuunnitelmassa areenan lähiympäristön liikennesuunnitelman mukaisesti, sillä kadun varsinainen suunnittelu liittyy yhteyksiä lukuun ottamatta ei kuulunut toimeksiantoon. Yleisesti voidaan todeta, että katuympäristö on nykyisellään miellyttävä ja toiminnallisuudeltaan hyvä. Kampusen katuympäristön kehittämisen myötä kampusalueen ja Ratapihankadun liittymispintaa on varmasti syytä tutkia tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä. Muun muassa kampusen eteläosan uudet liike- ja asuinrakennukset sekä uudet aukiotilat tulevat muuttamaan Ratapihankadun luonnetta Viinikankadun risteyksialueen tuntumassa "valtaväylästä" keskustamaisempaan suuntaan paikaksi, missä ihmiset parveilevat ja paistattelevat päivää.

Viinikankatu

Kuten Ratapihankatu, myös Viinikankadun luonne tulee muuttumaan ohikulkuväylästä korttelikatumaisempaan suuntaan. Sen länsireuna uudistuu yleissuunnitelmassa kokonaan uusilla asuin- ja liiketiloilla, mikä tulee lisäämään kadulle avautuvien sisäänkäyntien määrää ja sikäli ihmisvirtojen määrää. Kadun länsireunan katuympäristön viihtyisyyteen tulisi jatkosuunnittelussa panostaa laadukkaan valaistuksen, puustutusten ja rikkaan materiaailimaailman avulla, jotta vältetään takapihamaisuus tällä kadun varjoisammalla puolella. Kalevantien alikulun tuntumassa Viinikankadun katutila tulee leventymään uuden kallio- ja liopysäköintilaitoksen johtavien rampien myötä. Viinikankatua reunustavat rinteet rakennetaan terassimaiseksi istutusalueeksi, johon liitettävä tunnelmallinen valaistus parantaa katu- ja ympäristöä sekä estetiikkaa että esteettömyyden näkökulmasta. Istutusalueiden lomassa on uusia, nykyistä laadukkaampia porras- ja luiskayhteyksiä, jotka johtavat Viinikankadun tasolta kampukselle, Kalevantielle ja yleisen sairaalan alueelle. Kalevantien sillan leventymisen myötä alikulun valaistukseen ja materiaaleihin tulee panostaa viihtyvyyden parantamiseksi.

Sairaalankatu

Sairaalankadun katu- ja ympäristö säilyy nykyisellään ja sen varrella oleva katupuurivi pystytään säilyttämään uudisrakentamisesta huolimatta. Katutila kokonaisuudessaan muuttuu nykyistä vihreämmäksi ja vilkkaammaksi, kun kadun varrella nykyään sijaitseva pysäköintialue muuttuu asuinkortteliksi pihoineen ja kadulle avautuvine sisäänkäynteineen.



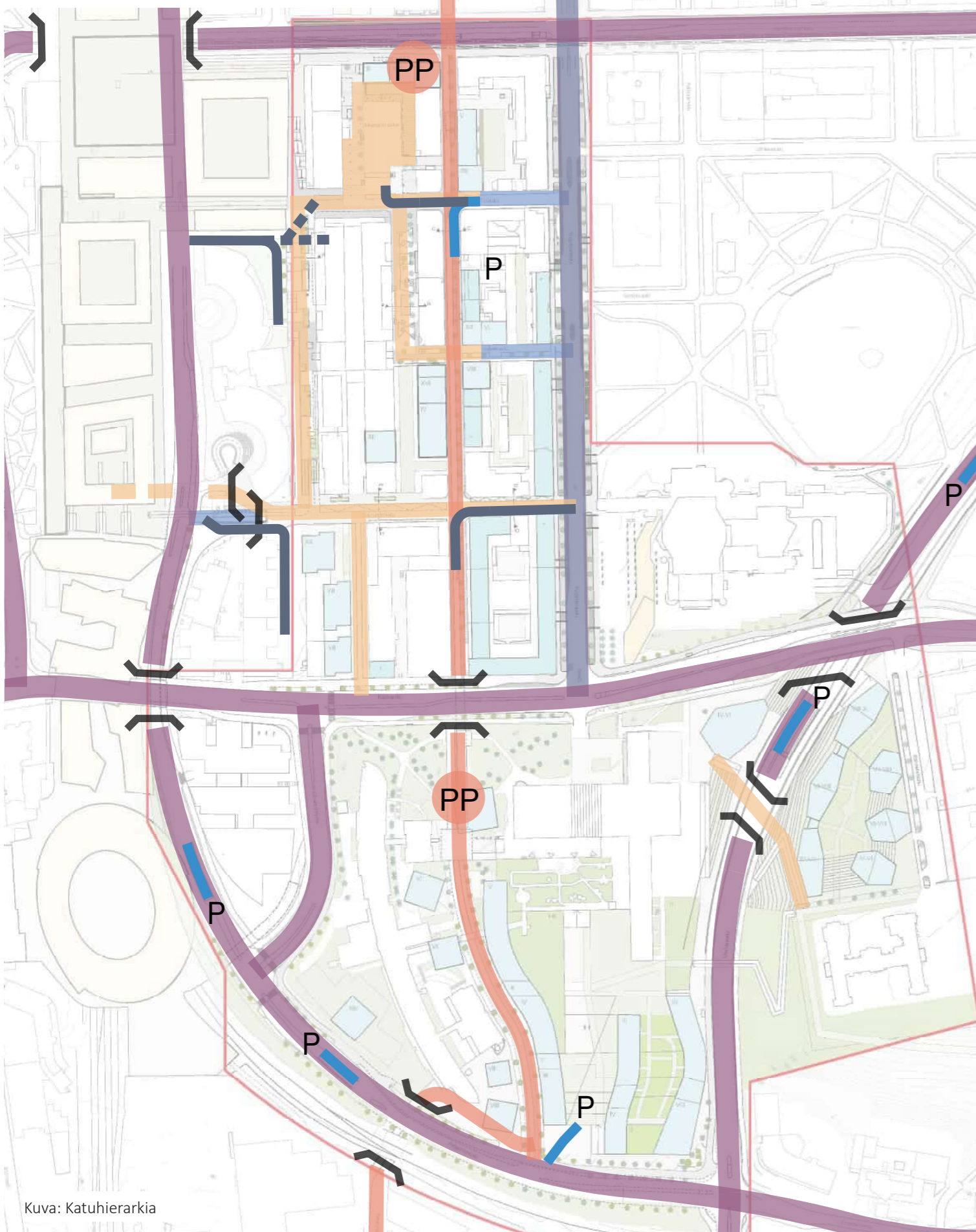
Kuva: Viinikankatu ja Sairaalankatu, 1:2000

4.4 LIIKENNE

KATUVERKKO

Katuverkko on Taklin (Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma) mukainen. Pää- ja kokoojakaduilla tehdään parannustöitä, mutta suurimmat liikenteelliset muutokset tapahtuvat Tullin alueella. Tullin alueen läpiajo estetään ja huoltoyhteyksiä sekä pysäköintiin ajoja viedään mahdollisuuksien mukaan maan alle. Näin Tullin sisäkorttelit saadaan rauhoitettua jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Etelä-pohjoissuuntainen pyöräilyn laatuikäytävä kulkee Pinninkatua pitkin ja jatkuu kampusalueen läpi etelään sekä Itsenäisyydenkadun yli pohjoiseen Tammelaan.

- JALANKULUN JA PYÖRÄILYN PÄÄREITTI
- JALANKULKU, PYÖRÄILY SALLITTU
- PÄÄKATU
- PÄÄKOKOOJAKATU
- KORTTELIKATU
- HUOLTOAJO SALLITTU
- AJO PYSÄKÖINTIIN
- RAKENNUKSEEN INTEGROITU PYÖRÄPYSÄKÖINTI



Kuva: Katuhierarkia

Autoliikenne

Pää- ja kokoojakatujen verkon rakenne on Taklin (Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelma) mukainen. Pää- ja kokoojakaduilla tehdään parannustöitä, mutta suurimmat liikenteelliset muutokset tapahtuvat Tullin alueella, kun Tullin läpiajo estetään.

Viinikankadulle on esitetty varaukset Tullin kallioparkin sisään- ja ulosajorampeille etelään ja pohjoiseen. Ramppien rakentamisen myötä katu uusitaan kokonaisuudessaan. Viinikankadulle rakennetaan uusi liittymä Tampere-talon huoltoyhteyttä varten.

Kalevantien silta on peruskorjauksen tarpeessa. Myös Tampere-talon uusi huoltoliittymä ja Viinikankadun leventäminen edellyttävät sillan uusimista. Nykyisen sillan pohjoispuolelle rakennetaan uusi silta, joka palvelee liikennettä nykyisen sillan korvaamisen ajan. Lopputilanteessa siltoja on siis kaksi nykyisen yhden sijaan. Ajokaistojen määrä ei muutu, mutta tämä ratkaisu tuo lisää tilaa erityisesti jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Lisäksi autoliikenteen turvallisuus paranee, kun ajosuunnat erotellaan toisistaan, ja kaistaleveys kasvatetaan 3 metristä 3,25 metriin. (poikkileikkaukset A-A, B-B)

Myös Ratapihankadun eteläosissa tehdään muutoksia, jos ajoyhteys Areenan pysäköintiin ja Tullin kallioparkkiin toteutetaan Kanslerinrinteen liittymän alle rakennettavan kierto liittymän kautta. Ratapihankadulta on ajoyhteys myös kampusalueen uuteen, keskitettyyn pysäköintilaitokseen.

Tullin alueelta poistetaan itä-länsisuuntainen läpiajoliikenne rauhoittamalla Åkerlundinkatu kävelykaduksi. Ajo tonttien pysäköintiin tapahtuu pääosin maanalaisen yhteyden kautta, jonne on sisäänajo kadun länsipäässä.

Varastokadun ja Tullikadun itäpäät palvelevat pelkästään tontille ajoa. Tullikadulta Pinninkadulle sallitaan ainoastaan hotellin liikenne.

Jalankulku ja pyöräily

Alueen pää- ja kokoojakatujen molemmin puolin kulkee jalankulku- ja/tai pyöräilyväylät. Poikkeuksen muodostaa Ratapihankatu, jonka itäpuolella näille väylille ei ole tarvetta.

Pyöräilyn seudullinen pääreitti kulkee Viinikankadun itäpuolella. Viinikankadun ajoramppien rakentamisen yhteydessä jalankulun ja pyöräilyn väyliä levennetään. Katusuunnittelun yhteydessä tulee tutkia tarkemmin, voiko ko. väyliä leventää vielä esitetyistä (poikkileikkaukset C-C, D-D).

Kalevantien uusille silloille ja niiden jatkeille on esitetty myös nykyistä leveämpää jalankulun ja pyöräilyn mitoitusta (poikkileikkaukset A-A, B-B).

Tullin alue on rauhoitettu lähes kokonaan jalankulkijoiden käyttöön. Myös pyöräily on sallittu, mutta se tapahtuu pääosin jalankulkijoiden ehoilla. Poikkeuksena on uusi etelä-pohjoissuuntaisen pyöräilyn pääreitti Pinninkatu, jolla jalankulku ja pyöräily on eroteltu toisistaan. Muut Tullin kadut eivät palvele nopeaa, pitkän matkan pyöräilyä.

Åkerlundinkadun autoliikenteen vieminen tunneliin mahdollistaa Åkerlundinkadun muuttamisen korkeatasoiseksi kävelykaduksi. Åkerlundinkadun länsipäässä oleva jalankulkyhteys radan ali muodostaa luonnollisen yhteyden rautatieasemalle sekä keskustan puolelle.

Pinninkatu ja sen jatke kampuksen läpi muodostavat pyöräilyn laatureitin etelä-pohjoissuunnassa. Pinninkadulle jää kaksi autoliikenteen yhteyttä: Yliopiston kiinteistöjen huoltoliikenne Pinninkadun eteläpäässä sekä Tullikadulta Pinninkatua etelään tapahtuva hotellin liikenne. Ajo tapahtuu jalankulun ja pyöräilyn ehoilla. Pinninkadulla kohtaavat ajoneuvot ohittavat toisensa kohtauspaikalla. Itä-länsisuunnan pyöräilyä palvelevat Itsenäisyydenkatu sekä Kalevantie.

Jalankulun ja pyöräilyn siltayhteys Yleisen sairaalan alueelta kampusalueelle yhdistää Viinikankadun itäpuolen ja kampuksen toisiinsa.

Pyöräpysäköintiä keskitetään erityisesti Tullikamarinaukion pohjoispäähän sekä Pinninkadun jatkeelle yliopiston päärakennuksen läheisyyteen. Lukuisia pyöräpaikkoja on lisäksi sijoitettu eri puolille suunnittelualuetta palvelemaan eri toimintoja.

Huoltoliikenne

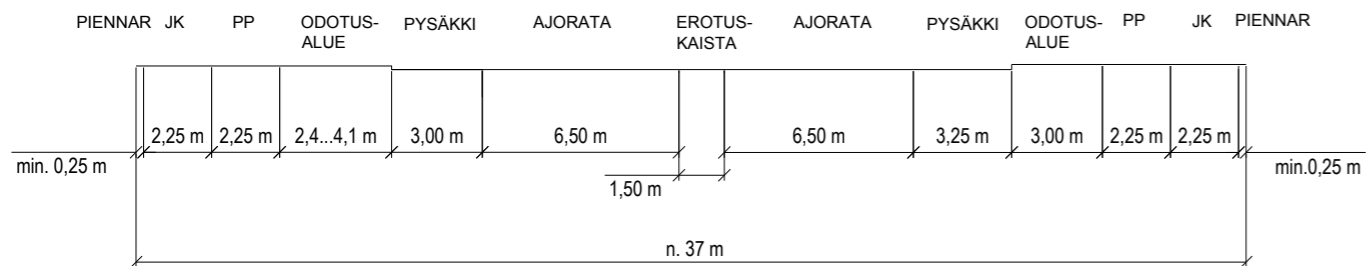
Tullin alueella huoltoliikenteen järjestelyjä muutetaan merkittävästi, jotta alue saadaan puhtaasti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön.

Åkerlundinkadun tunnelin myötä kauppakeskus Tullintorin huoltotasku Åkerlundinkadulta poistuu, sillä tunneli mitoitetaan henkilöautoille kustannus- ja kaupunkikuvallisista syistä. Huoltotasku korvataan hotelli Tornin pohjoispuolen uudella huoltoyhteydellä. Huoltoyhteys Tulli Business Parkiin sallitaan Åkerlundinkadun länsipäästä. Myös Yliopiston kirjaston sekä lisärakennuksen huoltopiha säilyy ennallaan, ja ajo sinne tapahtuu Åkerlundinkadun itäpäähän sekä Pinninkadun kautta. Åkerlundinkadun katoksen mitoituksessa onkin huomioitava pelastusajoneuvot ja huoltoliikenne sekä varmistettava ajoneuvojen turvallinen kohtaaminen (kohtaamispaikka riittävin näkymin). Pinninkadulla huoltoliikenne kulkee jalankulun ja pyöräilyn ehoilla.

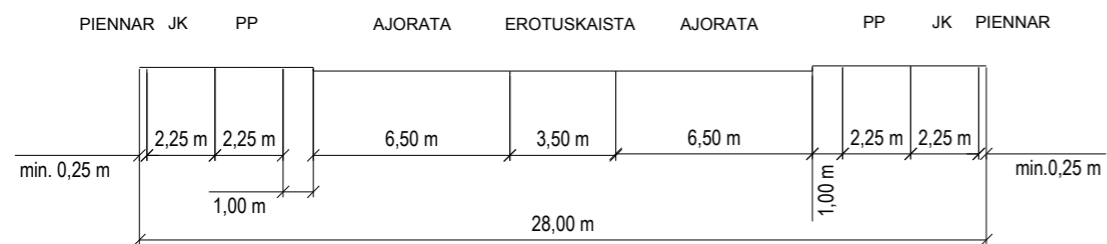
Myös Tullintorin toinen, Hammareninkadulla sijaitseva huoltoyhteys korvataan uudella tornihotellin pohjoispuolen huoltoyhteydellä. Samaa reittiä huolletaan jatkossa myös Tullikamari ja Pakkahuone. Ravintola Telakan huoltoyhteys säilyy Tullikamarin aukiolla.

Kuva: Katujen poikkileikkaukset

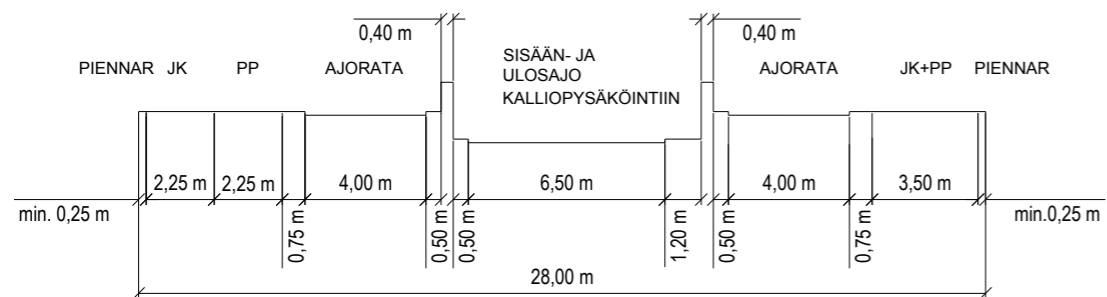
POIKKILEIKKAUS A-A



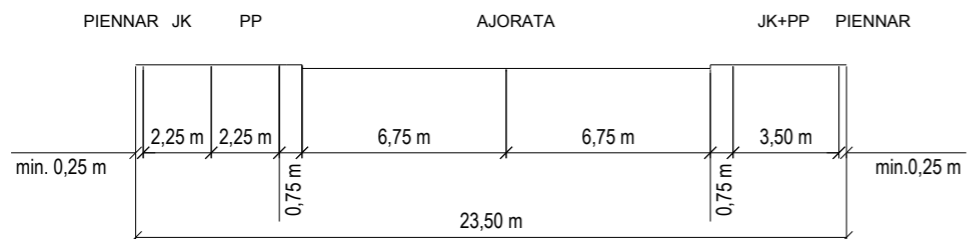
POIKKILEIKKAUS B-B



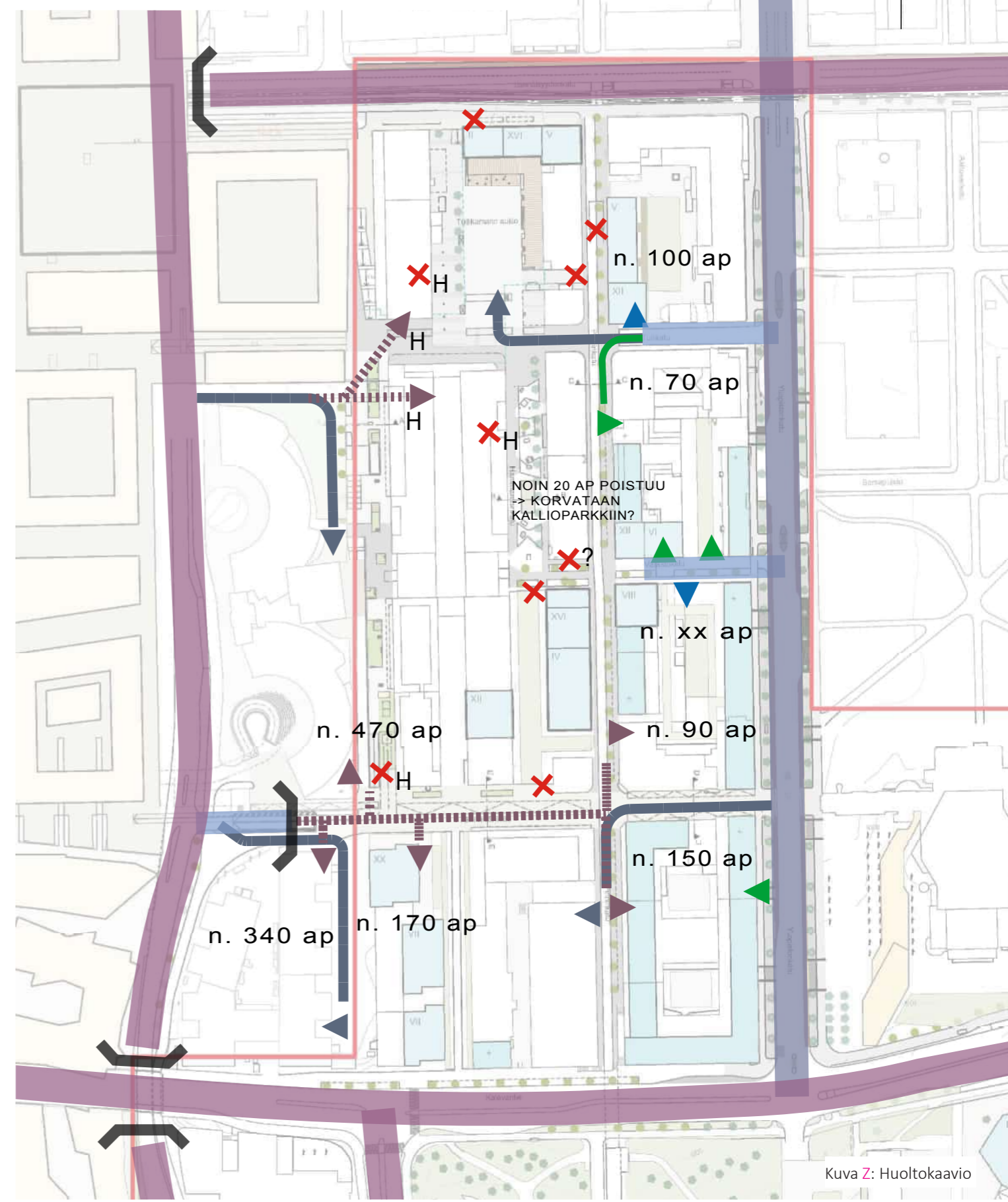
POIKKILEIKKAUS C-C



POIKKILEIKKAUS D-D



- PÄÄKATU
- PÄÄKOKOOJAKATU
- KORTTELIKATU
- HUOLTOAJO SALLITTU
- AUTOLIIKENNE SALLITTU
- MAANALAINEN AJOYHTEYS
- MAANALAINEN PYSÄKÖINNIN/HUOLLON SISÄÄN/ULOSAJO, KORVAA NYKYISEN MAANPÄÄLLISEN SISÄÄN/ULOSAJON
- POISTUVA PYSÄKÖINNIN/HUOLLON SISÄÄN/ULOSAJO
- SÄILYVÄ PYSÄKÖINNIN SISÄÄN/ULOSAJO
- SÄILYVÄ HUOLLON SISÄÄN/ULOSAJO
- UUSI PYSÄKÖINNIN SISÄÄN/ULOSAJO



Asemakeskuksen ja Tullin alueiden pysäköintitarve tulevaisuudessa

Asemakeskuksen ja Tullin alueiden pysäköintipaikkatarve kasvaa merkittävästi maankäyttösuunnitelmien (Tullin alueen yleissuunnitelma, Asemakeskuksen suunnittelukilpailun voittajaehdotus) toteutuessa. Näiden alueiden kehittäminen liittyy olennaisesti toisiinsa, joten mahdollisimman toteutuskelpoisen keskitetyn pysäköintiratkaisun löytämiseksi niiden pysäköintiratkaisuja on tarkasteltu erillisessä suunnitelmassa Tullin alueen yleissuunnitelman rinnalla. Suunnitelmassa on ollut mukana myös Tammelan alue, mutta merkittävää pysäköinnin yhdistämispotentiaalia Tullin alueelta sinne suuntaan ei ole työssä löydetty. Pysäköinnin kokonaisuudistus eli nykyisten laitosten korvaaminen sekä uusien paikkojen sijoittaminen keskitettyä alueelle ovat välttämättömyyksiä kehittämishankkeiden toteutumisen kannalta, koska alueelle suunniteltu uusi asuin-, liiketila- ja toimitilarakentaminen ei voi toteutua alueen nykyisten pysäköintipaikkojen käytön tehostamisen keinoin. Maankäytön suunnitelmat sisältävät Asemakeskuksen ja Tullin alueille noin 1100 autopaikkaa asumiselle, noin 1000 autopaikkaa liiketiloille ja noin 300 autopaikkaa toimitiloille.

Maankäytön tiivistymisen myötä Tullin alueelta myös poistuu huomattava määrä nykyisiä pysäköintipaikkoja. Sisäkorttelien katuja rauhoitetaan autoliikenteeltä, minkä yhteydessä kadunvarsipaikkoja poistuu alueelta noin 60 autopaikkaa. Paikat poistuvat vaiheittain katujen saneerausyhteydessä ja asiointipysäköinti siirtyy alueen pysäköintilaitoksiin. Näiden lisäksi tavoitetilanteessa P-Tulli, P-Tullintorin kansi sekä radan länsipuolen P-Asema puretaan uuden rakentamisen tieltä. Nykyiset kiinteistöjen kellarien pysäköintihallit säilyvät, mutta osa niiden sisäänaajoista johdetaan Åkerlundinkadun tunneliin.

Yhteensä Asemakeskuksen ja Tullin alueilla on tavoitetilanteessa tarvetta noin 1900–2000 uudelle autopaikalle, kun huomioidaan uuden maankäytön edellyttämät paikat, nykyisten poistuvien autopaikkojen korvaaminen uusilla paikoilla sekä keskitettyyn laitokseen sijoittamalla saavutettava lievennys pysäköintinormista (yhteensä mahdollisuus vähentää noin 200 ap asumisen osalta). Liityntäpysäköinnin käyttöön on varattu 200 autopaikan osuus laitoksesta. Vuorottaiskäytöllä saavutettu potentiaali on koko laitoksen osalta laskennallisesti noin 700 autopaikkaa.

Tullin kallioparkki

Asemakeskuksen ja Tullin alueiden pysäköintiä keskitetään pitkällä tähtäimellä uuteen Tullin kallioparkkiin, jonka laajuus on noin 2000 ap siinä vaiheessa, kun maankäyttösuunnitelmat ovat toteutuneet täysimääräisinä. Pysäköintilaitos rakennetaan itä–länsisuuntaisena karkeasti eteläisen veturitalin tasolle siten, että länsipää ulottuu radan länsipuolelle ja itäpää Tampere-talolle saakka.

Kallioparkin sisäänaajoille on tässä suunnitteluvaiheessa tutkittu kahta eri vaihtoehtoa: Viinikankatua Tampere-talon itäpuolella sekä Ratapihankatua Kanslerinrinteen kohdalla. Molemmat vaihtoehdot on todettu alustavasti toteutuskelpoisiksi ja tavoitetilanteessa saatetaan kapasiteetin puolesta tarvita molempia, mutta maanpäällisen liikenteen toimivuuden ja saavutettavuuden kannalta Viinikankatua pidetään ensisijaisena vaihtoehtona. Laitos kytketään yhteen myös P-Hämppiin tai sen laajennuksena rakennettavaan P-Rautatienkatuun, jolloin laitos on pidemmällä maanlaisella ajomatalla saavutettavissa myös P-Hämpin nykyisistä sisäänaajoista Pakkahuoneenaukiolta ja Rongankadulta.

Kampusalue

Kampusalueella on pysäköintipaikkoja nykyisin noin 500 ap ja paikkojen käyttöaste on korkea. Merkittävä osa autopaikoista on pysäköintitunnuksella annettu työntekijöiden käyttöön. Alueen pysäköintipaikkatarve kasvaa uuden suunnitellun rakentamisen myötä noin 500 autopaikalla. Kampus on erillinen osakokonaisuus, jota on vaikea kytkeä toiminnallisesti osaksi Asemakeskuksen ja Tullin alueiden muita pysäköintiratkaisuja. Fyysinen välimatka Tullin kallioparkkiin on sen verran suuri, että paikkojen saavutettavuus kärsii ja vähentää sen houkuttavuutta.

Kampusalueen tulevaisuuden pysäköintiratkaisu on eriytetty muusta tarkastelun alueen pysäköintitarjonnasta, sillä selvää yhteiskäyttöpotentiaalia ei löydetty. Tullin alueen pysäköintipaikkojen käyttöprofiili (toimitilat) vastaa yleisesti kampuksen pysäköintipaikkojen käyttöprofiilia, joten erilliset ratkaisut ovat perusteltuja myös siitä näkökulmasta. Sen sijaan kampuksen hankkeiden sisältä pysäköinnin yhteiskäyttömahdollisuuksia löytyy, mikäli alueelle saadaan riittävästi asumista. Tällöin eri toimintojen pysäköintipaikkatarve on mahdollista tarkastella kokonaisuutena ja lopullisessa ratkaisussa voidaan vuorottaispysäköinnillä pienentää lopullista paikkamäärää. Myös viikonlopun kysyntäpiikkejä esim. Tampere-talon tai Areenatapahtuman tai muun viikonlopputapahtuman aikaan voitaisiin osoittaa kampuksen alueelle.

Kampusalueelle rakennetaan uusi keskitetty pysäköintilaitos siinä vaiheessa, kun alueen kaakkoisnurkassa sijaitsevan nykyisen suurimman pysäköintialueen päälle aletaan rakentaa. Laitos rakennetaan maanlaisena ratkaisuna ja sisäänajo laitokseen linjataan Ratapihankadulta, nykyisestä kampusalueen eteläisestä liittymästä.

Yleisen sairaalan alue

Viinikankadun itäpuolelle, nk. yleisen sairaalan alueelle rakennetaan asuin- ja liiketilaa nykyisen pysäköintikentän paikalle. Tällä hetkellä pysäköintikenttä on yleistä pysäköintiä, jota markkinoidaan Tampere-talon pysäköintialueena. Nämä uudisrakentamisen yhteydessä poistuvat paikat korvautuvat Tullin kallioparkilla ja uuden maankäytön edellyttämät pysäköintipaikat rakennetaan korttelien sisällä maanlaisena pysäköintinä.

4.5 VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Yleissuunnitelman luonnosvaiheessa laadittiin kaksi vaihtoehtoista suunnitelmaluonnosta. Vaihtoehdot perustuivat samoihin kehittämistavoitteisiin, mutta esittivät erilaisia maankäytöllisiä ratkaisukeinoja. Vaihtoehto 1:n lähestymistapa oli realistisempi, perustuen mm. enemmän nykyisiin tonttijakoihin ja maankäyttöalueisiin. Vaihtoehto 2:ssa esitettiin vaihtoehtoisia ratkaisuja, joissa haettiin ratkaisuja nykyisiä hallinta- ja maankäyttörajoja kyseenalaistamalla, mm. tontti- ja korttelirakennetta yhdistellen (Tullin ruutu-kaava-alue) tai kansirakentamisella (Viinikankatu).

Ohessa esitettyyn vaikutusten arvioinnin taulukkoon on koottu luonnoksiin liittyvät keskeiset vaikutukset ja niiden perusteella on tehty vertailua vaihtoehtojen välillä. Yleissuunnitelman laatimisen ohjausryhmä valitsi vertailun perusteella vaihtoehto 1:n jatkosuunnittelun pohjaksi.

Vaihtoehto 1 esittää tavoitteiden mukaisen, mutta toteuttamiskelpoisemmän ratkaisun suunnittelualueen eri osa-alueilla.

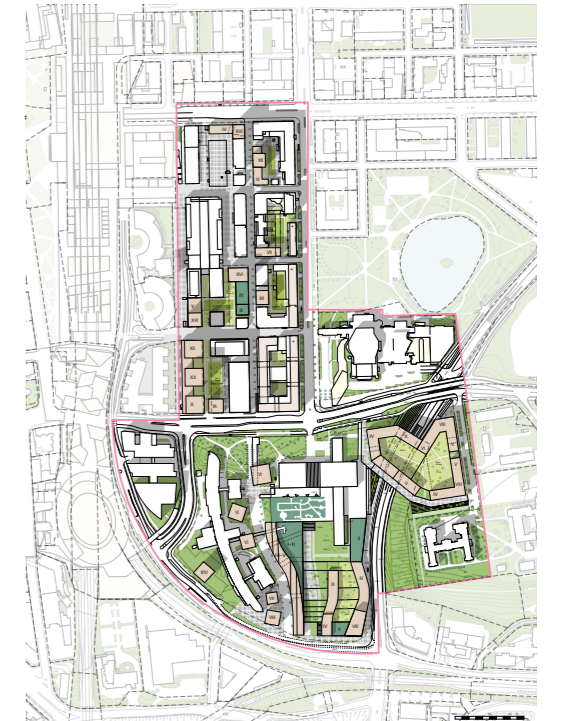
Ruutukaava-alueella vaihtoehto 1 säilyttää alueen tiheän kortteli- ja tonttijaon ja perustuu joustavammin yksittäisten tonttien ja rakennusten uudistamiseen tai täydennysrakentamiseen.

Kampusalueen vaihtoehto 1:ssä rakentaminen sijoittuu kompaktimmin alueen ytimeen ja vastaa siten paremmin kampuksen kehittämissstrategian näkemyksiin. Ratkaisua on luonnosvaiheen jälkeen kehitetty siten, että päärakennuksen arvot on huomiotu paremmin mm. siirtämällä pistetalojen sijaintia päärakennuksen eteläpuolelta Pinninkadun varteen.

Yleisen sairaalan alueen vaihtoehdot 1 ja 2 ovat ratkaisuna hyvin erilaiset. Vaihtoehdossa 2 muodostettiin Viinikankadun ylittävälle kannelle uusi suurkortteli. Alustavien laskelmien mukaan kannen rakentaminen ei ole taloudellisesti kannattavaa esitetyllä rakennustehokkuudella. Valmiiseen yleissuunnitelmaan valitussa vaihtoehdossa 1 rakentaminen sijoittuu nykyisille tonttialueille Kalevanharjun yläosalle, ja on ratkaisuna toteuttamiskelpoisempi.

Yleissuunnitelmaluonnosten vaikutusten arviointi: laajuustiedot

LAAJUUSTIEDOT	VE1				VE2			
	Kokonaisuus	Tullin ruutu-kaava-alue	Kampusalue	Viinikankadun alue	Kokonaisuus	Tullin ruutu-kaava-alue	Kampusalue	Viinikankadun alue
nykyinen kem ²		x	52 000	0		x	52000	0
poistuvat kem ²						17000		
uudet kem ²								
asuminen		37000		25000		63000		33000
opisk.as			14000				15000	
tsto		15000		5000		15000	7000	
liiketila		5000				5000		2000
hybridi			33000				26000	
(joista korotukset)		14000						
UUDET YHT kem²	134 000	57 000	47 000	30 000	149 000	66 000	48 000	35 000
asukkaita	1 570	670	450	450	2 200	1150	450	600



Yleissuunnitelmaluonnosten vaikutusten arviointi

VE1			
	Tullin ruutukaava-alue	Kampusalue	Viinikankadun alue
RAKENNETTU YMPÄRISTÖ JA KAUPUNKIKUVA			
Kaupunkirakenne	Tullin alueen täydennysrakentaminen ja toimintojen monipuolistuminen asumista lisäämällä tukevat keskustan kehittämisen tavoitteita. Tullin alueesta kasvaa entistä vahvempi ydinkeskustaan kytekytynyt kaupunginosa. VE1 perustuu nykyisen kapean korttelirakenteen täydentämiseen, joka tapahtuu tontikohtaisilla hankkeilla.	Kampusalueen kehittäminen monitoimintaisena alueena tukee keskustan kehittämisen tavoitteita. Täydentyvä kampusalue jatkaa aktiivista kaupunkirakennetta Tullin alueen suunnasta etelään.	Alueen täydennysrakentaminen asuinalueena tukee keskustan kehittämisen tavoitteita. Viinikankadun alue ja pysäköintikenttä ovat tällä hetkellä kaupunkirakenteen vajaan käyttöisiä osia.
Kaupunkikuva	Alueen ruutukaavalla on vahva kaupunkikuvallinen reuna, jota ei muuteta kuin yhdenmukaisilla matalilla korotuksilla. Alue sijoittuu korkean rakentamisen vyöhykkeelle ja yksittäiset korkeat rakennukset sijoittuu alueen sisäosiin tai Itsenäisydenkadun varrelle. Kerroskorkeus kasvaa kohti ratapihaa.	Täydennysrakennukset eheyttävät kampusalueen reunaan: pohjoisreunan uusi toimisto-hybridirakennus sijoittuu kampuksen edustalla päärakennuksen ja Pinnin linjaan ja viestii kampusalueen uudistumisesta. Eteläreunan toimistorakennus täydentää kampusalueen eteläkulman ja toimii kaupunkikuvallisena maamerkinä keskustaan saavuttaessa. Rakennuksen edustalle muodostuu viihtyisä puistomainen aukiotila. Tornirakennuksilla tuotetaan kampusalueelle eri ilmansuuntiin toimivaa näkyvyyttä.	Alueen kehittämisellä on positiivinen vaikutus Viinikankadun katukuvassa, osana kaupungin sisääntuloväylän näkymää. Kadun länsipuolen toimistotalo sijoittuu näkyväälle paikalle kaupunkiin saavuttaessa.
Rakennushistoria, kulttuurihistoria	Täydennysrakentaminen suhtautuu kunnioittavasti olemassa olevaan rakennuskantaan ja korttelirakenteeseen. Korvaava täydennysrakentaminen sijoittuu tonteille, jossa rakennuskanta on nuorta.	Pohjoisreunan uusi toimistorakennus on vedetty katulinjasta sisään ja säilyttää yhtenäisen kampuksen edustan puistoalueen. Tornitalot sijoittuvat sisäpihalle, ja sulkevat päärakennuksen etelään suuntautuvia näkymiä. Suunnitelmassa puretaan yksi toisen rakennusvaiheen (1960-luvun jälkipuoli) rakennuksista.	Eteläsuunnassa alue liittyy vanhaan yleisen sairaalan alueeseen ja sen puistoon. Rakentamisen mittakaavassa on huomioitu kerroskorkeuksien madaltuminen ja pihojen avautuminen sairaala-alueen suuntaan. Tehokas asuinrakentaminen muodostaa kontrastin idän suuntaan (mm. Kalevankankaan hautausmaa ja Kalevanharjun päiväkot). Muu alueella tapahtuva asuintäydennysrakentaminen pienentää kontrastia.
ELINKEINOYMPÄRISTÖ			
Elinkeino toiminnan kehittäminen	Alueelle on mahdollista rakentaa uutta toimisto- ja liiketilaa.	Kampuksen kehittämisessä panostetaan alueen ytimeen ja sen vahvistamiseen, toimintojen keskittämiseen ja synergia-etuihin. VE1:ssä toiminnot sijoittuvat kompaktimmin alueen ytimeen.	Viinikankadun länsipuolelle, kaupunkikuvallisesti näkyväälle paikalle sijoittuu toimistotalo.
Aluekokonaisuuden vetovoimaisuuden kehittäminen	Täydennysrakentamisen myötä alueesta kehittyä aktiivisempi ydinkeskustaan kytekytynyt monitoimintainen alue.	Kampusalueesta muodostetaan monitoimintaista perinteistä sekoittunutta kaupunkirakennetta muodostavaa tilaa, joka lisää alueen elinvoimaisuutta ja vetovoimaa.	Nykyiselle pysäköintikentälle sijoittuva asuinrakentaminen parantaa alueen viihtyvyyttä.
Yritysvaihtokäytöt		Kampusalueelle rakennetaan yritystiloja, joissa yliopiston ja yritysten rajapinnat kohtaavat ja sekoittuvat.	Viinikankadun länsipuolelle, kaupunkikuvallisesti näkyväälle paikalle sijoittuu toimistotalo.

VE2			
	Tullin ruutukaava-alue	Kampusalue	Viinikankadun alue
RAKENNETTU YMPÄRISTÖ JA KAUPUNKIKUVA			
Kaupunkirakenne	Tullin alueen täydennysrakentaminen ja toimintojen monipuolistuminen asumista lisäämällä tukevat keskustan kehittämisen tavoitteita. Tullin alueesta kasvaa entistä vahvempi ydinkeskustaan kytekytynyt kaupunginosa. VE2 perustuu korttelirakenteen uudistamiseen siten, että kapeista kortteleista muodostetaan suurempia umpikorttelikokonaisuuksia.	Kampusalueen kehittäminen monitoimintaisena alueena tukee keskustan kehittämisen tavoitteita. Täydentyvä kampusalue jatkaa aktiivista kaupunkirakennetta Tullin alueen suunnasta etelään.	Alueen täydennysrakentaminen asuinalueena tukee keskustan kehittämisen tavoitteita. Viinikankadun alue ja pysäköintikenttä ovat tällä hetkellä kaupunkirakenteen vajaan käyttöisiä osia.
Kaupunkikuva	Alueen ruutukaavalla on vahva kaupunkikuvallinen reuna, jota ei muuteta kuin yhdenmukaisilla matalilla korotuksilla. Alue sijoittuu korkean rakentamisen vyöhykkeelle ja yksittäiset korkeat rakennukset sijoittuu alueen sisäosiin tai Itsenäisydenkadun varrelle. Kerroskorkeus kasvaa kohti ratapihaa.	Täydennysrakennukset eheyttävät kampusalueen reunaan: pohjoisreunan uusi toimisto-hybridirakennus sijoittuu kampuksen edustalla päärakennuksen ja Pinnin linjaan ja viestii kampusalueen uudistumisesta. Eteläreunan rakennukset täydentävät kampusalueen eteläkulman ja toimivat selvärajaisena kaupunkikuvallisena maamerkinä keskustaan saavuttaessa. Pinnin länsipuolelle sijoittuva tornirakennus sijoittuu korkean rakentamisen vyöhykkeelle.	Alueen kehittämisellä on yleisesti positiivinen vaikutus Viinikankadun katukuvassa. Kaupunkikuvallisesti kansirakenne ja sen alle sijoittuva tunnelimainen yhteys eivät ole viihtyisiä. Kaupunkikuvallisesti suurkortteli pyrkii sovittautumaan ympäröivien rakennusten korkeuksien mittakaavaan. Suljettu suurkortteli on kontrastinen rakennusmassa vapaasti puistomaiseen tilaan sijoittuvien rakennusten joukossa.
Rakennushistoria, kulttuurihistoria	Täydennysrakentaminen perustuu osin kortteleiden yhdistämiseen, joka muuttaa alueen tunnuspiirteistä kapeaa korttelirakennetta. Täydennysrakentaminen sijoittuu tonteille, jossa rakennuskanta on nuorta.	Pohjoisreunan uusi toimistorakennus on vedetty katulinjasta sisään ja säilyttää yhtenäisen kampuksen edustan puistoalueen. Sisäpihan rakennukset ovat matalia ja pitkäomaisia, muodostaen uuden tulkinnan päärakennuksen arkkitehtuurista ja säilyttävät melko hyvin etelään suuntautuvat näkymät. Suunnitelmassa puretaan yksi toisen rakennusvaiheen (1960-luvun jälkipuoli) rakennuksista.	Suurkortteli sijoittuu arvorakennusten keskelle: Yliopiston päärakennus, Yleinen sairaala, Kalevanharjun päiväkoti sekä Tampere-talo. Korttelin rakennuskorkeudet on suunniteltu vaihteliksi siten, että ne seuraavat ympärillä olevien rakennusten mittakaavaa. Suurin mittakaavallinen kontrasti on päiväkodin suuntaan.
ELINKEINOYMPÄRISTÖ			
Elinkeino toiminnan kehittäminen	Alueelle on mahdollista rakentaa uutta toimisto- ja liiketilaa.	Kampuksen kehittämisessä panostetaan alueen ytimeen ja sen vahvistamiseen, toimintojen keskittämiseen ja synergia-etuihin. VE2:ssä toiminnot sijoittuvat Pinninkadun jatkeen varrelle.	Alueelle ei sijoitu yritystoimintaa, ei merkittäviä yritysvaikutuksia.
Aluekokonaisuuden vetovoimaisuuden kehittäminen	Täydennysrakentamisen myötä alueesta kehittyä aktiivisempi ydinkeskustaan kytekytynyt monitoimintainen alue.	Kampusalueesta muodostetaan monitoimintaista perinteistä sekoittunutta kaupunkirakennetta muodostavaa tilaa, joka lisää alueen elinvoimaisuutta ja vetovoimaa.	Kannen päälle rakentuva kortteli on maamerkinomainen asuinrakennus, joka rikastuttaa alueen kokonaisuutta. Kansirakenne ja sen alapuoliset tilat eivät kehittä vetovoimaisuutta.
Yritysvaihtokäytöt		Kampusalueelle rakennetaan yritystiloja, joissa yliopiston ja yritysten rajapinnat kohtaavat ja sekoittuvat.	Alueelle ei sijoitu yritystoimintaa, ei merkittäviä yritysvaikutuksia.

ASUINYMPÄRISTÖ JA PALVELUT			
Asuinympäristön ominaisuudet, monimuotoisuus, viihtyminen	Hybridirakennuksiin ja korotusosiin on mahdollista tuottaa persoonallista urbaania asumista. Kapeissa kortteleissa pihojen haasteena on sijoittuminen erityisratkaisuin katoille ja kattoterasseille.	Kampusalueelle tuodaan uusia toimintoja, myös asumista, joka sijoittuu kampusalueen ytimeen.	Nykyiselle pysäköintikentälle sijoittuva asuinrakentaminen parantaa alueen viihtyvyyttä.
Palveluiden saavutettavuus	Asumisen lisääntyminen mahdollistaa palveluiden lisäämisen ja alueen aktiivisen toiminnan myös toimistoajan jälkeen.	Asumisen ja asiakaiden lisääminen sekä palvelutilojen rakentaminen mahdollistaa palvelujen kehittämisen alueella.	Täydennysrakentamisen myötä lisääntyvä asukas pohja mahdollistaa alueen palvelujen kehittämisen.
Ympäristön laatu, melu, ilmanlaatu, VAK-riskit, yms.	Melu ja ilmanlaatukysymykset paranevat, kun ajoneuvoliikennettä rajoitetaan alueen sisäosissa.	Asuminen sijoittuu alueen ytimeen, etäälle VAK-riskivyöhykkeestä.	Asuinkortteli sijoittuu vilkkaasti liikennöidyn Viinikankadun varteen, joka edellyttää melu- ja ilmanlaatukysymysten huomioimattamista. Em. Näkökulmat on huomioitu yhtenäisen suojaavan rakennusrintaman suuntaamisessa Viinikankadun puolelle.
LIIKENNE			
Henkilöautoliikenne	Autoliikenteen verkko muutetaan vaiheittain ulkosyötteiseksi estämällä läpiajo alueen poikki.	Kampusalueen sisällä ei ole autoliikenteen verkkoa.	Asuinkorttelin ajoyhteys sijoittuu Sairaalankadun varrelle, joka lisää liikennettä ko. kadulla.
Jalankulku ja pyöräily	Pinninkatu muutetaan jalankulun ja pyöräilyn laatuikäväksi. Åkerlundinkatu, Hammareninkatu sekä P-Tullintorin kansi muutetaan kävelykaduiksi. Aukioiden viihtyvyyttä parannetaan.	Tullin alueelta saapuva Pinninkatu jatkuu alueen halki jalankulun ja pyöräilyn laatuikäväksi. VE1:ssä kevyen liikenteen väylä on suoraviivaisempi Viinikankadun risteys suuntaan, Naulakadun suunta on kiertävä.	Asuinkorttelin ja yleisen sairaalan alueen saavutettavuutta parantaa jalankulun ja pyöräilyn sillan sijoittaminen Viinikankadun ylitse kampusalueelle.
Joukkoliikenne	Itsenäisyydenkadulle tuleva raitiotie parantaa alueen pohjoisosan joukkoliikennetarjontaa. Raitiotien myötä bussiliikenne keskittyy nykyistä enemmän Kalevantielle, mikä parantaa alueen joukkoliikennetarjontaa.	Raitiotien myötä bussiliikenne keskittyy nykyistä enemmän Kalevantielle, mikä parantaa alueen joukkoliikennetarjontaa.	Raitiotien myötä bussiliikenne keskittyy nykyistä enemmän Kalevantielle, mikä parantaa alueen joukkoliikennetarjontaa.
Huoltoliikenne	Tullikamarin ja Tullintorin huoltoliikenne tapahtuu uutta maanalaista yhteyttä pitkin Ratapihankadulta, muu huoltoliikenne pääosin maan päällä nykyiseen tapaan.	Alueen huoltoliikenne tapahtuu sekä Ratapihankadulta että Kalevantien suunnista.	Alueen huoltoliikenne tapahtuu Kalevantieltä.
Pysäköinti	Täydennysrakentaminen perustuu lyhyellä aikavälillä nykyisten pysäköintilaitosten varaan. Pitkällä tähtäimellä alueen pysäköinti siirtyy keskitettyyn kallioparkkiin ja alueen ytimessä sijaitseva pysäköintitalo otetaan täydennysrakentamiskohteeksi.	Nyt autopaikkoja 400, tavoitetilanteessa 500 ap (koko alueen normi 1/200). Ensimmäiset laajennusvaiheet: tontilla pintapysäköintinä. Myöhemmissä laajenmisvaiheissa pysäköinti keskitetysti (joko yhteiskäyttöratkaisu kallioparkissa tai pysäköintilaitos pihakannen alla). Ajo pysäköintiin Ratapihankadulta.	Autopaikat sijoittuvat korttelin sisäpihan alle. Ajo Sairaalakadun puolelta.
Kaupunkitilan ominaisuudet	Koko aluetta kehitetään viihtyisämmäksi kävely- ja oleskelualueeksi rajoittamalla henkilöautoilua. Tullikamarin aukiota kehitetään keskeisenä julkisena tapahtumapaikkana ja kaupunkitilana. Muut kehityskohteet: P-Tullintorin pysäköintikansi, Hammareninkadun pohjoispää, Åkerlundinkatu.	Kampusalueen keskelle on mahdollisuus muodostaa aktiivinen ja korkeatasoinen jalankulun ja pyöräilyn laatuikävä. Alueen eteläkulmaan muodostuu edustava aukiotila.	Viinikankadun rinteet rakennetaan terrassimaiseksi, sisältäen mm. istutuksia ja nousevia porrasyhteyksiä. Katukuvan yleisilme muuttuu urbaanimmaksi ja laadukkaammaksi.

Hybridirakennuksiin ja korotusosiin on mahdollista tuottaa persoonallista urbaania asumista. Isot korttelipihat mahdollistavat suojaosan oleskelun.	Kampusalueelle tuodaan uusia toimintoja, myös asumista, joka sijoittuu kampusalueen eteläosiin.	Kannen päälle rakentuva kortteli itsessään on miellyttävä ja suojaisa suurkorttelikokoinaisuus, josta osasta asunnoista on hyvät etelään suuntautuvat näkymät. Kansirakenteen alle muodostuu pitkä tunnelimainen, epäviihtyisä tila.
Asumisen lisääntyminen mahdollistaa palveluiden lisäämisen ja alueen aktiivisen toiminnan myös toimistoajan jälkeen.	Asumisen ja asiakaiden lisääminen sekä palvelutilojen rakentaminen mahdollistaa palvelujen kehittämisen alueella.	Täydennysrakentamisen myötä lisääntyvä asukas pohja mahdollistaa alueen palvelujen kehittämisen. Suurkortteliin keskustan puoleiseen kulmaan varataan katutason liiketilaa.
Melu ja ilmanlaatukysymykset paranevat, kun ajoneuvoliikennettä rajoitetaan alueen sisäosissa.	Asuminen sijoittuu alueen eteläosaan, nykyiselle VAK-riskivyöhykkeelle sekä Viinikankadun ja Ratapihankadun risteyskohdalle.	Asuinkortteli sijoittuu vilkkaasti liikennöidyn Viinikankadun varteen, joka edellyttää melu- ja ilmanlaatukysymysten huomioimattamista. Kannen päälle sijoittuva suurkortteli suojautuu ko. ongelmilta. Kannen alaisessa tunnelissa kevyen liikenteen väylä erotetaan lasiseinällä ajoneuvoliikenteen alueesta.
Autoliikenteen verkko muutetaan vaiheittain ulkosyötteiseksi estämällä läpiajo alueen poikki.	Kampusalueen sisällä ei ole autoliikenteen verkkoa.	Asuinkorttelin ajoyhteys sijoittuu Sairaalankadun varrelle, joka lisää liikennettä ko. kadulla.
Pinninkatu muutetaan jalankulun ja pyöräilyn laatuikäväksi. Åkerlundinkatu, Hammareninkatu sekä P-Tullintorin kansi muutetaan kävelykaduiksi. Aukioiden viihtyvyyttä parannetaan.	Tullin alueelta saapuva Pinninkatu jatkuu alueen halki jalankulun ja pyöräilyn laatuikäväksi. VE2:ssa kevyen liikenteen väylä suuntautuu etelään Ratapihankadulle. Yhteys Viinikankadun suuntaan ei ole suoraviivainen.	Alueen saavutettavuutta parantaa kannen yhteyteen muodostuva kevyen liikenteen yhteys Viinikankadun ylitse.
	Alueen huoltoliikenne tapahtuu sekä Ratapihankadulta että Kalevantien suunnista.	
Täydennysrakentaminen perustuu lyhyellä aikavälillä nykyisten pysäköintilaitosten varaan. Pitkällä tähtäimellä alueen pysäköinti siirtyy keskitettyyn kallioparkkiin ja alueen ytimessä sijaitseva pysäköintitalo otetaan täydennysrakentamiskohteeksi. Yhdistettyjen kortteleiden alla on mahdollista toteuttaa korttelikohtaisia pysäköintilaitoksia.	Nyt autopaikkoja 400, tavoitetilanteessa 500 ap (koko alueen normi 1/200). Ensimmäiset laajennusvaiheet: tontilla pintapysäköintinä. Myöhemmissä laajenmisvaiheissa pysäköinti keskitetysti (joko yhteiskäyttöratkaisu kallioparkissa tai pysäköintilaitos pihakannen alla). Ajo pysäköintiin Ratapihankadulta.	Autopaikat sijoittuvat korttelin sisäpihan alle. Ajo Sairaalakadun puolelta.
Koko aluetta kehitetään viihtyisämmäksi kävely- ja oleskelualueeksi rajoittamalla henkilöautoilua. Tullikamarin aukiota kehitetään keskeisenä julkisena tapahtumapaikkana ja kaupunkitilana. Muut kehityskohteet: P-Tullintorin pysäköintikansi, Hammareninkadun pohjoispää, Åkerlundinkatu.	Kampusalueen keskelle on mahdollisuus muodostaa aktiivinen ja korkeatasoinen jalankulun ja pyöräilyn laatuikävä. Kampusalueen sisäpihalle muodostuu laaja, etelään aukeava piha-alue.	Kansi ja suurkortteli ei muodosta varsinaista uutta julkista kaupunkitilaa. Viinikankadun viihtyvyys laskee kannen alikulun vuoksi.

EKO- JA ENERGIATEHOKKUUS			
Aluerakenne, liikkuminen, rakentaminen	Täydennysrakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta ydinkeskustan tuntumassa, olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen äärelle, ja siten parantaa alueen ja kokonaisrakenteen energia- ja ekotehokkuutta.	Täydennysrakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta ydinkeskustan tuntumassa, olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen äärelle, ja siten parantaa alueen ja kokonaisrakenteen energia- ja ekotehokkuutta. Kampusalueella tavoitteena joukkoliikennepainotteinen liikkuminen, opiskelija-asunnoille tavoitteena ei autopaikkoja.	Täydennysrakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta ydinkeskustan tuntumassa, olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen äärelle, ja siten parantaa alueen ja kokonaisrakenteen energia- ja ekotehokkuutta.
LUONNONYMPÄRISTÖ			
Luonnon monimuotoisuus	Rakentamisella ei merkittävää vaikutusta luontoarvoihin.	Rakentamisella ei merkittävää vaikutusta luontoarvoihin.	Viinikankadun rinteeseen vihermassa vähe- nee, mutta ei merkittävästi muuta alueen luontoarvoja.
Hulevesien hallinta	Alueella on vain vähän pintgoja hulevesien imeyttämiseen tai viivyttämiseen. Suositeltavia rakaisuja ovat mm. viherkatot.	VE1:n korkeampi rakentamistapa antaa mahdollisuuden rakentaa enemmän hulevesiä imeyttävää tai viivyttävää piha- aluetta (kuin matalampi VE2)	Mahdollisuus hulevesien hallintaan toteutuu piha-alueella ja terassoidulla rinteellä.
TOTEUTETTAVUUS			
Yleisten alueiden rakentaminen, kaupungin investoinnit ja tulot	Alkuvaiheen investointeja: Tullikamarin aukio, Pinninkatu ja Åkerlundinkadun kattaminen sekä opastus- ja infotaulut, taide ja tapahtumat sekä valaistuskohdeet.		Investoinnit: terassointirakenteet Viinikankadun varressa, kevyen liikenteen silta.
VUOROVAIKUTUS			
Työpajojen ideoiden/ näkökulmien huomioon ottaminen	VE1 pohjautuu tavoitetyöpajassa tunnistettuihin täydennysrakentamiskohtiin.	VE1 pohjautuu SYKin omaan kampusvisioon, jota on kehitetty vuorovaikutuksessa Tulli+-visio-työpajoista alkaen.	VE1:n rakennustavassa on huomioitu toiveet Yleisen sairaalan mittakaavanhuomioimisessa korttelin rakennuskorkeuksissa. Korttelin eteläpää on matalin osuus.

Täydennysrakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta ydinkeskustan tuntumassa, olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen äärelle, ja siten parantaa alueen ja kokonaisrakenteen energia- ja ekotehokkuutta.	Täydennysrakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta ydinkeskustan tuntumassa, olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen äärelle, ja siten parantaa alueen ja kokonaisrakenteen energia- ja ekotehokkuutta. Kampusalueella tavoitteena joukkoliikennepainotteinen liikkuminen, opiskelija-asunnoille tavoitteena ei autopaikkoja.	Täydennysrakentaminen tiivistää kaupunkirakennetta ydinkeskustan tuntumassa, olemassa olevan infrastruktuurin ja joukkoliikenteen äärelle, ja siten parantaa alueen ja kokonaisrakenteen energia- ja ekotehokkuutta.
Rakentamisella ei merkittävää vaikutusta luontoarvoihin.	Rakentamisella ei merkittävää vaikutusta luontoarvoihin.	Viinikankadun rinteeseen vihermassa vähe- nee, mutta ei merkittävästi muuta alueen luontoarvoja.
Alueella on vain vähän pintgoja hulevesien imeyttämiseen tai viivyttämiseen. Suositeltavia rakaisuja ovat mm. viherkatot.	VE2:n matalampi rakentamistapa vähentää piha-pinta-alaa ja edellyttää vaihtoehtoisia ratkaisuja, mm. viherkattoja. Toisaalta sisäpihalle muodostuu iso yhtenäinen viheralue, joka mahdollistaa hulevesiratkaisuja.	Mahdollisuus hulevesien hallintaan toteutuu piha-alueella.
Alkuvaiheen investointeja: Tullikamarin aukio, Pinninkatu ja Åkerlundinkadun kattaminen sekä opastus- ja infotaulut, taide ja tapahtumat sekä valaistuskohdeet.		Investoinnit: kansirakenne Viinikankadun yli.
VE2 pohjautuu osin tavoitetyöpajassa tunnistettuihin täydennysrakentamiskohtiin sekä reagoi työpajassa esitettyyn kortteleiden radikaalimpaan uudistamis- ja lisärakentamistarpeeseen.	VE2 pohjautuu osin SYKin kampusvisioon, mutta poikkeaa rakentamistavaltaan ja toimintojen sijoittelultaan. VE2 huomioi työpajoissa esitetyt toiveet kampuksen etelään aukeavasta sisäpihasta ja näkymästä.	VE2:n rakennustavassa on huomioitu toiveet Yleisen sairaalan ja yliopiston päärakennuksen mittakaavan huomioimisessa korttelin rakennuskorkeuksissa. Korttelin etelä- ja länsireunoilla ovat matalimmat osuudet.

4.6 VAIHEISTUS



VAIHE 1 (2016+)

- + Tullikamarin aukio ja sitä rajaavat uudisrakennukset
- + Pienteollisuustalo 8:n uudisrakennus
- + Kampuksen yrittäjä
- + Yleisen sairaalan alueen täydennysrakentaminen
- + Ratikka Itsenäisyydenkadulla
- + Pinninkadun pp-reitti kampukselle saakka
- + Attilan tontin lisärakentaminen / ramppi Tullintorin parkkiin ja Attilan tontin alla olevaan parkkiin
- + Tullikamarin aukion uudistaminen
- + Hammareninkadun muuttaminen aukioksi
- + Tullintorin ja Tullikamarin huolto Veturitallien pohjoispuolelta
- + Åkerlundinkadun itäpää kävelykatuna (osin katettu)
- + Tullin läpikäyminen estetty
- + Kalevantien sillan uusiminen

Keskeiset maankäytön ja liikenteen kytkennät:
Täydennysrakentamisen pysäköintiratkaisut omalla tontilla tai nykyisissä p-laitoksissa
Pinninkadun pyöräilyn laatukäytävän mahdollistuminen

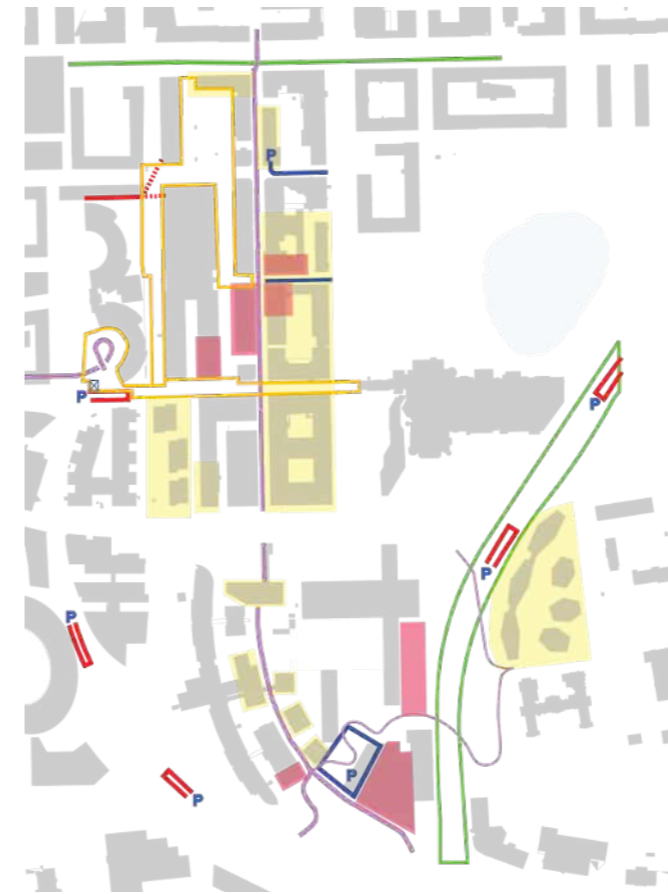
Tulli	12 000m ² (as-tsto-hybridi)
	18 000m ² (as)
Kampus	5000m ² (tsto-y-hybridi)
Viinikankatu	25 000m ² (as)

VAIHE 2 (2020+)

- + Tullin itä- ja eteläosien täydennys- ja korotusrakentaminen, joka ei vaadi uusia pysäköintiratkaisuja
- + Kampuksen ydinosa ja eteläkulman täydennysrakentaminen
- + Pinninkadun eteläosan kehittäminen laadukkaana pp-tienä
- + Kampuksen pysäköinti
- + Kansi ja Areena sekä sen vaatima maanalainen pysäköinti
- + Yliopistonkadun parantaminen

Keskeiset maankäytön ja liikenteen kytkennät:
Kevyt täydennysrakentaminen, joka ei edellytä uusia pysäköintilaitoksia
Kampusalueen rakenteellinen pysäköinti eteläosan toimistorakennuksen yhteydessä

Tulli	6500 (as/tsto-korotukset)
Kampus	6000m ² (tsto-y-hybr)
	10 000m ² (op.as)



VAIHE 3 (2030+)

- + Tullin keskiosan tehokas täydennysrakentaminen
- + Kampuksen reunaosien täydennysrakennukset
- + Asemakeskus
- + Tullin kallioparkki
- + Viinikankadun parantaminen
- + Entisen P-talon tontin rakentaminen
- + Åkerlundinkadun huoltotunneli
- + Åkerlundinkatu kokonaisuudessaan kävelykaduksi
- + Veturitallin edusta ja alikulku

Keskeiset maankäytön ja liikenteen kytkennät:
Kallioparkki mahdollistaa Tullin keskiosan täydennysrakentamisen

Tulli	22 000m ² (as-tsto-hybridi)
Kampus	13 000m ² (tsto-y-hybr)

- Uusi maankäyttö
- Rakennusten korottaminen
- Toteutettu maankäyttö
- Ratikka
- Kävelykatu tai aukio
- Pyöräilyn laatukäytävä
- Yleinen autoliikenne sallittu
- Uusi huolto liikenteen yhteys
- Kadun parantaminen
- Uuden pysäköintilaitoksen ajo-yhteys
- Sillan uusiminen



