



Hervanta

pohjoisakselin täydennysrakentaminen

Asemakaava nro 8603, selostus, luonnos 11.6.2018

Diaarinumero: TRE:9055/10.02.01/2017



HERVANTA, POHJOISAKSELIN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN ASEMAKAAVA NRO 8603, SELOSTUS, LUONNOS 11.6.2018

TIIVISTELMÄ

Tavoite

Asemakaava laaditaan raitiotiehen tukeutuvan täydennysrakentamisen toteuttamiseksi ja sillä vastataan Tampereen väestönkasvuun. Kaupunginhallituksen hyväksymän kaavoitusohjelman tavoite on, että alue täydentyy asumiseen sekä liike- ja toimitiloille vuonna 2017 järjestetyn ideakilpailun pohjalta. Kokonaisratkaisun pohjana on toiminut ideakilpailun voittanut BST-arkkitehdit Oy:n laatima ehdotus "Keinutaan", jota on jatko-kehitetty kaavaprosessin aikana viitesuunnitelmaksi.

Alueelle tavoitellaan raideliikenteeseen tukeutuvaa toiminnoiltaan sekoittunutta keskustamaista korttelirakennetta, mikä muodostaa kaupunkikuvallisesti, kaupunkitilallisesti ja toiminnallisesti laadukkaan kokonaisuuden. Tavoitellaan monipuolista asumista kaikkiin elämänvaiheisiin. Suunnitteluratkaisuilla tuetaan kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Kiinnitetään huomiota kortteleiden melusuojaukseen, hulevesien hallintaan ja kaupunkitilan viherympäristön laatuun.

Suunnittelualue

Suunnittelualue sijaitsee Hervannan pohjoisosassa Hervannan valtaväylän molemmin puolin seitsemän kilometriä Tampereen keskustasta etelään. Nykyisin suunnittelualueella on huoltoasemia, pysäköintialueita sekä näiden väliin jääviä katualueita. Pysäköintialueille sijoittuu suuri määrä lähiympäristön asuinkortteleiden autopaikkoja ja niiden sijoittaminen on ratkaistava alueella myös tulevaisuudessa, mutta ne muuttuvat pinta-pysäköinnistä rakenteelliseen pysäköintiin. Insinöörinkadulle on rakentumassa raitiotie ja kaksi sen pysäkkiä tulee sijoittumaan suunnittelualueelle. Suunnittelualueen vieressä on kolme ns. Matrix-tornia.

Asemakaavan keskeinen sisältö

Kokonaisrakenne

Täydennysrakentamisen myötä alue muodostaa laajennuksen Hervannan keskustalle. Nykyiset huoltoasemat ja pysäköintialueet poistuvat. Uudet korttelit rakentuvat pääosin varsin matalana 4–8 –kerroksisena, jolloin uudisrakentaminen ei kilpaile nykyisten Matrix-tornien kohdalla niiden korkeudessa. Orivedenkadun eteläpuolelle rakentuu uudeksi maamerkiksi yksi 24 -kerroksinen torni täydentäen Hervannan pohjoista sisääntuloa.

Kaupunkitila ja liikkuminen

Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään. Insinöörinkadun ratikkapysäkkien viereen sijoittuu pienet kaupunkiaukiot, jotka liittyvät valtaväylän yli toteutuviin uusiin kävelyn ja pyöräilyn siltayhteyksiin. Orivedenkadun eteläpuoleinen silta toteutuu laajempuna kansimaisena ratkaisuna. Sisäinen kulkuverkosto kytkeytyy Hervannan kulkuverkostoon. Hervannan valtaväylän tilavarausta on esitetty kavennettavaksi ja ajoratoja siirrettäväksi itään päin. Valtaväylän länsipuolisia kortteleita levennetään vastaavasti. Valtaväylän pohjoisen sisääntulon risteystä kehitetään kaksikaistaisena kiertoliittymänä. Tieteenkadun liittymä valtaväylään on esitetty siirrettäväksi noin 100 metriä etelään päin. Liikeneratkaisut on kuvattu asemakaavaluonnoksen liitteenä olevassa liikenneselvityksessä (Sitowise).

Korttelit

Korttelit ovat pääosin suojaisia sovellettuja umpikortteleita. Käyttötarkoitus on asuin-, liike ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL). Liiketilat keskitetään katutasoon pysäkkien vieressä olevien aukoiden yhteyteen. Koillisnurkan korttelissa on huoltoaseman korttelialue (LH-5). Muilta osin asuinalue tukeutuu pääosin Hervannan nykyisen keskustan palveluihin.

Raitiotien pysäkkien viereen sijoittuvat aukiot ja niiden jatkeena olevat kulkuyhteydet kortteleiden läpi on merkitty kortteleihin yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattuna alueen osina.

Täydennysrakentamisen ja naapuruston rasitepysäköinnin autopaikat sijoittuvat kortteleissa rakennuksien ja pihakansien alle. Yleismääräyksessä on esitetty korttelialueiden uudisrakentamisen pysäköinnin mitoitus yhdyskuntalautakunnan hyväksymän pysäköintipolitiikan mukaisesti. Kaava-alue sijoittuu aluekeskuksen kävelyvyöhykkeelle ja tehokkaan joukkoliikenteen alueelle.

Hulevesien hallinta perustuu tonteilla tapahtuvaan viivytykseen. Asemakaavassa on määräyksiä meluntorjunnasta.

Kokonaisrakennusoikeus on 115 000 kem². Tästä asuintilojen osuus on 90 000 kem², mikä vastaa noin 2000 asukasta. Liike- ja toimistotilojen osuus on 25 000 kem².

Kaavaprosessin vaiheet

Asemakaava sisältyy kaavoitusohjelmaan. Vireille tulosta ilmoitettiin kuulutuksessa 14.12.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.12.2017 - 18.1.2018. Hervannan Keinupuistokeskuksessa järjestettiin 10.1.2018 yleisötilaisuus. Hanketta käsiteltiin 16.1.2018 järjestetyssä työpalaverissa, jossa oli läsnä kaupungin asemakaavoitus ja ympäristönsuojelu sekä ELY-keskus ja Pirkanmaan liitto. Valmistelun aikana järjestettiin työpajat ideakilpailussa kahden parhaaksi arvioidun ehdotuksen tekijätiimien kanssa. Kaupungin toimialojen ja muiden avaintahojen kanssa järjestettiin neuvottelut tarpeen mukaan eri vaiheissa. Kohdassa 3 on yhteenveto asemakaavan suunnittelun vaiheista, vuorovaikutuksen myötä saadusta palautteesta ja tavoitteiden kehittymisestä suunnittelun aikana.

Asemakaavaluonnos sekä selvitysaineisto asetetaan nähtäville kesällä 2018. Asemakaavaehdotuksen laadinta käynnistetään syksyllä 2018 esillä olleen luonnoksen sekä siitä saadun palautteen ja kaupungin toimialojen kanssa käytyjen neuvottelujen pohjalta. Ehdotusvaiheessa Tampereen kaupungin kadunnimitoimikunta päättää asemakaava-alueen aukoiden ja kulkuväylien nimistöstä.

Asemakaavan toteutus

Yleisten alueiden ja teknisen huollon tarkempaa suunnittelua ja toteutusta ohjaamaan laaditaan yleissuunnitelmat.

Asemakaavan rinnalle korttelialueiden toteuttamista ohjaamaan laaditaan rakentamista-paohje. Kortteleiden toteutusta ohjaamaan tulee perustaa ns. laaturyhmä, jossa on edustajat rakennusvalvonnasta, asemakaavoituksesta ja kiinteistötoimesta.

Alueen toteutus voi alkaa asemakaavan tultua lainvoimaiseksi. Alue rakentuu vaiheittain.

1 PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1 Tunnistetiedot

Asemakaavan muutos:

Kaupunginosa: Hervanta (065)
 Korttelit nro 7048 / tontti nro 2
 7054
 7062 / tontti nro 6
 7133
 7134

Katu ja virkistysaluetta

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

Kaupunginosa: Hervanta (065)
 Korttelit nro 7048 / osa
 7054
 7133
 7134

Katualuetta

Tonttijako: Tonttijaot laaditaan sitovina ja erillisinä.

Kaavan laatija: Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen, Maankäytön suunnittelu, projektiarkkitehti Ilkka Kotilainen

Dno: TRE:9055/10.02.01/2017 pvm. 12.12.2017, vireille tulo: 14.12.2017

1.2 Selostuksen liiteasiakirjat

- Asemakaavakartta
- Asemakaavan seurantalomake
- Viitesuunnitelma
- Rakentamistapaohje
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liikenneselvitys
- Kuntatekniikkaselvitys
- Meluselvitys
- Kulttuuriympäristöselvitys
- Ympäristöanalyysi

- Asemakaavan aineisto
<https://www.tampere.fi/cgi-bin/kaava/kaavadoc?8603>

1.3 Taustaselvitykset ja lähdemateriaali

- Hervannan pohjoisakselin ideakilpailun aineisto
<https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/rakentaminen/tontit/hervannan-pohjoisakselin-kortteleiden-ideakilpailu.html>
- Raitiotien suunnittelun aineisto
<http://www.tampere.fi/liikenne-ja-kadut/liikenne-ja-katusuunnittelu/raitiotie.html>

2 LÄHTÖKOHDAT

2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

2.1.1 Kaava-alueen sijainti ja yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Hervannan pohjoisosassa Hervannan valtaväylän molemmin puolin seitsemän kilometriä Tampereen keskustasta etelään. Alue rajautuu pohjoisessa itä-länsisuuntaiseen voimajohtolinjaan, lännessä Insinöörinkatuun, etelässä Opiskelijankatuun ja Idässä Tieteenkatuun pois lukien uusien ns. Matrix-tornien korttelialueet.

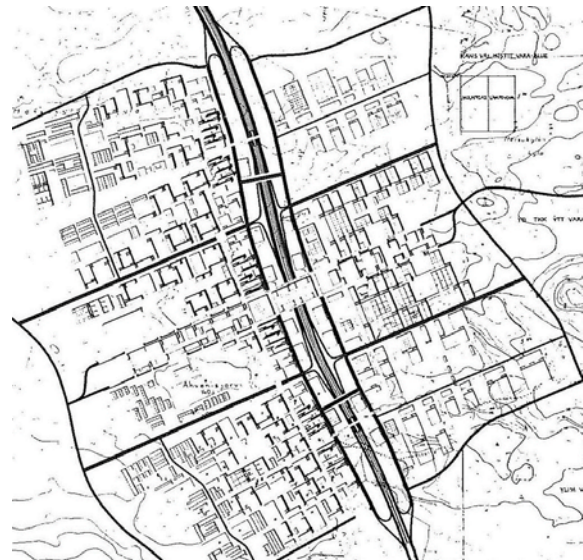
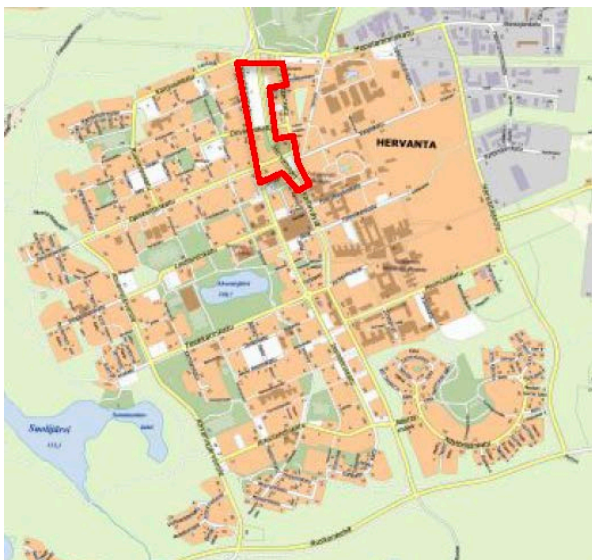
Nykyisin suunnittelualueella sijaitsee huoltoasemia, pysäköintikortteleita sekä näiden väliin jääviä katualueita. Pysäköintikortteleissa sijaitsee suuri määrä ympäröivien asuin-korttelien autopaikkoja ja niiden sijoittaminen on ratkaistava alueella myös tulevaisuudessa. Insinöörinkadulle on rakentumassa raitiotie ja kaksi sen pysäkkiä tulee sijoittamaan suunnittelualueen kohdalle.

2.1.2 Rakennettu ympäristö

Hervannan yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Hervanta on alun perin perustettu Tampereen tytärkaupungiksi ja se on Suomen suurimpia ja tunnetuimpia lähiöitä. Ensimmäiset asukkaat muuttivat vuonna 1973, jolloin valmistui myös nykyisen Tampereen teknillisen yliopiston ensimmäinen rakennus. Hervanta on yksi Tampereen aluekeskuksista, jossa on monipuoliset palvelut, hyvät joukko-liikenneyhteydet ja merkittävä määrä työpaikkoja. Nykyisin Hervannassa on noin 25 000 asukasta. Leimaa-antavia tilastollisia piirteitä ovat mm. opiskelijoiden, ulkomaalaisten ja vuokra-asuntojen suuri määrä suhteessa asukkaisiin sekä pientalojen vähäisyys.

Maankäyttö perustuu professori Aarno Ruusuvuoren arkkitehtikilpailuehdotukseen vuodelta 1967, mutta on toteutunut osittain toisenlaisena. Pohjois-etelä – suuntaiset rinnakkaisväylät Hervannan valtaväylä ja Insinöörinkatu jakavat kaupunkirakenteen kahteen osaan. Länsipuoli on asuntovaltainen. Itäpuolelle sijoittuu teknillinen yliopisto- ja työpaikkoja. Kaupalliset ja julkiset palvelut keskittyvät keskustaan, mutta lisäksi on useita lähipalvelukeskuksia. Asuntokanta on erittäin kerrostalovaltaista.



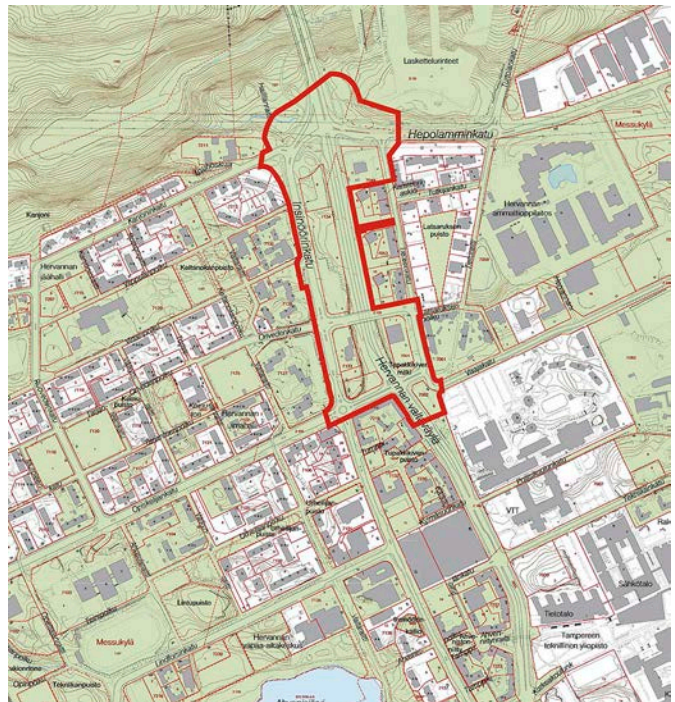
Suunnittelualueen sijainti ja Aarno Ruusuvuoren kilpailuehdotus

Voimakkain rakennusvaihe ajoittui 1970-luvun loppuun. Länsiosan 1970-luvulla rakennetut asuinkorttelit ovat ajan hengen mukaisesti koordinaatistoltaan suorakulmaisia ja puoliavoimia suorkortteleita, joissa on keskitetty pysäköinti. Reuna-alueille on rakennut 1980-luvulta alkaen vapaamuotoisempaa korttelirakennetta, johon sisältyy myös pientaloasutusta. Kaupunkirakennetta on täydennetty 1990-luvun lopulta alkaen asuin- ja liikerakentamisella Hervannan valtavyhlän ja Insinöörinkadun välissä kauppakeskus Duon ympäristössä, missä uudet kerrostalokorttelit ovat umpinaisempia muodostaen kaupunkimaisempaa ympäristöä. Pohjoisosaan valtavyhlän ja Tieteenkadun väliin on 2010-luvulla rakennut korkeampaa tornitalorakentamista.

Kaupunkikuvaa hallitsevat betonielementtitalojen ohella erityisesti ylimitoitettujen liikennejärjestelyt. Tunnetuimpia maamerkkejä ovat kallioiden päällä sijaitsevat massiiviset kerrostalot, Raili ja Reima Pietilän suunnittelemat alkuperäinen kauppakeskus, kirjasto- ja vapaa-ajantalo keskustassa sekä uudet Matrix-korttelien tornitalot pohjoisessa. Myös vehreys ja kallioleikkaukset kuuluvat olennaisena osana Hervannan kaupunkikuvaan.



Ote viistoilmakuvasta suunnittelualan kohdalta



Suunnittelualan valokuvia ja aluerajaus virastokartalla

Palvelut ja työpaikat

Hervanta on noin 25 000 asukkaallaan suurin Tampereen aluekeskuksista. Se palvelee kantakaupungin kaakkoista palvelualueetta, jonka yhdyskuntarakenteen rungon muodostavat 1960-luvulta lähtien rakentuneet erilliset lähiökaupunginosat. Monipuolisiin palveluihin sisältyy mm. useita päiväkotia, kouluja, kirjasto, nuorisokeskus, vapaa-aikakeskus, terveysasema, urheilukenttä, uimahalli, jäähalli, elintarvikemyymälöitä, pienliikkeitä, kahviloita ja ravintoloita sekä kauppakeskus Duo.

Aikaisemmin Hervanta oli lapsi- ja nuorisovaltainen kaupunginosa. Sosiaalisia haasteita alueella aiheutti ensin nopea muuttoliike ja myöhemmin 1990-luvun alun lama sekä suuri pakolaisten määrä. Vuoteen 2030 mennessä Hervannan ikärakenne muuttuu ikäämpään suuntaan kun yli 75-vuotiaiden asukkaiden määrä kasvaa. Ikärakenteen muutos on otettu huomioon palveluverkon kehittämissuunnitelmassa ja mm. tehostettua palveluasumista on tulossa lisää. Hervannan keskustaan on keskitetty suuri osa alueen julkisista palveluista, jotka tulevat muodostamaan Hervannan hyvinvointikeskuksen. Lisäksi lähellä sijaitsee Keinupuiston lähitori. Tavoitteena on luoda näiden palvelujen välille verkostomainen yhteistyön malli, joka tukee alueen asukkaiden hyvinvointia sekä luo mahdollisuuksia muiden toimijoiden yhteisölliselle toiminnalle.

Hervanta on Tampereen mittakaavassa merkittävä työpaikka-alue. Hervannassa sijaitsevat Tampereen teknillisen yliopiston ja Poliisiammattikorkeakoulun kampukset sekä Hermian teknologiakeskittymä, jotka tuovat alueelle nuorta väestöä ja lisäävät paikallista työpaikkatarjontaa. Hervannan keskustan palvelut sekä läheinen Ruskon teollisuusalue ovat myös alueen merkittäviä työllistäjiä. Tulevaisuudessa Hervannan aluekeskusten vetovoima ja saavutettavuus tulevat kasvamaan raitiotien rakentamisen myötä.

Liikenne

Alue on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä. Alueelle liikennöivät useat bussilinjat. Keskustan ja Hervannan välisen raitiotieyhteyden toteutumisen myötä alueen saavutettavuus paranee entisestään. Raitiotie sijoittuu Insinöörinkadulle ja ratkaisut tulevat muuttamaan Insinöörinkadun liikenteellistä roolia joukkoliikennepainotteiseksi. Välillä Orivedenkatu-Opiskelijakatu Insinöörinkatu muutetaan joukkoliikennekaduksi, jolla sallitaan vain tontille ajo. Tavoitteena on ohjata Hervannan keski- ja eteläosiin suuntautuva liikenne Hervannan valtaväylälle. Insinöörinkadun länsi- ja itäreunaan toteutetaan raitiotien suunnittelun yhteydessä laadittujen katusuunnitelmien mukaisesti eroteltu yksi-suuntainen pyörätie ja jalkakäytävä.

Virkistys ja ulkoilu

Hervanta on rakenteeltaan tiivis kompaktikaupunki. Länsipuoli on asumispainotteinen ja kortteleiden välissä on lukuisia virkistystä palvelevia puistoja ja liikuntaa palvelevia kenttiä. Kaupunginosan pohjoispuolella on Hervannan laskettelukeskus kanjonin rinteessä. Lisäksi asukkaiden virkistystä palvelevat kaupunginosaa ympäröivät metsät.

Tekninen huolto

Suunnittelualue sijaitsee olemassa olevan kuntatekniikan vaikutuspiirissä ja on liitettävissä vesihuollon, sähkönjakelun ja kaukolämmön verkostoihin.

Ympäristöhäiriöt

Suunnittelualue sijaitsee Hervannan pohjoisessa sisääntulossa. Liikennemäärät ovat korkeita aiheuttaen väylien lähiympäristöön melua, mikä on otettava huomioon kortteleiden suunnittelussa.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Asemakaavoituksen tueksi on laadittu rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (Arkkitehdit MY).

Pirkanmaan maakuntamuseo totesi, että alueelta ei tunneta muinaismuistolailla rauhoitettuja kiinteitä muinaisjäänöksiä.

2.1.3 Luonnonympäristö

Suunnittelualueen maaperäolosuhteet ovat hyvät. Pääasiassa ohuen humusmaakerroksen alapuolella ylimpänä maakerroksena on silttiä tai hiekkaa ja tämän alapuolella karkearakeisempi sora- tai moreenikerros. Kalliopinta on monin paikoin joko pinnassa tai lähellä maanpintaa, jolloin maanpeitteen paksuus on valtaosalla aluetta alle 3 metriä ja suurimmillaankin noin 5–7 metriä. Pohjavesi on noin 1,34...1,61 metrin syvyydellä maanpinnasta alueen kaakkoiskulmassa olevan pohjavesiputkesta tehtyjen havaintojen perusteella. Alueen pintavesien valuma-aluesuunta on pohjoiseen. Hervannan valtaväylän vieressä on esiintynyt hulevesitulvia.

Biologin laatimassa lausunnossa alueen luontoarvoista todetaan seuraavasti: ”Alue käytiin tarkastamassa luontoarvojen ja selvitystarpeiden suhteen ensimmäisen kerran 7. syyskuuta ja toisen kerran 6. lokakuuta. Alueella ei ole juurikaan luonnontilaiseksi luokiteltavaa aluetta. Luonnontilaisimmillaan maasto on joillakin pienillä kallioilla Insinöörinkadun ja Hervannan Valtaväylän välissä alueen etelä- ja pohjoispäässä sekä Kanjokadun ja voimalinjan välissä. Näiden kallioiden kasvillisuustyyppi on lähinnä kuivahkoa kangasta. Selvitysalueen kasvillisuustyyppi vaihtuu kuivahkosta kankaasta tuoreeseen kankaaseen, mutta niiden kasvillisuus on melko yksipuolista. Alue on lisäksi paikoin aika kulunutta ja roskaantunutta. Alueelta ei löydetty mitään erityisen merkittävää kasvistollista arvoa eikä alueella ole potentiaalia muidenkaan eliöryhmien erityisarvojen olemassaololle. Maisemallisesti ja luonnonarvojen suhteen parasta antia alueelta on Hervannan Valtaväylän varrelle istutetut puistolehmusrivistöt. Loppuyhteenvetona voikin todeta, että selvitysalueelta ei löydetty mitään erityistä luontoarvoa eikä potentiaalia sellaisen olemassaololle, myöskään Tampereen kaupungin tietokannoista. Luontoarvojen suhteen suunnittelualueen maankäytölle ei ole rajoitteita.”

2.1.4 Maanomistus

Alue on Tampereen kaupungin omistuksessa.

2.2 Suunnittelutilanne

2.2.1 Maakuntakaava

Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kokouksessaan 27.3.2017. Hyväksymispäätöksestä on valitettu Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen. Pirkanmaan maakuntahallitus on 29.5.2017 MRL 201 §:n nojalla päättänyt maakuntakaavan voimaantulosta ennen kuin se on saanut lainvoiman. Maakuntakaava tuli päätöksen mukaisesti voimaan, kun päätöksestä kuulutettiin 8.6.2017.

Asemakaava-alueelle kohdistuvat seuraavat kehittämisperiaattemerkinnät

- 2-kehän kehittämisvyöhyke. Merkinnällä osoitetaan Tampereen ydinkaupunkiseudun 2-kehään tukeutuva yritys- ja tutkimustoiminnan sekä asumisen vyöhyke, joka ulottuu lentoasemalta Sääkjärven, Hervannan, Saarenmaan ja Lentolan kautta Tarastejärvelle. Vyöhyke kytkee lentoasemaa ja itäistä kaupunkiseutua toisiinsa, keskusakselin kehittämisvyöhykkeeseen sekä kaupunkiseudun muihin yritysalueisiin.
- Tiivis joukkoliikennevyöhyke. Merkinnällä osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiiviit, tiivistettävät tai tiiviinä toteutettavat alueet, jotka tukeutuvat tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään.

Asemakaava-alueelle kohdituvat seuraava aluevarausmerkintä

- Keskustatoimintojen alue. Merkinnällä osoitetaan valtakunnan osakeskus, kaupunkitasoiset keskukset ja Tampereen ydinkaupunkiseudun alakeskukset. Merkintä sisältää niihin liittyvät keskustamaisen asumisen ja keskustahakuisten palvelu-, työpaikka- ja muiden toimintojen alueet liikennealueineen ja puistoineen.



Ote Pirkanmaan maakuntakaavasta 2040

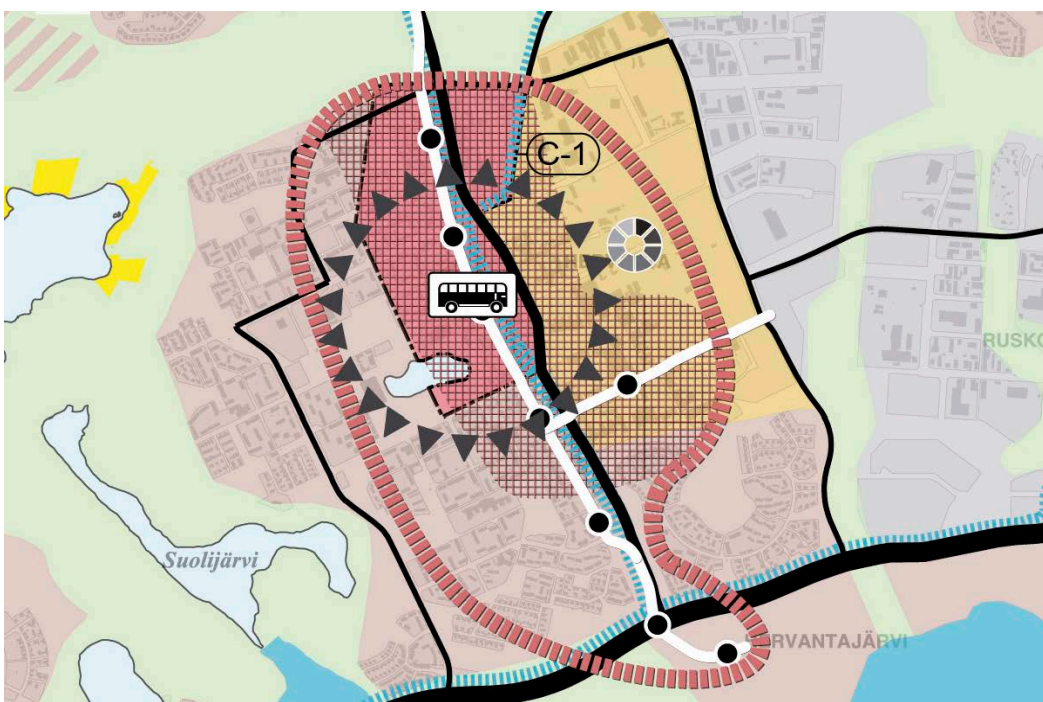
2.2.2 Yleiskaava

Kantakaupungin voimassa olevassa 12.12.2000 vahvistetussa yleiskaavassa suunnittelualaue on valtavyöhyksen länsipuolella kerrostalovaltaista asuntoaluetta (AK) ja itäpuolella palveluvaltaisen yritystoiminnan aluetta (PK-3).

Valtuuston 15.5.2017 hyväksymä kantakaupungin yleiskaava 2040 tulee korvaamaan voimassa olevan yleiskaavan. Kaavasta on valittu Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen.

Asemakaava-alueen maankäyttöön kohdistuvat seuraavat määräykset:

- Keskustatoimintojen alue. Alue varataan julkisille ja yksityisille palveluille, työpaikka-toiminnoille ja keskustaympäristöön soveltuvalla asumisella sekä monipuolisesti virkistykseen, vapaa-ajan ja kaupunkikulttuurin toiminnoille. Alueen täydennysrakentamisen tulee edistää toimintojen monipuolisuutta sekä kestävän ja omaleimaisen kaupunkiympäristön muodostumista. Rakennusten julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on osoitettava pääsääntöisesti liike- ja toimitiloiksi. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runkolinjastoon ja niiden maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Tonteilla maantasa ei pääsääntöisesti voida osoittaa pysäköintiin ja liikennealueiksi. Keskusta-alueiden liikenneympäristöjä tulee kehittää kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten ehdoilla. Alueilta tulee varata riittävästi tilaa julkiselle kaupunkitilalle sekä parannettava alueen yhteyksiä ulkopuolisille virkistysalueille. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kulttuuriympäristön arvoihin.
- Täydentyvä keskusta. Aluetta kehitetään täydennettävänä keskustatoimintojen alueena. Täydentämisen tulee edistää toimintojen monipuolisuutta ja keskustojen elinvoimaisuutta. Suuryksikköjen enimmäismitoitus on Hervannassa 70 000 k-m². Kaakkoisella alueella keskusta-alueeksi on osoitettu Hervannan aluekeskus. Keskusta-aluetta täydennetään monipuolisella rakenteella ja laajennetaan Hervannan valtavyöhyksen suuntaisena kaupunginosan pohjoiseen reunaan saakka.
- Palvelujen ja työpaikkojen sekoittunut alue. Aluetta kehitetään monipuolisten työpaikka- ja koulutustoimintojen, kaupallisten palvelujen, kulttuuri- ja vapaa-ajantoimintojen sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattoman tuotantotoiminnan alueena. Alueen liikenneympäristön tulee tukea kestävien liikkumismuotojen käyttöä.



Ote kantakaupungin yleiskaavasta 2040, kartta 1 yhdyskuntarakenne

Asemakaava-alueelle kohdistuvat seuraavat strategiset kehittämisperiaatemerkinnot:

- Kasvun vyöhyke. Alue on tehokkaan ja toiminnallisesti sekoittuneen täydennysrakentamisen ja keskitettyjen palvelujen vyöhyke. Vyöhyke koostuu keskuksista, rata-vyöhykkeistä ja joukkoliikenteen laatukäytävistä, ja sille ohjataan kestävän kaupunkirakenteen tavoitteiden mukaan suurin osa kaavoitettavasta asuinkerrosalasta. Alueelle sijoittuvien hankkeiden tulee tukea kaupunkikehitystä ja ympäröivien kaupunginosien muodostamaa kokonaisuutta. Alueelle sijoittuvissa yksityisissä kehittämissankkeissa tulee varautua tarpeen mukaan julkisten palvelujen tarvitsemiin tilavarauksiin. Palvelujen sijoittamisessa ja lähiympäristön suunnittelussa huomioidaan niiden saavutettavuus joukkoliikenteellä, kävellen ja pyöräillen. Rakentaminen sovitetaan ympäristöönsä siten, että luonnonympäristön, viherympäristön ja kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Väylien varressa rakennusten sijoittelua ja massoittelemua hyödynnetään rakenteellisena melusuojuuksena, joka suojaa kortteleiden ulko-oleskelualueita liikennemelulta.
- Elinvoiman vyöhyke. Tehokkaaseen joukkoliikenteeseen ja raitiotiehen tukeutuvalla vyöhykkeellä tulee mahdollistaa uusia sijainteja tehokkaalle työpaikkarakentamiselle. Innovaatioympäristöjen, korkeakoulutuksen, merkittävien keskustojen ja työpaikka-alueiden sekä kansainvälisten yhteyksien kehittämistä tulee tukea vyöhykkeellä toteuttamalla sekoittunutta tiivistä rakennetta etenkin pysäkkien välittömään läheisyyteen.
- Aluekeskus. Tampereen aluekeskus, jota kehitetään seudullisesti hyvin saavutettavana ja monipuolisena työpaikkojen, asumisen, palvelujen, vapaa-ajan toimintojen sekä kestävän liikenteen ja liityntäpysäköinnin alueena.

Liikennejärjestelmän suunnitteluun kohdistuvat seuraavat merkinnät

- Hervannan valtavyöhyke on alueellinen päävyöhyke.
- Insinöörinkadulle sijoittuu raitiotien linjaus, jonka pysäkkien välittömässä läheisyydessä tulee varautua pyöräpysäköintiin.
- Insinöörinkadulle on sijoitettu pyöräilyn pääreitti. Tavoiteverkkoa kehitetään sujuvan, nopean ja tasavauhtisen arkipyöräilyn mahdollistamiseksi. Reittien täsmälliset sijainnit ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa ja reitit toteutetaan siten, että pyöräilyväylän pituus- ja poikkileikkaus, sijoittuminen maastoon sekä risteämiskäytävät muun liikenteen kanssa tukevat pyöräilyn nopeutta, sujuvuutta ja turvallisuutta.



Ote kantakaupungin yleiskaavasta 2040, kartta 2 viherympäristö ja vapaa-ajan palvelut

2.2.3 Asemakaava

Nykyisessä asemakaavassa suunnittelualueen korttelit on osoitettu liike- ja toimistorakennuksien, huoltoasemarakennuksien sekä autopaikkojen korttelialueeksi. Autopaikkojen korttelialueille on osoitettu useiden suunnittelualueen ulkopuolella olevien asuinkortteleiden pysäköintiä. Niiden sijoittaminen on ratkaistava alueella myös tulevaisuudessa, mutta ne muuttuvat pintapysäköinnistä rakenteelliseen pysäköintiin.

2.2.4 Raitiotien suunnittelu

Kaupunkiseudun tulevaisuuden tavoitteeksi on asetettu, että bussiliikenteen laatukäytävät, lähijuna ja katuverkossa kulkeva moderni kaupunkiraitiotie muodostavat Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän, jossa hyödynnetään tehokkaasti eri joukkoliikennemuotojen parhaita ominaisuuksia. Raitiotien suunnittelulla tavoitellaan korkeatasoista ja suurikapasiteettista joukkoliikennettä, jolla on mahdollista tukea kaupunkirakenteen tiivistämistä kestäväällä tavalla. Raitiotietä suunnitellaan kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän kuormittuneimmalle osuudelle. Raitiotien varrella ja pysäkiympäristöissä kehitetään maankäyttöä ja tutkitaan täydennysrakentamista. Pysäkiympäristöt tarjoavat hyvät edellytykset eri toimintojen ja kulkumuotojen kohtaamiselle.

Keskustan ja Hervannan välisen raitiotieyhteyden toteutumisen myötä alueen saavutettavuus paranee entisestään. Raitiotie sijoittuu Insinöörinkadulle ja ratkaisut tulevat muuttamaan Insinöörinkadun liikenteellistä roolia joukkoliikennepainotteiseksi. Välillä Orivedenkatu-Opiskelijakatu Insinöörinkatu muutetaan joukkoliikennekaduksi, jolla sallitaan vain tontille ajo. Tavoitteena on ohjata Hervannan keski- ja eteläosiin suuntautuva liikenne Hervannan valtavyölle. Insinöörinkadun länsi- ja itäreunaan toteutetaan raitiotien suunnittelun yhteydessä laadittujen katusuunnitelmien mukaisesti eroteltu yksi-suuntainen pyörätie ja jalkakäytävä.

2.2.5 Tampereen kaupunkistrategia 2025

Valtuuston hyväksymän Tampereen kaupunkistrategian 2025 mukaisesti kaupunkiseudun kasvua suunnataan nykyisen aluerakenteen sisään. Päämääränä on tiivis, vihreä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne. Kaupungin keskustaa ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella sijaitsevia aluekeskuksia kehitetään monipuolisina asumisen ja palveluiden keskittyminä. Kaupungin asuntokannan ja asuinalueiden tulee houkutella monipuolisuudellaan sekä tarjota mahdollisuuksia kestäviin elämäntapoihin ja yhteisöllisyyteen. Tulee olla riittävästi kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja, opiskelija-asuntoja ja asumispalveluja erityisryhmille.

Kaupunkistrategiaa täsmentää kaupunginhallituksen hyväksymä kaupunkirakenne- ja ympäristösuunnitelma ”Rosoisesti kaunista”, jonka mukaisesti keskeisiä toimia em. tavoitteisiin pääsemiseksi ovat mm. kaupungin maalle sijoittuvien kohteiden priorisointi kaavoitusohjelmissa, arkkitehtuuri- ja tontinluovutuskilpailujen järjestäminen ja erilaisten asuntorakentamisen ja toteuttamisen kokeilujen mahdollistaminen.

2.2.6 Pohjoisakselin ideakilpailu

Tavoitteet

Tampereen kaupunki järjesti alueen suunnittelusta ideakilpailun vuonna 2017. Tarkoitus oli ratkaista maankäytön yleiset suuntaviivat asemakaavoituksen pohjaksi ja löytää yhteenliittymiä, jotka pystyvät jatkamaan korttelien kehittämistä laadukkaaseen toteutukseen asti yhteistyössä kaupungin kanssa. Keskeisenä tavoitteena oli Hervannan pohjoisen sisääntulon myönteisen kehityksen vahvistaminen ja rikastaminen sekä kehittäminen kaupunkimaisempaan suuntaan. Tavoiteltiin monipuolista toiminnoiltaan sekoittunutta asuin-, työ – ja palveluympäristöä. Liike-elämän ja palvelutuotannon tarpeisiin tuli varata vähintään 10 000 kem². Raitiotiepysäkkien muodostamiin solmukohtiin tavoiteltiin liike- ja palvelutiloja sekä kohtaamispaikkoja sisä- ja ulkotiloihin.

Liikenteen suunnittelussa tuli jalankulun ja pyöräilyn yhteydet suunnitella sujuviksi ja turvallisiksi alueen sisällä ja ulkopuoliseen verkostoon liittymisessä. Raitiotie ja siihen liittyvät pysäkkiyhteydet olivat erityisen tärkeitä. Kansiratkaisut olivat mahdollisia esimerkiksi Orivedenkadun sillan molemmin puolin. Pysäköinnissä tuli noudattaa Tampereen pysäköintipolitiikkaa, myös polkupyöräpaikkojen mitoituksessa. Naapuritalojen rasteautopaikkojen sijoittuminen tuli ratkaista alueella jatkossakin.

Arvostelussa painotettiin seuraavia näkökulmia:

- Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen kokonaisidea
- Liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen
- Alueidentiteetti
- Asumisen ja asuntojen monipuolisuus ja innovatiivisuus, ulkotilojen viihtyisyys ja toiminnallisuus
- Yhteisöllisyyttä ja kestäviä elämäntapoja tukevat ratkaisut ja suunnitteluratkaisujen esteettömyys
- Toteuttamiskelpoisuus
- Monipuolisuus

Kilpailuehdotukset

Kilpailuehdotuksia saatiin 13 ja ratkaisu julkistettiin 31.8.2017. Kilpailuehdotuksien taso oli korkea ja niissä esitettiin kiinnostavia kehittämisideoita sekä aluekokonaisuudelle että osa-alueille. Kilpailualueen laajuudesta ja haasteellisuudesta johtuen yksikään ehdotus ei kuitenkaan ratkaissut sellaisenaan täysin koko aluetta, mutta osa-alueille löytyi jatkokehittelyn pohjaksi hyviä ideoita niin toiminnallisesti kuin kaupunkikuvallisesti.

Mitoituksessa ja mittakaavassa oli ehdotuksissa suuri vaihtelu. Kokonaiskerrosala oli 65 000 - 160 000 kem². Asuinkerrosalaa oli 55 000 – 120 000 kem², mikä vastaa 1300 - 3000 asukasta. Palvelu- ja liiketilan määrä oli 10 000 kem² - 40 000 kem². Tehokkaimmissa ehdotuksissa liiketilan määrä oli reilusti ylimitoitettu, jolloin toteuttaminen käytännössä siirtäisi Hervannan keskustan uuteen paikkaan, mikä ei ole tavoite.

Kaupunginosan silhuetissa oli pohjoiselle sisääntulolle kolme erityyppistä ratkaisumallia. Maltillisimmissa ehdotuksissa koko kilpailualue oli esitetty rakennettavaksi varsin matalana pääosin 4 – 8 –kerroksisena, jolloin uudisrakentaminen ei kilpaile nykyisten Matrix-tornien kanssa korkeudessa. Tehokkaimmissa ehdotuksissa oli koko kilpailualueella Matrix-tornien korkeuden ylittäviä torneja. Ääripäiden välillä oli ehdotuksia, joissa rakentaminen oli Matrix-tornien kohdalla maltillisen korkuista, mutta kilpailualueen eteläosassa oli maamerkinä yksi tai useampi torni.

Korttelit olivat pääosin puoliavoimia tai umpikortteleita. Katutasossa oli kivijalassa vaihteleva määrä liike- tai palvelutilaa. Joissain ehdotuksissa oli eteläosassa suurehko kauppakeskus tai pohjoisosassa hyvinvointipalveluita erillisinä rakennuksina (liikunta, kylpylä). Autopaikat olivat pääosin rakennuksien ja pihakannen alla sekä osittain pysäköintilaitoksissa tai robottiparkissa.

Uusina kulkuyhteyksinä oli valtavyhlän itä- ja länsipuolta yhdistämään esitetty 1 – 3 uutta kevyen liikenteen siltaa. Orivedenkadun eteläpuolella oli useassa ehdotuksessa laajempi kansimainen osittain aukiomainen ratkaisu, johon liittyi myös rakentamista. Ratikkapysäkkien vieressä oli pääsääntöisesti kaupunkiaukiot, jotka parhaissa ehdotuksissa liittyivät luontevasti valtavyhlän yli esitettyihin uusiin kevyen liikenteen yhteyksiin.

Kilpailun ratkaisu ja suositukset jatkosuunnittelulle

Ensimmäiselle sijalle asetettiin ehdotus ”Keinutaan” ja toiselle ”Pons - Hervannan sillat”. Tuomaristo suositteli, että kaavoitus käynnistetään ehdotuksien kaupunkikuvallisten suuntaviivojen mukaan ja molempien parhaat ideat asetetaan jatkotyön pohjaksi. Kokonaisratkaisun pohjana toimii parhaiten ehdotus ”Keinutaan”, jossa Hervannan keskustan umpikorttelimainen rakenne laajenee alueelle pääosin nykyisen korkuisena. Eteläosaan sijoitetaan uudeksi maamerkiksi korkeaa rakentamista. Korttelirakennetta monipuolistetaan jollain osa-alueella ehdotuksessa ”Pons - Hervannan sillat” esitetyillä ratkaisuilla kokonaisuuteen sovittaen. Voittajaehdotuksen ”Keinutaan” tekijäryhmän muodostivat Hartela Länsi-Suomi Oy ja BST-Arkkitehdit Oy. Toiseksi sijoittuneen ehdotuksen ”Pons - Hervannan sillat” olivat laatineet Skanska Talonrakennus Oy, Settlementi asunnot Oy ja Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy.

Ideakilpailun aineisto löytyy osoitteesta: <https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/rakentaminen/tontit/hervannan-pohjoisakselin-kortteleiden-ideakilpailu.html>



3 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 Asemakaavamuutoksen tarve

Asemakaava laaditaan raitiotiehen tukeutuvan täydennysrakentamisen toteuttamiseksi ja sillä vastataan Tampereen väestönkasvuun.

3.2 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen

Kaupunginhallituksen hyväksymässä kaavoitusohjelmassa alueen asemakaavoitus on ohjelmoitu vuodelle 2018. Kaavoitusohjelman tavoite on, että alue täydentyy asumiseen sekä liike- ja toimitiloille ideakilpailun pohjalta. Ideakilpailusta on kuvaus kohdassa 2.2.5. Kaavamuutos tuli vireille, kun osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin nähtäville 14.12.2017.

3.3 Osallistuminen ja yhteistyö

3.3.1 Osalliset

Osallisia ovat

- Kaava-alueen yritykset
- Naapurikiinteistöjen omistajat ja asukkaat (lähivaikutusalue)
- Kiinteistöt, joiden autopaikkoja sijoittuu kaava-alueelle
- Kaupungin eri toimialat, viranomaiset ja liikelaitokset
- Pirkanmaan maakuntamuseo
- Pirkanmaan ELY-keskus
- Pirkanmaan Liitto
- Pirkanmaan pelastuslaitos
- Tampereen Hervantalaiset ry
- Muut ilmoituksensa mukaan

3.3.2 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Osallistumisen järjestelyt on esitetty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Eri vaiheiden aineistojen nähtävillä oloista on julkaistu kuulutus kaupungin ilmoitustaululla sekä ilmoituslehdessä Aamulehdessä. Nähtävillä olot on järjestetty Palvelupiste Frenckellissä osoitteessa Frenckellinaukio 2 B. Aineistoa on myös ollut nähtävillä kaavoituksen Internet-sivuilla. Osalliset ovat voineet toimittaa mielipiteet nähtävillä oloaikoina postitse tai sähköpostitse kirjaamoon.

Vireille tulosta ilmoitettiin kuulutuksessa 14.12.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.12.2017 - 18.1.2018. Hervannan Keinupuistokeskuksessa järjestettiin 10.1.2018 yleisötilaisuus.

Hanketta käsiteltiin 16.1.2018 järjestetyssä työpalaverissa, jossa oli läsnä kaupungin asemakaavoitus ja ympäristönsuojelu sekä ELY-keskus ja Pirkanmaan liitto. Valmistelun aikana järjestettiin työpajat ideakilpailussa kahden parhaaksi arvioidun ehdotuksen tekijätiimien kanssa. Kaupungin toimialojen ja muiden avaintahojen kanssa on järjestetty neuvottelut tarpeen mukaan eri vaiheissa.

Kohdassa 3.4.2 on yhteenveto vuorovaikutuksen myötä kaavaprosessin aikana syntyneistä tavoitteista.

3.4 Asemakaavan tavoitteet

3.4.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kaupunginhallituksen hyväksymän kaavoitusohjelman tavoite on, että alue täydentyy asumiseen sekä liike- ja toimitiloille ideakilpailun pohjalta. Tavoitellaan raideliikenteeseen tukeutuvaa toiminnoiltaan sekoittunutta keskustamaista korttelirakennetta, mikä muodostaa kaupunkikuvallisesti, kaupunkitilallisesti ja toiminnallisesti laadukkaan kokonaisuuden. Tavoitellaan monipuolista asumista kaikkiin elämänvaiheisiin. Suunnitteluratkaisuilla tuetaan kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä. Kiinnitetään huomiota korttelien melusuojaukseen, hulevesien hallintaan ja kaupunkitilan viherympäristön laatuun.

3.4.2 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Aloitusvaihe ja valmisteluvaihe

Yleisötilaisuus järjestettiin 10.1.2018 Hervannan Keinupuistokeskuksessa. Paikalla oli noin 70 osallistujaa. Keskustelua herättivät seuraavat asiat:

- Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus, Tutkijanpolun sillan toteutusta kiirehdittävä
- Liikenne, erityisesti Tieteenkadun ongelmat
- Polttoaineen jakelun tulevaisuus Hervannassa
- Naapuritalojen rasitepaikkojen järjestelyt ja hinnat tulevaisuudessa
- Naapuritalojen näkymät ja uudisrakentamisen varjovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.12.2017-18.1.2018. Mielipiteissä nostettiin esille seuraavia asioita:

- Kaupungin ympäristönsuojelu / melu rajoittaa asuntojen suuntautumista
- Pirkanmaan maakuntamuseo / tehty kulttuuriympäristöselvitys on ok
- As. Oy Tampereen Matrix / vastustaa uutta tornia
- Kiint. Oy Tampereen Matrix-parkki / Tutkijanpolku ja silta toteutettava
- As. Oy Valtapolku / rasitepaikkojen huomioon ottaminen
- Tampereen Opiskelija-asuntosäätiö / kaavoitusaloite rasitepysäköinnin poistosta
- Fingrid Oyj / voimajohtoalueen rajoitukset maankäyttöön
- Tampereen sähköverkko Oy / 110 kV:n ilmajohdon uudistus, muuntamot
- Neste Markkinointi Oy / poistuvalla huoltoasemalle korvaava paikka
- Yksityinen asukasmielipide / Orivedenkadun parkkia ei saa rakentaa umpeen
- Tampereen painiseura / Louhoskuja 2:n kioskin toimintaa ei saa vaikeuttaa
- Tampereen polkupyöräilijät / kävelyn ja pyöräilyn erottaminen

Hanketta käsiteltiin 16.1.2018 järjestetyssä työpalaverissa, jossa oli läsnä kaupungin asemakaavoitus ja ympäristönsuojelu sekä ELY-keskus ja Pirkanmaan liitto. Seuraavia näkökulmia nousi esille:

- Maakuntakaavassa kaava-alue on keskustatoimintojen aluetta. Maakunnallisen alakeskusten pitäisi vastata keskikokoisen kunnan keskustaa. Tulee tavoitella kaupunkimaista aluetta ja tontinluovutuksessa keskustan laatutasoa. Keskusta-alueella on tavoitteena mm. joukkoliikenteen vaihtopaikat ja liityntäpysäköinti, mikä tulisi suunnitella myös pyöräilyn osalta.
- Kauppakeskus Duo on elinvoimainen kauppakeskus. Jos menestyvä kauppa siirtyisi Duosta tälle alueelle, se vähentäisi Duon vetovoimaa, mikä voi olla riski.
- Palveluissa kyseeseen voivat tulla myös julkiset palvelut, ei vain kaupalliset palvelut.
- Huoltamotonteilla on syytä selvittää pilaantuneet maat.
- Hanke on ilmastostrategian ja valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukainen, kun suunnitellaan olevaan rakenteeseen joukkoliikenteeseen tukeutuen.

Ideakilpailussa kahden parhaaksi arvioidun ehdotuksen tekijätiimien kanssa järjestettiin valmistelun aikana työpajat 5.12.2017, 7.1.2018 ja 18.4.2018. Voittajaehdotuksen ”Keinutaan” tekijäryhmän muodostivat Hartela Länsi-Suomi Oy ja BST-Arkkitehdit Oy. Toiseksi sijoittuneen ehdotuksen ”Pons - Hervannan sillat” olivat laatineet Skanska Talonrakennus Oy, Setlementti asunnot Oy ja Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy.

Ohessa on kooste työpajoissa käsitellyistä näkökulmista.

Kaupunkitila ja liikkuminen, liikennettä aiheuttavien toimintojen sijoittuminen

- Kävelyä, pyöräilyä ja raitiotietä korostava liikkumisen suunnittelu, parantuvat yhteydet valtavyhlän yli, kävelyn ja pyöräilyn sillat, esteettömät turvalliset kulkuyhteydet palveluihin ja raitiotien pysäkeille, raitiotien pysäkkien näkyvyys tärkeä
- Kohtaamisen paikkoja solmukohtiin, aukiot, katetut kaupunkitilat
- Taide julkisessa kaupunkitilassa
- Uudisrakentamisen ja rasitepysäköinnin parkkiratkaisut voivat tarjota myös raitiotien liityntäpysäköintiä ja tulevaisuuden täydennysrakentamisen pysäköintiä
- Liian runsas liikerakentaminen voi tukkia liikenteen ja pysäköinnin

Viherympäristön arvojen kehittäminen tiivistävässä kaupunkitilassa

- Urbaani kaupunkivihreä pienessä tilassa
- Istuttaminen maanvaraisesti helpompaa, kansiratkaisut rajaavat puiden kokoa
- Istutuksien ja hulevesien tilavaraukset otettava huomioon kulkuväylillä ja aukioilla
- Hyvät yhteydet lähistön viheralueille ja ulkoilureiteille

Korttelisuunnittelun tavoitteet

- Sekoittunut korttelirakenne
- Monimuotoinen asuminen (asuntotyyppistö, yhteistilat, ikäystävällisyys, yhteisöllisyys)
- Monikäyttöiset viihtyisät korttelipihat (oleskelu, istutukset, valoisuus)
- Muuntojoustavat monikäyttötilat katutasossa (liike- ja työtilat)
- Eteläosaan liikekeskittymä raitiotien pysäkin viereen
- Pohjoisosan liikunta- ja hyvinvointirakennukset, löytyykö toteuttaja?
- Polttoaineen jakelun uudet konseptit, kompaktit city-huoltamot?
- Maanalaisen pysäköintilaitoksen hyödyntäminen mm. huoltoon liittyvillä palveluilla

Tavoitteiden toteutumisen edistäminen prosessissa

- Ei liikaa rajoitteita vaan mahdollisuuksia
- Monitoimitilan (aktiivitalan) rakennusoikeutta riittävästi (yhteistila, työtila, liiketila)
- Digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen palveluissa
- Ratkaisujen kehittäminen kumppanuuskaavoituksena yhteistyössä rakentajien kanssa, eli toteuttajiksi kilpailulla valitut rakentajat pääsevät arkkitehtiensa kera tarkentamaan osa-alueensa viitesuunnitelmaa kokonaisratkaisun puitteissa.
- Kaavan jälkeen työn jatkaminen korttelisuunnitelmilla

4 ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 Kokonaisrakenne ja mitoitus

Täydennysrakentamisen myötä alue muodostaa laajennuksen Hervannan keskustalle. Nykyiset huoltoasemat ja pysäköintialueet poistuvat. Uudet korttelit rakentuvat pääosin varsin matalana 4–8 –kerroksisena, jolloin uudisrakentaminen ei kilpaile nykyisten Matrix-tornien kohdalla niiden korkeudessa. Orivedenkadun eteläpuolelle rakentuu uudeksi maamerkiksi yksi 24-kerroksinen torni täydentäen Hervannan pohjoista sisääntuloa.

Kokonaisuus on suunniteltu kävelyä ja pyöräilyä tukevaksi tehokkaan joukkoliikenteen alueeksi. Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään. Insinöörinkadun ratikkapysäkkien viereen sijoittuu kaupunkiaukiot, jotka liittyvät valtaväylän yli toteutuviin uusiin kävelyn ja pyöräilyn siltayhteyksiin. Orivedenkadun eteläpuoleinen silta toteutuu laajempuna kansimaisena ratkaisuna. Sisäinen kulkuverkosto kytkeytyy Hervannan kulkuverkoston. Hervannan valtaväylän tilavarausta on esitetty kavennettavaksi ja ajoratoja siirrettäväksi itään päin. Valtaväylän länsipuolisia kortteleita levennetään vastaavasti. Valtaväylän pohjoisen sisääntulon risteystä kehitetään kaksikaistaisena kiertoliittymänä. Tieteenkadun liittymä valtaväylään on esitetty siirrettäväksi noin 100 metriä etelään päin. Liikeneratkaisut on kuvattu liikenneselvityksessä (Sitowise).

Kokonaisrakennusoikeus on 115 000 kem². Tästä asuintilojen osuus on 90 000 kem², mikä vastaa noin 2000 asukasta. Liike- ja toimistotilojen osuus on 25 000 kem².

Kokonaisratkaisun pohjana on toiminut ideakilpailun voittanut BST-arkkitehtien laatima ehdotus "Keinutaan", jota on jatkoyöstetty kaavaprosessin aikana viitesuunnitelmaksi.

4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Asemakaava mahdollistaa kaupungin keskeisten tavoitteiden mukaisen kaupunkikuvallisesti omaleimaisen ja kaupunkirakenteeseen luontevasti sijoittuvan kokonaisuuden rakentumisen.



Ote viitesuunnitelmasta © BST-arkkitehdit Oy

4.3 Aluevaraukset ja tekninen huolto

4.3.1 Korttelialueet

Käyttötarkoitus ja rakennusoikeus

Korttelit ovat pääosin suojaisia sovellettuja umpikortteleita. Käyttötarkoitus on asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (AL). Liiketilat keskitetään katutasoon pysäkkien vieressä olevien aukoiden yhteyteen. Koillisnurkan korttelissa on huoltoaseman korttelialue (LH-5). Muilta osin asuinalue tukeutuu pääosin Hervannan nykyisen keskustan palveluihin. Kokonaisrakennusoikeus on 115 000 kem². Tästä asuintilojen osuus on 90 000 kem², mikä vastaa noin 2000 asukasta. Liike- ja toimistotilojen osuus on 25 000 kem².

Raitiotien pysäkkien viereen sijoittuvat aukiot ja niiden jatkeena olevat kulkuyhteydet kortteleiden läpi on merkitty kortteleihin yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattuna alueen osina.

Jatkosuunnittelussa asemakaavaa täsmennetään mm. seuraavasti:

- Täsmennetään eri käyttötarkoitusten rakennusoikeus (asuin-, liike- ja toimistotilat)
- Määritellään rakennusalat ohjaamaan rakennuksien sijoittumista
- Tarkennetaan kortteleiden ja katualueiden rajat
- Lisätään tarpeen mukaan muita rakentamista ohjaavia määräyksiä

Pysäköinti

Täydennysrakentamisen ja naapuruston rasitepysäköinnin autopaikat sijoittuvat kortteleissa rakennuksien ja pihakansien alle. Yleismääräyksessä on esitetty korttelialueiden uudisrakentamisen pysäköinnin mitoitus yhdyskuntalautakunnan 31.5.2016 hyväksymän pysäköintipolitiikan mukaisesti. Suunnittelualue sijoittuu aluekeskuksen kävelyvyöhykkeelle ja tehokkaan joukkoliikenteen alueelle.

Autopaikkojen määrät

- kerrostalo 1ap/110kem²
- opiskelija-asuminen 1ap/220kem²
- tehostettu palveluasuminen 1ap/400kem²
- palveluasuminen/senioriasuminen 1ap/140kem²
- kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA vuokratuotanto 1ap/140kem²
- toimistot 1ap/100kem²
- liiketilat 1ap/100kem²
- toteutettava autopaikkamäärä voi olla pysäköintinormia 20% alempi, mikäli hankkeessa toteutetaan keskitetty rakenteellinen pysäköinti sekä vuoroittaispysäköinti ja/tai paikkojen nimeämättömyys

Polkupyöräpaikkojen määrät

- kerrostalo 1pp/40kem²
- opiskelija-asuminen 1pp/35kem²
- tehostettu palveluasuminen 0,25pp/työntekijä
- palveluasuminen/senioriasuminen 1pp/40kem²
- kaupungin oma vuokratuotanto ja ARA vuokratuotanto 1pp/35kem²
- toimistot 1pp/100kem²
- liiketilat 1pp/100kem²
- vähintään puolet asumiseen liittyvistä polkupyöräpaikoista tulee rakentaa katetuiksi

Meluntorjunta

Asemakaavoituksen tueksi on laadittu meluselvitys (Sitowise). Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat ulko-oleskelualueita liikenteen aiheuttamilta häiriöiltä (me-1). Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä rakennushankkeen pohjalta laadittu meluntorjuntasuunnitelma (me-6). Yleismääräyksen mukaisesti asunnot eivät saa avautua yksinomaan Kanjoninkadun, Hepolamminkadun, Hervannan valtaväylän ja Opiskelijankadun suuntaan. Rakennuslupaa haettaessa on osoitettava meluntorjuntasuunnitelmalla, että parvekkeille, terasseille sekä leikki- ja oleskelualueille asetetut melun ohjeavot eivät ylity. Vaiheittain rakennettaessa tulee varmistaa ulko-oleskelualueiden, parvekkeiden ja terrassien melusuojauksen toteutuminen vaatimusten mukaiseksi tarvittaessa tilapäisiä meluntorjuntarakenteita hyödyntäen.

Hulevedet

Asuin-, liike ja toimistorakennusten korttelialueilla (AL) on määräys hule-9, jonka mukaisesti vettä läpäisemättömiltä pinnoilta tulevia hulevesiä tulee viivyttää alueella siten, että viivytysspainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden mitoitustilavuuden tulee olla yksi kuutiometri jokaista sataa vettä läpäisemättömästä pintaneliömetriä kohden. Viivytysspainanteiden, -altaiden tai -säiliöiden tulee tyhjentyä 12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto. Hulevesien muodostumisen vähentämiseksi suositellaan rakennuksiin viherkattoja ja pihuille vettäläpäiseviä päällysteitä. Viherkattojen ala huomioidaan viivytyssuorituksen toteutuksessa.

Huoltoaseman korttelialue (LH-5) hulevedet tulee käsitellä ja johtaa alueelta ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksymän erillisen suunnitelman mukaisesti (hule-34).

4.3.2 Liikenne

Asemakaavoituksen tueksi on laadittu liikenneselvitys (Sitowise), mihin sisältyy kuvaus nykytilanteesta ja suunnitteluratkaisuista.

Raitiotie kulkee suunnitelmien mukaan Insinöörinkadun kautta ja ratkaisut tulevat muuttamaan Insinöörinkadun liikenteellistä roolia joukkoliikennepainotteiseksi. Välillä Orivedenkatu-Opiskelijakatu Insinöörinkatu muutetaan joukkoliikennekaduksi, jolla sallitaan vain tontille ajo. Tavoitteena on ohjata Hervannan keski- ja eteläosiin suuntautuva liikenne Hervannan valtaväylälle. Insinöörinkadun länsi- ja itäreunaan toteutetaan raitiotien suunnittelun yhteydessä laadittujen katusuunnitelmien mukaisesti eroteltu yksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään. Insinöörinkadun ratikkapysäkkien viereen sijoituu pienet kaupunkiaukiot, jotka liittyvät valtaväylän yli toteutuviin uusiin kävelyn ja pyöräilyn siltayhteyksiin. Orivedenkadun eteläpuoleinen silta toteutuu laajempaan kansimaisena ratkaisuna. Sisäinen kulkuverkosto kytkeytyy Hervannan kulkuverkostoon. Hervannan valtaväylän tilavarausta on esitetty kavennettavaksi ja ajoratoja siirrettäväksi itään päin. Valtaväylän länsipuolisia kortteleita levennetään vastaavasti. Valtaväylän pohjoisen sisääntulon risteystä kehitetään kaksikaistaisena kiertoliittymänä. Tieteenkadun liittymä valtaväylään on esitetty siirrettäväksi noin 100 metriä etelään päin.

4.3.3 Tekninen huolto

Kuntatekniikasta on tehty selvitys (Sitowise), johon sisältyy yhteistarkastelu hulevesistä, vesihuollosta, kaukolämmöstä ja sähköverkosta.

4.4 Kaavan keskeiset vaikutukset

Yhdyskuntarakenne, yhdyskuntatalous ja liikenne

Hervannan keskusta laajenee kaupunginosan pohjoista reunaa kohti. Alue on suunniteltu tehokkaan joukkoliikenteen alueeksi. Raitiotiehen perustuvan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä tuetaan tehokkaalla maankäytöllä, mikä lisää väestöpohjaa pysäkkien vaikutuspiirissä.

Kaupunkikuva ja rakennettu ympäristö

Hervannan keskustan umpikorttelimainen rakenne laajenee alueelle. Uudet korttelit rakentuvat pääosin varsin matalana, jolloin uudisrakentaminen ei kilpaile nykyisten Matrix-tornien kohdalla niiden korkeudessa. Orivedenkadun eteläpuolelle rakentuu uudeksi maamerkiksi yksi torni täydentäen Hervannan pohjoista sisääntuloa.

Ihmisten elinolot ja elinympäristö

Täydennysrakentamisen toteuttaminen lisää asumisen mahdollisuuksia ja monipuolistaa tarjontaa. Hervannan pohjoisosan palvelut paranevat uuden liikerakentamisen myötä. Kävelyn ja pyöräilyn kulkuyhteydet paranevat Hervannan valtavyöhykän yli uusien siltojen ja kansirakennelman myötä.

Luonnonolot, maaperä, vesiolosuhteet ja luonnon varojen käyttö

Täydennysrakentaminen keskittyy pääosin jo rakennetuille alueille, joten kaavamuuoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia luontoon. Rakentamisen yhteydessä poistetaan kortteleista nykyinen puusto ja muu kasvillisuus. Toteuttaminen edellyttää lisäksi maaston leikkausta ja kallion louhintaa. Hulevesien vaikutukset ympäristöön minimoidaan tontti-kohtaisilla hulevesimääräyksillä ja huomioimalla myös rakentamisen aikaiset järjestelyt.

Elinkeinot ja yritystoiminta

Täydennysrakentamisen myötä alueella olevat polttoaineenjakuasemat poistuvat. Koillisnurkassa on tilavaraus uudentyyppiselle polttoaineen jakeluasemalle. Täydennysrakennettaviin kortteleihin voi sijoittaa palveluja (päivittäistavara, ikäihmisten asumispalvelut ym.).

4.5 Ympäristön häiriötekijät

Suunnittelualue sijaitsee Hervannan pohjoisessa sisääntulossa. Liikennemäärät ovat korkeita aiheuttaen väylien lähiympäristöön melua, mikä on otettu huomioon kortteleiden suunnittelussa. Asemakaavoituksen tueksi on laadittu meluselvitys (Sitowise).

4.6 Nimistö

Tampereen kaupungin kadunnimitoimikunta päättää asemakaava-alueen aukoiden ja kulkuväylien nimistöstä jatkosuunnittelussa asemakaavan ehdotusvaiheessa.

5 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Yleisten alueiden ja teknisen huollon tarkempaa suunnittelua ja toteutusta ohjaamaan laaditaan yleissuunnitelmat.

Asemakaavan rinnalle korttelialueiden toteuttamista ohjaamaan laaditaan rakentamispäohje (rol-8603). Kortteleiden toteutusta ohjaamaan tulee perustaa ns. laaturyhmä, jossa on edustajat rakennusvalvonnasta, asemakaavoituksesta ja kiinteistötoimesta.

Alueen toteutus voi alkaa asemakaavan tultua lainvoimaiseksi. Alue rakentuu vaiheittain.