

VIINIKANLAHTI

TAMPERE.
FINLAND

KANSAINVÄLINEN IDEAKILPAILU

TOISEN VAIHEEN

KILPAILUOHJELMA 14.11.2019

1. VAIHE 15.5.2019 - 27.9.2019

2. VAIHE 14.11.2019 - 14.2.2020

KILPAILUSSA NOUDATETAAN ENGLANNINKIELISTÄ OHJELMAA,
JOKA LÖYTYY OSOITTEESTA WWW.TAMPERE.FI/VIINIKANLAHTI



TAMPERE

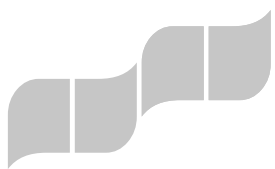
Viiden tähden keskustan kehitysohjelma

SAFA

Suomen Arkkitehtiiliitto (SAFA)



Suomen Maisema-arkkitehtiiliitto (MARK)



KANSIKUVA: Tampere on nopeasti kasvava suomalainen kaupunki kahden järven välissä. Viinikanlahden kilpailualue on kuvassa etualalla. Sen rakentaminen laajentaa keskustaa etelään. *Kuva Tampereen kaupunki / Lentokuva Vallas, 2018.*

TAMPERE.
FINLAND

VIINIKANLAHTI

KANSAINVÄLINEN IDEAKILPAILU

TOISEN VAIHEEN KILPAILUOHJELMA 14.11.2019

Kilpailu Tampereen kaupungin verkkosivulla:

www.tampere.fi/viinikanlahti

Kilpailun verkkosivu ja kilpailijoiden asiointisivusto, jonne pääsee myös kaupungin sivustolta:

<http://tampere.weup.city/viinikanlahti-competition>



TAMPERE

SAFA Suomen Arkkitehtiiliitto (SAFA)

 **MARK** Suomen Maisema-arkkitehtiiliitto (MARK)

SISÄLLYS

1 Toisen vaiheen kilpailukutsu	6
2 Tuomariston jatkoon valitsemat kilpailuehdotukset	8
3 Ensimmäisen vaiheen kokonaisarviointi	10
4 Toisen vaiheen yleiset suunnitteluohjeet	14
5 Toisen vaiheen muuttuneet lähtötiedot	16
6 Toiseen vaiheeseen valittujen kilpailuehdotusten arvioinnit ja jatkokehitysohjeet	20
7 Kilpailuehdotusten laadintaohjeet toisessa vaiheessa	36
8 Muutokset kilpailuteknisissä tiedossa	38

Liitteet

1. Ensimmäiseen vaiheeseen jätettyjen ehdotusten nimimerkit
2. Tunnuslukuvertailu, toiseen vaiheeseen valitut kilpailuehdotukset
3. Toiseen vaiheeseen valitut kilpailuehdotukset
4. Muuttuneet lähtötiedot ja täydennykset
 - 4.1 Liikenne, raitiotie
 - 4.2 Infrastrukturi, vesistöalue ja rantatäytöt
 - 4.3 Infrastrukturi, jätevedenpumppaamo

1. TOISEN VAIHEEN KILPAILUKUTSU

Tampereen Viinikanlahden kansainvälisen ideakilpailun toinen vaihe käynnistyy. Tuomaristo on valinnut siihen kuusi jatkokehittävää kilpailuehdotusta. Näiden nimimerkit ja toisen vaiheen kilpailuohjelma julkistetaan 14.11.2019. Kilpailun tavoitteet ja arvosteluperusteet ovat samat kuin ensimmäisessä vaiheessa. Toisen vaiheen kilpailuohjelma sisältää muutokset ja täydennykset ensimmäisen vaiheen ohjelmaan. Näitä ovat esimerkiksi täsmentyneet lähtötiedot, ensimmäisen vaiheen kokonaisarviointi, jatkoon valittujen kilpailuehdotusten arvioinnit, yleisiä ja ehdotuskohtaisia ohjeita suunnitelmien kehittämiseksi sekä ohjeet toisessa vaiheessa palautettavasta aineistosta.



Kuva: Kilpailualueen rantaa Viinikanlahden pohjukassa.
Valokuva: Tampereen kaupunki / Tarja Kaasalainen, 2019.

2. TUOMARISTON JATKOON VALITSEMAT KILPAILUEHDOTUKSET

2.1 KILPAILUN ENSIMMÄISEEN VAIHEESEEN JÄTETYT KILPAILUEHDOTUKSET

Viinikanlahden kilpailun ensimmäiseen vaiheeseen palautettiin määräaikaan mennessä 57 kilpailuehdotusta. Nimimerkkien luettelo on liitteenä. Kilpailuehdotusten asiakirjat ja mahdolliset puutteet kirjattiin. Kokouksessaan 8.10.2019 kilpailun tuomaristo hyväksyi kaikki ensimmäisessä vaiheessa palautetut kilpailuehdotukset mukaan arvosteluun. Kaikkien ensimmäisessä vaiheessa palautettujen kilpailuehdotusten arvioinnit julkaistaan koko kilpailun arvostelupöytäkirjassa kilpailun päättyessä huhtikuussa 2020.

2.2 TOISEEN VAIHEESEEN VALITUT KILPAILUEHDOTUKSET

Tuomaristo päätti kokouksessaan 6.11.2019 valita kilpailun toiseen vaiheeseen kuusi kilpailuehdotusta. Tuomaristo teki valintansa kilpailuohjelmassa 15.5.2019 kerrottujen tavoitteiden ja arvosteluperusteiden mukaisesti. Kilpailun toiseen vaiheeseen valitut nimimerkit ovat:

Ehdotus 5 "Divercity"

Ehdotus 7 "Lakes & Roses"

Ehdotus 23 "SoBa"

Ehdotus 37 "Pärske"

Ehdotus 44 "Greenikka"

Ehdotus 48 "Natural alliance"

Toisen vaiheen kilpailuehdotusten yhteyshenkilöille ilmoitetaan valinnasta kilpailuorganisaation luotettujen henkilöiden toimesta. Nimimerkit julkaistaan 14.11.2019 kilpailun verkkosivuilla, toisen vaiheen kilpailuohjelmassa ja lehdistötiedotteessa.



Valokuva: Tampereen kaupunki / Vuolas Media, 2019.

3. ENSIMMÄISEN VAIHEEN KOKONAISARVIOINTI

Yleistä

Arviointi perustui kilpailuohjelmassa 15.5.2019 esitettyihin tavoitteisiin ja arvosteluperusteisiin. Tuomaristo keskittyi arvioinnissaan kunkin kilpailuehdotuksen muodostamaan kaupunki- ja maisema-arkkitehtoniseen **kokonaisuuteen** sekä kilpailuehdotuksen **kehityskelpoisuuteen**. Erityisesti painotettiin tapaa, jolla ehdotukset lisäävät alueen vetovoimaisuutta, sekä nautittavana olemisen ja elämisen paikkana että vierailukohtena, osana uudistuvaa ja laajenevaa Tampereen keskustaa.

Pitkän aikavälin identiteetti: Yksi kilpailijoiden haastavimmista tehtävistä oli luoda Tampereen keskustan uusimmalle osalle identiteetti. Kilpailuehdotuksessa on suunniteltu uusi kokonaisidentiteetti sekä alueellisia identiteettejä kaupunkisuunnittelun, arkkitehtuurin ja maisema-arkkitehtuurin keinoin. Identiteetin muotoutumisen laadussa oli suuria eroja kilpailuehdotusten välillä. Identiteetti lisää kuulumisen tunnetta ja alueen houkuttelevuutta. Kaupungin mittakaavassa identiteetti varmistaa, että kaupunginosa on veto-voimainen ja kykenee houkuttelemaan kaupunkilaisia, yrittäjiä ja vierailijoita alueelle sekä pysymään siellä. Alueidentiteeteillä voidaan puolestaan pienentää kaupunkialueiden mittakaavaa jakamalla alue pienemmiksi naapurustoiksi. Tähän päästään materiaaleja vaihtelemalla, mikä tekee alueista omaleimaisia, sekä tilallisen ja toiminnallisen vaihtelun sekä vyöhykkeiden kautta. Näin varmistetaan sekä kuulumisen tunne että helpotetaan suunnistamista uusissa naapurustoissa. Identiteetin säilyminen voidaan pitkällä aikavälillä varmistaa suunnitteluohjeilla.

Aikaa kestävä suunnittelu: Parhaissa kilpailuehdotuksissa on huomioitu kyky mukautua tulevaisuuden elämäntapoihin joustavan ja kaupunkimaisen vaihtelun kautta. Pitkällä aikavälillä muutosta tulee pitää oletusarvona. Kilpailun jälkeen staattiset yleissuunnitelmat voidaan korvata avoimilla suunnitteluoh-

jeiden ja kehityskulkujen määrittämällä suunnitteluprosesseilla, jotka mahdollistavat painopisteen säilyttämisen ja odottamattomien muutosten huomioimisen olemassa olevien arvojen ja potentiaalien pohjalta.

Ilmasto: Parhaissa kilpailuehdotuksissa neljä vuodenaikaa sekä niihin liittyvät lämpötilojen ja päivänvalon määrän vaihtelut on huomioitu hyvin. Tulevaisuuden ilmastollisiin muutoksiin voidaan varautua vihreillä sopeutumistoimilla, jotka huomioivat ilmastomuutoksen ja yhdistävät hulevesien hallinnan virkistys- ja sosiaaliseen maisemaan niin, että ilmastoon liittyvät haasteet muuttuvat asumisen, sosiaalisen kohtaamisen ja aktiviteettien mahdollisuuksiksi. Ilmastomuutokseen sopeutumiseen tähtäävien toimien näkyvyys lisää tietoisuutta ilmastosta, mikä puolestaan kannustaa ilmastoystävällisiin käytösmalleihin.

Resilienssi ja vaiheistus: Mukautuvuus on parametri, joka liittyy sekä kaupunkiympäristöön että kaupunkikehitysprosessiin ja joka tulee suunnitella niin, että se mahdollistaa odottamattomien, esimerkiksi ilmastomuutokseen, väestörakenteen muutoksiin tai taloudelliseen tilanteeseen, liittyvien muutosten ja haasteiden huomioimisen kaikissa vaiheissa. Resilienssi voidaan varmistaa mm. rakennustonttien joustavuudella, vihreillä ilmastomuutoksellisilla sopeutumistoimilla sekä uusilla typologioilla. Parhaat kilpailuehdotukset onnistuivat tässä hyvin.

Kaupunkiympäristö

Kaupunkisuunnittelun ja maisema-arkkitehtuurin ratkaisuilta odotettiin yhtenäistä ja luontevaa kokonaisuutta. Alue piti lisäksi kytkeä luontevasti keskustaan niin kaupunkirakenteen kuin kulkuyhteyksienkin osalta. Keskeisiä kaupunkiympäristön tavoitteita olivat julkisen liikenteen, pyöräilyn ja jalankulun tukeminen sekä alueen vahva identiteetti ja ainutlaatuisuus.

Kilpailuun jätetyissä ehdotuksissa kilpailualueita oli käsitelty hyvin monipuolisesti ja rohkeasti. Erilaiset kaupunkirakenteelliset ja viherympäristön mallit yhdessä toiminnallisten ideoiden kanssa tarjosivat laajan näkökulman kilpailualueen mahdolliselle identiteetille. Parhaissa ehdotuksissa alue liittyi keskustaan omaleimaisena viher- ja kaupunkirakenteen yhdistelmänä. Useita

ehdotuksia vaivasi irrallisuus laajemmasta ympäristöstä sekä hengettömyys suhteessa paikan ominaisuuksiin.

Kilpailun yläluokan ehdotuksissa kaupunkirakenne onnistui korostamaan alueen keskeisiä vetovoimatekijöitä oivaltavasti. Syntyi monipuolisia korttelimalleja ja katutiloja, jotka hyödyntävät veden ja puisto ympäristön läheisyyttä. Myös lännestä lankeava ilta-aurinko sekä kaupunkitiloihin ja rantaan liittyvät palvelut oli pohdittu kehityskelpoisella tavalla.

Erilaisista kaupunkirakennemalleista parhaiksi osoittautuivat urbaania ja selkeästi rajattua kortteliä oivaltavasti varioivat mallit. Pistemäisten tornitalojen tai samansuuntaisten lamellitalojen toisto antoi osalle ehdotuksista lähiömäisiä piirteitä, joita ei pidetty sopivina näin lähelle keskustaa rakentavalle alueelle.

Rakennettujen kortteleiden kaupunkikuvallinen rajautuminen vilkkaasti liikenoituyyn Hatanpään valtatiehen oli jäänyt epämääräiseksi useissa kilpailuehdotuksissa. Tätä on monessa työssä korostanut alueelle tarvittava, kadun suuntaisesti kulkeva viemäreiden ja muun yhdyskuntateknisen huollon käytävä. Parhaissa suunnitelmissa on vaikeasta lähtötilanteesta huolimatta onnistuttu luomaan selkeästi rajattu, harmoninen ja kiinnostava kaupunkijulkisivu, jossa on sopivasti vaihtelua.

Kilpailuohjelmassa tavoiteltuihin tulevaisuuden kaupunkiympäristön ratkaisuihin nähden kilpailuehdotusten tarjonta oli melko ohutta. Jatkoon valituissa ehdotuksissa oli kuitenkin esitetty lupaavia ajatuksia niin ekologisen kestävyys kuin sosiaalisesti toimivan ympäristönkin kannalta. Kilpailuehdotuksissa esitettyjä ja edelleen kehitettäviä konsepteja ovat esimerkiksi yhteisöllisyyden, kiertotalouden ja jakamistalouden teemat. Nämä voivat toteutua niin rakennetussa kuin sosiaalisessakin kaupunkiympäristössä.

Keskustamaisuuteen liittyvät kilpailun tavoitteet, ml. toimintojen sekoittuminen, eivät kaikissa kilpailuehdotuksissa toteutuneet parhaalla mahdollisella tavalla. Kilpailuehdotusten työpaikkamäärät vaihtelivat melko paljon. Paikallista väestöä palvelevia kivijalkakauppoja, lähipalveluita sekä muita työpaikkoja synnyttäviä toimintoja kaivattiin monissa kilpailuehdotuksissa lisää, erityisesti

kaupunkikuvallisesti ja kaupunkirakenteellisesti keskeisiin paikkoihin. Parhaimmillaan esimerkiksi vapaa-ajan toiminnot sekä niihin liittyvät majoitus- ja muut palvelut voisivat synnyttää asuntovaltaiseen kaupunkirakenteeseen integroituvia työpaikkoja.

Kaupunkiarkkitehtuurissa olisi jatkovaiheissa mahdollista synnyttää uudenlaisia asumisen ja työnteon yhdistelmiä sekä palvelujen ja vapaa-ajan konsepteja. Koulut, päiväkodit ja niihin liittyvät uudet konseptit synnyttävät alueelle työpaikkoja. Koulu- ja päiväkotirakennukset voivat toimia kaikille avoimina palvelurakennuksina myös päiväajan jälkeen. Tämän voi ottaa mahdollisuutena huomioon niiden kaupunkisuunnittelullisissa ratkaisuissa.

Viherympäristö toimintoinen

Arkkitehtuurin ja maisema-arkkitehtuurin tuli muodostaa omaperäinen kokonaisuus. Tärkeitä kriteereitä olivat myös viherympäristön muodostama imago ja identiteetti, maisemallinen karakteri, ehdotuksen luonne osana järvi maisemaa sekä rantaviivan julkisuus, jatkuvuus, käsittely ja muotoilu sekä riittävän leveä ekologinen yhteys Hatanpään kulttuuriympäristöstä lidesjärvelle. Lisäksi suunnitelmilta peräänkuulutettiin monipuolisia ja miellyttäviä viheralueita niin paikallisten asukkaiden kuin matkailijoiden ja Tampereen keskustassa ja lähialueilla asuvienkin käyttöön. Vihreän ympäristön tuli jatkua kortteleihin ja myös katumaiseman tuli olla laadukas.

Kilpailuehdotukset esittivät erilaisia ratkaisutapoja osana tamperelaista järvi maisemaa. Osassa ehdotuksia vesi aiheena ei varsinaisesti yhdisty kaupunkirakenteeseen. Hyvän lähestymistapana pidettiin ratkaisuja, joissa järvi ja vesi tuotiin vahvasti osaksi urbaania kaupunkia: saaret, erimuotoiset lahdet, kanavat, altaat, puropainanteet jne. Kiinnostavana kaupunkirakenteen osana pidettiin myös virkistyskäyttöön jääviä tekosaaria. Viinikanlahden erottumista edelleen lahtena pidettiin luontevana ratkaisutapana.

Osassa kilpailuehdotuksia oli hyödynnetty Pyynikiltä, Ratinan sillalta ja ympäristöstä alueelle avautuvia näköaloja. Esimerkiksi Hämeenpuiston esplanadin

näkymälän jatkeeseen oli sijoitettu toimintoja. Hyvin muotoiltu ja toiminnallinen rantavyöhyke salli osassa ehdotuksia vahvan maisemallisen karaktäärin sekä imagon ja identiteetin alueelle. Osassa ehdotuksia rantavyöhykkeen muotoilu oli vielä tavanomaista eikä siihen oltu kiinnitetty riittävästi huomiota. Joissakin ehdotuksissa rantavyöhykkeen käsittely oli erittäin rakennettua ja aukiomaista. Rantapuistossa oli löydetty parhaimmillaan luonteva tasapaino rakennetun, urbaanin rantaviivan ja pehmeämmin käsitellyn, uudenlaisia elinympäristöjä synnyttävän rannan välillä. Rannan ulkotilat ovat parhaissa ehdotuksissa esitetty kokonaan julkisina alueina. Osassa ehdotuksia ei oltu riittävästi otettu huomioon ranta-alueen julkista luonnetta ja jatkuvuutta.

Monien kilpailuehdotusten suurimmat haasteet liittyivät ekologisen viherkäytävän huomioon ottamiseen ja sen jatkuvuuteen. Useissa ehdotuksissa rantaan syntyi rakennetusta ympäristöstä tai rakennusten sijoittelusta johtuvia katkoksia. Näin erityisesti kilpailualueen Hatanpään puoleisella reunalla tai satamien kohdalla. Viinikanojan suun käsittely vaihteli laajalti viheralueesta hyvinkin urbaaniksi. Parhaimmissa ehdotuksissa oli onnistuttu synnyttämään vetovoimainen sisääntulo kilpailualueelle keskustan suunnasta.

Kaupunkikulttuurin, turismin, keskustan asukkaiden ja toimijoiden osalta julkisten ulkotilojen toiminnallinen sisältö ja ympäristöarkkitehtuuri vaihtelivat jossain määrin. Parhaat ehdotukset olivat kiinnostavia ja monipuolisia: esimerkkeinä vaikkapa uimaranta, talviuintipaikka, kalastuspaikka, julkinen sauna, vesiliikuntamahdollisuudet, satamat ja altaat aktiviteetteineen, liikunta- ja piknik-alueet, saaret ja kanavat. Ulkotilojen ja viheralueiden joustavaa käyttöä ja muunneltavuutta pidettiin parhaiden kilpailuehdotusten hyvänä ominaisuutena.

Vain osa kilpailuehdotuksista oli viitteellisesti tutkinut kattojen käsittelyä rakennetuissa kortteleissa (viherkatot, kattopuutarhat). Osassa ehdotuksista pihoja, kattotasoja ja katumaisemaa ei oltu tutkittu lainkaan. Vähälle huomiolle oli jätetty korttelipihat, katutason liittyminen pihuille, pihojen liittyminen yleisille alueille sekä katumaisema.

Kaiken kaikkiaan haasteelliseksi tavoitteeksi muodostui arkkitehtuurin ja maisema-arkkitehtuurin muodostama yhtenäinen ja korkeatasoinen kokonaisuus. Parhaat ehdotukset loivat elämyksellisen ja monipuolisen kokonaisuuden, jossa niin urbaanit kuin viherympäristön osa-alueet oli tutkittu tasapainoisesti ja kehityskelpoisesti.

Liikenneympäristö

Kilpailuehdotuksissa esitetyt liikenneverkot olivat pääasiassa hyvin asiantuntevasti esitettyjä ja kilpailuohjelman mukaisia. Joissakin kilpailuehdotuksissa kilpailualueen kytkeytyminen ympäröivään katuverkkoon oli esitetty kilpailuohjelman vastaisesti kohtiin, jotka eivät ole mahdollisia liikenneturvallisuuden tai liikenteellisen toimivuuden kannalta.

Kävelyn ja pyöräliikenteen kytkeytyminen ympäröivään liikenneverkkoon oli kilpailutöissä esitetty enimmäkseen hyvin. Mukana oli mielenkiintoisia vesitönsiltaratkaisuja Tampereen keskustan suuntaan. Alueen sisäisessä liikenneverkossa autoliikenne oli pääasiassa toimivasti suunniteltu ja hyvin esitetty. Sisäisen kävelyn ja pyöräliikenteen osalta oli oikein hyviäkin ratkaisuja, mutta myös useita kilpailuehdotuksia, joissa näiden kulkumuotojen ratkaisut olivat jääneet luonnosmaisiksi tai joissa oli käsitelty kävelyä ja pyöräliikennettä virheellisesti yhtenä kulkumuotona.

Autopysäköinti oli esitetty pääasiassa kilpailuohjelman mukaisesti keskitettyihin pysäköintilaitoksiin, mutta jonkin verran esiintyi myös korttelikohtaisia pysäköintiratkaisuja. Suurin osa kilpailuehdotuksista oli esittänyt pyöräpysäköinnille toimivia ratkaisuja, mutta osasta pyöräpysäköintiratkaisu puuttui kokonaan.

Raitiotiepysäkin sijainti ja sen kytkeytyminen kilpailualueeseen oli pääasiassa ratkaistu hyvin, ja suunnitelmissa oli esitetty mielenkiintoisia aukioratkaisuja pysäkin läheisyydessä.



Valokuva: Tampereen kaupunki / Tarja Kaasalainen, 2019.

4. TOISEN VAIHEEN YLEISET SUUNNITTELUOHJEET

Toiseen vaiheeseen valitut kilpailuehdotukset edustavat erilaisia käsityksiä urbaanista elämäntavasta ja sen kaupunkivallista ilmiasusta. Alueen uudistaminen, kehittäminen ja rakentaminen vievät useita vuosia, mikä tekee muuntojoustavuudesta tärkeän. Kokonaisratkaisu tulee voida toteuttaa vaiheittain ja niin, että yksityiskohtien variaatiot ovat mahdollisia. Toteutusvaiheeseen tulee liittymään lukuisia toimijoita ja intressejä. Vallitseva kaupunkisuunnittelun kehitystrendi edellyttää uudenlaista ajattelua, jossa yksityiset tilat ovat muuntojoustavia ja julkiset tilat monikäyttöisiä, toimien myös sosiaalisina kohtaamispaikkoina. Tavoitteena on luoda vahva pohja tulevalle, joustavasti toteutuvalla asunto- ja muulle rakentamiselle. Haasteita ovat muun muassa alueen aikaa ja muutoksia kestävä identiteetti, rakentamisen vaiheistus ja yksityiskohtien muunneltavuus.

Seuraavassa annettavat yleiset suunnitteluohjeet ovat ensimmäistä vaihetta täydentäviä ja selventäviä. Muuttuneista lähtötiedoista johtuvia tarkentuneita yleisiä ohjeita annetaan myös kappaleessa 5.

Kaupunkiympäristö

- Tehtyjen tarkentavien selvitysten perusteella vesialueen täyttäjien on pysyttävä toisen vaiheen kilpailuohjelmassa annetun rajauksen sisäpuolella.
- Hatanpään valtatie reuna-alueita, katujulkisivua ja melusuojausta tulee kaikissa ehdotuksissa kehittää.
- Aluetta palveleva raitiotiepysäkki on päätetty sijoittaa vain eteläiseen sijaintiin eli Hatanpääkadun liittymään.
- Pumpaamorakennuksen tilavaraukset ovat ensimmäisen vaiheen tiedoista kasvaneet, ja käytönaikaisia häiriötekijöitä saattaa ilmetä.

Tarkempi ohje on annettu tämän ohjelman *Toisen vaiheen muuttuneet lähtötiedot -kappaleessa*.

- Maantasokerroksen ratkaisulla on merkittävä vaikutus katumaisemaan. Koska tiloja ei ole mahdollista sijoittaa kilpailuohjelmassa esitetyn alimman rakennustason alapuolelle, merkittävä osa yhteisistä tiloista tulee osoittaa maantasokerrokseen.
- Asukkaiden yhteistilat (noin 15 % kerrosalasta) tulee ratkaista jatko-suunnittelussa. Noin puolessa yhteistiloista ei ole ikkunoita (varasto- ja tekniset tilat sekä osa väestönsuojasta).
- Koulun piha-alue on tyypillisesti osin aidattu, mikä tulee ottaa huomioon suunnittelussa.
- Sataman toiminnot edellyttävät pelastuslaitoksen kaluston (mm. paloautojen) ja veneiden nostokaluston käyntejä, mikä tulee ottaa huomioon kokonaisratkaisussa.

Viherympäristö toimintoihin

- Viherympäristöä ja maisema-arkkitehtuuria tulee tarkastella kokonaisuutena tarkemmin, koska yksi tärkeä arvosteluperuste on, että kaupunki- ja maisema-arkkitehtuuri muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden.
- Koillisessa Viinikanojan suulla saastuneiden sedimenttien hallinta on vaativaa. Alueelle tulee välttää esim. uimarannan sijoittamista.
- Rantavyöhykkeen pitää olla kauttaaltaan läpikuljettavissa ja julkista kaupunkitilaa.
- Ekologisen viheryhteyden pitää olla katkeamaton ja yhtenäinen sekä riittävästi mitoitettu ja vehreä.
- Asuinkorttelien piha-alueilla (esim. terassit ja pienet puutarhat) on tärkeä rooli alueen tulevien asukkaiden arjessa. Pihatilojen yhteys ja vaiheittaminen julkisiin alueisiin tulee ratkaista ja niitä tulee tutkia tarkemmin.
- Katumaisemaa on havainnollistettava.

Liikenneympäristö

- Katuliittymät ja pysäkit tulee osoittaa kilpailuohjelmassa annettuihin paikkoihin.
- Keskitettyjen pysäköintilaitosten määrää ja sijoitusta on harkittava tarkkaan suhteessa saavutettavuuteen autolla ja kävellen.
- Keskitetyissä pysäköintilaitoksissa on huomioon otettava tilojen muuntojoustava käyttö ja alueen vaiheittain rakentaminen.
- Maanalainen pysäköinti ei ole mahdollinen ilman nykyisen maanpinnan merkittävää nostoa.
- Suunnitelmassa tulee erikseen esittää ratkaisut kävelyille, pyörä-, auto- ja huoltoliikenteelle sekä kuvattava väylien hierarkia.
- Pyöräpysäköinti tulee tutkia huolellisesti osana korttelijärjestelyjä ja maantasokerrosten ratkaisuja. Keskitettyjä alueellisia pyöräpysäköintilaitoksia voi ja katettuja pyöräpysäköintipaikkoja tulee esittää.
- Palvelujen, harrastuspaikkojen ja satamien synnyttämään yleisen pyöräpysäköinnin tarpeeseen tulee esittää ratkaisut.
- Jätevedenpumppaamon ja viranomaissataman ajohteyksissä tulee ottaa huomioon suurikokoiset huolto- ja pelastusajoneuvot sekä liikenneturvallisuus.

5. TOISEN VAIHEEN MUUTTUNEET LÄHTÖTIEDOT

LIITE 4

Kilpailualueutta koskevat suunnitelmat ja selvitykset ovat edenneet ensimmäisen vaiheen kilpailuohjelman julkaisemisen jälkeen. Lisätiedot ovat luonteeltaan tarkentavia ja ensimmäisen vaiheen kilpailuohjelmaa täydentäviä. Ne otetaan huomioon toisen vaiheen suunnittelussa. Suunnitteluohjeisiin liittyviä taustoja ja selvennyksiä on esitetty liitteissä. Suunnitteluohjeet ovat tarkentuneet seuraavasti. Suluissa oleva numero on ensimmäisen vaiheen kilpailuohjelmaa vastaava kappale.

Liikenneympäristö (4.3)

Kesän ja syksyn 2019 aikana näkemys raitiotien pysäkkien sijainnista Hatanpään valtatiellä on tarkentunut. Ensimmäisen vaiheen kilpailuohjelman pysäkeistä eteläisempi on todettu mahdollisen Pirkkalan raitiotiehaaran kokonaisuudessa paremmaksi. Kilpailijoille jaetaan havainnollistamista varten myös tarkemmat tiedot raitiotievaunusta ja pysäkkikatoksista. Uudet tiedot on esitetty liitteessä ja kilpailijoille jaettavassa uudessa lähtöaineistossa.

Tarkentavat uudet ohjeet:

- **Raitiotien kahdesta pysäkkivaihtoehdosta valitaan eteläisempi**, joka on Hatanpään valtatie ja Hatanpääkadun risteyksessä. Pohjoisempi pysäkkivaraus jää pois.
- Kilpailijoille toimitetaan tiedot Tampereen **raitiotievaunun ja pysäkkikatosten muotoilusta**.

Satamat, rannat ja vesialueet (4.8)

Suunnittelussa huomioon otettavia uusia seikkoja ovat Viinikanlahden vesialueen erittäin jyrkkäreunainen **syväanne**, Tammerkosken aiheuttamat voimakkaat **virtaukset** sekä pohjaan kerrostuneet saastuneiden maa-ainesten **sedimentit** erityisesti lähellä Viinikanojaa. Näiden takia rantojen maankäyttöä ja muotoilua sekä satamien sijaintia, toimintoja ja rakenteita ohjeistetaan tarkemmin. Vesialuetta koskevia uusia tietoja on esitelty tarkemmin muissa kappaleissa, liitteissä ja kilpailijoille jaettavissa uusissa lähtöaineistoissa.

Pyhäjärven vesistöalue ei sovellu suurille korkeamastoisille ja syväkölisille purjealuksille. Tähän ovat syynä vesialueen keskimääräinen **mataluus ja sillat**. Pyhäjärven vesistöalueella liikkuvien alusten suurin mahdollinen korkeus on noin kahdeksan metriä. Muille isoa syväystä vaativille ja moottorikäyttöisille aluksille Pyhäjärvellä ja siihen liittyvillä muilla vesistöalueilla on runsaasti matkaltaan pitkiä laiva- ja veneväyliä.

Tarkentavat uudet ohjeet, satamarakentamisen yleiset periaatteet:

- Ranta- ja satamarakenteissa on otettava huomioon Tammerkosken voimakkaiden **virtausten** vaikutus. Viinikanojan kautta lidesjärvestä tulevaa vesistövirtausta ei saa estää.
- Satamat tulee suojata voimakkailta länsituulilta, jotka ovat yleisiä Viinikanlahdella. **Aallonmurtajien** tulee olla louhetäytöllä pohjaan tukevasti perustettuja rakenteita, joiden ulkoasu suunnitellaan muin materiaalein, arkkitehtuuriltaan ja/tai viherarkkitehtuuriltaan korkeatasoisiksi ja kaupunkimaisiksi.
- Tuulilta suojatuilla vesialueen osilla aallonmurtajiin ja/tai rantaan perustettuihin satamarakenteisiin suositellaan liitettäväksi **kelluvia** laiturirakenteita, oleskelualueita ja näihin liittyviä pieniä keveitä rakennelmia. Arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista. Kelluvat rakenteet voivat olla vaihteittain toteutettavia tai muunneltavia. Kelluvina rakenteina ei saa osoittaa kilpailuohjelman mukaista asunto-, koulu- tai päiväkotirakentamista.
- **Satama- ja laiturialueet** suunnitellaan niin, että ne ovat julkisia ulkotiloja

ja kaikille avoimia alueita. Aitauksia, portteja tai yleisöltä suljettuja alueita ei pääsääntöisesti sallita.

- Satamissa tulee ottaa huomioon **pysäköinnin ja saattoliikenteen** tarpeet. Ajoneuvoille ja polkupyörille tarvitaan pysäköintipaikkoja sekä lyhytaikaiseen pysähtymiseen että pitkäaikaiseen pysäköintiin. Pitkäaikaispysäköinti voi sijaita alueen muita toimintoja palvelevissa laitoksissa.
- Ranta-alueiden ja satamien **valaistusta** ideoidaan pimeiden vuoden- ja vuorokaudenaikojen kaupunkimaisemallisena elementtinä. Valaistusta ei tarvitse tarkemmin suunnitella, mutta sen visuaaliset pääideat esitetään perspektiivikuvana.

Tarkentavat uudet ohjeet, satamien sijainti ja toiminnot:

- Kilpailualueen länsiosassa, Hatanpään sairaala-alueen ja nykyisen sou- tu- ja melontakeskuksen välissä, on loivasti syvenevä matalavetinen rantavyöhyke. Alue sopii erinomaisesti **soutu-, melonta- ja uintiharrastusten alueeksi sekä pienveneiden satama-alueeksi**. Rantaviivaa muok- kaavia täyttöjä on tälle kohdin helppo toteuttaa. Matala vesisyvyys ja loiva pohjanmuoto mahdollistavat helposti mm. länsituulilta suojaavan aallonmurtajan rakentamisen. Alueelle tulee osoittaa kilpailuohjelman mukainen ekologisen vihervyöhykkeen jatkumo Hatanpäältä kohti Viinikanojaa.
- **Risteilyalusten** ja muiden **suurten alusten satamien** sijainnit tulee osoit- taa kohtiin, jossa on luontaisesti syvää sekä lähelle laiva- ja veneväylää.
- Kilpailualueen länsiosa ei pohjanmuotojensa takia sovellu suurten alus- ten satamaksi. Risteilyalusten satamaan tulee olla hyvä yhteys katuver- kolta, joukkoliikenteen pysäkeiltä ja saattoliikenteen pysäköintipaikoilta, ml. turistibussit.
- Vierasveneiden, risteilyalusten ja vesiliikunnan harrastuspaikkojen sata- mien tulee sijaita toistensa lähellä niin, että niille voidaan rakentaa **yh- teisiä palveluja**. Suunnittelussa tulee huomioida välineiden varastointi, kaluston vesillelasku sekä huoltopalvelut.
- **Vierasvenesatamassa** tulee olla tankkauspiste, jäte- ja septitankkien tyhjennyspiste.

- Satamassa tulee olla **vesillelaskupaikka**, jonne on helppokulkuinen yh- teys katuverkolta ja jonne pääsee kaikissa olosuhteissa pelastusajoneu- voilla ja trailereilla.
- **Viranomaisataman** tulee sijaita vesillelaskupaikan läheisyydessä. Se pal- velee kaikkina vuodenaikoina pelastustoimintaa järvellä tai jäällä. Paikalle tulee olla lyhyt ja aina avoin ajoyhteys katuverkolta sekä saapumismah- dollisuus hälytys- ja pelastusajoneuvoilla.
- **Huvivenesatama** palvelee ensisijaisesti Viinikanlahden ja lähialueiden asujaimistoa.
- **Korkeamastoisille ja syväkölisille purjealuksille ei varata satama-aluei- ta**. Muille vesiliikenteen ja vesiturheilun välineille varataan monipuolisesti erityyppisiä satamapaikkoja ja laituri-alueita.
- Kilpailualueelle **ei osoiteta veneiden talvisäilytyspaikkoja**.

Infrastrukturi ja geotekniikka (4.9)

Rantaviivan käsittelyyn ja täyttöihin liittyneet lähtötiedot ovat tarkentuneet merkittävästi. Kesällä ja syksyllä 2019 on tehty vesialueeseen liittyviä tarken- tavia tutkimuksia luotaamalla ja kairaamalla. Vesialueen syvyyskäyrästä ja se- dimenttien paksuudet ovat nyt aikaisempaa tarkemmin tiedossa.

Kilpailualueen halki kulkevaan siirtoviemäriin liittyvän **pumppaamoraken- nuksen** luonnokset ovat valmistuneet syksyllä 2019. Luonnossuunnitelmista vastaa Keskuspuhdistamo Oy. Rakennuksen koko on huomattavasti suurem- pi kuin kilpailun ensimmäisessä vaiheessa. Rakennuksen koko on noin 900–1 000 k-m². Rakenteet ulottuvat noin 10 metriä sekä maanpinnan ylä- että alapuolelle. Rakennukseen tulee mahdollisesti viherkatto. Kaikki mahdolliset pumppaamon huoltotoimet tapahtuvat rakennuksen sisällä, joten aluetta ei tarvitse aidata. Pumppaamorakennuksen tarkka sijainti, massoittelu ja julkisi- vuluonnokset ovat uutta ja kilpailussa ehdottomasti noudatettavaa lähtötie- toa. Jätevedenpumppaamon rakennusta koskevia uusia tietoja on liitteissä ja kilpailijoille toimitettavassa aineistossa.

Hulevesien käsittely tulee suunnitella luontevaksi osaksi koko kilpailualueen maisema-arkkitehtuuria. Sekä yleisten alueiden että korttelikohtaisten hulevesien käsittelyalueiden ja tulvareittien ratkaisujen periaatteet tulee esittää ja huomioida korttelipihojen, puistojen, aukioiden ja katujen mitoituksessa. Kilpailualueella hyödynnetään luontaista valuntaa ja vältetään pumppaamoita. **Lumen** auraus ja lyhytaikainen varastointi ennen poiskuljetusta tulee ottaa huomioon ulkotilojen suunnittelussa ja mitoituksessa.

Hatanpään valtatielle tulevan raitiotien uuden haaran suunnittelu on edennyt kesän ja syksyn 2019 aikana. Viinikanlahden kilpailualueen kohdalle **ei tarvita sähkönsyöttöasemaa**. Tekniselle rakenteelle on löytynyt korvaava sijainti toisaalta, nykyisen linja-autoaseman korttelista.

Tarkentavat uudet ohjeet:

- Vesialueen jyrkkäreunaisessa syvänteessä kovaan pohjaan perustaminen ei ole käytännössä mahdollista. Mitään perustamista vaativaa rakentamista ei saa sijoittaa ulommaksi kuin liitteessä esitetty ja sähköisessä muodossa kilpailijoille annettu **uusi uloin mahdollinen rantaviiva**. Tämän ulkopuolella ovat mahdollisia vain kevyehköt kelluvat rakenteet. Nämä eivät saa olla asunto-, koulu- tai päiväkotirakentamista.
- Kilpailuehdotuksissa osoitetaan **pumppaamorakennuksen** sovittaminen maastoon, rantamaisemaan, viheralueisiin ja lähialueen uuteen rakentamiseen. Rakennuksen annettua sijaintia, massoittelua, kokoa tai korkeutta ei saa muuttaa. Rakennukseen voi osoittaa viherkaton. Pumppaamorakennuksen oville tulee olla ajoyhteys kilpailualueen sisäisiltä kaduilta. Lisäksi pääoven eteen tarvitaan kääntöpaikat huolto- ja pelastusajoneuvoille. Rakennusta ja pihaa ei tarvitse eikä saa aidata. Asunto-, koulu-, päiväkoti- ja muun häiriöherkän rakentamisen minimimietäisyys on 50 m pumppaamorakennuksen ulkoseinistä.
- Alueen halki kulkevan **siirtoviemärilinjan ja Viinikanojan** väliselle alueelle saa sijoittaa vapaa-ajan toimintoja, viheralueita sekä kokonaisratkaisuun sopivaa muuta rakentamista, mutta ei asuin-, koulu- tai päiväkotirakennuksia.

- Ensimmäisessä vaiheessa pyydetty **sähkönsyöttöaseman** varaus poistetaan. Alue vapautuu muuhun käyttöön. Kerrosalametrit poistetaan taukkotiedoista tai merkitään luvulla 0.
- **Hulevesien hallinnan** periaatteet integroidaan suunnitelmiin ja periaatteet esitetään kaaviona

Ympäristöhäiriöt (4.10)

Pilaantuneista maista ja sedimenteistä sekä **jätevedenpumppaamon** mahdollisista haitoista on saatu uutta tarkentavaa tietoa. Näistä aiheutuvat maankäyttöä ja vesialueiden käyttöä koskevat ohjeet ja rakentamisen rajoitteet on kuvattu muissa kappaleissa. Lisäksi on tunnistettu aikaisempaa paremmin vilkastuvan liikenteen aiheuttama **liikennemelun** torjunnan tarve.

Tarkentavat uudet ohjeet:

- Viinikanojan tuntumassa olevat viheralueet ja mahdolliset muut toiminnot suojataan **Hatanpään valtatie liikennemelulta**. Hatanpään valtatie varressa olevien korttelialueiden pihat ja oleskeluun tarkoitettujen julkisten ulkotilojen melusuojaus suositellaan hoidettavaksi ensisijaisesti rakennusten sijoittelun keinoin.
- **Jätevedenpumppaamon mahdollisten häiriötilanteiden** aiheuttamat melu-, haju- ja äärihaitat torjutaan ensisijaisesti pumppaamolaitoksen suunnittelun keinoin, mistä vastaa Keskuspuhdistamo Oy. Kilpailussa pumppaamon mahdollisia häiriöitä ja riskejä torjutaan maankäytön suunnittelun keinoin, osoittamalla häiriölle herkkä toiminnot riittävän etäälle pumppaamorakennuksesta. Alustavat ohjeet on annettu muissa kappaleissa.
- **Viinikanlahden pohjukassa ja Viinikanojan suulla** suositellaan tehtäväksi vain vähäisiä rantaviivan ja vesialueen pohjan muokkauksia. Kilpailualueelta ja sen ulkopuolelta aiheutuvien ympäristö- ja terveystarkien takia Viinikanlahden pohjukkaan ei suositella uimarantoja tai muita vedessä

oleskelua aiheuttavia virkistystoimintoja. Nämä tulee osoittaa kilpailualueen länsiosiin, missä vesi ja vesistön pohjasedimentit ovat puhtaampia ja helpommin riskittömiksi puhdistettavissa.

6. TOISEEN VAIHEESEEN VALITTUJEN KILPAILUEHDOTUSTEN ARVIOINNIT JA JATKOKEHITYSOHJEET

EHDOTUS 5 "DIVERCITY"



Kaupunkiympäristö

Kilpailuehdotus, jossa viher- ja kaupunkiympäristö ovat tasapainossa.

Korttelirakenteen periaate, jossa suurkorttelit jakautuvat pienempiin osa-alueisiin, on toimiva. Massoittelussa on elävyyttä, joka tuo urbaaniin suurkortteliin kylmäistä tunnelmaa. Sisäpihat avautuvat hienosti korttelin keskelle puolijulkiseen puistoon, joka puolestaan kytkeytyy edelleen rannan leveään puistovyöhykkeeseen. Korttelirakenteen rajautuminen Hatanpään valtatiehen on sopivan jämäkkä, ja ehdotus ottaa onnistuneesti huomioon raitiotiepysäkin sijainnin.

Rakennusten massoittelu pienenee luontevasti kohti puistoa ja korttelin sisäosaa. Massoittelua, mittakaavaa ja eri mittakaavojen yhdistämistä tulee kuitenkin kehittää. Tämä koskee erityisesti julkisia kaupunkitiloja, joiden kaupunkiarkkitehtuuria tulee korostaa.

Keskusaukio integroi hyvin keskeisiä palveluita ja toimintoja. Se muodostaa selkeästi hahmottuvan julkisten ulkotilojen dominantin, jolla on hyvät mahdollisuudet muodostua koko uudelle kaupunginosalle identiteettiä muodostavaksi paikaksi. Kaupunkikuvallisesti se hahmottuu kuitenkin vähän liiaksikin "paratiauktiona" ja tuntuu ylimitoitetulta ja mahdollisesti tuuliselta paikalta. Aukion mittakaavaa ja maisemasuunnittelullista luonnetta julkisena, viihtyisänä tilana tulee edelleen kehittää. Puistoakselin liittymistä satamaan tulisi kehittää hienovaraisemmaksi ja aukion kaupunkikuvallista merkitystä korostavaksi.

Keskeisten kaupunkitilojen rajautuminen osin kohtuullisen mataliin rakennuksiin tuntuu hiukan epäsuhtaiselta. Pienimittakaavaisuus osana korttelirakennetta on kuitenkin ehdotuksen hyvä ominaispiirre, josta ei kannata kokonaan luopua.

Länsipään melonta- ja soutukeskus on sijoitettu hyvin ja luo pienen venesataman kanssa onnistuneen päätteen kaupunkirakenteelle suhteessa Hatanpään alueeseen.

Kehittämissuhteet:

- Kaupunkimaisuutta ja urbaania ilmapiiriä on mahdollista vahvistaa niin, että suunnitelman hyvät puolet ja pääajatus säilyvät.
- Julkisten tilojen hierarkiaa ja tapaa, jolla ne on esitetty asemapiirustuk-

nessa, on mahdollista parantaa. Kaupunkitiloja ja niiden toimintoja tulee kehittää ja tarkentaa niin, että ilta-auringon kannalta otollisesti asemoidut virkistysalueet tulevat huomioiduiksi.

- Julkisen puiston yksityistämistä tulee välttää.
- Kaupunkiaukio avautuu lupaavasti raitiotiepysäkiltä. Symmetristen rakennusten massoitusta aukion reunoilla on kuitenkin mahdollista parantaa. Korkeilla rakennuksilla voidaan luoda identiteettiä tälle kyseiselle sijainnille.
- Hatanpään valtatie ja Hatanpäädun yhteyttä rantapuistoon tulee parantaa riittävien ja kutsuvien yhteyksien avulla.

Viherympäristö toimintoinen

Ehdotus Divercity muodostuu nimensä mukaisesti monimuotoisista, murtuvista suurkortteleista, joita rytmittää molemmilta raitiotiepysäkeiltä (joista pohjoisempi poistetaan toisessa vaiheessa) ja keskisiltä maamerkkirakennuksilta rantaan jatkuva akseli. Ehdotus on onnistuneesti vihreä osa järvimaisemakokonaisuutta, jossa Viinikanlahti erottuu selkeästi lahtena.

Rantavyöhyke on käsitelty yhtenäisenä, julkisena, pinta-alaltaan riittävänä rantapuistona. Parhaimmillaan rantapuisto teemana voi olla vahvakin alueen identiteetin ja imagon rakentaja (vrt. Koskipuisto ja Tampereen keskustan rantavyöhyke). Vesiaiheesta ei kuitenkaan ole otettu kaikkea irti. Täytön laajuus ja rantaviivan käsittely on toteutettavuudeltaan realistista. Ehdotus on yhtenäinen ja varsin miellyttävä kokonaisuus teemoineen: biodiversiteetti, erilaiset biotoopit, monipuoliset toiminnot, puolijulkiset korttelipuistot, kokonaisuutena vihreä ympäristö. Maisemallinen, puistomainen karaktääri on vahva.

Pyynikiltä avautuvat näköalat ovat vihreät, ja ratkaisussa miellyttää Hämeenpuiston esplanadin näkymälinja kohti vene- ja kanoottikeskusta satamineen ja uimarantoinen. Ratinanrannan ja Ratinan sillan näköaloja on hyödynnetty koulun sijoituksessa sekä venesataman ja siihen liittyvien rakennetumpien aukoiden ja puistojen sijoituksessa.

Ehdotus hyödyntää hillitymmän vesialuetta ja esittää harkitummin aktiviteetteja alueelle ja on siksi myös toteutuskelpoisuudeltaan hyvä. Rantapuisto toimii hyvin ohjelman mukaisena ekologisena käytävänä Hatanpään arvokkaalta puistoalueelta lidesjärvelle, joskin siitä löytyy muutamia kehitettävissä olevia katkeamiskohtia. Länsipäässä vene- ja kanoottikeskuksen eteläpuolinen yhteys on kapea ja luonteeltaan turhan rakennettu. Viinikanojan herkkä suualue on viheralueena.

Viherympäristö jatkuu pienempien korttelipuistojen kautta viitteellisempänä kortteleihin. Pihojen mittakaava on onnistunut ja ne ovat pääosin valoisia ja avautuvat onnistuneesti puistoihin. Ratkaisussa on potentiaalia hyvinkin laadukkaaksi ympäristöksi.

Tunnelmaltaan hyvässä puolijulkisen, yhteisöllisen korttelipuiston havainnekuvasssa on mm. leikkiä, liikuntaa ja kaupunkiviljelyä. Katoilla pilkahtaa vihreäkin ja viitteitä kattojen monipuolisesta käsittelystä. Katumaisema on ehdotuksessa vielä luonnosmainen ja edellyttää suunnittelua.

Kehittämisehdotukset:

- Vesielementin hyödyntämistä ja vetovoimaa on tarpeen vielä kehittää eri toiminnoin ottaen huomioon myös turistit ja keskustassa asuvat (esim. ravintola, terassi, kioski, oleskelu, auringonotto ja kuntoilu).
- Venesataman mittakaavaa ja muotoilua tulee tarkastella. Risteävät akselit osana rantavyöhykettä eivät vaikuta tarkasti määritellyiltä.
- Asuinkorttelien piha-alueita, maantasokerroksen yhteyttä ympäristöön sekä piha-alueiden yhteyttä julkisiin alueisiin tulee kehittää. Jakoa julkisiin, puolijulkisiin ja yksityisiin alueisiin tulee selkeyttää.
- Hatanpään valtatie ja Hatanpäädun tulee muodostaa miellyttävä, vihreä ja kantakaupunkimainen katumiljöö sekä korkealaatuinen sisäänkäynti alueelle niin, että myös kaapelikäytävä on huomioitu.
- Keskeistä aukio- ja puistoakselia voi kehittää vihreämpään suuntaan erilaisin katu- ja aukiovihreän ratkaisulla.
- Aukion rantaan liittymistä on parannettava.

Liikenneympäristö

Liikenneverkko on esitetty melko yleispiirteisesti. Katuliittymät ympäröivään liikenneverkkoon ovat kilpailuohjelman mukaisia. Jalankulun ja pyöräilyn verkko on toimivan oloinen ja ottaa huomioon yhteystarpeen keskustaan joltavalle alikululle sekä rannan ulkoilu- ja virkistysreitit. Autopysäköinti on esitetty kolmeen keskitettyyn pysäköintilaitokseen. Raitiotiepysäkki on sijoitettu Hatanpäänkadun liittymään kaupunkiaukion yhteyteen, jonne johtaa aukion kautta linjattu kävely- ja pyöräily-yhteys, joka kytkee läntisen alueen pysäkillle.

Kehittämissuunnitelmat:

- Liikennesuunnittelua pitää tarkentaa huomattavasti toisessa vaiheessa.
- Alueen sisäisessä liikenneverkossa tulee jatkossa miettiä, kenen ehdoilla liikutaan. Nyt alueen sisäiset yhteydet on esitetty ainoastaan autoliikenteelle.
- Reittikaavioiden puutteet on korjattava ja esitettävä eri kulkumuodot selkeästi.
- Kansiratkaisu koulukorttelissa ei ole pihan maisemasuunnittelun kannalta perusteltua. Pysäköinti on järjestettävä pysäköintitaloon.
- Pohjoisella alueella on vain yksi pysäköintilaitos, jonka riittävyys tulee varmistaa toisessa vaiheessa.
- Pohjoisen alueen kytkeytyminen raitiovaunupysäkkiin tulee suunnitella.
- Yhteyksiä ympäröivään kaupunkirakenteeseen lännessä on parannettava.
- Katuverkko ja huoltoliikenteen reitit tulee suunnitella tarkemmin ja esittää tarvittavat tilavaraukset mm. katujen päissä. Alueen sisäistä ajoneuvoverkkoa voisi kehittää rohkeammin kohti *shared space* -tyyppistä ratkaisua.

EHDOTUS 7 "LAKES & ROSES"



Kaupunkiympäristö

Ehdotus on viety osa-alueittain harkitusti läpi, ja se toteuttaa hyvin kilpailun tavoitteita. Punnitut ja rikkaat yksityiskohdat antavat lupauksen vivahteikkaasta kaupunkiympäristöstä jatkosuunnittelussa.

Ehdotuksen olemus tavoittaa toivottua kaupunkimaisuutta. Jako kahteen massoitteeltaan erilaiseen korttelityyppiin on onnistunut. Hatanpään valtatie ja Hatanpäänkadun puolelle sijoittuvien "urbaanien kortteleiden" tasakattoisiin massoihin liittyy huomattavasti korkeampia osia, joiden mitataava kasvaa kaupungin keskustaa kohti. Rannassa "satamakorttelit" on käsitelty vaihtelevin kattomuodoin, jotka tekijän mukaan luovat alueelle vahvaa identiteettiä.

Rantavyöhyke tuntuu vielä luonnosmaiselta, tasapaksulta ja yllätyksettömältä. Rakentamisen mittakaava madaltuu rantavyöhykkeen tuntumassa ja on onnistunut etenkin länsipäässä, jossa liittyminen Hatanpään alueeseen toimii hyvin. Kortteleiden ideat ovat rikkaita ja kehityskelpoisia. Koillisimman korttelin sijaintia tulee vielä tutkia. Koulun sijainti on esitetyllä tavalla haasteellinen.

Arkkitehtoniset peruselementit ovat lupaavia ja erityisesti rantakortteleiden osalta niitä tulee edelleen kehittää. Paviljonkimaisten tiilirakennusten helminauha rantapuistossa toimii hyvin. Siltayhteydet aktivoivat hyvin sillan niskojen ympäristöä luoden alueellisen uuden virkistysluupin. Pitkä siltayhteys ei kuitenkaan osu keskeisaukiolle, mutta toisaalta yhdistää erinomaisesti kaupungin keskustassa olevan Tammerkosken rantamiljööön Hatanpään puistoihin.

Ehdotus painottaa onnistuneesti julkisen liikenteen pysäkkeihin tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Esimerkiksi raitiotiepysäkiltä koilliseen lähtevä katu yhdistää korttelit selkeästi ja kurottaa samalla kohti keskustaa johtavaa kävelysiltaa. Lyhyempi silta kytkeytyy hyvin Ratinan suuntaan. Pidemmän sillan toteutuskelpoisuus mietityttää, mutta on ratkaistavissa. Se kannattaa pitää kilpailuohjelman mukaisena tärkeänä yhteytenä mukana jatkossakin.

Kehittämisehdotukset:

- Hierarkiaa tulee tarkentaa alueen luettavuuden parantamiseksi. Ensiksi tulee luoda kutsuvia julkisia tiloja, jotka ovat osa ympäröivää kaupunkiympäristöä. Toiseksi tulee luoda puolijulkisia tiloja, joissa alueen tuntevat ihmiset voivat toimia ja tuntee olonsa turvalliseksi. Kolmanneksi tulee kehittää asumiselle yksityisiä reunavyöhykkeitä.
- Esitettyjä asumisen typologioita (rivitalot, *townhouse*-ratkaisut ja huoneistoratkaisut) tulee kehittää siten, että ne mukautuvat mahdollisimman hyvin erilaisien perhekuntien ja tulevaisuuden perherakenteiden tarpeisiin. Ratkaisun tulee joustaa elämäntapojen muuttuessa tulevaisuudessa. Tästä syystä useiden eri suunnittelun tarkkuustasojen käyttö ei vaikuta perustellulta.

- Pohjoisin maamerkkikortteli 20-kerroksisine rakennuksineen on mittakaavallisesti paikkaansa liian suuri.
- Pääaukio on sopivan napakka. Aukion paviljonki on sijoitettu hiukan kömpelösti tukkien kaupunkitilaa niin näkymien kuin toimintojenkin kannalta.
- Koulun koko vaikuttaa alimitoitetulta: onko kilpailuohjelman mukainen? Koulun pihan rajautumista puistoon ei ole esitetty: piha todennäköisesti katkaisee puiston, kun alue esitetään aidattuna. Rantapuiston on oltava julkinen ja riittävän yhtenäinen.
- Katutasoon aukeavat asuntopihat ovat ideana hyvä. Määrä vaikuttaa kuitenkin optimistielä suhteessa asuinkortteleissa tarvittaviin aputiloihin, etenkin kun maanalaisen kellarin rakentaminen ei ole pohjavesiolosuhteiden vuoksi ohjelmassa sallittu.
- Rantakortteleiden arkkitehtuuria tulee edelleen kehittää. Esitetty hoikka julkisivun tiiliristikkoaihe kaipaa vaihtelua: jyrkemmät osat toisivat kaivattua otetta nyt melko tasapaksuun kaikkien kortteleiden läpi vietyyn teemaan.
- Korkeiden rakennusten sijaintia tulee tarkentaa: millainen rooli niillä on kaupunkiympäristössä suunnistusta helpottavina maamerkkeinä?

Viherympäristö toimintoinen

Kokonaisuus on maisema-arkkitehtuurin teemoiltaan tulevaisuuteen kurkotava ja ajankohtainen. Maisemallisena karaktäärinä on urbaani järvisuudon kaupunki, jonka julkinen ulkotila on monimuotoista, dynaamista ja biodiversiteettiä tuottavaa. Hulevesiä käsitellään luonnonomukaisesti (esim. niitty- ja puistojen tavoitellaan toimivan myös hulevesien viivyttäjinä ja käsittelyssä) ja tavoitellaan monipuolisesti eri biotooppeja.

Järvi on tuotu osaksi kaupunkirakennetta kanava-altaan ja melontalammen keinoin. Erilaiset luonnonympäristöt ja urbaani rakentaminen on yhdistetty kiinnostavasti erilaisin yksittäisin ideoin. Satamatoiminnot kuitenkin dominoivat suurta osaa rantavyöhykkeestä.

Hämeenpuiston esplanadin näkymälinja tähtää oivaltavasti esitettyyn lintusaareen. Ratinan sillalta avautuu näkymä monimuotoiselle rantavyöhykkeelle, satamamakasiinin ja kajakkibaarin suuntaan. Kulkuyhteydet pohjoiselle rannalle on otettu hyvin huomioon. Hatanpään puistoa on laajennettu itään leveämmän julkisen rantavyöhykkeen aikaansaamiseksi. Ekologisesti monimuotoinen rantapuisto ja satamatoiminnot sekoittuvat onnistuneesti.

Viinikanojan suun luonto-olosuhteiltaan herkkää aluetta ehdotetaan kehitettäväksi deltaksi, jonne tulee mm. kelluvia puutarhoja. Alueelle sijoitetun maamerkinä toimivan korttelin mittakaavaa suhteessa ympäröivään viheralueeseen, sen herkkyyteen ja järvelle avautumiseen suhteen on tarpeen kehittää jatkossa. Myös sisääntulon yhteydessä olevan viheralueen mittakaavaa tulee tarkastella: nyt se vaikuttaa enemmän urheilukentältä kuin kaupunkivihreältä.

Viheralueet toimintoihin soveltuvat hyvin eri-ikäisille ja ovat vetovoimaisia turisteja ja keskustan asukkaita ajatellen. Ekologinen käytävä Hatanpään arvokkaalta puistoalueelta lidesjärvelle on esitetty monimuotoisena rantapuistovyöhykkeenä, joka luo miellyttävää, mutta jossain määrin perinteistä rantarakentamista ja ympäristöä. Rantavyöhyke on jatkuva ja julkinen. Toisaalta rantavyöhykkeen ja -viivan muotoilu ja kokonaisuus on vielä jossain määrin monotonista.

Asuinkortteleiden viherympäristöä on tutkittu viitteellisesti lähinnä kuvailemalla olemusta, kuten puutarhatalojen etupuutarhoja ja terasseja sekä katopuutarhoja. Tärkeäksi teemaksi on nostettu hulevesien käsittely kaikessa rakentamisessa. Eteläpuolinen katumaisema on jäänyt vielä viitteelliseksi ja tavanomaiseksi.

Kehittämisehdotukset:

- Korttelipihojen sisäosien tulee ilmaista selkeämmin, että maantasokeroksissa asuu ihmisiä, jotka tuntevat kuuluvansa alueelle. Korttelipihojen puoleinen reuna-alue voisi toimia epävirallisena yhteysvyöhykkeenä

ja siten koko alueen voimavarana, ja sitä tulee tarkentaa.

- Rantavyöhykettä on kehitettävä poistamalla ehdotusta vaivaava monotonisuus ja tasapaksuus. Lukuisat hyvät viherympäristön ideat ja huolellisesti tutkitut ulkotilat tulee tutkia vielä kiinnostavampana kokonaisuutena.
- Toteutettavuuden ja käytettävyyden parantaminen (mm. veneily lähellä sekä Viinikanojan suun herkkyyden ja pilaantuneet maat).
- Veneliikenteen vaatimukset on otettava huomioon jalankulkusillan sijoittamisessa.
- Järvimaisemassa lahtea kaventaa molemminpuoliset, pitkin rantaa jatkuvat venelaiturit.
- Venepaikkojen määrä vaikuttaa ylimitoitetulta suhteessa vapaaseen vesialaan ja näkymiin. Määrää ja sijoitusta on syytä tutkia jatkossa.
- Asuinkortteleiden maantasokeroksen liittyminen pihoihin ja ympäristöön tulee esittää.
- Pihojen vaihtumista ja liittymistä yleisiin alueisiin sekä katumaisemia on tarpeen kehittää jatkossa.
- Valtavien kaupunkikorttelien mittakaavaa tulee pienentää inhimillisemmäksi. Korttelien läpi kulkevien yhteyksien lisääminen auttaisi asukkaita suunnistamaan paremmin, tutustumaan naapureihinsa sekä tuntemaan olonsa kotoiseksi ja turvalliseksi.

Liikenneympäristö

Liikenneverkko on esitetty asiantuntevasti. Katuliittymät ympäröivään liikenneverkkoon ovat kilpailuohjelman mukaisia. Alueen sisäisessä liikenneverkossa on otettu hyvin huomioon eri kulkumuodot ja tunnistettu eri väylien hierarkkiset roolit se kääntäen se minkä kulkumuodon ehdoilla alueella liikutaan. Jalankulun ja pyöräilyn verkko on toimivan oloinen ja hierarkkisesti jäsennelty. Yhteystarve keskustaan johtavalle alikululle, rannan ulkoilu- ja virkistysreitit sekä pyöräilyn pääreitit on hyvin ratkaistu. Autopysäköinti on esitetty keskitettyihin pysäköintilaitoksiin, joista kävelymatkat etäisimpiin asuinkortteleihin ovat kohtuullisen pitkiä. Raitiotiepysäkki on sijoitettu Hatanpäänkadun liittymään ja esitetty hy-

vät kävely- ja pyöräily-yhteydet kilpailualueelle. Pyöräpysäköinti on esitetty toteutettavaksi seitsemään keskitettyyn pyöräpysäköintilaitokseen.

Kehittämisehdotukset:

- Pysäköintilaitoksien palvelutaso etäisimpiin asuinkortteleihin nähden on heikko. Autopaikkamäärä tulee tarkistaa ohjelman vaatimusten mukaiseksi.
- Suunnitelmissa tulee osoittaa asumiseen ja julkisiin alueisiin läheisemmin liittyvä pyöräpysäköintiratkaisu.

EHDOTUS 23 "SOBA"



Kaupunkiympäristö

Ehdotus on ottanut lähtökohdaksi Tampereen keskustan ruutukaavan. Toistuvaan ruutukaavaan tuodaan eloa ja variaatiota puolijulkisilla, kortteleiden sisälle jäävillä tiloilla. Kujamaiset yhteydet kortteleiden sisällä ovat mielenkiintoisia ja kehityskelpoisia. Keskelle aluetta sijoitettu venesatama on mittakaavaltaan liian iso. Ruutukortteleiden tyhjästä jätetyistä osista syntyvä muoto on looginen, mutta jää epäkäytännöllisyydessään formalistiseksi. Ratkaisu aiheuttaa rantareitille turhauttavan pitkän kiertoreitin ja tekee laitureista huonosti käytettäviä.

Ehdotuksen erityisansio on korttelityyppien kehittäminen ja rakennusten eloisa massoittelu. Korttelirakenne erityyppisine osineen luo rikasta ja omaleimais-

ta ympäristöä. Puolijulkisten tilojen määrä vaikuttaa melko isolta ja herättää kysymyksen julkisen katutilan monotonisuudesta, koska se ei juurikaan selviä ehdotuksen perspektiivikuvista.

Ehdotuksessa on puutteista huolimatta paljon kehityskelpoisia piirteitä. Korttelitutkielmat ovat tarttuneet onnistuneesti kilpailuohjelman tavoitteisiin erilaisista, urbaaneista rakennustyypeistä ja elämäntavoista. Ehdotus yhdistää omaperäisellä tavalla urbaaniin kaupunkikortteliin pienimittakaavaisia, kylämäisiä piirteitä. Esitetty periaate on myös hyvin joustava jatkokehittelylle. Kortteleihin voidaan sijainnista riippuen yhdistää kivettyjen, luonteeltaan urbaanien paikkojen lisäksi nykyistä enemmän viherympäristön elementtejä, jotka voivat parantaa mm. viheryhteyden jatkuvuutta.

Kehittämisehdotukset:

- Keskeisen kaupunkitilan sijaintia, kokoa ja luonnetta on syytä tutkia enakkoluulottomasti uudelleen yhdessä sataman ja ekologisen yhteyden kanssa.
- Läntiseen päähän sijoitettu, yksinäinen iso rakennus irtoaa turhaan muusta kaupunkirakenteesta. Se on myös mittakaavaltaan liian iso suhteessa Hatanpään alueeseen.
- Esitetyt paikoitustalot (*"mobility center"*) ovat lupaavia, mutta niihin liittyvien asuintalojen periaate on esitettävä tarkemmin ja ratkaistava kriittiset kohdat mm. asuntojen valoisuuteen liittyen.
- Koulun koko on tarkistettava siten, että se vastaa kilpailuohjelman tavoitteita. Lisäksi esitetty, puikkomainen massa ei vastaa kovin helposti uusimpien opetustilojen periaatteiden soveltamista.
- Ehdotuksessa esitetään runsaasti liike- ja yhteistilaa – ehkä liikaakin.

Viherympäristö ja siihen liittyvät toiminnot

Ehdotuksessa on ansiokkaasti kehitetty korttelityyppejä ja rakennusten eloisaa massoittelua: alueen imagon ja identiteetin heikompi osa on maisema-

arkkitehtoninen kokonaisuus. Vesi ja järvi on tuotu osaksi kaupunkirakennetta lähinnä erittäin suurimittakaavaisen ristiksi muotoillun sataman avulla. Muutoin rantaviivan käsittelyn muotoilu on pienimittakaavaista ja luonnonmukaisempaa eikä vettä juurikaan muutoin hyödynnetä osana kaupunkirakennetta. Viinikanlahti ei laajan satama-alueen johdosta enää hyvin erotu lahtena. Laajamittakaavaisen ristin tarkoitus ylipäätään ja sen mittakaavan taju ei ole onnistunut. Yhteyttä Ratinan sillan itäpuolelle ei ole tutkittu. Ehdotuksen rantavyöhyke on luonteeltaan julkinen ja tiloiltaan yhtenäinen. Länsi- ja itäosa ovat puistomaisia ja keskiosa laajalti aukioita sataman ympärillä.

Pyynikiltä avautuvat näköalat ovat muutoin vehreät, mutta niitä hallitsee 13-kerroksinen raskas lännen maamerkkirakennus. Hämeenpuiston esplanadin näkymälinjan päätyä ei ole erityisesti hyödynnetty ja Ratinan sillalta avautuvia näköaloja osin hallitsee laaja ristinmuotoinen satama. Viinikanojan suu on käsitelty miellyttävästi rajautuvana viheralueena, jossa myös käsitellään hulevesiä. Muutoinkin ehdotuksessa on teemaksi hyvin esitetty hulevesien alueellista käsittelyä ja biodiversiteetin kehittämistä sekä viher- että vesialueilla.

Leveäksi tavoiteltu ekologinen yhteys Hatanpään kulttuuriympäristöstä lidesjärvelle on varsin laajalti katkonainen, vaikka ristinmuotoisen sataman ympäristössä ekologisesta yhteydestä on pyritty huolehtimaan kapeahkoilla, joitakin puuistutuksia omaavilla pihoidilla ja aukioilla sekä viherkatoilla.

Viheralueiden toiminnot ovat hillitymmät, niissä on huomioitu enemmänkin tulevia asukkaita. Nyt rannalle on ehdotettu leikkipuistoja, veneiden laskupaikkaa, pallokenttää, hulevesipuistoa, vene- ja kanoottikeskusta sekä saunaa laajan satama-alueen ohella. Vihreä ympäristö jatkuu hieman viitteellisempänä kortteleihin. Yleiset alueet yhdistyvät kiinnostavasti puolijulkisten *communal gathering* -tilojen kautta pihoidille, puolijulkisia tiloja tavoitellaan aktivoitavan myös erilaisten yhteis- ja liiketilojen käytön myötä. Osa pihoidista on kapeita ja mitoitukseltaan pieniä. Osalle kattoja on hyvin esitetty kattopuutarhoja ja viherkattoja. Hatanpään Valtatien ja Hatanpäänkadun sekä kortteleiden välistä tilaa on käsitelty laajalti aukioina sekä kapeana nurmi- ja puuvyöhykkeenä. Katumaisema on vielä tavanomainen.

Kehittämissuhteet:

- Maisema-arkkitehtuuriin ja viherympäristöön on kaiken kaikkiaan panostettava, yhden kriteeristä ollessa yhtenäinen arkkitehtoninen ja maisema-arkkitehtoninen kokonaisuus.
- Rantavyöhykettä puistoineen ja muine osineen on tarpeen kehittää kilpailuohjelman vaatimuksien mukaiseksi ekologiseksi yhteydeksi: yhtenäiseksi, riittävästi mitoitetuksi ja riittävän vihreäksi.
- Venesatama on tarpeen tutkia uudelleen.
- Rantavyöhykkeen toimintoja ja vetovoimaa on tarpeen kehittää ajatellen myös turisteja ja tamperelaisia.
- Asuinkortteleiden pihot, joidenkin pihojen mittakaavaa (huomioiden eri pihatoiminnot sekä pihan valoisuus) sekä katumaisemaa on tarpeen tutkia tarkemmin.

EHDOTUS 37 "PÄRSKE"



Kaupunkiympäristö

Komean urbaani mutta silti vihreä, puistomainen ratkaisu. Ehdotus on yhtenäinen kokonaisuus, joka rakentuu kortteleiden rantavyöhykkeen mukaiseen aaltomaiseen sijoitteluun. Ideana on, että jokaisesta korttelista avautuu järvinäköala ja vahva yhteys vihreälle rantavyöhykkeelle. Rakentaminen on maltillista, pääosin 4–5 -kerroksista, mikä tekee pihosta valoisia tiivistä rakenteesta huolimatta. Maamerkkeinä toimivat jokaista korttelia korostavat sirot korkeammat lamellit.

Kaupunkirakenne luo hienovaraisen siirtymän urbaanista ympäristöstä Pyhäjärven rantaan. Yleissuunnitelman ratkaisut sitovat sen hyvin paikkaansa. Korttelirakenteen perusidea on onnistunut. Raitiovaunupysäkiltä avautuva

keskusaukio rajautuu maltillisemmalla mittakaavalla synnyttäen sopivasti vaihtelevan, urbaanin aluejulkisivun. Aukioon liittyvä, saarta kiertävä kanaalisto johdattelee kauniisti järvelle. Isompi tila, joka avautuu kohti ilta-aurinkoa, on osoitettu onnistuneesti virkistykselle ja toiminnoille kanaalin itäpuolelle. Raitiotiepysäkkiä ja sen ympäristöä ei ole suunniteltu kattavasti.

Kortteleiden keskelle jäävät alueet on osoitettu leikkipihaksi, mikä tuntuu suojaisuudessaan luontevalta ratkaisulta niin turvallisten yhteyksien kuin tuulisuudensikin kannalta. Kortteleiden aukotus avaa näkymiä sisäosista ympäristöön. 14–15 -kerroksiset rakennukset aaltomaisena korttelistona sulkevat Hatanpään valtatie ja Hatanpäänkadun suunnan. Ratkaisu on toimiva, mutta korkean rakentamisen paikoille tulisi löytää selkeämmät perusteet.

Kortteleiden arkkitehtuuriin esitetty variointi tuntuu sopivalta ja kukin kortteli jakautuu visuaalisesti pienempiin osiin synnyttäen rikasta ja tasapainoista ympäristöä. Arkkitehtuuri on varmaotteisuudessaan toisaalta hieman yllätyksetöntä.

Rannan toiminnallinen ja kaupunkikuvallinen rytmitys toimii hyvin. Ravintola, vierassatama ja kanoottikerho luovat aktiivisia, urbaaneja pisteitä rantapuiston varrelle. Rannan länsipää on ratkaistu Hatanpään alueen läheisyyteen sopivalla ja pienimittakaavaisella kanoottikerhon rakennuksella. Kerhorakennuksella on potentiaalia mataluudestaan huolimatta näyttäytyä komeana, ainakin osittain julkisena rakennuksena myös kauempaa lahden toiselta puolelta katsottaessa. Täyttöjen luoteiskärki ylittää ulomman annetun täyttörajan. Täytön suhde asuinpinta-alaan on yläluokan toiseksi paras.

Viinikanojan herkkä suu on viheraluetta, jota rajaa kattomuodoiltaan erottuvuutta tavoitteleva koulu ja sen piha. Koulun sijoittaminen Viinikanojan suulle pumppausaseman läheisyyteen tuntuu luontevalta.

Kehittämisehdotukset:

- Korttelin muodollista ja hieman jäykkää suunnittelua on mahdollista tarkistaa ilman, että ehdotuksen onnistuneita piirteitä menetetään. Katumaisema on hyvin yhtenäinen ja siitä puuttuu piirteiden monimuotoisuutta, kuten erilaiset kadut ja kulkutiet. Reunavyöhykkeet ja suunnitelman auringon puoli olisi myös hyvä huomioida.
- Kortteleiden kaupunkikuvan, materiaalinkäytön ja massoittelemisen periaatteet on tarkennettava ja esitettävä selkeästi.
- Raitiovaunupysäkin ympäristö ja rajautuminen korttelirakenteeseen on tarkennettava.
- Julkisten tilojen sijainnit tulisi miettiä uudelleen, jotta niiden saavutettavuus olisi parempi. Tässä tapauksessa saavutettavuus tarkoittaa näkyvyyttä raitiotieltä ja sitä, että tilat ovat selkeästi julkisia (ehdotetussa suunnitelmassa tilat ovat piilossa korttelien välissä, mikä tekee niistä enemmänkin asuintalojen korttelipihoja eikä lainkaan kaupunkimaisia).
- Sataman sijoittaminen kaupunkitilojen ulkopuolelle tulee perustella.

Viherympäristö toimintoinen

Ehdotuksen maisema-arkkitehtuurin, imagon ja identiteetin selkeä osa on erittäin vahvasti muotoiltu rantavyöhyke. Se lienee suunnitteluperiaatteena uutta, mutta toisaalta tuttua Tampereen historiallisen keskustan koskimiljöissä. Ehdotus tuo järven osaksi kaupunkirakennetta erinomaisesti. Pärske ehdottaa mukavasti erilaisia järvirantamiljöitä urbaaniin kaupunkiin, kuten saarta, erimuotoisia lahtia, kanavia, puropainannetta jne.

Raitiotiepysäkkien merkitys on hahmotettu avaamalla niistä rantaan aukio-, kanava- ja saariakseli sekä sijoittamalla toisen pysäkin yhteyteen hybridirakennus ns. *mobility center*.

Viinikanlahti erottuu yhä lahtena osana järvimaisemaa. Hämeenpuiston esplanadin näkymälinjan päätettä ei ole erityisesti korostettu, päätteenä on rantamuuuri

ja venesatama. Ratinan sillan näkö-aloja leimaa vene- ja kanoottikeskus, julkinen sauna sekä niiden väliset alueet uimarantoineen, puistoineen ja kukkaniittyineen.

Pyynikiltä avautuvien näköaloja on rauhoitettu sijoittamalla länsipäähän kaapean puistonien erottama venesatama. Tavoitteellinen ekologinen käytävä Hatanpään arvokkaalta puistoalueelta lidesjärvelle sijoittuu rantapuistovyöhykkeelle. Sataman vuokrauspiste ja pieni toimitila pysäköintineen hahmotuu lyhyehkönä katkoskohtana.

Rantavyöhyke on jatkuva ja kokonaisuudessaan julkinen. Viheralueita on ehdotettu käsiteltävän monimuotoisina, osaa myös luonnonmukaisempina. Ehdotuksessa on nostettu esille rantavyöhykkeelle myös miniarboretumien perustamista eräänlaisina kasvillisuuden helminä ja viitteenä Hatanpään arboretumiinkin. Viherkattoja, hulevesien käsittelyn piha-alueita ja -puistoja on esitetty.

Puistot ovat miellyttäviä, rakennettava saari kanavineen tuo tässä ehdotuksessa luontevan ja kiinnostavan lisän kokonaisuuteen. Saari uppoutuu luontevasti muotoilultaan osaksi rantaviivaa. Sen käsittelyä ja toimintoja tulisi tutkia jatkossa tarkemmin. Puistotilojen hierarkia on luonteva ja leikkipaikat suojaisissa paikoissa.

Viheralueet soveltuvat toiminnoiltaan eri-ikäisille asukkaille ja myös keskustan asukkaille ja turisteille. Esitetyt monipuoliset ja realistiset toiminnot luovat alueelle vetovoimaa. Vihreä ympäristö jatkuu kortteleihin puolijulkisten alueiden kautta pihoiksi, viherkatoiksi jne. Näiltä osin ehdotus on selvästi viitteellisempi.

Havainnekuva kanavaympäristöstä esittää mielenkiintoisen näkymän urbaanista uudesta kaupunginosasta tamperelaiseen koskikeskustan kulttuuriympäristöön.

Kehittämissuhteet:

- Ehdotuksessa on esitetty yhteys pohjoiselle rannalle Viinikanojan tuntumassa, mutta ei yhteyttä Ratinansillan itäpuolelle, mitä jatkossa tulee tutkia.
- Saaren asema tärkeimmän kaupunkitilan vieressä on tärkeä – se toimii mm.

elinvoimaisena liikkumisen keskipisteenä.

- Satama-alueita on kaiken kaikkiaan tarpeen kehittää: viheryhteyttä Hatanpään alueelle, sataman huoltoa, alueen muodonantoa ja kokoa sekä puistonien olemusta.
- Viinikanojan suu muodostaa sisääntuloalueen koko kaupunginosaan, ja alueelle esitetty kortteli voisi olla tätä korostava. Koulun luonnetta maamerkinä alueelle tullessa ja sen piha-alueen rajausta pitäisi tutkia.
- Asuinkortteleiden pihoja, maantasokerroksen liittymistä ympäristöönsä, pihojen vaiheittumista ja liittymistä yleisille alueille sekä katumaisemaa tulee kehittää.
- Katumaisema on vielä hyvin tavanomainen ja edellyttää jatkokehittämistä.

Liikenneympäristö

Liikenneverkko on hyvin pelkistetty, mutta asiantuntevasti esitetty. Katuliittymät ympäröivään liikenneverkkoon on esitetty kilpailuohjelman mukaisesti. Alueen sisäisessä liikenneverkossa on huomioitu hyvin eri kulkumuodot ja huoltoliikenne. Liikenneverkkoa on kehitetty heikoimman eli kävelyn ehdoilla. Katuverkko on minimoitu ja läpikulkeva autoliikenne on estetty. Jalankulun ja pyöräilyn verkko on toimivan olinen. Siinä on huomioitu yhteystarve keskustaan johtavalle alikululle, rannan ulkoilu- ja virkistysreitit sekä pyöräilyn pääreitit.

Kehittämissuhteet:

- Pysäköintilaitoksien palvelutaso etäisimpiin asuinkortteleihin nähden on heikko. Autopaikkamäärä tulee tarkistaa ohjelman vaatimusten mukaiseksi.
- Pyöräpysäköinnin toteuttamista ei ollut esitetty.
- Pohjoinen kevytliikenteen yhteys puuttuu.
- Raitiotiepysäkki on sijoitettu Hatanpääkadun liittymään, mutta kävely- ja pyöräily-yhteydet kilpailualueelta puuttuvat.
- Liittymä Hatanpään valtatiehen tulee vielä suunnitella uudella liikennejärjestelyllä.

EHDOTUS 44 "GREENIKKA"



Kaupunkiympäristö

Ehdotuksen perusajatus on selkeä: virkistäytymisaaret ja monipuolinen rantapuisto, jonka varrella urbaani, kompaktia umpikorttelia varioiva korttelirakenne jatkuu keskustan suunnasta kohti Hatanpäättä. Asuinkortteleiden väliin sijoittuu toiminnallisia vyöhykkeitä, joita ovat keskusaukio satama-altainen, päiväkotit ja koulu sekä puistoakselit. Ehdotus liittyy hienosti ympäristöönsä kaikissa ilmansuunnissa.

Ehdotus rakentuu lupaavasti kahdesta korttelityypistä, joiden variointi tuo rikautta kaupunkirakenteeseen. Korttelit sijoittuvat eri tavoin tiiviin sisäpihan tai isomman ja avoimemman korttelipihan ympärille synnyttäen mielenkiintoisia tilasarjoja. Korkeimman rakennusmassan sijaintia urbaanissa keskustaratkaisussa tulee vielä tutkia tarkemmin.

Ehdotus on erinomainen esimerkki siitä, miten kaikenlaisille rakennuksille voidaan toteuttaa suora visuaalinen ja fyysinen yhteys veteen virkistyksellisenä voimavarana. Ehdotus on onnistunut luomaan veteen liittyviä maisemaelementtejä, kuten vesialueita ja saaria, sekä liittämään ne kaupunkirakenteeseen.

Elämänlaadun edistäminen on tärkeä ohjenuora hyvän elämän edistämiseksi ja vahvojen yhteisöjen tukemisessa. Kestävän naapuruston luominen on tärkeä osallisuuden vahvistamisen sekä oikeudenmukaisuuden ja sosiaalisen kestävyuden kehittämisen työkalu. Inhimillisestä näkökulmasta kehitetyt kaupunkialueet pystyvät synnyttämään aloitteita, joilla voidaan ehkäistä yksinäisyyttä ja eristäytymistä yhteisöön kuulumisen, osallisuuden ja sosiaalisen yhteenkuuluvuuden kautta.

Ehdotus on ekologisen kestävyuden näkökulmasta korkeatasoinen. Ehdotusta olisi mahdollista kehittää edelleen kattavasti kestäväksi naapurustoksi. Yhteiskunnallisen kestävyuden näkökohdat voitaisiin sisällyttää ehdotukseen tarkastelemalla osallisuutta ja oikeudenmukaisuutta. Ehdotetut toiminnot ja palvelut johtavat jo nyt tähän suuntaan, mutta ne olisi mahdollista käsitteistää perusteellisemmin.

Kehittämissuhteet:

- Ehdotuksen kaupunkirakennemalli on kokonaisuudessaan lupaava, mutta sitä tulee kehittää edelleen.
- Koulun, korttelirakenteen ja yhteyksien tarkentaminen on jatkossa tarpeen.
- Maantason perspektiivikuvissa kaupunkiympäristö vaikuttaa elävältä ja rikkaalta, mutta kokonaisuus kaipaa selkeyttä materiaalien ja arkkitehtonisen käsittelyn osalta. Ilmakuvan monotoninen toisto poistunee tarkemman suunnittelun ja esitystekniikan myötä. Korttelien kaupunkikuvan, materiaalinkäytön ja massoittelemisen periaatteet on tarkennettava ja esitettävä selkeästi.
- Koillisosaan sijoitettu pysäköintitalo ja Viinikanojan suun viereinen kortteli jäävät irrallisiksi, olkoonkin että viemäriveraukset tekevät suunnittelusta haastavaa.

- Läntistä korttelia on tarpeen kehittää siten, että ranta-alueen yksityisluonteisuudelta vältytään ja saavutetaan kilpailuohjelman tavoite noin 30 metriä julkisesta rantavyöhykkeestä.

Viherympäristö toimintoinen

Rakennetun ympäristön vastapainona imago ja identiteettiä luo tekosaaria lännessä ja idässä hyödyntävä, muutoin hyvin geometrisesti ja kuutiomaisena muotoiltu rantavyöhyke. Tekosaarten ja mantereen väissä on kapeita kanavia, satama sekä pääaukioakseliin liittyvä laajempi kanava-allas. Idea on vahva ja selkeä.

Kaupunkirakennemalli perustuu kahteen virkistyskäyttöön osoitettuun tekosaareen. Läntinen saari on sauna- ja uimarantasaari ja itäinen palvelee leikki- ja labyrinttipuistona. Tampereen keskusta-alueella idea on monella tapaa positiivisesti poikkeava järvimaiseman osa, joka luo virkistykseen lisäksi mahdollisuuksia matkailulle sekä uuden vihreän siluetin luomiselle.

Pyynikiltä näköalat avautuvat vihreään tekosaareen, joka muodostaa kaivatun ja suunnitteluratkaisuna yllättävän ja puuttuvan lenkin rannan ekologisessa jatkumossa. Hämeenpuiston esplanadin näkymän päätteenä on Saunasaaren osa. Ratinan sillan näkymissä korostuvat keskiosan korttelit ja venesatama rakennettuine rantaosuuksineen.

Itäisen osa-alueen keskelle on esitetty akselimaista hulevesipuistoa. Puiston mitoitusta voisi vielä tutkia siten, että mm. ajoyhteyksiä pysäköintitiloihin voisi lyhentää.

Viinikanojan herkkä sualue on viheraluetta, jonka näkymiä järvelle rajaa maamerkkimäinen asuinkortteli. Rantavyöhyke on jatkuva ja julkinen, läntisen korttelin järvelle ulottuvia lamelleja lukuun ottamatta.

Viheralueet ovat monipuolisia, toimintoja on esitetty eri-ikäisille, keskustasta tuleville ja turisteille on viheralueilla vetovoimaa. Saarille on esitetty hyvin

monipuolisesti aktivoivia harrastetoimintoja. Ratinan itäpuolelle ei ole esitetty kilpailuohjelman mukaisesti yhteyttä, jota on tarpeen tutkia jatkossa. Ehdotus luo mahdollisuuksia luoda uutta kaupunkiluontoa.

Vihreä ympäristö jatkuu kortteleihin: Pihojen käsittelyä on tutkittu vain viitteellisesti. Niiden mittakaava on napakka. Kattomaisemassa pilkahtelee viherkatot. Muitakin kortteleiden vihreitä ratkaisuja on syytä tutkia lisää.

Kehittämissuhteet:

- Kilpailuohjelman edellyttämä ekologinen käytävä Hatanpään arvokkaalta puistoalueelta lidesjärvelle katkeaa muutamissa kohdissa kanavan ja kanava-altaan vuoksi. Tätä on tutkittava jatkossa; yhteyden on oltava riittävän yhtenäinen ja vihreä.
- Asuinkorttelien piha-alueiden liittymistä julkisiin tiloihin tulee kehittää.
- Maantasokerroksen liittymistä ympäristöön tulee tarkastella lisää.
- Katumaisema on tavanomainen ja hyvin viitteellinen ja edellyttää jatkossa kehittämistä.

Liikenneympäristö

Liikenneverkko on esitetty melko kattavasti, mutta jalankulkuverkko on jäänyt esittämättä ja vaikuttaakin siltä, että työ on jäänyt liikenteen osalta kesken. Käytetyt symbolit/viivatyytit ovat vaikeasti tulkittavia. Suunnitelmassa on esitetty kilpailuohjelman vastaisesti useita katuliittymiä sekä Hatanpääkadulle että Hatanpään valtatielle ja osa liittymistä on liikenteellisen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta huonosti sijoitettuja. Osa liittymistä on tyypiltään tonttuliittymiä, jollaisia ei hyväksytä Hatanpään valtatielle. Jalankulun reitistöä ei ole esitetty, mutta pyöräilyverkko on toimivan oloinen ja hierarkkisesti jäsenneily. Yhteystarve keskustaan johtavalle alikululle on otettu huomioon ja rannan ulkoilu- ja virkistysreitit sekä pyöräilyn pääreitit esitetty.

Autopysäköinti on esitetty osittain keskitettyihin pysäköintilaitoksiin, mutta osa pysäköinnistä on toteutettu korttelikohtaisesti ja osittain maanalaisena

pysäköintinä. Tämä on mahdollista vain, jos nykyistä maanpintaa korotetaan. Pyöräpysäköinti on esitetty toteutettavaksi korttelikohtaisesti. Raitiotiepysäkki on sijoitettu Hatanpäänkadun liittymään ja sinne on esitetty pyöräily-yhteys aukion kautta. Liittymään sijoittuvan aukion kehittäminen on tarpeen. Suurkorttelin eteläisen osan alle ehdotetulle pysäköinnille on kaaviossa esitetty jalankulkuväylä parkkitalon ja korttelin välissä, mutta tätä ei ole esitetty yleisuunnitelmassa.

Kehittämisehdotukset:

- Ehdotuksen liikenneverkko ja pysäköintiratkaisu vaatii huomattavaa selkeyttämistä.
- Rantakortteleiden ajoyhteys on ilmeisesti esitetty järven puoleisen puiston reunassa, mutta esitystapa jättää tulkinnanvaraa.
- Huoltoliikenteen periaatteet vaativat selkeyttämistä ja tilavarausten esittämistä yleisuunnitelmassa. Esimerkiksi rantakortteleiden huoltoreitille esitetty tilavaraus vaikuttaa puuttuvan pääaukion läntisiltä kortteleilta. Ilmeisesti näiden kortteleiden pysäköintisymboli viittaa pyöräpysäköintiin.
- Itäpuolella Hatanpään valtatie puoleisten kortteleiden huoltoyhteys on ratkaistava. Hulevesipuiston leveys on tarvittaessa tarkasteltava uudelleen.
- Hatanpään valtatie ja Hatanpäänkadun varren kortteleihin on esitetty kansipysäköintiä. Ratkaisu pitää tutkia uudelleen yhdessä alueen huoltoajoyhteiden kanssa.

EHDOTUS 48 "NATURAL ALLIANCE"



Kaupunkiympäristö

Tekijät ovat tarttuneet kilpailuohjelmassa esitettyyn haasteeseen tulevaisuuden kaupungista. Ehdotus pyrkii toteuttamaan kokonaisvaltaisesti kestävä kehityksen teemoja, jotka on käsitelty systemisesti ja sykliseen kiertokulkuun perustuvasta näkökulmasta. Tavot artikuloida kestävyden teemoja ovat havainnollisia, ja esitys ottaa mukaan hienosti myös paikallisen ja alueen ulkopuolisen rakentamisen esimerkiksi veden käytön ja puhdistuksen sekä sosiaalisten verkostojen ja palveluiden esitykset kaavioissa ovat havainnollisia, ja niille löytyy vastineet myös suunnitelmasta. Ehdotuksessa nostetaan esille tärkeä jakamisen näkökulma. Se, miten urbaani jakamisprosessi koostetaan – mitä, miten ja milloin jaetaan –, voi muuttaa kaupunkiprosessia kokonaisuutena.

Kääntöpuolena on, että ehdotusta vaivaa ylitsepursuva runsaus. Kokonaisuus tarjoaa runsaasti ”urbaania hyvää” eli niin paljon kaikkea kaikille, että punainen lanka juuri tässä paikassa on vaarassa kadota.

Ehdotus perustuu umpikorttelin melko pienieleiseen variointiin. Korttelit poikkeavat lähinnä korkeuksien suhteen. Korkeammat korttelit sijoittuvat etelään ja 1–2 kerrosta matalammat rannan puolelle. Havainnekuvasta ja ilmakuvasovituksista saa helposti rikkaamman vaikutelman kuin mitä korttelirakenne todellisuudessa on.

Korttelirakenne syntyy kahden eri koordinaatiston mukaisista umpikortteleista. Keskeinen julkinen tila syntyy näiden kahden kohtauspisteeseen. Periaate on yksinkertaisuudessaan luonteva ja kehityskelpoinen, mutta kaippaa jatkossa kortteleiden uudelleenjärjestelyä ja tarvittaessa isojakin siirtoja. Maantasonäkymän tunnelma antaa lupauksia laadukkaasta kaupunkitilasta, joka yhdistää kiinnostavalla tavalla urbaaneja toimintoja, veden läheisyyttä ja viherrakennetta.

Suunnitelmassa on suuri määrä julkisia ulkotiloja, joiden aktiivisuus ja tarve jää kilpailualueen sijainnilla ja esitetyllä rakennustehokkuudella laajemmassa kaupunkirakenteessa väistämättä pieneksi. Koulun vahva asema ja identiteetti suunnitelmassa on erittäin onnistunut ratkaisu.

Kehittämisehdotukset:

- Jatkosuunnittelussa kehitettäviä teemoja tulee kohdentaa pureutuen kaupungin tavoitteisiin, kuten esimerkiksi biodiversiteettiin ja sosiaaliseen näkökulmaan.
- Se, miten ehdotus toteutusvaiheessa tarjoaisi vastauksia korkealentoisiin tavoitteisiin, esimerkiksi rakentamisen kohtuuhintaisuuden osalta, jää vielä epäselväksi.
- Suunnitelmaa tulee kehittää siten, että kaupunkitilojen määrä on harkitumpi ja tasapainoisempi. Erityisesti Hatanpään valtatielle ja Hatanpäädelle avautuvia tiloja on syytä tarkastella kriittisesti. Esimerkiksi pysäköintitalon

edusaukio vaikuttaa muihin kaupunkitiloihin tarpeettoman laajalti.

- Kaupunkirakenne rajautuu epämääräisesti Viinikanojan suun eteläpuolella. Suunnitelmaa tulee tutkia tältä osin uudelleen.
- Koulun sijainti on rohkea, raikas ja ehdotuksen filosofiaa tukeva. Piha-alueet vaativat ainakin osittaista aitaamista ja sen vaikutusta suunnitelman toimivuuteen, koulun sijoitukseen ja massoiteluun sekä ympäröiviin kaupunkitiloihin tulee jatkossa tutkia.
- Kortteleiden kaupunkikuvalliset, arkkitehtoniset ja materiaalien käytön periaatteet ovat toistaiseksi avoimia ja kaaviomaisia. Ehdotusta on kiteytävä ja periaatteet on esitettävä havainnollisesti toisessa vaiheessa.
- Yksittäinen asuinkortteli alueen länsiosassa on irrallinen ja liikenteellisesti haastava.
- Tekijöiden on syytä varmistua, että kilpailuehdotus säilyttää myös jatkossa sille ominaisen herkkyyden ja elävyyden.

Viherympäristö toimintoihin

Ehdotuksessa koko rantavyöhykkeen luonne on aukiomainen ja laajalti rakennettu. Esitetyt aukiot ja vähäiset puistot soljuvat miellyttävänä, hauskastikin muotoiltuina rantavyöhykkeellä. Kanava-altaiden mittakaavaa on hyvä vielä tutkia jatkossa. Jalkaisin kiertoa tulee paljon eikä pyöräilyä ole tutkittu. Viherympäristö toimintoihin soveltuvat erinomaisesti eri-ikäisille käyttäjille, keskustan asukkaille sekä matkailijoille.

Järvi ja vesi on tuotu osaksi kaupunkirakennetta kanava-altain. Hämeenpuiston esplanadin akselin näkymälinjaa on onnistuneesti hyödynnetty sijoittamalla päätteeksi soutu- ja kanoottikeskus sekä satama. Ratinan sillan näköaloja on avattu soutu- ja kanoottikeskuksen, idempään ehdotetun koulun, näköalapaikan sekä niiden väliin suunniteltujen aktiivialueiden sekä saunarakennuksen suuntaan. Pyynikiltä avautuvia näköaloja rajaa rakennetumpi maisema soutu- ja melontakeskuksineen ja kapeine rantapuistoina. Viinikanojan herkäälle suualueelle on ehdotettu vahvasti muotoiltu liiankin laajalti rakentamista edellyttävä kevyen liikenteen silta, yhteyttä Ratinan sillan itäpuolelle ei ole tutkittu.

Ohjelman edellyttämä ekologinen käytävä Hatanpään arvokkaalta puistoalueelta lidesjärvelle on ehdotuksessa hyvin katkonainen, esimerkiksi soutu- ja kanoottikeskuksen ja asuinkorttelin välissä ja ranta-aukioilla.

Ehdotus on yhtenäinen kokonaisuus, joka esittää hyvin paljon kehittämisteemoja. Teemat ovat sinänsä lupaavia ajatellen maisema-arkkitehtuurinkin muodostamaa imagoa ja identiteettiä sekä maisemallista karakteriä. Erityisesti korostuu viheralueiden monimuotoisuus, vedenkierto ja hulevesien käsittely sekä resurssiviisuus.

Vihreä ympäristö jatkuu jossain määrin tutkittuna kortteleihin vehreiden aukoiden kautta. Pihojen ja kattojen maisema on vielä viitteellistä, mutta kattopuutarhojen, viherkattojen ja toiminnallisten kattoalueiden esittäminen on myönteistä.

Katumaisemassa ja kaupunkirakenteessa on onnistuneesti hahmotettu raitiovaunupysäkkien sijainti ja merkitys. Katumaisemaa on jo tutkittu jonkin verran. Sinne on ehdotettu monipuolisia istutuksia sekä erityyppisiä toimintoja, joskin osin epärealistisiäkin ja yliohtelmoituja.

Kehittämisehdotukset:

- Rantavyöhykkeen toiminta kilpailuohjelman edellyttämänä julkisena, riittävän yhtenäisenä ekologisena käytävänä on varmistettava ja lisättävä erilaisia katu- ja aukiovihreätkäisuja alueen vehreyden varmistamiseksi.
- Koulun roolia on tärkeää käsitellä tarkemmin. Onko se oikea valinta kaupunkikehityksen keskiöön asetettavaksi julkiseksi laitokseksi? Jos vastaus on kyllä, rakennuksen suhde ympäristöönsä tulee määrittää tarkemmin, yleisöllä tulee olla pääsy tiloihin ja suunnittelun tulee ilmentää tätä avoimuutta.
- Huomiota tulisi kiinnittää erityisesti kouluun ja sen ympäristöön. Koulu vaikuttaa varsin yksityiseltä pävisin, mutta avautuu yleisölle iltainen monien asukkaille suunnattujen toimintojen kautta.
- Koulun piha-alue tai osa siitä voisi potentiaalisesti toimia sekä julkisena tilana että suljetumpana piha-alueena. Monikäyttöisyyttä voidaan tarkas-

tella. On hyvä tiedostaa, että koulun piha-alue on tyypillisesti osin aidattu.

- Kun alueelle saavutaan julkisesta tilasta (raitiotiepysäkki), vierailija ei näe vetovoimatekijänä toimivaa vettä, vaan tyhjän seinän.
- Viinikanojan herkkä suualue on jätetty ehkä turhankin laajalti puistoalueeksi, vaikkakin lehto-, puusto- ja kukkaniittyuistot on hyvä huomioida jatkossa. Pohjoisinta maamerkkikorttelia ja sen rajausta puistoihin tulee tutkia jatkossa.
- Suualueen siltaa tulee tutkia jatkossa.
- Asuinkortteleiden pihoja, maantasokerroksen liittymistä ympäristöönsä, pihojen vaiheittumista ja liittymistä yleisille alueille tulee kehittää.
- Katumaisema edellyttää jatkossa kehittämistä (johtovaruksen huomiointi sekä realistiset toiminnot vilkkaasti liikennöidyn valtatie kupeessa).
- Olemassa olevia Ratinanrannan venelaitureita ei voi poistaa ilman perusteltuja syitä.

Liikenneympäristö

Liikenneverkko on esitetty melko hyvin. Pyöräpysäköinti on esitetty toteutettavaksi korttelikohtaisesti ja vaikuttaisi olevan kunnossa.

Kehittämisehdotukset:

- Suunnitelmassa on esitetty kilpailuohjelman vastaisesti muutama sellainen liittymä Hatanpäänkadulle ja Hatanpään valtatielle, jotka ovat liikenteellisen toimivuuden ja liikenneturvallisuuden kannalta huonoissa paikoissa.
- Osa liittymistä on tonttiliittymätyypisiä, ja suoria tonttiliittymiä ei hyväksytä. Esitetty jalankulku- ja pyörätierieistö on esitetty melko kattavasti, mutta kytkeytyminen alueen pohjoispuolen väylästään on jäänyt kesken.
- Autopysäköinti on esitetty kilpailuohjelman mukaisesti keskitettyihin pysäköintilaitoksiin, mutta laitokset on liitetty suoraan ympäröivään katuverkkoon omina liittyminä ja esitetyt liittymäpaikat eivät ole kilpailuohjelman mukaisia.
- Raitiotiepysäkki on sijoitettu Hatanpäänkadun liittymään. Suunnitelmassa ei ole esitetty kävely ja pyöräily-yhteyksiä pysäkille.



Valokuva: Tampereen kaupunki / Tarja Kaasalainen, 2019.

7 KILPAILUEHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET TOISESSA VAIHEESSA

7.1 NIMIMERKKI JA ANONYMITEETTI TOISESSA VAIHEESSA

Kilpailijat käyttävät toisessa vaiheessa **samaa nimimerkkiä** kuin kilpailun ensimmäisessä vaiheessa. Nimimerkkiin **lisätään tunnus "Second phase"**.

7.2 VAADITUT ASIAKIRJAT KILPAILUN TOISESSA VAIHEESSA

Toisessa vaiheessa kilpailijat laativat alla luetellut asiakirjat sähköisessä muodossa. Suuri osa asiakirjoista on sisällöltään samoja kuin ensimmäisessä vaiheessa, sisältäen vain pieniä täydentäviä muutoksia. Ensimmäiseen vaiheeseen nähden uusia aineistoja ovat kaksi uutta kuvaplanssia ja 3D-malli.

Kilpailijat palauttavat kilpailuehdotuksensa kilpailun verkkosivun kautta ja siellä annettavien tarkempien toisen vaiheen ohjeiden mukaisesti. Kaikki aineistot on varustettava **nimimerkillä + tunnukseksi "Second phase"**. Kaikista aineistoista on poistettava kaikki tekijään liittyvät tunnisteet.

Kuvaplanssit toimitetaan yhtenä PDF-tiedostona, joka sisältää **8 kpl vaakasuuntaisia, A1-kokoisia** (594 x 841 mm) kuvaplansseja. Tiedostojen tarkkuus 300 dpi ja maksimikoko 50 Mt. Kilpailuehdotuksen **3D-malli** palautetaan kilpailusivulla annettavien ohjeiden mukaisesti.

Selostus ja tilastolomake

Kilpailija laatii selostuksen ja tilastolomakkeen kilpailun verkkosivulla annettuun sähköiseen pohjaan, sivustolla annettujen ohjeiden mukaisesti.

Selostuksen ja tilastolomakkeen sisältö on sama kuin ensimmäisessä vaiheessa.

Kuvaplanssi 1

Kilpailuehdotuksen ideat

Kilpailija esittää kilpailuehdotuksensa tärkeimmät kaupunki- ja maisemakuvaliset ideat haluamallaan tavalla.

Kuvaplanssi 2

Kokonaissuunnitelma 1:2 000

Kokonaissuunnitelmassa kilpailija esittää kilpailuehdotuksensa maankäyttöliikkeen kokonaissuunnitelman ja liittymisen ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Kuvien sisältövaatimukset ovat samat kuin ensimmäisessä vaiheessa. **Lisäksi** kuvassa esitetään viivoina nykyinen rantaviiva ja kilpailuohjelmassa annetun uuden uloimman mahdollisen täyttöalueen raja.

Kuvaplanssi 3

Ilmaperspektiivinäkymä

Näkymäkuva täyttää koko kuvaplanssin. Kuvapohja on sama kuin ensimmäisessä vaiheessa ja kilpailija saa sen valmiina kilpailun verkkosivulta. Kilpailija voi tekstittää kuvaa ja muokata sen graafista ilmettä haluamallaan tavalla.

Kuvaplanssi 4

Osa-alueen suunnitelma 1:1 000

Asemapiirros, aluepoikkileikkaus ja aluejulkisivu

Kilpailija valitsee kokonaisidean kannalta tärkeänä ja tyypillisenä pitämänsä kohdan, joka käsittää vähintään vesialuetta, julkisia ulkotiloja ja asuntokortteleita. Kilpailija tekee kohdasta asemapiirroksen, aluepoikkileikkauksen ja aluejulkisivun. Asemapiirroksen rajaus pitää merkitä kokonaissuunnitelmaan 1:2 000 kuvaplanssilla 2. Aluepoikkileikkauksen ja aluejulkisivun paikat pitää merkitä asemapiirroksen 1:1 000 planssilla 4.

Aluepoikkileikkauksessa tulee esittää rakennetun ja viherympäristön lisäksi nykyiset ja kilpailuehdotuksen mukaiset pinnanmuodot maa- ja vesialueilla, keskeiset korkeusasematiedot sekä nykyisen, uloimman sallitun ja kilpailuehdotuksen mukaisen rantaviivan paikka. Kuvien sisältövaatimukset ovat muutoin samat kuin ensimmäisessä vaiheessa. Tarkentavia kaavioita tai selventäviä kuvia saa esittää oman harkinnan mukaan.

Kuvaplanssi 5

Osa-alueen suunnitelma 1:500

Asemapiirros, aluepoikkileikkaus ja aluejulkisivu

Kilpailija valitsee kokonaisidean kannalta tärkeänä ja tyypillisenä pitämänsä, julkiseen rantavyöhykkeeseen liittyvän asuinkorttelin. Kuvissa esitetään tarkemmin katutasokerroksen tilat ja liittyminen ympäristöön, pysäköintiratkaisut, asuinkortteleiden piharatkaisut, korttelipihojen vaihtuminen ja liittyminen julkisiin alueisiin sekä julkisen rantavyöhykkeen liittyminen vesialueeseen.

Asemapiirroksen rajaus pitää merkitä kokonaissuunnitelmaan 1:2 000 kuvaplanssilla 2. Aluepoikkileikkauksen ja aluejulkisivun paikat pitää merkitä asemapiirroksen 1:500 planssilla 5.

Kuvaplanssi 6

Maantasonäkymä

Näkymäkuva täyttää koko kuvaplanssin. Paikan tulee olla kilpailuehdotuksen kokonaisidean kannalta tärkeä. Katselupisteen tulee olla ihmisen silmänkorkeudella maanpinnasta. Kilpailija voi tekstittää ja täydentää kuvaa haluamallaan tavalla.

Kuvaplanssi 7

Näkymäkuvia

Kilpailija laatii vapaavalintaisia näkymäkuvia suunnitelmasta. Yhden näkymäkuvan tulee olla yömaisema satama- ja ranta-alueilta, maantasoperspektiivistä katsottuna.

Kuvaplanssi 8

Kaaviot, selostus ja tunnusluvut

Kilpailuehdotuksesta tehdään kokonaisrakennetta selventävät kaaviot, joiden rajauksen kilpailija valitsee itse. Alueelta esitetään seuraavat kaaviot, joiden sisältövaatimukset ovat samat kuin ensimmäisessä vaiheessa:

Kaupunkirakenne 1:10 000.

Liikenne ja pysäköinti 1:5 000.

Viheralueet ja julkiset ulkotilat 1:5 000.

Lisäksi esitetään uutena kaaviona:

Hulevedet 1:5 000. Kaaviossa esitetään hulevesien hallinnan periaatteet kilpailuehdotuksessa.

Kuvaplanssille sijoitetaan myös kilpailun **selostus ja tunnusluvut**. Niiden sisältövaatimukset ovat samat kuin ensimmäisessä vaiheessa.

3D-virtuaalimalli

Kilpailija palauttaa kokonaissuunnitelmansa yksinkertaistetussa 3D-muodossa. Rakennusten lisäksi 3D-mallissa esitetään myös julkisten ulkotilojen sekä maisema-arkkitehtuurin pääpiirteet. Tarkemmat ohjeet tästä annetaan kilpailusivustolla.

7.3 KILPAILUEHDOTUSTEN SISÄÄNJÄTTÖ TOISESSA VAIHEESSA

Kilpailun toinen vaihe päättyy 14.2.2020. Kilpailuehdotukset palautetaan kilpailusivuston kautta sähköisessä muodossa. Tarkemmat ohjeet annetaan kilpailusivustolla.

8. MUUTOKSET KILPAILUTEKNISISSÄ TIEDOISSA

Kilpailuteknisiin tietoihin on tullut ensimmäisen vaiheen jälkeen muutamia muutoksia, jotka on kuvattu alla. Muutoin tiedot ovat ennallaan. Otsikoiden perässä sulussa on ensimmäisen vaiheen kilpailuohjelman kappaleen numero.

Aikataulu (6.3)

Toinen vaihe alkaa **14.11.2019**.

Julkistamistilaisuus järjestetään **17.4.2020**.

Tuomaristo (6.5)

Tuomariston puheenjohtaja vaihtui uuden apulaispormestarin nimeämisen myötä. Puheenjohtajaksi tuli Anna-Kaisa Heinämäen tilalle **Jaakko Stenhäll**, apulaispormestari, DI.

Työryhmä, asiantuntijat ja kilpailun sihteeri (6.6)

Asiantuntijaryhmään Marjatta Salovaaran tilalle nimettiin **Anni Nousiainen**, ympäristösuunnittelija, FM.



Valokuva: Tampereen kaupunki / Tärja Kaasalainen, 2019.

KILPAILUOHJELMAN LIITTEET

Kilpailuohjelman liitteet ovat kilpailuehdotuksen laadinnassa käytettävää ja kilpailun suunnitteluohjeisiin liittyvää lähtöaineistoa. Ne sisältävät tärkeää tietoa kilpailualueesta ja suunnittelun reunaehdoista. Karttojen yhteydessä mainitut mittakaavat ovat painetun kilpailuohjelman mittakaavoja paperikoossa A4. Ellei toisin mainita, karttojen ja kuvien lähde on Tampereen kaupunki.

LIITTEET

1. Ensimmäiseen vaiheeseen jätettyjen kilpailuehdotusten nimimerkit
2. Tunnuslukuvertailu, toiseen vaiheeseen valitut kilpailuehdotukset
3. Toiseen vaiheeseen valitut kilpailuehdotukset
4. Muuttuneet lähtötiedot ja täydennykset
 - 4.1 Liikenne, raitiotie
 - 4.2 Infrastruktuuri, vesistöalue ja rantatäytöt
 - 4.3 Infrastruktuuri, jätevedenpumppaamo

ENSIMMÄISEEN VAIHEESEEN JÄTETTYJEN EHDOTUSTEN NIMIMERKIT

Ehdotus 1 "NordicBlossoms"

Ehdotus 2 "The new beauty in the daily life"

Ehdotus 3 "ES0324"

Ehdotus 4 "Hymy"

Ehdotus 5 "DIVERCITY"

Ehdotus 6 "CHDBQLXLXZ"

Ehdotus 7 "Lakes & Roses"

Ehdotus 8 "Polar Frost"

Ehdotus 9 "LAKESHORE"

Ehdotus 10 "Tampere Green Link"

Ehdotus 11 "555TALFA"

Ehdotus 12 "99TAMP01"

Ehdotus 13 "59731"

Ehdotus 14 "TAM360"

Ehdotus 15 "Eleven"

Ehdotus 16 "WATERWOOD"

Ehdotus 17 "DELTA"

Ehdotus 18 "citysplash"

Ehdotus 19 "STELLAGROVE"

Ehdotus 20 "ELLE"

Ehdotus 21 "Urban Reflections"

Ehdotus 22 "POTKOVICA"

Ehdotus 23 "SoBa"

Ehdotus 24 "Viinikanlahti DNA"

Ehdotus 25 "Breathe"

Ehdotus 26 "PARS PRO TOTO"

Ehdotus 27 "ARCHIPELAGO"

Ehdotus 28 "Groma Locuta Causa Finita"

Ehdotus 29 "CANALQUARTERS"

Ehdotus 30 "Blue + Green Stream"

Ehdotus 31 "URBAN HAVEN"

Ehdotus 32 "KIASMA"

Ehdotus 33 "STRAIGHTTOWHERWATER"

Ehdotus 34 "TheThreeFors"

Ehdotus 35 "Strandlines"

Ehdotus 36 "TWIST"

Ehdotus 37 "Pärske"

Ehdotus 38 "drumlin"

Ehdotus 39 "HATA"

Ehdotus 40 "Leaf"

Ehdotus 41 "ALLOY"

Ehdotus 42 "SUN DANCE"

Ehdotus 43 "WEAVE"

Ehdotus 44 "Greenikka"

Ehdotus 45 "COMMON GROUND"

Ehdotus 46 "PMP07"

Ehdotus 47 "COMMON_GROUND"

Ehdotus 48 "NATURAL ALLIANCE"

Ehdotus 49 "ValleyInBetween"

Ehdotus 50 "Tampe-READY 2034"

Ehdotus 51 "Reflections on Tampere"

Ehdotus 52 "Tide"

Ehdotus 53 "a - Boards 1-6"

Ehdotus 54 "Harbour-land"

Ehdotus 55 "La Isla Ocaso"

Ehdotus 56 "Black Swan"

Ehdotus 57 "wakuwaku"

TOISEEN VAIHEESEEN VALITUT KILPAILU- EHDOTUKSET

Ehdotus 5 "DIVERCITY"
Ehdotus 7 "LAKES & ROSES"
Ehdotus 23 "SOBA"
Ehdotus 37 "PÄRSKE"
Ehdotus 44 "GREENIKKA"
Ehdotus 48 "NATURAL ALLIANCE"

TUNNUSLUKUVERTAILU

No.	Nimimerkki	Kilpailualue	Maapinta-ala	Josta olemassa olevan vesialueen täyttöjä	Vesialue	Rakennettava kortteli	Yleiset viheralueet ja puistot	Asumisen kerrosala	Liike- ja toimistotilojen kerrosala	Julkisten palvelujen kerrosala
5.	DIVERCITY	387 946	211 164	44 690	176 782	63 320	82 360	163 760	4 150	4 500
7.	LAKES & ROSES	387 946	191 259	28 364	196 971	56 175	61 133	171 313,50	7 147	3 807
23.	SOBA	387 946	241 150	76 285	146 796	97 900	55 400	196 150	10 000	4 650
37.	PÄRSKE	387 946	196 502	31 930	191 445	36 799	65 893	162 604	9 224	4 108
44.	GREENIKKA	387 946	213 262	54 073	174 684	61 209	86 720	185 000	10 000	4 250
48.	NATURAL ALLIANCE	387 946	190 503	37 067	197 443	56 650	67 260	173 800	3 460	9 930

No.	Nimimerkki	Muiden käyttötarkoitusten kerrosala	Jäteveden-käsittelylaitos	Raitiotien sähköistys	Kokonais-kerrosala	Autopysäköinti	Polkupyörä-pysäköinti	Asukkaat	Työpaikat	Tiheys
5.	DIVERCITY	2 000	500	120	175 030	920	4 200	3 639,11	140	0,45
7.	LAKES & ROSES	4 705	500	120	187 592,50	1 053	4 542	3 806,97	103	0,48
23.	SOBA	8 000	500	120	219 420	1 185	5 050	4 358,89	660	0,57
37.	PÄRSKE	23 790	500	120	200 346	986	4 170	3 613,42	96	0,52
44.	GREENIKKA	2 250	500	120	202 120	1 150	6 500	4 111,11	100	0,52
48.	NATURAL ALLIANCE	1 890	500	120	189 700	966	4 345	3 862,22	275	0,49

TOISEEN VAIHEESEEN VALITUT KILPAILU-EHDOTUKSET

Ehdotus 5 "DIVERCITY"	s. 46
Ehdotus 7 "LAKES & ROSES"	s. 50
Ehdotus 23 "SOBA"	s. 54
Ehdotus 37 "PÄRSKE"	s. 58
Ehdotus 44 "GREENIKKA"	s. 62
Ehdotus 48 "NATURAL ALLIANCE"	s. 66





Ehdotus 7 "LAKES & ROSES"



Ehdotus 23 "SOBA"



Ehdotus 44 GREENIKKA



Ehdotus 48 "NATURAL ALLIANCE"

EHDOTUS 5 "DIVERCITY"

Main features

"Diversity" refers to diversity in the vegetation and activities of green spaces, in architecture, and in the inhabitants of an area.

The blocks are densely situated and form a street space along Hatanpään valtatie road and Hatanpää street, which leaves space to form a sufficiently wide and diverse waterfront park. The goal is to achieve a realistic balance between the housing construction target, the size of the waterfront park, and the new fill areas.

The competition entry shows that the gross floor target can also be achieved with a solution that situates fairly low-rise construction on the waterfront park side.

Architecture

The city structure of the area consists of block groups in which the blocks are grouped around a common, semipublic blockpark. Blockyards open up to a blockpark, which opens up and extends the block structure and forms visual and social connections between blocks.

The architecture of the buildings of the blocks is varied and diverse. The buildings of a block are of different sizes and colours. As part of the block, the low, two-story buildings make the structure more spacious and allow light to enter the blockyard. The buildings on the waterfront park side are not higher than the trees of the park.

Some of the buildings consist of a larger lower part and a smaller upper part. The upper parts rise higher and are visible over the trees in the direction of

Ratina. When illuminated, they form a visible identity and silhouette for the area over the lake. In these buildings, the roofs of the lower parts are green roofs.

The internal car street of the block area is winding, which results in varied street views.

Landscape Architecture

The waterfront park is designed to be sufficiently wide and varied. The park's trees and other vegetation are as diverse as possible, and include a variety of biotypes. Places for a variety of recreational activities will be built in the park. A beach for swimming will be situated on the west end of the park.

The semi-public blockparks play an important role in the plan. They provide greenery to the residential environment, enable good access from blockyards to the shore, and provide a place for common activities of residents.

The town square of the area is located at the intersection of the main streets. The cityscape significance of the square is highlighted by two tall towers, between which opens up a view over the playground to the marina. A lake view opens up from the marina square to the west, in the direction of the sunset.

At the end of Hatanpää street is a square and marina connected to the rowing and canoeing centre.

Run off waters are diverted from blockyards through blockparks to the wetland and pond area of the waterfront park.

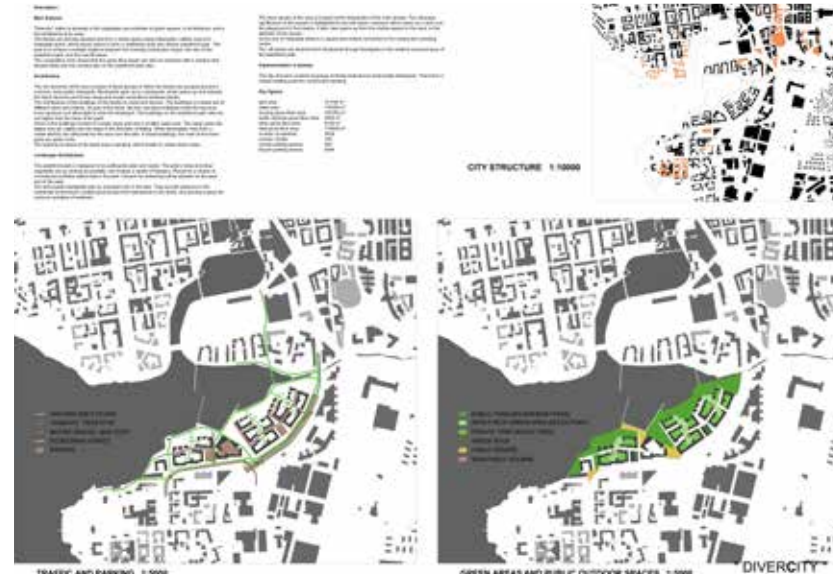
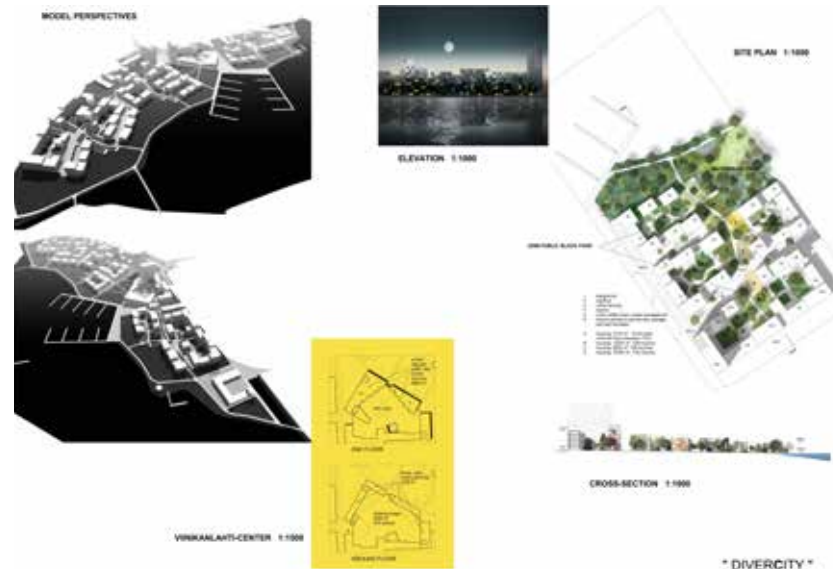
Implementation in phases

The city structure consists of groups of blocks built around semi-public blockyards. This forms a natural starting point for construction phasing.

EHDOTUS 5 "DIVERCITY"



EHDOTUS 5 "DIVERCITY"



EHDOTUS 5 "DIVERCITY"



EHDOTUS 7 "LAKES & ROSES"

Connecting the city

Viinikanlahti will create a new urban haven for the city of Tampere. Compared to its Northern comparison the Naistenlahti harbor, Viinikanlahti is more urban and active and well-connected to the city center. Upon completion, the bay area will introduce a new type of urban city structure into the center of Tampere: a combination of vivid harbor areas, urban green public parks and unique urban structure.

The area is situated in a challenging part of the current city fabric. As an old industrial and water cleaning area, Viinikanlahti is now a discontinuity point in the city structure of Tampere. Like a void, the bay creates a barrier between the city center and Hatanpää. On the other hand, the heavy infrastructure systems, big box retail and office areas shatter and dominate the current area.

Viinikanlahti will create a new neighbourhood in the shoreline city of Tampere with its own shoreline city identity. At the same time, the area defines the new Southern edge of the city center and connects the shattered urban structure around it. The role as a connector is significant for the area. It brings the Hatanpää area closer to the city center and connects the Hatanpää arboretum shoreline parks to the city center. The active water elements become present in the city in a new way. Most of the public shoreline is kept in its current position and lightly reshaped to match the needs of the new neighbourhood. Strategically the main landfill has been focused to one point in front of the Sarviksenpuisto park to maximize the new land usage, while the volume of landfill is minimized. By focusing the landfill on this point reaching towards the Ratina side, the solution gives the best positive impact. A relatively small landfill allows a fluent and efficient crossing point for pedestrians, as well as, creating a compact and easily controlled bay harbour.

City structure

The urban structure of the new area focuses around the Hatanpään valtatie, tram line and tram stop. The urban block structure stops before the Sarviksenpuisto park. At that point, the structure breaks down and landscape turns into more open and loose park-like areas and the urban structure blends with Hatanpää and Hatanpää arboretum park. This

allows the connection of the Hatanpää Arboretum park with the new neighbourhood.

The efficient link between different areas is created by bringing the meeting point of urban structure and the Hatanpää park areas to the same point where the pedestrian crossing connects Viinikanlahti to the city center. The Hatanpää park areas are clearly visible from the Ratina side and the existing industrial buildings and chimney are kept visible in cityscape. Viinikanlahti will expand the urban structure of the city center in a natural way. Inspiration for the block typology of the new area is taken from the urban central structure of the city. By taking the urban block and twisting it to match the needs of the new lakeside neighbourhood, a twisting courtyard block is introduced to the area. Giving a clear identity to the area and standing out of its immediacy surroundings, the block structure creates a dense and rich urban environment for Viinikanlahti.

Urban corridor meets Arboretum

Viinikanlahti brings together different types of natural environments mixed into the urban environment. Viinikanoja creates a rich biotope and natural connection to the bay. The shoreline parks blend with the bay and connect the green areas in the East-West direction. The Hatanpää park areas are extended towards the East and connected to the new neighbourhood.

Housing environment

In order to create a vivid urban environment in Viinikanlahti the housing is strongly present, visible and interacts with the public space. On the ground level front terraces of the garden housing dominate the view. On rooftops, shared garden terraces bring life to the roof level.

Traffic environment

Viinikanlahti leans in to public transportation and sustainable ways to move. The immediacy of the city center and traffic solutions in the area support and encourage movement in a more sustainable way. Viinikanlahti will be a walkable and cyclable city area. Streets between the housing blocks are mainly shared space local streets with service and emergency car access. The back bone of the area will be the tram line connecting the city of Tampere to city of Pirkkala. The new efficient pedestrian connection across the bay is facilitated through two new bridges. Bike parking hubs are integrated into the block structure. Car parking is centralized in multi use parking hubs which can be replaced by housing in the future if needed.

EHDOTUS 7 "LAKES & ROSES"



EHDOTUS 7 "LAKES & ROSES"



Lakes & Roses

Architectural text and diagrams for the 'Lakes & Roses' project, including site plans and descriptive paragraphs.



EHDOTUS 7 "LAKES & ROSES"



View from the lake towards South-East

From the lake side the cottage is recognizable with the sloping roof shapes and the sky reaching white harbor towers. The harbor, with its pier and boats, blends with the greenery of the park and public shoreline. The new functions make the shoreline an active recreational space for all the citizens and visitors.

You can take a rowing boat or kayak and explore the lakes easily and see the city from a new perspective.

EHDOTUS 23 "SOBA"

Viinikanlahti is a privileged area along Lake Pyhäjärvi, with a waterfront full of dormant qualities waiting to be embraced by an urban condition. Our plan is to develop the area by extending the exciting qualities of Tampere's city centre into this district. The existing grid of the city centre becomes the base for our block structure, with our vision for the neighbourhood as one that is highly dense, and an incredibly vibrant living area, offering novel architecture, landscape, and waterfront program working together in a way that has not been seen before in Tampere.

An incredibly important component of our neighbourhood is our extension of the green waterfront of the Tampere region along the northern edge of the site, creating a dynamic sponge park along the water. The new coastline continues uninterrupted through the Viinikanlahti area, acting not only as a rich, inviting public space, but also enhancing existing habitats, introducing new habitats, and creating a strong ecological connection between Hatanpää and Lake Lidesjärvi. The new waterfront is a continuous space that pulls into the built structure as well as extending out of it, creating new waterfronts facing in all directions. Along its length, the edge has different characteristics allowing it to perform in many different ways. In some areas the edge serves a stormwater collection and infiltration function, with spaces that become even more exciting and inviting in a heavy rain event, while in others the aquatic edge is heavily planted to cleanse pollution from the lake, while also offering new experiences for canoers and kayakers.

In SoBa we provide the largest recreational boat harbour in Tampere by concentrating boat program into a highly efficient and iconic urban harbour. By pulling the waterfront right into the neighbourhood we are able to increase the amount of shoreline available for different programs right in the heart of the district. Proximity of the new harbour to the new city structure and public transportation energises this lively urban waterfront, as it seamlessly connects to its surroundings, drawing people in from all directions, both on

water and on land. The lush, green waterfront is strengthened by the harbour with the addition of new habitats in the water, in courtyards, and on roofs, and with the creation of socially vibrant spaces here as well. This lively urban blue meeting place will become the new center of Finnish lake tourism with diverse water-related leisure and sports functions building on Tampere's rich, waterfront history and providing new possibilities for waterfront recreation.

The base for the block structure takes its roots from the grid of the city center but also responds to site-specific conditions, including wind from the south-west and a north-facing coastline. The blocks break in subtle ways to create new, climate-friendly pockets that act as social magnets, creating lively outdoor spaces that are inviting in all seasons. The new structure is very permeable and easy to walk through and allows private and public life to meet in unexpected corners.

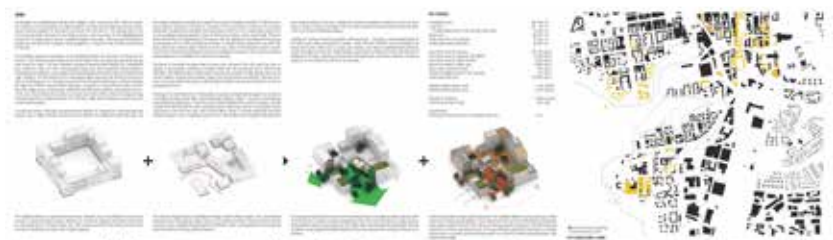
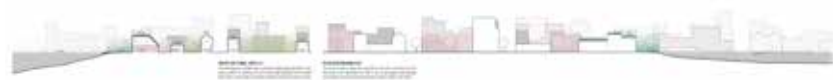
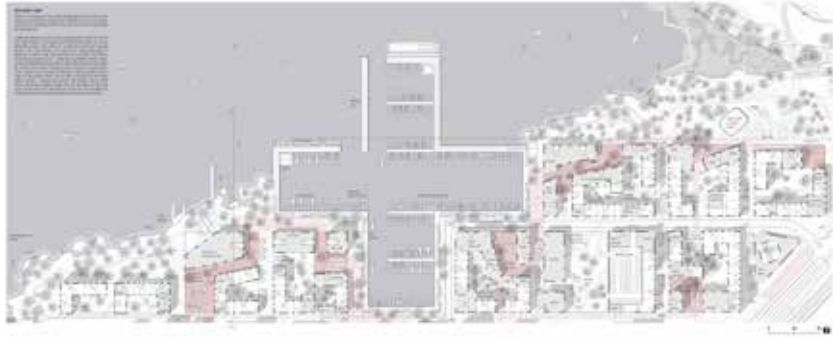
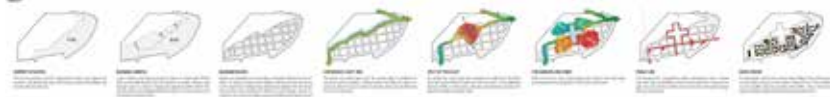
Phasing of the development is multifaceted, focusing on residential development as well as on building a robust social realm, and enhancing ecologies. Phase 1 focuses on developing a water-cleansing landscape, a waterfront park with embedded stormwater functions, and the harbour that will activate the area. Housing and the school are built on existing land, with a connection to the new bus stop, with minimal filling. Phase 2 extends residential and other harbour programs, while extending land west from the harbour with residential development and a park extension. In the east, residential is further expanded, connecting it to the new tram stop. In Phase 3, land is extended to the west with the park continued along with the development of an iconic residential building.

Building on Tampere's existing qualities and successes - including a strong relationship to the water and a deep connection to nature - SoBa will offer Tampere a new destination for locals and tourists alike with its iconic new harbour, and vibrant neighbourhood and landscape extending out from this. High buildings, spectacular architecture and a rich diversity of landscapes offering a plethora of activities and experiences will further enhance Tampere's legacy as an exciting city in which to live and play.

EHDOTUS 23 "SOBA"



EHDOTUS 23 "SOBA"



EHDOTUS 23 "SOBA"



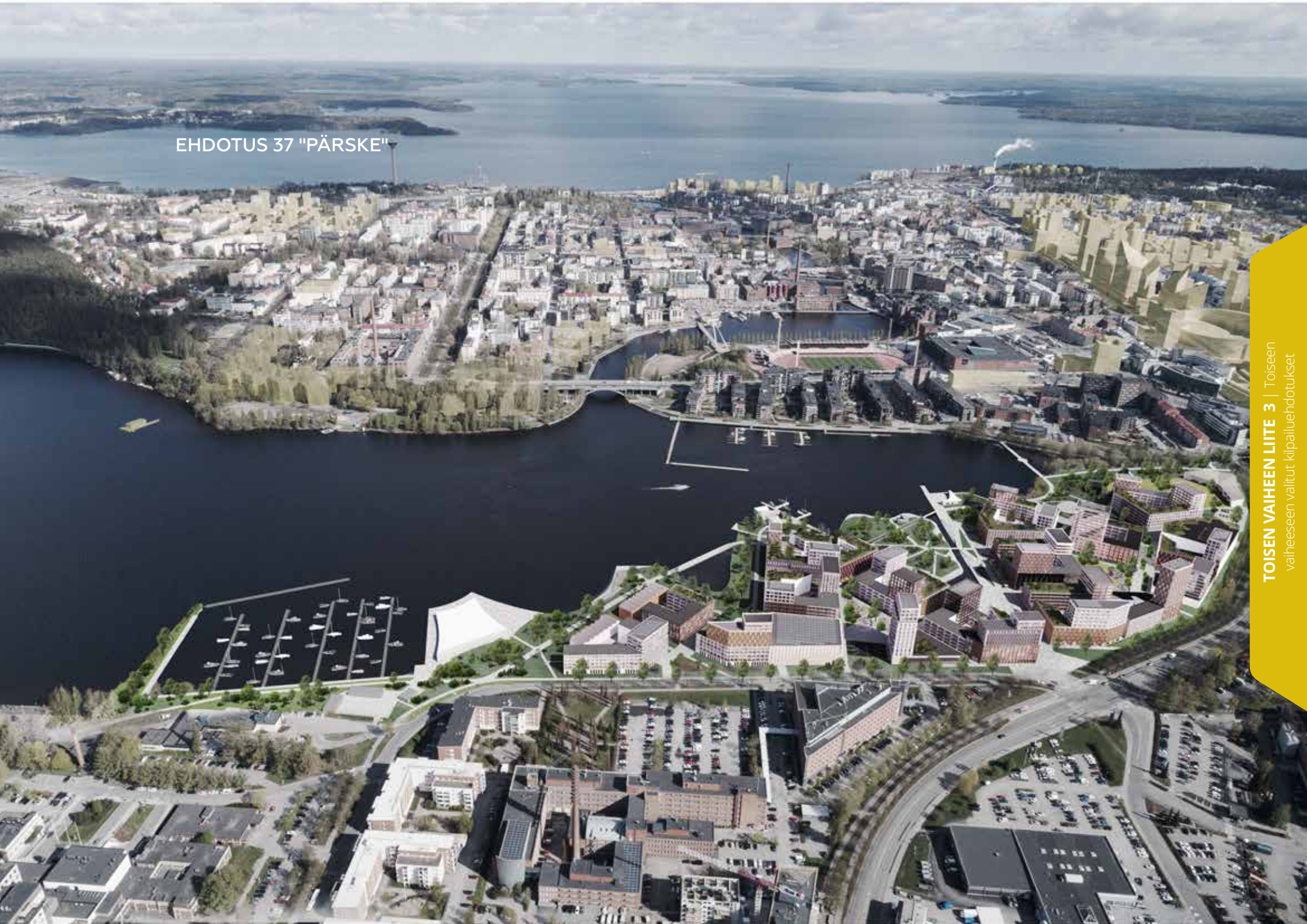
TOISEN VAIHEEN LIITE 3 | Toiseen vaiheeseen valitut kilpailuehdotukset

EHDOTUS 37 "PÄRSKE"

The overall idea of the proposal is dialogic combination of urban life and iconic verdant lake landscape. The core of the overall vision is diverse "waves" of dense built perimeter blocks, spacious green areas and the variety of recreational functions located along the shoreline.

The shape of varying shoreline with bays and capes continues in meandering building masses and creates recognizable identity of the area. In addition, the dynamic shoreline brings spatial diversity. Overall, the structure of the area opens up towards the lake Pyhäjärvi connecting the new district to its surroundings and functions also as a protective shield against the noise and pollution towards the Hatanpää highway on the other side of the area. The eloquent coexistence of the urban nature and city life with modifiable smart solutions develop the concept into future's sustainable city district.

EHDOTUS 37 "PÄRSKE"



EHDOTUS 37 PÄRSKE

This architectural proposal for Pärskä includes a photograph of a waterfront promenade with a paved walkway and a view of the city skyline across the water. It features a 3D cutaway of a building with a curved facade and a large site plan showing the building's placement within the urban context. A legend on the right side of the cutaway diagram lists various elements and their colors.

This architectural proposal for Pärskä includes a 3D cutaway of a building with a curved facade and a large site plan showing the building's placement within the urban context. It also features a detailed site plan with a legend and a large urban plan showing the building's placement within the urban context. A legend on the right side of the cutaway diagram lists various elements and their colors.

EHDOTUS 37 "PÄRSKE"



TOISEN VAIHEEN LIITE 3 | Toiseen vaiheeseen valitut kilpailuehdotukset

EHDOTUS 44 "GREENIKKA"

The proposal is based on compact urban block tissue and a vivid continuous green shore belt from the mouth of Viinikanoja to the Hatanpää gardens. The compact block structure creates a protective edge between peaceful inner courtyard and shoreline areas and outer traffic loaded Hatanpään valtatie. Concurrently, it also forms a continuation of urban central city streetscape towards south. The continuous block tissue consists of variation of unique groups of residential blocks and different functional zones in between them (local centre, day-care and school, parks and parking facilities). The block tissue is based on traditional morphed gridiron block structure and has the quality of porosity; there are many connections for pedestrians and cyclists, both inside and to outside the structure.

The aim of the green shoreline belt is both to strengthen the green and recreational network continuity as well as offer manifold treatment of shoreline landscape and multiple possibilities for different recreational activities for local residents and visitors. As a part of this strategy, the green belt is enlarged with recreational islands at the both ends of the shoreline. These two green islands provide a platform for diversity of natural ecosystem – as well as an opportunity for an enhanced recreational experience among the greenness close to the water. They provide a contrast for the more traditional urban parks and harbour areas at the centre part of the shoreline. Here, in the central part, are located all the harbour services including the facilities for recreational boaters, harbour authorities, water sports and rental services.

The local centre is located right next to the tram stop and the crossing of Hatanpään valtatie and Hatanpäänkatu. It is formed of series of cityscapes and functional areas between the tramstop and lake shore. It consists of main square, hybrid mul-tifunctional city block, inner harbour pool and the harbour functions. Along this central zone, there are local commercial services located on the street level of residential buildings. On the both sides of this local central axis, there are two large groups of residential housing blocks, providing different kinds of qualities for urban living and lifestyles.

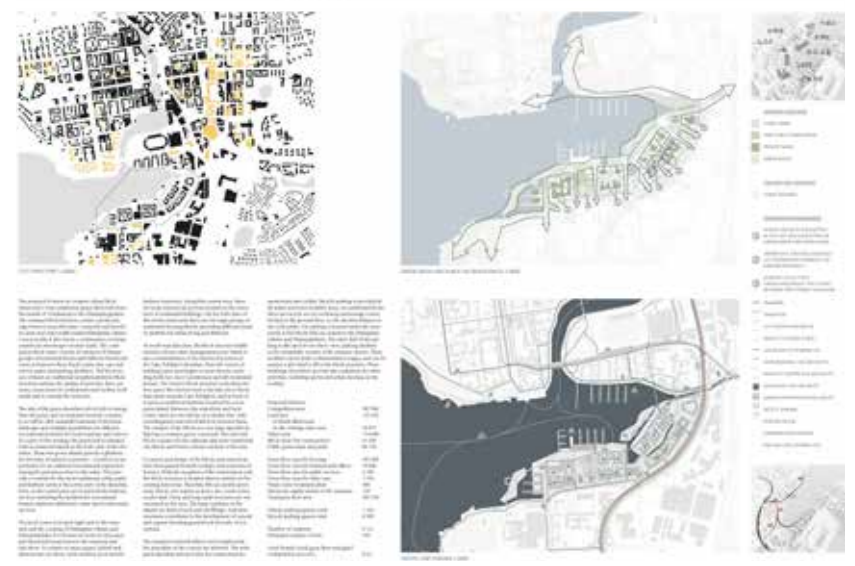
At north-east direction, the block structure builds around a storm water management pool, which is also a remembrance of the historical location of the Lake Pyhäjärvi shoreline. Here the variety of building types and heights is most diverse; including both two-story townhouses and tall residential houses. The western block structure is divided into four parts: the extreme west is the lake shore block that opens towards Lake Pyhäjärvi, and in front of it opens a small boat harbour bordered by a new green island. Between this waterfront and local centre, there are two blocks of a similar size, with a kindergarten and school block in between them. The western of the blocks is a one large superblock that has a common green courtyard. The east-end block consists of a few separate and more traditional city blocks and forms a denser nucleus of the area. Locations and design of the blocks and waterfront have been geared towards ecologic and economic efficiency. With the exception of the westernmost end, the block structure is located almost entirely on the existing land areas. Shoreline fills are mostly green areas that do not require as heavy pre-construction as plot land. Deep and long canal structures are not excavated in the area. The long coastlines of the islands are built of rock and soil fillings. And their treatment contributes to the development of natural and organic breeding ground and diversity of eco-systems.

The transport network follows and complements the principles of the central city network. The wide green shoreline belt provides the connections for pedestrians and cyclists. Bicycle parking is provided at all major junctions of public areas. In residential blocks, there are bicycle service workshop and storage rooms located in the ground floor, on the shortest distance to the cycle paths. Car parking is located under the courtyards in the blocks that are nearest to the Hatanpään valtatie and Hatanpäänkatu. The other half of the parking is allocated in two three-story parking facilities in the immediate vicinity of the entrance streets. These facilities can be built or dismantled in stages, and can be used as a plot land to fill in the block structure. These buildings themselves provide also a platform for other activities, including sports and urban farming on the rooftop.

EHDOTUS 44 "GREENIKKA"



EHDOTUS 44 "GREENIKKA"



EHDOTUS 44 "GREENIKKA"



EHDOTUS 48 "NATURAL ALLIANCE"

Natural Alliance is a new unique district, where the lake and city merge and create a great setting for the everyday life of both residents and visitors, for Viinikanlahti and Tampere. A strategy that values the natural connection, the industrial history and the life that is lived today and in the future of Tampere. The 'Natural Alliance' requires a strong emphasis on community and circularity by constructing a resource-efficient neighborhood that involves local residents. The systems are supported by the structure through collective shared spaces that are found within the blocks and throughout the public realm. Together the spaces form a binding network of social pockets, supporting a variety of functions and scales – restoring the city's relationship with the water.

The foundation of our proposal are cycle designs. Because precisely the concept of cycles, as we know it from the wild, has the strength to adapt to external influences and create properly functioning ecosystems that we as citizens can actively contribute to.

The cycles generate a series of integrated solutions like water harvesting, renewable energy, local food production, and localized composting. Reducing the living costs and engaging people into the community by rethinking the design, management and life cycle of our built environment.

Tactic

A new shore line design restores the city's relationship with the water and the geometric design increases the shore line dimension enhancing the contact between the city and water. This extensive shore line creates a coherent and sustainable infrastructure that establishes local and recreational flows and urban spaces for the district's residents.

As an extension of the local context, the project grows into a dense city grid. The structure breaks down into finer grained blocks that are human scaled and walkable as it gets closer to the shoreline. At the lake promenade, the vegetation and water are preserved and strengthened into an inviting longitudinal intricated structure of different social spaces and activities.

Fast/medium/slow

In order to create an hierarchy that goes from the fast city of cars and public transports to the calm of nature and water we created 3 lines that organize the project and comprehend different life styles: fast, medium and slow.

The Fast Line represents the link between the existing city and Viinikanlahti. It's the street that concentrates all the main transportation and that assure the buzz and thrill of a dynamic public life. Tram, cars, bikes and pedestrian share this link in an harmonious and vibrant way.

A central street, the Medium Line, serves as the infrastructural link that runs parallel to the lake, binds the district together and provides an urban backbone for commercial urban life through a series of social pockets in between the new blocks. The Slow Line binds the city and lake landscape together. Not just for the new development area, but for the entire district. The slow line offers new ways to use and experience the lake in the city, creates new opportunities for maritime life and activities and forms the transition from city to the landscape. This highlights the lake as the entire city's blue center, where the development of Viinikanlahti is a story of the reunion between city and lake, where urban life and development go hand in hand with nature and landscape.

Along the coast are various types of coastal type profiles to provide varying experiences and serve recreational purposes. The 3 different lines provide opportunity for different programs.

EHDOTUS 48 "NATURAL ALLIANCE"



EHDOTUS 48 "NATURAL ALLIANCE"

TOISEN VAIHEEN LIITE 3 | Toiseen vaiheeseen valitut kilpailuehdotukset



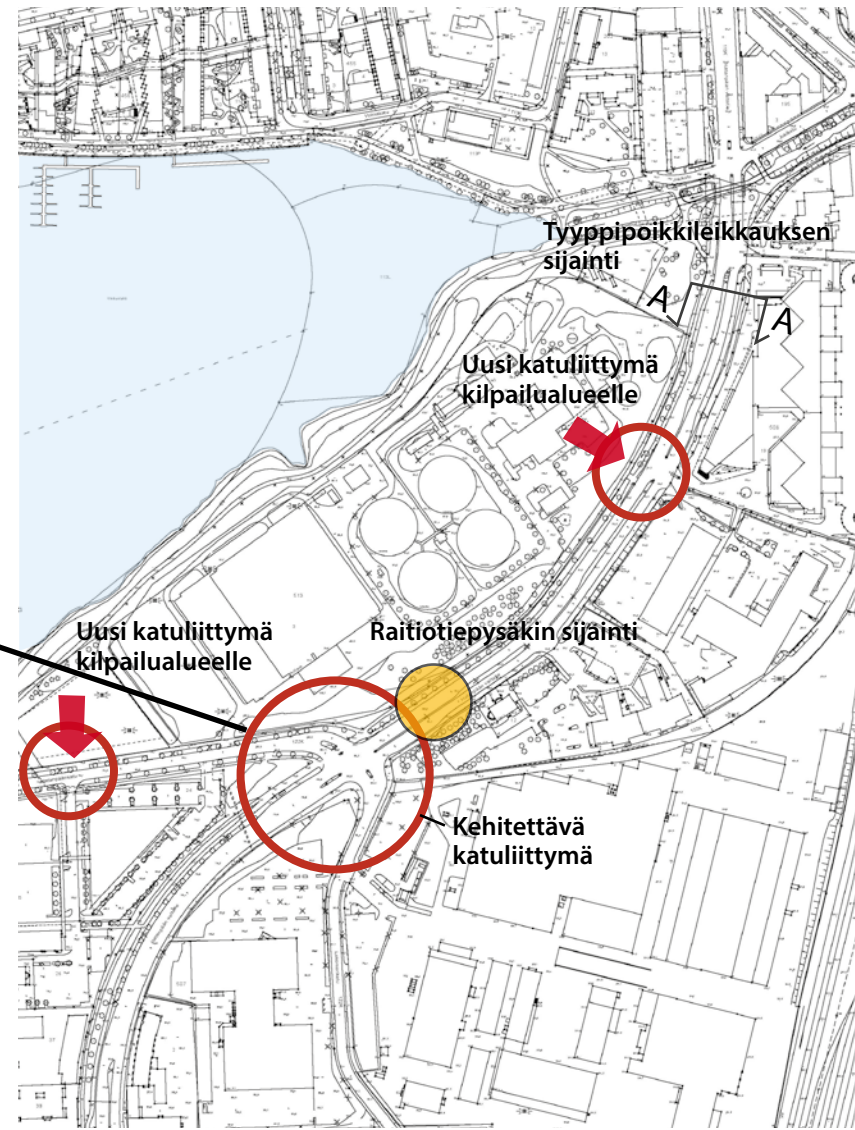
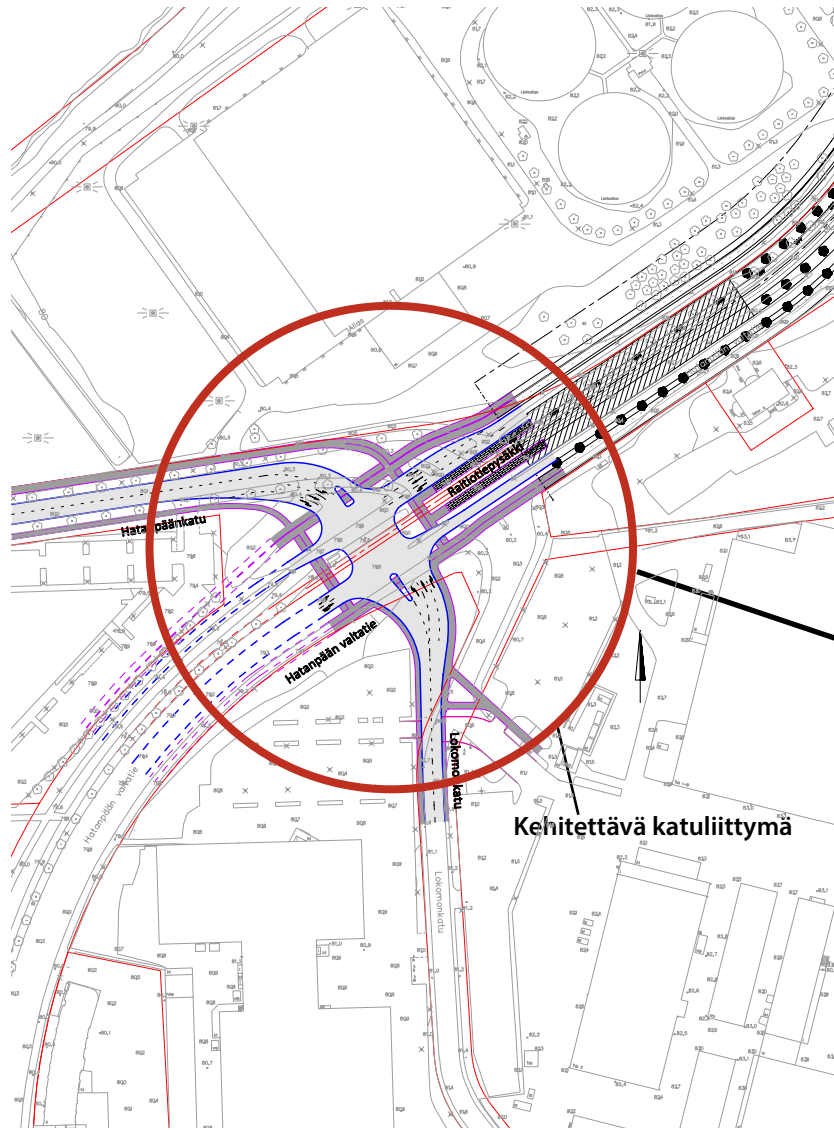
EHDOTUS 48 "NATURAL ALLIANCE"



KILPAILUALUEEN LIIKENNEJÄRJESTELYT JA LIITTYMINEN LIIKENNEVERKKOON

	Pääkatu
	Katu
	Rautatie (rautatiehen liittyy Viinikassa järjestelyratapiha ja keskustassa henkilöratapiha)
	Alikulktunneli / silta
	Kehitettävä liittymäalue
	Uusi katuliittymä kilpailualueelle Muu katuliittymä (säilyvä)
	Liikennevalot (nykyiset tai uudet)
	Raitiotiekatu, jolla myös bussi- ja ajoneuvoliikennettä
	Bussikatu, jolla myös ajoneuvoliikennettä
	Raitiotien pysäkki (raitiotiepysäkin yhteydessä myös bussipysäkki)
	Bussipysäkki (molemmiin puolin katua risteysten yhteydessä)
	Kävely- ja pyöräilyreitti Yhteystarve kilpailualueen läpi

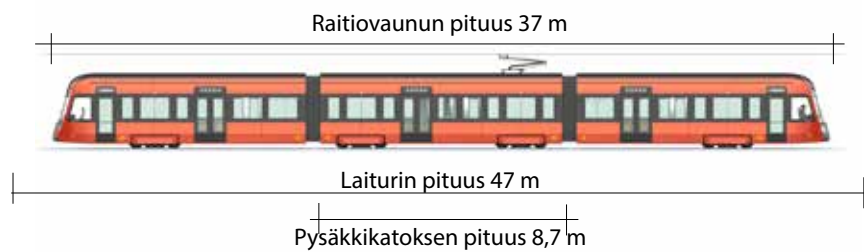
HATANPÄÄN VALTATIE KATUJÄRJESTELYT

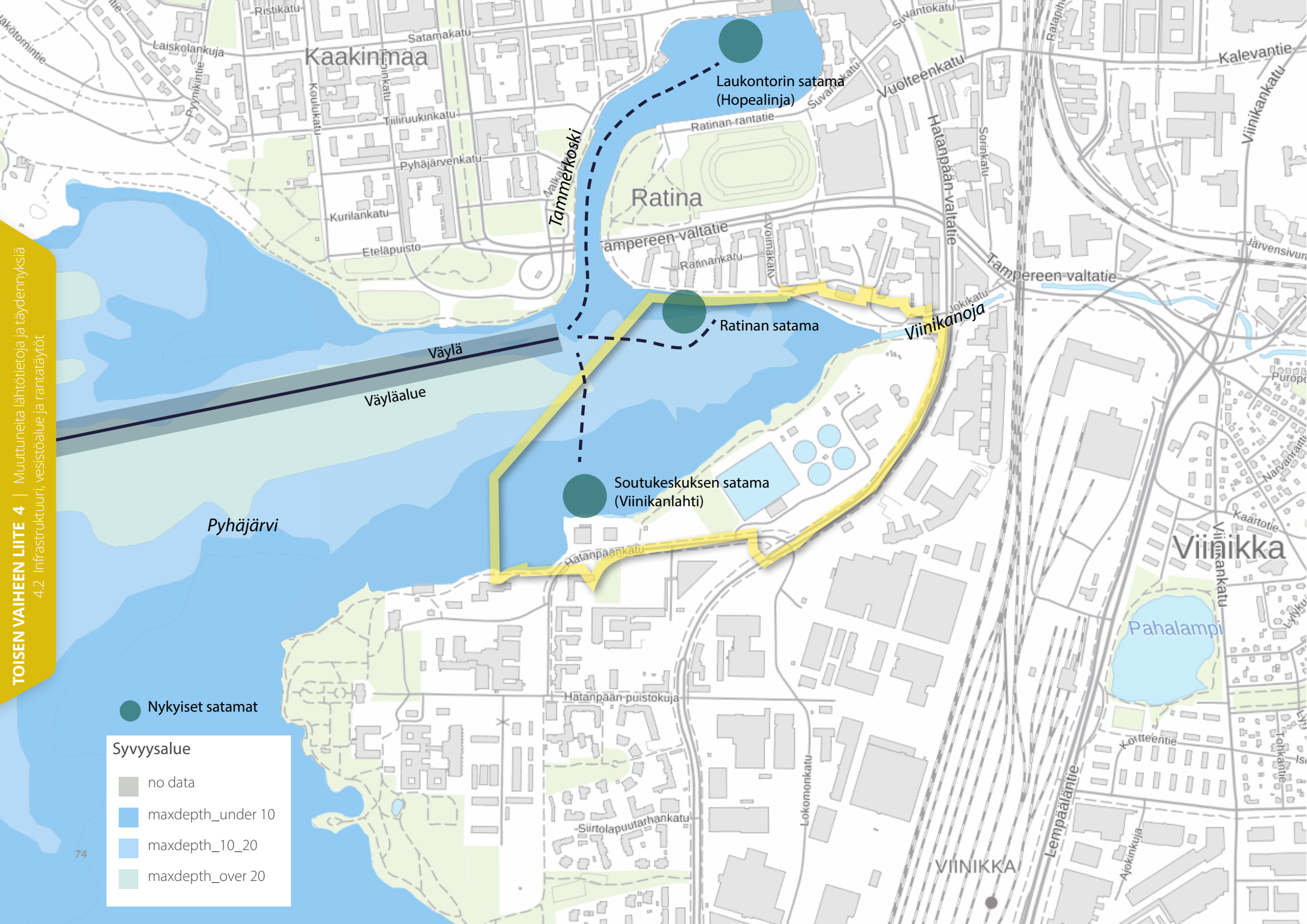


TAMPEREEN RAITIOTIEN PYSÄKKIKATOS JA VAUNU



Kuvat: Tampereen Raitiotie Oy / JCDecaux Oy, 2019.





Nykyiset satamat

-

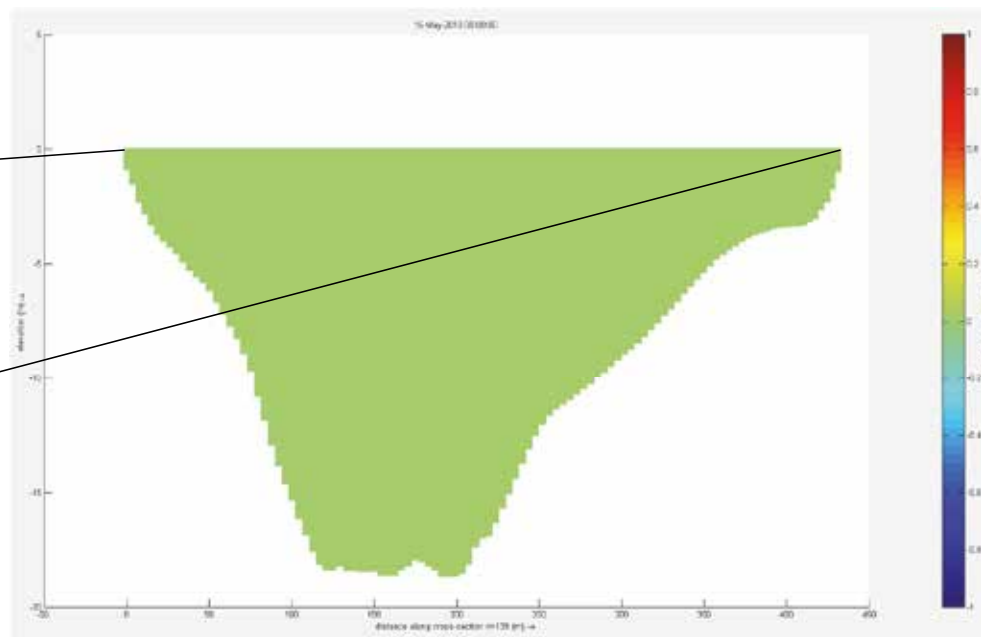
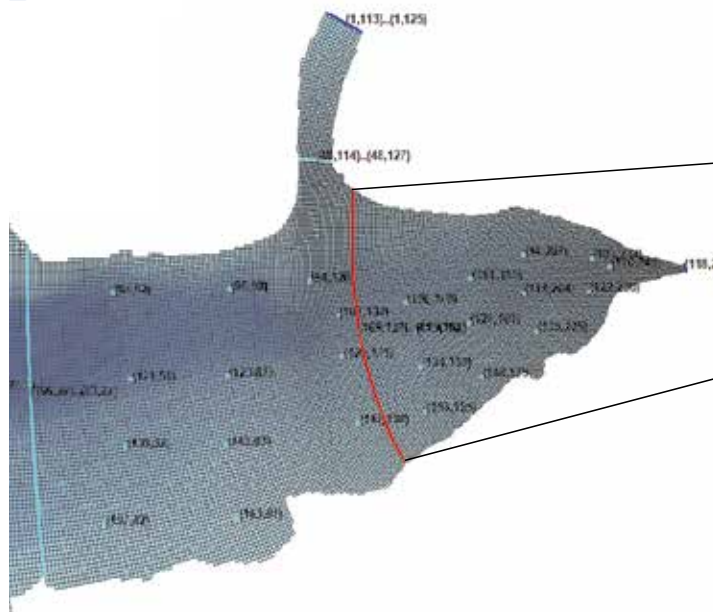
Syvyysalue

- no data
- maxdepth_under 10
- maxdepth_10_20
- maxdepth_over 20

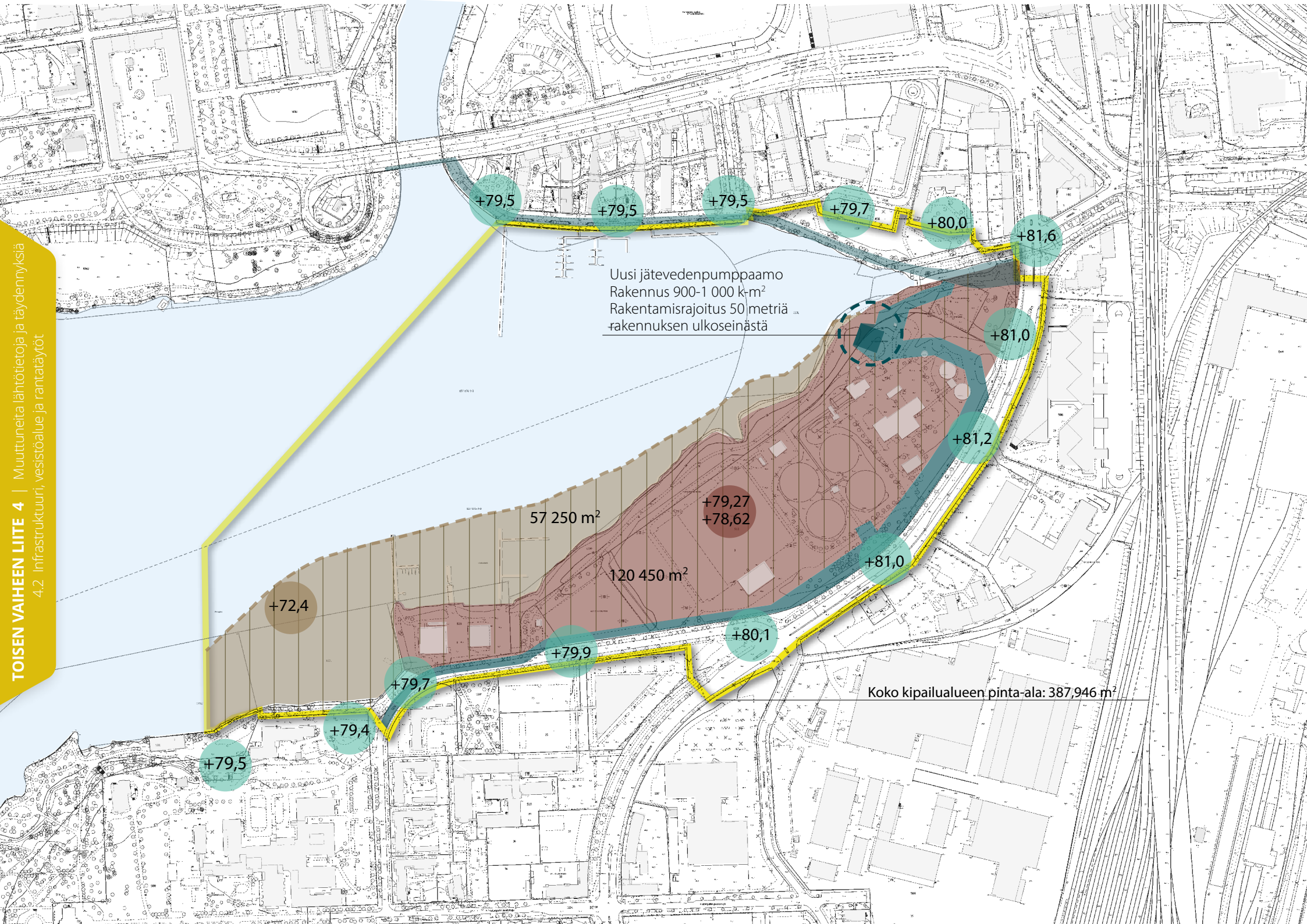
VIINIKANLAHDEN VESIALUEEN POIKKILEIKKAUS

Bathymetry [m]

- < -0.0
- < 2.9
- < 5.8
- < 8.6
- < 11.5
- < 14.4
- < 17.3
- < 20.2
- < 23.0
- < 25.9
- < 28.8
- < 31.7



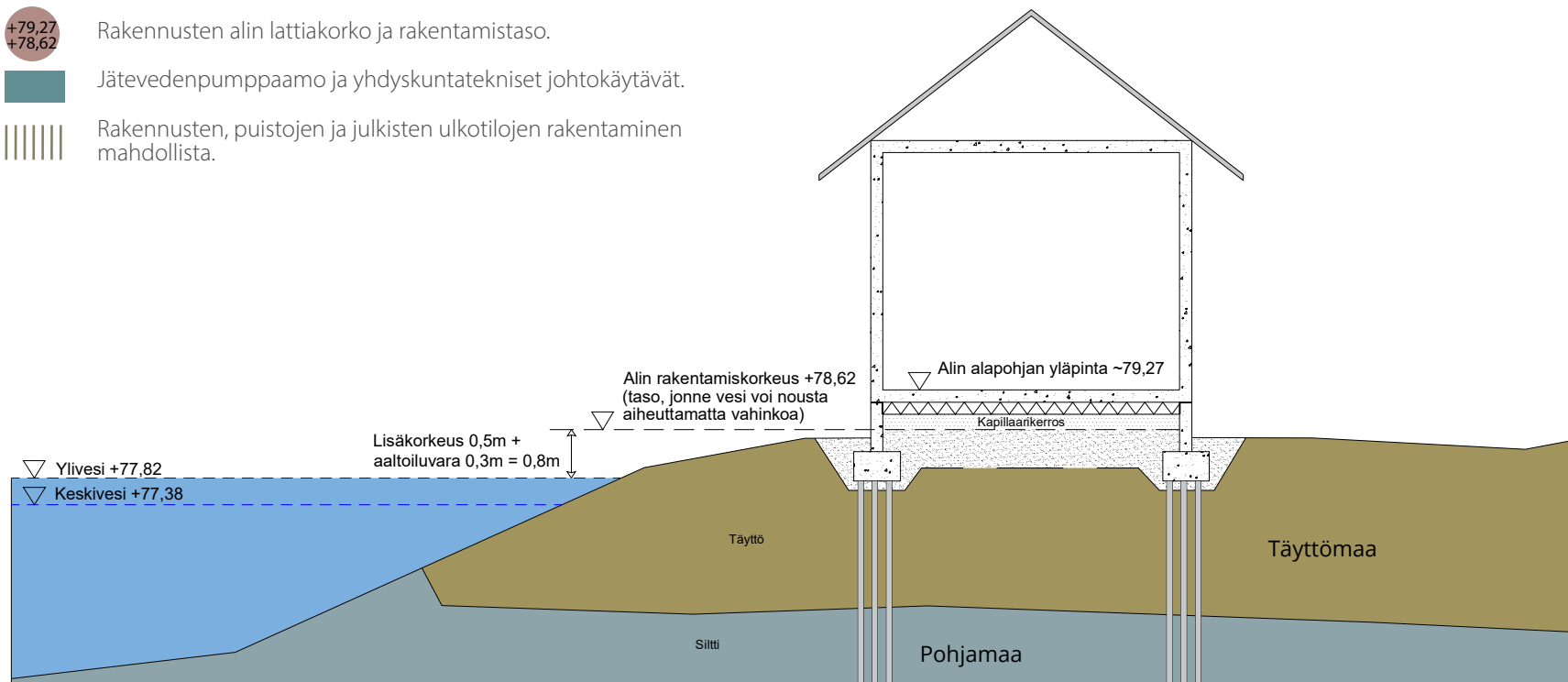
Lähde: Tampereen kaupunki / Sitowise Oy, 2019.



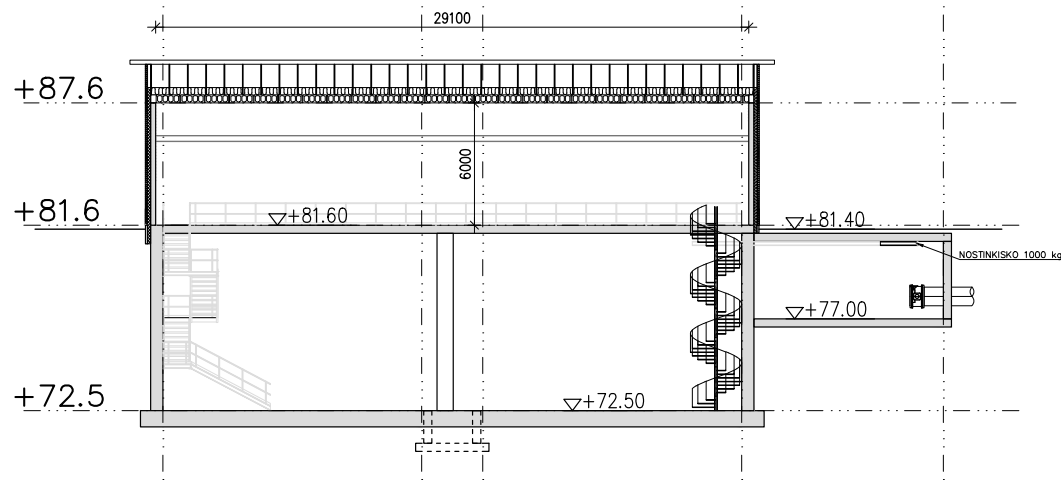
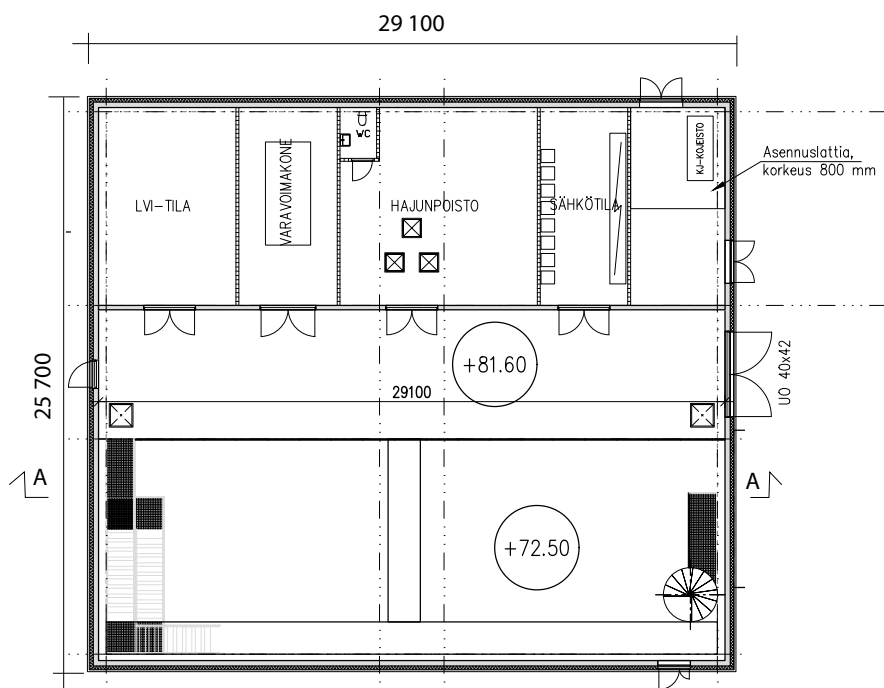
MAHDOLLISET TÄYTTÖALUEET JA RAKENTAMISEN KORKEUSASEMAT

Merkkien selitykset:

- Nykyinen maa-alue ja rantaviiva.
- Uloin mahdollinen uusi rantaviiva (maa-alueen ja veden raja).
- +81,6 Säilytettävä maanpinnan korkeusasema.
- +79,27
+78,62 Rakennusten alin lattiakorko ja rakentamistaso.
- Jätevedenpumppaamo ja yhdyskuntatekniset johtokäytävät.
- Rakennusten, puistojen ja julkisten ulkotilojen rakentaminen mahdollista.

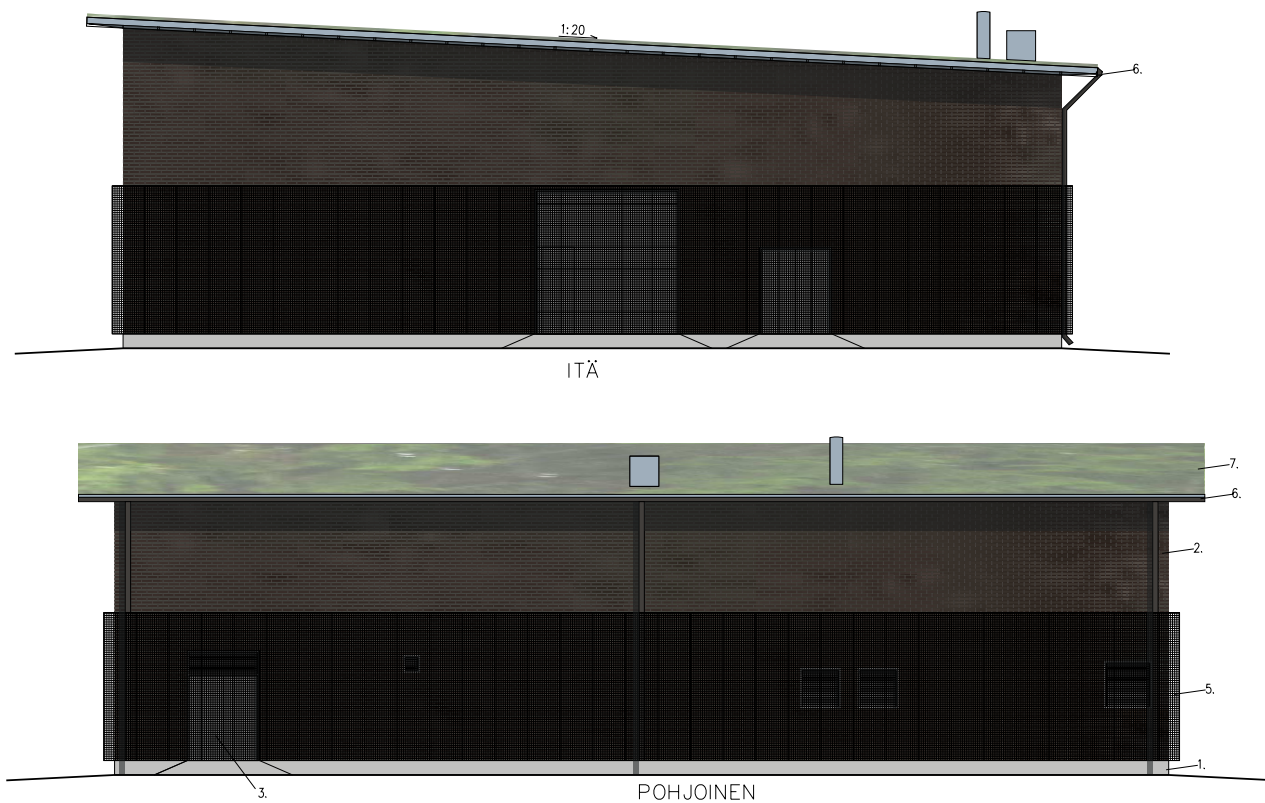


JÄTEVEDENPUMPPAAMON POHJAPIIRROS (1 KRS) JA LEIKKAUS A-A



Lähde: Tampereen kaupunki / Pöyry Finland Oy // Tampereen Seudun Keskuspuhdistamo Oy, 2019.

JÄTEVEDENPUMPPAAMON JULKISIVUKUVAT



Lähde: Tampereen kaupunki / Pöyry Finland Oy / Tampereen Seudun Keskuspuhdistamo Oy, 2019.



Kuva: Jätevedenpumppaamoon liittyvän siirtoviemärilinjan rakentaminen alkamassa.
Valokuva: Tampereen kaupunki / Tarja Kaasalainen, 2019.

Kilpailu Tampereen kaupungin verkkosivulla: www.tampere.fi/viinikanlahti

Kilpailun verkkosivu ja kilpailijoiden asiointisivusto, jonne pääsee myös kaupungin sivustolta:

<http://tampere.weup.city/viinikanlahti-competition>

Dno Tre: 2951/02.07.01/2019

Kilpailun järjestäjä: Tampereen kaupunki, Viiden tähden keskustan kehitysohjelma

Yhteistyössä: Suomen Arkkitehtiliitto (SAFA) ja Suomen Maisema-arkkitehtiliitto (MARK)

Kilpailusihteeri: Planest Oy / Antti Pirhonen

Kilpailun tietomallikoordinaattori: Tietoa Finland Oy

Kilpailuohjelman toimitus: Tampereen kaupunki

Kilpailuohjelman taitto: Tampereen kaupunki

Kilpailuohjelman oikoluku: Translatinki Oy

Painettu kilpailuohjelma: Grano Oy 14.11.2019.

TAMPERE.
FINLAND



www.tampere.fi/viinikanlahti

