



**TAMPEREEN ASEMAKESKUS
AUKIOIDEN JA PUISTOJEN YLEISUUNNITELMALUONNOS
VERSIO A**



TAMPERE



Loci
Maisema-
arkkitehdit



25.04.2025

TAMPEREEN KAUPUNKI

2025

Tekijät:

© LOCI maisema-arkkitehdit Oy

Graafinen suunnittelu ja taitto: LOCI maisema-arkkitehdit Oy.

Kartat, suunnitelmakuvat ja valokuvat: LOCI maisema-arkkitehdit Oy, ellei toisin mainita.

Näkymäkuvat: LOCI maisema-arkkitehdit Oy

1. JOHDANTO	5
TYÖN TAUSTA	5
2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	6
TYÖN TAVOITTEET	7
KAAVATILANNE	7
AIEMMAT SUUNNITELMAT	8
KULTTUURIHISTORIALLISET JA YMPÄRISTÖHISTORIALLISET ARVOT	9
3. YLEISSUUNNITELMA	11
KONSEPTI	12
VALO-OLOSUHTEET	14
TOIMINNOT	15
PYÖRÄILYN JA JALANKULUN REITIT	16
HUOLTO JA PELASTUS	17
VESI	18
MATERIAALIMAAILMA	19
KASVILLISUUS	20
VALAISTUS	22
4. OSA-ALUEET	25
ASEMA-AUKIO	26
ASEMAPUISTO	28

1. Johdanto

Työn tausta

Tämä työ koskee alueen julkisten ulkotilojen yleissuunnittelua Tampereen asemakeskuksen asemakaavoituksen (kaava nro. 8640) pohjaksi.

Tampereen asemaa sekä siihen liittyviä rakennuksia ja ulkotilaa koskenut Asemakeskuksen yleissuunnitelma valmistui 2019. Yleissuunnitelmassa määriteltiin yleispiirteisesti alueen potentiaalia kuvaava visio tavoitteista ja rakentumisesta. Alueelta on laadittu useita selvityksiä asemakaavan suunnittelun lähtötiedoksi.

Tampereen kaupungin tavoitteena on lisätä asumista ja työpaikkoja keskustaan, jotta sen elinvoimaa vahvistettaisiin. Tampereen aseman ympäristöä kaavoitetaan vaiheittain. Asemakaavasta 8640 tutkitaan kaksi erilaista luonnosvaihtoehtoa.

Asemakeskuksen edustalle, Hämeenkadun päätteeksi, sijoituu uusittava Asema-aukio ja uusi Asemapuisto, jotka muodostavat asemakeskuksen keskeisen julkisen ulkotilan. Asema-aukio liittyy pohjoispäästään ympäristöhistoriallisesti arvokkaaseen Posteljooninpuistoon, joka pyritään liittämään luontevasti asemakeskukseen. Asemapuiston ympärille rakennetaan uusia asuin- ja liikeyrakennuksia.

Asemapuisto muodostaa merkittävän kävely-yhteyden eteläpuolen Tampereen Kannen alueelle. Puiston korko nousee noin 200 metrin matkalla pohjoispään tasosta +90 mpy noin tasolle +105 mpy, jossa liitytään Sorinsiltaan. Asemapuisto on pohjoispäästään osittain maanvarainen, muuten puiston alle sijoittuu tiloja ja puisto rakennetaan kannelle. Se asemakaavoitetaan puistoksi. Lisäksi Tampereen henkilöratapiha hankkeen toteutta-

miseen liittyy Itsenäisyydenkadun alikulkusilta ja Asematunnelin uusiminen.

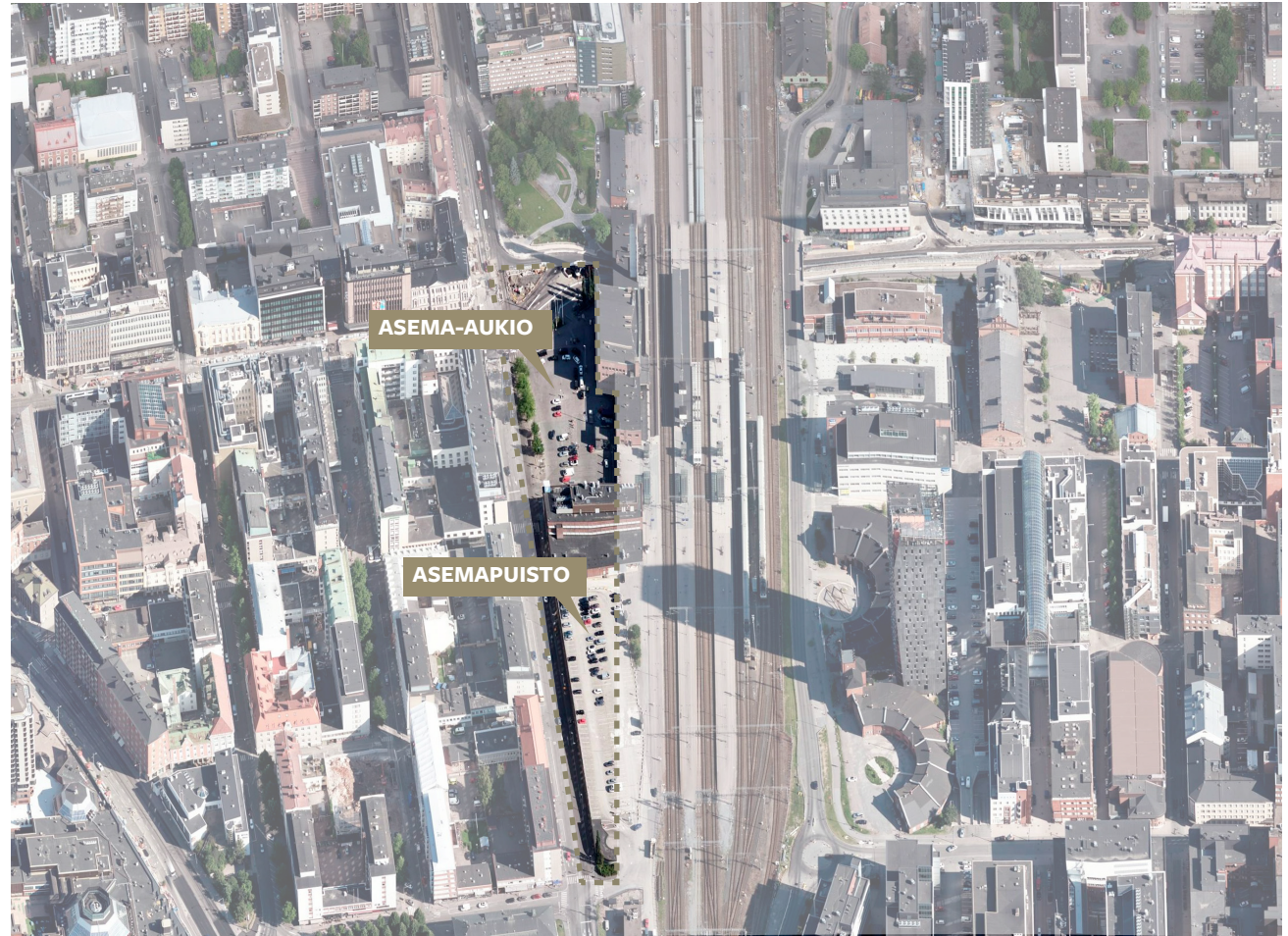
Tämän julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman on laatinut LOCI maisema-arkkitehdit Oy; Pia Kuusiniemi, Niilo Tenkanen, Anna-Kaisa Kyllönen, Ahti Launis, Sonja Saari ja Felix Bourgeau. Valaistussuunnittelusta on vastannut White Night Lighting; Arto Heiskanen ja Joonas Saaranen. Tampereen kaupungin puolesta työtä on ohjannut ohjausryhmä; Henri Väänänen, Marjut Ahponen, Anna Levonmaa, Timo Koski, Jussi Kulomäki ja Katja Seimelä.

2. Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Suunnittelualue sijaitsee yhdessä Tampereen keskeisimmistä paikoista - Tampereen rautatieaseman vieressä. Suunnittelualueen reunustavat rautatieaseman päärakennus ja aseman kellotorni ovat tärkeitä maamerkkejä ja ne ovat näkymänpääte kaupungin pääkadulle Hämeenkadulle.

Rautatieasema ja sen ympäristö ovat muuttumassa voimakkaasti. Aseman eteläpuolelle rakennetaan uusia asuin-, toimisto- ja liiketiloja sekä uutta julkista ulkotilaa.

Suunnittelualueella pyritään sovittamaan yhteen olemassa olevat rakennus- ja ympäristöhistorialliset arvot sekä uusi rakentaminen. Asema-aukio säilyy avoimena 30-luvun henkeä huokuvana kaupunkitilana, ja siitä etelään jatkuvasta Asemapuistosta tulee uusi puistomainen kaupunkitila.



Viistoilmakuva nykytilanteesta. Tampereen kaupunki.

Työn tavoitteet

Työn tavoitteena on ollut laatia julkisen ulkotilan yleissuunnitelma asemakaavoituksen ja tarkemman jatkosuunnittelun pohjaksi. Työssä on tarkasteltu asemakeskuksen julkisen ulkotilan kokonaisuutta ja osa-alueita, joita ovat Asema-aukio ja Asemapuisto. Tavoitteena on ollut luoda maisemakonsepti, joka on luontevaa jatkumoa jo aiemmin hyväksytylle Asemakeskuksen yleissuunnitelmalle.

Laadullisena tavoitteena on ollut muodostaa virkistysellinen puisto- ja aukiokokonaisuus, joka muodostaa vehreää, miellyttävää ja toimivaa kaupunkitilaa. Työssä on määritelty muodostettavien puistojen rajaukset, miten alueen läpi kulkevat reitit ja minikäläistä on alueen urbaani vihreä.

Työssä on tutkittu keinoja ja mahdollisuuksia ilmeeltään vehreän ulkotilan luomiseksi. Tavoitteena on löytää ratkaisut, joilla kaupunkivehreää – myös isoja puita – saadaan lisää Tampereen aseman ympäristöön. Kasvillisuusratkaisuihin on otettu kantaa periaatetasolla ja määritelty teknisiä reunaehtoja ja alustavia ratkaisuja istutusten toteuttamiseen haastavassa ympäristössä.

Alueen toiminnallisuutta on tarkasteltu mitoituksen osalta huomioiden Nokia Arenan tapahtumaliikenne, puiston oleskelun paikat, läpikuljettavuus, huoltoliikenne ja mahdollisten kaupallisten toimijoiden sekä pelastustoimen tarpeet. Talvikunnossapidon näkökulmasta on tarkasteltu alueiden sulanapitotarpeita.

Tavoitteena on ollut, että suunnitelman pohjalta on mahdollista määritellä asemakaavaan tarvittavat yleisten viheralueiden aluevaraukset sekä näihin liittyvät asemakaavamerkinnot ja -määräykset. Lisäksi tavoitteena on ollut, että konsepti ja ratkaisut sopivat aukoiden ja puistojen toteutussuunnitelmien pohjaksi. Työ tehtiin rinnakkain asemakaavoituksen, liikenne- ja katusuunnittelun sekä asemakaavan viitesuunnitelman kanssa.

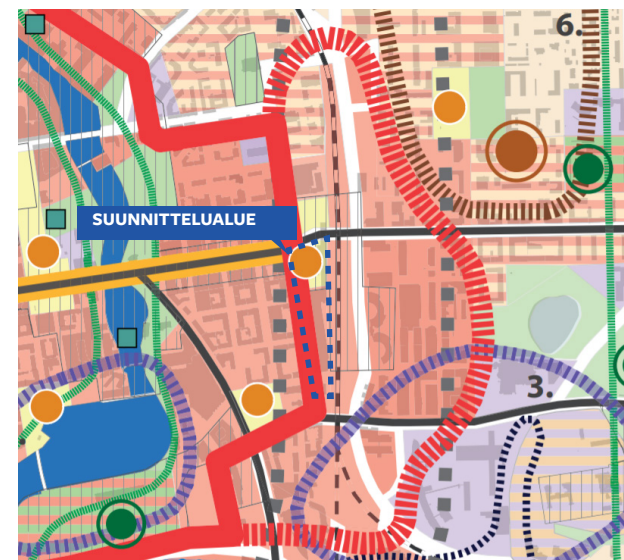
Kaavatilanne

Alue on keskustan strategisen osayleiskaavan (KSOYK) aluetta. Se on määritelty korkeaan rakentamiseen soveltuvaksi vyöhykkeeksi ja kuuluu ydinkeskustan laajentumisvyöhykkeeseen. Liikennettä koskevassa kartassa alue on merkitty asemakeskukseksi, keskustan eri liikennemuotojen solmukohdaksi. Alue on kokonaisuudessaan esitetty kävelykeskustana kehitettävänä hitaan liikkumisen alueena. Rautatiekadulle ja Itsenäisyydenkadulle on merkitty keskustan pyöräilyn pääreitti. Asema-aukiolle on merkitty keskitetty pyöräpysäköinti. Hämeenkadun, Itsenäisyydenkadun ja asemarakennuksen alla on maanalaisia pysäköintitiloja, ja sen laajentumiseen Rautatiekadun ja selvitysalueen eteläosassa olevan pysäköintilaitoksen alle on varauduttu.

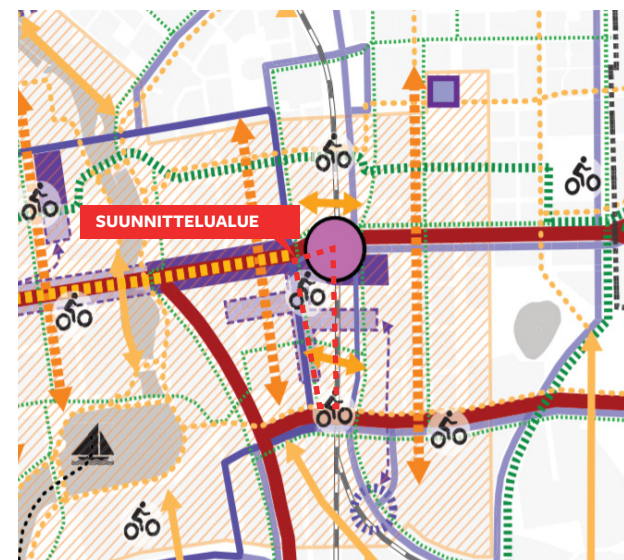
Alueen voimassa oleva asemakaava on peräisin kolmelta eri vuodelta. Asemakaavassa nro 5750 vuodelta 1981 nykyisen pysäköintilaitoksen alue on merkitty kaavamerkinnot KPY-1, eli liike- ja toimistorakennusten sekä yleisten pysäköintilaitosten korttelialueeksi. Asemakaavassa nro 6659 vuodelta 1988 asema-aukio, asemarakennuksen alue ja rautatien alue on merkitty merkinnällä LR rautatiealueeksi. Asemarakennuksen itäpuolelle, rautatien alle on merkitty kevyen liikenteen tunnelialue, jonka yhteyteen saa rakentaa maanalaisia liiketiloja. Rautatiekatu ja Itsenäisyydenkatu ovat katualueita. Asema-aukion länsireunaan on merkitty alue ra-6.

Käynnissä on uuden asemakaavan tekeminen koko alueelle. Suunnittelualan kaavamerkinnot tulevat muuttumaan. Tämän työn yhtenä tarkoituksena on antaa suuntaviivat uuden asemakaavan kaavamerkinnoille julkisten ulkotilojen osalta.

Ote Tampereen keskustan osayleiskaavasta. Maankäyttökartta. 2017. Tampereen kaupunki. Kuvaan on lisätty suunnittelualue sinisellä katkoviivalla.



Ote Tampereen keskustan osayleiskaavasta. Liikennekartta. 2017. Tampereen kaupunki. Kuvaan on lisätty suunnittelualue punaisella katkoviivalla.



Aiemmat suunnitelmat

Selvitysalue on osa Asemakeskus-hanketta, joka on Tampereen keskustan merkittävimpiä strategisia liikenne- ja rakentamishankkeita lähivuosina. Asemakeskuksen lähtökohtana on visio kaikkien matkustusmuotojen hyvin toimivasta solmukohdasta, joka on vetovoimainen liike-elämän, työpaikkojen, palveluiden ja asumisen keskittymä. Tavoitteena on samalla luoda korkeatasoista kaupunkiarkkitehtuuria. Vuonna 2014 Tampereen kaupunki järjesti yhdessä Liikenneviraston, Senaatti-kiinteistöjen ja VR-Yhtymä Oy:n kanssa kilpailun Tampereen aseman seudun suunnittelusta. Suunnittelukilpailun tulokset julkistettiin 2.10.2014. Kilpailun tuomaristo piti ehdotuksista kehityskelpoisimpana tanskalaissuomalaisen kilpailuryhmän työtä nimeltään ReConnecting Tampere. Aluetta koskeva kaavamuutostyö on käynnistynyt 2016. Kilpailuryhmän laatima jatkotarkastelu valmistui huhtikuussa 2017, jonka pohjalta käynnistettiin hankkeen yleissuunnittelu. Yleissuunnitelma laadittiin vuosina 2017–2020 Tampereen kaupungin, Väyläviraston, VR-Yhtymän ja Finnpark Oy:n yhteissuunnitteluhankkeena.

Tampereen keskustassa vuonna 2017 käynnistynyt raitiotielinjan rakentaminen valmistui asema-alueen osalta alkuvuodesta 2020. Itsenäisyydenkatua levennettiin aseman edustalla ja näin Posteljoonipuiston eteläreuna muureineen siirtyi noin 3 m pohjoisemmaksi. Puiston eteläreunan lehmusrivi jäi kadun levennyksen alle. Posteljoonipuiston yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 2023. Sen kunnostus tulee ajankohtaiseksi, kun itsenäisyydenkadun ratasilta uusitaan. Raitiotien valmistumisen myötä Itsenäisyydenkadun järjestelyt muuttuivat. Ajoneuvoliikenne on siirtynyt pohjoiseen tunneliaukkoon ja raitiotieliikenne käyttää eteläistä tunneliaukkoa.



Ympäristöhistoriallisesti arvokkaat ominaispiirteet

Asema-aukio kuuluu **valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön** (RKY 2009) Tampereen rautatieasema ja veturitallit. Tampereen rautatieasema mainitaan maailmansotien välisen ajan merkittävimpiin kuuluvana asemarakennushankkeena Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti merkittävän päätteen ruutukaavakaupungin halki kulkevalle Hämeenkadulle. RKY-alueen rakennuskannasta mainitaan merkittävimpinä asemarakennuksen lisäksi radan itäpuolella sijaitsevat veturitallit, jotka eivät kuulu tämän selvityksen tarkastelualueeseen. Selvitysalue rajautuu lännessä Tampereen Hämeenkadun, Hämeensillan ja Keskustorin RKY-alueeseen.

Suunnittelualueelta on tehty **Ympäristöhistoriallinen selvitys** (Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, 2020). Selvityksessä on kartoitettu alueen maisemarakentamisen historiaa ja suunnitteluvaiheita sekä arvioitu ympäristöhistoriallisia arvoja. Lisäksi selvityksessä annetaan suosituksia alueen suunnittelulle.

Selvityksessä todetaan tärkeimmiksi arvoiksi 1930-luvun tun-

Näkymä yhtenäiselle Rautatieaseman tiilijulkisivulle 1936-1940.

Kuva: Bergius, E.A., Vapriikin kuva-arkisto. CC BY 4.0.



nelmaa välittävä avoin kaupunkitila, Rautatieasema Hämeenkadun näkymälinjan päätteenä sekä säilyneet puut katujen varsilla ja Posteljoonipuistossa. Arvoa heikentäviksi tekijöiksi mainitaan muun muassa puistoalueen supistuminen katualueiden leven-
tämisen seurauksena, Posteljoonipuiston eriytyminen muusta asema-alueesta ja uudempien rauhottomien elementtien (mainokset, liikennemerkit, 1980–90 lukujen istutukset ja kalusteet) sopimattomuus 1930-luvun ympäristöön.

Kehittämisperiaatteita selvityksen mukaan ovat avoimen rauhallisen aukion säilyttäminen ja uudistaminen rautatieaseman edessä, sekä etelään jatkuvan uuden julkisen ulkotilan kehittäminen asemapuistona. Lisäksi selvityksessä korostetaan, että on tärkeää parantaa yhteyksiä julkisista ulkotiloista suoraan laiturialueelle.

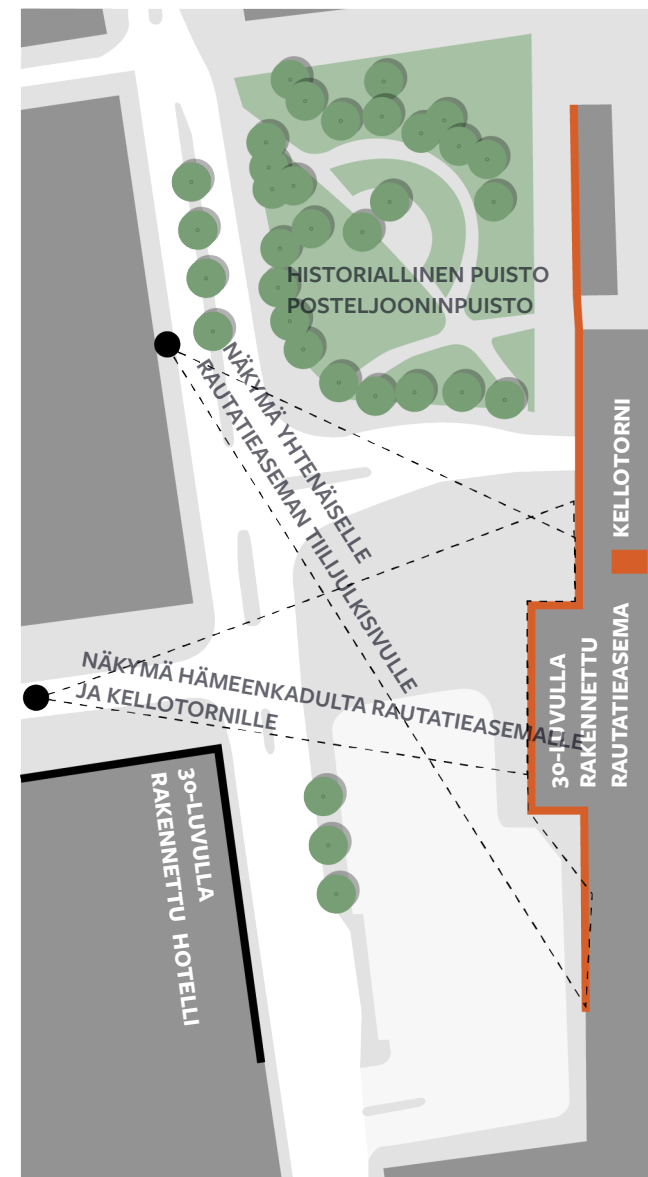
Tässä työssä on pyritty säilyttämään ympäristöhistoriallisessa selvityksessä määriteltyjä arvoja ja tavoitteena on ollut suunnitelma, joka vastaa mahdollisimman hyvin esitettyihin kehittämisperiaatteisiin.

Näkymä Hämeenkadulta Rautatieasemalle ja kellotornille 1937.

Kuva: Staf, E.M., Vapriikin kuva-arkisto. CC BY 4.0.



Tärkeimmät säilytettävät arvot





3. Yleissuunnitelma

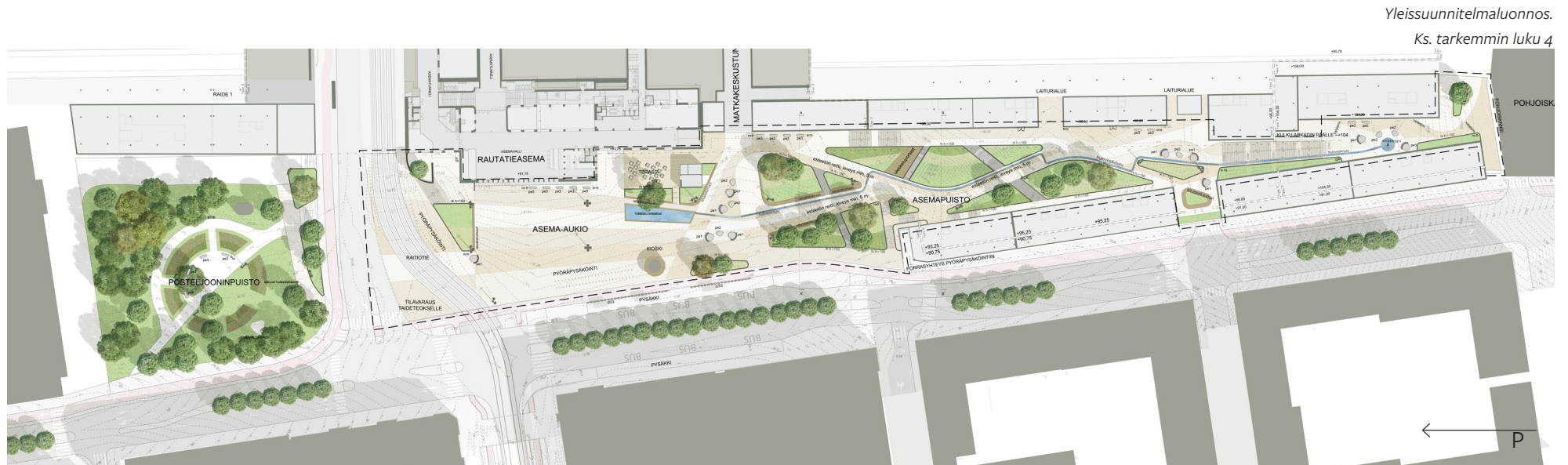
Suunnittelualue käsittää Tampereen rautatieaseman länsipuoliset julkiset ulkotilat. Suunnitelma jakautuu kahteen osa-alueeseen, joilla on erilaiset luonteet ja eri tavoitteet. Tarkemmat suunnitelmat osa-alueista on esitellään luvussa 4.

1. **Asema-aukio** säilyy avoimena. Tavoitteena on vahvistaa 1930-luvun henkeä ja arvokkuutta. Aukion laidoilla sijaitsevat rakennukset luovat ilmettä ja tunnelmaa, joten näkymälinjoja ei ole peitetty puuistutuksin tai rakentein. Ajoneuvoliikenne ml. taksi- ja saattoliikenne sekä autojen pysäköinti poistuvat aukiolta.

2. **Asemapuisto** on olohuonemainen puisto, joka yhdistää Asema-aukion ja Nokia Arenan tapahtumakeskuksen. Reitit ja vehreä kasvillisuus virtaavat läpi puistoaukion, joka nousee voimakkaasti aukion tasolta +92 kansialueen tasolle 105. Suurin osa asemapuistosta rakennetaan kansirakenteen päälle. Merkittävin osa oleskelualueista rakennetaan Asemapuiston ja Asema-aukion taitteeseen.



Konsepti

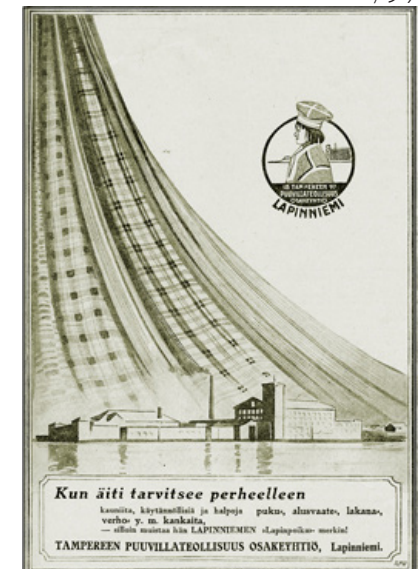


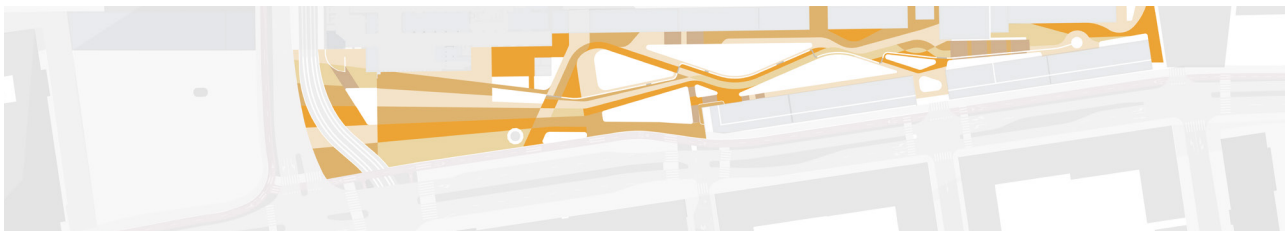
Asemapuiston konsepti perustuu virtavaan tilaan. Polveilevasti meandroivat reitit ja kasvillisuudet saavat seurakseen ”ki-viä” ja laitureita, jotka luovat viihtyisiä oleskelupaikkoja urbaanin vehreässä keitaassa. Monilajiset perennaistutukset ja aaltoilevat

heinäistutukset luovat vihreää viihtyisyyttä puiden, arkadien ja tornitalojen katveeseen. Puiston ilme on nykyaikainen, mutta materiaalit ovat maanläheisiä ja tunnelmaltaan pehmeitä.

Tampereen puuvillateollisuuden mainos

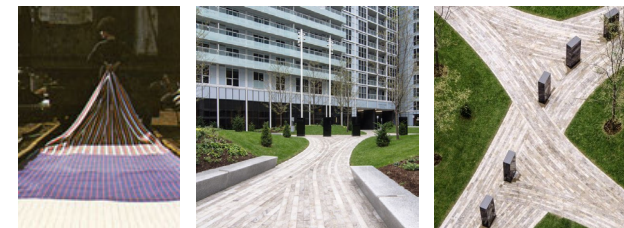
Kotiledessä 16/1927





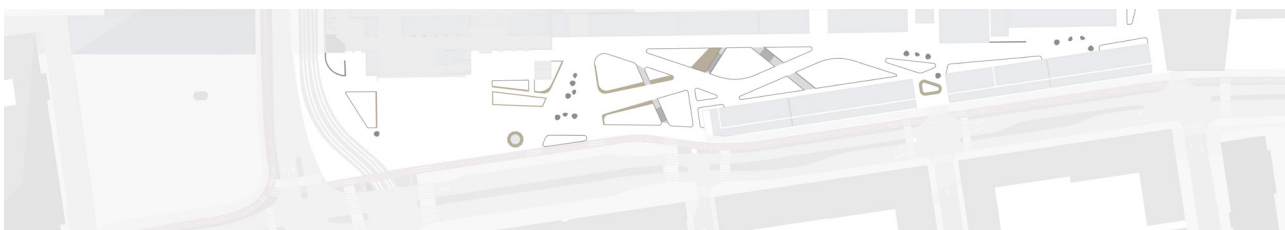
Virran lailla mutkittileva pinta

Eri osa-alueita yhdistää kiveyspinta, joka aaltoilee ja kiemurtelee loivasti kuin joki. Pinta on toisaalta kuin laskostuva kangas, joka oikenee rauhallisen arvokkaasti Rautatieaseman edessä.



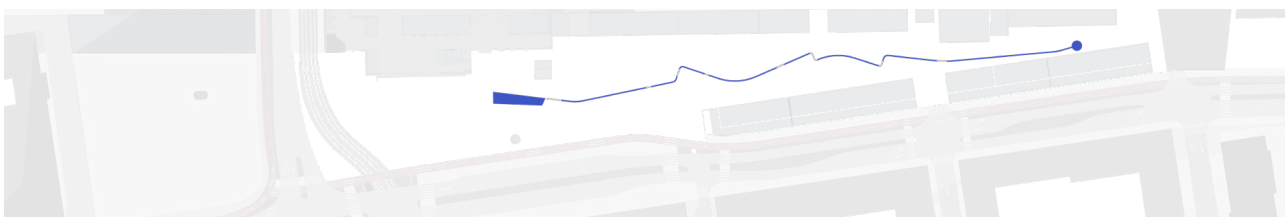
Aaltoileva monilajinen kasvillisuus

Istutetut alueet aaltoilevat kiemurtelevan reitistön mukana kuin joen rantakasvillisuus. Kasvillisuus muodostuu monilajisista perenna- ja heinäistutuksista ja on näyttävää ympäri vuoden. Kevään avaavat iloiset sipulikukat, perennojen ja kesäkukkien loisto jatkuu myöhään syksyyn, jolloin kirsikkapuiden ja vaahteroiden syysvärit loistavat. Talvella maisemassa ilahduttavat ikivihreät perennat ja talventörröttäjät.



Rajaavat elementit

Reittien varrella olevat vehreät saaret on rajattu tummalla luonnonkivellä selkeiksi kokonaisuuksiksi, joiden yhteydessä "reitit rannalla" on istuskelulaitureita ja istuskeluportaita.



Vesi

Puiston läpi kulkee alueen korkeimmalla kohdalla sijaitsevalta vesipumpulta lähtevä vesiaihe, joka kerää yhteen pumpatut vedet ja hulevedet. Reitti päättyy aukiolla olevaan pulppuavaan vesialtaaseen.



Valo-olosuhteet

Alueen eri osa-alueiden valo-olosuhteet vaihtelevat. Asema-aukio ja Posteljoonipuisto ovat hyvin aurinkoisia – jopa paahteisia. Asemapuisto sen sijaan on varjoisempi. Se saa suoraa auringonvaloa vain 1–2 tuntia keskipäivällä.

Ulkotilan valo-olosuhteet huomioitu, oleskelupaikkoja ja terasseja on sijoitettu iltapäivä- ja ilta-aurinkoon. Kasvillisuus valitaan myös kasvupaikkojen valo-olosuhteiden mukaan.

1.TOUKOKUUTA

9.00



1.TOUKOKUUTA

10.30



1.TOUKOKUUTA

12.00



1.TOUKOKUUTA

13.30



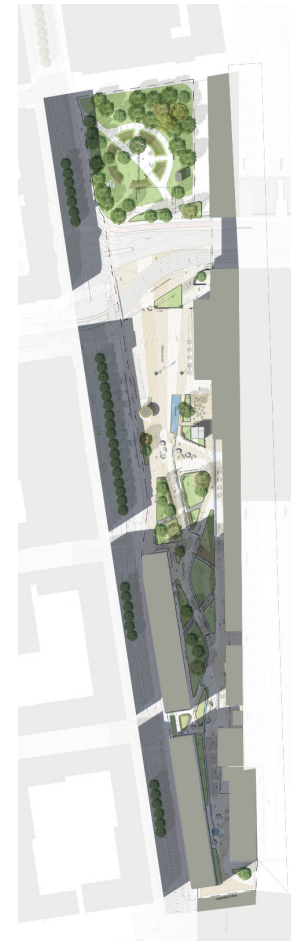
1.TOUKOKUUTA

15.00



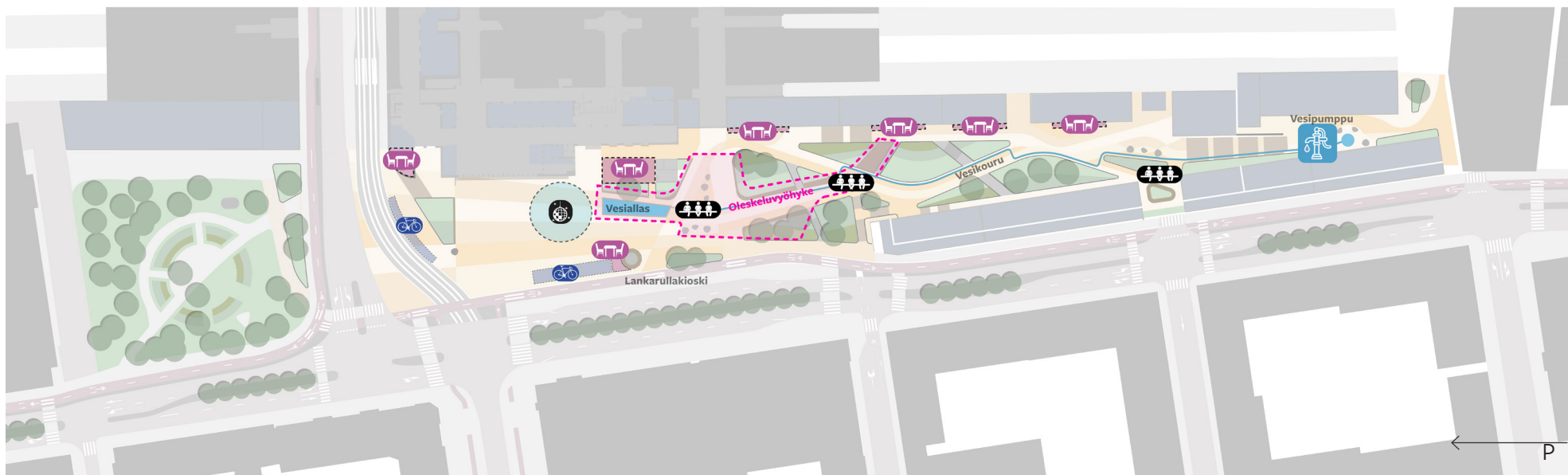
1.TOUKOKUUTA

16.30



P

Toiminnot



Asemakeskukseen liittyvien ulkotilojen toiminnot painottuvat oleskeluun. Julkinen oleskelu painottuu valo-olosuhteiltaan parhaimpiin paikkoihin, joille tulee iltapäivällä illalla suoraa auringonvaloa keväästä pitkälle syksyyn. Asema-aukion ja Asemapuiston taitteeseen matkakeskustunnelin sisäänkäynnin läheisyyteen sijoittuu oleskelun ydinalue, jota reunustaa istuskelulaiturit ja jonka keskellä on ryhmä penkkikiviä. Sen eteläpäädyssä on ilta-aurinkoon aukeavat istuskeluportaat, jotka voivat toimia myös pienten esitysten katsomona.

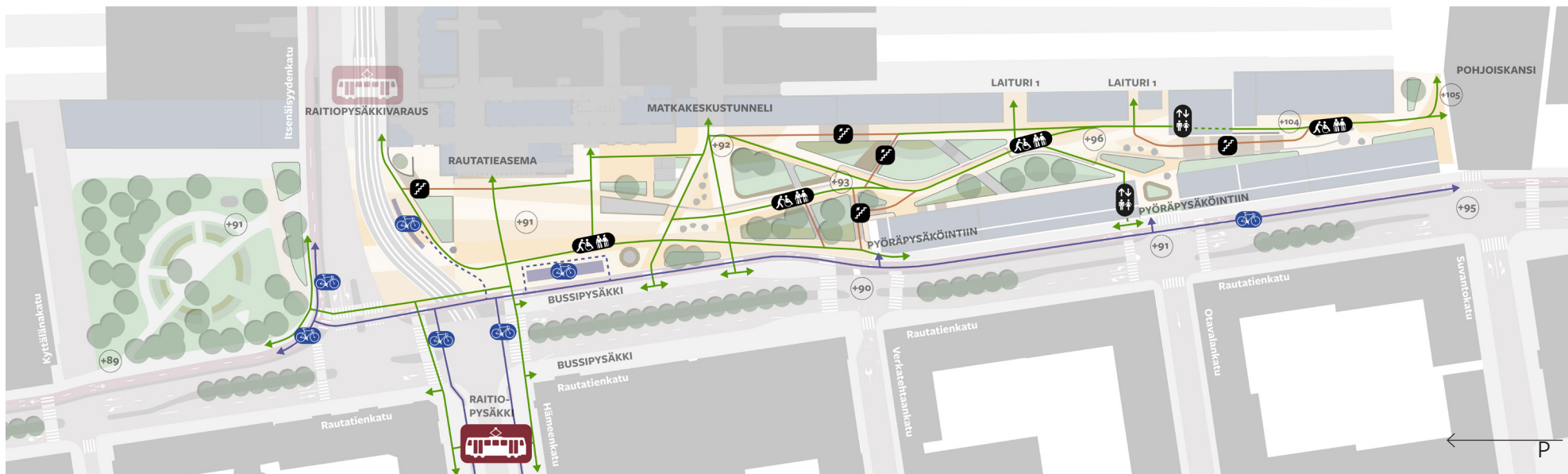
Asema-aukiota ja -puistoa sitoo yhteen vesiaihe, joka alkaa puiston korkeimmassa kohdassa +104 sijaitsevasta vesipumpusta ja päättyy aukiolla sijaitsevalle vesialtaalle. Pumppu tarjoaa kaupunkilaisille juomavettä kesäkuumalla. Vesisuoni kerää myös yhteen asemakeskuksen alueen hulevesiä.

Laaja avoin aukio aseman pääsisäänkäynnin edessä pysyy avoimena, mutta sen eteläpuolelle varataan alue tapahtumille. Alueella on tekniikkavaraukset niin esityksille kuin väliaikaisille ruokakojuille.

Merkintöjen selitykset

-  Julkinen oleskelu
-  Oleskeluvyöhyke
-  Terassialue
-  Tapahtuma-aukio
-  Vesipumppu, juomapiste

Pyöräilyn ja jalankulun reitit



Asemakeskuksen ulkotilat sijaitsevat liikenteellisessä solmukohdassa. Itsenäisyydenkadun tunneli ja matkakeskustunneli yhdistävät Tampereen keskustan itäiseen kantakaupunkiin. Alue on joukkoliikenteen vilkas solmukohta, jossa paikalliset, alueelliset ja valtakunnalliset runkolinjat kohtaavat Nokia Arena alueen eteläpuolella tuo alueelle suuria ihmisvirtoja etenkin tapahtumien aikaan. Suunnittelualueella on siten huomattavan paljon jalankulun ja pyöräilyn läpikulkuliikennettä, minkä vuoksi kulkureitit ovat leveitä ja selkeitä.

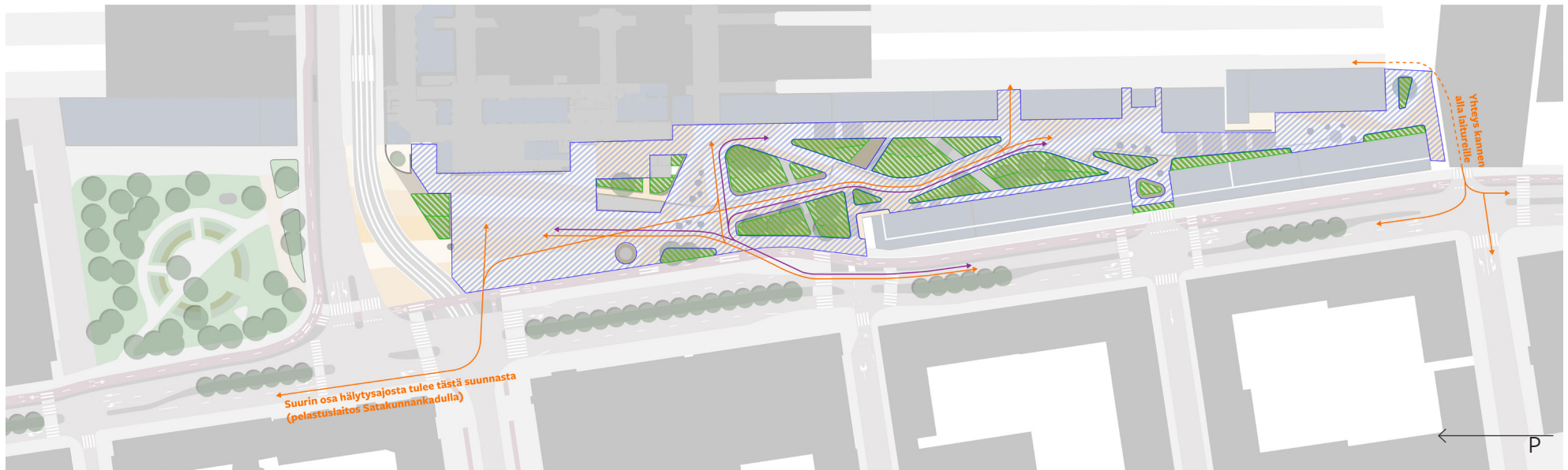
Merkittävimmat reitit alueella ovat esteettömiä, ja pysäkeiltä asemalle sekä koko alueen läpi pääsee kulkemaan esteetöntä reittiä. Suurten korkeuserojen vuoksi tasojen +96 ja +104 välillä on julkinen hissiyhteys. Lisäksi Otavalankadun risteyksestä (tasolta +91) on hissiyhteys Asemapuistoon (tasolle +96). Asema-aukion ja Asemapuiston reiteillä on huomioidut sekä portaissa huomioalueet.

Pyöräpysäköintialueet (yht. noin 140 runkolukittavaa paikkaa) ja kulku maanalaiseen pyöräpysäköintilaitokseen on sijoitettu pyörätien välittömään läheisyyteen, jotta jalankulun kanssa risteävää pyöräliikennettä olisi mahdollisimman vähän. Maanalaiseen pyöräpysäköintilaitokseen on porrasyhteys Verkatienkaadun risteyksestä ja ramppiyhteys Otavalankadun risteyksestä.

Merkintöjen selitykset

- Jalankulun reitti - esteetön kaltevuus max 5%
- Jalankulun reitti - porrasyhteys
- - - Jalankulun reitti - esteettömän reitin julkinen hissiyhteys
- Pyörätie
- Pyöräpysäköinti

Huolto ja pelastus



Asema-aukion ja -puiston reitit ovat leveitä ja huolto- ja pelastusajo on helppo järjestää. Suurin osa hälytysajosta tulee Pirkanmaan pelastuslaitoksen suunnasta pohjoisesta ja pääsee ajamaan alueelle Hämeenkadun ja Rautatienkadun risteyksestä. Johtuen risteuksen vilkkaasta jalankulusta, muu kuin kiireellinen hälytysajo ohjataan alueelle Rautatienkadun bussipysäkkien eteläpuolelta eli Asema-aukion lounaiskulmasta. Puiston huoltoajo pääsee tarvittaessa ajamaan puiston läpi. Lisäksi Suvantokadun risteyksestä on ajoyhteys Asemapuiston ali laitureille.

Aukiolle ja puiston tärkeimmille reiteille asennetaan sulanapitojärjestelmä sekä istutusalueille tihkukastelujärjestelmä, mikä helpottaa intensiivisessä käytössä olevan alueen ylläpitoa.

Merkintöjen selitykset

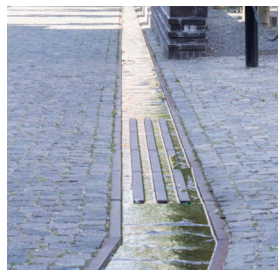
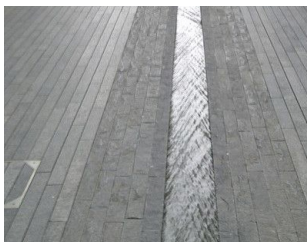
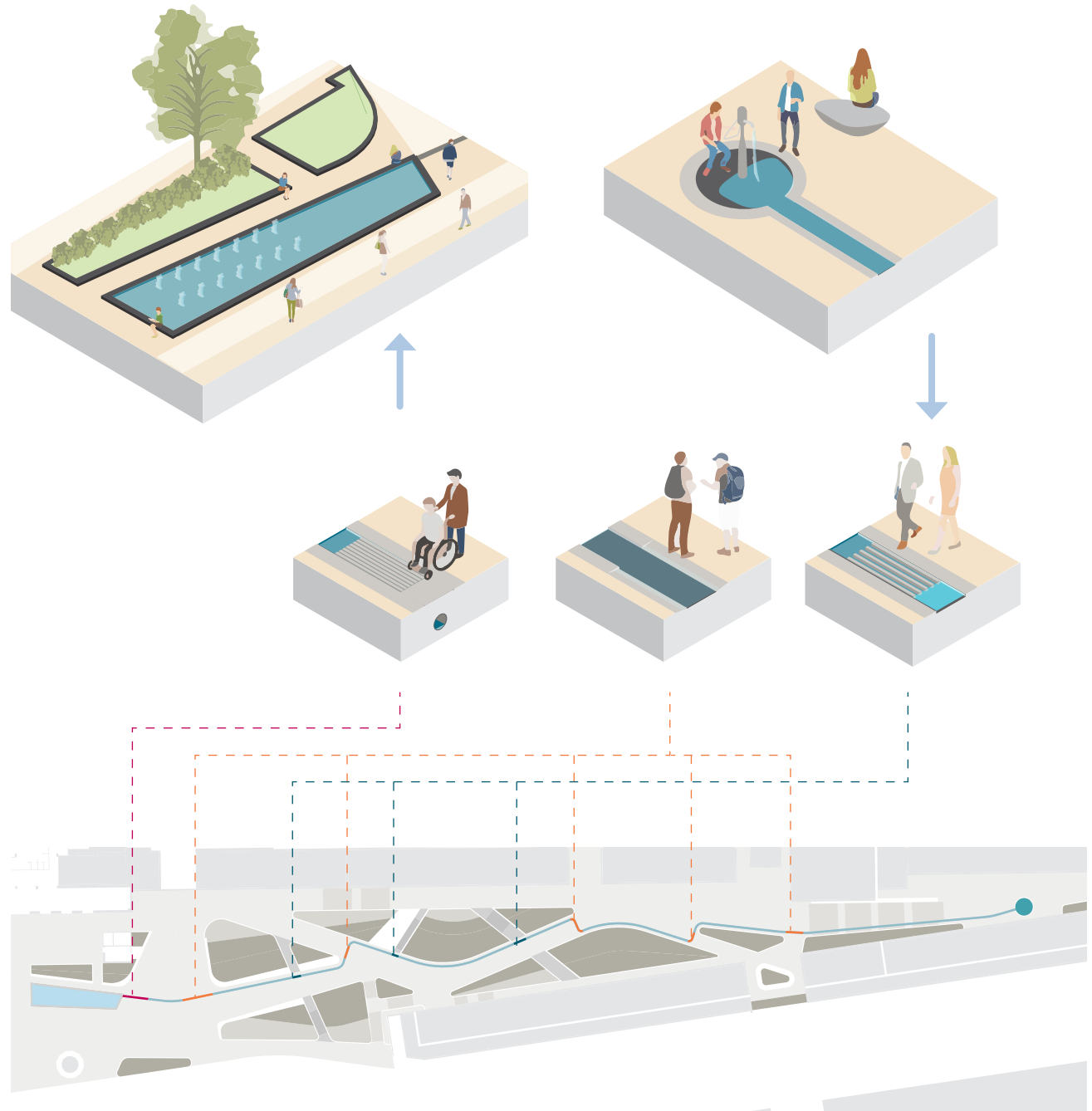
-  Hälytysajoneuvon reitti
-  Puiston huoltoajon reitti
-  Sulanapitojärjestelmä
-  Tihkukastelujärjestelmä

Vesi

Asema-aukion ja -puiston yhdistää vesiaihe, joka saa alkunsa puiston eteläosassa tasolla +104 sijaitsevasta pumpusta. Vesi laskeutuu portaita pitkin tasolle +96 ja mutkittelee virtaavan puiston halki, päätyen lopulta aukion pulppuavaan vesialtaaseen.

Vesaihe voidaan toteuttaa teräksestä, jolloin se voisi olla esteetön reitin risteyksissä. Aihe voi kerätä sekä pumpusta tulevat vedet että alueen hulevedet. Pumppu voi toimia myös juomavesipisteenä ja samalla hauskana toiminnallisena elementtinä esimerkiksi lapsille leikkiin.

Aukion vesialtaalla voi olla oma suljettu vedenkierto, jotta vesi pysyy puhtaana. Kouruja pitkin ohjautuvat vedet voidaan kerätä hulevesikaivoon juuri ennen altaan reunaa.



Materiaalimaailma

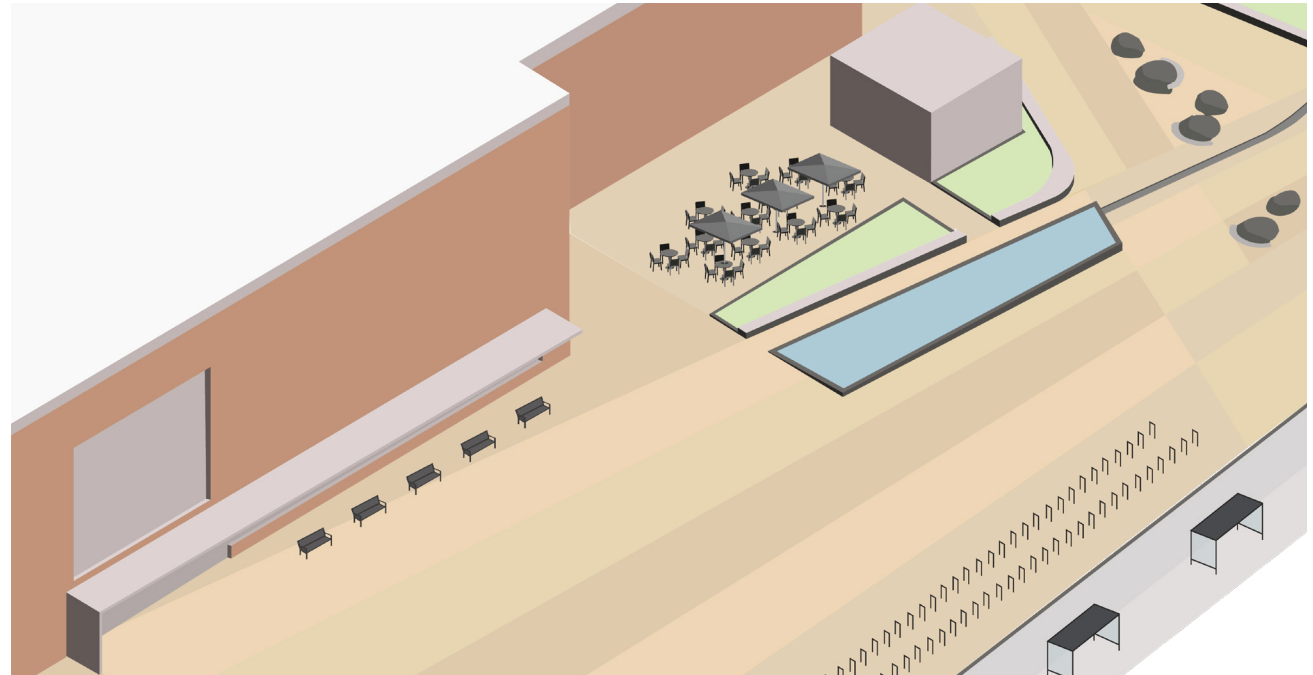
Alueen materiaalimaailma on rauhallinen ja lämmin. Rautatieaseman tiilinen julkisivu ja asemakeskuksen rakennettava arkadi luovat voimakkaan taustan uusille ja kehitettävälle ulkotiloille. Taavoitteena on lämmينhenkinen väri- ja materiaalimaailma, joka on samalla sekä arvokas että maanläheinen.

Asema-aukion ja -puiston kiveysten materiaali on pääosin vaaleaa lämpimänkeltaista luonnonkivilaattaa - esimerkiksi graniittia. Virtaava kuvio luodaan eri sävyisillä kivilaaduilla, pintakäsittelyillä ja ladonnoilla.

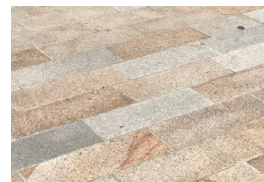
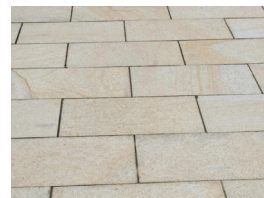
Reunakivet ja reunamuurit ovat mustaa graniittia. Vahvalla kontrastilla kiveyksen ja reunojen välillä luodaan selkeästi hahmotettavaa ja saavutettavaa julkista kaupunkitilaa.

Istuskelulaitureiden ja -portaiden pintamateriaali on puuta.

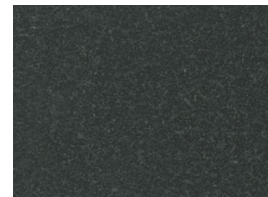
Kalusteet ja varusteet ovat pääosin tummanharmaaksi maalattua metallia. Istuskelukivet ovat tummanharmaata kuitube-tonia tai graniittia. Kalusteiden selkeä kontrasti auttaa tilan ja oleskelupaikkojen hahmottamisessa ja tumma väri luo arvokasta tunnelmaa.



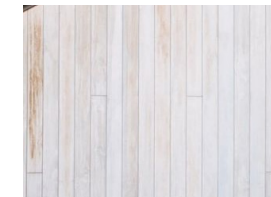
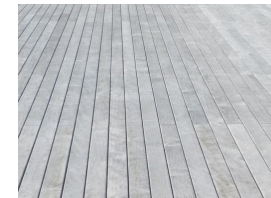
VIRTAAVA KIVEYSPINTA



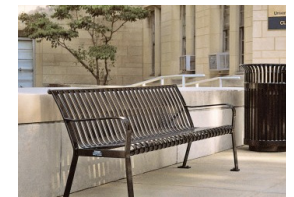
REUNAT



ISTUSKELULAITURIT



KALUSTEET



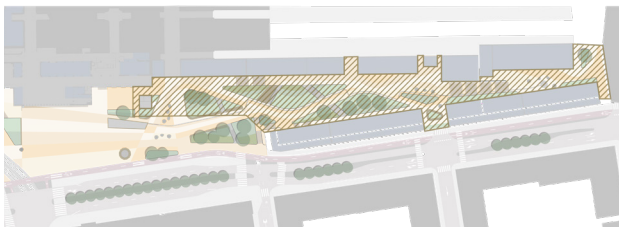
Kasvillisuus

Kasvillisuuden kasvupaikkojen olosuhteet vaihtelevat alueella voimakkaasti. Pohjoisessa Posteljoonipuisto on maanvarainen aurinkoinen puisto, jossa on olemassa olevaa suurta puustoa. Asema-aukio on paahtaisen aurinkoinen, mutta Asemapuisto etenkin kapeimmilta osiltaan saa suoraa auringonvaloa vain vähän. Asema-aukiosta ja -puistosta suuri osa rakennetaan kannen päälle, jolloin puiston kasvillisuus toteutetaan viherkattorakenteena. Kansirakentaminen aiheuttaa kasvillisuudelle haasteita sillä juuret eivät saa maaperästä kapilaarisesti nousevaa vettä. Niinpä kansialueen istutusalueille asennetaan tihukkastelujärjestelmä.

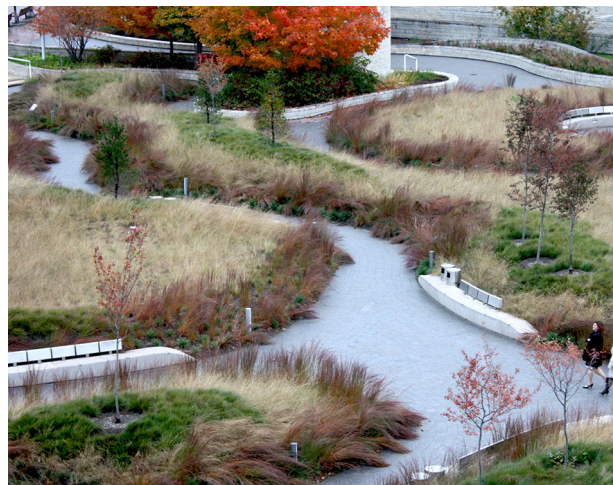
Posteljoonipuiston kasvillisuus säilyy nykyisenlaisena. Puustutuksia täydennetään ja aukion keskiosan kesäkukkaistutukset laajennetaan symmetriseksi kukka-aiheeksi. Kesäkukkien lisäksi istutetaan myös kukkivia ruusuja ja perennoja.

Asema-aukion laidoille istutetaan suuria puistopuita kuten vaahteroita ja jalopähkinöitä. Aukiolle laskeutuu Asemapuiston läpi virtaavat, loivasti kiemurtelevat monilajiset perenna- ja heinäraidat, joiden lajit valitaan valo-olosuhteiden mukaan. Lajeissa suositaan lajikkeita, jotka ovat näyttäviä ympäri vuoden kuten talventörröttäjiä ja ikivihreitä perennoja. Asemapuiston varrelle istutetaan myös kukkivia puita kuten rusokirsikoita.

Hoitoluokka suunnittelualueella on R1 (RAMS) – Rakennettu arvovihheralue. Puhtaanapitoluokitus on P1.



Kannelle rakennettava osuus Asemapuistosta ja Asema-aukiosta.





ASEMA-AUKIO

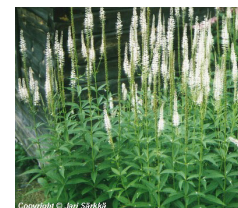
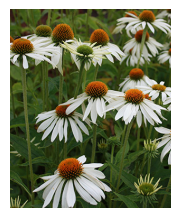
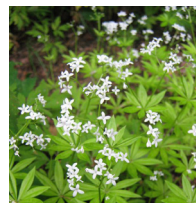
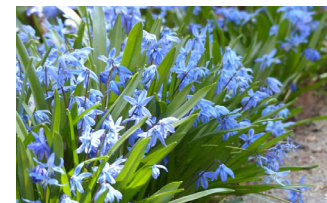
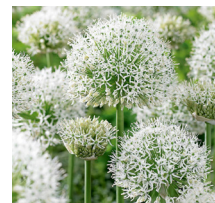
ASEMAPUISTO

AURINKOISEN PAIKAN KASVIT, SUURET PUUT

KUKKIVAT PUUT

VIRTAAVA TILA

VARJO JA PUOLIVARJO



Valaistus



Asemanseudun ympäristön valaistus tukee tilaa ja sen muutosta. Valaistuksen mittakaava ja tunnelma muuttuu avoimen aukion valaistuksesta ihmisläheisemmäksi ja matalammaksi tilan mukana siirryttäessä asema-aukiolta kohti eteläpäädyn tiiviimpää tilaa. Kulkureittien toiminnallinen valaistus varmistaa turvallisen liikkumisen. Yksityiskohtat antavat tilalle tunnistettavan pimeänajan ilmeen.

Toiminnallinen valaistus

Väylät

Kulkureittien valaistus toteutetaan valaisinpylväistä suunnatuilla kohdevaloilla. Valaistusratkaisu korostaa puistomaista ilmettä jättäen tilaa ympäristön yksityiskohtien korostusvalaistukselle. Valaisinpylväs on tummasävyinen ja valaisimet kielomaisia. Tumman-

harmaan pylvään korkeus suhteutetaan ympäröivän tilan mittakaavaan niin, että reitin leveämmillä osuuksilla pylväs on 8 metriä ja intiimimmillä alueilla 5 metriä.

Aukiot

Asema-aukio valaistetaan valaisinpylväillä, joissa on useampi valaisin. Pylväskorkeus on muuta aluetta korkeampi. Aukiolla valaistus täyttää esteettömyyden erikoistason kriteerit.

Eteläpään kapean aukiomaisen tilan valaistus toteutetaan tähtitaivaan omaisesti vaijeriratkaisuna. Vaijerit risteilevät tilan yli niin, että yksi valaisimista korostaa vesiaiheen alkupisteen.

Otavalankadun päätteenä sijaitsevan terassimaisen aukion valaistus on rauhallisempi ja tarkoitettu maiseman ihailuun. Tämän aukion valaistus koostuu istuskelupenkin ja viheraiheiden valaistuk-

sesta sekä vierestä kulkevan pääväylän pylvästä toteutetusta kohdevalaistuksesta.

Portaat

Alueen portaiden valaistus toteutetaan käsijohteista. Valaistusratkaisu tuo hyvän valon portaisiin läheltä ja häikäisemättömästi samalla korostaen sopivasti tarkkaavaisuutta vaativia paikkoja.



*Valaisin- ja pylväsmalli.
Pylvään korkeus vaihtelee.*



Yksityiskohtien valaistus

Viheraiheiden valaistus

Pääväylän molemmin puolin olevat istutusaltaat valaistaan väylän reunakiveen integroidulla valonauhalla niin, että kasvit pääväylän varsilla valaistuvat jatkuvana linjana väylän molemmin puolin. Valonlähteen integrointiin tulee kiinnittää huomiota, ettei se aiheuta häikäisyä.

Kivien valaistus

Istuskelukivet korostetaan valolla, jonka väri on muusta valaistuksesta poikkeava.

Penkkien valaistus

Otavalankadun päätteessä olevan terassin penkin etureunaan sekä istutusaltaan reunaan integroidaan valo.

Puiden valaistus

Pääsisäänkäynnin yhteydessä sijaitsevan aukion puita, sekä Posteljoonin puiston puita valaistaan alhaalta ylöspäin matalilla pinta-asenteisilla valaisimilla. Valonväri on lämmin valkoinen ja valaisimien häikäisy-suojaukseen tulee kiinnittää huomiota.

Vesiaiheen valaistus

Vesiaiheen valaistuksen tehtävä on nostaa vesi elementtinä esiin kiinnostavalla ja luonnollista liikettä korostavalla tavalla. Vesisuihkut valaistaan suuttimen vierestä kylmän valkoisella valolla.

Julkisivuvalaistus

Asemarakennuksen vanha julkisivu ja kellotorni toimivat Hämeenkadun näkymän päätepisteinä. Julkisivujen valaistus on merkittävä osa aukion pimeänajan ilmettä, joten ne tulee valaista rakennuksen ominaispiirteitä kunnioittaen. Myös uuden asemakeskuksen arkadi tulee näyttelemään merkittävää roolia alueen pimeänajan ilmeessä ja lähinäkymissä. Tämän arkkitehtonisen elementin luonteen ja muotojen esiintuominen tyylikkäästi valolla on erityisen tärkeää pimeänajan kaupunkikuvallisen ilmeen kannalta.



4. Osa-alueet



ASEMA-AUKIO

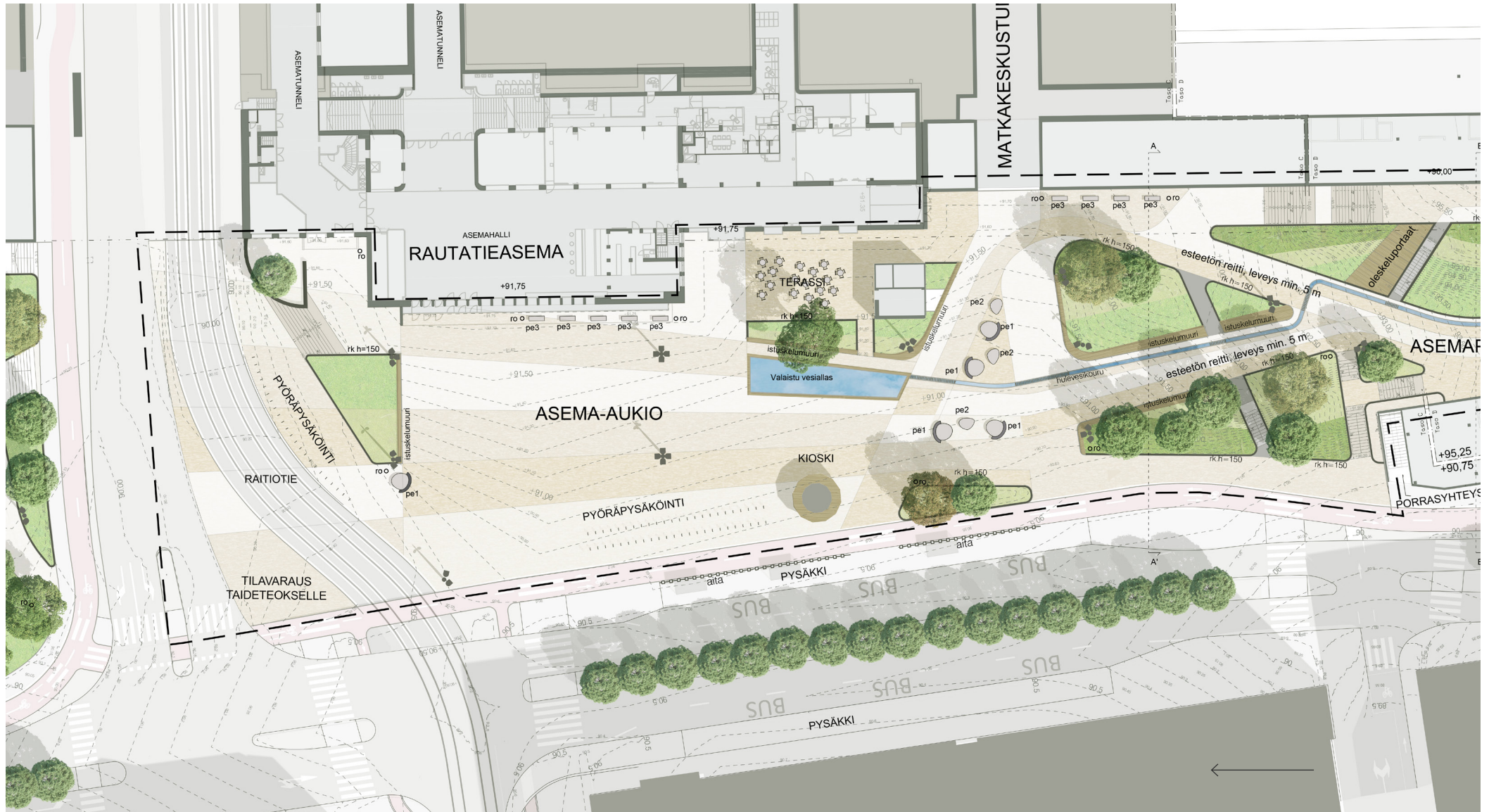


ASEMAPUISTO

RKY
1930-LUKU
TIILI
KESKIPISTE
AVOIMET NÄKYMÄT
SOLMUKOHTA
LUONNONKIVI
LANKARULLAKIOSKI
VESI
KOHTAUSPAIKKA

2030-LUKU
HEINÄT
HENGAILU
OLOHUONE
VIRTAAVA TILA
VIRTAAVA VESI
KUKKIVAT PUUT

Asema-aukio 1:500



Suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet

Asema-aukio on avoin kaupunkitila Hämeenkadun eli Tampereen pääkadun päätteenä. Nykyään alue on suurilta osin pysäköinti- ja saattoliikennekäytössä. Nämä liikennetoiminnot siirtyvät maan alle rakennettaviin tiloihin. Ratkaisu mahdollistaa uusien oleskelualueiden, istutusten ja toimintojen sijoittamisen aukiolle.

Aukio kuuluu RKY-alueeseen *Tampereen rautatieasema ja veturitallit* ja sijaitsee toisen RKY-alueen päätteessä (*Tampereen Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori*). Aukio sijaitsee kahden 30-luvulla rakennetun arvorakennuksen Tampereen rautatieaseman ja Hotelli Emmauksen (nyk. Hotelli Scandic Tampere City) välissä. Tavoitteena on säilyttää aukiolla 30-luvun henki ja yhdistää alue luontevasti uuteen kaupunkitilaan.

Läpikulkuliikenne aukiolla on vilkasta. Aukion läpi vaihdetaan joukkoliikennevälineestä toiseen sekä kuljetaan ratapihan alittaviin tunneleihin.

Yleisesti tavoitteena on luoda Tampereen asema-aukiossa kaupungin keskeisimpien osien identiteettiä vahvistavaa ja uniikkia ulkotilaa kansainvälisen tason maisema-arkkitehtuurilla, joka uuden suunnittelukerroksen lisäksi vahvistaa aukion rakennushistoriallisia arvoja.

Suunnitelman sisältö ja maisema-arkkitehtuuri

Tampereen rautatieaseman pääsisäänkäynnin edusta säilytetään avoimena ja se päällystetään luonnonkivilaatoituksella, joka jatkuu yhtenäisenä aaltoilevana aiheena läpi Asema-aukion ja Asemapuiston. Näkymät Hämeenkadulta ja Rautatienkadulta pääsisäänkäynnin julkisivulle pidetään täysin avoimina.

Matkakeskustunnelin edustalla aukio muuttuu vähitellen puistomaisemmaksi. Matkakeskustunnelin edustalla on runsaasti julkisista oleskelutilaa istutusalueiden laidoilla sijaitsevilla istuskelulaitureilla ja aukion keskellä olevilla ”virran hiomilla” oleskelukivillä. Aukion keskellä on vesiallas ja aukion laidoilla aseman kyljessä kahviloiden ja ravintoloiden terasseja.

Suurin osa aukion puista sijaitsee ”maanvaraisilla” alueilla, joten aukiolle saadaan isoksi kasvavia puita. Puihustutuksissa käytetään katupuutaimia, joiden latvus alkaa 4 metrin korkeudesta, jotta puut eivät peitä näkymiä katselukorkeudella. Istutuksissa suositaan kukkivia perennoja ja koristeheiniä.



Matkakeskustunnelin edustalla on oleskelualue, jota reunustavat istuskelulaiturit ja vesiallas. Alue saa suoraa auringonvaloa iltapäivästä myöhään iltaan, mutta puut antavat tarvittaessa varjoa kuumimmilla kesähelteillä.



Rautatieasema ja asema-aukio sekä Hotelli Emmaus juuri valmistuneena vuonna 1936. Taustalla Tammelan sillan purku käynnissä. Panoraama kahdesta kuvasta. E.M.Staf. Vapriikin Kuva-arkisto

Asemapuisto 1:500

Suunnitelman lähtökohdat ja tavoitteet

Asemapuisto on uusi julkinen kaupunkitila, joka yhdistää Asema-aukion rautatien päälle rakennettavaan kansialueeseen monitoimiareenoinen. Pohjoisosassa korko on +92, puolivälissä puistoa on yhteys rautatieaseman laiturille 1 korossa +96 ja puisto liittyy eteläpäästään Pohjoiskanteen tasossa +105

Suurin osa puistosta rakennetaan kannen päälle, ja puiston alle rakennetaan tilat saattoliikenteelle, polkupyöräpysäköintilaitos sekä liiketiloja.

Puisto rajautuu liiketiloihin, joiden lattiakorot itäpuolella ovat tasoilla +92 ja +96 ja länsipuolella +95,25. Tavoitteena on, että liiketiloihin pääsee kulkemaan esteettömästi puiston puolelta

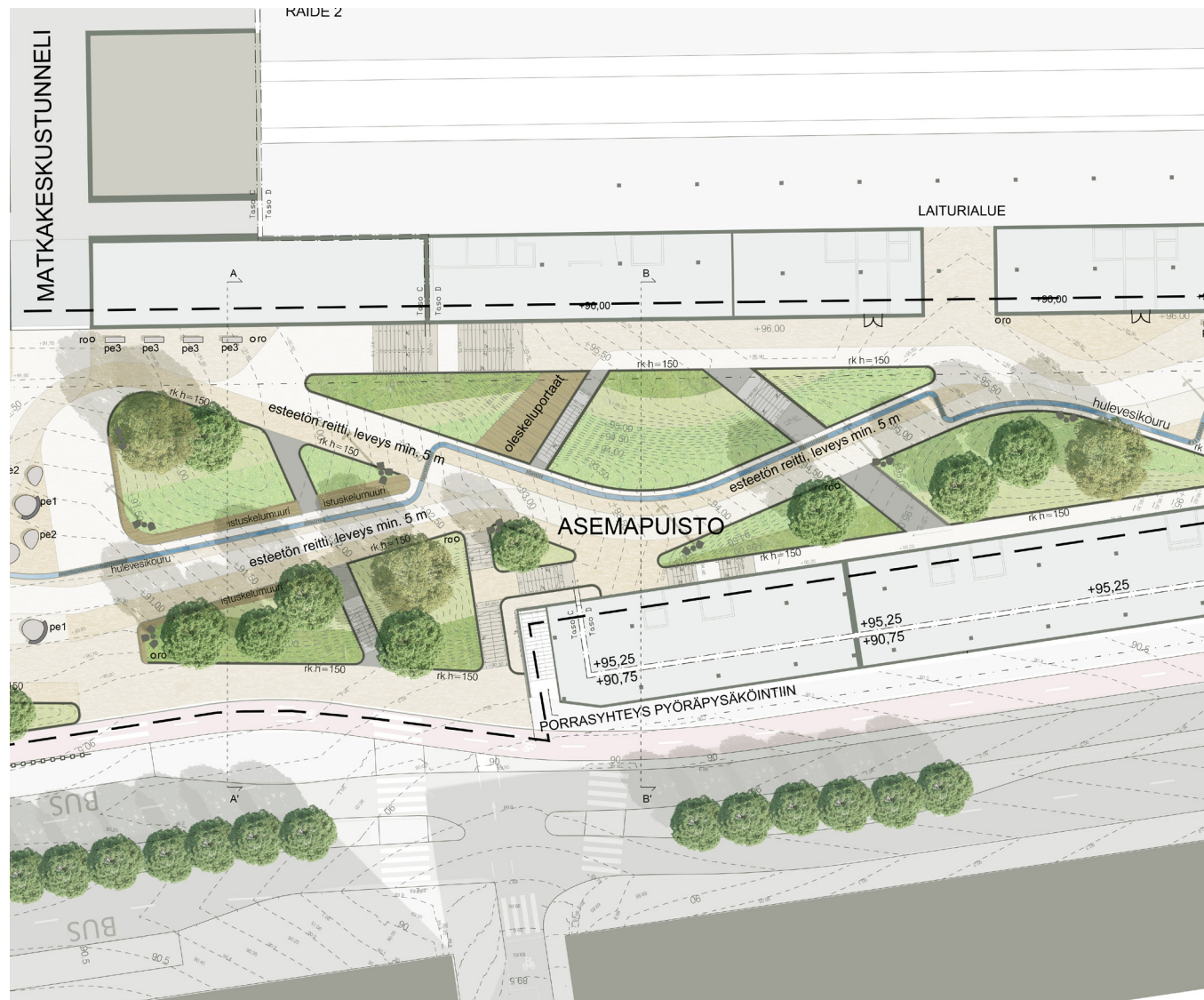
Puiston tavoitteena on luoda vihreä ja korkeatasoinen kaupunkilaisten olohuone, jonka läpi on ilahduttava kulkea ja joka houkuttelee pysähtymään. Keskeisen sijaintinsa vuoksi puisto on Tampereen käyntikortti eikä moni monitoimiareenan vierailija välttämättä käy muualla kuin rautatieasemalla, Asemapuistossa ja konsertissa tai urheilutapahtumassa.

Lisäksi tavoitteena on sovittaa korkeatasoinen maisema-arkkitehtuuri ympäröiviin rakennuksiin ja alla oleviin tiloihin luontevasti ja välttää riskialttiita ratkaisuja.

Suunnitelman sisältö ja maisema-arkkitehtuuri

Puiston läpi kulkee loivasti mutkitteleva ("virtaava") reitti, joka nousee esteettömästi puiston pohjoispään tasolta +92 tasolle +96, josta on tasossa yhteys rautatieaseman laiturille 1. Reitin varrelle keskittyvät oleskelupaikat kuten istuskeluportaat. Puiston eteläosassa on portaat tasolle +104 ja julkinen hissiyhteys.

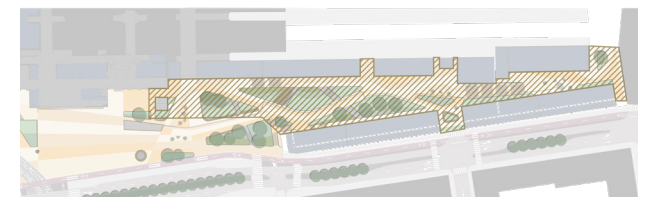
Puiston läpi kulkevalta reitiltä nousee poikittaisia porrasyhteyksiä puiston laidalle, jonka tasanteille aukeaa liiketiloja.





Puiston eteläosassa sijaitsee vesipumppu, jolta lähtee teräksinen vesikoulu puiston läpi kiemurrellen kohti Asema-aukiota. Suurin osa puiston hulevesistä ohjataan kouruun.

Perennoista ja heinistä koostuva kasvillisuus aaltoilee reitin mukana. Kasveissa suositetaan lajeja, jotka ovat näyttäviä ympäri vuoden – esimerkiksi talventörröttäjiä ja ikivihreitä kasveja. Lähellä reittiä kasvit ovat matalia ja kauempana reitistä hieman korkeampia. Maanpeitekasvillisuus on korkeudeltaan matalahkoa ja jää silmän korkeuden alapuolelle. Pohjoisosassa puistoa puut ovat suuriokoisia vaahteroita ja jalopähkinöitä, mutta puiston kaapeammissa eteläosissa suositetaan pienempiä kukkivia puita kuten rusokirsikoita. Puun taimet ovat katupuutaimia, jotta puiston eri osien välillä on näköyhteys, mikä edistää turvallisuudentunnetta.



Kannelle rakennettava osuus Asemapuistosta ja Asema-aukiosta.



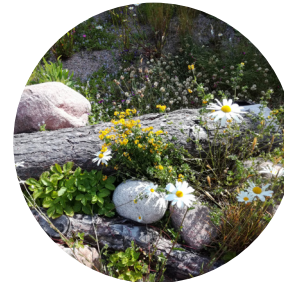
300 mm



400 mm



120 mm



120 mm

*Erilaisia viherkattoja
kasvualustapaksuuksineen*

LEIKKAUS A-A'



Kansirakentamisen näkökulmia

Puisto rakennetaan saattoliikenne- ja polkupyöräpysäköintilaitoksen päälle. Puiston pinnantasaus on yhteensovitetty rakennusten viitesuunnitelman kanssa, jotta kasvualustoille ja rakenteille jää riittävästi tilaa.

Jotta sisäänkäynnit liiketiloihin saadaan riittävän ylös, tehdään kansirakenteen päälle tehdä kevennetty täyttö esimerkiksi vahtolasimurskasta (ks. leikkaus B-B').

Suurin osa Asemapuiston hulevesistä ohjataan hulevesikouluun, joka johtaa pois kansialueelta, mutta jatkosuunnittelussa on varauduttava myös kansialueella sijaitseviin hulevesikaivoihin.

Kiveysten asennuksessa tulee käyttää kalkitonta tai hyvin vähäkalkista – esimerkiksi silikapohjaista – maakostea betonina, jottei betonista liukeava kalkki tuki kaivoja.

Jalankulku + pyörätie



120 mm

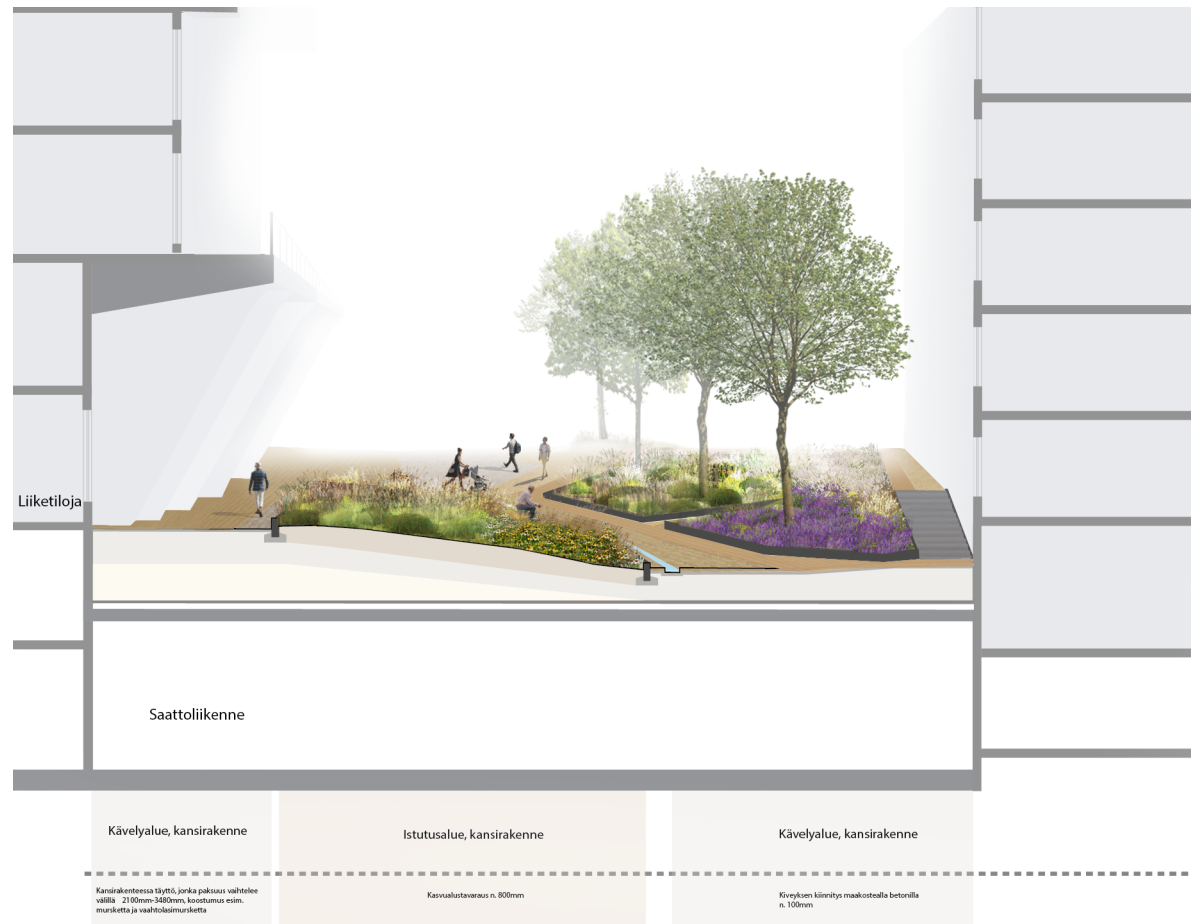


600 mm



350 mm

LEIKKAUS B-B'



Tyypillinen viherkaton rakenne kansipuistossa. Puiden kohdalla kasvualustaa voi olla enemmänkin (1000 mm).

