# Hervanta, pohjoisakselin täydennysrakentaminen, II-vaihe, Orivedenkadun eteläpuoli

## Asemakaavan selostus

11.6.2018, tarkistettu 7.9.2026

Asemakaava nro **8745** **TRE:1502/10.02.01/2026**

**Hervanta, pohjoisakselin täydennysrakentaminen, II-vaihe,**

**Orivedenkadun eteläpuoli**

**ASEMAKAAVA NRO 8745**

Asemakaavan muutoksen selostus, joka koskee 11.6.2018 päivättyä ja 7.92026 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 8745. Asian hyväksyminen kuuluu Kaupunginvaltuuston toimivaltaan.

**PERUS- JA TUNNISTETIEDOT**

Asemakaava koskee:

Tampereen kaupungin Hervannan kaupunginosan kortteleita nro 7054, 7062 osa ja 7133 sekä katu- ja virkistysaluetta

Asemakaavalla muodostuu:

Tampereen kaupungin Hervannan kaupunginosan korttelit nro 7054, 7095, 7096, 7097 ja 7133 sekä katu- ja katuaukioaluetta

Kaavan laatija:

Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus, projektiarkkitehdit Marjut Lund-Rahkola ja Ilkka Kotilainen

Diaarinumero:

TRE:1502/10.02.01/2026 (aloitus- ja luonnosvaiheessa TRE:9055/10.02.01/2017 ja TRE:7085/10.02.01/2018)

Vireille tulo:

14.12.2017

Kaavan nimi ja tarkoitus

Hervanta, pohjoisakselin täydennysrakentaminen, asemakaava numero 8745

# TIIVISTELMÄ

Kaava-alueen sijainti

Kaava-alue sijaitsee Hervannan pohjoisosassa Hervannan valtaväylän molemmin puolin seitsemän kilometriä Tampereen keskustasta etelään. Alue rajautuu pohjoisessa Orivedenkatuun, lännessä Insinöörinkatuun, idässä Tieteenkatuun ja etelässä Opiskelijankatuun. Itäpuolen korttelissa on polttoaineen jakeluasema, jonka eteläpuolella on pieni puistokaistale Tupakkikivenmäki. Valtaväylän molemmin puolin on pysäköintialueita, joille sijoittuu lähiympäristön asuinkortteleiden autopaikkoja. Insinöörinkadulle sijoittuu kaava-alueen kohdalla raitiotien yksi pysäkki.

Tavoite

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

Aloitus- ja valmisteluvaiheissa kaava-alue oli laajempi pitäen sisällään myös Orivedenkadun pohjoispuolisen alueen. Asemakaavaehdotusta laadittaessa päätettiin, että asemakaavaehdotus laaditaan kahdessa osassa. Orivedenkadun pohjoispuolen asemakaavaehdotus nro 8603 valmisteltiin ensin. Kaava on lainvoimainen ja toteutus on käynnissä. Orivedenkadun eteläpuolen asemakaavaehdotuksen nro 8745 laadinta keskeytyi useaksi vuodeksi ja vuonna 2024 suunnittelu käynnistyi uudestaan.

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

Kokonaisrakenne

Täydennysrakentamisen myötä alue muodostaa laajennuksen Hervannan keskustalle. Insinöörinkadun varsi rakentuu kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosivaksi kaupunkiympäristöksi. Raitiotien pysäkin viereen sijoittuu puuistutuksin elävöitetty aukio ja sen reunoille liike- tai toimistotilaa. Valtaväylän päälle rakentuu uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys. Nykyinen polttoaineen jakeluasema poistuu. Maanpinnalle sijoittuvat autopaikat poistuvat ja ne muuttuvat rakenteelliseksi pysäköinniksi.

Korttelialueet

Uudet korttelit ovat suojaisia puoliavoimia umpikortteleita, joissa on melulta suojatut pihat. Katutilaa reunustavat 3–7-kerroksiset rakennukset, jolloin rakentaminen sopeutuu pohjoisakselin 1. vaiheen toteutuksessa olevaan rakentamiseen sekä eteläpuoliseen vuosituhannen alussa rakentuneeseen kortteliin. Käyttötarkoitus on asuin-, liike ja toimistorakennusten korttelialue (AL). Liike- ja toimistotilaa sijoittuu katutasoon aukioiden yhteyteen ja Orivedenkadun varteen. Kortteliin 7097 voi sijoittaa palveluasumista. Julkisivuihin valitaan laadukkailla detaljeilla materiaalit, joissa elementtisaumat eivät saa näkyä tai ne pitää olla häivytetty. Katutaso ja III-IV-kerroksiset massat ovat tiiliverhoiltuja. Asemakaavassa on määräyksiä mm. meluntorjunnasta, hulevesien hallinnasta, sähkömuuntamoiden sijoittumisesta sekä korttelipihojen käsittelystä, parvekkeista, jätehuoltopisteistä sekä pysäköintilaitoksista ja katuliittymistä.

Täydennysrakentamisen autopaikat sijoittuvat kortteleissa rakennuksien alle sekä osittain kaava-alueen eteläreunaan sijoittuvaan maanpäälliseen pysäköintilaitokseen. Pysäköintinormit ovat yhdyskuntalautakunnan hyväksymän pysäköintipolitiikan mukaisia. Kaava-alue sijoittuu aluekeskuksen kävelyvyöhykkeelle ja tehokkaan joukkoliikenteen alueelle.

Mitoitus

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 32310 kem2, mikä vastaa noin 650 asukasta. Liike- ja toimistotilaa on toteutettava rakennusoikeudesta vähintään 500 kem2.

## Asemakaavaprosessin vaiheet

Aloitusvaihe

Asemakaava sisältyy kaavoitusohjelmaan. Vireille tulosta ilmoitettiin kuulutuksessa 14.12.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.12.2017 - 18.1.2018. Hervannassa järjestettiin 10.1.2018 yleisötilaisuus. Palautteena saatiin 6 viranomaiskommenttia ja 9 mielipidettä. Palautteessa nousi esille liikennejärjestelyt, kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus, polttoaineen jakelun tulevaisuus Hervannassa, naapuritalojen rasitepaikkojen järjestelyt ja hinnat tulevaisuudessa sekä naapuritalojen näkymät.

Valmisteluvaihe

Valmistelun aikana järjestettiin 3 työpajaa ideakilpailun kahden parhaan ehdotuksen tekijätiimien kanssa. Kaupungin toimialoista ja muista avaintahoista koostuva ohjausryhmä kokoontui 5 kertaa. Hanketta

käsiteltiin kahdesti työpalavereissa, joissa oli läsnä kaupungin asemakaavoitus ja ympäristönsuojelu sekä ELY-keskus ja Pirkanmaan liitto.

Valmisteluvaiheen aineistoon sisältyi asemakaavaluonnos, selostus ja rakentamistapaohje sekä kaavoituksen tueksi teetetty viitesuunnitelma, liikenneselvitys, meluselvitys ja kunnallistekniikkasuunnitelma (vesi, jätevesi, kaukolämpö, hulevesi). Valmisteluaineisto oli nähtävillä 14.6. - 9.8.2018. Aineistosta saatiin 8 viranomaiskommenttia ja 11 mielipidettä. Palautteessa nousi esille aloitusvaiheen tapaan liikennejärjestelyt, kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus, polttoaineen jakelun tulevaisuus Hervannassa, naapuritalojen rasitepaikkojen järjestelyt ja hinnat tulevaisuudessa sekä naapuritalojen näkymät.

Ehdotusvaihe

Syksyllä 2018 päätettiin, että kaavaehdotukset laaditaan kahdessa osassa. Orivedenkadun pohjoispuolen asemakaava nro 8603 on lainvoimainen ja toteutus käynnissä. Orivedenkadun eteläpuolen asemakaavan nro 8745 laadinta keskeytyi muutamaksi vuodeksi. Vuonna 2021 tehtiin luontoarvotarkastelu ja vuonna 2023 liito-oravaselvitys. Vuonna 2024 suunnittelu käynnistyi uudestaan.

Asemakaavaehdotus laadittiin saadun palautteen ja kaupungin toimialojen kanssa käytyjen neuvottelujen pohjalta. Kaavan sisältöä työstettiin yhteistyössä BST-arkkitehtien kanssa. Aiemmin esitetty korkea torni jätettiin ehdotusvaiheessa pois, koska sen ei katsottu tuovan lisäarvoa kyseiseen paikkaan ja melusuojaus olisi vaikea hallita. Myös valtaväylän yläpuoliset laajat kortteli- ja puistokansirakenteet karsittiin, koska ne ovat kalliita ja hulevesien kannalta hankalia. Ilman kansirakenteita voidaan valtaväylän reunoille istuttaa isoksi kasvavia puita. Kävelyn ja pyöräilyn yhteys hoituu sillalla, joka yhdistää valtaväylän eri puolia. Tarkistuksia tehtiin kortteleiden ja katualueiden rajauksiin, rakennusaloihin, kerroslukuihin ja rakennusoikeuksiin. Lisättiin määräys pilaantuneista maista, tarkennettiin pysäköintijärjestelyitä ja pysäköintinormia, lisättiin määräyksiä julkisivumateriaaleista, kattomuodoista, melun torjunnasta sekä korttelipihojen käsittelystä. Selostukseen täydennettiin kaavaprosessin vaiheita, kaavaratkaisun kuvausta ja vaikutuksien arviointia. Päivitettiin viitesuunnitelma, meluselvitys ja hulevesisuunnitelma sekä yleissuunnitelmat kaava-alueen kaduista.

Kaava-aineistoon tehdyt muutokset ehdotuksen nähtävilläolon jälkeen

Asemakaavakarttaa ja muuta aineistoa tarkistetaan tarvittaessa palautteen perusteella.

Toteuttaminen

Kortteleiden toteuttamista ohjaa kaavan ohella rakentamistapaohje. Yleisten alueiden ja infran toteutusta ohjaavat yleissuunnitelmat kaduista ja hulevesistä. Asemakaavaa voidaan alkaa toteuttamaan sen saatua lainvoiman. Kortteleiden toteutusta ohjaamaan tulee perustaa ns. laaturyhmä, jossa on edustajat rakennusvalvonnasta, asemakaavoituksesta ja kiinteistötoimesta.

# SISÄLLYS

Asemakaavan selostus ... 1
Tiivistelmä ... 3
Asemakaavaprosessin vaiheet ... 4
Sisällys ... 7
1 LÄHTÖKOHDAT ... 10
1.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 10
1.2 Suunnittelualueen sijainti ja yleiskuvaus ... 10
1.2.1 Luonnonympäristö ... 10
1.2.2 Rakennettu ympäristö ... 11
1.2.3 Väestö ja palvelut ... 15
1.2.4 Maanomistus ... 16
1.3 Aiemmin tehdyt suunnitelmat ... 16
2 ASEMAKAAVAN KUVAUS ... 16
2.1 Kaavan rakenne ... 16
2.1.1 Mitoitus ... 17
2.1.2 Palvelut ... 17
2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet ... 17
2.2.1 Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet ja tavoitteiden toteutuminen ... 17
2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnät ja määräykset ... 18
2.3.1 Korttelialueet ... 18
2.3.2 Muut alueet ... 18
2.4 Nimistö ... 19
3 KAAVAN VAIKUTUKSET ... 19
3.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön ... 19
3.1.1 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen ... 20
3.1.2 Vaikutukset sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin ... 20
3.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon ... 20
3.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin ... 21
3.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen ... 21
3.4.1 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen ... 21

3.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön ..... 23
3.5.1 Kaupunkikuva, maisema ja rakennettu ympäristö ..... 23
3.5.2 Kulttuuriperintö ..... 23
3.6 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset) .... 23
3.7 Muut kaavan merkittävät vaikutukset ..... 23
4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET ..... 23
4.1 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen ..... 23
4.2 Asemakaavamuutoksen tavoitteet ..... 23
4.3 Osallistuminen ja vuorovaikutus ..... 25
4.3.1 Ehdotusaineistosta saatu palaute ja niiden huomioon ottaminen ..... 30
4.3.2 Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset nähtävilläolon jälkeen ..... 30
5 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET ..... 31
5.1 Liikenneselvitykset ..... 31
5.2 Hulevesiselvitys ..... 31
5.3 Melu- ja runkomeluselvitykset ..... 31
5.4 Kortteleiden viitesuunnitelma ..... 31
5.5 Luontoarvotarkastelu ..... 31
5.6 Liito-oravaselvitys ..... 31
5.7 Kulttuuriympäristöselvitys ..... 31
6 KAAVA ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITTELMAT JA PÄÄTÖKSET ..... 32
6.1 Maakuntakaava ..... 32
6.2 Yleiskaava ..... 32
6.3 Asemakaava ..... 35
6.4 Pohjoisakselin ideakilpailu ..... 35
6.5 Kaupungin strategiat ..... 37
6.6 Pohjakartta ..... 37
7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS ..... 37
7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat ..... 37
7.2 Toteuttaminen ja ajoitus ..... 38
7.3 Toteutuksen seuranta ..... 38
8 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA ..... 38
8.1 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista ..... 38

# 1 LÄHTÖKOHDAT

## 1.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

## 1.2 Suunnittelualueen sijainti ja yleiskuvaus

Täydennysrakennettava alue sijaitsee Hervannan pohjoisosassa Hervannan valtaväylän molemmin puolin seitsemän kilometriä Tampereen keskustasta etelään. Alue rajautuu pohjoisessa Orivedenkatuun, lännessä Insinöörinkatuun, idässä Tieteenkatuun ja etelässä Opiskelijankatuun. Hervannan valtaväylän itäpuoleisessa korttelissa on Nesteen polttoaineen jakeluasema, jonka eteläpuolella on pieni puistokaistale Tupakkikivenmäki. Valtaväylän länsipuoleisessa korttelissa oli polttoaineen jakeluasema, joka on purettu. Valtaväylän molemmin puolin on pysäköintialueita, joille sijoittuu lähiympäristön asuinkortteleiden autopaikkoja. Insinöörinkadulle sijoittuu kaava-alueen kohdalla raitiotien yksi pysäkki.

Alueella on merkittäviä korkeusvaihteluita.

### 1.2.1 Luonnonympäristö

Alue sijaitsee kallioisella metsäselänteellä

Asemakaavan tueksi laadittiin luontoarvotarkastelu (WSP 9.6.2021). Asemakaavan alueelta selvitettiin liito-oraville sopiva elinympäristö, lahokaviosammalpotentiaali, arvokkaat luontotyypit, sekä putkilokasvilajisto. Alue sijaitsee Hervannan valtaväylän molemmin puolin, ja huomattava osa sen pinta-alaa on tie- ja katualuetta sekä parkkipaikkoja. Kasvillisuusalueet ovat pääasiassa hoidettua nurmikkoa ja istutuksia, mutta Insinöörinkadun ja Opiskelijankadun kulmassa on kalliolla pieni alue luonnontilaisen kaltaista kuivahkoa kangasta. Alueen pienen koon ja reunavaikutuksen takia metsikössä kasvaa vain vähän varsinaista metsälajistoa. Sen keskiosissa on kuitenkin puolukkaa, mustikkaa ja kangasmaitikkaa kasvava kuvio (kuva 4). Alueen puustoa ovat koivu, pihlaja, vaahtera, mänty, haapa, kuusi, poppeli ja raita. Luontoarvotarkastelun perusteella kaava-alueella ei ole erityisiä luontoarvoja, joita tulisi ottaa huomioon alueen suunnittelussa.

Asemakaavaa varten laadittiin liito-oravaselvitys keväällä 2023. Selvitysalue kattoi asema-alueen lisäksi alueelle johtavien kulkureittien tarkastelun. Selvitysalueelta ei havaittu liito-oravan jätöksiä tai muita merkkejä lajista kuten virtsajälkiä. Alueelta ei myöskään ole aiempia havaintoja lajista. Asemakaavan muutosalueelle ei sijoitu liito-oravalle soveltuvaa metsää tai lajin kannalta merkityksellistä puustoa. Selvitysalueelle tai sen läheisyyteen ei myöskään sijoitu liito-oravaverkoston kannalta merkityksellisiä

kulkuyhteyksiä. Asemakaavamuutoksella selvityksen sekä aiempien liito-oravatietojen pohjalta vaikuta olevan merkitystä liito-oravan elinympäristöihin tai kulkureitteihin Hervannan alueella, eikä lajia tarvitse huomioida kaavaratkaisuissa.

*Kuvassa kallioinen mäki, joka sijaitsee suunnittelualueen lounaiskulmassa.*

### 1.2.2 Rakennettu ympäristö

Hervannan rakentumishistoria

Nykyisen Hervannan alueella oli ennen 1970-lukua vain muutamia maatiloja ja peltoja sekä paljon kivikkoista louhikkoa ja metsää. Kaupunginosan suunnittelu aloitettiin Tampereen silloisen kaupunginjohtajan Pekka Paavolan aloitteesta 1960-luvun lopussa, koska kaupungilla oli tällöin Suomen sisäisen muuttoliikkeen ja nopean taloudellisen kasvun takia suuri tarve rakentaa paljon asuntoja nopeasti ja edullisesti. Uusi kaupunginosa haluttiin sijoittaa kauaksi keskustasta, koska rakennusmaa oli siellä hinnaltaan edullisempaa ja kaupungilla oli siellä paljon omaa maata. Kantavana ajatuksena oli yhdistää asuntoalue, korkeakoulualue ja teollisuusalue yhdeksi kokonaisuudeksi, mahdollisimman omavaraiseksi tytärkaupungiksi.

Maankäyttö perustuu professori Aarno Ruusuvuoren arkkitehtikilpailuehdotukseen vuodelta 1967, mutta on toteutunut osittain toisenlaisena. Huolellisesti kaavoitettuun, mutta niin sanotulla gryndauspolitiikalla toteutettuun Hervantaan alettiin rakentaa 1970-luvulla nopeasti suuria määriä korkeita betonikerrostaloja. Näitä nimitettiin käsitteellä suurasuntokortteli. Voimakkain rakennusvaihe osui 1970-luvun

lopulle ja etenkin 1980-luvulle. Rakennusvaihe aiheutti kaupunkikuvallisia ylilyöntejä ja nopea muuttoliike sosiaalisia ongelmia. Rakentaminen lähti liikkeelle Keinupuistosta, joka on nykyään Keinupuistokeskus ja palvelee lähinnä vanhempia ihmisiä.

Kuva. Aarno Ruusuvuoren kilpailuehdotus

Ensimmäinen asemakaava suunnittelualueelle valmistui v. 1971 ja asuinrakentaminen lähti käyntiin saman tien. Suurasuntokortteleissa tyypillinen kerrosluku oli 5-8. Ideana oli, että asuinkorttelit ovat autottomia ja pysäköintialueet ovat omia kortteleitaan. Näissä oli kerrosluku ja rakennusoikeutta, jolloin olisi voitu rakentaa pysäköintilaitoksia. Niitä ei kuitenkaan toteutettu. Valtaraitin Strøget-henkinen kävelykatuelämä ei toteutunut, koska liiketilat eivät toteutuneet. Merkittävin onnistuminen koko Hervannan kannalta oli laajamittainen viher- ja kävelyalueiden verkosto sekä korttelien autottomat pihat.

Jotta Hervanta ei olisi muodostunut pelkästään betonilähiöksi, arkkitehtipariskunta Raili ja Reima Pietilää pyydettiin suunnittelemaan Hervannan keskustaan seurakunta- ja vapaa-aikakeskus (1979) sekä ostoskeskus (1979) ja myöhemmin toimintakeskus (1989). Rakennusten päämateriaalina on Pietilöille tyypillinen punatiili.

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva

Pohjois-etelä – suuntaiset rinnakkaisväylät Hervannan valtaväylä ja Insinöörinkatu jakavat kaupunkirakenteen kahteen osaan. Länsipuoli on asuntovaltainen. Itäpuolelle sijoittuu teknillinen yliopisto- ja työpaikkoja.

Kaupalliset ja julkiset palvelut keskittyvät keskustaan, mutta lisäksi on useita lähipalvelukeskuksia. Asuntokanta on erittäin kerrostalovaltaista.

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

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

Orivedenkadun pohjoispuolella on rakentumassa pohjoisakselin ensimmäisen vaiheen asemakaava nro 8603. Valtaväylän varteen rakentuu suojaisia 4-7 -kerroksisia asuinkortteleita. Väylän ylle on toteutettu kaksi kävelyn ja pyöräilyn siltaa.

*Kuvassa suunnittelualueella oleva huoltoasema vuodelta 1976. Rakennus tullaan purkamaan.*

Liikenne

Hervannan liikenneverkon perusta on luotu jo 1960-luvulla, mutta periaatteiltaan vanhasta väylämäisestä verkosta on hiljalleen muotoutunut nykyinen monilta kohdiltaan kaupunkikeskusmainen ja kulkumuotoja samaan tilaan sekoittava katuympäristö. Merkittävin yksittäinen hanke Hervannan kehittämisen näkökulmasta on raitiotien toteutus. Raitiotie kytkee erityisesti lähivaikutusalueensa nykyistä kiinteämmin osaksi Tampereen ydinkeskustaa ja sen palveluita. Kiinteämmän yhteyden vaikutus on nähtävissä myös toiseen suuntaan, mistä tulevat hyötymään erityisesti Hervannan työpaikka-alueet ja korkeakoulut.

Joukkoliikenne perustuu Hervannassa raitiotieliikenteeseen ja siihen kytkettyyn liityntäliikenteeseen. Raitiotie sijoittuu Insinöörinkadulle, jonka liikenteellinen rooli on joukkoliikennepainotteinen. Välillä Orivedenkatu-Opiskelijakatu Insinöörinkatu on joukkoliikennekaduksi, jolla sallitaan vain tontille ajo. Bussiliikenne täydentää raitiotien palvelutasoa ja tarjoaa tehokkaan syöttöliikenteen lisäksi myös suorat Hervannan sisäiset yhteydet keskeisiin paikallisiin palvelukohteisiin.

Tavoitteena on ohjata Hervannan keski- ja eteläosiin suuntautuva liikenne Hervannan valtaväylälle. Hervannan valtaväylä on kaupunginosan valtatiemäinen sisääntuloväylä ja suorin yhteys keskustaan. Valtaväylän, Hepolamminkadun ja Kanjoninkadun valoliittymän liittymän toimivuuden takaamiseksi on osa ajosuunnista liittymässä suljettu, mikä aiheuttaa haasteita koko pohjoisakselin alueen liikenneverkolle ja saavutettavuudelle. Hervannan pohjoisakselin lähiliikenneverkolta nostettava ongelmakohta on erityisesti Tieteenkadun ruuhkaisuus ja sen suhde ympäröivään maankäyttöön sekä kapeaan katutilaan.

Hervannan pohjoisosan läpi kulkee pohjois-etelä -suunnassa kaksi pyöräilyn pääreittiä. Toinen Insinöörinkatua pitkin ja toinen etelästä Hervannan valtaväylän itäpuolta jatkuen Tieteenkadun vierellä aina Hepolamminkadulle asti. Insinöörinkadun yhteys on määritelty seudulliseksi pääreitiksi yhdistäen Hervannan Ruskontien kautta suhteellisen sujuvasti aina Lempäälään ja Kangasalaan asti. Insinöörinkadun pohjoispuolelta Tampereen keskustan suuntaan jatkuva reitti on kaksisuuntainen pyörätie, joka on eroteltu kokonaan autoliikenteen väylästä. Insinöörinkadun länsi- ja itäreunaan toteutetaan raitiotien suunnittelun yhteydessä laadittujen katusuunnitelmien mukaisesti eroteltu yksisuuntainen pyörätie ja jalkakäytävä.

Tekninen huolto

Täydennysrakentaminen sijoittuu olemassa olevien teknisten verkostojen äärelle ja on liitettävissä vesihuollon, kaukolämmön ja sähkönjakelun verkostoihin, mikä on yhdyskunta- ja energiatalouden kannalta edullista.

Virkistys ja ulkoilu

Hervanta on rakenteeltaan tiivis kompaktikaupunki. Länsipuoli on asumispainotteinen ja kortteleiden välissä on lukuisia virkistystä palvelevia puistoja ja liikuntaa palvelevia kenttiä. Asukkaiden virkistystä palvelevat kaupunginosaa ympäröivät metsät.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

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

Kaava-alueen länsireunalta puretun huoltoaseman tontti on maaperältään toiminnan loputtua kunnostettu ja samoin tullaan toimimaan itäpuolella vielä osittain toiminnassa olevalla tontilla.

### 1.2.3 Väestö ja palvelut

Hervanta on alun perin perustettu Tampereen tytärkaupungiksi ja se on Suomen suurimpia ja tunnetuimpia lähiöitä. Ensimmäiset asukkaat muuttivat vuonna 1973, jolloin valmistui myös nykyisen Tampereen teknillisen yliopiston ensimmäinen rakennus.

Hervanta on noin 25 000 asukkaallaan suurin Tampereen aluekeskuksista. Nykyisin Hervannassa on noin 25 000 asukasta. Leimaa-antavia tilastollisia piirteitä ovat mm. opiskelijoiden, ulkomaalaisten ja vuokra-asuntojen suuri määrä suhteessa asukkaisiin sekä pientalojen vähäisyys.

Aikaisemmin Hervanta oli lapsi- ja nuorisovaltainen kaupunginosa. Sosiaalisia haasteita alueella aiheutti ensin nopea muuttoliike ja myöhemmin 1990-luvun alun lama sekä suuri pakolaisten määrä. Vuoteen 2030 mennessä Hervannan ikärakenne muuttuu iäkkäämpään suuntaan, kun yli 75-vuotiaiden asukkaiden määrä kasvaa. Ikärakenteen muutos on otettu huomioon palveluverkon kehittämissuunnitelmassa ja mm. tehostettua palveluasumista on tulossa lisää.

Hervanta on yksi Tampereen aluekeskuksista, jossa on monipuoliset palvelut, hyvät joukkoliikenneyhteydet ja merkittävä määrä työpaikkoja. Se palvelee kantakaupungin kaakkoista palvelualuetta, jonka

yhdyskuntarakenteen rungon muodostavat 1960-luvulta lähtien rakentuneet erilliset lähiökaupunginosat. Monipuolisiin palveluihin sisältyy mm. useita päiväkoteja, kouluja, kirjasto, nuorisokeskus, vapaa-aikakeskus, terveysasema, urheilukenttä, uimahalli, jäähalli, elintarvikemyymälöitä, pienliikkeitä, kahviloita ja ravintoloita sekä kauppakeskus Duo.

Hervannan keskustaan on keskitetty suuri osa julkisista palveluista, jotka tulevat muodostamaan Hervannan hyvinvointikeskuksen. Lisäksi lähellä sijaitsee Keinupuiston lähitori. Tavoite on luoda palvelujen välille verkostomainen yhteistyömalli, joka tukee alueen asukkaiden hyvinvointia sekä luo mahdollisuuksia muiden toimijoiden yhteisölliselle toiminnalle.

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

### 1.2.4 Maanomistus

Suunnittelualue on kaupungin omistuksessa.

## 1.3 Aiemmin tehdyt suunnitelmat

Asemakaava on yleiskaavan ja kantakaupungin yleiskaavan mukainen. Suunnitelmaa on kehitetty vuonna 2017 järjestetyn ideakilpailun voittajatyön pohjalta.

# 2 ASEMAKAAVAN KUVAUS

## 2.1 Kaavan rakenne

Täydennysrakentamisen myötä alue muodostaa laajennuksen Hervannan keskustalle. Uudet puoliavoimet umpikorttelit rakentuvat pääosin varsin maltillisen korkuisena, 3-7-kerroksisena.

Insinöörinkadun varsi rakentuu kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosivaksi kaupunkiympäristöksi. Raitiotien pysäkin viereen sijoittuu puuistutuksin elävöitetty aukio ja sen reunoille tavoitellaan monipuolisia palveluita. Valtaväylän päälle rakentuu uusi kävelyn ja pyöräilyn yhteys. Nykyinen polttoaineen jakeluasema poistuu. Maanpinnalle sijoittuvat autopaikat poistuvat ja ne muuttuvat rakenteelliseksi pysäköinniksi.

Täydennysrakentamisen autopaikat sijoittuvat kortteleissa rakennuksien ja osittaisten pihakansien alle sekä maanpäälliseen pysäköintilaitokseen. Pysäköintinormit ovat yhdyskuntalautakunnan hyväksymän pysäköintipolitiikan mukaisia. Kaava-alue sijoittuu aluekeskuksen kävelyvyöhykkeelle ja tehokkaan joukkoliikenteen alueelle.

### 2.1.1 Mitoitus

Kokonaisrakennusoikeus on 32310 kem2. Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueiden rakennusoikeus on 32310 kem2, mikä vastaa noin 650 asukasta. Liike- ja toimistotilaa on toteutettava rakennusoikeudesta vähintään 500 kem2. Maanpäällinen pysäköintitalo voidaan toteuttaa ilman laskennallista rakennusoikeutta.

### 2.1.2 Palvelut

Kortteliin 7097 on mahdollista sijoittaa palveluasumista (ikäihmisten asumisyksikkö). Kortteleihin sijoittuu liike- ja toimistotilaa.

Jätehuolto järjestetään korttelikohtaisiin jätehuoneisiin.

## 2.2 Ympäristön laatua koskevat tavoitteet

### 2.2.1 Kaavatyön alussa asetetut laatutavoitteet ja tavoitteiden toteutuminen

Tavoitteena on kaupunkirakenteen eheyttäminen, kortteleiden maankäytön tehostaminen sekä ympäristön laadun ja yleisilmeen parantaminen. Alueen liikkumisympäristöä kehitetään turvallisemmaksi, viihtyisämmäksi ja parannetaan pyöräliikenteen ja kävelyn olosuhteita. Myös viherympäristön osalle esitetään parannustoimenpiteitä.

Täydennysrakentamisella monipuolistetaan asumisvaihtoehtoja ja tuetaan lähipalveluluiden sekä joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Asemakaava mahdollistaa kaupungin keskeisten tavoitteiden mukaisen kaupunkikuvallisesti omaleimaisen ja kaupunkirakenteeseen luontevasti sijoittuvan kokonaisuuden rakentumisen. Yleisten alueiden ja infran tarkempaa suunnittelua ja toteutusta ohjaamaan on tehty selvitykset liikenteestä, viherympäristöstä ja kuntatekniikasta. Kortteleiden toteutusta ohjaa asemakaavan ohella rakentamistapaohje. Kortteleiden toteutusta ohjaamaan tulee perustaa ns. laaturyhmä, jossa on edustajat rakennusvalvonnasta, asemakaavoituksesta ja kiinteistötoimesta.

## 2.3 Aluevaraukset, kaavamerkinnät ja määräykset

Asemakaavamerkinnät ja määräykset ovat täydellisinä kaavakartan yhteydessä.

### 2.3.1 Korttelialueet

Asuin-, liike ja toimistorakennusten korttelialue (AL)

Korttelit on osoitettu asuin-, liike ja toimistorakennusten korttelialueeksi (AL). Kortteleihin voi sijoittaa palveluasumista. Kortteleihin tulee varata sähkölaitoksen osoittamasta paikasta jakelumuuntamoa varten enintään 30 m2:n suuruinen tila. Jakelumuuntamotilan tulee sijaita kortteliin rakennettavan rakennuksen tai pysäköintitasojen/-laitoksen yhteydessä.

Täydennysrakentamisen autopaikat sijoittuvat kortteleissa rakennuksien alle sekä osittain kaava-alueen eteläreunaan sijoittuvaan maanpäälliseen pysäköintilaitokseen. Pysäköintinormit ovat yhdyskuntalautakunnan hyväksymän pysäköintipolitiikan mukaisia. Kaava-alue sijoittuu aluekeskuksen kävelyvyöhykkeelle ja tehokkaan joukkoliikenteen alueelle.

Asemakaavassa on määräyksiä mm. julkisivuista, kattomuodoista, parvekkeista, porrashuoneista, meluntorjunnasta, hulevesien hallinnasta, pilaantuneen maaperän tutkimisesta, sähkömuuntamoiden sijoittumisesta, korttelipihojen käsittelystä, jätehuoltopisteistä, autopaikkojen määrästä sekä pysäköintilaitoksen sisäisistä järjestelyistä ja katuliittymistä.

Autopaikkojen korttelialue LPA

Korttelin 7096 eteläosaan sijoittua maanpäällinen pysäköintilaitos, jonka maksimikerrosluku on IV. Korttelialueelta tulee varata sähkölaitoksen osoittamasta paikasta jakelumuuntamoa varten.

Hulevedet ja vesihuolto

Hulevesiselvityksen mukaisesti kaikille korttelialueille päivitettiin määräys hule-43(1,1): Vettäläpäisemättömiltä pinnoilta muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää alueella siten, että viivytysrakenteiden mitoitustilavuuden tulee olla suluissa mainittu kuutiometrimäärä jokaista sataa vettäläpäisemätöntä pintaneliömetriä kohden. Täyttyneiden viivytysrakenteiden tyhjenemisen tulee kestää vähintään 2 ja korkeintaan 12 tuntia sateen päättymisestä. Rakenteissa tulee olla suunniteltu ylivuoto.

### 2.3.2 Muut alueet

Katualueet ja aukiot

Joukkoliikenne perustuu Hervannassa raitiotieliikenteeseen ja siihen kytkettyyn liityntäliikenteeseen. Välillä Opiskelijankatu – Orivedenkatu

Insinöörinkatu on joukkoliikennekatu, missä on raitioliikenteen ja bussiliikenteen pysäkkipari. Bussiliikenteen tehtävänä on täydentää raitiotien palvelutasoa ja tarjota tehokkaan syöttöliikenteen lisäksi myös suorat Hervannan sisäiset yhteydet keskeisiin paikallisiin palvelukohteisiin. Insinöörinkadun varrelle sijoittuu pieni kaupunkiaukio, joka liittyy Hervannan valtaväylän ylle rakentuvaan uuteen kävelyn ja pyöräilyn yhteytenä. Uudet yhteydet ovat tärkeitä raitiotieliikenteen palvelutason ulottamiseksi kauemmas Hervannan valtaväylän itäpuolelle asti

## 2.4 Nimistö

Nimitoimikunta valitsi suunnittelualueelle uutta nimistöä. Pekka Paavolan aukio liittyen entiseen kaupunginjohtajaan, jolla oli merkittävä rooli Pietilöiden arkkitehtuurin tuomisessa Hervantaan. Aarno Ruusuvuoren raitti liittyy Hervannan arkkitehtuurikilpailun voittaneeseen arkkitehtiin. Lisäksi kallioinen mäki nimettiin aikaisempaan nimistöön liittyen Insinöörinkallioksi. Pieni suojaviheralue Tieteenkadun varrella on nimetty Oseanianmaaksi.

# 3 KAAVAN VAIKUTUKSET

## 3.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Täydennysrakentaminen sijoittuu peruslähipalveluiden sekä hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja virkistysmahdollisuuksien äärelle.

Täydennysrakentamisen toteuttaminen lisää ja monipuolistaa asumisvaihtoehtojen tarjontaa Hervannassa. Kaava mahdollistaa ikäihmisille suunnattujen asuntojen ja asumispalveluiden toteuttamisen kortteleihin.

Hervannan pohjoisosan palvelut parantuvat uuden liikerakentamisen myötä. Liiketilat sijoittuvat aukioiden yhteyteen.

Kävelyn ja pyöräilyn itä-länsi-suuntaiset kulkuyhteydet paranevat Hervannan valtaväylän yli rakennettavan sillan ansiosta.

Vihreyttä ja viihtyisyyttä kaupunkiympäristöön tuovat katujen ja aukioiden katupuut sekä maanvaraisten korttelipihojen isot puut ja muu kasvillisuus. Olemassa olevaa puustoa säilytetään mahdollisuuksien mukaan.

### 3.1.1 Vaikutukset terveyteen ja turvallisuuteen

Alueella on liikennemelua, jota raitiotie- ja autoliikenne aiheuttavat. Suunniteltujen rakennusten julkisivut, joille suositellaan tavanomaisesta (30 dB) suurempaa vaatimusta A-äänitasoerotukselle liikennemelua vastaan. Suunniteltujen asuinrakennusten julkisivuille kohdistuva päiväajan keskiäänitaso LAeq on suurimmillaan ennusteliikenteellä tasan 70 dB Hervannan valtaväylän puoleisilla julkisivuilla. Melutaso on lähellä muttei ylitä Tampereen kaupungin melulinjausta: ”Jos rakennuksen ulkoseinään kohdistuva päiväajan keskiäänitaso (LAeq klo 7–22) ylittää arvon 70 dB, siihen ei tule sijoittaa asumista eikä muita melulle herkkiä toimintoja kuten päiväkoteja, hoito- ja oppilaitoksia.”

Kaupungin melulinjausten mukaan niillä kohdin, joissa kadun puoleiseen ulkoseinään kohdistuvan melun päiväajan keskiäänitaso on 65–70 dB, tulee asuntojen avautua myös hiljaiselle puolelle (alle 55 dB).

Tämä vaatimus koskee Hervannan valtaväylän suuntaan avautuvia julkisivuja sekä osaa korttelien 2 ja 3 eteläjulkisivuista. Uuden sillan toteutus melusuojattuna helpottaisi asuntosuunnittelua lähimmillä julkisivuilla.

Melusuojauksen lisäksi silta toimii yhteytenä lähimmille viheralueille.

### 3.1.2 Vaikutukset sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin

## 3.2 Vaikutukset maa- ja kallioperään, veteen, ilmaan ja ilmastoon

Katumuutokset ja muun infrastruktuurin rakentaminen edellyttävät maansiirtotöitä katu- ja korttelialueilla. Maastoa täytyy jonkin verran täyttää ja toteuttaminen edellyttää paikoitellen voimakasta maaston leikkausta ja kallion louhintaa.

Hulevesien vaikutukset ympäristöön minimoidaan tonttikohtaisilla hulevesimääräyksillä ja huomioimalla myös rakentamisen aikaiset järjestelyt.

Kaava-alueen nykyisen huoltoasemarakennuksen purkamisella on kielteisiä vaikutuksia hiilijalanjälkeen ja ilmastoon, mutta toisaalta se mahdollistaa tehokkaamman korttelirakenteen ja täydennysrakentamisen joukkoliikenteen äärelle kaupungin strategisten tavoitteiden ja yleiskaavan mukaisesti. Kaupunkistrategian mukaisesti on Tampere vuoteen 2030 mennessä hiilineutraali sekä kestävän liikenteen ja kaupunkikehityksen edelläkävijä. Täydennysrakentaminen suunnataan joukkoliikennevyöhykkeille ja aluekeskuksiin. Tavoitteena on

ilmastopäästöjen ja energiankulutuksen väheneminen ja kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvu.

Lisäksi kaavan vaikutuksia hiilijalanjälkeen ja ilmastoon lieventää:

- Kestävän elämäntavan mahdollistaminen. Alueella on hyvä julkinen liikenne sekä peruslähipalvelut ja virkistysalueet kävelyetäisyydellä.
- Kulutuksen päästöjen minimointi. Rakennusten lämmitys on toteutettavissa kaukolämmön ohella myös esimerkiksi maalämmöllä.
- Luonnonvarojen käytön minimointi. Täydennysrakentaminen sijoittuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, jonka katuverkkoa, kunnallistekniikkaa ja palveluita hyödynnetään.
- Ilmastomuutoksen aiheuttamiin riskeihin varautuminen ja sopeutuminen. Pääosin maanvaraiset pihat mahdollistavat laadukkaat hulevesijärjestelyt ja varjoa luovat isot puut, jotka helpottavat hellekausina suojautumista liialta paahteelta.

Kaava-alueen länsireunalta puretun huoltoaseman tontti on maaperältään toiminnan loputtua kunnostettu ja ELY on lausunut sen olevan soveltuva herkempään maankäyttöön, eikä sillä ole enää puhdistustarvetta. Itäpuolella oleva huoltoasema on vielä osittain toiminnassa. Siinä tulee maanvuokralainen purkamaan ja kunnostamaan toiminnan päätyttyä vuokra-alueen, joten kaavan yhteydessä ei ole tarve tehdä tutkimuksia. Kaavakartalle osoitettu LPA tontti on nykyisin myös pysäköintiä, joka saattaisi hieman aiheuttaa riskiä maaperälle, mutta koska siinä maankäyttö pysyy ennallaan, ei nähdä tarvetta pima-tutkimuksille.

## 3.3 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Täydennysrakentaminen keskittyy pääosin jo rakennetuille alueille eikä kaavamuutoksella ole merkittäviä vaikutuksia luontoon. Rakentamisen yhteydessä poistetaan kortteleista nykyistä puustoa. Uutta puustoa istutetaan kortteleihin, kadun varteen sekä aukioille. Kalliokukkulan (Insinöörinkallio) kasvillisuus ja maastonmuoto on määrätty säilytettäväksi.

## 3.4 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

### 3.4.1 Vaikutukset teknisen huollon järjestämiseen

Hervannan keskusta laajenee kaupunginosan pohjoista reunaa kohti ja kaupunkirakenne tiivistyy. Alue on suunniteltu tehokkaan joukkoliikenteen alueeksi. Raitiotiehen perustuvan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä

tuetaan tehokkaalla maankäytöllä, mikä lisää väestöpohjaa pysäkkien vaikutuspiirissä. Täydennysrakentaminen toteuttaa Pirkanmaan maakuntakaavan ja Tampereen kantakaupungin yleiskaavan mukaista tavoitetta tiiviistä ja täydentyvästä sekoittuneesta keskustatoimintojen alueesta, joka tukeutuu tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään.

Täydennysrakentaminen sijoittuu nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen hyvien joukkoliikenteen yhteyksien ja olemassa olevien teknisten verkostojen äärelle, mikä on yhdyskunta- ja energiatalouden kannalta edullista ja järkevää mahdollistaessaan nykyisen kapasiteetin tehokkaamman hyödyntämisen.

Kaavaratkaisu edellyttää Tieteenkadun liittymän ja maanalaisten johtojen siirtoa. Kaavaprosessin aikana on vertailu myös vaihtoehtoa, jossa liittymän sijainti säilyisi, mutta siirtovaihtoehdossa on nähty etuja, mm. liikenneturvallisuuteen ja pysäköintipaikkojen saavutettavuuteen. Kustannusnäkökulmasta vaihtoehtojen eroa ei nähty merkittävänä, sillä myös liittymän sijainnin säilyessä tulisi tarve siirtää johtoja ja rakentaa katua uudestaan.

Liikenteen nykytila ja ennuste -selvityksessä todetaan, että tarkastelualueen liittymien välityskyky kestää vuodelle 2040 ennustetun liikenteen kasvun ilman suurempia ongelmia. Tekniikankadun / Opiskelijankadun liittymän porrastus helpottaisi sivusuunnilta suoraan ja vasemmalle suuntaavia liikennevirtoja. Nykytilanteessa Tieteenkadun ja Opiskelijankadun tulosuunnat ovat sekavaiheessa, mikä estää jonojen tehokkaan purkautumisen ja voi myös aiheuttaa liikenneturvallisuushaasteita viimeistään liikennemäärien kasvaessa. Jo nykytilassa Tieteenkadun ja Opiskelijankadun liittymässä on sattunut liikenneonnettomuuksia viimeisen viiden vuoden aikana enemmän, kuin tarkastelualueen muissa valoliittymissä. Liittymän siirron myötä läheisiä bussipysäkkejä on tarpeen siirtää.

Uuden maankäytön suhteellinen liikennetuotos on verrattain pieni johtuen raitiotien läheisyydestä alueella, eikä asuntorakentamisella ole merkittävää vaikutusta katujen liikenteellisen palvelutasoon tai liikenteen aiheuttamiin ympäristövaikutuksiin. Liikkumisympäristöä kehitetään turvallisemmaksi, viihtyisämmäksi ja parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita.

Kaupunki saa tonteista vuokra- tai myyntituloja. Toisaalta kaupungille tuo kustannuksia katujärjestelyiden muutokset, kansirakenteen ja aukioiden toteutus sekä muu kuntatekninen rakentaminen.

## 3.5 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

### 3.5.1 Kaupunkikuva, maisema ja rakennettu ympäristö

Täydennysrakentamisen myötä alue muodostaa laajennuksen Hervannan keskustalle. Uudet puoliavoimet umpikorttelit rakentuvat pääosin varsin maltillisen korkuisina 3-7-kerroksisena. Julkisivumateriaali katutasossa ja matalissa osissa on Hervannalle luonteva tiili.

Insinöörinkadun varsi rakentuu kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä suosivaksi kaupunkiympäristöksi. Kadun varteen muodostuu puuistutuksin elävöitetty aukio. Hervannan valtaväylä säilyy kumipyöräliikenteen valtasuonena, jonka kaupunkikuvaa jaksottavat puurivit.

Nykyinen polttoaineen jakeluasema poistuu. Nykyiset maanpinnalle sijoittuvat pysäköintialueet poistuvat ja ne muuttuvat rakenteelliseksi pysäköinniksi.

### 3.5.2 Kulttuuriperintö

Kaava-alueella ei sijaitse suojeltavia rakennuksia.

## 3.6 Vaikutukset talouteen ja elinkeinoelämän toimivan kilpailun kehittymiseen (yritysvaikutukset)

Täydennysrakentamisen myötä alueella oleva nykyinen polttoaineenjakeluasema poistuu. Täydennysrakennettaviin kortteleihin sijoittuu jonkin verran liike- ja toimistotilaa, mikä tuo alueelle uusia työpaikkoja. Uusien katujärjestelyiden ja muun kunnallistekniikan sekä rakennusten toteuttaminen työllistää rakennusvaiheessa. Asemakaavalla ei ole muita merkittäviä yritysvaikutuksia verrattuna nykytilanteeseen, jossa yritystoiminta on jo päättynyt alueella olleissa huoltamoissa.

## 3.7 Muut kaavan merkittävät vaikutukset

# 4 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

## 4.1 Asemakaavamuutoksen käynnistäminen

Kaavamuutos kuulutettiin vireille 14.12.2017.

## 4.2 Asemakaavamuutoksen tavoitteet

Kaavoitusohjelman tavoite on, että alue täydentyy asumiseen sekä liike- ja toimitiloille vuonna 2017 järjestetyn ideakilpailun pohjalta. Kokonaisratkaisun pohjana on toiminut ideakilpailun voittanut BST-

arkkitehdit Oy:n laatima ehdotus "Keinutaan", jota on jatkokehitetty kaavaprosessin aikana viitesuunnitelmaksi.

*Kilpailuvoittaja ”Keinutaan”.*

Aloitus- ja valmisteluvaiheissa kaava-alue oli laajempi pitäen sisällään myös Orivedenkadun pohjoispuolisen alueen. Asemakaavaehdotusta laadittaessa päätettiin, että asemakaavaehdotus laaditaan kahdessa palassa. Orivedenkadun pohjoispuolen asemakaavaehdotus nro 8603 valmisteltiin ensin ja kaava on lainvoimainen ja toteutus on käynnissä. Orivedenkadun eteläpuolen asemakaavaehdotuksen nro 8745 laadinta keskeytyi useaksi vuodeksi. Vuonna 2024 suunnittelu käynnistyi uudestaan.

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

Tavoitteena on kaupunginosan yleisilmeen ja ympäristön laadun koheneminen sekä kaupunkirakenteen eheyttäminen. Kortteleiden lisäksi kaava-alueeseen sisältyy katu- ja viheralueita. Hanke on kaupungin maapolitiikan linjausten ja täydennysrakentamisen tavoitteiden mukainen. Hanke tukee kaupunkistrategian mukaista kestävää kasvua tuottamalla täydennysrakentamista tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeelle. Alue sijoittuu laadukkaiden ja kehittyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

*Ote kaavaluonnoksesta, jossa oli mukana jo vahvistunut I-vaiheen alue.*

## 4.3 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Aloitusvaihe

Asemakaavan vireille tulosta ilmoitettiin kuulutuksessa 14.12.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä 14.12.2017 - 18.1.2018. Palautteessa nostettiin esille seuraavia asioita kohdistuen Orivedenkadun eteläpuoliseen alueeseen:

- Kaupungin ympäristönsuojelu: liikennemelu asettaa reunaehtoja asuntojen aukeamissuunnille, tuuletettavuudelle ja sijoittamiselle
- Kaupungin viheralueet ja hulevedet -tiimi: hulevesiselvitys laaditaan
- Tampereen sähköverkko oy: jakelumuuntamot tulee ottaa huomioon kortteleiden suunnittelussa
- Pirkanmaan maakuntamuseo: kulttuuriympäristöselvitys on ok, arkeologiselle selvitykselle ei ole tarvetta, alueen kautta saavutaan Hervantaan, joten se on kaupunkikuvallisesti merkittävä, Hervannan kaupunkikuvalle ovat ominaisia vehreät kävely- ja pyöräilyreitit
- As. Oy Tampereen Matrix: vastustaa uutta tornia, joka tulee lähelle nykyisiä torneja varjostamaan ja maisemaa pilaamaan, pyörä- ja kävelytiet tulee suunnitella huolellisesti ja liikenneongelmat ratkaista
- Kiint. Oy Tampereen Matrix-parkki: torni on liian korkea
- As. Oy Valtapolku: kaava-alueelle sijoittuvat talon pysäköintipaikat on otettava huomioon kaavassa

- Neste Markkinointi Oy: poistuvalle huoltoasemalle tulee löytää korvaava paikka suunnittelualueelta tai sen lähialueilta
- Tampereen polkupyöräilijät: on hyvä, että kaupungin kasvu keskitetään nykyisen yhdyskuntarakenteen sisään, pyöräliikenteen tulevaisuus kaupungeissa perustuu jatkossa yhä enemmän yksisuuntaiseen oikeanpuoleiseen liikenteeseen. Insinöörinkadun lisäksi oikeanpuoleisen pyöräliikenteen pitää olla käytössä myös Orivedenkadulla. Myös aluetta sivuavan Tieteenkadun uusimiseen olisi syytä valmistautua. kävelyn ja pyöräilyn selkeä erottaminen on tärkeää
- Yksityinen asukasmielipide / parkkialueita ei saa rakentaa umpeen

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

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

Valmisteluvaihe

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

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

Ideakilpailun kahden parhaan ehdotuksen tekijätiimien kanssa järjestettiin työpajat 5.12.2017, 7.1.2018 ja 18.4.2018. Voittajaehdotuksen ”Keinutaan” tekijäryhmän muodostivat Hartela Länsi-Suomi Oy ja BST-Arkkitehdit Oy.

Toiseksi sijoittuneen ehdotuksen ”Pons - Hervannan sillat” olivat laatineet Skanska Talonrakennus Oy, Setlementti asunnot Oy ja Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy. Ohessa on kooste työpajoissa käsitellyistä näkökulmista.

Kaupunkitila ja liikkuminen

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

Viherympäristön arvojen kehittäminen tiivistyvässä kaupunkitilassa

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

Korttelisuunnittelun tavoitteet

- Sekoittunut korttelirakenne
- Monimuotoinen asuminen (asuntotyypistö, yhteistilat, ikäystävällisyys, yhteisöllisyys)
- Monikäyttöiset viihtyisät korttelipihat (oleskelu, istutukset, valoisuus)
- Muuntojoustavat monikäyttötilat katutasossa (liike- ja työtilat)
- Eteläosaan liikekeskittymä raitiotien pysäkin viereen
- Maanalaisen pysäköintilaitoksen hyödyntäminen mm. huoltoon liittyvillä palveluilla

Tavoitteiden toteutumisen edistäminen prosessissa

- Ei liikaa rajoitteita vaan mahdollisuuksia
- Monitoimitilan (aktiivitilan) rakennusoikeutta riittävästi (yhteistila, työtila, liiketila)
- Digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen palveluissa
- Ratkaisujen kehittäminen kumppanuuskaavoituksena yhteistyössä rakentajien kanssa, eli toteuttajiksi valitut rakentajat pääsevät arkkitehtiensa kera tarkentamaan osa-alueensa viitesuunnitelmaa.

Valmisteluaineisto asetettiin nähtäville 14.6. - 9.8.2018. Viranomaisten kommenteissa ja osallisten mielipiteissä nostettiin esille seuraavia asioita:

- Pirkanmaan ELY-keskus: asemakaavalla on hyvät edellytykset muodostaa tiiviistä ja toimivaa joukkoliikenteeseen tukeutuvaa kaupunkirakennetta ja siten edistää ilmastotavoitteiden saavuttamista ja riittävän asuntotuotannon edellytyksiä. asuntojen ulko-oleskelu ja luonnonvalon saanti, melu ja ilmanlaatu, hulevedet sekä pilaantuneet maat selvitettävä
- Kaupungin ympäristönsuojelu: melulta suojautumista tarkennettava mm. eri kerroksien soveltuvuus asumiseen, polttonesteen jakeluasemien alueella on maaperän puhtaus selvitettävä ja pima-merkintä tulee lisätä kaavaan
- Kaupungin viheralueet ja hulevedet: kunnallistekninen yleissuunnitelma on tilattu, suunnitelma pitää sisällään myös huleveden hallinnan suunnittelun.
- Kaupunkimittaus: miten on tarkoitus järjestää pelastus- ja huoltotiet tonteille?
- As. Oy Tampereen Matrix: vastustaa uutta tornia, joka tulee lähelle nykyisiä torneja varjostamaan ja maisemaa pilaamaan, pyörä- ja kävelytiet tulee suunnitella huolellisesti, liikenneongelmat tulee ratkaista
- As. Oy Valtapolku: korttelin 7106 autopaikkoja sijoittuu kortteliin 7133, miten autopaikat järjestellään tulevaisuudessa ja millaisia sopimuksia kaupunki suunnittelee taloyhtiöiden kanssa
- Kiint. Oy Opiskelijankadun liikekeskus: korttelin 7133 tontilla 6 on rasite 14 autopaikalle, joita ei ole rakennettu, mutta sopimus on sitova.
- Tampereen Polkupyöräilijät ry: alueen suunnittelu on kulkemassa pitkälti siihen suuntaan, mitä toivoimme mielipiteessämme osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan, liikenneselvityksessä on ansiokkaasti tunnistettu asioita, joita olisimme itsekin ehdottaneet ja käsitelty polkupyöriä pääsääntöisesti oikeanpuoleisena, jalankulusta erillisenä liikennemuotona, kannattaisi harkita keveämpää parkkinormia autoille, alueen luonne huomioiden polkupyörien 1pp/40 kem2 ei riitä, alueelle sopisi polkupyöriin liittyvä kadunnimistö
- Teboil Oy: poistuvalle polttoaineen jakeluasemalle tulisi tarjota korvaava paikka Hervannasta pää- tai kokoojakadun varrelta
- Yksityiset asukkaat 5 kpl: miten kaavamuutos ottaa huomioon alueella toimivat yritykset, toimitilat ja työntekijät, huoltoaseman poistuminen huono asia, suunnitelma piilottaa Matrix-tornit katunäkymästä

Ehdotusvaihe

Asemakaavaehdotuksen laadinta käynnistyi syksyllä 2018 valmisteluaineistosta saadun palautteen ja kaupungin toimialojen kanssa

käytyjen neuvottelujen pohjalta. Hanketta käsiteltiin 25.9.2018 työpalaverissa, jossa oli läsnä kaupungin asemakaavoitus ja ympäristönsuojelu sekä ELY-keskus ja Pirkanmaan liitto. Esille nousi seuraavia kommentteja:

- Ympäristönsuojelu: Olisi hyvä toteuttaa viherkattoja, kuten kilpailussa on esitetty. Alimpia kerroksia ei välttämättä tule osoittaa asumiseen. Jakeluasematoiminta aiheuttaa häiriötä asumiselle ja on hyvä jättää väljyyttä asumiseen.
- ELY-keskus: Pilaantuneiden maiden merkitsemisestä on käyty vuoropuhelua ja esitetty määräys sopii ELY-keskukselle. Piha-alueiden riittävyys ja valoisuus sekä kaupallisten tilojen joustavuus on tärkeitä.
- Pirkanmaan liitto: Suunnitelma on hieno ja siinä toteutuu korkealaatuisesti maakuntakaavan keskusta-alueen määräys.

Syksyllä 2018 päätettiin, että kaavaehdotukset laaditaan kahdessa osassa. Orivedenkadun pohjoispuolen asemakaava nro 8603 valmisteltiin ensin. Kaava on lainvoimainen ja toteutus on käynnissä. Orivedenkadun eteläpuolen asemakaavan nro 8745 laadinta keskeytyi muutamaksi vuodeksi. Vuonna 2021 tehtiin luontoarvotarkastelu ja vuonna 2023 liito-oravaselvitys. Vuonna 2024 asemakaavan laadinta käynnistyi uudestaan. Asemakaavaa tarkistettiin valmisteluaineistosta saadun palautteen ja kaupungin toimialojen kanssa käytyjen neuvottelujen pohjalta asemakaavaehdotukseksi.

- Tarkennettiin kortteleiden, katualueiden ja aukion rajauksia
- Merkittiin ohjeellinen tonttijako
- Tarkennettiin tonttien rakennusalat, kerrosluvut ja rakennusoikeudet, merkittiin liike-, toimisto- ja työtilan vähimmäismäärä
- Sovitettiin maanpäällinen parkkitalo pysäköinnin järjestelyitä helpottamaan
- Lisättiin määräys pilaantuneista maista kaikkiin kortteleihin
- Lisättiin tonteille palveluasumisen mahdollistava määräys
- Tarkennettiin pysäköintijärjestelyitä ja pysäköintinormia
- Lisättiin määräyksiä julkisivumateriaaleista, kattomuodoista, melun torjunnasta sekä korttelipihojen käsittelystä
- Lisättiin määräys sähkömuuntamoiden sijoittumisesta kortteleihin
- Viimeisteltiin rakentamistapaohje
- Päivitettiin viitesuunnitelma, meluselvitys ja hulevesisuunnitelma sekä yleissuunnitelmat kaava-alueen kaduista.
- Selostukseen täydennettiin mm. kaavaprosessin vaiheita, kaavaratkaisun kuvausta ja vaikutuksien arviointia.

### 4.3.1 Ehdotusaineistosta saatu palaute ja niiden huomioon ottaminen

Asemakaavaa tarkistettiin tarvittaessa saadun palautteen perusteella.

Lausunnot:

**Täydentyy.**

Muistutukset

**Täydentyy.**

### 4.3.2 Kaavaehdotukseen tehdyt muutokset nähtävilläolon jälkeen

Asemakaavaa tarkistettiin tarvittaessa saadun palautteen perusteella.
**Täydentyy.**

# 5 KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT SELVITYKSET

## 5.1 Liikenneselvitykset

Katuyleissuunnitelmassa on esitetty katualueiden ja aukioiden liikennejärjestelyt (ajoradat, kävely, pyöräily) sekä viherympäristön periaatteet.

- Pysäkkitarkastelu
- Tieteenkadun liittymän siirron vertailut
- huolto- ja pelastusajojen tutkiminen

## 5.2 Hulevesiselvitys

Selvitykseen on koottu hulevesien hallintaan liittyvät ratkaisut.

## 5.3 Melu- ja runkomeluselvitykset

Selvityksissä on tutkittu liikenteen aiheuttamia melu- runkomelutasoja kaava-alueelle nykytilanteessa ja ennustetilanteessa (2040) ja on esitetty meluntorjunnan periaatteet sekä suositukset kaavamerkinnöiksi.

## 5.4 Kortteleiden viitesuunnitelma

Viitesuunnitelma havainnollistaa korttelien massoittelua, rakentamistapaa, kulkureittejä, oleskelualueita ja kasvillisuutta.

## 5.5 Luontoarvotarkastelu

Luontoarvotarkastelussa selvitettiin liito-oraville sopiva elinympäristö, lahokaviosammalpotentiaali, arvokkaat luontotyypit ja putkilokasvilajisto.

## 5.6 Liito-oravaselvitys

Liito-oravan esiintymistä kartoitettiin papanakartoitusmenetelmää käyttäen. Kirjattiin ylös lajille soveltuvat pesäpaikat (kolopesä, risupesä, pönttö). Samalla arvioitiin alueen soveltuvuutta liito-oravan elinympäristöksi sekä mahdollisien kulkuyhteyksien sijaintia.

## 5.7 Kulttuuriympäristöselvitys

Rakennetun kulttuuriympäristön selvityksen tarkastelualueena ovat Hervannan keskeiset asuinkerrostalokorttelit, jotka sijaitsevat valtaväylän länsipuolella. Selvityksessä kuvataan, miten Hervannan keskeisten asuinalueiden kaupunkirakenne on kehittynyt ja mitkä ovat sen rakennetun ympäristön kaupunkikuvalliset arvot ja mikä on sen muutoskestävyys.

# 6 KAAVA ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITTELMAT JA PÄÄTÖKSET

Asemakaava on voimassa olevan maakuntakaavan sekä voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

## 6.1 Maakuntakaava

Pirkanmaan maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 kokouksessaan 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017. Maakuntakaavan hyväksymispäätös tuli lainvoimaiseksi korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 24.4.2019. Suunnittelualue sijoittuu maakuntakaavassa seuraaville alueille:

- **2-kehän kehittämisvyöhyke**. Merkinnällä osoitetaan Tampereen ydinkaupunkiseudun 2-kehään tukeutuva yritys- ja tutkimustoiminnan sekä asumisen vyöhyke.
- **Tiivis joukkoliikennevyöhyke**. Merkinnällä osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiiviit, tiivistettävät tai tiiviinä toteutettavat alueet, jotka tukeutuvat tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään.
- **Keskustatoimintojen alue**. Merkinnällä osoitetaan valtakunnan osakeskus, kaupunkitasoiset keskukset ja Tampereen ydinkaupunkiseudun alakeskukset. Merkintä sisältää niihin liittyvät keskustamaisen asumisen ja keskustahakuisten palvelu-, työpaikka- ja muiden toimintojen alueet liikennealueineen ja puistoineen.

## 6.2 Yleiskaava

Tampereen kantakaupungin alueella on voimassa useita eri yleiskaavoja. Suunnittelualue sijoittuu yleiskaavassa seuraaville alueille

- **Aluekeskus**. Tampereen aluekeskus, jota kehitetään seudullisesti hyvin saavutettavana ja monipuolisena työpaikkojen, asumisen, palvelujen, vapaa-ajan toimintojen sekä kestävän liikenteen ja liityntäpysäköinnin alueena.
- **Keskustatoimintojen alue**. Alue varataan julkisille ja yksityisille palveluille, työpaikkatoiminnoille ja keskustaympäristöön soveltuvalle asumiselle sekä monipuolisesti virkistyksen, vapaa-ajan ja kaupunkikulttuurin toiminnoille. Alueen täydennysrakentamisen tulee edistää toimintojen monipuolisuutta sekä kestävän ja omaleimaisen kaupunkiympäristön muodostumista. Rakennusten julkiseen kaupunkitilaan avautuvat maantasokerrosten tilat on osoitettava pääsääntöisesti liike- ja toimitiloiksi. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runkolinjastoon ja niiden maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Ydinkeskustan osalta ei seudullista vähittäiskauppaa ole mitoitettu. Tonteilla maantasoa ei

pääsääntöisesti voida osoittaa pysäköintiin ja liikennealueiksi. Keskusta-alueiden liikenneympäristöjä tulee kehittää kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten ehdoilla. Alueilta tulee varata riittävästi tilaa julkiselle kaupunkitilalle sekä parannettava alueen yhteyksiä ulkopuolisille virkistysalueille. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota kulttuuriympäristön arvoihin.

- **Täydentyvä keskusta**. Keskusta-aluetta täydennetään monipuolisella rakenteella ja laajennetaan Hervannan valtaväylän suuntaisena kaupunginosan pohjoiseen reunaan saakka ja valtaväylän yli itään. Hervannan valtaväylän itäpuolelle tulee tarkemmassa suunnittelussa ratkaista sujuva kävelyn ja pyöräilyn yhteys Hermiankadun ja Vaajakadun välille. Pohjoisosan alueesta on järjestetty suunnittelukilpailu, jonka pohjalta aluetta asemakaavoitetaan.
- **Kaupunkistrategian kasvun ja elinvoiman vyöhyke**. Vyöhyke koostuu kantakaupungin tehokkaimmin rakennetusta asioinnin ja työssäkäynnin sekä kaupunkiasumisen alueista yhdistäen Tampereen ydinkeskustan ja aluekeskukset toimivaksi osaksi kaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta. Hiilineutraalisuutta ja kestävää liikkumista koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi vyöhykkeelle tulee ohjelmoida merkittävä osuus kaupungin kasvua toteuttavasta asunto- ja toimitilarakentamisesta sekä kestävien kulkumuotojen kehittämistoimenpiteistä. Joukkoliikennepysäkkien lähikortteleita kehitetään vaikutusalueensa lähipalvelujen kävellen saavutettavina keskittyminä. Vyöhykkeelle sijoittuvan täydentävän asuntotuotannon tulee olla monipuolista ja suunnittelussa varmistaa asukkaiden riittävät lähivirkistysalueet ja virkistyspalvelut. Rakentaminen sovitetaan ympäristöönsä siten, että luonnonympäristön, viherympäristön ja kulttuuriympäristön arvot säilyvät.
- **Kaupunkivihreän kehittämisalue**. Puuston latvuspeitteisyyden ja kerroksellisen kasvillisuuden määrää on lisättävä ja viherpeitteisen vettä läpäisevän maanpinnan määrää on pyrittävä lisäämään nykytilanteeseen verrattuna rakennetuilla tonteilla ja yleisillä alueilla. Olemassa olevilla kansirakenteilla viherpeitteisyys voi toteutua kannelle istutettavana kasvillisuutena.
- **Kävelykeskustana kehitettävä hitaan liikkumisen alue**. Liikenneympäristöä on kehitettävä kävelyn ehdoilla. Alueella kehitetään jalankulkijoiden olosuhteita viihtyisien, monipuolisten, laadukkaiden ja esteettömien kävelyalueiden, kävelypainotteisten katujen, kävelykatujen ja -reittien avulla. Alueen monimuotoista kaupunkivihreää on vahvistettava. Hitaan liikkumisen alueella pyöräily on ohjattava ajoradoille lukuun ottamatta pyöräilyn pääreittejä.

- **Korkeaan rakentamiseen soveltuva vyöhyke**. Korkean rakentamisen yhteydessä tulee parantaa lähiympäristön laatua. Korkealla rakentamisella tarkoitetaan yli 12-kerroksista rakentamista. Hankkeen soveltuvuutta kaupunkikuvaan ja maisemaan on arvioitava jo ennen kaavahankkeen aloittamista.
- **Siniviherrakenne** Yhtenäinen siniviherrakenne on turvattava ja lisättävä siniviherrakenteen luonnon monimuotoisuutta. Asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden määrän säilyminen ja hyvä saavutettavuus tulee turvata. Suunnittelussa tulee varmistaa alueiden kytkeytyminen keskuspuistoverkostoon sekä säilyminen lähivirkistykseen soveltuvina, ääniympäristöltään miellyttävinä ja luonnon monimuotoisuutta tukevina ja lisäävinä alueina. Asemakaavoitettujen puistojen ja virkistysalueiden laatua tulee kehittää.
- **Muita:**
- Hervannan valtaväylä on liikenteen seudullinen pääväylä.
- Insinöörinkatu kuuluu pyöräliikenteen seudulliseen pääreitistöön.
- Tieteenkatu ja Hervannan valtaväylä kuuluvat pyöräliikenteen alueelliseen pääreitistöön.
- Asemakaavoituksen ja muiden hankkeiden yhteydessä on selvitettävä tarve melu- ja ilmanlaatuselvityksille.
- Täydennysrakentamisen yhteydessä, tonttitehokkuuden ollessa yli e=0,8 on pyrittävä muodostamaan korttelikohtaisia kotitalousjätteiden keräyspaikkoja.
- Vihiojan valuma-aluetta

*Kuva. Ote yleiskaavasta*

## 6.3 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa asemakaavat nro 3969, 5818, 7452 ja 7674. Koilliskulman tontti 7054-1 on moottoriajoneuvojen huoltoasemarakennuksien (AM) korttelialuetta. Kaakkoiskulman tontti 7062-6 on autopaikkojen (LPA-2) korttelialuetta. Luoteiskulman tontti 7133-4 on huoltoasemarakennuksien (LH) korttelialuetta ja sen eteläpuolen tontit 7133-5 ja 7133-6 ovat autopaikkojen (LPA-2) korttelialuetta. Lounaiskulman korttelin 7219 tontit 1, 4, 6 ja 8 ovat asuinkerrostalojen (AK-38) korttelialuetta. Autopaikkojen korttelialueille (LPA-2) on osoitettu suunnittelualueen ulkopuolella olevien asuinkortteleiden pysäköintiä. Niiden sijoittaminen on ratkaistava alueella myös tulevaisuudessa, mutta ne muuttuvat pintapysäköinnistä rakenteelliseen pysäköintiin. Kaava-alueella on lisäksi katualuetta ja pieni puistoalue (VP).

## 6.4 Pohjoisakselin ideakilpailu

Tavoitteet

Tampereen kaupunki järjesti alueen suunnittelusta ideakilpailun vuonna 2017. Tarkoitus oli ratkaista maankäytön yleiset suuntaviivat

asemakaavoituksen pohjaksi ja löytää yhteenliittymiä, jotka pystyvät jatkamaan korttelien kehittämistä laadukkaaseen toteutukseen asti yhteistyössä kaupungin kanssa. Keskeisenä tavoitteena oli Hervannan pohjoisen sisääntulon myönteisen kehityksen vahvistaminen ja rikastaminen sekä kehittäminen kaupunkimaisempaan suuntaan. Tavoiteltiin monipuolista toiminnoiltaan sekoittunutta asuin-, työ – ja palveluympäristöä. Raitiotiepysäkkien muodostamiin solmukohtiin tavoiteltiin liike- ja palvelutiloja sekä kohtaamispaikkoja sisä- ja ulkotiloihin.

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

Kilpailun ratkaisu ja suositukset jatkosuunnittelulle

Kilpailuehdotuksia saatiin 13 ja ratkaisu julkistettiin 31.8.2017. Kilpailuehdotuksien taso oli korkea ja niissä esitettiin kiinnostavia kehittämisideoita sekä aluekokonaisuudelle että osa-alueille.

Ensimmäiselle sijalle asetettiin ehdotus ”Keinutaan” ja toiselle ”Pons - Hervannan sillat”. Tuomaristo suositteli, että kaavoitus käynnistetään ehdotuksien kaupunkikuvallisten suuntaviivojen mukaan ja molempien parhaat ideat asetetaan jatkotyön pohjaksi. Kokonaisratkaisun pohjana toimii parhaiten ehdotus "Keinutaan", jossa Hervannan keskustan umpikorttelimainen rakenne laajenee alueelle pääosin nykyisen korkuisena. Eteläosaan sijoitetaan uudeksi maamerkiksi korkeaa rakentamista. Korttelirakennetta monipuolistetaan jollain osa-alueella ehdotuksessa "Pons - Hervannan sillat" esitetyillä ratkaisuilla kokonaisuuteen sovittaen.

Voittajaehdotuksen ”Keinutaan” tekijäryhmän muodostivat Hartela Länsi-Suomi Oy ja BST-Arkkitehdit Oy. Toiseksi sijoittuneen ehdotuksen ”Pons - Hervannan sillat” olivat laatineet Skanska Talonrakennus Oy, Setlementti asunnot Oy ja Arkkitehtitoimisto Kanttia 2 Oy.

*Kuvia voittaneesta kilpailuehdotuksesta (BST-arkkitehdit Oy)*

## 6.5 Kaupungin strategiat

Tampereen strategia 2035 ”Tekemisen kaupunki” hyväksyttiin valtuustossa 10.11.2025. Kaupunkistrategia on kuvaus painotuksista ja tavoitteista, joita kaupunginvaltuusto pitää tärkeimpinä. Se sisältää keskeiset viestit Tampereen kehittämiselle ja on perusta kaupungin johtamiselle. Strategian tavoitteita ovat mm. kestävä kasvu, jossa Tampereen vetovoimaa ja kehitystä ylläpidetään huolehtimalla asuinalueiden tasapainoisesta kehityksestä ja ympäristövastuusta.

## 6.6 Pohjakartta

Pohjakartta on Tampereen kaupungin kaupunkimittauksen laatima ja se on tarkistettu v. 2026.

# 7 ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

## 7.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Kortteleiden toteuttamista ohjaa kaavan ohella rakentamistapaohje. Yleisten alueiden ja infran toteutusta ohjaavat yleissuunnitelmat kaduista ja hulevesistä.

Asemakaavaa voidaan alkaa toteuttamaan sen saatua lainvoiman. Kortteleiden toteutusta ohjaamaan tulee perustaa ns. laaturyhmä, jossa on edustajat rakennusvalvonnasta, asemakaavoituksesta ja kiinteistötoimesta.

## 7.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Kaavaa voidaan lähteä toteuttamaan heti sen saatua lainvoiman. Toteutussopimus on tehty Hartela Oy:n ja Setlementtiasunnot Oy:n kanssa. Lisäksi tehdään tarvittaessa sopimuksia pysäköintioikeuksien osalta ennen kaavan vahvistumista.

## 7.3 Toteutuksen seuranta

Asemakaavan seurantalomake on selostuksen liitteenä.

# 8 LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavakartta
- Asemakaavan seurantalomake
- Rakentamistapaohje
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

## 8.1 Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista

- Kortteleiden viitesuunnitelma (BST arkkitehdit)
- Liikenneselvitys (Sitowise)
- Liikenteen nykytila ja ennuste(Sitowise)
- Bussipysäkkien sijainti Hervannan valtaväylällä Tieteenkadun liittymän siirtyessä (Sitowise)
- Hulevesiselvitys ja -yleissuunnitelma (Sweco)
- Liikennemeluselvitys (Akukon)
- Runkomeluselvitys (Akukon)
- Liito-oravaselvitys (Tampereen kaupunki)
- Luontoarvotarkastelu (WSP)
- Puustokartoitus (Tampereen Infra)
- Lausunto puhdistustyön toteuttamisesta Insinöörinkatu 11:ssä (Pirkanmaan Ely-keskus)
- Ilmastovaikutusten arviointi (Tampereen kaupunki)
- Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (Arkkitehdit MY)
- Kunnallistekniikkasuunnitelma (Sitowise)

*Taulukko 1: mallitaulukko*

| | | |
|---|---|---|
| 22.9.2026 MLRA | | |
| | | |
| | | |