



TAMPEREEN KANSI JA KESKUSAREENA

ASEMAKAAVAN SELVITYKSET

Kaupunkirakenne • Kaupunkikuva • Rakennuskanta • Toiminnot

29.10.2010

WSP FINLAND OY - NCC PROPERTY DEVELOPMENT OY - TAMPEREEN KAUPUNKI

UNITED
BY OUR
DIFFERENCE



TYÖN TILAAJA

NCC PROPERTY DEVELOPMENT OY
TAMPEREEN KAUPUNKI

OHJAUSRYHMÄ

Sakari Leinonen, Tampereen Kaupunki
Elina Karppinen, Tampereen Kaupunki
Mikko Leinonen, NCC Property Development Oy
Hannele Kuitunen, Pirkanmaan maakuntamuseo

SELVITYKSEN LAATIJA

WSP Finland Oy
Petri Saarikoski
Terhi Tikkanen-Lindström
Janne Koskinen
Hiroko Kivirinta
Timo Metsälä
Mikko Pelttonen
Tuomas Vuorinen
Outi Nietola

POHJAKARTAT

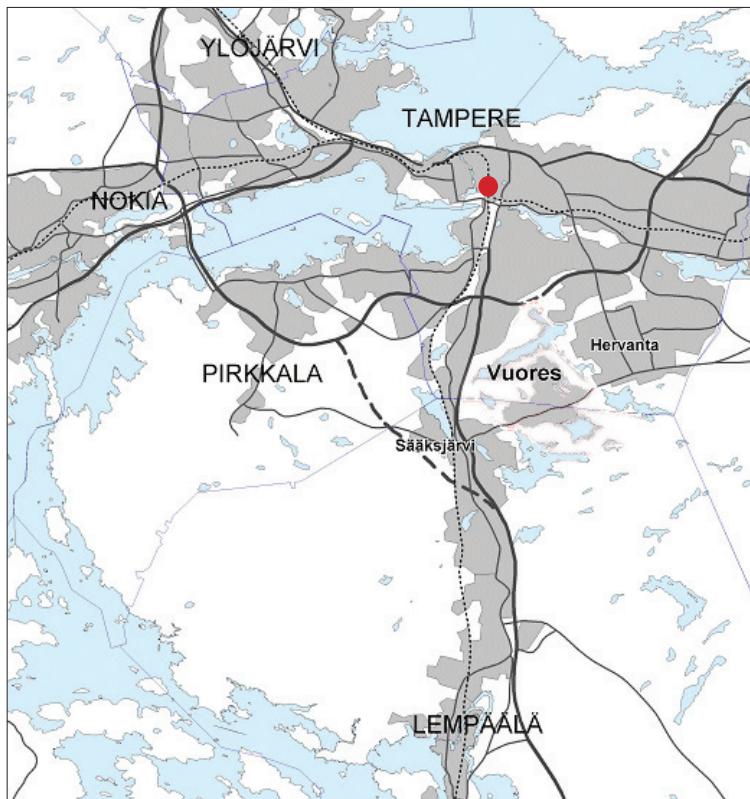
Tampereen Kaupunki / WSP Finland Oy

TAMPEREEN KANSI JA KESKUSAREENA

ASEMAKAAVAN SELVITYKSET ■ WSP FINLAND OY - NCC PROPERTY DEVELOPMENT OY - TAMPEREEN KAUPUNKI

SISÄLLYSLUETTELO

| | | | |
|---|----|---|----|
| JOHDANTO | 5 | 3. KAUPUNKIKUVA | 27 |
| 1 LÄHTÖKOHDAT | 5 | 3.1 Tampereen siluetti ja kaupunkikuvan ominaispiirteet | 28 |
| 1.1 Hankkeen kuvaus ja suunnittelualue | 5 | 3.2 Suunnittelualueen kaupunkikuva | 29 |
| 1.2 Selvityksen tavoitteet | 5 | 3.3 Valoisuus ja varjoisuus | 36 |
| 1.3 Menetelmät ja lähtöaineisto | 6 | 3.4 Johtopäätökset kaupunkikuva | 36 |
| 2 KAUPUNKIRAKENNE | 8 | 4. KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA RAKENNUKSET | 37 |
| 2.1 kaupunkirakenteen kehitys | 8 | 4.1 Valtakunnallisesti arvokkaat alueet ja -rakennukset | 37 |
| 2.1.1 Historiallinen katsaus kaupunkirakenteen kehitykseen | 8 | 4.2 Tampereen kantakaupungin rakennusinventoinnin paikallisesti merkittävät kohteet | 38 |
| 2.1.2 Rakentamisen vuosikymmenet | 10 | 4.3.Suunnittelualueella sijaitsevat rakennukset | 39 |
| 2.2 Kaupunkirakenteen nykytila | 11 | 4.4 Johtopäätökset kulttuuriympäristö ja rakennukset | 39 |
| 2.2.1 Kaupunginosat | 11 | 5. TOIMINNALLINEN SELVITYS | 40 |
| 2.2.2 Kaupunkiakselit ja rakeisuus | 12 | 5.1 Liikenne ja liikkuminen alueella | 40 |
| 2.2.3 Suunnittelualueen rakeisuus- ja kaupunkitilavertailu | 13 | 5.1.1 Ajoneuvoliikenne | 40 |
| 2.3 Topografia ja sijainti maisemarakenteessa | 15 | 5.1.2 Kevytliikenneverkko | 41 |
| 2.4 Korkea rakentaminen | 20 | 5.1.3 Joukkoliikenne | 42 |
| 2.5 Esteet, reunat ja rajat | 22 | 5.1.4 Solmukohdat | 43 |
| 2.6 Viheraluerakenne | 23 | 5.1.5 Huoltoliikenne | 44 |
| 2.7 Vireillä olevat kaupunkirakenteeseen vaikuttavat hankkeet | 24 | 5.2 Pysäköinti | 45 |
| 2.8 Ajantasakaavojen käyttötarkoitukset ja tonttitehokkuudet | 25 | 5.3 Lähialueen toiminnot ja palvelut | 46 |
| 2.9 Johtopäätökset kaupunkirakenne | 26 | 5.4 Palveluverkko | 47 |
| | | 5.5 Johtopäätökset toiminnot | 48 |
| | | Lähdeluettelo | 49 |



Asemakaavahankkeen sijainti. (Lähde: <http://www.tampere.fi>)



Asemakaava-alue ja lähivaikutusalue. (Lähde: WSP Finland Oy/Tampereen kaupunki)

JOHDANTO

Tämä selvitys liittyy Tampereen kansi- ja keskusareenahankkeelle laadittavaan asemakaavaan. Asemakaava-alue sijoittuu merkittäviä kulttuuriympäristöarvoja sisältävien paikkojen läheisyyteen ja rakennushankkeena teknisesti vaatimaan kohtaan rautatien tasoon ja sen yläpuolelle. Hanke tulee toteutuessaan olemaan kooltaan merkittävä ja sen kaupunkirakenteelliset ja -kuvalliset vaikutukset ovat huomattavia. Hanke tulee näkymään sekä kaukomaisemassa ja Tampereen siluetissa, että lähimaisemassa rakennusvolyymiltaan suurena hankkeena. Hanke tulee muodostamaan "saranan" rautatien eri puolille sijoittuvien kaupunginosien välillä. Selvityksen on tarkoitus sekä tukea asemakaavan suunnittelutyötä, että luoda arviointiperusteille puitteet kaavan vaikutustenarviointeja varten.

Työn tilaajana on ollut NCC Property Development Oy. Työn on laatinut WSP Finland Oy yhteistyössä tilaajan ja Tampereen kaupungin kaupunkisuunnittelun sekä Pirkanmaan maakuntamuseon kanssa.

I LÄHTÖKOHDAT

I.1 HANKKEEN KUVAUS JA SUUNNITTELUALUE

Hankkeen tarkoituksena on toteuttaa Tampereen keskustaan enimmäkseen pääradan päälle rakennettava kansi ja siihen liittyvä keskusareena urheilu- ja kulttuuritapahtumille. Areenan läheisyyteen sijoitetaan harjoitusjäähalli sekä palvelutiloja. Kannelle on lisäksi tarkoitus sijoittaa asuin- työpaikka- ja liikerakentamista. Kannen alapuolelle ja osin maan alle on tarkoitus sijoittaa pysäköintilaitoksia, huollon ja teknisiä tiloja, huoltokatuja sekä junien autolastausalue. Kaava-alueeseen sisältyy lisäksi Sorinkadun varteen sijoitettava asuin- ja liikerakennus pysäköintilaitoksineen.

Tampereen kansi- ja areenahankkeen tilaohjelmataavoite on yhteensä noin 100 000 kem² ja on siten liikennöitävän ratapihan päälle toteutettavana laajuudessaan ainutlaatuinen niin Tampereen kuin Suomenkin mittakaavassa. Tavoitteellinen tilaohjelma jakautuu seuraavasti eri toimintojen kesken:

30 000 kem² monitoimiareena (yli 10 000 katsojapaikkaa)
35 000 kem² toimitilaa (toimistot ja liiketilat) (1500 työpaikkaa)
12 000 kem² asuinrakentamista kannelle (140 asuntoa)
10 000 kem² asuinrakentamista Sorinkadun varteen (120 asuntoa)
12 000 kem² hotellirakennusoikeutta (250 hotellihuonetta)

Monitoimiareena ja urheilukeskus on tarkoitettu pääosin Tampereen seudun asukkaiden käytettäväksi ja suunnitellaan täyttämään kansainvälisten kulttuuri- ja muiden tapahtumien, kuten jääkiekon maailmanmestaruuskisojen vaatimukset.¹

Tarkastelualueeseen on lähivaikutusalueen lisäksi liitetty ympäröivät kaupunginosat Kyttälä, Ratina, Tulli, Kalevanharju ja Tammela sekä merkittävät rakennuskokonaisuudet ja rakennukset Tampereen keskustan alueella.

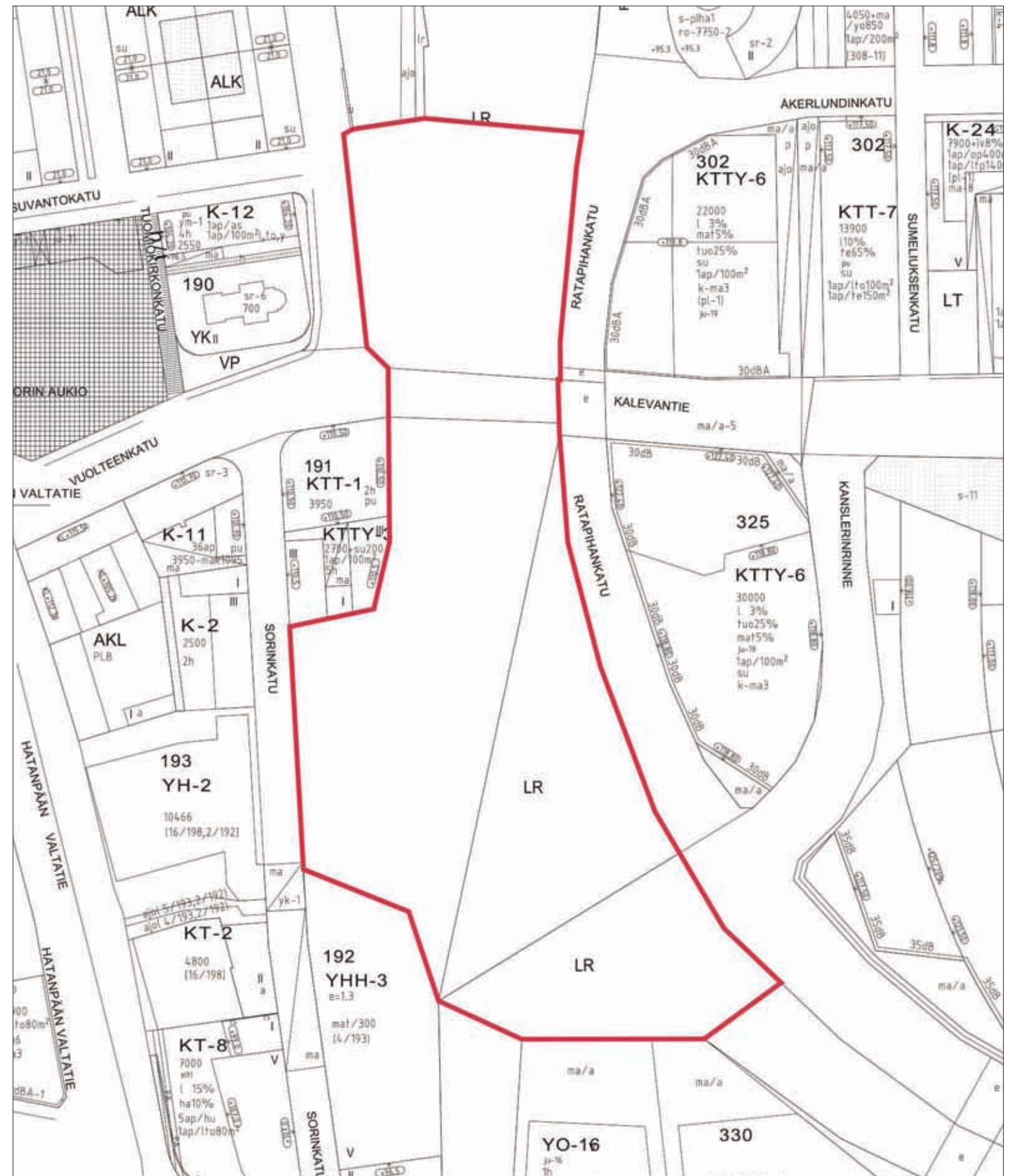
I.2 SELVITYKSEN TAVOITTEET

Tämän selvityksen tavoitteina ovat asemakaava-alueen ja sen ympäristön kaupunkirakenteellisten, -kuvallisten ja toiminnallisten sekä rakennetun ympäristön ominaisuuksien ja arvojen tunnistaminen ja analysointi asemakaavatyötä varten. Selvitys toimii tukena ja työkaluna myös asemakaavan vaikutusten arvioinneissa.

¹ (Kansi ja Keskusareena, Tampere, tiedotustilaisuus 20.4.2010, ppt kalvot)

1.3 MENETELMÄT JA LÄHTÖAINEISTO

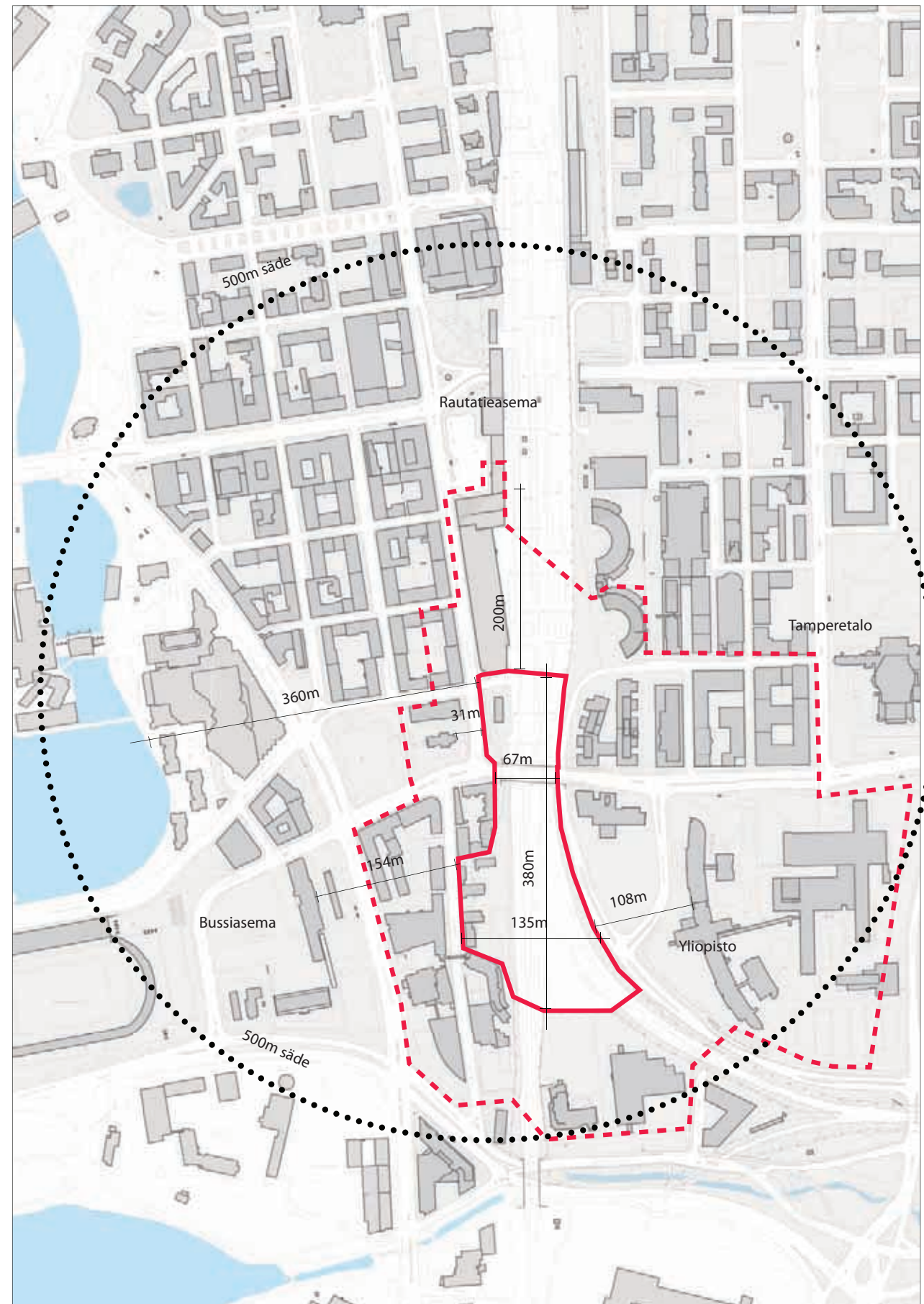
Selvitys on laadittu lähtötietoaineistoon ja maastokäynteihin perustuen kvalitaatiivisina valokuva-, kirjallisuus- ja pohjakartta-analyysinä. Lisäksi on tuotettu 3D-kuvia, leikkauspiirustuksia sekä virtuaalimalli selvitysten tueksi. Kaupunkirakenne, kaupunkikuva sekä kulttuuriympäristö ja rakennukset – selvitysosiot luovat oman kokonaisuutensa. Toiminnallisessa selvityksessä kuvataan liikkumisen ja palveluiden nykyiset ja suunnitellut verkot. Käytetyt lähteet on koottu selvityksen liitteeseen.



Ajantasa-asemakaava ja asemakaava-alue / Tampereen kaupunki



Katukartta



Suunnittelualueen etäisyydet joihinkin lähialueen kohteisiin sekä suunnittelualueen mitat

2 KAUPUNKIRAKENNE

2.1 KAUPUNKIRAKENTEEN KEHITYS

2.1.1 Historiallinen katsaus kaupunkirakenteen kehitykseen.
Visioidut kaupunkiakselit ja viherrakenne, muutokset viime vuosisadalla

Ruotsin vallan aika

1779

Ruotsin kuningas Kustaa III perusti Tampereen kaupungin Tammerkosken rannoille. Tampereen kaupunkirakennetta on määritellyt teollinen toiminta 1800-luvun alusta alkaen.

Venäjän vallan aika

1877

Oli luotu ruutuasemakaava.

1887

Tammerkosken itäpuolella oleva työläisten alue Kyttälä oli liitetty Tampereen kaupunkiin.

1896

Suunnitelmissa Wiinikankatu (nyk. Tuomiokirkonkatu) olisi jatkunut pitkälle etelään puistoalueelle, joka ympäröi Pyhäjärveä. Pellavatehtaankatu olisi yhdistänyt Kyttälän alueen Ratinanniemen, Ratinantorin ja puistoalueet.

Rautatiepihan itäpuolella Tammelankadun bulevardi päättyy kapeaan katujen väliseen puistoalueeseen, jota kehystää Kalevankatu pohjoisessa ja vanha puukuja sekä Messukyläntie, eteläreunalla, josta avautui näkymä mäelle itään (nyk. Yliopistonrinne).

Kartassa näkyy Ratinan puistoalueen itäpäästä Venäläisen kirkon (ortodoksi-kirkon) eteläpuolelta aukiolta alkava rautatien tasossa ylittyvä katuvaraus, mikä jatkuu itään kaartuen ja liittyy Messukyläntiehen.

1900

Kyttälää halkovasta Hämeenkadusta oli kehittynyt Tampereen pääkatu. Sen päätteinä olivat ja ovat vielä tänäkin päivänä kauppatori lännessä ja rautatieasema idässä. Pienimittakaavaisen puurakentamisen ohella kaupunkiin rakennettiin myös kivitaloja. 1900-luvun taitteeseen mennessä, Tampereesta oli kasvanut Suomen kolmanneksi suurin kaupunki ja merkittävä tekstiiliteollisuuden keskus.

Itsenäisyyden aika

1908

"Asema- ja aluekartassa" on nähtävissä vakiintunut ruutukaavarakenne ja suunnittelualueeseen osaksi kuuluva rautatien alue. Uusi asemakaava merkitsi

käytännössä olemassa olevan rakennuskannan purkamista ja uudelleen rakennustyötä.

Ratinan alue liittyi rautatiealueeseen Vuolteenkatu-Ratinan tori-Walkamankatu viherkaistan kautta. Sorinpuisto oli suunniteltu pohjois-etelä suuntaiseksi Läntisen Sorinkadun ja Itäisen Sorinkadun väliin ja liitti Ratinan torin luontevasti Ratinan niemen kiertävään rantapuistokaistaleeseen.

Suurin osa Ratinanniemestä oli osoitettu maanviljelyskäyttöön. Tämän seurauksena kaupunkiruutukaava loppui Hatanpääkadulle (nyk. Suvantokatu). Wiinikankatu ja Rautatienkatu sulautuivat yhteen Ortodoksisen kirkon jälkeen ja jatkoivat polkuna rata- ja maanviljelysalueiden välissä.

Rata-alueen itäpuolella, Peltokatu ja Pakkahuoneenkatu muodostivat Tammelan alueen läntisen reunan.

1921

"Tampereen kaupungin asemakartassa" on Ratinanniemelle laadittu jugend-tyylinen suunnitelma symmetrisine rakennuksineen ja puutarhoineen. Ratinan ja rautatielaueen väliin uutena aiheena osoitettu kaartuva Hatanpään valtatie leikkaa Ratinan yhdistäen kaupunkikeskustan ja eteläisen teollisuusalueen Viinikanlahden ympärillä. Vuolteenkatu - Messukyläntie yhteys oli suunniteltu siltana ratapihan yli siten, että Ratinan tori Ratinanniemen kärjessä toimisi linjan päätteenä. Sorinkatu ja Pengerkatu rajaavat rata-alueen länsilaitaa. Tehdaskatu ja Jokikatu yhdistävät lidesjärveä ja Ratinan ympäröivän alueen. Tammelankadun päätteessä kumpu toimi Kaupungin varastona. Vuoden 1921 suunnitelmia ei sellaisenaan toteutettu. Selkeä rakennetun ympäristön muutos on rautatiealueelle rakennetut veturivarikot ja tavara-aseman rakennukset.

1948 Tammelan alueen etelärajan puistoalue Kalevankadun ja Messukyläntien välissä "sirpaloitui" alueena rata-alueen ylittävän sillan laajentuessa.

1966 asemakaavakartta näyttää kuinka Ratina oli muuttunut merkittäväksi liikenteelliseksi solmukohdaksi. Linja-autoasema, Ratinan stadion ja sähkölaitoksen rakennukset kehystivät Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie risteyksen ympäristöä.

Messukyläntie poistettiin vuonna 1966 ja Kalevankatu muutettiin Kalevantieksi. Messukyläntien linjauksesta on muistona Yliopiston edessä oleva puukuja. Tammelan katu – Yliopiston katu linjan päätteeksi muodostui Yliopisto (ent. Kaupungin varasto). Vuolteenkadun linjaus ei koskaan yltänyt Ratinan Suvannon rantaan vaan se kääntyi Tampereen valtatielle Ratinan aukion kautta ja linja-autoaseman edestä.

Viinikanoja, maisemaelementti ja kaupungin eteläreuna, muokkautui epäselväksi Viinikankadun ja Tampereen valtatie liikenneväylän kehittyessä.

Nykyään rakenteeltaan hajanainen Hatanpään valtatie ja Ratapihankadun välinen alue on seurausta junaratojen ja kumipyöräliikenteen vaatiman tilan soveltamisesta alueelle. Alueen kautta lähestytään Tamperetta mutta se ei sinänsä kuvaa tai vahvista kaupungin rakennetta.

Finlaysonin ja Tampellan tehdasrakennusten sijainti Tammerkosken varrella johtuu käytännön vaatimuksista, jotka mahdollistavat 18 metrin korkeuseron hyväksikäytön vesivoimaan Näsi- ja Pyhäjärvien välillä. Tuotantorakennusten ja Tammerkosken muodot luovat yhdessä kokonaisuuden, joka on yksi Suomen kansallismaisemista. Selkeät rakennusten rajat vettä vasten rajaavat avoimen jokimaiseman. Veden liike ja materiaalisuus puolestaan peilaavat teollisuusrakennusten kuvaa jatkuvasti muuttuvalla pinnallaan.

Sisäpihat ovat intiimejä ja ketjuttuvat toisiinsa luoden mielenkiintoisia reittejä sekä rajattuja näkymiä; vastakohtana kaupunkiin avautuville jyrkeille julkisivuille.

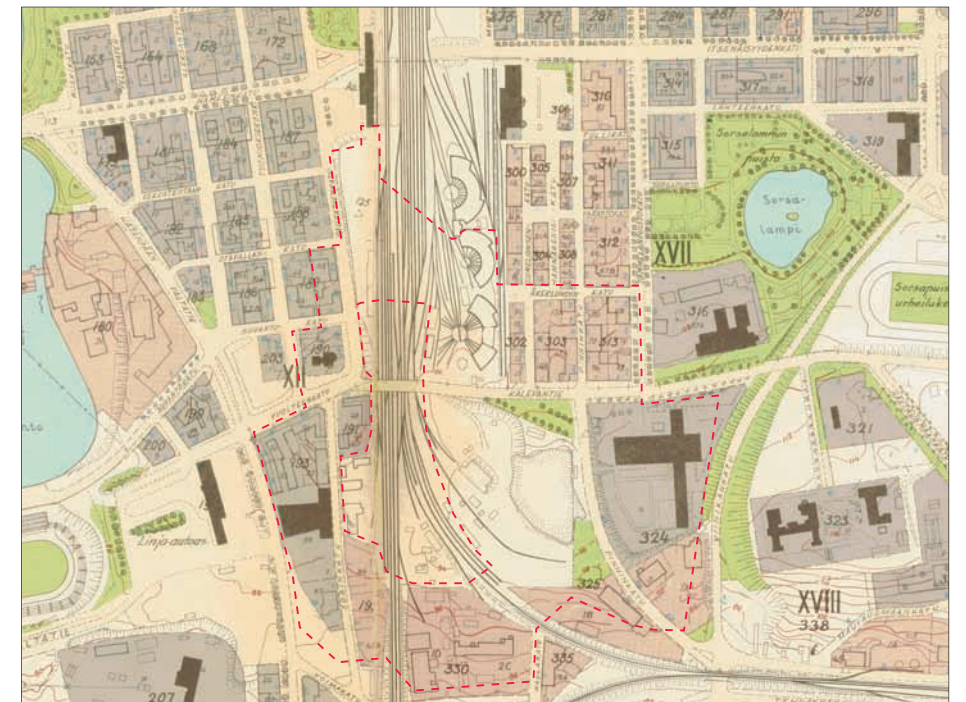
Kaava-alue on laajuudeltaan samaa luokkaa kuin Finlaysonin alue ja hankkeen volyymi noin 100 000 km² on mittava. Tästä näkökulmasta kaava-alueelle on mahdollisuus luoda rakentamista, joka vaikuttaa maamerkinä suoraan Tampereen kaupunkikuvaan.



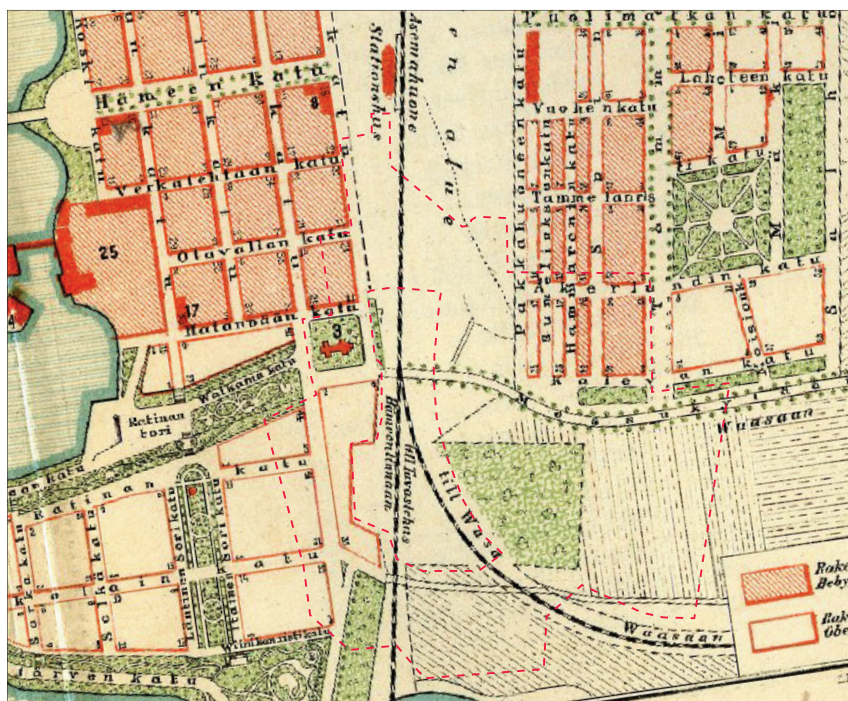
Asemakartta 162 2.2. vuodelta 1896



Asema- ja alue kartta vuodelta 1908



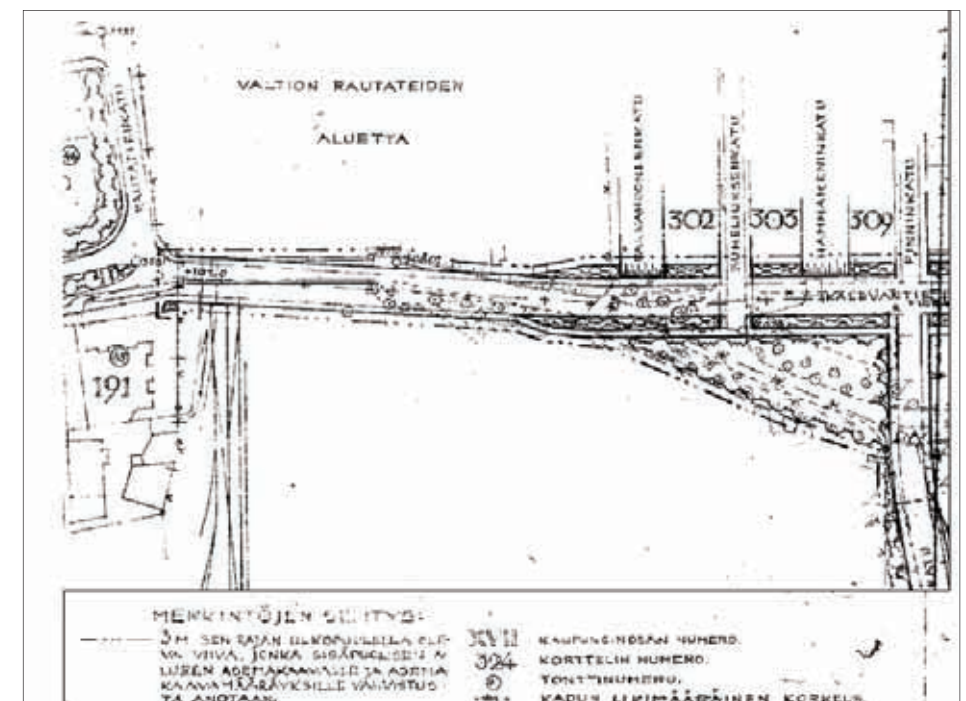
Virastokartta vuodelta 1966



Asemakartta vuodelta 1902



Asemakartta vuodelta 1921



Asemakaava 96, 29.9. vuodelta 1948

Kuvat: Tampereen kaupunki

2.1.2 Rakentamisen vuosikymmenet

Kyttälä

Kyttälän alue on olennainen osa Tampereen liikekeskustaa. Alue sijoittuu Hämeenkadun kauppakadun molemmin puolin ja liittyy itälaidaltaan suoraan ratapiha-alueeseen. Kyttälä liitettiin Tampereen kaupunkiin 1870-luvun lopussa ja uuden asemakaavan linjauksien vaatimat työt aloitettiin 1890-luvulla. Suorakulmaiset umpikorttelit ovat pääosin toteutettu 1900-luvun aikana. Maamerkkirakennukset Hotelli Tammer sekä Vanha postitalo edustavat 1920-luvun arkkitehtuuria. Maamerkkirakennus hotelli Ilves, kauppakeskus Koskikeskus sekä rannan asuinkerrostalot ovat 1980-luvulta.

Kyttälän rakennuskanta muodostuu pääosin kuusi- ja seitsemänkerroksisista lamellitaloista. Kattokerrokset ovat suurimmaksi osaksi sisäänvedettyjä mutta myös harja- ja aumakattoisia rakennuksia löytyy. Rakennusten julkisivumateriaalit vaihtelevat rappaus ja betonipinnoista metallikasetteihin. Julkisivuissa on käytetty jonkin verran myös puuta. Värikyksen osalta Kyttälässä on pitäyditty vaaleissa beigein, punaisen, sinisen ja harmaan sävyissä. Kattomaailmasta löytyy mustaa, punaista, vaalean vihreää ja vihreää.

Ratina

Ratinalle antaa ilmettä 1960-luvun stadion ja 1930-luvun linja-autoasema sekä Vuolteenkadun Vuoltsun ja autotuonin korttelien rakennukset, jotka muodostavat funktionalistista tyyliä edustavan korttelikonaisuuden. Uuden kehityksen myötä Ratinan on nousemassa lisää julkisivuiltaan punatiilistä asuin- ja liikerakentamista. Suunnitteilla on myös uusi kauppakeskus, joka tiivistää Ratinan aluetta. Ratinan rakennukset ovat yhdestä kuuteen kerrosta korkeita. Joukkoon mahtuu lamellitaloja, asemarakennuksia sekä monumentaalinen stadionrakennus. Asfaltoidut kadut ovat monikaistaisia ja nykytilassa määrittävät voimakkaasti alueen luonnetta. Ratinassa on lähinnä tasakattoisia rakennuksia mutta myös harjakattoja löytyy. Julkisivumateriaaleina ovat 1930-luvulle tyypillinen rappaus sekä punatiili, metallikasetit, puu, betoni ja kivi. Värikykseltään rakennukset ovat pääosin vaaleita. Harmaa, keltainen, beige, valkoinen ja tiilen punainen ovat vallitsevia värejä alueella.

Sorinkadun korttelit

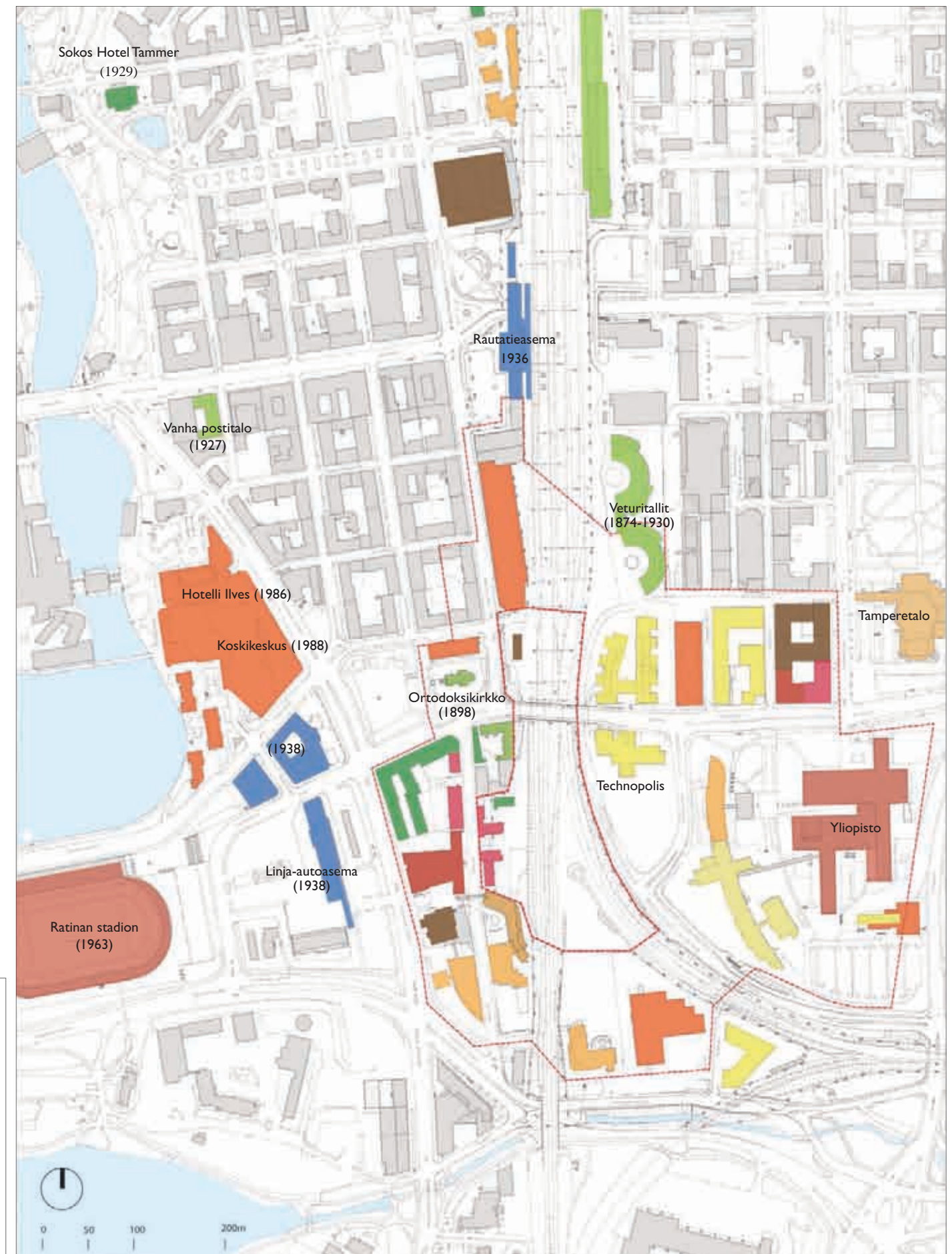
Sorinkadun korttelit pitävät sisällään monen tyyppisiä rakennuksia eri vuosikymmeniltä aina 1900-luvun alusta 1990-luvulle. Rakennuskorkeudet vaihtelevat yhdestä kuuteen kerrokseen. Kattomuodot ovat tyyppillisesti harjakattoja, joskin uudemmissa virasto- ja liikerakennuksissa on tasakatot. Julkisivumateriaaleina ovat rappaus, tiili, metallikasetti sekä puu ja betoni. Tiilipintaiset rakennukset ovat patinoituneet hienosti. Värikykseltään rakennukset ovat pääosin vaaleita beigein, valkoisen ja tiilipintaiset rakennukset tumman punaisia.

Tulli

Tullin alue on muodostunut 1800-luvun lopulla ja pitää sisällään pääosin syvärunkoisista toimitila- ja varistorakennuksista sekä asuinrakennuksia. Kerroskorkeudet vaihtelevat kahdesta seitsemään kerrokseen. Kattomuodoiltaan Tullin alue on leimallisesti tasakattoisten rakennusten alue. Julkisivumateriaaleissa näkyy selkeästi kolme rakennusvaihetta: ensimmäinen vaihe rakentui n. 1800–1920 ja oli ns. punatiilivaihe, jolloin rakennettiin varasto, konttori- ja tuotantotiloja esimerkiksi veturihallit 1870- ja 1890-luvuilla. Toinen vaihe 1930-luvulla oli ns. funktionalistinen kausi. Kolmannessa murrosvaiheessa 1980–1990 Tullista tuli ydinkeskustan laajennusalue jalankulkutunnelin kautta ja alueelle tuli liike-elämän toimintoja.

Kalevanharju

Kalevanharjun länsiosa suunnittelualan läheisyydessä muodostuu suurista yliopiston rakennuksista 1960-, 1980- ja 2000-luvulta, toimistorakennuksista, liikenneväylistä sekä viher- ja parkkialueista. Monumentaalisten rakennusten julkisivut ovat betonia, metallikasetteja, lasia ja tiiltä. Kattomuodoiltaan rakennukset ovat pääosin tasakattoisia. Kuriositeettina voidaan mainita yliopiston päärakennuksen katolla oleva puutarha. 2000-luvun alussa alueelle on rakentunut mm. toimistotilaa, viimeisimpänä Technopoliksen ensimmäinen vaihe vuonna 2010.



2.2 KAUPUNKIRAKENTEEN NYKYTILA

2.2.1 Kaupunginosat

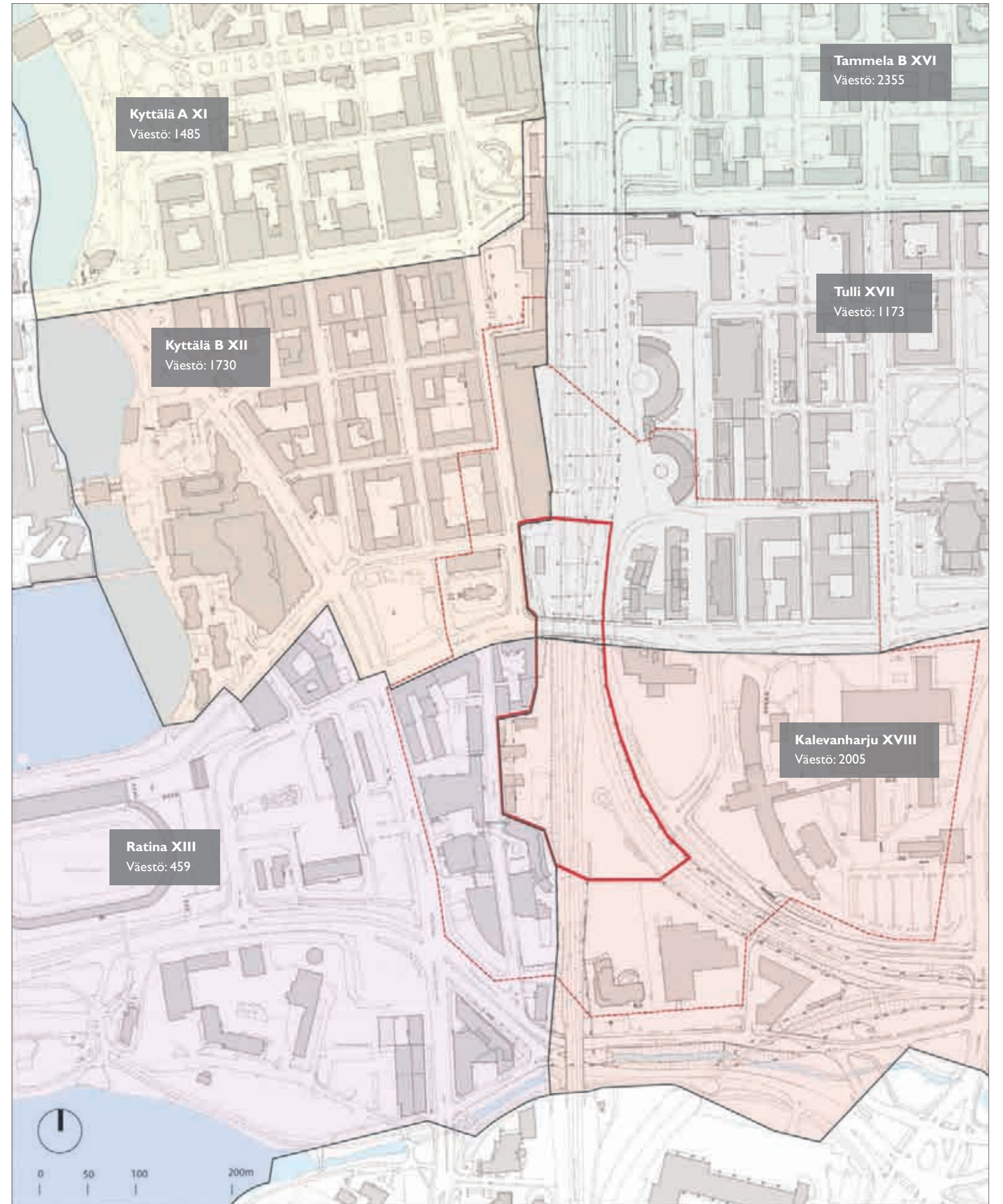
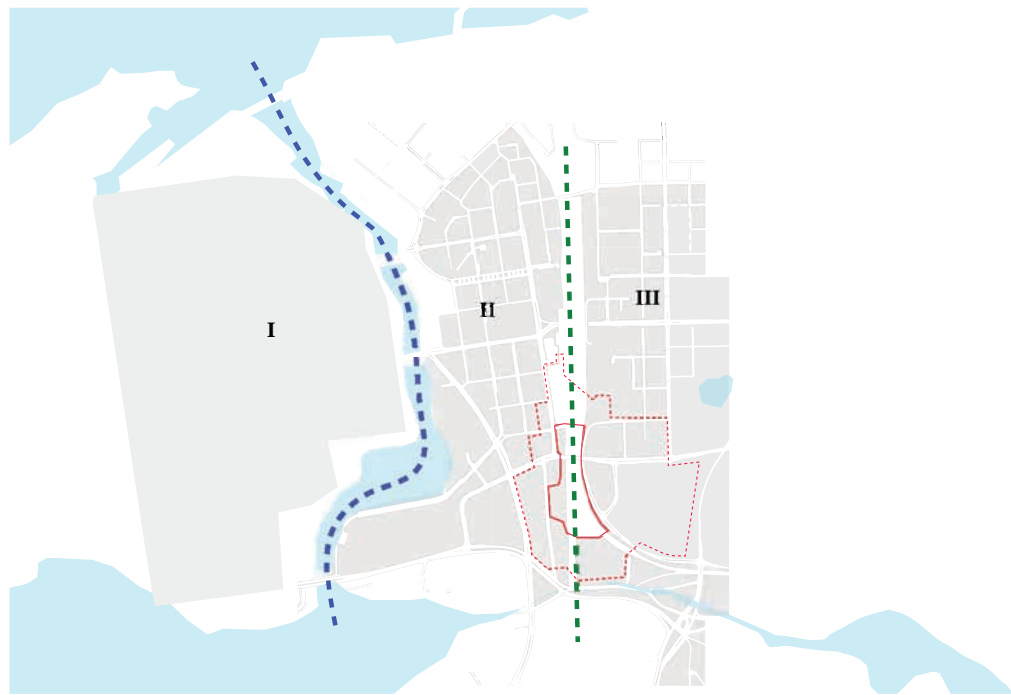
Tampereen kaupunkirakenteesta on erotettavissa selkeitä rakenteellisia kokonaisuuksia. Tampereen keskusta-alueen voidaan nähdä jakautuvan kolmeen vierekäiseen etelä-pohjoissuuntaiseen osaan, joita jakavat Tammerkosken vesistön linja sekä pääradan linja rautatieaseman kohdalla. Kaupunkirakenne voidaan jakaa tarkemmin kaupunginosille tyypillisten rakenteiden kautta.

Kyttälän kaupunginosa on tiiviin kaupunkimainen, pääosin umpikortteleihin perustuva ruutukaava-alue, joka rajaa voimakkaasti ratapihan länsipuolta. Kyttälän katujen leveys vaihtelee Tuomiokirkonkadun ja Aleksanterinkadun varsilla toispuoleisten istutuskaisojen ja rakennusrajojen sisennysten johdosta. Kyttälän itä-länsi suuntaisilla kaduilla rakennukset ovat kiinni katulinjassa.

Tullin alue ratapihan itäpuolella on tiivis ja kaupunkimainen. Rakennukset ovat alueen toimitila-, tuotanto-, ja varastotoiminnoista johtuen syvärunkoisia. Idässä Tulli rajautuu Tampere taloon ja siihen liittyvään puistoon, joka avoimena tilana luo kontrastin muuhun Tullin alueeseen. Lännessä Tulli rajautuu ratapiha-alueeseen ja sen tukitoimintoihin liittyviin rakennuksiin.

Ratinan alue on väljä, teiden, asuin- liike- terminaali ja stadion -rakennusten alue, joka on tiivistymässä voimakkaasti etelärannan rakennushankkeiden myötä.

Kalevanharjun hahmo on hajanainen johtuen suurten instituutionaalisten rakennusten ja leveiden liikenneväylien luomasta rakenteesta. Korkeat yliopiston rakennukset luovat voimakkaan kaartuvan rajan, mutta erillään katureunoista. Ratapihankadun linjaa korostaa Technopoliksen toimistorakennus Kalevantien eteläpuolella.



2.2.2 Kaupunkiakselit ja rakeisuus

Asemakaava-alue sijaitsee Tampereen kantakaupungin kaupunkirakennetta voimakkaasti jakavalla leveällä rautatieakselilla kohdassa, jossa alueen pohjoispuoleiset suhteellisen yhtenäiset ruutukaavokorttelit hajoavat pirstaleiseksi rakennusvyöhykkeeksi kantakaupungin eteläisellä sisääntuloreunalla. Alueelta puuttuu kaupunkirakenteellista jännitettä.

Rataa reunustavien ruutukaava-alueiden pääsuunnat piirtävät kiilan, jonka kärjen alueelle hanke sijoittuu (Rautatiekadun keskilinja ja ratapihan pohjois-etelä-suuntainen keskilinja yhdistyvät). Kaava-alueella kaupunkirakenteellisten koordinaatistojen suunnat sulavat toisiinsa ja alueen itäpuoleista kaupunkireunaa luonnehtivat loivat ympyräkaaren muodot julkisivustoissa. Kaava-alueen rakentamisella on mahdollista muodostaa kaupunkirakenteeseen strateginen osa, joka toimii kahta eri koordinaatistossa olevaa rakennekenttää sitovana nivelenä tai linkkinä.

Kaava-alueen itäpuolella on suurikokoisia mm. yliopiston ja Tampere-talon rakennuskokonaisuuksia, jotka ovat perinteisen ruutukorttelin kokoisia. Länsipuolelta löytyy pienimittakaavaisempia rakennuksia kuten Sorinkatu 2:n puurakennus. Tampereen kantakaupungissa on perinteisesti sijainnut suuria rakennusmassoja. Näitä ovat historialliset tehdaskiinteistöt laajoine sisäpihoineen. Typologisesti hankkeen on siten mahdollista olla sekä innovatiivinen, että asettua perinteen jatkumoon.

Lähivaikutusalueella historiallisesti merkittäviä rakennuksia ovat hienopiirteisessä arkkitehtuurissaan korunomainen ortodoksikirkko, suojeltu punatiilirakennus (YLE:n talo) sekä rautatieasema veturivarikkohalleineen.

Liikenteellisesti alue sijaitsee paikallisesti merkittävien joukkoliikennevirtojen potentiaalisessa solmukohdassa muodostaen kolmiota rautatieaseman ja linja-autoaseman kanssa. Lisäksi alue sijaitsee Etelä-Suomen tärkeän rautatiekäytävän ja Tampereen toiminnallisesti tärkeän poikittaiskadun Kalevantien risteyksessä. Hankkeesta on siten mahdollista muodostua "liikenteenjakaja", tarjoten uusia yhteyksiä erityisesti kevyen- ja joukkoliikenteen kannalta yhdistäen radan eri puolia, ylä- ja alatasoja, tarjoten reittejä ja tiloja siirtymiseen ja palveluja erilaisille matkaketjuille.

Rautatiekäytävä on kaava-alueen kohdalla laaksossa, jonka molemmiin puolin sijaitsevilla alueilla katutaso sijaitsee useita metrejä ratapihatasoa korkeammalla. Rautatien estevaikutus on johtanut siltayhteyden tarpeeseen ja Sorinsillan rakentamiseen.

Kaupungin akselit ja vistat

Kaupungin kaksi merkittävintä pohjois-eteläsuuntaista katuakselia ovat kronologisessa järjestyksessä

- 1) Hämeenpuisto (alkuperäinen nimi Esplanadi, muutettiin vuonna 1936) näkymä Näsilinna (korkeusasema + 100 m) pohjoisessa ja Pyhäjärvelle Pyykinharjun kaakkoisreunan yli (Eteläpuiston korkeusasema + 80 m) etelään.
- 2) Tammelan puistokatu- Yliopistonkatu akselin näkymä Lapin alueelle pohjoisessa ja Kalevanharjulle etelässä päätteenä yliopisto.
- 3) Kaupungin kannalta toissijaisena mutta hankkeen kannalta merkittävimpänä kaupunkiakselina voidaan pitää Rautatiekatua. Pohjoispäädystä akselia merkkää Tuomiokirkon mäki (maanpinnan korkeus n. +100) ja eteläpäädystä Ortodoksikirkko (maanpinnan korkeus n. +98). Eteläpäädyn selkeä päätte on As Oy Sorinahde. Kovera katuprofilii luo ainutlaatuisen näkymälinjan pohjois-eteläsuunnassa ja tulevien akselin varteen sijoittuvien hankkeiden olisi hyvä ottaa huomioon tämä erityispiirre.

Merkittävät länsi-itä suuntaiset akselit ovat:

Hämeenkatu (A) ja Satakunnankatu (B) yhdistävät vanhan kaupungin kosken itäpuolisiin osiin siltayhteyksillä Tammerkosken kohdalla aina Rautatiekadulle asti missä koordinaatisto muuttuu. Hämeenkadun läntisenä päätteenä ovat Pyykin kirkkopuisto - itäisenä päätepisteenä Rautatieasema. Satakunnankadun (C) läntisenä päätepisteenä on Pispala. Itsenäisyydenkadun itäinen päätepiste on Kalevankirkko.



Rakeisuus, koordinaatistot ja suunnat, akselit, käytävät

2.2.3 Suunnittelualueen rakeisuus- ja kaupunkitilavertailu



Kuva 1.



Kuva 2.



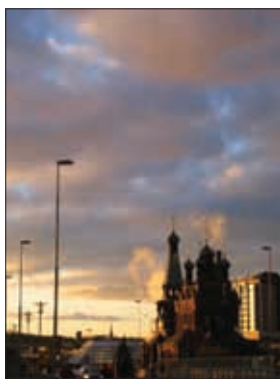
Kuva 3.



Kuva 4.



Kuva 5.



Kuva 6.



Suunnittelualueen rakeisuus- ja kaupunkitilavertailu keskustorin ja kosken ympäristön kanssa



Lähteet:

Kuva 1: <http://www.tampere.fi/ekstrat/sahkolaitos/naps/naps42002/kuvat/tammerkoski.jpg>, Kuva 2: <http://media-cdn.tripadvisor.com/media/photo-s/01/42/31/dc/tampere-finland.jpg>, Kuva 3: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Finlayson_factory_area2.jpg,
Kuvat 4-5: Robban Andersson, [flickr.com/photos/robban_andersson/3795209491/](https://www.flickr.com/photos/robban_andersson/3795209491/) Kuva 6: Paul Quillen http://bp3.blogger.com/_JHtUfV09Sdc/RnaeEtGhoL/AAAAAAAAAHU/QImn2RgGsxU/s1600-h/Orthodox2.jpg

Keski-osa

- kulku-virta rautatieasemalta
- näkymä kohti rautatiekäytävää

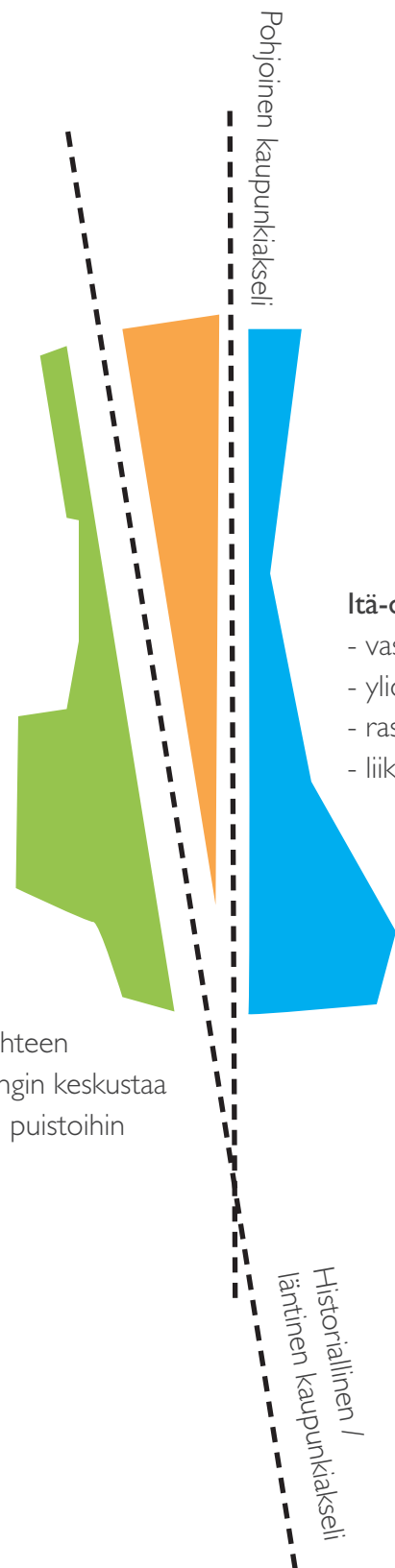
Itä-osa

- vastatusten liikennekäytävää
- yliopisto, toimistotaloja sekä kongressikeskus
- raskasta rakentamista
- liikenneympäristöä

Länsi-osa

- parempi sijainti auringonvalon suhteen
- näkymä kohti historiallista kaupungin keskustaa
- yhteys joen rantaan ja kaupungin puistoihin
- pienimittakaavaista rakentamista

Suunnittelualueen eri luonteiset vyöhykkeet



Ydinkeskustan kortteleiden koordinaatistojen suunnat suunnittelualueella

2.3 TOPOGRAFIA JA SIJAINTI MAISEMARAKEN- TEESSA

Tampere on kosken varrelle rakentunut kaupunki. 18 metrin korkeusero Näsijärven ja Pyhäjärven välillä on alkujaan antanut mahdollisuuden energiantuotantoon ja teollisuustoimintaan.²

Selänteet ja laaksot muodostavat Tampereen kantakaupungin maisemarakenteen perusrungon ja ovat merkityksellinen osa Tampereen identiteettiä. Sen keskeisimmät elementit ovat kantakaupungin läpi kulkeva harjukso sekä Pitkäjärvestä alkunsa saava Kaukjärvi-lidesjärvi murroslaakso. Harjukso sekä erottaa että yhdistää: Näsijärvi ja Pyhäjärvi erottuvat erillisiksi järviaitaiksi ja harjukokonaisuus toimii yhteytenä kaupungin itäisten ja läntisten osien välillä.

Rantakalliot muodostavat vyöhykkeen kantakaupungin ympäri. Kantakaupungin alueella suhteelliset maanpinnan korkeudet vaihtelevat alueittain enintään 40 metriä. Kaupungin pääakselin vistan läntisenä pääty pisteinä on Pispalanharju, joka antaa suunnan Tampereen suurmaisema-alueelle. Kantakaupungin korkeimmat maanpinnan kohdat sijoittuvat Pyynikin harjulle mikä kohoaa enimmillään +85 m Pyhäjärven pinnasta.

Kaava-alueen sijainti rautatiealueen päällä ja alueelle tavoiteltu kerrosalamäärä luovat uuden rakennuksen toteutettavan "kaupunkikukulan" Tampereelle, joka on nähtävissä monista tarkastelusuunnista. Kannen yläpinnan alin taso sijoittuu korkeusasemaan noin +102.5 m

Olemassa olevassa topografisessa tilanteessa ratapiha (+92-94m) jää kahden korkean paikan, ortodoksikirkon kohdalla olevan kummun ja as. oy Sorinahteen (+98 ja +100 m) ja Yliopiston rinteeseen (+105), väliin. As Oy Sorinahde muodostaa Rautatienkadun eteläisen päätteen.

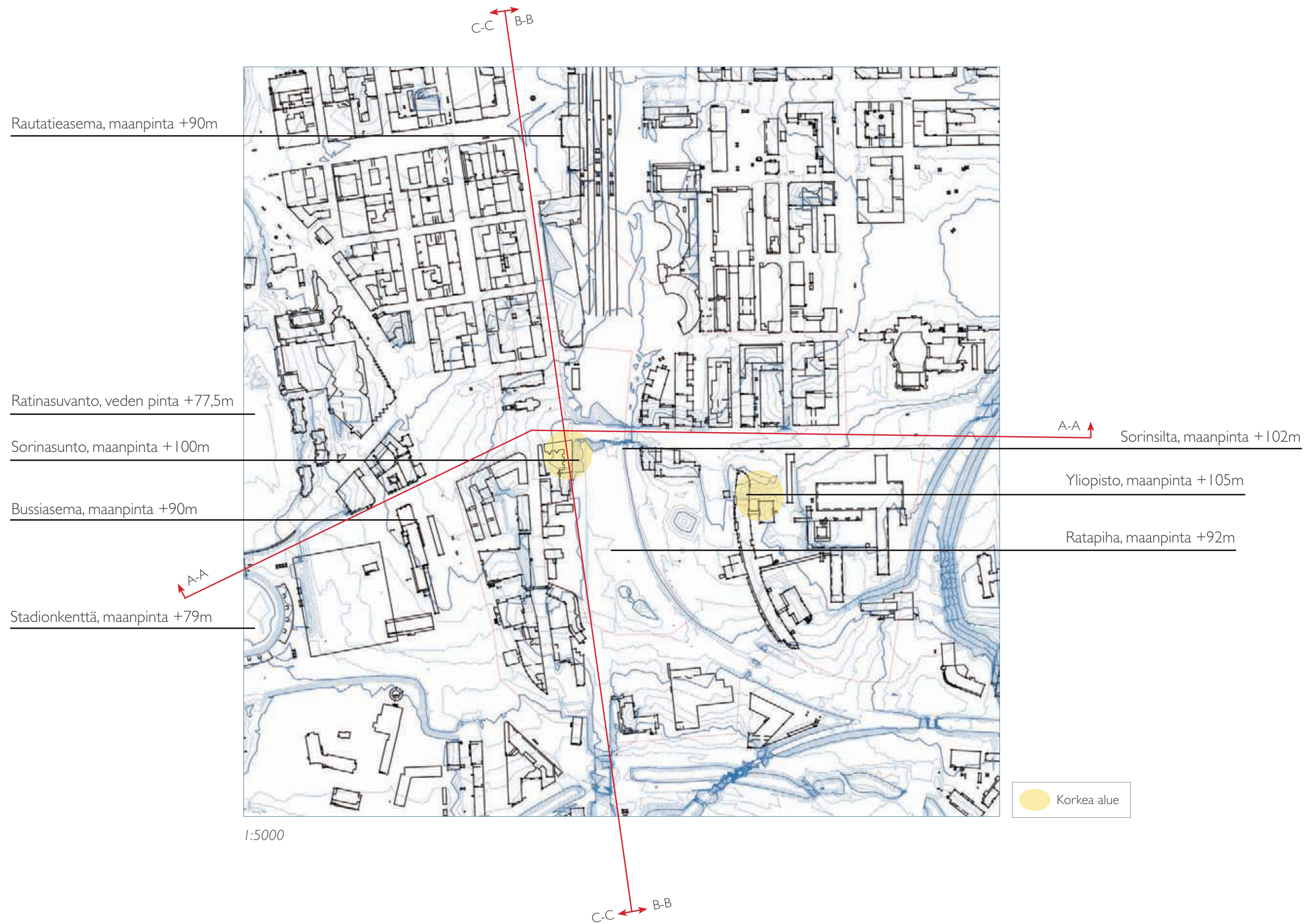
Kannen noustessa ratapihojen päälle, kaava-alueen ja olemassa olevan kadun koron välinen keskimääräinen korkeusero on 7.5 metriä. Tuleva kaava-alue on n. 25 metriä Pyhäjärven (veden pinta +77.15m) yläpuolella.

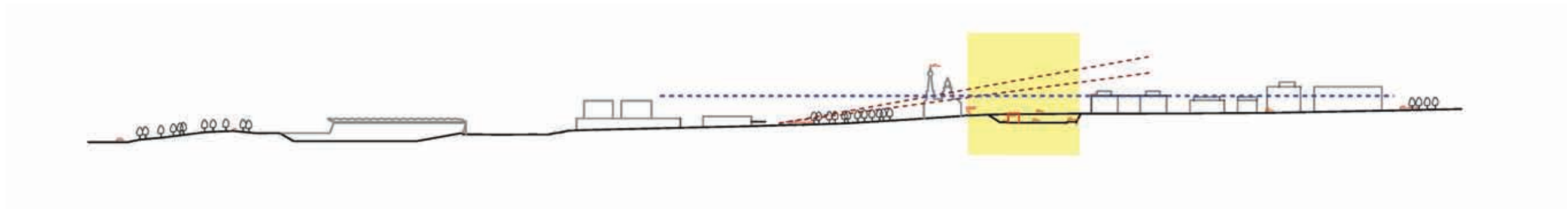
Vesi virtaa kaupungin alueella idästä länteen – Ronganoja virtasi vuonna 1889 Tammerkosken Myllyniemen eteläpuolella (nyk. Puistokadun ent. Rongankadun kohdalla). Kaava-alueen eteläpuolella, Viinikanojan virtaa lidesjärvestä Pyhäjärveen.



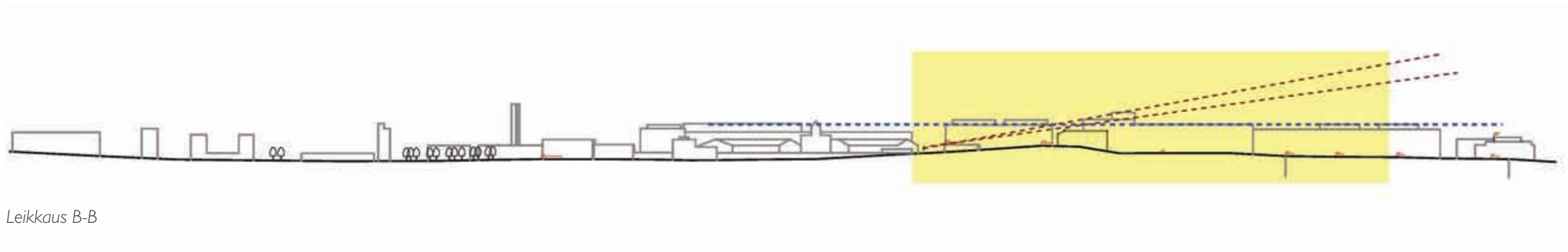
1:20 000

2 Tampereen kaupunki, Suunnittelupalvelut / Selvitykset ja arvioinnit, Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys, Tampereen kaupunki, Kaupunkimittaus, Esa Print Oy 2008, s. 24

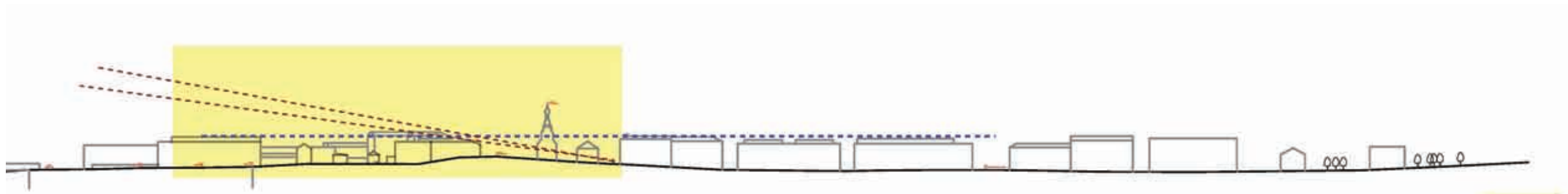




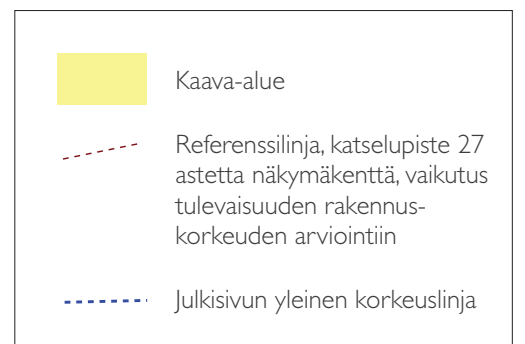
Leikkaus A-A

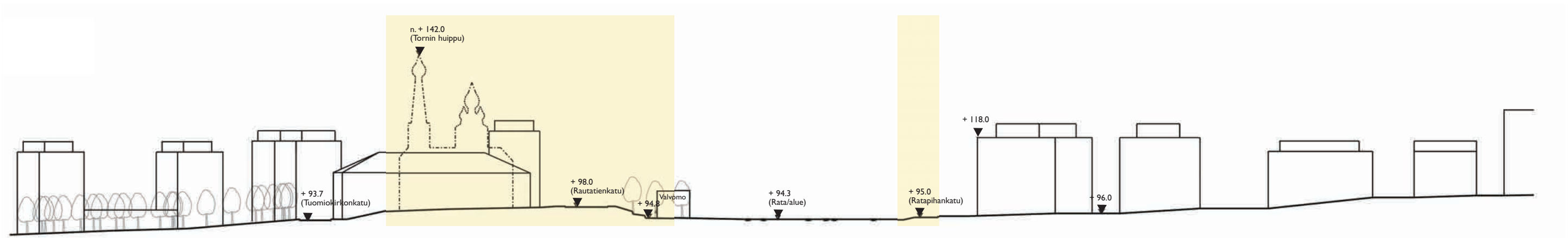


Leikkaus B-B

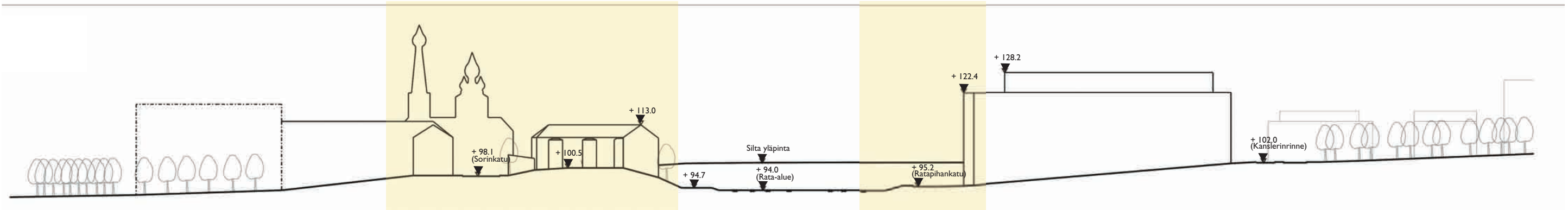


Leikkaus C-C

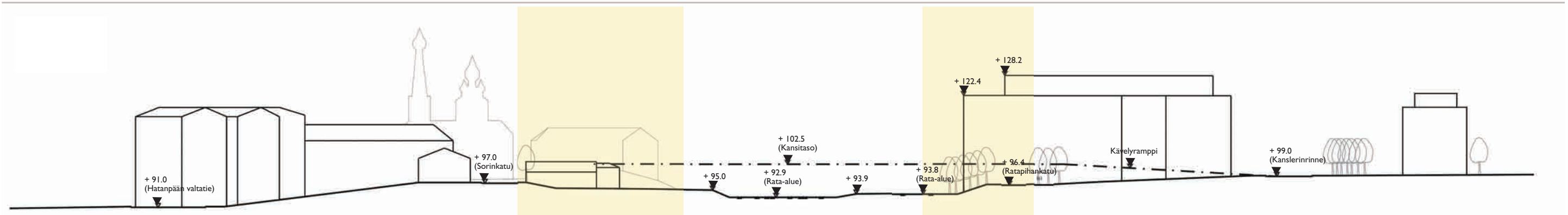




Leikkaus A-A

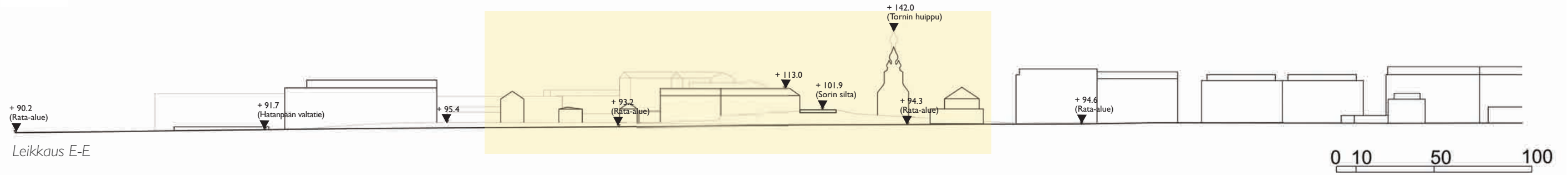
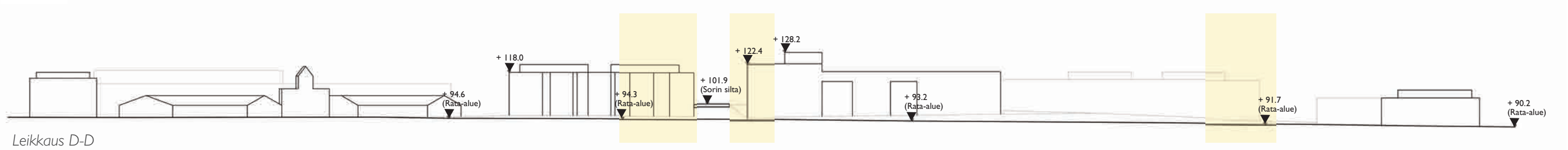
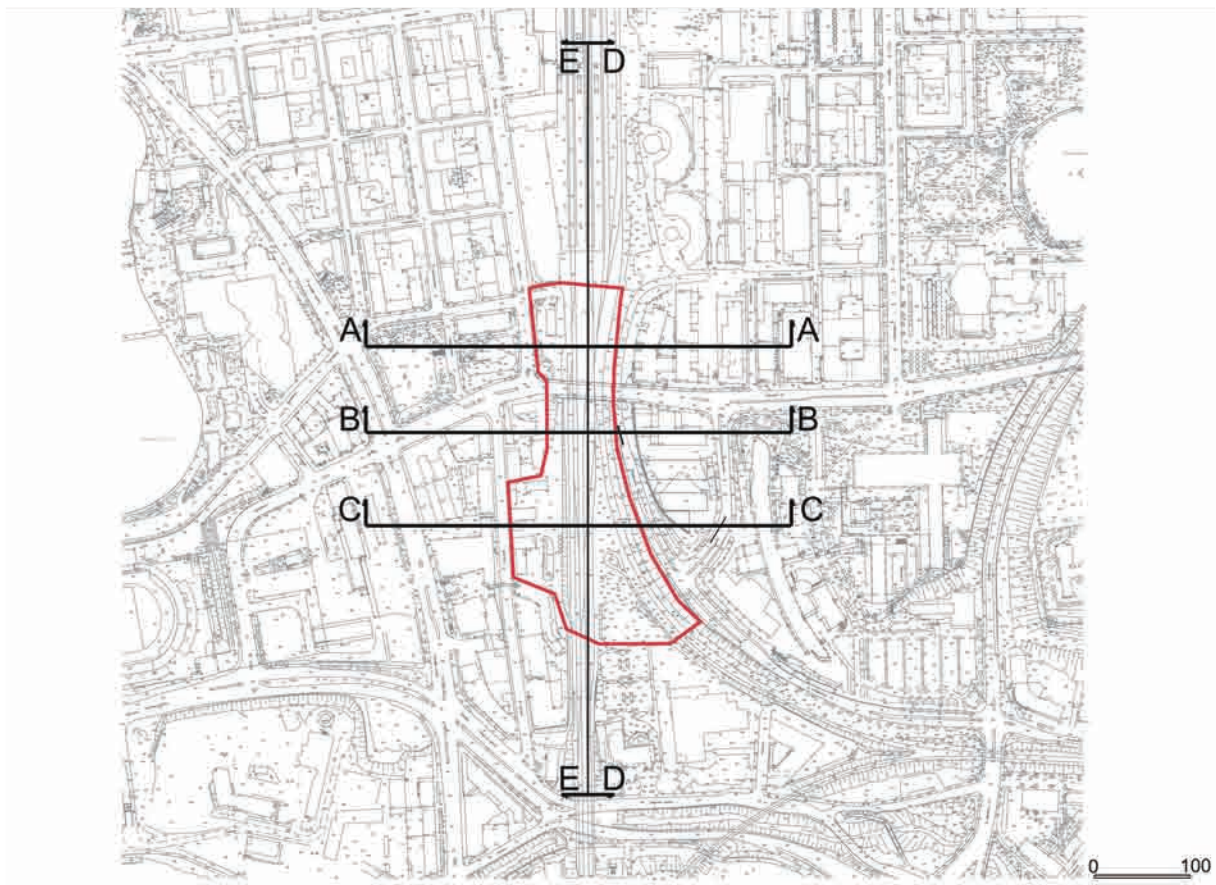


Leikkaus B-B



Leikkaus C-C

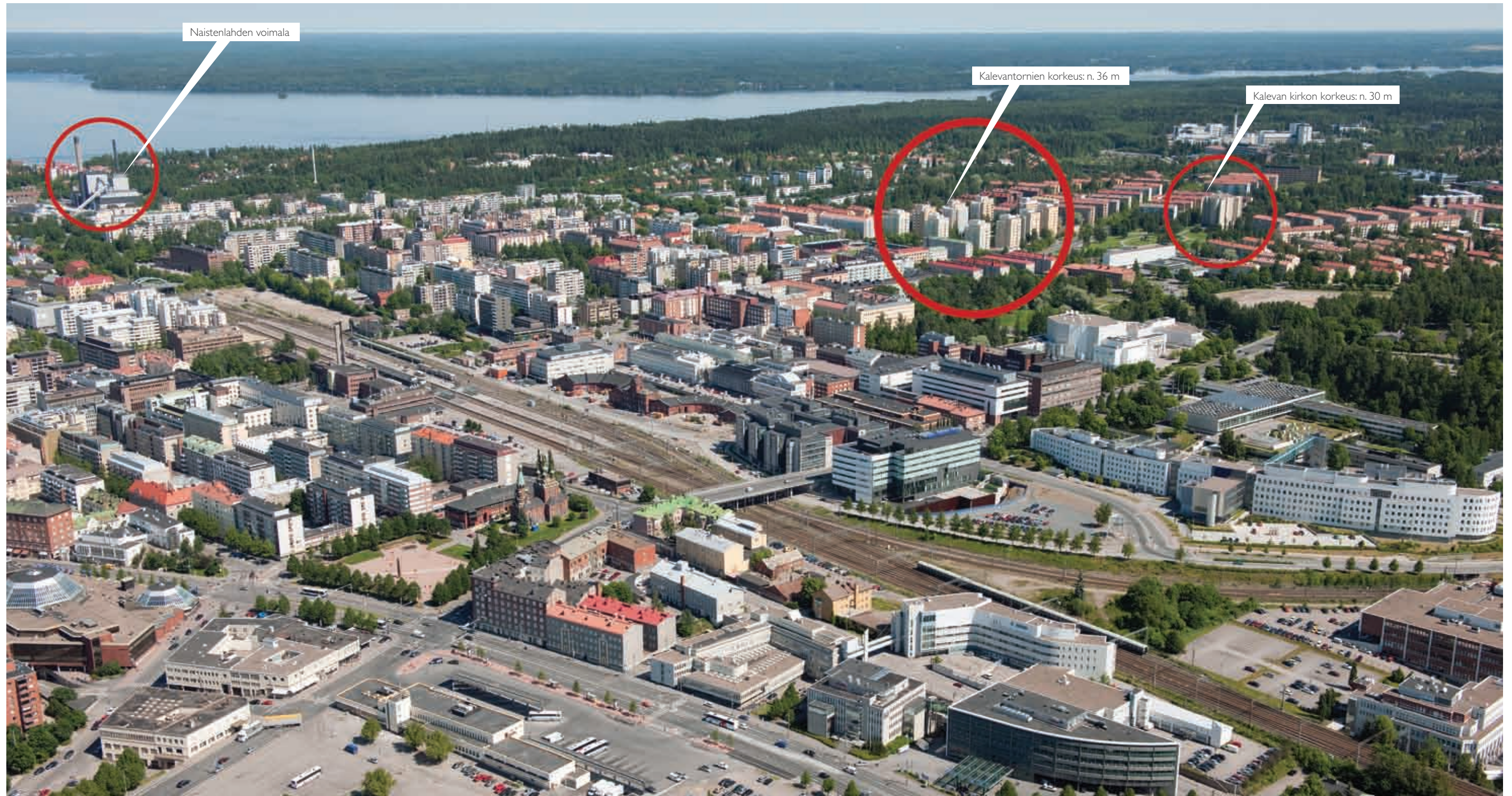
 Tärkeä reunavyöhyke



Tärkeä reunavyöhyke

2.4 KORKEA RAKENTAMINEN

Tampereella korkean ja mittavan rakentamisen perinne on alkanut Tammerkosken varren massiivisista teollisuuslaitoksista tiilisin savupiippuineen. Kanta-kaupungin alueelle on toteutettu yhtenäisiä asuin kerrostalojen ryhmiä. Kalevan Ilvespuiston ympärillä kymmenen tornin ryhmä sekä Särkänniemen tuntumassa kerrostalojen rivistöt. Yksittäisiä korkeita rakennuksia ovat Hotelli Ilves jonka korkeus noin 63 m ja Kalevan kirkko. Korkein rakennus on 168 m:n korkuinen Näkoalaravintola Näsinneula.





Näsineulan korkeus: 168 m

Hotelli Ilveksen korkeus: 63 m

2.5 ESTEET, REUNAT JA RAJAT

Kaupunkirakenteesta on erotettavissa virallisen kaupunginosajaon lisäksi fyysisiä esteitä, reunoja ja rajoja, jotka käytännössä muodostuvat rakennusten, tielinjausten, avonaisten ja suljettujen alueiden liitoskohdissa. Oheisessa kartassa esitetään fyysisen kaupunkirakenteen este-, reuna- ja rajatekijöitä suunnittelualueen lähivai-kutusalueella.

1) Rautatieasema-suunnittelualue suuntainen liikenne kulkee pitkälti Rautatienka-tua pitkin. Rautatienkadun varren länsipuolinen julkisivulinja on pääkoordinaatiston liittyvä yhtenäinen ja elävä kivijalkaliikkeiden ja kiverrostalolamellien muo-dostama merkittävä reunalinja, jonka suunta jatkuu kohti hankealuetta.

2) Rautatienkadun pysäköintihallin seinä muodostaa kadun itäisen reunalinjan ja määrittelee täsmällisesti katunäkymää. Julkisivu n. 160 metriä pitkänä "kuolleena" seinänä voidaan nähdä liikekatumiljöön kannalta kohteena, jossa toivottavaa olisi mahdollisuus ympäristön ja toiminnallisuuden parantamiseen.

3) Vuolteenkadun eteläpuolen ja Suvantokadun pohjoispuolen rakennukset muo-dostavat rajan Sorin aukiolle. Vilkasliikenteinen Vuolteenkatu ja 4-6 kerroksiset rakennukset rajaavat jalkakäytävän täsmällisesti Vuolteenkadun eteläpuolella.

4) Rautatieaseman itäseinä rajaa ratapihaa suuntautuen kohti hankealuetta ete-lään

5) Kalevantien pohjoispuolella rakennusten päädyt muodostavat yhdessä katura-jaa kohti hankealuetta itään.

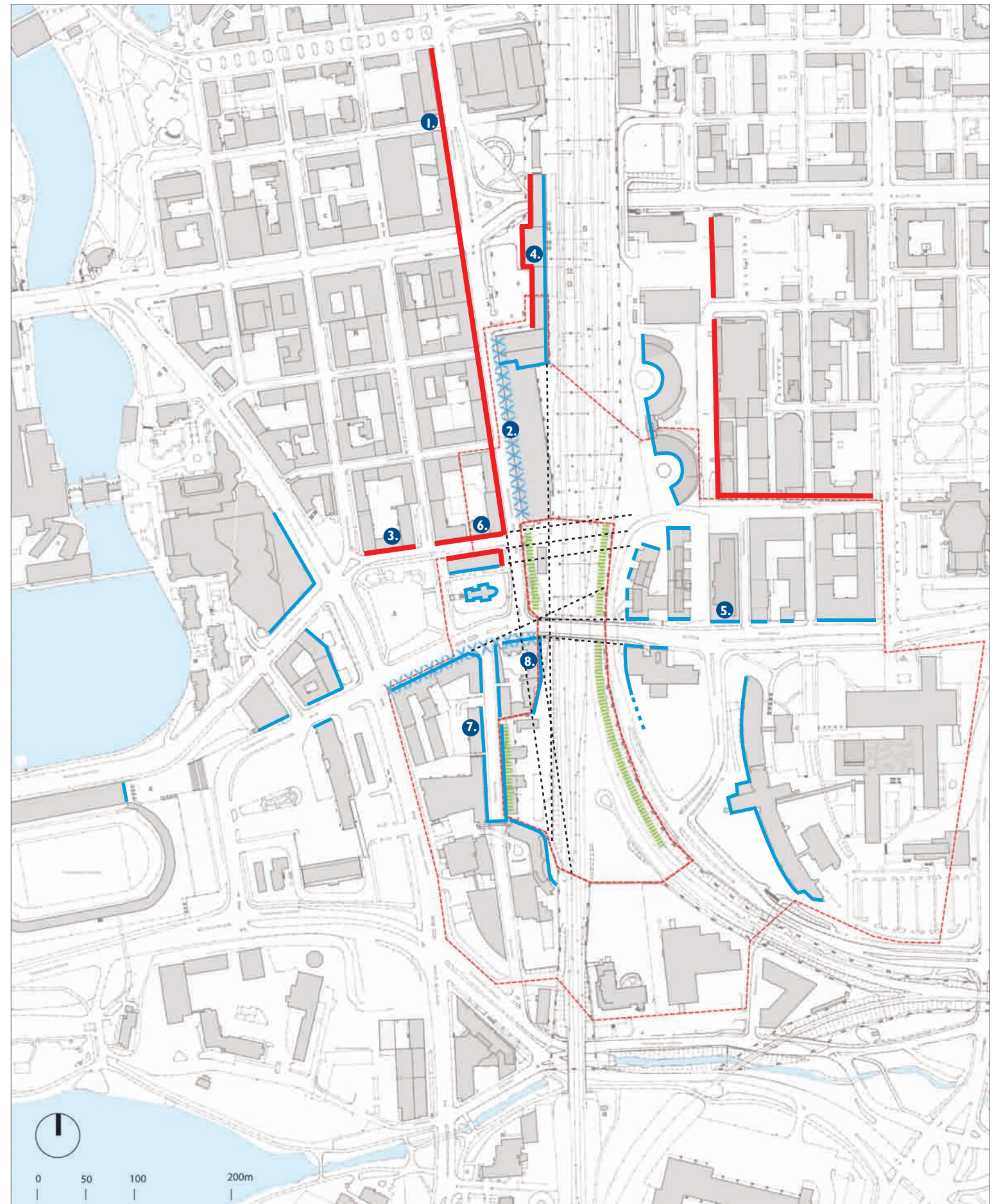
6) Suvannonkadun ja ortodoksikirkon välinen rakennus on jonkin verran ir-rallinen mutta rajaa sekä ortodoksikirkon pohjoispuolella, että suvantokadun eteläpuolella katua pääkoordinaatiston suuntaisesti. Suunnat jatkuvat itään kohti hankealuetta.

7) Sorinkatu on molemmin puolin rakennuksilla rajattu. Kadun pohjoispäätteenä näkyy ortodoksikirkko.

8) Myös As Oy Sorinahde määrittelee omat pienet koordinaatistonsa itä-länsi- ja pohjois-eteläsuunnissa.

Ratapihan yläpuolella oleva kansi luo kaava-aluetta rajaavan rakennetun reunan. Näiden reunojen korkeusero ratapihantasoon on n. 7.5 metriä olettaen, että kan-si rakentuu kiinni ympäröiviin tontteihin. Esteettömän kulun näkökulmasta tämä tarkoittaa sitä, että 7.5 metrin nousuun 5% kulmalla tarvittaisiin 150 metriä pitkä tila.

Kuvaan piirrettyihin rajaviivoihin voidaan mahdollisesti tukeutua suunnittelussa. Ne voidaan nähdä reunoina, akseleina tai näkymälinjoina.



2.6 VIHERALUERAKENNE

Kaavan tarkastelualueelle sijoittuvat seuraavat keskeiset puisto- ja katupuualueet:

- 1) Sorinaukio ja Ortodoksikirkon piha
- 2) Ratinan urheilupuisto ja ranta-alueet
- 3) Koskipuisto
- 4) Tampere-taloon liittyvä Sorsapuisto jatkuen Kalevankankaalle itään
- 5) Yliopistoalueen entisen Messukyläntien puustojäänneet
- 6) Hämeenkatu bulevardina
- 7) Kytälän Aleksanterinkadun ja Tuomiokirkon kadun puurivit

Historiallisen kaupunkirakenteen kehittymistä kuvaavista kartoista voimme todeta viherrakenteen pirstaloituneen vuosikymmenten varrella. Osasyynä voidaan nähdä liikennemäärien kasvun, joka on johtanut väylien leventämiseen sekä lisärakentamiseen. Ratinan niemen – Ortodoksikirkon voimakas viheralueaksi on ollut suunnitelmassa vielä 1900-luvun alussa mutta sen on myöhemmin katkaissut Hatanpään valtatie rakentaminen.

Kaava-alueen akselit (kaava-alueen ominaisuudet maisemarakenteen näkökulmasta)

500 metrin etäisyydellä kaava-alueesta ovat Tammerkosken vapaa-ajan alue, Koskipuisto ja Kirjastonpuisto. Nämä kiinnittyvät länsi-itä suuntaiseen päälinjaan, Hämeenkatuun, joka on kaava-alueen länsipuolella.

Itäpuolella ovat Sorsapuisto ja Tampereen yliopiston viheralueet.

1900-l alussa suunniteltu viheryhteys Ratinan ja Kalevanharjun välille ei koskaan toteutunut.

Viherraja joka määritteli Tammelan alueen eteläisivun on sittemmin kadonnut ja pirstaloitunut viime vuosisadan aikana.



Ortodoksinen kirkko 1898, Ratinanniemi, maaston profiili näkyvässä
(Kuva: http://www.tampere.fi/tiedostot/5vghMjEull/kulttuurimaiseman_kehitys.pdf, haettu 1.9.2010)

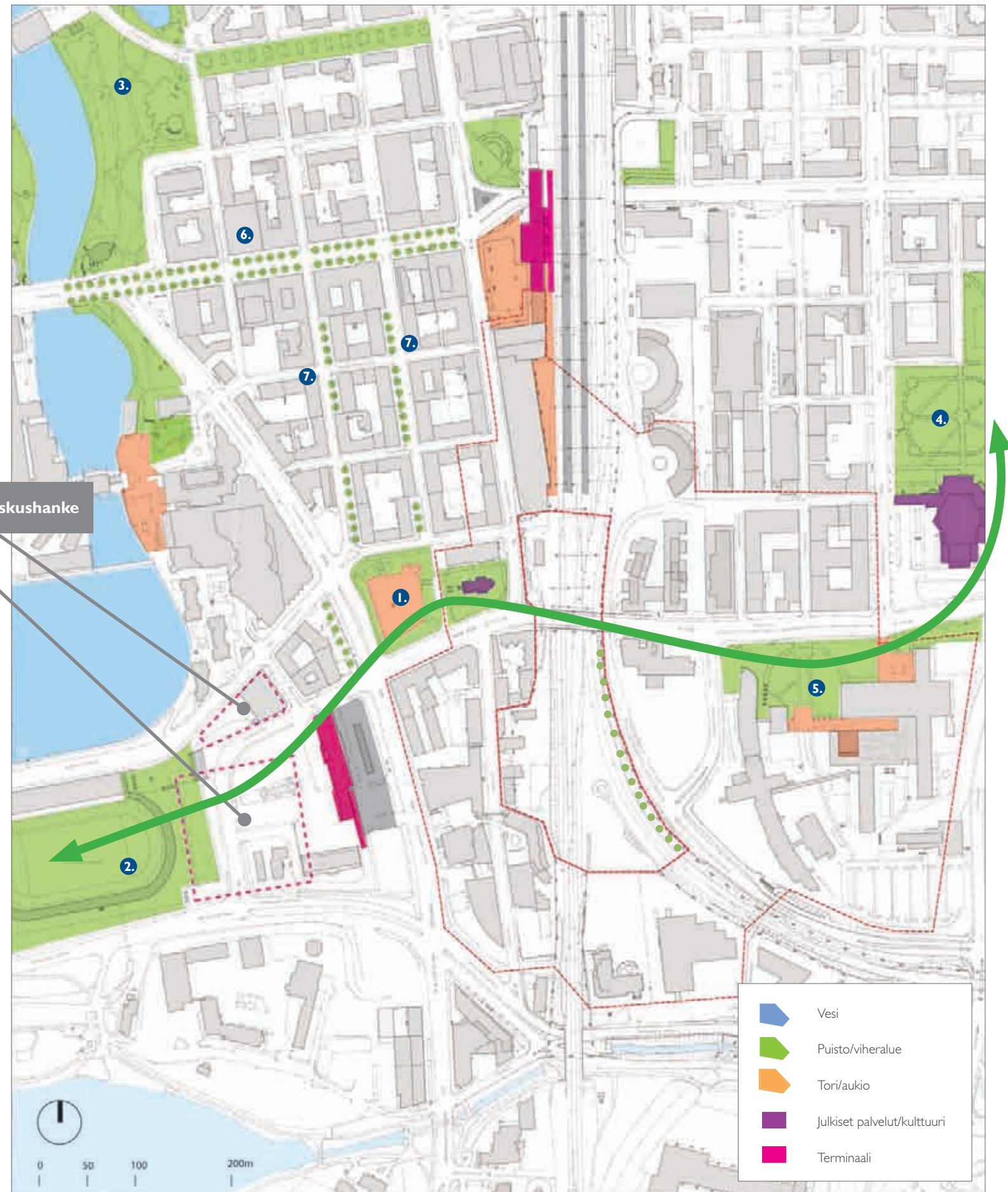


Ronganoja laski v. 1898 Tammerkosken Myllyniemen eteläpuolella (nykyisen Puistokadun eli Rongankadun kohdalla)
Kuva: Tampereen kaupunki



Viinikanoja virta, lidesjärvestä lännessä Pyhäjärvelle idässä.
Kuva: Tampereen kaupunki

Ratinan kauppakeskushanke



| | |
|--|-----------------------------|
| | Vesi |
| | Puisto/viheralue |
| | Tori/aukio |
| | Julkiset palvelut/kulttuuri |
| | Terminaali |

2.7 VIREILLÄ OLEVAT RAKENNUSHANKKEET

Ratinan kauppakeskus

Ratinan kauppakeskus tulee sijoittumaan Tampereen ydinkeskustaan linja-autoaseman ja Ratinan stadionin väliin. Keskukseen on suunniteltu päivittäistavarakaupan ja erikoisliikkeiden palveluita sekä ravintolamaailma. Rakennuskokonaisuus tulee lisäämään alueen liikennettä huomattavasti ja tiivistämään Ratinan kaupunkirakennetta.

Rakennuttaja: Sponda Oyj
Kerrosala: 111 000 m².³

Technopolis Yliopistonrinne II ja III vaiheet, laajennusosat

Technopolis Yliopistonrinne on suunniteltu asiantuntijapalveluihin keskittyvän liiketoiminnan luontiin ja menestykselliseen kehittämiseen. Yliopistonrinteen ensimmäinen vaihe valmistui keväällä 2010. Yliopistonrinteessä sijaitsee aula- ja asiakaspalvelut, 350 paikkainen ravintola sekä kokouskeskus.

Rakennuttaja: Technopolis Oyj
Kerrosalat: I vaihe valmistunut 2010/ 11 000 k-m²
I, II ja III vaiheet yhteensä n. 30 000 k-m²⁴

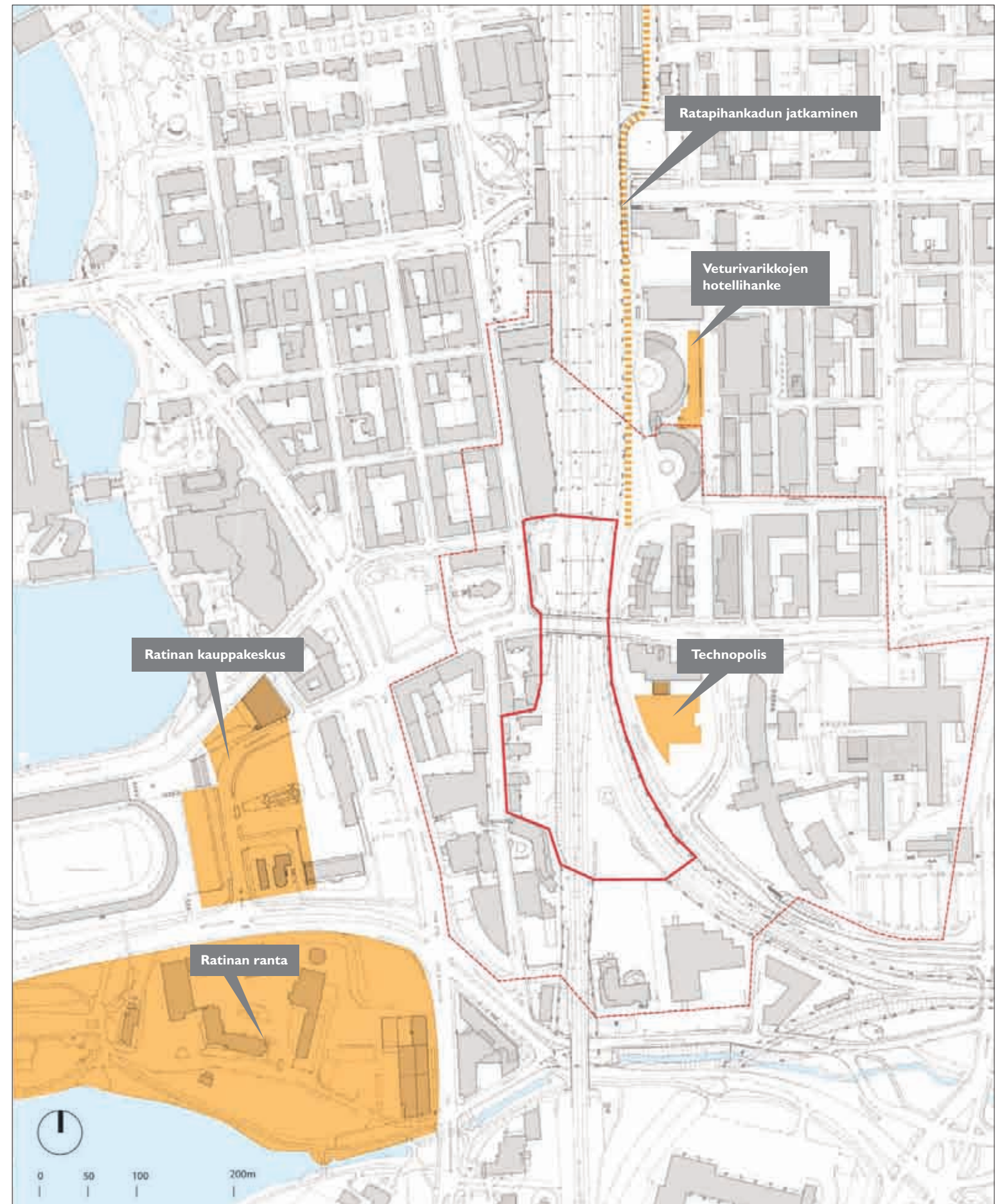
Tullin alueen hotellihanke

Tullin alueelle on suunniteltu 24 kerroksinen hotelli, Kiinteistö Oy Tampereen Tornihotelli, jolla on voimassa oleva rakennuslupa (myönnetty 16.4.2009). Hanke ei ole vielä toteutunut.

Rakennuttaja: SOK
Kerrosala: n. 18 000 m²

Ratapihankadun jatkaminen

Ratapihankadun ja Åkerlundin kadun risteykseen suunnitteilla kiertoliittymä osana Ratapihankadun jatkamista aina Kekkosentielle asti (Tampereen liikenneosayleiskaava 2005). Uusi tieyhteys helpottanee huomattavasti keskustan läpikulkuliikennettä.



³ <http://kohteet.sponda.as.tietotalo.fi/images/20081125111617.pdf>
haettu: 26.7.2010

⁴ http://www.technopolis.fi/toimitilat/tampere/technopolis_yliopistonrinne
haettu: 26.7.2010

2.8 AJANTASAKAAVOJEN KÄYTTÖTARKOITUKSET JA TONTTITEHOKKUUDET

Pirkanmaan I. maakuntakaava on vahvistettu 29.3.2007, se on tuorein ylempitasoinen kaava alueella.

Tampereen keskustan osayleiskaava 27.5.1994 on oikeusvaikutuksen ja joiltakin osin vanhentunut (Ratina), mutta on viimeisin asemakaavojen yläpuolella oleva kokonaissuunnitelma.

Tampereen keskustan liikenneosayleiskaava astui voimaan 2.3.2006.

Ajantasa-asetus digitaalinen karttaote 21.9.2010 osoittaa kaava-alueen ympäröivien tonttien rakennusoikeudet, osittain tehokkuudet sekä kortteleille osoitetut toiminnot.

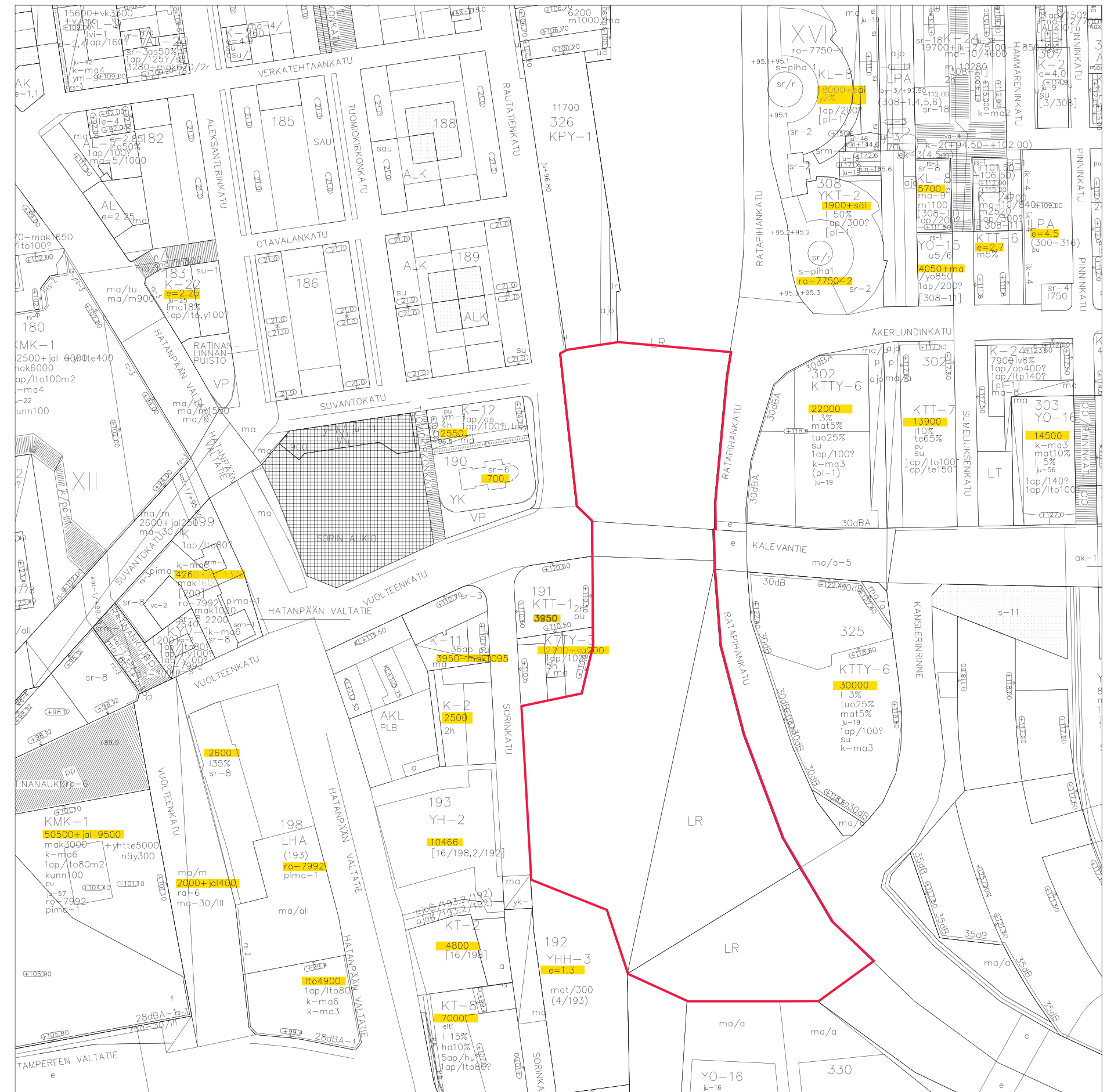
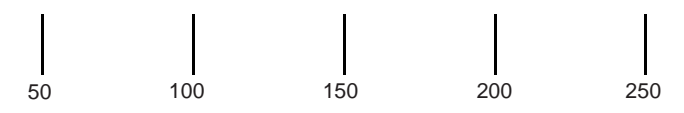
Lähitarkastelualueella yliopiston alue, jolla on yhteensä 86 000 kem² rakennusoikeus, ja Technopoliksen hankkeen laskennallinen kokonaislaajuus 30 000 kem² ovat yhdessä lähinnä kaava-alueen tavoitteellisen tilaohjelman laajuutta n. 100 000 kem².

Oheisessa kartassa on lähivaikutusalueen kerrosalamääriä.

Lähivaikutusalueella esiintyy seuraavia käyttötarkoituksia:

Työpaikka-alueita KTTY, KTT, KTY ja K; opetustoiminnan alueita YO ja yleisten rakennusten YHH alueita.

| | |
|-------------|---|
| YHH | = Hallinto- ja viristorakennusten sekä näitä palvelevien huoltorakennusten korttelialue. |
| YO | = Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue. |
| K | = Liike- ja toimistorakennusten korttelialue. |
| KTT | = Liike-, toimisto- ja teollisuusrakennusten korttelialue. |
| KTTY | = Liike-, toimisto- ja tuotantorakennusten sekä tutkimustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia. |
| KTY | = Toimitilarakennusten korttelialue. |



Rakennusoikeus ja tonttitehokkuus

2.9 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kokonsa ja erityisen sijaintinsa takia hanke voidaan nähdä kaupunkirakenteen eri osia yhdistävänä tekijänä ja uutena mahdollisuutena kaupunkirakenteen toimivuuden näkökulmasta.

Runsa volyymina hanke rinnastuu keskustan perinteisiin tehdaskiinteistöihin ja lähialueen laajoihin rakennuskomplekseihin kuten (Koskikeskus, Ratinan stadion, yliopistorakennukset, Tampere-talo) eikä siten ole tyypologisesti vieras lähialueellaan.

Korkeiden massojen toteuttaminen useamman kerrostalon ryhmissä on Tampereella perinteistä.

Hankkeen volyymi näin korkealle perustasolle +102,5 toteutettuna on nykyiseen kaupunkirakenteeseen nähden poikkeuksellista. Rakentamisen kokonaishahmon sulauttaminen ympäröivän kaupungin rakenteeseen vaatii siksi huolellista korkeiden rakennusosien massoitteita sekä julkisivustojen suunnittelua.

Tampereen keskustan ruutukaava-alueen yhtenäinen rakennuskorkeus (noin 6-7 krs) sekä rakennuskannan pienimittakaavainen rakeisuus kaava-alueen länsipuolella edellyttää uudelta rakennuskokonaisuudelta ympäröiviin kortteleihin soveltavia ja mittakaavaa pilkkovia ratkaisuja.

Eteläpuoleisen alueen pirstoutunut kaupunkirakenne kutsuu vahvaa volyymia määrittelemään kantakaupungin reunaan ja sisääntulonäkymää. Eri suuntia ja korkeuseroja sisältävä, rakeisuudeltaan vaihteleva ympäristö saattaa kaava-alueen eteläosilla mahdollistaa vapautta massoitteille.

Kaava-alueen rakenteelliset liittymäkohdat ympäröiviin katuihin ja uusien rakennusten suhde eri puolilla sijaitsevan kaupunkirakenteen piirteisiin, mittakaavaan ja ilmansuuntiin ovat keskeisiä ratkaistavia kohtia.

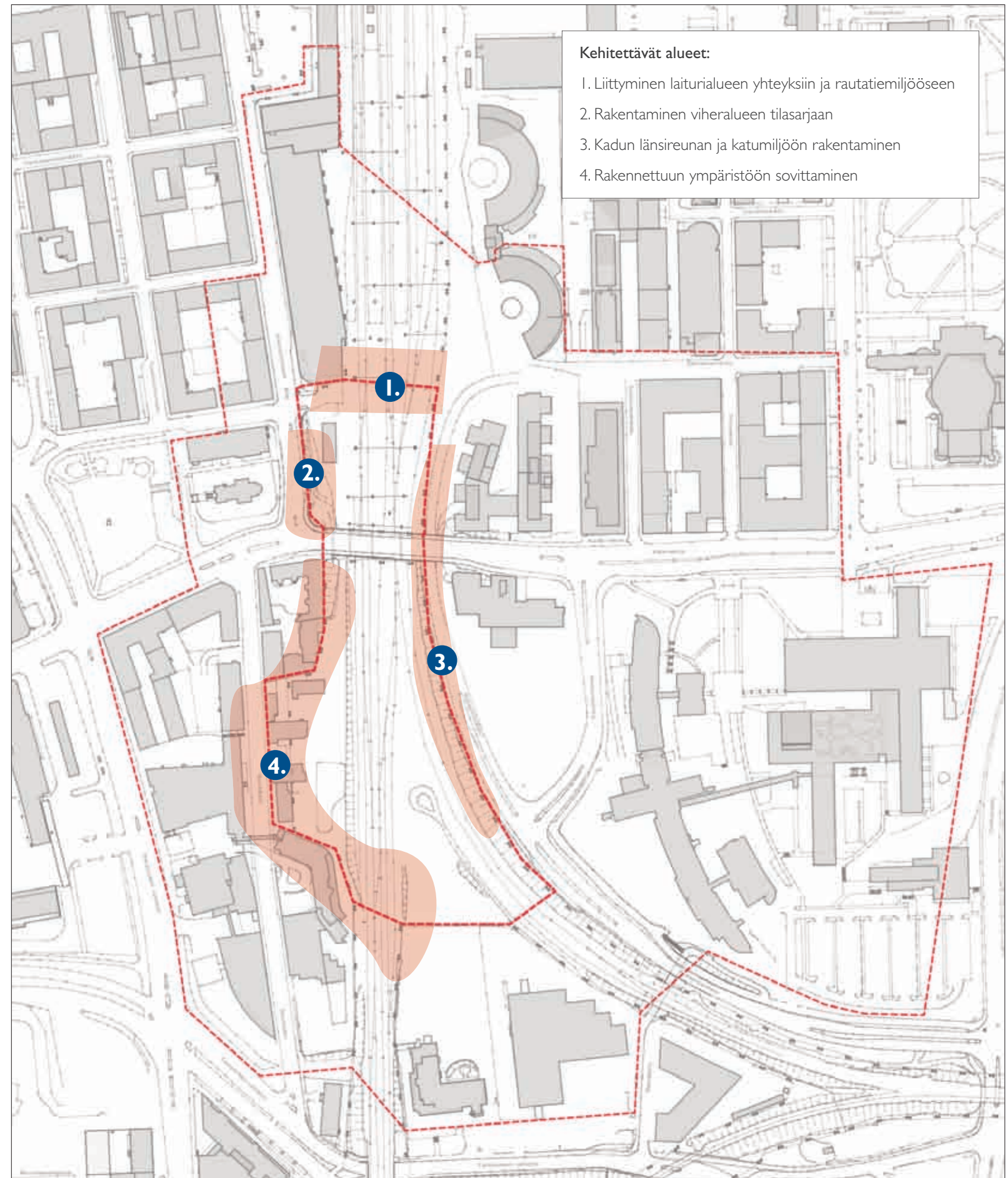
Tavoitteena tulee olla joka suuntaan kaupunkirakennetta eheyttävä ratkaisu.

Asuinalueiden, Ratinan ja Kirkkopuiston suuntaan reunan käsittely on tehtävä pietetillä. Reunan tulee liittyä puistoaukiota ympäröivään miljööseen samalla kuin se on osa hankkeen eheyttä. Eteläisellä ja pohjoisilla massoilla on tilaa ympärillään ja niiden tulee muodostaa ainutkertaiset saapumisenäkymät, ja samalla tarjota lähestymismahdollisuuksia rampein ja portain. Itäsvun massat liittyvät mittakaavallisesti suuripiirteiseen uudistumassa olevaan toimitila-alueeseen.

Kaupunkirakenteen kontekstin tulee heijastella myös toimintojen sijoittumisessa kaava-alueen eri osiin. Tavoitteena on toiminnallisesti toisiaan tukevat käyttötarkoitukset ja ilmansuuntien avaamisen mahdollisuuksien hyödyntäminen ja rajoitteiden häiriövaikutuksen minimointi.

Eräs merkittävimmistä lähialueen toteutettavista hankkeista on Ratinan kauppakeskus laajuutensa takia. Kauppakeskus toteutuessaan tulee tiivistämään ja tehostamaan Ratinan alueen maankäyttöä merkittävästi.

Technopoliksen laajennushankkeet toteutuessaan vaikuttavat tiivistävästi Kalevanrinteen rakenteeseen sekä voimistavat Ratapihankadun linjauksen kuilumaista itälaitaa rakennuksiin.



3. KAUPUNKIKUVA

Kaupunkikuvaan vaikuttavat:

- kaupunkielämän toiminnallinen kirjo
- katutilojen miljööt, tunnelmat ja elävyys
- rakentamisen korkeussuhteet
- vesipeilit ja heijastukset
- rakennusten arkkitehtuuri
- rakennusten ja katutilan liittymiskohdat
- avointen ja suljettujen tilojen sarjat
- näkymät ja maisemat
- historialliset kerrostumat
- liikennemuodot ja kulkuvälineet ja niiden liike
- materiaalit
- värit
- valo

Kaava-alue sijoittuu kaupunginosien rajapinnalle, putkimaiseen avoimeen tilaan ja liikenteen sekä tehokkaan rakentamisen ympäristöön. Tällä kohden ydinkeskustan ruutukaavaverkko muuttuu kaupungin eteläreunan liikenneväylien saartamiksi eri muotoisiksi rakentamisalueiksi.

Kaava-alueen itäpuoleista aluetta luonnehtivat suurikokoiset toimisto-, liike- ja korkeakoulurakennukset. Lännen puolelle sijoittuu mittakaavallisesti vaihtelevaa ja toiminnallisesti sekoittuneempaa kaupunkirakennetta, jossa sijaitsee myös asuinrakennuksia sekä kaupunkikuvassa esiin nouseva ortodoksinen kirkko puistomaisessa ympäristössä. Puistomainen puoliavoin vyöhyke Ratinanniemestä nykyiselle yliopistonmäelle on havaittavissa vanhoissa kaupunkikartoissa ja sen säilyttäminen sekä vaaliminen on arvokasta.

Pohjoisesta, rautatieasemalta käsin katsottaessa kaava-alue muodostaa asemalaiturin päätteen ja tärkeän näkymän kaupungista tai kaupunkiin junalla matkustaville. Hankkeen pohjoisreuna sijoittuu itä-länsisuuntaisten katujen päätteisiin, joiden päättenäkymät on pohdittava huolella.

Etelästä käsin hanke muodostaa erään ydinkeskustan sisääntulonäkymän sekä mittakaavaltaan yliveraisen naapurin viereisille toimitilakiinteistöille.

Hanke aukeaa toiminnoiltaan, rakeisuudeltaan, tyyliltään ja tunnelmiltaan erilaisille alueille ja siten sen aluejulkisivujen kaupunkikuvalle asetettavat vaatimukset ovat katsomispisteestä riippuen erilaiset. Myös ilmansuunnat vaikuttavat kaupunkikuvallisiin tavoitteisiin.

Lähimaisemassa ja -vaikutusalueella tärkeäksi muodostuvat kohdat, joissa hanke liittyy olemassa olevaan kaupunkiin. Keskeisiä asioita ovat tilasarjojen ja näkymälinjojen muodostuminen ja muokkautuminen sekä merkkirakennusten suhde uuteen rakennuskokonaisuuteen. Myös kaupunkitilojen erilaisten materiaalien, värien ja katutunnelmien ominaisuudet ovat tärkeitä lähtökohtia.

Hanke on laaja ja sen voidaan nähdä muodostavan myös oman suurta-



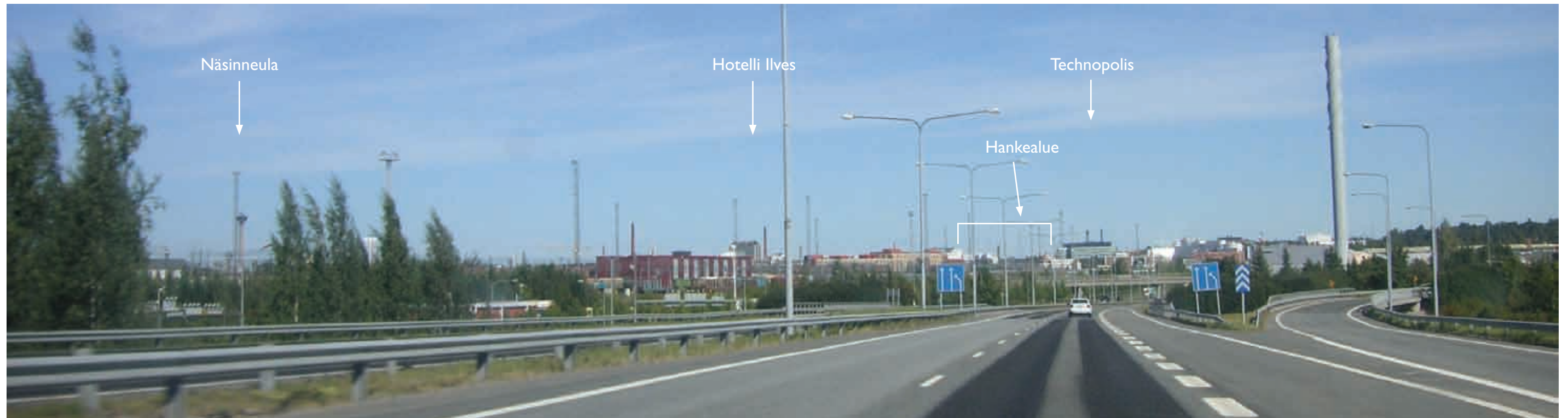
pahtumien erikoisalueensa Tampereen keskustaan. Siten se on verrattavissa esimerkiksi Ratinan Stadioniin.

Korkeudeltaan hanke asettuu muiden maamerkkirakennusten sarjaan tullen uudeksi merkittäväksi osaksi Tampereen kaukomaisemaa kaupunkia lähestyttäessä.

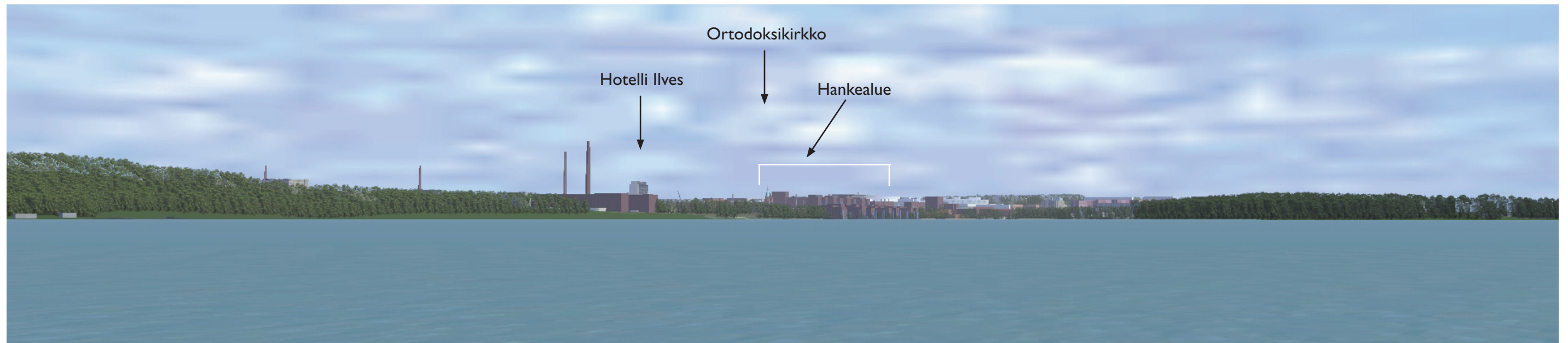
Ratapihan tason kaupunkikuvassa on otettava huomioon muodostuva kan-

nen rakenneratkaisu. Erityiskohteena suunniteltu pilariratkaisu voisi toimia taiteellisena kaupunkikuvaa rikastuttavana ja samalla teknisesti innovatiivisena ratkaisuna (vrt. Malmin aseman pilaristo Helsinki)

3.1 TAMPEREEN SILUETTI JA KAUPUNKIKUVAN OMINAISPIIRTEET



Näkymä etelästä, 4 km kohteesta. (Kuva: WSP Finland Oy, 2010)



Näkymä lännestä, 3 km kohteesta, virtuaalimalli (Kuva: WSP Finland Oy, 2010)

Kaukomaiseman siluettiin vaikuttavat:

- Teollisuusrakentaminen ja siihen liittyvät piiput
- Näsinneula, Pispalan näkötorni, Pyynikin Haulitorni
- Korkea asuinrakentaminen
- Rautatieaseman torni
- Kirkot torneineen

Kaupunkikuvan ominaispiirteet

- Harjut
- Teollisuusalueet ja -rakennukset
- Keskustaa halkovat leveät liikenneväylät
- Vesialueet ja erityisesti Tammerkosken alue
- Ruutukaavakorttelit

3.2 SUUNNITTELUALUEEN KAUPUNKIKUVA



Näkymä Rautatienkatua etelään



Näkymä asemalaitureilta kohti Sorinsiltaa.



Näkymä Sorinaukiolta As. Oy Sorinahteen suuntaan



Näkymä Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun risteyksestä pohjoiseen



Näkymä Koskikeskuksen edestä Sorinpuiston läpi Ortodoksikirkon suuntaan



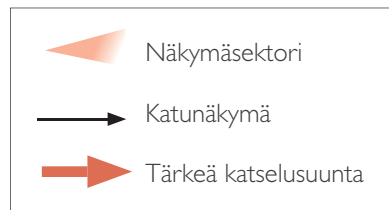
Näkymä Ratinasta Sorinsillan suuntaan, oikealla linja-autoasema



Näkymä Kalevantieltä Sorinsillalle länteen



Näkymä Vuolteenkadulta kohti hankealuetta



Sorinkadun päätenäkymä, ortodoksikirkko



Ratapihankadun lähestymisnäköalasta



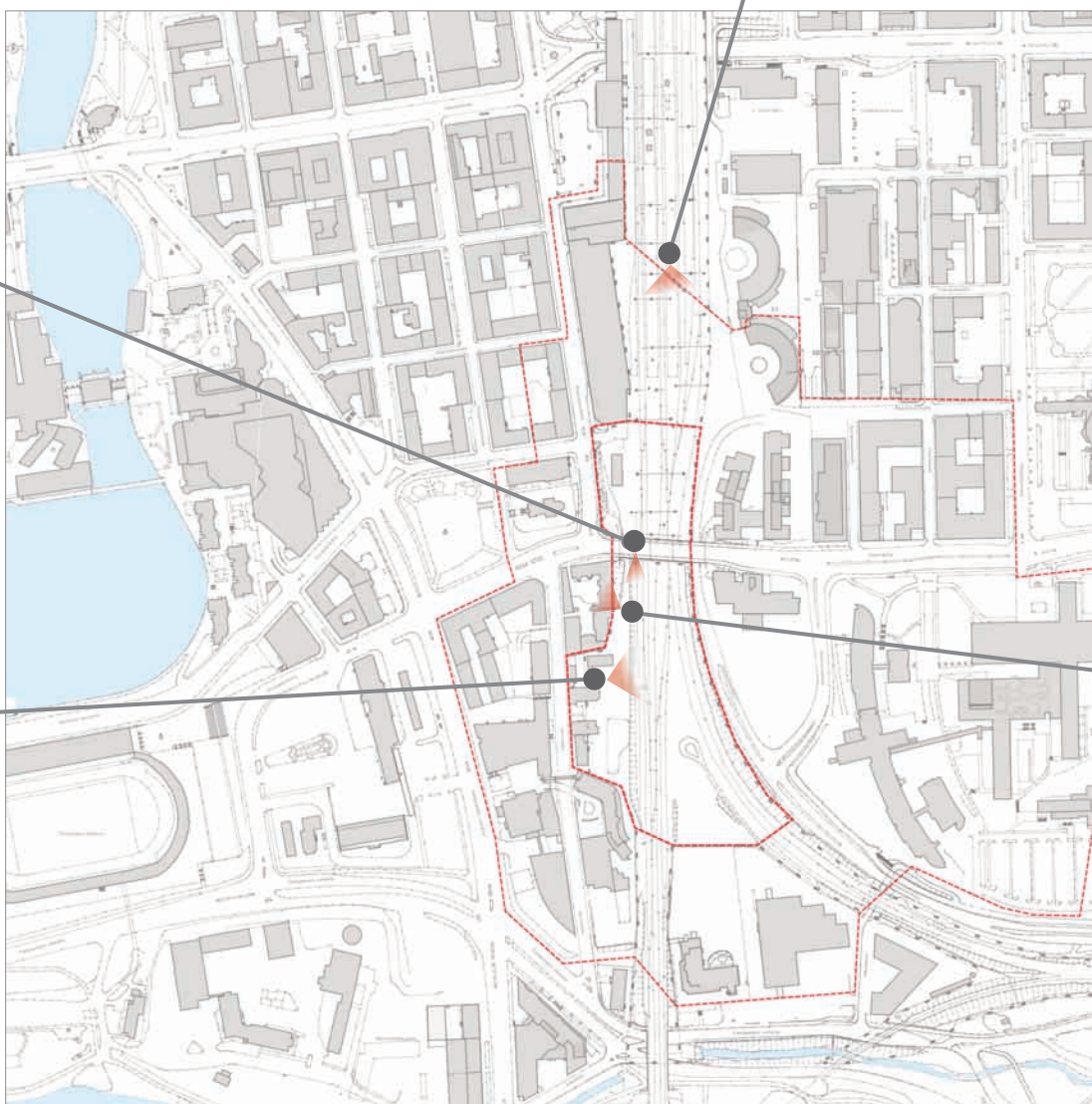
Sorinsillalta etelään



Ratapihan suuntaan itään



Ratapiha-alueelta etelään



Asunto Oy Sorinahde Huoltokadulta



Sorinaukiolta luoteeseen



Tuomiokirkonkadulta etelään



Tuomiokirkonkadulta etelään



Vuolteenkadulta koilliseen



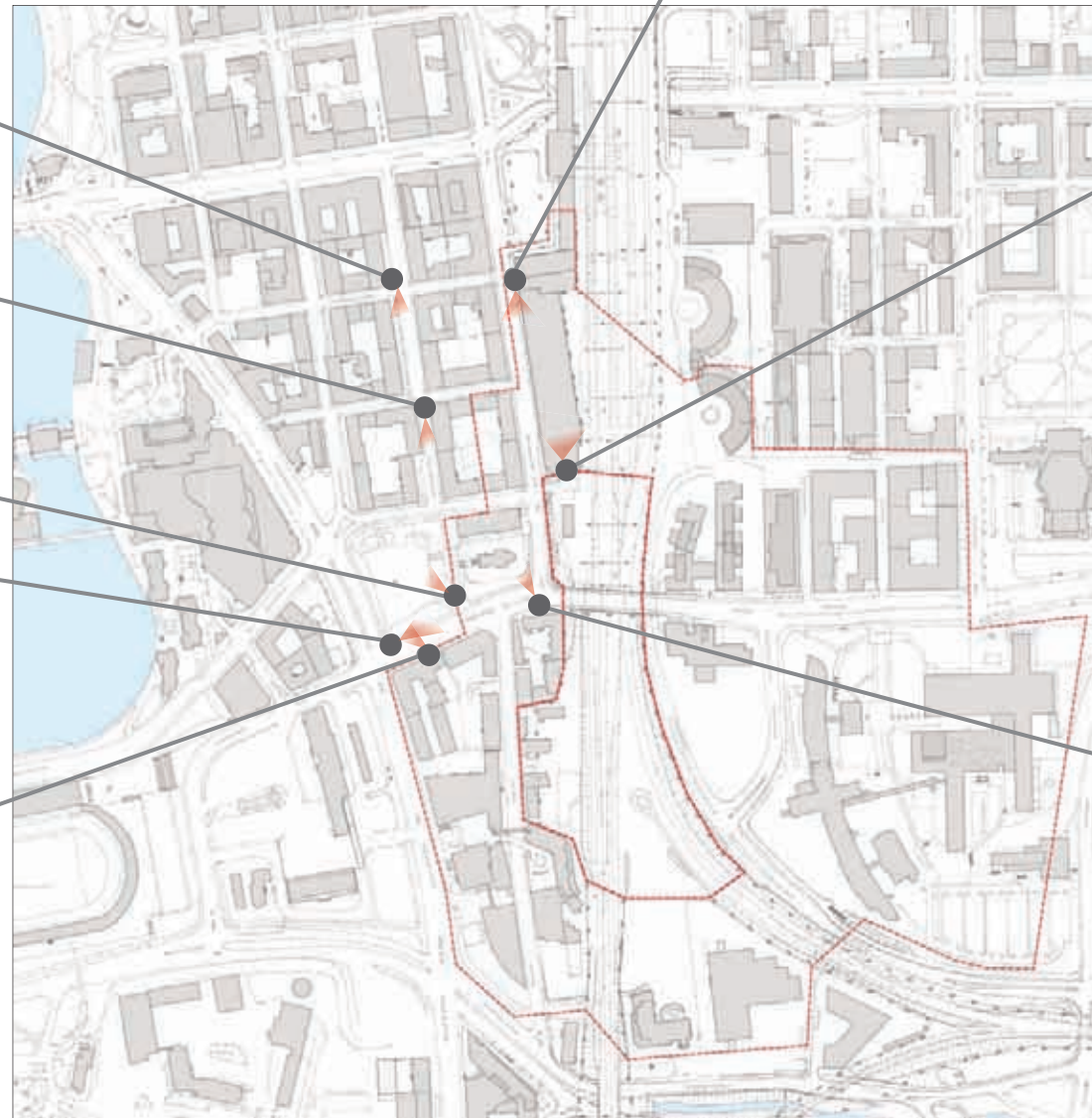
Vuolteenkadulta luoteeseen



Rautatiekadulta etelään



Rautatiekadulta pohjoiseen



Vuolteenkdun ja Rautatiekadun risteyksestä luoteeseen



Kalevantien sillan alta etelään



Sorinsillalta itään



Ratapihankadulta lounaaseen



Sorinkadulta etelään



Sorinkadulta etelään



Ratapihankadulta itään



Ratapihankadulta koilliseen



Ratapihankadulta luoteeseen



TAKK:lta pohjoiseen

3.3 VALOISUUS JA VARJOISUUS

Ympäristön rakennusten varjostava vaikutus kaava-alueelle

Kaava-alue (ratapiha) on tällä hetkellä Sorinsiltaa lukuun ottamatta avoin tila, mikä saa jokseenkin esteettömästi valoa kautta päivän. Kannen tulevan tason arvioidaan olevan korkeusasemaltaan noin +102,5, joten "perustaso" nousee nykyisestä noin 7,5 metriä mikä vähentää naapurirakennusten aiheuttamaa varjostavaa vaikutusta. Kaava-alueella varjostavia rakennuksia ovat aamupäivällä alueen itäpuolella sijaitsevat toimisto- ja Technopoliksen rakennukset. Keskipäivällä kaava-alue saa valoa melko esteettömästi suoraan etelästä. Iltaapäivällä varjo aiheuttaa kannen eteläosiin poliisitalon rakennus ja vähäisessä määrin matala As Oy Sorinahteen rakennus. Länsiaurinko paistaa kannen pohjoisosiin ortodoksikirkon suunnasta. Rakennus on erillinen mutta korkeahko, joten sen tornit tulevat piirtämään varjoa myös kansialueelle.

Kannen varjostava vaikutus

Kansirakenne tulee varjostamaan sen alapuolista ratapihaa ja siihen liittyviä huolto ja ajoyhteyksiä merkittävästi, mikä on viihtyisän ja turvallisen miljöö



Varjotarkastelu kello 9.00 (21.6.)



Varjotarkastelu kello 18.00 (21.6.)

toteutumisen kannalta ongelmallista. Kannen alamaailma olisikin otettava erityisen tarkastelun alaiseksi riittävän valoisuuden, liikkumisen orientoitumisen, esteettömyyden ja turvallisuuden varmistamiseksi.

Kannelle tulevan rakentamisen varjostava vaikutus lähiympäristöön Hanke tulee rakennusvolyyminsä ja tiivytensä takia varjostamaan lähialueita voimakkaasti ja samalla muodostamaan näkymien rajautumista eri suunnistaa. Siten varjostuksen suunnittelu ja varjostuksen vaikutusarviointit ovat erityisen tärkeitä tässä hankkeessa.

Valoisuuden suunnittelu hankkeessa Hankkeen alueella on valoisuutta ja suoraa auringonvaloa pyrittävä ohjaamaan asumista, työntekeä ja yleisiä oleskelualueita sekä esimerkiksi ravintoloiden ulkoterasseja hyödyttävällä tavalla. Iltaoleskeluun ja asumiseen viihtyisyyteen vaikuttaa mm. lännen ja luoteen suunnasta saapuva auringonvalo.

3.4 JOHTOPÄÄTÖKSET, KAUPUNKIKUVA

Kaupunkikuvallisesti huomioitavia asioita/ johtopäätöksiä:

Kaupunkikuvallisesti suunnittelualue on pitkä pohjois-etelä suuntainen dynaaminen avoin tila, jonka ulkoasua sanelevat rautatietoiminnasta johtuvat reunaehdot rakenteineen. Avointa tilaa reunustaa molemmilla puolilla olevat rakennukset. Rautatien itäpuolella kaupunkikuvaa dominoi toimisto- tutkimus- ja opintorakennusten sarja. Länsipuolella aluetta rajaa julkishallinnon, asumisen ja henkisen kulttuurin rakennukset. Alueen poikki kulkeva Sorinsilta jakaa kaupunkimaiseman suunnittelualueella selkeästi pohjois- ja eteläosiin. Pohjoisessa avautuu ratapihamaisema kivikortteleineen. Etelässä rautatiemiljöön hajautuu hallinnon, koulutuksen alueeksi.

Kaava-alueen lähiympäristö on rakennuskannaltaan monimuotoinen, ajallisesti kerrostunut ja tilallisesti enimmäkseen jäsentymätöntä ympäristöä

Lähialueella sijaitsee valtakunnallisesti arvokkaita merkkirakennuksia sekä aluekonaisuuksia ja myös kaava-alueen läheisyydessä olevat tunnistettavat omintakeiset rakennukset on huomioitava uuden suunnittelussa.

Vaikka ratapiha toimintoinen on dynaaminen ja hallitseva ja yhtenäinen, alueella ei ole yhtenäistä rakennusten muodostamaa kaupunkikuvallista ilmettä tai vahvaa identiteettiä; sellainen voidaan luoda uutta rakentamalla hankkeen keskustarakentamisesta poikkeavat toiminnot sallivat poikkeuksellisten muotojen ja materiaalien sekä värin käytön erityisesti areenan osalta

Hanke asettuu näkyvästi avoimen ratapihan eteläpäättyyn ja muodostaa jatkossa tärkeän saapumisnäkyvän rautatieaseman odotuslaitureita käyttäville junamatkustajille.

Suunnittelussa tulee ottaa huomioon ortodoksisen kirkon ja uuden rakentamisen suhde.

Ratakadun päätteenä toimivan As Oy Sorinahteen ja uuden rakentamisen suhde tulee huomioida mittakaavallisesti ja esimerkiksi materiaalivalinnoin. Kannen reunan haittavaikutukset Sorinahteen lähiympäristössä on pyrittävä minimoimaan

Vuolteenkadun sillan maisema muuttuu olennaisesti. Nyt avoimiin ratapihan näkymiin avautuva silta tulee rakennusvolyymien ympäröiväksi, minkä johdosta kohtaan muodostuu "porttiaie". Vuolteenkatu-Kalevantie akselin suositellaan jäävän avonaiseksi.

Sorinkadun kaupunkirakenteellinen ja -kuvallinen asema muuttuu hankkeen vaikutuksesta.

Ratapihan tason kaupunkikuvallisesta ilmeestä Ratapihankadun varressa tulee huolehtia taiteellisesti jäsenöidyllä erityisrakenteella, johon voi integroitua mairnoksia.

Lähimaisemassa ja – vaikutusalueella tärkeiksi muodostuvat kohdat, joissa hanke alue liittyy olemassa olevaan kaupunkiin. Keskeisiä asioita ovat tilasarjojen ja näkymälinjojen muodostuminen ja muokkautuminen sekä merkkirakennusten suhde uuteen rakennuskokonaisuuteen.

4 KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA RAKENNUKSET

4.1 VALTAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT ALUEET JA -RAKENNUKSET

Kohdekuvauksissa on käytetty valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) sivustoa www.rky.fi.

RKY on Museoviraston laatima inventointi, joka on valtioneuvoston päätöksellä 22.12.2009 otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoituksena inventoinniksi rakennettujen kulttuuriympäristöjen osalta 1.1.2010 alkaen. Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita koskeva valtioneuvoston päätös on tullut voimaan 30.11.2000 ja sen tarkistus 1.3.2009.

Valtakunnalliseen inventointiin valitut kohteet antavat alueellisesti, ajallisesti ja kohdetyypeittäin monipuolisen kokonaiskuvan maamme rakennettujen ympäristöjen historiasta ja kehityksestä. Tähän selvitykseen mukaan otetussa listauksessa on Tampereen keskusta-alueen kohteita, jotka ovat kaava-alueen läheisyydessä.

Ratinan stadion

"Ratinan stadion on maamme hienoimpia teräsbetoniarkkitehtuurin edustajia. Vuonna 1966 valmistuneen Ratinan stadionin asema urheilurakentamisen historiassa on merkittävä toisena suuren mittakaavan ja edistyksellisen betoniarkkitehtuurin urheilustadionina Helsingin Olympiastadionin jälkeen."

Tampereen rautatieasema ja veturitallit

Tampereen rautatieasema ja veturitallit ovat tärkeitä rakennuksia historiansa vuoksi ja siksi, että ne sijoittuvat lähelle kaava-aluetta.

"Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia vuosilta 1874–1930. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan Tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys."

Tampereen tuomiokirkko

Tampereen tuomiokirkko sijaitsee kaava-alueen pohjoispuolella Tuomiokirkonkadun ja Rautatienkadun välisellä alueella. Samaisten katujen eteläpäästä löytyvät Sorinpuisto ja Ortodoksinen kirkko.

"Tampereen tuomiokirkko kuuluu 1900-luvun alun kansallisromantiikan arkkitehtuurin ja maalaustaiteen päämonumentteihin Suomessa.

Tampereen tuomiokirkon ulkoasua leimaa maalauksellinen, moniin osiin hajotettu volyyymiryhmittely kolmine erikorkuisine torneineen ja lukuisine päätyineen. Ulkoiseinien pintamateriaalina on "squared rubble" limityksellä toteutettu vaaleanharmaa Uudenkaupungin graniitti. Päätorin huipun taustalla on ollut suunnittelijan, Lars

Sonckin mielikuva syntymäpaikkansa Finströmin keskiaikaisen kivikirkon tornista. Kirkkoa kehystävässä aidassa ja eteläisessä ja läntisessä porttiholvissa on materiaalina käsittelemätön järeä luonnonkivi"

Tammerkosken teollisuusmaisema

"Tammerkosken teollisuusmaisema on maamme ensimmäinen ja tunnetuin teollinen kaupunkimaisema. Tampereelle leimalliset tekstiili-, konepaja- ja puunjalostustehtaiden alueet, voimalaitokset ja kosken ylittävät sillat muodostavat ajallisesta kerroksisuudesta huolimatta yhtenäisen teollistumisen historiaa monipuolisesti kuvastavan kokonaisuuden. Tammerkosken teollisuusmaisema on yksi Suomen kansallismaisemista.

Tampereen teollistuminen on osa 1700- ja 1800-luvun vaihteen kansainväliseen teollisuushistoriaan liittyvä ilmiötä, jolloin Iso-Britanniasta siirtyi Venäjälle koneenrakentajia ja suunnittelijoita panemaan alulle tekstiiliteollisuutta. Alueen yksittäisillä tehdasrakennuksilla, kuten Finlaysonin 1830-luvulla rakennetulla Kuusivoninkisella, ensimmäisellä nykyaikaisella tehdasrakennuksella Suomessa, on huomattava merkitys myös kansainvälisessä teollisuushistoriassa."

Tampereen linja-autoasema ympäristöineen

"Tampereen linja-autoasema on 1900-luvun alkupuolen moottoriliikenteen kasvuun ja linja-autoasemien syntyvaiheeseen liittyvän uuden rakennustyyppien edustava esimerkki. Rakennus on ollut valmistuessaan Suomen ja ehkä Pohjoismaidenkin suurin ja ajanmukaisin. Aseman matala kokonaisuus koostuu odotushallista, tavarankäsittelysiivestä ja liikesiivestä. Pelkistetyssä, tyyliltään funktionalistisessa vaaleaksi rapatussa rakennuksessa on nauhaikkunat ja osaksi pyörästetyt kulmat.

Viereisessä ns. Vuoltsun korttelissa on samanaikaisia kaupungin autoliikennettä palvelemaan rakennettuja funktiorakennuksia, jotka liittyvät linja-autoasemaan myös kaupunkikuvallisesti. Vuoltsun korttelissa on mm. neljän eri bensiiniyhtiön entiset jakeluasemat, joista entiset Gulfin ja Esson kaksikerroksiset bensiiniasemat ovat Bertel Strömmerin käsialaa ja entinen Teboilin kolmikerroksinen asema Heikki Tiitolan suunnittelema. Gulfin bensiiniaseman julkisivua hallitsee mittarikatos, jonka alta bensiinipumput on poistettu alkuperäisen käytön loputtua. Näissä rakennuksissa on nykyisin mm. kierrätyskeskus, varastotiloja, myymälä ja kahvio. Korttelin neljäs rakennus on Veikko Kallion suunnittelema 1938 ja siinä on toiminut nuorisotalo.

Entinen Autotuonnin toimipaikka on linja-autoaseman ja jakeluasemien tavoin funktionalistinen. Kaksikerroksisen rakennuksen pohjoisseinustalla on entinen bensiinimittarikatos. Rakennuksen Vuolteenkadun ja Ratinankujan kulma on linja-autoaseman ja sen viereisten bensiininjakelupisteiden tavoin pyörästetty.

Arkkitehti Bertel Strömmer suunnitteli aseman viereisistä neljästä bensiiniasemasta kaksi 1939. Entisen Teboilin aseman suunnitteli Heikki Tiitola 1938 ja toimisto- ja varastokäytössä rakennuksen Veikko Kallio 1938.

Autotuonnin toimipaikan suunnitteli Tampereen Autotuonti Oy:n liike- ja huoltamorakennukseksi 1937–1938 Veikko Kallio, jonka suunnitelmin rakennus myös korotettiin kaksikerroksiseksi 1961. Tässäkin rakennuksessa oli alun perin bensiiniasema pohjoiskulmassa."



1. Ratinan stadion

2. Tampereen linja-autoasema ympäristöineen

3. Tammerkosken teollisuusmaisema

4. Tampereen rautatieasema ja veturitallit

5. Tampereen Hämeenkatu, Hämeensilta ja keskustori

6. Hämeenpuisto

7. Tampereen tuomiokirkko

8. Tampereen yleinen sairaala

9. Viinikka-Nekalan pientaloalue

4.2 TAMPEREEN KANTAKAUPUNGIN RAKENNUSINVENTOINNIN PAIKALLISESTI MERKITTÄVÄT KOHTEET

Paikallisesti merkittävien kohteiden listauksessa on tukeuduttu M. Leskinen, J. Jaakkola, *Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998*, Tampereen kaupungin ympäristötoimi kaavoitusyksikkö julkaisuja 2/98, Tammer-paino Oy, Tampere 1998, julkaisuun.



1. Ortodoksinen kirkko/ Kytälä
Tampereen ortodoksinen seurakunta
T.U. Jassikov, valm. 1898
RKM I, valtakunnallisesti merkittävä
Voidaan nähdä tärkeänä merkittävänä rakennuksena joka on toimii kaupunkikuvallisen alueen dominanttina.



2. Asunto Oy Sorinahde (vanha puutalo sillan kupeessa)/Ratina
Vuolteenkatu 22
Valm. 1912
Tornimainen korotus on kaupunkikuvallisesti merkittävä Rautatiekadun eteläisenä päätteenä.



3. Vuolteenkatu 20
Vuolteenkatu 20
Rakennus valmistunut vuonna 1929
Suojelumerkintä sr-3



4. Linja-auto asema/Ratina
Hatanpään valtatie 7
Bertel Strömmer ja Jaakko Laaksovirta, 1938
RM I, valtakunnallisesti merkittävä



5. Vuoltsun ja autotuonnin korttelit/ Ratina
Suvantokatu 6, Vuolteenkatu 11-15, Ratinkanuja 2
Esso Oy (199-2) ja Tampereen kaupunki
Bertel Strömmer tontit 1,2 1939, Veikko Kallio tontit 12,9 1937-38, Heikki Tiitola tontti 10 1938
RKM I, III



6. Vanhat veturihallit/Tulli
Åkerlundinkatu 11-16: rautatiealue
VR-Yhtymä Oy
Hugo Neuman 1874, K.K. Stier 1896 ym.
RM II, valtakunnallisesti merkittävä



7. Rautatieasema ja radanvarsi/Kytälä
Rautatiekatu 23
VR-Yhtymä Oy
Otto Flodin ja Eero Seppälä 1934, Eero Seppälä 1937, Jarl Ungern 1947, Erkki Karvala 1988
RKM II, valtakunnallisesti merkittävä



8. Tavara-asema/Osmonmäki, Tammela
Murtokatu 2, rautatiealue
Suomen valtio/ Ratahallintokeskus
Bruno Granholm 1905, K. Andersson, valm. 1922
M IIIv
(Kuva: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto)



9. Ratina Stadion/Ratina
Ratina rantatie 1
Tampereen kaupunki
Timo Penttilä 1963
RM I, valtakunnallisesti merkittävä



10. Poliisilaitos/Ratina
1993



11. Tampereen Yliopisto ja yliopiston alue
Kalevantie 4
Suomen valtio/ Tampereen yliopisto
Toivo Korhonen 1958-59, 1965, Antti Katajamäki 1991
RKM II



12. Sokos Hotel Ilves/Ratina
1986
19-kerrosta, 63 metriä korkea



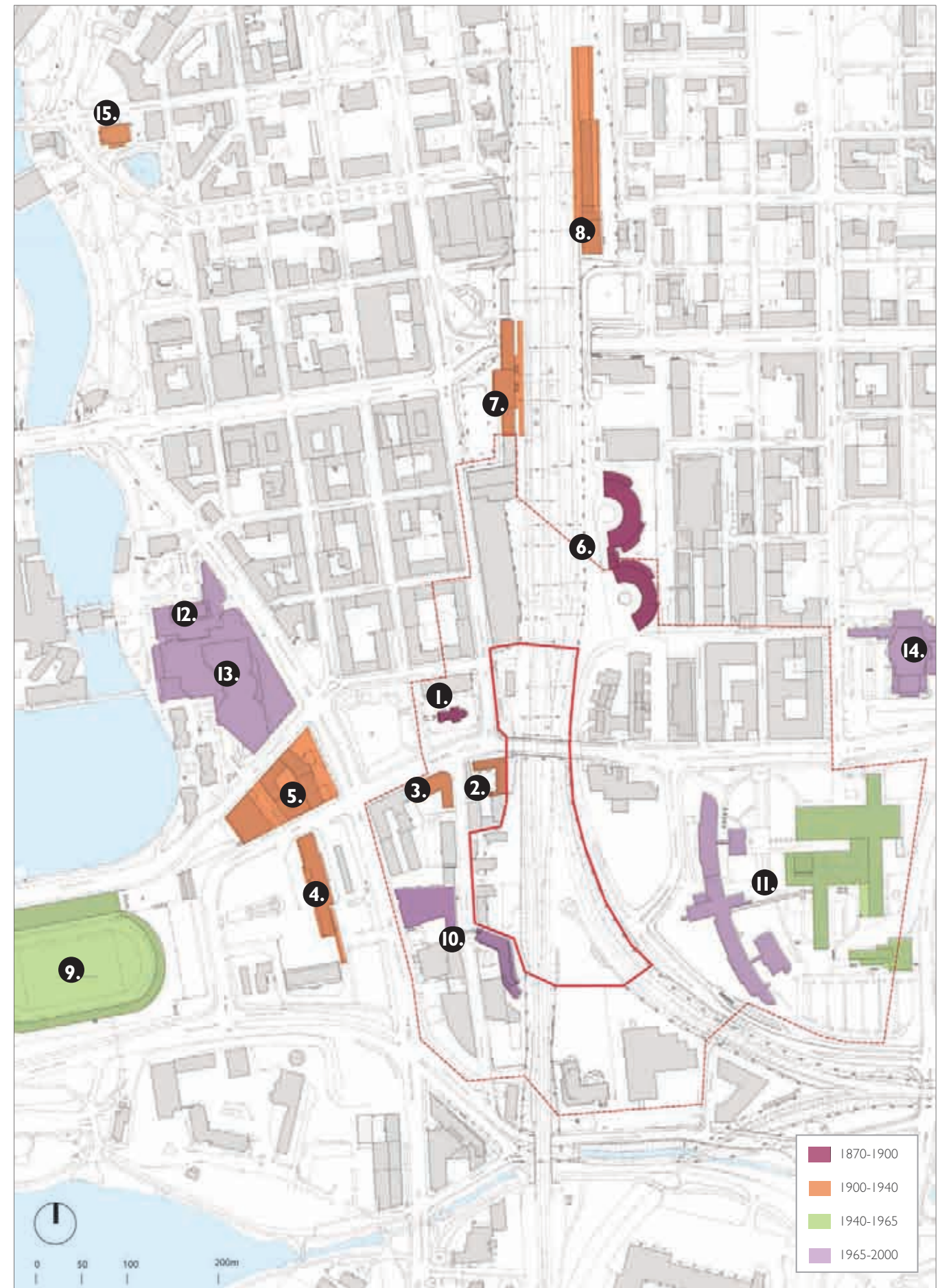
13. Koskikeskus
Citycon Oy
Haapään valtatie 1
Rakennusvuosi 1988



14. Tamperetalo
Tampereen kaupunki
Yliopistonkatu 55
Sakari Aartelo ja Esa Piironen
Avattu vuonna 1990
Suomen suurin kulttuuri- ja kongressikeskus
(kuva: Wikipedia, http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0a/Tampere_hall1.jpg, haettu 1.9.2010)



15. Sokos Hotel Tammer
1929
Satakunnankatu 13
(kuva: Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Hotel_Tammer.JPG, haettu 1.9.2010)



4.3 SUUNNITTELUALUEELLA SIJAITSEVAT RAKENNUKSET

Ohjauskeskus

Ohjauskeskus on tärkeä osa Tampereen ja koko Länsi-Suomen rataliikenteen ohjausta. Rakennushistoriallisesti 1970-luvulle sijoittuvan keskuksen arvo on ennen kaikkea sen teknisissä ominaisuuksissa, jotka rajoittavat sen muuntojoustavuutta. Rakennusta ei voi helposti siirtää kaapelointien johdosta.

Sorinkatu 6-8

Suunnittelualueella olevista Sorinkatu 6-8 rakennuksista (TPE034, 035, 036, 037 ja 037) on rakennushistoriallisesti monta kerrostumaa ja omistajat sekä käytöt ovat muuttuneet vuosikymmenten varrella. Alueella on tällä hetkellä VR:n varasto- ja huoltorakennuksia sekä Rto:n huolto- ja asuinrakennus. Julkisivuissa on sekä vaaleankeltaista rapattua pintaa, että 1950-luvun rakennuksissa että hienosti patinoitunutta tiilipintaa 1920-luvulta alunperin AGA:n kaasutehtaan käyttöön rakennetuissa rakennuksissa.

Rakennushistoriaselvityksessä on arvioitu että:

"Uutta rakentamista puoltaa myös se, että tontin vanhat rakennukset eivät ole rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti erityisen merkittäviä."⁵

5 Reijonen, A-M, Sorinkatu 6-8 Tampere, Rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen, VR-Yhtymä Oy, 30.11.2007, Järvenpää

4.4 JOHTOPÄÄTÖKSET, KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA RAKENNUKSET

Kaava-alueen lähiympäristössä ja kaava-alueella on rakennuksia, kaupunkikuvaominaisuuksia ja merkittäviä historiallisia ja kulttuurisia arvoja, joita voidaan hyödyntää hankkeen rakentamisen ratkaisussa.

Ominaisuuksia hankkeelle voidaan modernilla ja henkisellä tavalla johtaa ympäröivän rakennuskannan:

- historiasta ja perinteestä
- sosiaalisesta merkityksestä
- materiaaleista
- mittakaavasta
- värimaailmasta
- muodonannosta
- julkisivusuhteista



1:2000



Ohjauskeskus



Sorinkatu 6, VR:n varasto- ja huoltorakennus, TPE034



Sorinkatu 8, VR:n varasto- ja huoltorakennus, TPE036



Sorinkatu 8, RTO:n huolto- ja asuinrakennus, TPE037
Kuva: Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen/Anna-Maarit Reijonen, Rakennushistoriaselvitys Sorinkatu 6-8 Tampere, VR Yhtymä Oy, 2007, s 23

5. TOIMINNALLINEN SELVITYS

5.1 LIIKENNE JA LIIKKUMINEN ALUEELLA

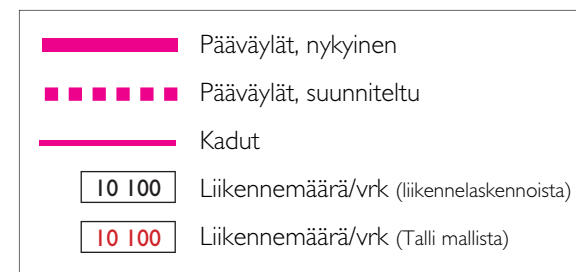
5.1.1 Ajoneuvoliikenne

Alueen pääkatuverkko muodostuu länsi-itä suuntaisista pääkaduista: Hämeenkatu, Itsenäisyydenkatu, Kalevantie ja Tampereen valtatie. Hämeenkatu ja sen lähimmät korttelit muodostavat ydinkeskustan. Hämeenkatu on merkittävä ydinkeskustan läpäisevä katu, jolla on merkitystä liikenteen, kaupan, kulttuurin ja viihteen osalta. Liikenteellisesti se palvelee suurimmalta osalta ympäröivälle katuverkolle suuntautuvaa ja läpiajavaa liikennettä. Sen varrella on vähäisessä määrin lyhytaikaista pysäköintiä ja maankäytön liittymiä. Läpiajava liikenne on mahdollista ohjata myös keskustan kiertäville kaduille.

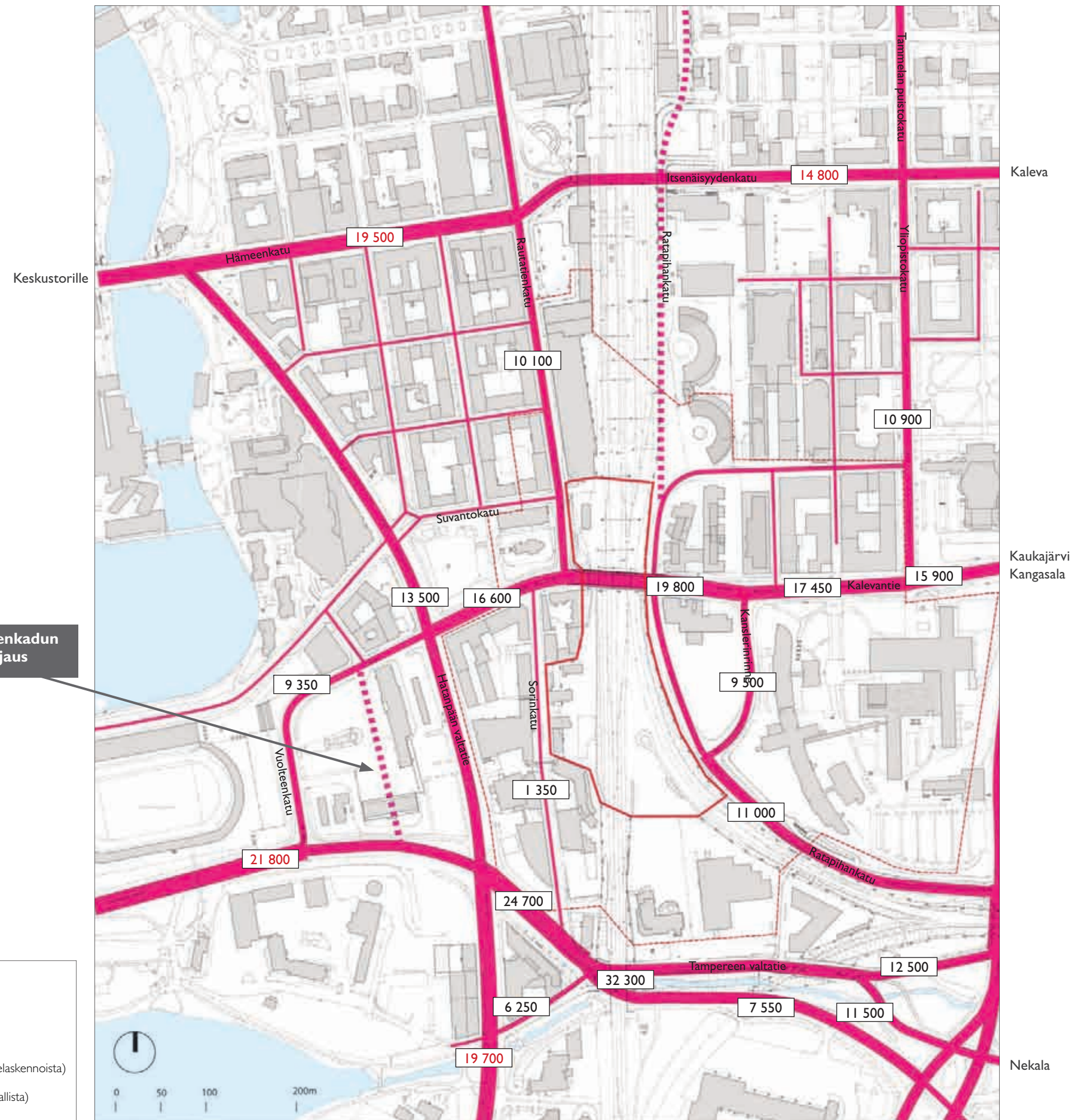
Kalevantie yhdessä Itsenäisyydenkadun kanssa välittävät liikenteen Tampereelta itäosista keskustan suuntaan. Tampere-Jyväskylä rata jakaa liikenteen näille reiteille. Tampereen valtatie (kvl 32 300 ajon/vrk) on merkittävä keskustan eteläpuolen kiertävä katu välittäen liikennettä etelän suunnasta.

Etelä-pohjoissuunnan pääkaduista tärkeimmät ovat Lempääläntie -Viinikankatu, Ratapihankatu ja Hatanpään valtatie. Etelästä tuleva liikenne saapuu Lempääläntietä pitkin Viinikan liittymään, josta se jakaantuu Tampereen valtatieen kautta joko keskustan ohi tai Hatanpään valtatielle, Viinikankadun kautta Ratapihankadulle tai Kalevan puistotielle. Ratapihankadun kautta liikenne suuntautuu Tullin ja Tammelan alueille.

Ratapihankatu on uusi Tampereen keskustan ohi kulkeva etelä-pohjoissuuntainen pääkatu, joka kokonaan valmistuttuaan välittää liikennettä Viinikan liittymän ja mahdollisesti Kekkosen tien (Tammelan pitkän tunnelin itäinen pää) välillä. Tämän tarkoituksena on vähentää toisaalta Rautatienkadun että Kalevan puistotien liikennemääriä. Tällä hetkellä Ratapihankadusta valmiina on yhteys Åkerlundinkadulle. Suunnitelmallinen valmius on Murtokadulle saakka.



Vuolteenkadun uusi linjaus



Nykytilanteen liikennemäärät KVL (ajon/vrk)

Helsinki, Lempäälä

5.1.2 Kevytliikenneverkko

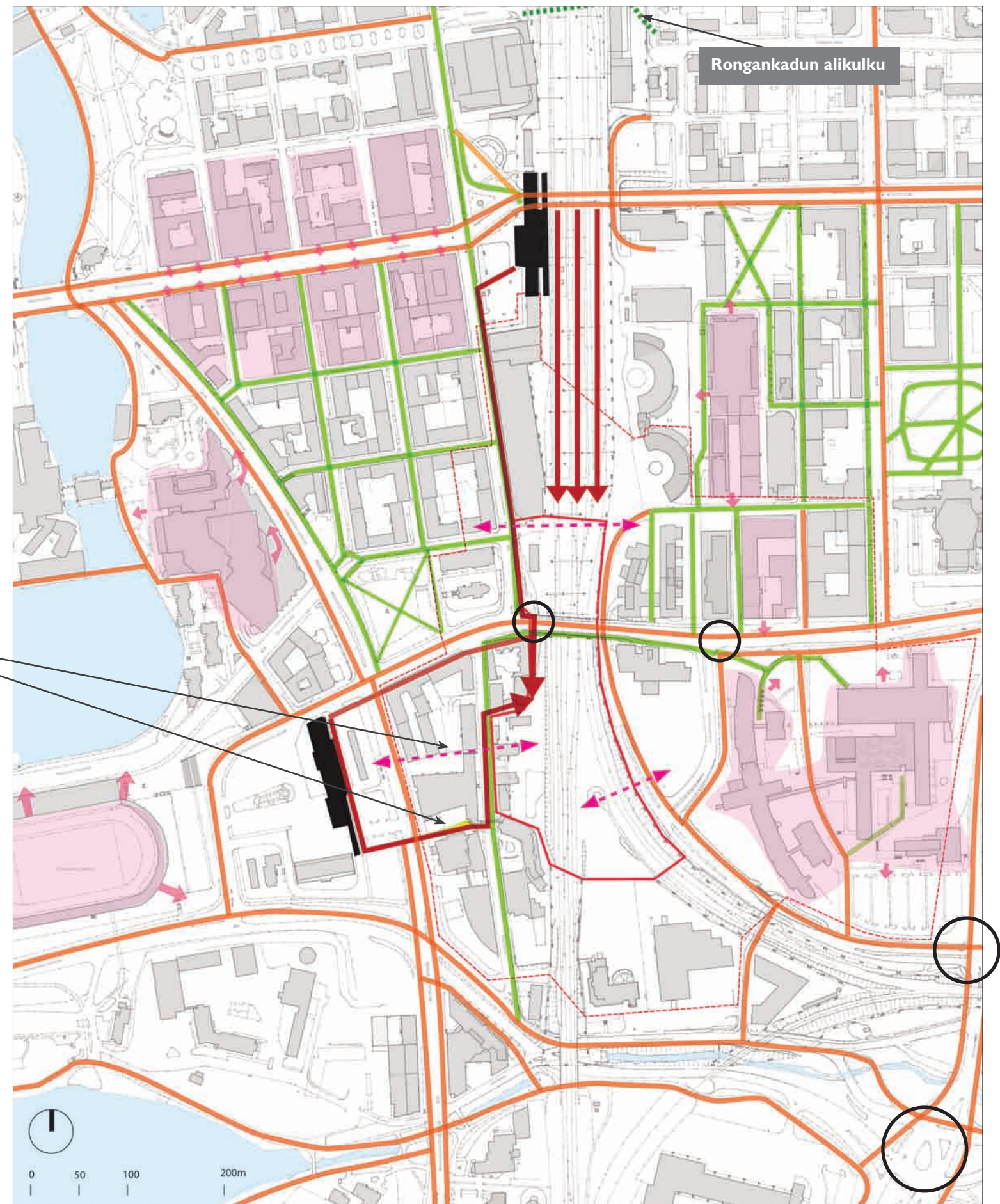
Hankkeen kohdalla on tällä hetkellä hyvät kevyen liikenteen yhteydet.

Etelän suunnasta löytyy pyörätieyhteydet Hatanpään valtatieen kautta Vuolteenkadulle ja Lempääläntien kautta Naulakadulle. Naulakadulta pääsee alikulun kautta Ratapihankadulle ja yliopistokampuksen läpi Tullin suuntaan. Pohjoisen suunnasta pääsee hyvin Tammelan puistokadun kautta Yliopistonkadulle ja Tullin alueelle. Ratapihankadun ja Rongankadun alikulkukäytävän valmistumisen myötä myös kevyen liikenteen yhteydet paranevat merkittävästi.

Idän suunnasta pyörätieyhteydet ovat sekä Itsenäisyydenkadun kuin Kalevantien kautta. Lännessä päin pyöräreitti kulkee joko Tampereen valtatieen kautta tai Puutarhakadun kautta Rongankadulle. Rongankadun jälkeen on epäjatkuvuuskohta, joka poistuu Rongankadun alikulkukäytävä ja Rautatienkadun kevyenliikenteenväylä Kyttälänkadulta Kalevantielle valmistuvat. Keskustan läpi on myös mahdollista pyöräillä uuden Laukonsillan kautta Suvantokadulle, Ratinankujalle ja edelleen Vuolteenkadun kautta Kalevantielle.

Kevyen liikenteen yhteystarpeiden tunnistaminen ja täyttäminen on toimivuuden kannalta tärkeää. Kevyen liikenteen yhteydet tulee olla mahdollisuuksien mukaan jokaiselta tulosuunnalta ja niiden tulee huomioida turvallisuuden ja esteettömyyden vaatimukset.

Mahdolliset tutkittavat reitit korttelin läpi suoraan kannelle ja areenan sisäänkäynnille



5.1.3 Joukkoliikenne

Lähimmät pysäkit löytyvät noin 3 min. kävelymatkan päästä Hatanpään valtatieltä, josta kulkee linja-autot Pirkkalan ja Lempäälän suuntiin sekä Etelä-Hervantaan. Lännen suuntaan pääsee Kalkun, Siivikkalan, Haukiluoman ja Nokian suuntiin.

Yliopiston edestä löytyy edelleen 3 min. kävelymatkan päästä pysäkit itään päin Kaukajärven, Vehmaisten ja Hervannan suuntaan sekä länteen päin Myllypuron ja Pyyntintorin suuntaan.

Itsenäisyydenkadun pysäkeiltä on yhteys itään päin Kangasalan, Hervannan, Holvastin suuntiin ja länteen päin Pispalanharjun, Kaarilan, Ryydynpohjan ja Raholan suuntiin.

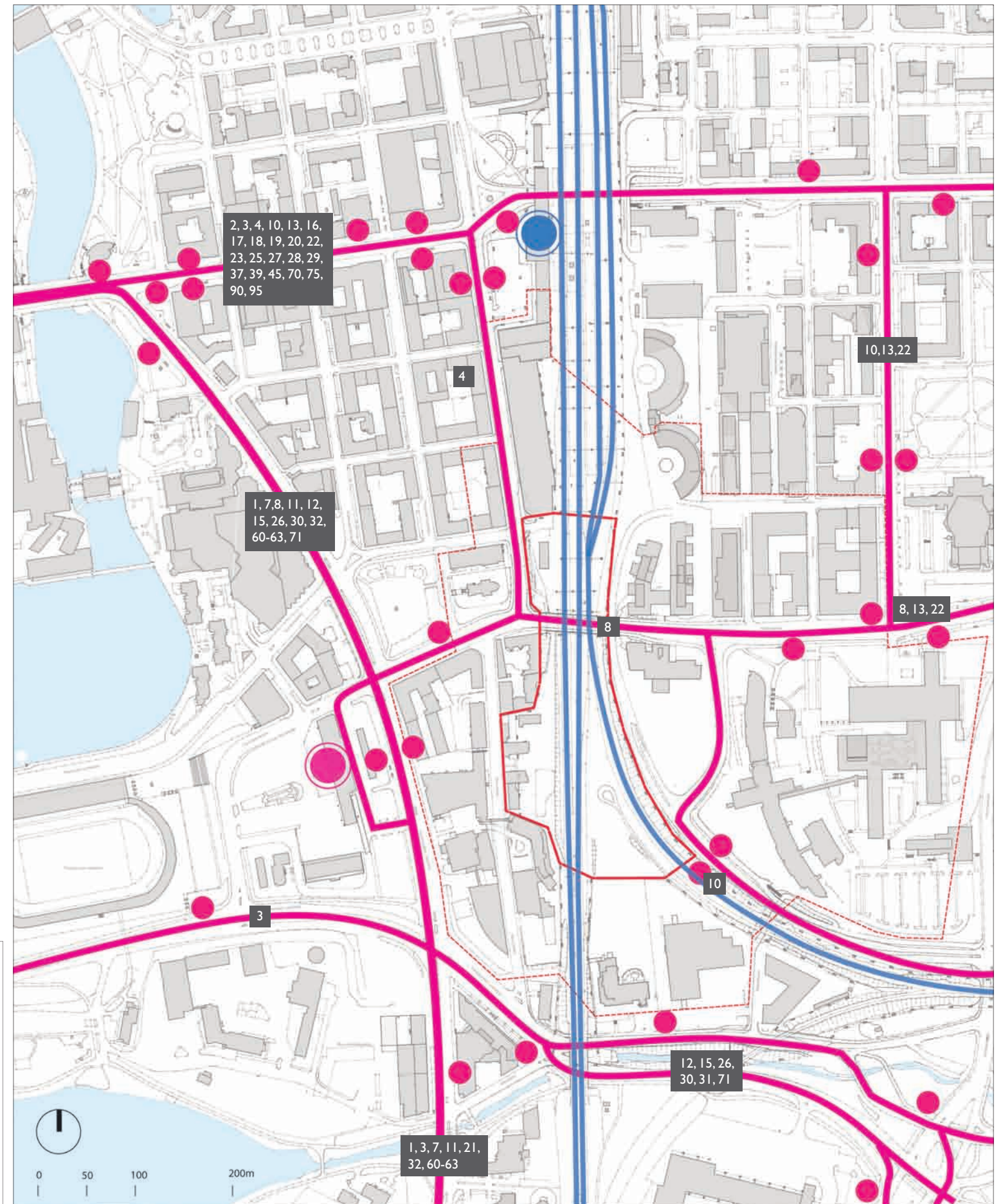
Nykyiset kaupunkiseudun linja-autoliikenteen pysäkit ovat enimmillään noin 9 minuutin kävelymatkan päässä Sorin sillalta. Rautatieasemalle on matkaa kävellen noin 5 minuuttia ja linja-autoasemalle alle 5 minuuttia.

Voitetaan todeta, että joukkoliikenteen yhteydet ovat tällä hetkellä jo hyvät, 15 minuutin kävelymatkan sisällä on saavutettavissa lähes kaikki reitit ja suunnat. Lisäksi rautatieasema on aivan vieressä ja linja-autoasemalle on matkaa noin 300 m (5 min. kävellen).

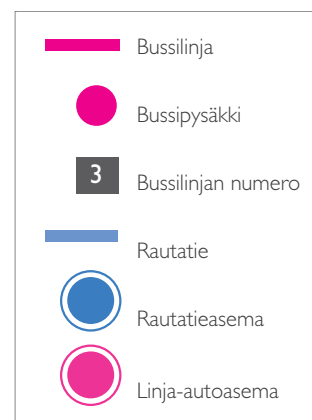
Joukkoliikenteen asemaa on edelleen mahdollisuus parantaa lähiliikenteen osalta siirtämällä osan reiteistä kulkemaan Sorin sillan kautta. Rautatieliikenteen osalta matkustajapalveluiden (lipunmyynti, matkustajainformaatio ja lipunmyynti) sijoittaminen kannen pohjoispäähän parantaa matkustajaliikenteen palvelutasoa.

Taksien osalta on tarve määritellä eri toimintoja palvelevat noutopaikat, jotka sitten merkitään selvästi. Liikenne kannella tulisi pitää mahdollisimman vähäisenä kannen yleisen siisteyden ja kevyen liikenteen turvallisuuden vuoksi. Sijoitettavat reitit tulisi olla selkeät ja mahdolliset yhteneväiset esim. huoltoliikenteen ja pelastusreittien kanssa.

Tilausajoliikenteelle on tarve järjestää oma paikka, jossa matkustajat jätetään ja otetaan. Paikan tulee olla sellainen, että lyhytaikainen pysäköinti ja odottaminen ovat mahdollisia. Pidempiaikainen pysäköinti osoitetaan muualta.



Tampereen joukkoliikenteen bussilinjat 2010-2011
(Lähde: Tampereen kaupunkimittaus 2006, <http://www.tampere.fi/tampereinfo/kartat.html>)



5.1.4 Solmukohdat

Liikenteellisesti merkittäviä solmukohtia nykytilanteessa ovat Vuolteenkadun ja Rautatienkadun liittymä, Ratapihankadulla sekä Kanslerinrinteen että Viinikankadun liittymät ja Viinikan liittymä.

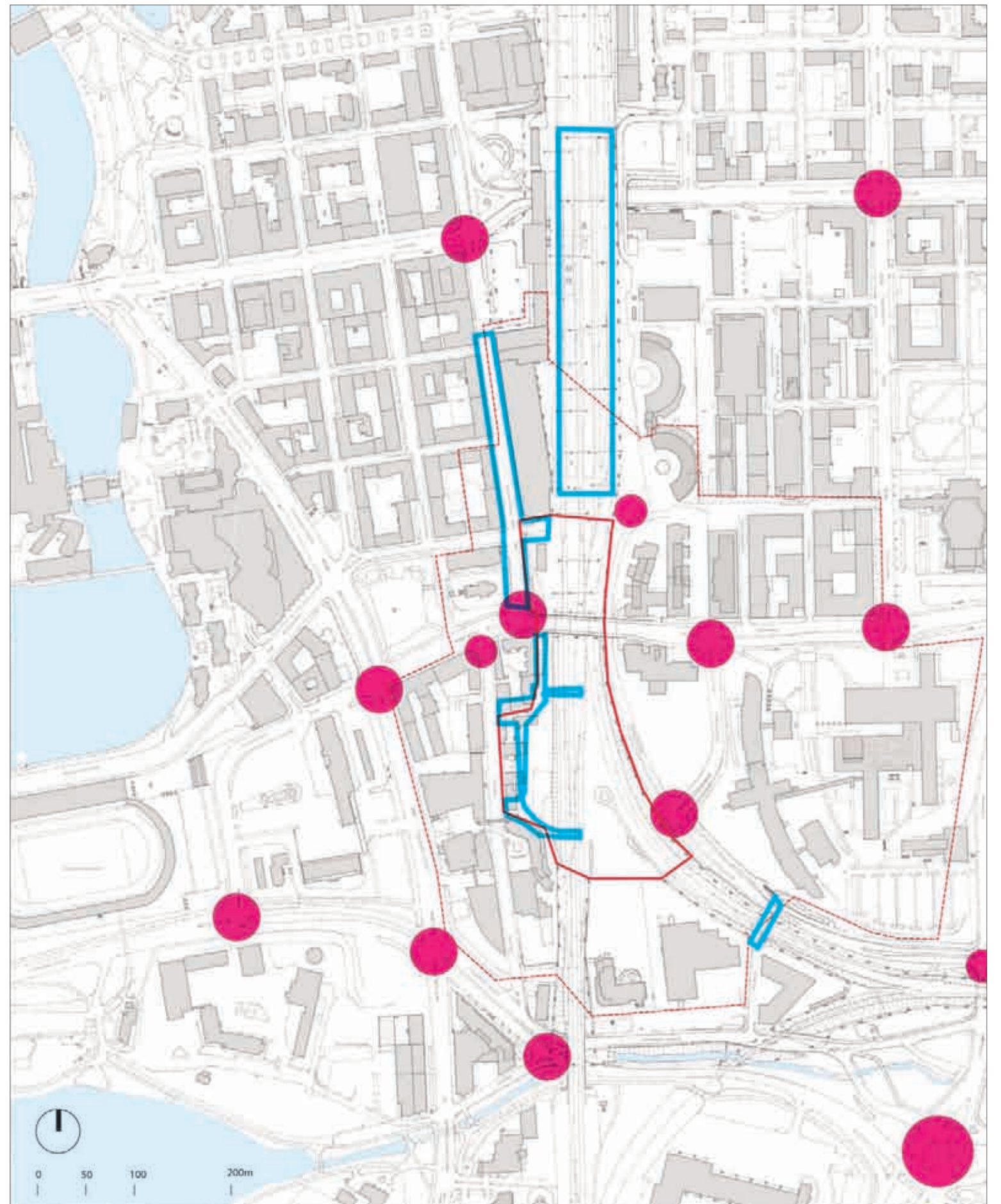
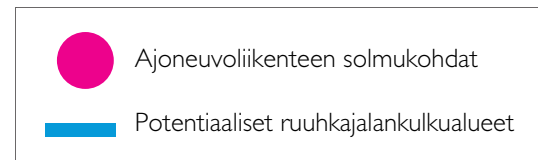
Vuolteenkadun ja Rautatienkadun liittymässä kohtaavat niin keskustaan idästä päin tuleva liikenne, kuin Rautatieaseman suunnan liikenne. Liittymässä on merkittävät kääntyvät virrat, jotka käytännössä ruuhka-aikaan aiheuttavat sen, että suoraan menevillä on käytössä yksi kaista. Tähän vaikuttaa myös se, että samaan aikaan on jalankulkijoilla vihreä, jota ajoneuvoliikenne joutuu odottamaan. Lisäksi Kalevantien suunnasta taas vasemmalle Sorinkadulle kääntyvä liikenne käytännössä pysäyttää suoraan menevän liikenteen, jolloin syntyy tilanteita, jossa suoraan menevä ajoneuvoliikenne pujottelee kahden kaistan välillä väistäen kääntyviä liikennevirtoja.

Pahimmat ongelmat nykyisillä järjestelyillä on kuitenkin Viinikankadun ja Ratapihankadun sekä Viinikankadun liittymissä. Viinikan liittymän jonopituudet yltyvät aina Ratapihankadun liittymään saakka, jolloin Ratapihankadulta oikealle etelään kääntyvä liikenne joutuu odottamaan kaistojen vapautumista. Pahimmillaan jonopituudet yltyvät Kanslerinrinteeseen saakka. Viinikan kadulta vasemmalle Ratapihankadulle kääntyvälle liikenteelle ei liikennevalokierrossa oleva vihreä riitä ja ruuhka-aikaan kaikki kääntyvä liikenne ei pääse yhdellä kierrolla liittymästä läpi.

Muita merkittäviä liittymiä ovat Hatanpään valtatie liittymät niin Vuolteenkadulle kuin Tampereen valtatielle. Molempien liittymien toimivuus on kuitenkin pääsääntöisesti tyydyttävä viivytyksen jäädessä alle 40 sekunnin.

Destia Oy on tehnyt liikenteellisestä toimivuudesta erillisen raportin syyskuussa 2010.

Keuyen liikenteen osalta ruuhkaisimmat alueet ovat nykytilanteessa Sorinkadun sillan jalkakäytävät ja Vuolteenkadun ja Rautatienkadun liittymä. Tästä liittymästä keskustan suuntaan kevyt liikenne jakaantuu Sorinaukion suuntaan ja rautatieaseman sekä Kytälän katuverkon suuntaan.



5.1.5 Huoltoliikenne

Tampereen kannen ja Keskusareenan huoltoliikenne käsittää: tavarankuljetukset liiketiloihin ja ravintoloihin jätehuollon kuljetukset pelastusajoneuvojen liikkumisen alueella hätätilanteissa

Keskusareenan ja kannen huoltoliikenteen määrään ja järjestelyihin vaikuttavat oleellisesti hankealueelle tulevan liiketilan määrä (k-em²) ja lopullinen käyttötarkoitus, sekä järjestettävien tapahtumien tyyppi ja tapahtumien generoima raskas liikenne.

Hankealueen ja ulkopuolisen katuinfran yhdistävien solmukohtien riittävyys ja oikea mitoitus on huoltoliikenteen toimivuuden kannalta keskeinen kysymys. Tärkeää huoltoliikenteen kannalta on myös, että huoltopiha ja maanalaisten huoltoliikenteelle varattujen lastaus- ja purkupaikkojen mitoitus on riittävän väljä. Huoltopiha voi olla myös läpiajettava. Hankealueella mahdollisuus läpiajettavaan huoltopihaan riippuu hankealueen rakennusten ja tilojen lopullisesta jäsentelystä.

Päivittäiset jakelukuljetukset

Kannen ja Keskusareenan päivittäiset tavarankuljetukset hoidetaan kaupunkiliikenteeseen sopivilla kuorma-autoilla ja pakettiautoilla (pituus max 16,5 m). Kaupunkijakelussa tyypillinen kuorma-auton pituus on 8 m.

Mikäli tavarankuljetuksia nykyisin generoivien tilojen – liiketilat, ravintolat ja hotellit – käyttötarkoitus ei oleellisesti muutu, päivittäiset jakelukuljetukset hankealueelle voidaan hoitaa normaaliin kaupunkijakeluun soveltuvilla paketti- ja kuorma-autoilla.

Tavarankuljetukset tapahtuma-aikoina

Keskusareenalla järjestettävien erityyppisten tapahtumien aiheuttamat kuljetusvolyymit riippuvat tapahtuman sisällöstä ja lavarakennelmien koosta. Hankealueen sijainti tiiviillä kaupunkialueella luo haasteita täysperä- ja moduulirekkojen käytölle erityyppisiä tapahtumia ja tilaisuuksia palvelevissa kuljetuksissa.

Vastaavien monitoimihallien suurten tapahtumien yhteydessä erityyppiset lava-, messu- ja näyttelyrakenteet kuljetetaan tapahtumapaikalle täysperävaunu- ja moduulirekoilla. Esimerkiksi Tampereen Keskusareenalle mitoitukseltaan sopivissa konserteissa lavarakennelmia kuljettamaan on vaadittu 4-35 täysperävaunurekkaa. Tyypillinen määrä on 10-15 täysperävaunurekkaa.⁶

Jos Keskusareenan tapahtumien aikainen huoltoliikenne varaudutaan hoitamaan kuorma-autoilla joidenkin monitoimihalliin suunniteltujen, kuljetusvolyymiltään merkittävien tapahtumien logistiikan toteutus voi vaikeutua.

Jätehuollon järjestäminen

Jätehuollon toimivuuden kannalta jäte- ja kierrätysjakeiden keruupisteiden si-

6 Tiedonanto sähköpostitse, Anders Backman, Hartwall Areena, 17.9.2010

joittaminen ja riittävän väljä mitoitus on kriittistä, jotta kuljettajalla olisi helppo pääsy keräysalueelle.

Hankealueen toimisto- ja liikekiinteistöille tarvitaan erilliset keräysvälineet jättejakeiden hyödyntämistä varten, jos eri jakeiden viikoittainen määrä ylittää tietyt rajat. Minimi tyhjennysväli on jätelajista riippuen 1-4 viikkoa⁷.

Tampereen kaupungin alueella jätteen ja kierrätysmateriaalin keruu ja kuljetus on kielletty klo 22–06. Kannen ja Keskusareenan jäte- ja kierrätysmateriaalin kuljetukset on sovittava päiväaikaiseen muuhun liikenteeseen siten, ettei se tuota ylimääräistä liikennettä ruuhka- ja tapahtuma-aikoina.

Pelastusajoneuvot

Pelastusajoneuvojen esteetön pääsy hankealueelle ja ulottumat huomioidaan suunnittelussa. Alueen koko huomioiden varmistukseksi olisi hyvä olla useampi reitti. Sammutusajoneuvojen ja sairaankuljetusyksiköiden tulee muilla kuin pien-taloalueilla päästä uloskäyntien välittömään läheisyyteen.

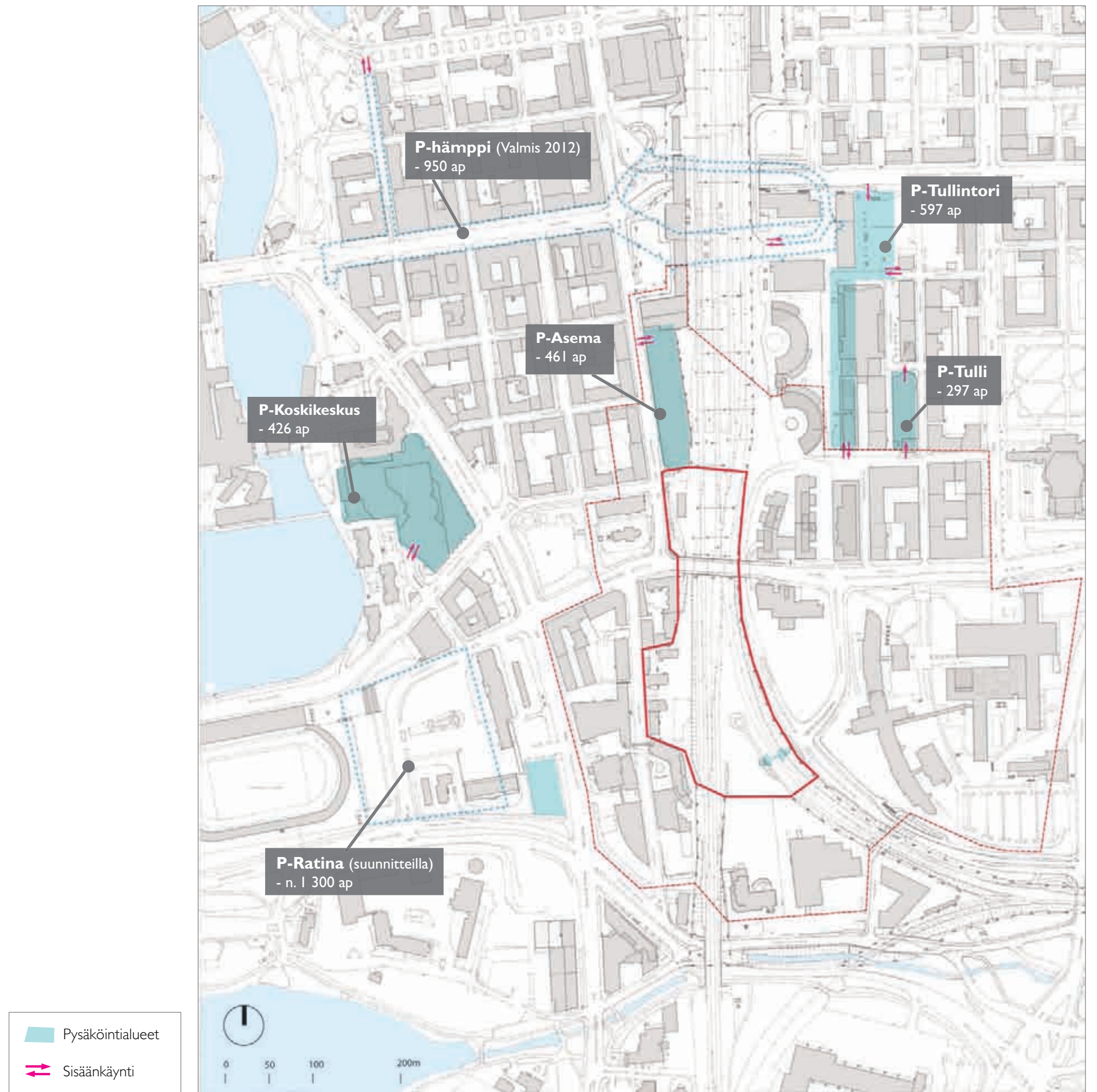
7 Tampereen kaupungin yleiset jätehuoltomääräykset, 14.12.2005.

5.2 PYSÄKÖINTI

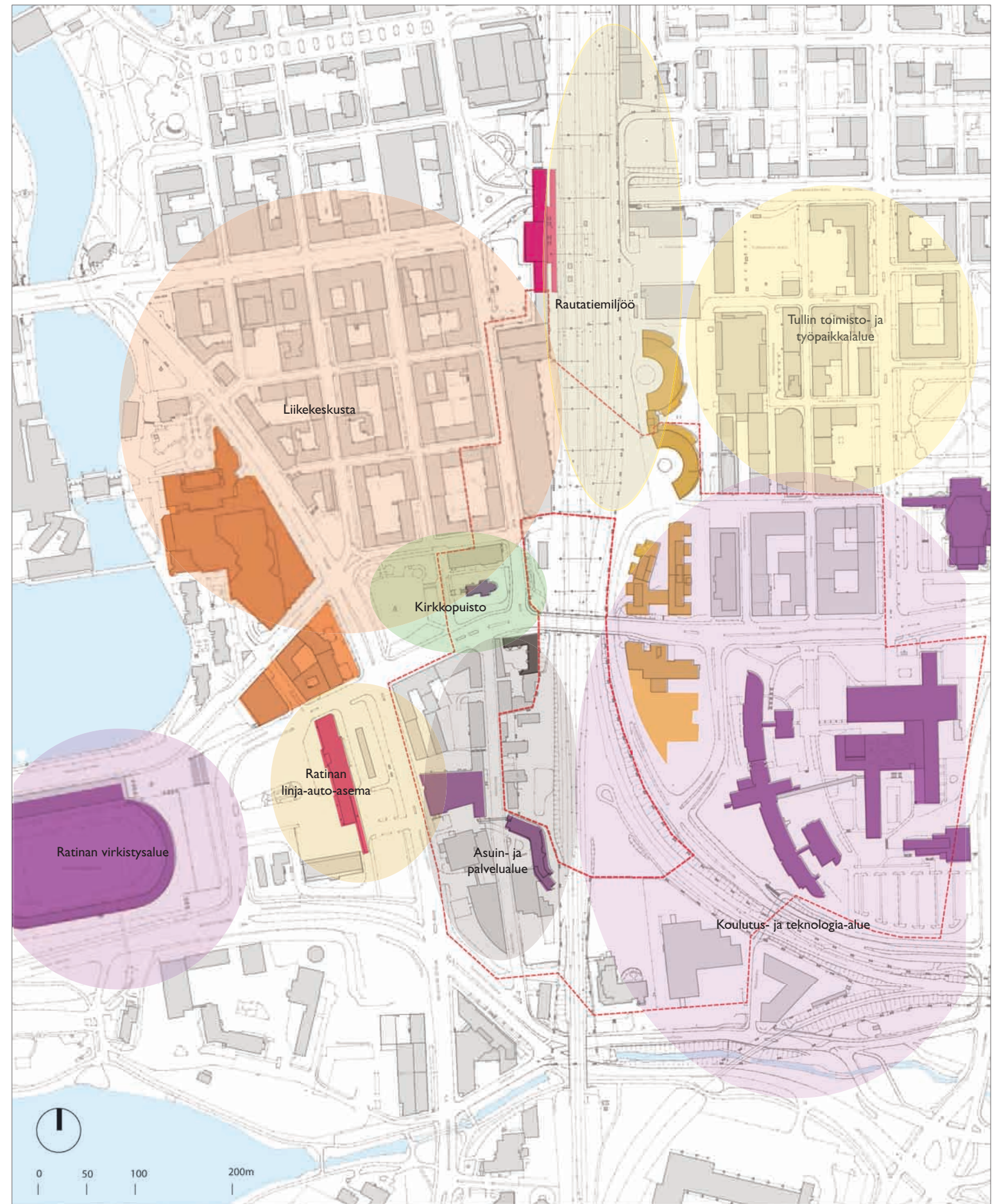
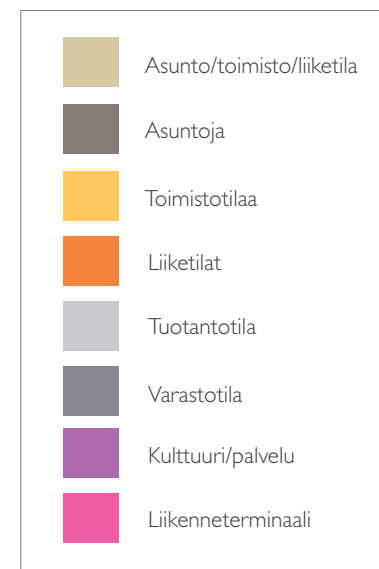
Kannen ja keskusareenan sijainti keskustassa tuo sen nykyisten hyvien pysäköintipalvelujen piiriin. noin 5 minuutin kävelymatkan päässä on noin 1780 pysäköintipaikkaa, joista lähimmät sijaitsevat Rautatienkadulla ja Tullin alueella. Kaiken kaikkiaan nykyisellään keskustassa on yhteensä noin 5 600 autopaikkaa pysäköintilaitoksissa. Kaikki pysäköintilaitokset sijaitsevat enintään noin 15 minuutin kävelymatkan päästä Sorin sillalta. Kun huomioidaan lähivuosina valmistuvat P-Hämppi Hämeenkadun alla ja P-Ratina, kasvaa pysäköintipaikkojen määrä yli 7 850 autopaikkaan.

Pysäköintipaikkojen saavutettavuutta ja käytettävyyttä parantaa keskustan kehällä olevan pysäköinnin informaatiojärjestelmä, jota tällä hetkellä päivitetään. Järjestelmän avulla on mahdollista opastaa pysäköintilaitos, jossa on tilaa. Eri tulosuunnista voidaan opastaa eri pysäköintilaitoksiin, jolloin vältetään turha pysäköintipaikkojen hakeminen hanketta ympäröivällä katuverkolla.

Pysäköinnin osalta tärkeää on riittävä mitoitus ns. arkitoiminnan osalta, jolloin asukkaiden ja työpaikkojen vaatimat löytyvät läheltä. Tapahtuma-aikainen pysäköinnin osalta alueella ei ole riittävästi tilaa kaiken pysäköintitarpeen kattamiseksi. Lähtökohtana on sijainti ydinkeskustassa, jossa on hyvä pysäköintipaikkatarjonta alueen läheisyydessä. Vuoroittaispysäköinti on mahdollista, erityisesti niissä laitoksissa, jotka ovat pääsääntöisesti työpaikkapysäköintikäytössä. Kuitenkin alueelle tulisi olla varattuna pienempiä tapahtumia ja harjoitushallin tarpeeseen pysäköintipaikkoja. Myös mahdollista hotellia varten tulee osoittaa omat pysäköintipaikat. Tapahtuma-aikainen pysäköinnin ei saa vaikeuttaa alueen asukas ja työpaikkapysäköintiä.



5.3 LÄHIALUEEN TOIMINNOT JA PALVELUT

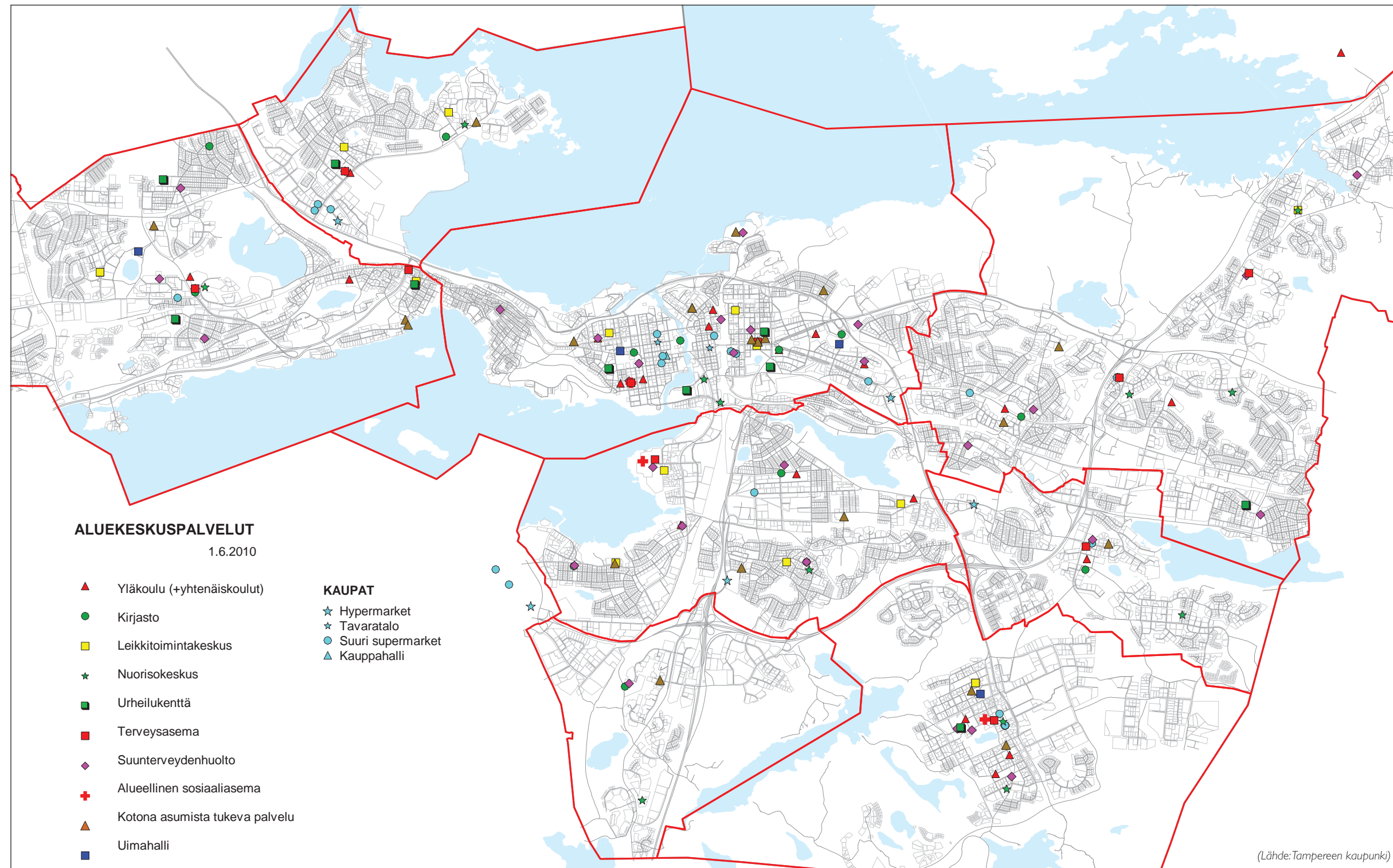


5.4 PALVELUVERKKKO

Uusia hankkeita alueella:

- Ratinan kauppakeskus
- Kehittyvä Technopoliksen yritysalue

Urheilu- ja kulttuuripalvelujen tuominen keskustaan aiheuttaa yhdessä e.m. hankkeiden kanssa toiminnallisen painopisteen siirtymisen Hämeenkadun ja keskustorin suunnasta Ratinan ja Kalevanharjun länsiosan alueelle. Julkisten palvelujen osalta tilanne ei oleellisesti muutu.



5.4 JOHTOPÄÄTÖKSET, TOIMINNOT

Hanke sijaitsee joukko- ja kevyen liikenteen kannalta erittäin hyvässä paikassa aivan ydinkeskustan vieressä. Lähialueella on paljon kevyttä – ja joukkoliikennettä synnyttäviä tahoja kuten yliopisto, Tullin työpaikka-alue, kauppakeskukset Ratinassa ja Tullin alueella, joukkoliikenteen asemat; linja-auto- ja rautatieasema ja Tampere talo. Alueen saavutettavuus on kevyen ja joukkoliikenteen osalta hyvä, mutta sitä on mahdollista kehittää edelleen ohjaamalla osan joukkoliikennereiteistä kulkemaan Sorin sillan kautta. Samalla kannattaa hyödyntää hankkeen tuoma potentiaali matkaterminaalina, jossa yhdistyvät niin paikallisliikenne kuin kaukoliikenne linja-autolla ja junalla. Hanke on kulmapiste linja-autoaseman ja rautatieaseman välillä.

Kevyen liikenteen osalta hanke parhaimmillaan yhdistää kaksi erillistä radan erottamaa kaupunginosaa. Radan estevaikutus kaikelle liikkumisella on tällä hetkellä suuri ja kaikki toiminta sen vähentämiseksi on eduksi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää reittien yhteneväisyyteen ja turvallisuuteen niin liikenteen kuin yleisen turvallisuuden tunteen osalta.

Hankkeen sijainti keskustassa antaa mahdollisuuden ja osin perustuikin hyviin kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen yhteyksiin. Sijainti mahdollistaa joukkoliikenteen huomioimisen uudella tavalla erilaisin matkapalveluin ja niitä tukevine kaupallisine palveluineen. Toisaalta yksi näkökulma on kahden kaupunginosan yhdistäminen kannen kautta luo odotusarvoja erityisesti kevyen liikenteen yhteyksille.

Eteläpäässä poikittainen yhteys yhdistää yliopiston alueen Kanslerinrinteen kautta Sorinkadulle ja edelleen linja-autoaseman suuntaan. Pohjoinen poikittaisyhteys yhdistää Suvantokadun ja edelleen ratinan suunnan Tullin alueelle ja toisaalta liukuportaiden kautta henkilöratapihalle. Kalevantien kevyen liikenteen yhteys on merkittävä jo nykyisinkin. Hankkeen myötä sen merkitys kasvaa ja pitkän matkan yhteytenä ja lähialueen yhteytenä. Etelä-pohjoissuuntainen yhteys on tärkeä alueen sisäinen yhteys, joka luo uuden reitin mm. henkilöratapihalle. Haasteena on Sorin sillan kohta, josta muodostuu liikenteellinen solmukohta ajoneuvoliikenteen, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen osalta. Sorin sillan kohdan tulisi yhdistää alueet niin visuaalisesti kuin fyysisestikin. Tämä tarkoittaa ajoneuvoliikenteen rauhoittamista ja ylittävän kevyen liikenteen statuksen nostamista.

Reittien osalta oleellista on niiden johdonmukaisuus, selkeys, käytettävyys ja turvallisuus. Niiden tulee selkeästi johtaa haluttuun paikkaan ja välttää takaperoisuutta. Ympäristön tulee tukea ja opastaa kulkijaa reitillä, jolloin niitä käytetään ja ne koetaan turvallisemmiksi. Samoin tulee välttää pimeitä nurkkia, epäjatkuvuuskohtia, huoltopihoja tms. epämääräisiä takapihamaisia ympäristöjä.

Pysäköinnin osalta on selvä asia, että samanlaista pysäköintipaikkatarjontaa kuin muissa vastaavissa laitoksissa esim. Helsingissä tai Turussa tai Hakametsässä ei voida alueelle saada. Tässä on kuitenkin tärkeä kiinnittää huomiota arjen pysäköintiin, jolloin taataan alueella asuville ja työskenteleville tarpeelliset paikat. Tapahtumien ajaksi ja harjoitushallin tarpeeseen on tarjottava paikkoja, mutta kysyntähuippua ei voida tyydyttää. Tätä vasten hankkeen sijainti ydinkeskustassa antaa mahdollisuuden väljempään pysäköintipaikkamäärään. Mutta toiminnan kannalta on tärkeä panostaa opastukseen, joukkoliikenteeseen ja liikkumisen

informaation jakamiseen. Pysäköinnin tukeutuminen keskustan oleviin pysäköintilaitoksiin edellyttää pysäköinnin ajantasaisista informaatiojärjestelmää, mikä on tällä hetkellä päivitettävänä. Tällä on suuri merkitys tapahtumien aikaiseen liikenteen sujuvuuteen, mikä voi pahimmillaan tukkia kaikki lähialueen kadut ja liittymät.

Huoltoliikenteelle on varattavissa paikat kannen alla radan länsipuolelta missä on tällä hetkellä radan huoltotie. Huoltotietä pitkin on mahdollista opastaa myös osa pysäköintiliikenteestä. Haasteensa huoltoliikenteelle tuo mahdollinen autojen lastaustoiminnan siirtyminen nykyiseltä paikalta ratapihan pohjoispuolelta kannen alle. Tämä tilavaraus ja huoltoliikenteen yhteensovittaminen tulee olemaan haaste. Hyvänä puolena on kuitenkin toimintojen ajallinen sijoittuminen limittäin, sillä autojen lastaus tapahtuu tällä hetkellä ilta/yöaikaan, jolloin huoltoliikennettä on vähemmän. Jätehuollon logistiikka on tavaraliikenteen lisäksi tarkkaan pohdittava asia. Millä tavalla jätteet kerätään niiden syntypisteissä ja toimitetaan keräyspisteisiin ja siitä eteenpäin on ratkaistava. Joudutaanko jätettä kuljettamaan kanta pitkin ulkotiloissa vai hoidetaanko siirto esim. erilaisin automaattisin jätteenkeruujärjestelmin.

Lähdeluettelo:

Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen/Anna-Maarit Reijonen,
Rakennushistoriaselvitys Sorinkatu 6-8 Tampere, VR Yhtymä Oy, 2007

Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen/Anna-Maarit Reijonen, *Liite Sorin alueen rakennushistoriaselvitykseen Sorinkatu 6-8, VR Yhtymä Oy, 13.10.2008*

Santasalo, T., *Tampereen kaupunkiseutu, Palveluverkkoselvitys*, Tuomas Santasalo Ky/ Tampereen kaupunki, 2008

Tampereen kaupunginkanslia, Kaupunkisuunnitteluryhmä, *Keskustan osayleiskaava*, Tampere, 1994

Tampereen kaupungin ympäristötoimi kaavoitusyksikkö julkaisuja 2/98,
Tampereen kaupungin rakennuskulttuuri 1998, Tampere 1998

Tampereen kaupunki, kaavoitusyksikkö, *Ratapihan pohjoispään ja Tammelan länsiosan kaupunkikuvaselvitys*, 12/2004

Ramboll Finland Oy, *Tullin alueen katujen kehittämissuunnitelma*, Tampereen kaupunki, Tampere, 2006

Tampereen kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys / Tampereen kantakaupungin kulttuurimaiseman kehitys, Tampere 2006

Tampereen kaupunki suunnittelupalvelut, *Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys*, Selvitykset ja arvioinnit Tampere, 2008

Tampereen joukkoliikenteen bussilinjat 2010-2011, Tampereen kaupunkimittaus 2006

A-Insinöörit Oy, Infra-yksikkö, *Monitoimihalli-hanke liikennetarkastelut*, Tampere, 2009

Tampereen kaupunki, Juha Yli-Rajala, Tampereen Keskusareena Oy, Rikard Bjurström, NCC Property Development Oy, Tero Estovirta, *Kansi ja Keskusareena tiedotustilaisuus 20.4.2010*, Powerpoint esitys

Korte, K., Kosonen, L., *Tampereen arvokkaat luontokohteet 2003*, Ympäristövalvonnan julkaisuja 4/2003, Tampere, 2003

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx, haettu: 4.9.2010

Kuvat ja piirrokset:

Historialliset kartat:
ks. lähde/ kuva

Analyysipohjakartat- ja leikkaukset:
WSP Finland Oy

Viistoilmakuvat:
Lentokuva Vallas Oy

Valokuvat:
WSP Finland Oy, ellei toisin mainittu

